

МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА • 7' 2008

«НЬЮ-ЙОРК» и «ТЕХАС»

• История службы
1914—1948 гг.





Вверху: английские моряки приветствуют прибывшую в Скапа-Флоу американскую эскадру во главе с линкором «Нью-Йорк», 7 декабря 1917 г. Картина Б.Гриббла
Внизу: построение на палубе «Техаса», первая половина 1941 г. Фото Ч.Моузеса



МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА

№7(20)•2008

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

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 18330

Учредитель: **А.В.Дашьян**

Издатель:
ООО «Издательство «Коллекция»

Главный редактор **С.А.Балакин**

Редакционный совет:
А.С.Александров
А.В.Дашьян
В.Л.Кофман
С.В.Патянин

Подготовка
оригинал-макета:
ООО «Издательство «Коллекция»

Адрес для писем:
141402, Московская обл., г.Химки,
Кирова, 6А-49

Тел. 8-926-246-25-32
E-mail: morkol@yandex.ru
<http://mk.tsushima.org.ru>

Подписано к печати 14.11.2008

Отпечатано с диапозитивов заказчика в
издательско-полиграфическом центре
«Апрель», 115184, Москва, Б.Татарская, 35.

Тираж 600 экз. (1-й завод)

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

На 1-й и 4-й стр. обложки: линейный корабль «Техас» на вечной стоянке в Сан-Джасинто.
Фото с сайта www.shipspotting.com.

На 3-й стр. обложки: рис. Э. Чесли (Alan B. Chesley), дополненный и исправленный редакцией «Морской кампании».

В.Н. Чаусов

Линкоры «Нью-Йорк» и «Техас» часть 2

Москва. 2008

Уважаемые читатели!

Предлагаем вашему вниманию вторую часть монографии о линкорах ВМС США «Нью-Йорк» и «Техас», посвященную истории их службы. Забегая вперед, заметим, что в будущем году редакция планирует продолжить начатую тему. Это будет рассказ о следующей паре американских сверхдредноутов — «Неваде» и «Оклахоме».

Автор настоящей работы — **Виктор Николаевич Чаусов** (г. Минск, Беларусь). Отметим, что при подготовке монографии, помимо многочисленных книг, статей и Интернет-сайтов, использовались также материалы американских архивов и редкие печатные источники — отчеты, рапорты, публикации газеты, издававшейся на борту линкора «Техас».

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

Где купить журнал «Морская кампания»

В Москве

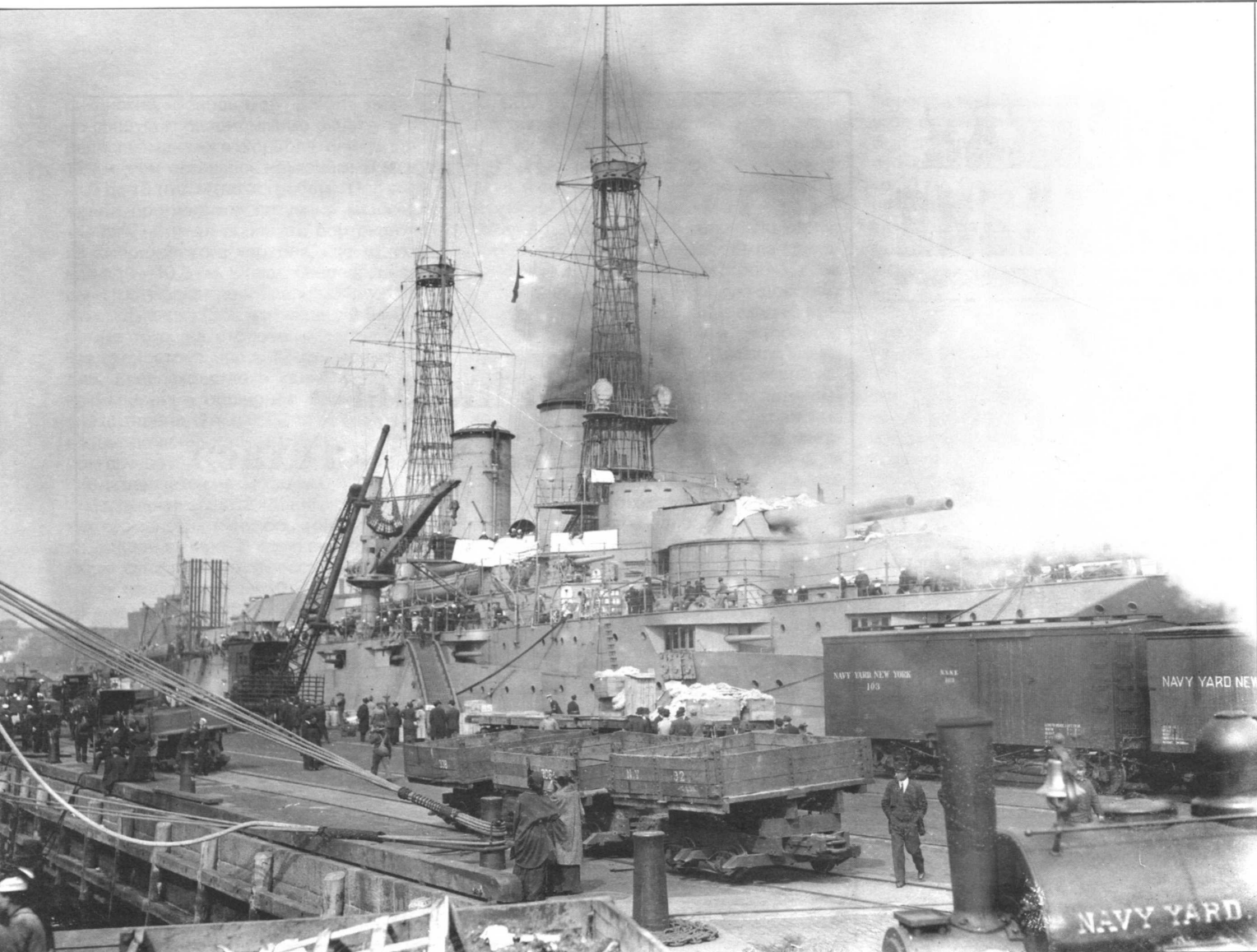
- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский», 2 этаж, место 274 (метро «Проспект Мира»). Время работы клуба 9.00 — 15.00 (кроме понедельника и вторника).
- Магазин «Техника молодежи»/Торговый дом «Новый Колизей» — в спорткомплексе «Олимпийский», подъезд 7, 3-й этаж (метро «Проспект Мира»).
- Магазин «Лейб-компания» — 4-й Полевой пер., д.7 (метро «Сокольники»).
- Редакция журнала «Фронтовая иллюстрация» — ул. Новодмитровская, д.5а, 16-й этаж, офис 1601 (метро «Дмитровская»).

В Санкт-Петербурге

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 — 17.00.

На Украине

- г. Донецк, книжный рынок «Маяк», магазин № 31. Время работы: вторник, пятница, суббота, воскресенье, 8.00 — 15.00. Тел. +38-050-108-90-06.
- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд К, место 1. Время работы: ежедневно, кроме понедельника, 9.00 — 17.00. Тел. +38-095-308-47-86.
- г. Днепропетровск, магазин «Книжка» в ТК «Скорпион», отдел 3. Время работы: ежедневно, 9.00 — 19.00. Тел. +38-095-462-76-47.



ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ ЛИНКОРА «НЬЮ-ЙОРК»

В 1912 году линейный корабль США №34 был спущен на воду. Мисс Элси Кадлер, крёстная мать линкора, нарекла его «Нью-Йорком». 15.04.1914 новый корабль вступил в строй. Его первым командиром стал капитан Томас С. Роджерс. Линкор приступил к выполнению программы испытаний, но, не успев её завершить, был направлен на юг и уже в июле стал флагманом контр-адмирала Фрэнка Флетчера. Под его командованием специально сформированная эскадра Атлантического флота (в неё входил и однотипный с «Нью-Йорком» линкор «Техас») блокировала мексиканский порт Веракрус. Южного соседа США лихорадило с 1910 года, когда началась знаменитая на весь мир революция. Остановимся на этих событиях подробнее, ибо во многом они проливают свет на политическую обстановку и формальный повод вступления США в Первую мировую войну.

Мексиканской революции предшествовал длительный период относительного спокойствия и порядка. Тогда в 1878—1911 годах у власти находился президент Порфирио Диас, быстро ставший диктатором. Индеец по происхождению, талантливый генерал и герой войны с фран-

цузами, он, несомненно, являлся патриотом Мексики. Его режим представлял собой просвещённую диктатуру. Под лозунгом «Закон и прогресс» Диас прекратил войны, мучившие Мексику почти 60 лет, и ввел страну в индустриальную эпоху. Сеть железных дорог, горнодобывающая промышленность, крупнотоварное скотоводство, современная банковская структура, медицинские и учебные заведения — всё это свидетельствовало о быстром развитии. Диас пригласил в страну множество инженеров, учёных и других специалистов из Европы. Например, еврейских финансистов с их капиталами и деловыми навыками. Появились многочисленные банки вместо средневековых менял и ростовщиков. Конечно, страна продолжала оставаться бедной, но уверенно шла по пути прогресса. За мир и спокойствие пришлось заплатить рядом общественных свобод: политическая оппозиция оказалась загнанной в подполье, свободные выборы больше не проводились, независимая пресса была запрещена, а за порядком в стране следила безжалостная армия. В конце своего правления 80-летний диктатор попал под влияние учёных с либеральным мировоззрением и

утратил былую твёрдость. Как следствие, в 1910 году началась революция. Имена её вождей, вероятно, известны читателю: Франсиско Мадеро, Панчо Вилья, Эмилиано Сапата, Венустиано Карранса, Альваро Обрегон и так далее. Первому из них удалось на время консолидировать враждебные режиму силы, добиться изгнания Диаса из страны и победить на выборах 1911 года. Мадеро являл собой полную противоположность свергнутого диктатора. Потомок старой испанской аристократии, из очень богатой семьи, он был доверчивым идеалистом и никак не подходил на роль президента. Уже через полгода собственные сподвижники организовали против Мадеро путч. В провинциях начались восстания, с которыми армия не могла справиться. Зачастую генералы умышленно способствовали поражению подначальных им войск, чтобы усугубить шаткое положение президента. Один за другим следовали антиправительствен-

Вверху: только что вступивший в строй линкор «Нью-Йорк» принимает запасы перед первым дальним походом. Нью-Йорк, 24 апреля 1914 г.

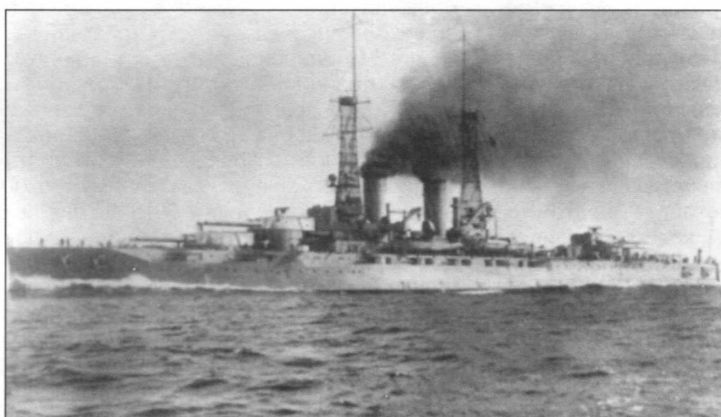
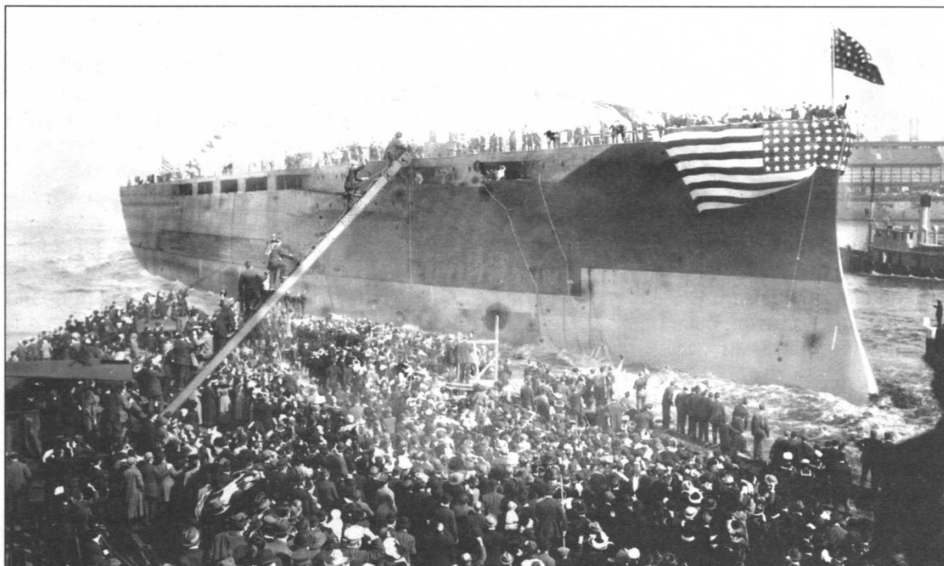
ные заговоры. Даже американский посол Генри Вильсон не преминул в них поучаствовать. Очень скоро в стране воцарился хаос. За ним последовал экономический упадок. В итоге простые граждане, в массе поддержавшие революцию, не получили реальной свободы, но утратили скоромный достаток прежних лет. Особое разочарование испытывал Сапата, пламенный борец за социальную справедливость. Он был вождём крестьян-пеонов, которые так и не дождались обещанной земельной реформы.

Для Мадеро дело кончилось арестом 18 февраля 1913 года и якобы случайным убийством спустя четыре дня при попытке освобождения. Власть захватил генерал Викторiano Уэрта. Этот человек был весьма неординарной личностью. Он родился в бедной деревушке племени уичоли и всего в этой жизни добился исключительно благодаря трудолюбию и природным способностям. Уэрта превосходил своих товарищей по военному колледжу в астрономии, математике и картографии, а впоследствии стал прекрасным специалистом в области железных дорог. Лишь неудержимая тяга к спиртному была его слабостью. Военный талант генерала Уэрта признавали все, даже злейший враг Панчо Вилья, который был воинствующим трезвенником и лично расстреливал своих солдат, застигнутых «выпимши при исполнении». Сам-то он имел другую слабость — по женской части: 26 только официальных браков, не считая лёгких увлечений.

Уэрта был горячим поклонником Диаса и, придя к власти, захотел вернуть старые порядки. Но нельзя «дважды вступить в одну и ту же воду». Теперь революцию остановить не удалось. Военный талант, беспримерная жестокость и политический террор позволяли генералу Уэрта достигать лишь временных успехов.

В США тем временем 3 марта 1913 года в Белый дом въехал профессор-демократ Томас Вудро Вильсон. На выборах 3.11.1912 он победил расколовшихся республиканцев в лице действующего президента Вильяма Тафта и экс-президента Теодора Рузвельта, ставшего во главе вновь созданной прогрессивной партии (кстати, Тафт был выдвиженцем Рузвельта, который, однако, очень скоро разочаровался в своём бывшем друге). Опыт, накопленный на посту ректора университета, своеобразным образом предопределил дальнейшую политическую карьеру Вудро Вильсона. Маститый, всеми уважаемый профессор был склонен к построению идеальных умозрительных моделей демократии, справедливости и гуманизма, от которых отступал редко и неохотно. Но это бывало и не один раз. Чего стоит, например, политический компромисс по временному возвращению апартеида в ряде южных штатов!

Вильсон, мягко говоря, недолюбливал покойного президента Мадеро и соглашался с сомнительной версией генерала Уэрта о его случайной гибели. Тем не менее, Соединённые Штаты отказались признать новый мексиканский режим, не смотря на лояльную позицию европейских



Вверху:
пуск
линкора
на воду
30 октября
1912 г.

Слева:
«Нью-Йорк»
на ходовых
испытаниях,
весна 1914 г.

держав и огромные капиталы США, вращавшиеся в нефтяном секторе южного соседа. Американские газеты пестрели заголовками: «злодей елизаветинских времён», «пьяный индеец» и т.д. В конце концов, внутренние противники режима в лице Карранса получили военную помощь Вашингтона. Одновременно на ввоз оружия в Мексику было наложено эмбарго. Но Уэрта договорился с немцами, согласившимися его вооружать весьма охотно. Теперь вмешательство США стало неизбежным.

Вскоре подвернулся повод, которым явился инцидент в Тампико. 6 апреля 1914 года в этом порту военные власти по какой-то причине арестовали нескольких моряков с канонерки США «Дельфин», приплывших на шлюпке, чтобы купить бензина. Американскому флагу тем самым было нанесено оскорбление. Правда, задержанных быстро отпустили. Но командующий американскими ВМС в этом регионе потребовал от режима официальных извинений и салюта флагу США в 21 выстрел. Ответ Уэрты сводился к тому, что он не может приносить извинения и салютовать правительству, которое его не признаёт. В Вашингтоне только этого и ждали. Конгресс принял к рассмотрению предложенный ему вариант вооружённого вмешательства. 18.04.1914 Уэрта всё же принёс официальные извинения Соединённым Штатам, но было

поздно. Военная машина на тот момент уже вращалась. Несколькими днями ранее Вашингтон получил сообщение, что в Германии грузятся транспорты с оружием для Мексики. Одно судно, «Ипиранга» («Ypiranga»), уже отправилось в Веракрус, имея на борту 200 пулемётов и 15 миллионов патронов. Тут же последовал приказ о вторжении, запланированном на 13.04.1914. По факту оно развернулось 21 апреля. Флот начал с бомбардировки военно-морской академии в г. Веракрус. Затем надлежало блокировать побережье Мексики и обеспечить высадку десанта. Последний имел задачу захватить таможню в Веракрусе, а также «взять под защиту жизни и собственности граждан США, демонстрируя при этом лояльность и полное уважение в отношении местного гражданского населения». Соотношение сил было неравным. 27 апреля над Веракрусом затрепетал американский флаг. Потери США составили убитыми 17 моряков и пять морских пехотинцев. Были раненные, но их число не достигало сотни. Мексиканская сторона имела 126 убитых и 195 раненых.

Хотя оружие было поставлено генералу Уэрта через другой порт, дни его режима были сочтены. Прежде всего, из-за банкротства, так как блокада сделала невозможным мексиканский экспорт. В течение нескольких месяцев Уэрта утратил доверие и поддержку своих сторонни-

ков. При посредничестве Аргентины, Бразилии и Чили конфликт удалось завершить. 15.07.1914 у государственного руля встал Венустиано Карранса. Генерал Уэрта прекратил борьбу и местом своего изгнания избрал, конечно, Германию, куда отправился на борту крейсера кайзеровского флота. Мексике предстояло ещё много лет крови и хаоса.

В стране продолжалась революция, точнее сказать, гражданская война и всеобщая смута. Сапата, Вилья и другие радикалы, как водится, были преданы и атакованы умеренными (Карранса и Обрегон), которым американское правительство оказывало военную и финансовую поддержку. Для Вудро Вильсона эти события тоже стали уроком. Он вовлёл страну в длительный конфликт в период большой войны в Европе. Панчо Вилья в 1916 году вторгся в штат Нью-Мексико. Вскоре он был выдворен с территории США, но не прекращал борьбы до 1920 года. Есть мнение, что кроме революционной деятельности, торговли угнанным скотом, грабежа банков и латифундий этот Робин Гуд XX века работал также на германский генштаб. Повстанческая армия Вилья была многочисленной и хорошо вооружённой. Она имела свой иностранный легион из гринго. Его составляли жулики и авантюристы разных мастей — анархисты, марксисты, гангстеры, ковбои, голливудские актёры и прочая колоритная публика. Также гражданами США были уком-

плектованы ВВС Панчо Вилья, включавшие 4 аэроплана.

Разумеется, миссия флота США была исчерпана ещё в 1914 году после свержения режима Уэрты. «Нью-Йорку» разрешили вернуться к службе мирного времени у Атлантического побережья Соединённых Штатов. Эта рутинная деятельность не очень утомляла экипаж. Находилось время для хороших починов. Периодически команда добровольно оказывала помощь тем, кому не слишком повезло в жизни. В декабре 1915 года линкор заслужил прозвище «Рождественского судна», пригласив на борт и устроив угощение сотням сирот из города, имя которого носил. Командир корабля кэптен Родман горячо поддержал это начинание. Впоследствии оно стало традицией. Экипаж по доброй воле часто оказывал не только гостеприимство, но и денежную помощь обездоленным и нуждающимся.

А тем временем в Европе полыхала большая война. Обычно в конфликтах, происходивших далеко от их собственных границ, Соединённые Штаты придерживались принципа строгого нейтралитета. Однако это золотое правило несколько устарело. Теперь США были первой экономикой мира, и прекращение экспорта в Европу угрожало им, как минимум, экономической стагнацией. В 1915 году неограниченные действия подводных лодок серьёзно обострили отношения Вашингтона с Четвёртым союзом. Большие жертвы среди американских граждан при потоплении британской «Лузитании», других судов и, наконец, французского парохода «Сюссэ» («Sussex») стали предлогом для ультиматума, который был на-

правлен Германии 18 апреля 1916 года. Немцы подчинились и ограничили действия своих подводников.

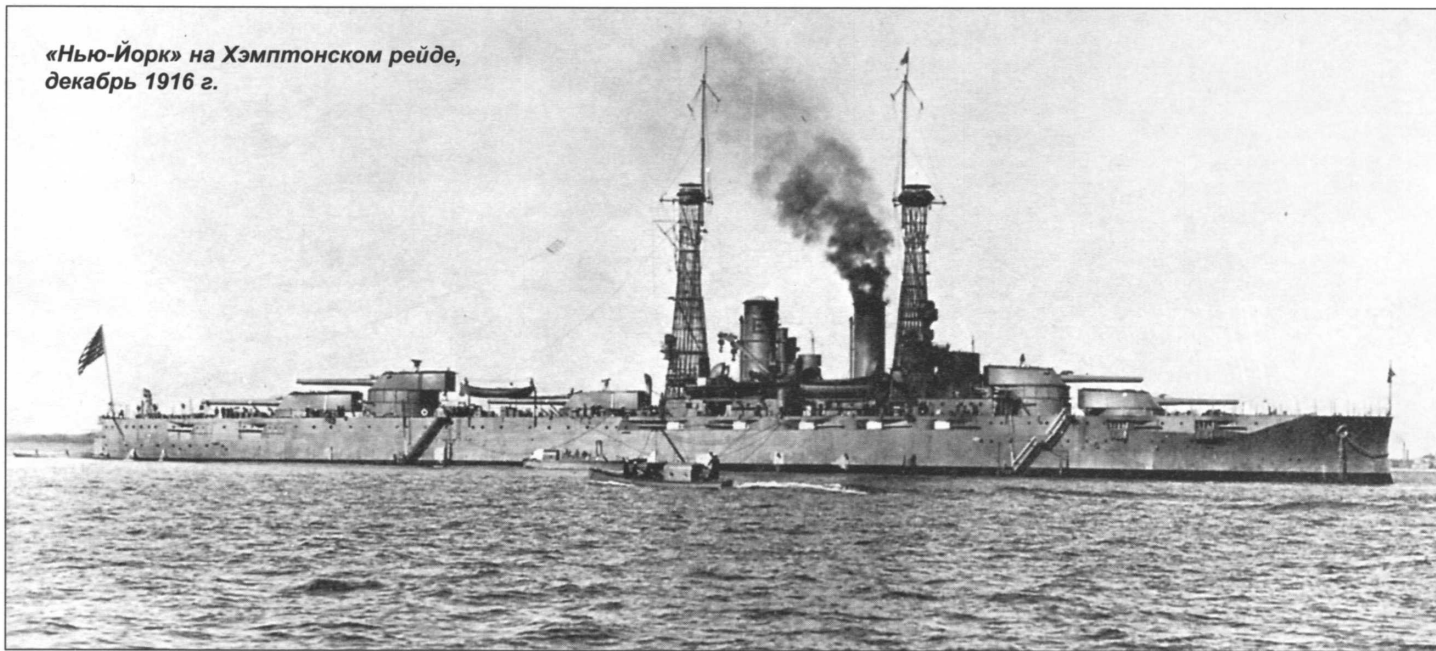
Вашингтон не устраивала также и английская блокада побережья стран центральной Европы, вызвавшая антибританские настроения внутри США. Очевидно, что нейтралом во время войны выгодно торговать с обеими противоборствующими сторонами, используя их нужду и покладистость в цене. Балансирование вокруг позиции нейтралитета длилось ещё много месяцев. В ноябре 1916 года Вильсон выиграл свои вторые президентские выборы под лозунгом: «Он не дал нам ввязаться в войну».

Уделом «Нью-Йорка», «Техаса» и других кораблей флота, продолжала оставаться учёба и тренировка. В портах и на рейдах для защиты от внезапных атак субмарин предпринимались некоторые превентивные действия. Однако они были не слишком серьёзными. Президент Вильсон старался на деле соблюдать принципы, которые декларировал публично. В данном случае это означало запрет на какую-либо подготовку к войне. Бюджет флота оставался неизменным. Лишь по настоятельной просьбе ряда высокопоставленных адмиралов Конгресс санкционировал затраты на увеличенный запас снарядов и пороха, а также на заказ орудий для возможного в будущем вооружения торговых судов. Впрочем, один урок войны, охватившей Старый свет, был усвоен быстро. Это появление воздушной угрозы. В 1916 году на линкоры типа «Нью-Йорк» в первоочередном порядке установили по две 3-дюймовых противоаэропланых (универсальных) пушки.

Подготовка к походу. Матросы «Нью-Йорка» обвязывают стальной трос парусиной, 1914 г.



«Нью-Йорк» на Хэмптонском рейде, декабрь 1916 г.



В 1917 году начались решительные перемены во внешней политике США. Заокеанская демократия отходила от позиции нейтралитета в мировом конфликте, склоняясь на сторону берущей верх Антанты. В январе германское правительство предложило Мексике союз путем передачи пресловутой ноты Циммерманна. Там содержались обещания вернуть новому союзнику области от Техаса до Аризоны, отошедшие к США в XIX веке. Британская разведка перехватила этот документ (если не состряпала его сама!) и предоставила Вильсону. Когда 31 января немцы декларировали возобновление неограниченной подводной войны, администрация США приняла окончательное решение вмешаться в борьбу, идущую в Старом свете. 1 марта нота Циммерманна появилась в печати, вызвав невероятную сенсацию. Жители западных штатов США явственно ощутили угрозу. 3 марта президент Вильсон отозвал из Берлина американского посла, а германскому предложил также вернуться домой. После потопления немецкими подводными лодками первых судов под звёздно-полосатым флагом правительство Соединённых Штатов объявило Германии войну. Это произошло 6 апреля 1917 года при почти единодушном одобрении Конгресса. Теперь новый лозунг Вудро Вильсона звучал так: «Война во имя прекращения всех войн».

В Англию была направлена военноморская делегация во главе с контр-адмиралом Симсом, чтобы согласовать коллективные действия на море. В этот период снабжение нефтью британской метрополии оказалось под угрозой. Германские субмарины топили всё, что им попадалось, стремясь выиграть войну вместо армии и бронированных армд Хохзеефлотте, а вернее, склонить противника к миру на почётных условиях. Как следствие, командование ВМС США приняло решение направить для совместных действий с англичанами только угольные

линкоры. Новейшие нефтяные пока оставили для обороны Соединённых Штатов и частично на дальних рубежах европейского театра войны.

Началась тщательная подготовка. На долю «Нью-Йорка» выпала роль флагмана американских линейных сил, отправляющихся на войну. Вероятно, эту миссию должен был бы исполнить «Техас», как более подходящий для адмирала и его свиты. Но систершип в конце сентября плотно сел на мель в районе Блок-Айленда и серьёзно повредил внешнюю обшивку двойного дна на большой площади. Экипаж «Нью-Йорка» наблюдал за процедурой снятия «Техаса», скандируя вместе с зеваками на берегу: «Сот on, Texas!» (что-то вроде: «Давай, «Техас»!). Этот бодрый возглас понравился экипажу пострадавшего дредноута и вскоре стал его девизом.

7 декабря 1917 года группа американских кораблей, включая 9-ю дивизию линкоров, прибыла в Скапа-Флоу. Возглавлял колонну «Нью-Йорк» — флагман Хью Родмана, теперь уже контр-адмирала. Данное событие запечатлено на известной картине Бернара Гриббла.

Составляя 6-ю линейную эскадру Гранд Флита, американские корабли должны были участвовать в блокаде побережья Германии и в эскадрных операциях. 16—17 февраля 1918 года «Нью-Йорк» принял участие в безрезультатной попытке перехватить кайзеровский Флот Открытого моря, решившийся выбраться из баз крупными силами. Противоборствующие армады сблизилась на расстояние около 40 миль, прежде чем немцы повернули обратно.

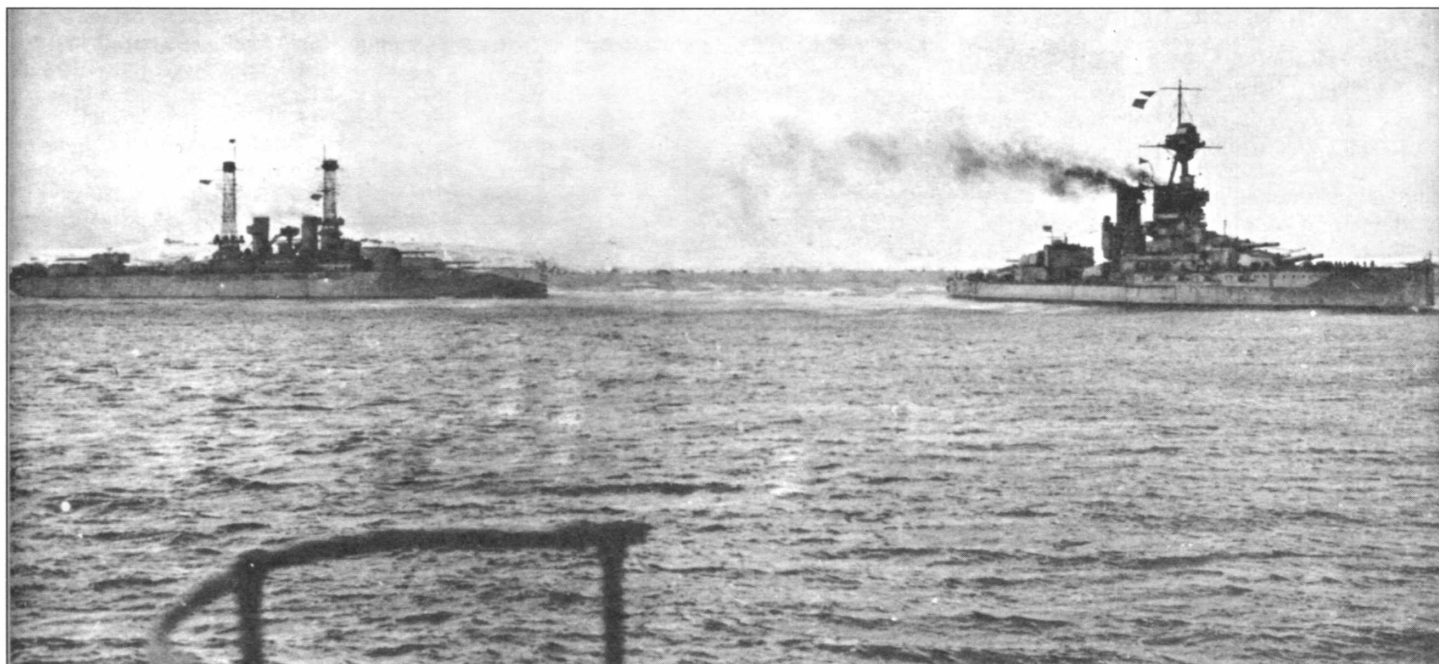
7 марта «Нью-Йорк» и другие американские линкоры получили приказ эскортировать конвой, идущий в Норвегию. Ранним утром следующего дня 6-я эскадра подняла якоря и в сопровождении группы британских эсминцев направилась в Северное море. Вскоре был встречен конвой из 30 транспортов, направляющийся

в Берген. В пути происшествий не случилось. Все суда достигли намеченной цели без потерь. Затем американские линкоры возвратилась в Скапа-Флоу.

Вскоре командованием было принято решение о смене дислокации. В четверг 8 апреля 6-я эскадра получила распоряжение готовиться к выходу в море. Соединение переводилось южнее. 12 апреля линкоры США пришли в Розайт, расположенный в заливе Фёрт-оф-Форт неподалёку от Эдинбурга. В сравнении с холодными пустошами окрестностей Скапа-Флоу это означало долгожданный возврат к цивилизации. После бункеровки и уборки палубы американские моряки с энтузиазмом отправились на берег. Эдинбург был далековато. Пришлось проводить досуг в небольших населённых пунктах Саут Кинсфери и Данферлайн. Шотландские «лэссис» являлись главной целью молодых моряков.

17 апреля 6-я эскадра вышла в море для выполнения ещё одной эскадрной миссии между Британскими островами и Норвегией. Конвой из 48 судов был своевременно встречен и взят под охрану. В ходе операции возникла реальная угроза со стороны подводных лодок противника. Одна из них смогла выйти в атаку. К счастью для американцев, торпеда прошла между двумя линкорами, никого не задев. Конвой благополучно вернулся в Англию, а 6-я эскадра 20 апреля прибыла в Розайт.

Спустя четыре дня линкоры США опять вышли в море по тревоге. Командование получило известие о возможном появлении крупных сил противника у берегов Норвегии. Флот Открытого моря действительно покинул устье реки Яде и отправился на перехват союзного конвоя. Авангарды противоборствующих сторон увидели друг друга с большой дистанции. Будучи обнаруженными, немцы быстро ретировались и 25 апреля возвратились в базы. Гранд Флит сделал то же самое на следующий день.



Вверху: союзники — «Нью-Йорк» (слева) и британский линкор «Марлборо». Внизу: вид на «Нью-Йорк» с воздуха; в кадр попал один из аэростатов заграждения. Оба снимка сделаны в Скапа-Флоу в 1918 г.



Май прошёл спокойно. Американские моряки получали регулярные увольнения на берег. Многие из них смогли съездить в Эдинбург и ознакомиться с достопримечательностями столицы Шотландии. Проводились артиллерийские учения, отрабатывались манёвры по уклонению от торпед.

9 июня 6-я эскадра развела пары и двинулась на север. Американские линкоры перебрасывались назад в Скапа-Флоу. Там они проводили стрельбы и другие учения, перемежавшиеся отдыхом и, конечно, бункеровками. Моряки 6-й эскадры вели подготовку к генеральному сражению с Флотом Открытого моря. Однако «Армагеддону» будет не суждено состояться.

В последний день июня линкоры США вышли накрытие минных заграждений, выставивших свой опасный груз на огромном пространстве между Шотландией и Норвегией. Это барьер весьма затруднил для германских подводных лодок выход на союзные коммуникации в Северной Атлантике.

Война уже явно близилась к концу. У германской армии и флота падала боеспособность и улетучивалось желание сражаться. Не вызывает особых сомнений, что для всех перечисленных выше операций англичане имели достаточно и собственных линкоров. Пожалуй, главной задачей, которую выполняли корабли США в европейских водах, являлась демонстрация возросшего превосходства союзных ВМС над кайзеровским флотом. Это должно было удержать немцев от действий крупными силами.

Боевой работы у американских линкоров оказалось не много. На «Нью-Йорке» лишь дважды фиксировали контакт с подводной лодкой противника. Зато корабль часто удостаивали своим посещениям представители высшего союзного командования и даже венценосные особы. 14-дюймовый заокеанский линкор и флагман

эскадры вызывал большой интерес. На его борту побывали король Георг V, принц Уэльский (этот романтик 10.12.1936 отречётся от трона ради любви к разведённой американке) и королевская чета Бельгии. 3 ноября 1918 года «Нью-Йорк» осмотрел будущий император Хирохито. Тогда он являлся наследником престола и одновременно был адмиралом японского флота. Похоже, его интерес к мощному американскому кораблю объяснялся не только протокольной вежливостью высокопоставленного сановника пока ещё дружественной державы.

Иногда проводились манёвры совместно с английскими кораблями. 6—8 июля 1918 года в Северном море в них участвовали «Нью-Йорк», «Техас», «Арканзас» и «Куин Элизабет» с адмиралом Битти на борту.

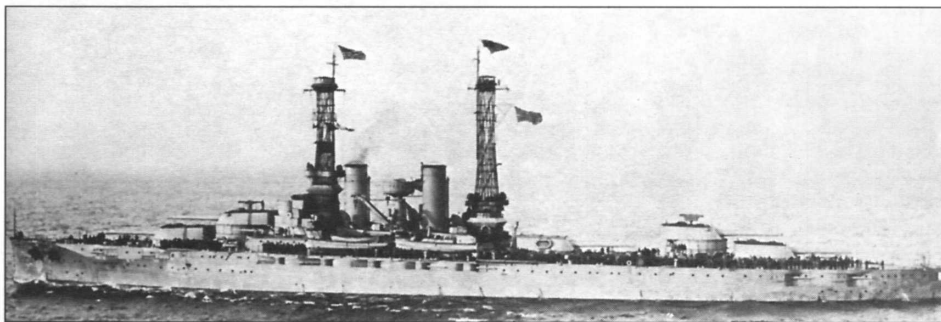
«Рождественское судно» и здесь в Британии продолжило свою гуманную традицию. В декабре 1917 года в Розайте её проявление было особенно трогательным. Экипаж принимал на борту английских детей, чьи отцы погибли на длившейся уже четвертый год войне.

Осенью 1918 года мировой конфликт приблизился к развязке. 1,2 миллиона американских солдат уже были на фронте. 3 октября германское правительство запросило перемирия на основе «14 пун-

ктов», предложенных президентом США ещё 10.01.1918 и отвергнутых тогда как Центральными державами, так и Антантой. Через своих эмиссаров в Париже и Лондоне президент Вильсон убедил союзников удовлетворить просьбу Германии, что и было сделано. Настал «звёздный час» Вудро Вильсона. Вскоре его с невероятным энтузиазмом будет встречать население Лондона, Парижа и Рима.

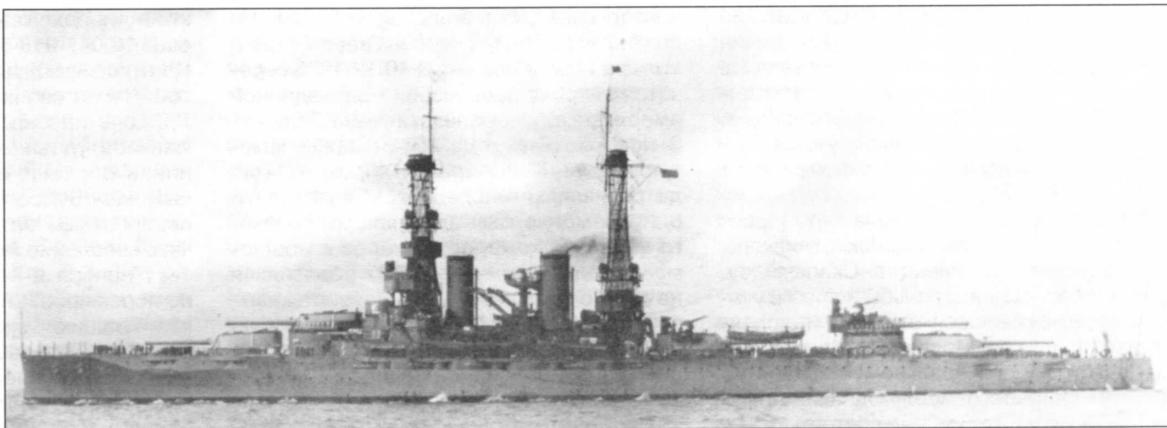
11 ноября в Компьене было подписано перемирие, что означало фактическую капитуляцию Германии и долгожданный мир. Получив известие об этом, экипаж «Нью-Йорка» вместе со всем Гранд Флитом самозабвенно предавался веселью. Моряки поздравляли друг друга, пели и танцевали. Ночное небо окрашивали ракеты и прорезали лучи прожекторов.

20 ноября главнокомандующий Гранд Флит адмирал Битти отдал приказ о выходе на следующий день в море для встречи основных сил сдающегося Флота Открытого моря. «Нью-Йорку» вместе с четырьмя другими линейными кораблями США предстояло участвовать в процедуре интернирования 11 германских линкоров, пяти линейных и семи лёгких крейсеров, а также 49 эсминцев. Встреча с бывшим противником произошла 21 ноября 1918 года в 40 милях восточнее острова Мэй. Было серое туманное утро. Гранд Флит,



Линкор «Нью-Йорк» сопровождает президента Вильсона, направляющегося на мирные переговоры во Францию. Фотографии сделаны на подходе к Бресту — экипаж готовится к торжественному построению на палубе, декабрь 1918 г.

«Нью-Йорк» вскоре после возвращения с войны. Хорошо видны зенитки на крышах 3-й и 4-й башен; буква «Е» на рубке свидетельствует об успехах корабля в боевой подготовке. Внизу: «Нью-Йорк» в Панамском канале, 26 июля 1919 г.



260 вымпелов, включая корабли США, подошел к точке рандеву двумя параллельными колоннами. Между ними был шестимильный промежуток. Американские линкоры «Нью-Йорк», «Техас», «Арканзас», «Вайоминг» и «Флорида» составляли часть северной колонны союзных ВМС. Были приняты все предосторожности на случай возможных неожиданностей. Команды стояли у заряженных орудий в защитных костюмах с противогазами наготове. Когда осеннее солнце разо-

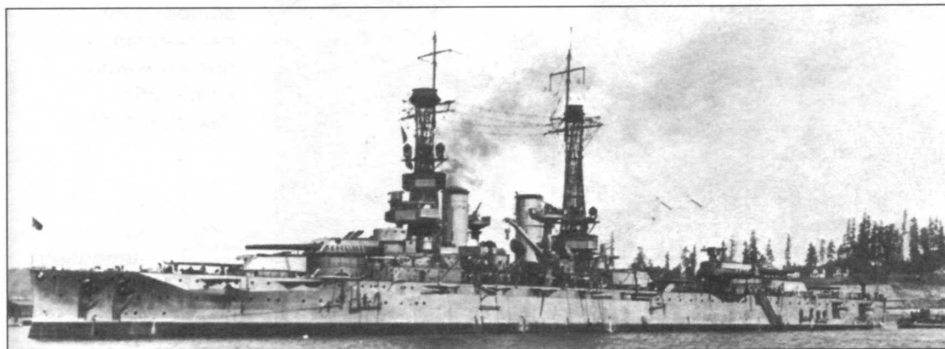
гнало туманную дымку, на горизонте показался английский крейсер «Кардифф». Он вёл за собой немцев. Впереди двигались линейные крейсера Флота Открытого моря. Почётных боевых ран невозможно было рассмотреть на бортах этих прославленных кораблей. В глаза бросалась лишь ржавчина и прочие следы плохого содержания судов, говорящие о разложении экипажей. Большинство немецких моряков были поражены «революционной заразой». Повсеместно заправля-

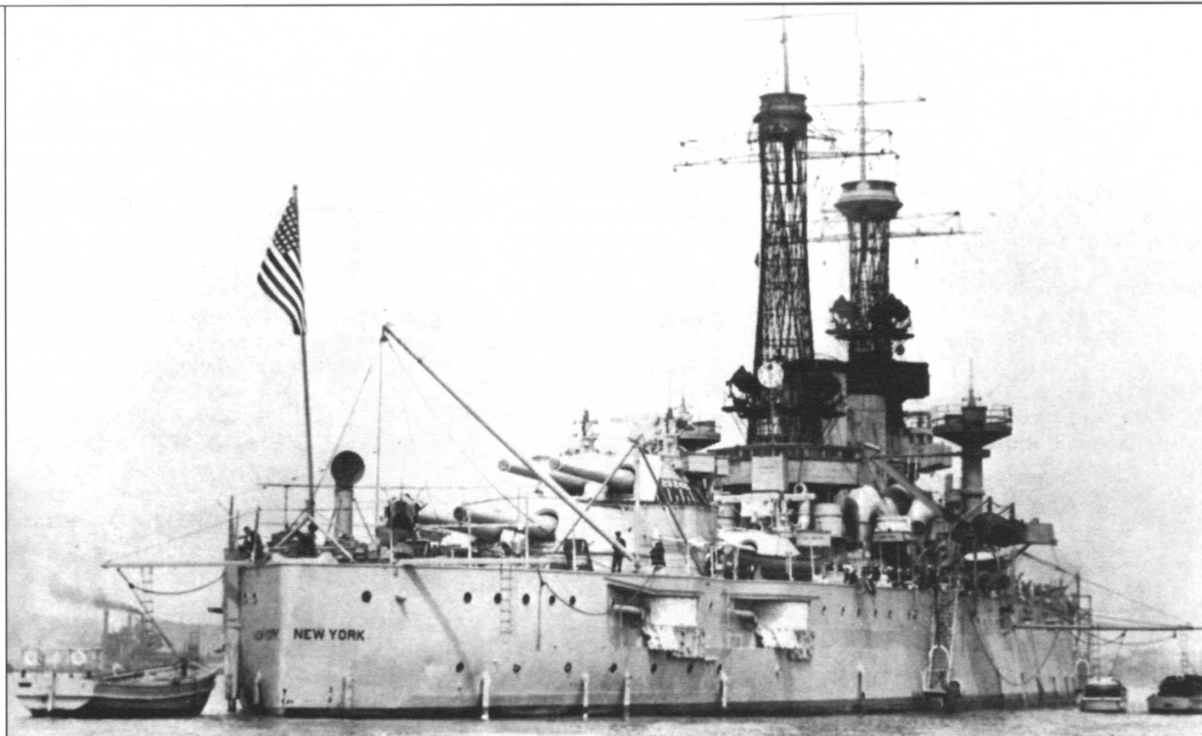
ли столь знакомые нам судовые комитеты и выборный совет флота. Командованию с трудом удалось уговорить матросов не поднимать красные флаги. Когда Флот Открытого моря втянулся в промежуток между кильватерными колоннами союзных сил, линкор «Айрон Дюк», флагман адмирала Битти, поднял сигнал к повороту на 180° «все вдруг». В таком порядке сдавшийся противник был отконвоирован в залив Фёрт-оф-Форт. Там на рейде собралась невиданная армада победителей и побеждённых: 370 вымпелов с общим экипажем в 90 тысяч человек. Вечером с «Айрон Дюка» просемафорили: «С заходом солнца кораблям германского флота спустить флаги и впредь без особого разрешения не поднимать».

Вскоре немцев перевели в Скапа-Флоу. Американские линкоры в этом переходе не участвовали. С 1 декабря 1918 года они были официально выведены из состава Гранд Флота. В тот же день «Нью-Йорк» отбыл из Фёрт-оф-Форт в компании с линейными кораблями «Техас», «Вайоминг», «Арканзас», «Невада» и «Флорида». 4 декабря линкоры США пришли в Портсмут и дожидались там прибытия президента Вильсона, чтобы встретить его в море и составить эскорт до французских берегов. Почётное рандеву произошло 12 декабря. На следующий день в 12:30 американская армада и президентский лайнер «Джордж Вашингтон» прибыли в Брест. Оттуда Вудро Вильсон направился в Париж и Версаль для участия в мирной конференции.

14 ноября в два часа пополудни «Нью-Йорк» вместе с другими линкорами 9-й дивизии взял курс на запад и пошёл через океан к восточному побережью США. Корабли достигли Нью-Йорка как раз на Рождество. Однако вернувшимся с войны морякам не позволили сразу же сойти на берег и отметить праздник в городе, что у многих вызвало недовольство и возмущение. Начальство ждало секретаря флота Дэниелса, который смог прибыть в Нью-Йорк-Сити только на второй день Рождества. 26 января он произвёл торжественный смотр кораблей, выстроившихся на реке Гудзон. По обоим её берегам тысячи людей приветствовали своих моряков.

Торжества по поводу окончания войны быстро отгремели. «Нью-Йорк» оставался в составе 6-й дивизии линейных кораблей Атлантического флота, куда кро-





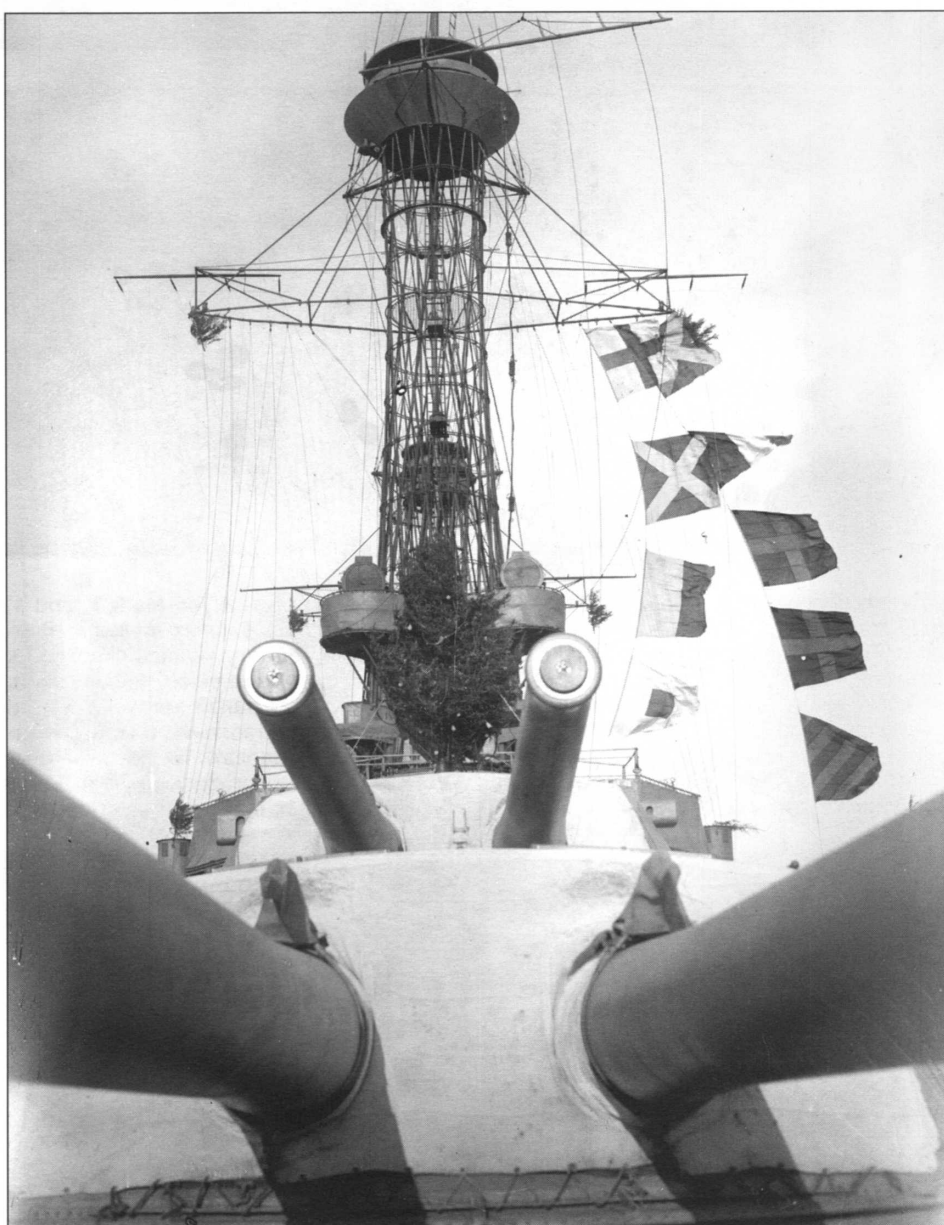
«Нью-Йорк» во время службы на Тихом океане. На крышах 3-й и 4-й башен видны новые дальномеры, а на корме — импровизированный кран для подъёма гидросамолёта.

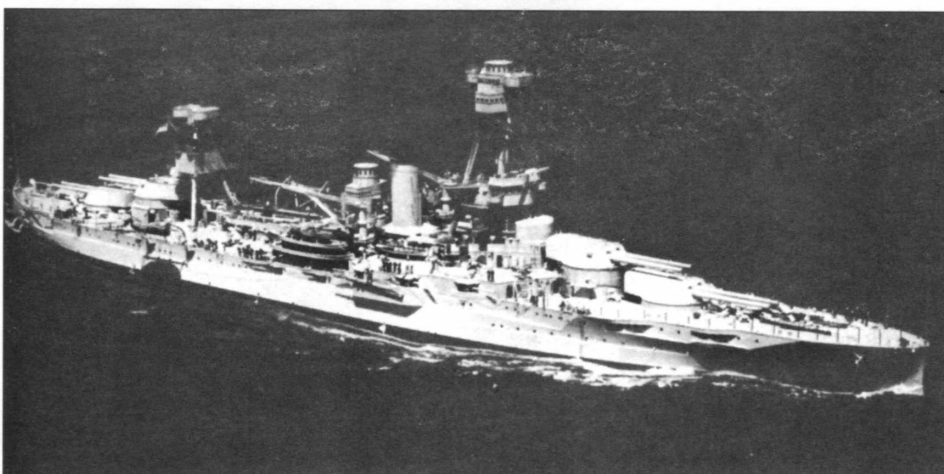
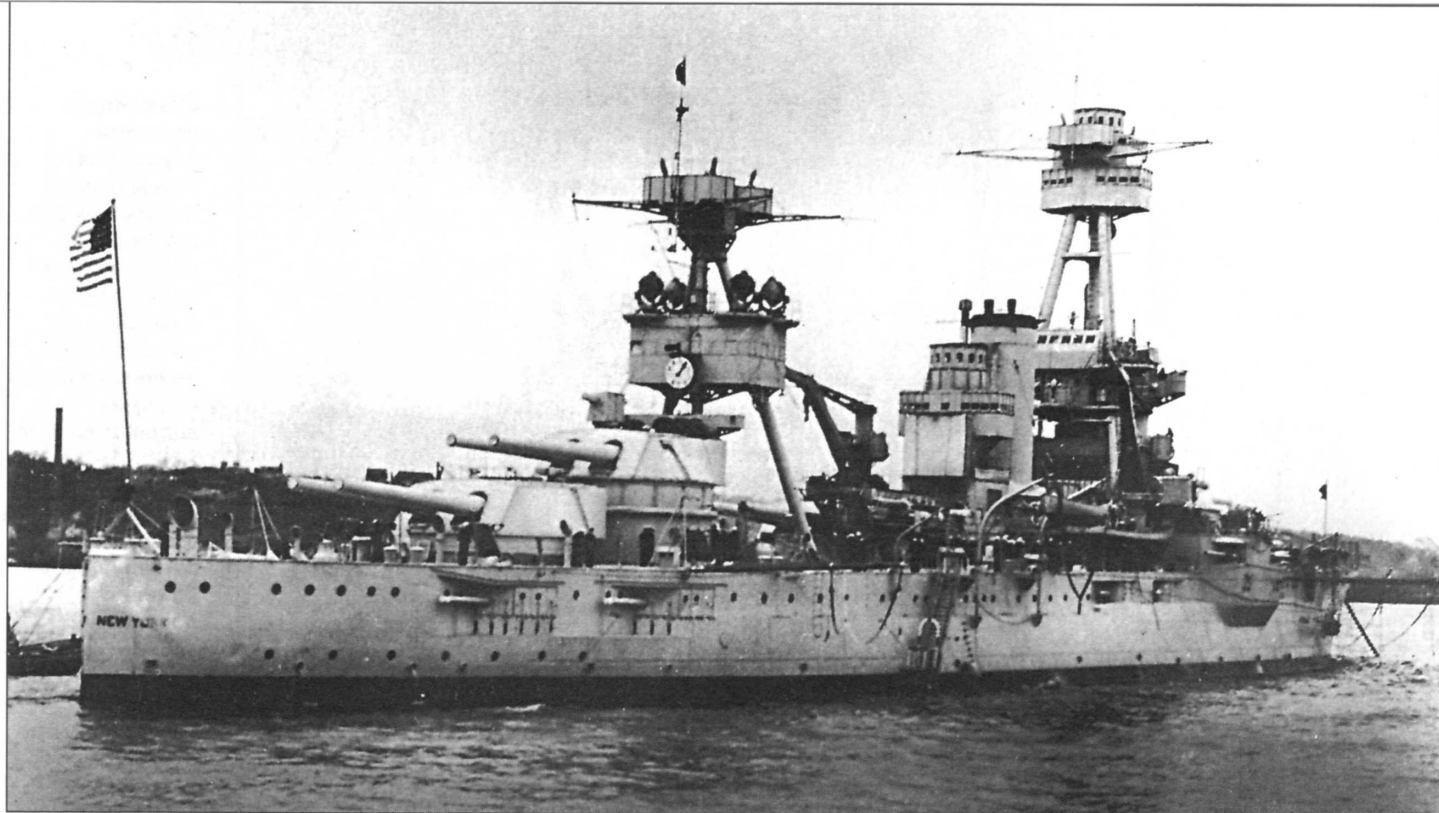
Внизу: рождественская ёлка на 2-й башне линкора во время посещения «своего» города. Нью-Йорк, декабрь 1925 г.

ме него входили «Техас», «Арканзас» и «Миссисипи». Командиром линкора в это время был кэптен Уильям В. Пратт. Его однокурсники по военно-морской академии Аннаполиса, Натан Твайнинг и Луи де Стейгер, командовали соответственно «Техасом» и «Арканзасом». А возглавлял 6-ю дивизию всё тот же контр-адмирал Родман. Как и в годы войны, его двухзвёздный флаг продолжал развеваться над «Нью-Йорком».

Настало обычное мирное время с чередованием индивидуальных учений, манёвров в составе флота и периодов ремонта. А тем временем явственно обозначился вероятный противник. После Первой мировой войны Япония серьёзно усилила свои позиции в Тихом океане. По мандату Лиги Наций она получила под управление бывшие германские островные владения в этом регионе и начала строить на них систему баз. Положение США на Филиппинах заметно осложнилось. Этот архипелаг попадал в изоляцию. В таких условиях американские ВМС на Тихом океане требовалось срочно усилить. Летом 1919 года перешли на запад и «Нью-Йорк» с «Техасом». На 16 лет база в Сан-Диего стала их постоянным домом с краткими или сравнительно длительными отлучками на восточное побережье для ремонта или учебных круизов. Первое время экипажам кораблей не слишком нравилось пребывание в портах западного побережья. Тогда эти места считались глушью. Развлечений было гораздо меньше, чем на Востоке. Например, при входе в Бремертон (штат Вашингтон) моряки видели на увеселительном заведении надпись «Первый салун», а на обратном пути читали на противоположной стене того же здания: «Последний салун».

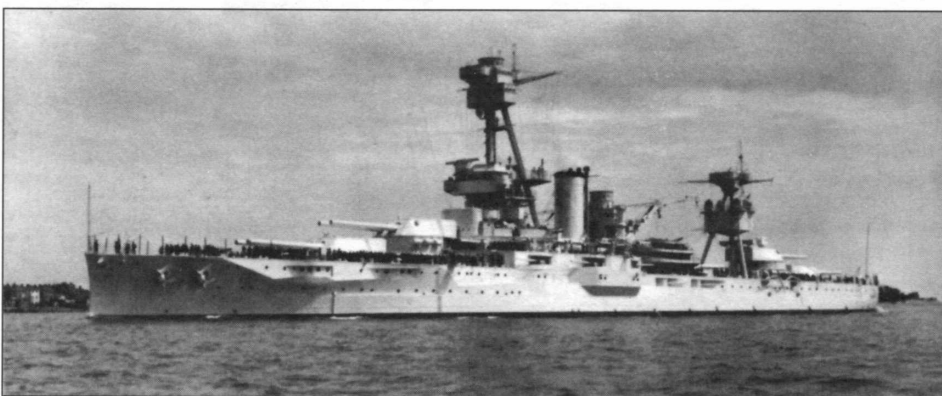
17.10.1919 линкорам «Нью-Йорк» и «Техас» присвоили буквенно-цифровое обозначение BB34 и BB35, в соответствии с введённой в американских ВМС системой. С тех пор они несли на своих бортах эти номера.





Своим чередом шли учения. 24 ноября 1920 года командующий линейными силами Тихоокеанского флота предложил произвести расстрел беглым огнём всего боекомплекта линкора «Нью-Йорк» (100 снарядов на орудие) с целью практической оценки ресурса стволов и выносливости экипажа. Однако бюро вооружений выступило против использования в экс-

перименте орудий 14"/45 Mark 1 Mod 1, стоявших тогда в башнях линкора. Вооруженцы считали эту модель склонной к провисанию. По их мнению, деформации, возникшие после такой нагрузки, могли затруднить перестрелку и модернизацию или даже сделать их невозможными. Взамен предлагались орудия более поздней модели, стоявшие на «Пенсиль-



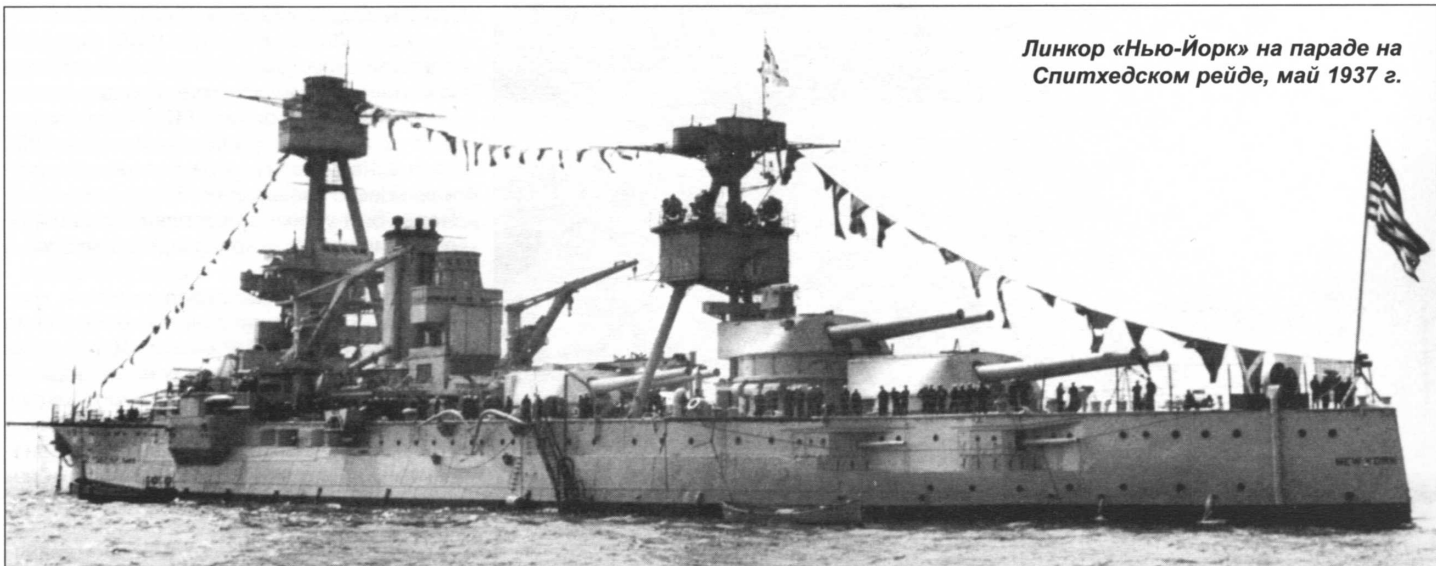
После модернизации силуэт «Нью-Йорка» сильно изменился — корабль стал однотрубным и получил новые треногие мачты

вании» и «Аризоне», или длинные (50-калиберные) пушки линкоров типа «Нью-Мексико». Решение вопроса о столь дорогостоящем эксперименте затянулось. Наконец, 23.02.1921 Секретарь флота отменил эту затею по причине финансовых затруднений. Для ВМФ начинались тяжёлые времена.

На рубеже 1921—1922 годов состоялась Вашингтонская конференция. Заключённый на ней договор обрёл на уничтожение десятки линкоров и линейных крейсеров, как находящихся в строю, так и недостроенных. «Нью-Йорку» и «Техасу» посчастливилось избежать этой участи. Ценность оставшихся на флотах капитальных кораблей заметно возросла, и большинство стран приступило к их модернизации. В Соединённых Штатах первыми на очереди были угольные линкоры. Эти корабли планировалось «подтянуть» до уровня «большой пятёрки». Линкоры типа «Нью-Йорк» несколько лет ждали своей очереди на перестройку. Их более старые собратья по корабельному классу проходили модернизацию первыми.

6 декабря 1922 года Секретарь флота Эдвин Денби издал общий приказ №94, согласно которому проводилась формальная реорганизация ВМС. Два главных формирования флота США теперь именовались Battle Fleet (дословно «боевой флот», в данном случае по смыслу «главные силы») и Scouting Fleet (разведывательный флот). В качестве первого и второго фактически выступали со-

«Нью-Йорк» следует в Портсмут на коронационное ревю, май 1937 г.



Линкор «Нью-Йорк» на параде на Спитхедском рейде, май 1937 г.

ответственно Тихоокеанский и Атлантический флоты США. Для простоты в данной публикации будут применяться далее только эти прежние и вполне понятные названия.

Тихоокеанский флот имел двенадцать линкоров (Атлантический — вдвое меньше). Эти корабли были сосредоточены в составе трёх дивизий: BatDiv 3 («Нью-Йорк», «Техас», «Оклахома» и «Невада»), BatDiv 4 («Пенсильвания», «Аризона», «Миссисипи» и «Айдахо») и BatDiv 5 («Нью-Мексико», «Теннесси», «Мерилэнд» и «Калифорния»). Командовал всеми линейными силами Тихоокеанского флота вице-адмирал Генри А. Уили, державший флаг на «Нью-Мексико».

В 1926—1927 годах «Нью-Йорк» прошёл модернизацию в Норфолке. Единственная труба, катапульта на третьей башне, новые мачты и надстройки кардинально изменили облик корабля. Нефтяные котлы заметно улучшили эксплуатационные характеристики. Линкор получил новую

систему управления огнём. Было усилено палубное бронирование. Надёжнее стала ПТЗ. За исключением архаичных паровых машин «Нью-Йорк» теперь являлся вполне современным линейным кораблём.

Обновлённый линкор продолжил службу в тихоокеанских водах. В моменты повышения международной напряжённости корабли США совершали походы к Гавайям. Однако долго они там не оставались ввиду пока ещё ограниченных возможностей базы в Пёрл-Харборе. Периодически «Нью-Йорк» переходил Панамским каналом на восток для ремонтов и модернизаций, а так же для участия в совместных манёврах с Атлантическим флотом. Они обычно проводились зимой в Карибском море.

Весной 1937 года линкор опять пересёк Панамский перешеек, направляясь на этот раз в Европу. Со своим бывшим командиром адмиралом Родманом на борту «Нью-Йорк» побывал в Англии, где в мае принял участие в большом военноморском реву на Спитхедском рейде. Этот смотр проводился по поводу коронации Георга VI (младшего брата отрёкшегося Эдуарда VIII). Старый линкор представлял там американские ВМС, а

Хью Родман был официальным представителем президента США. «Нью-Йорк» посетил и континентальную Европу — он побывал в Киле.

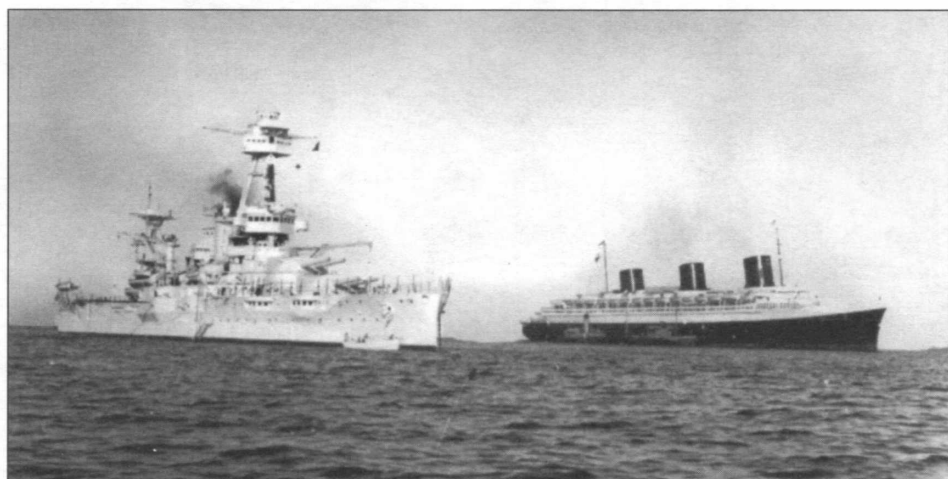
В течение следующих нескольких лет корабль находился в Атлантике. В числе самых старых (нестандартных) линкоров его решили использовать на второстепенном театре. Американские военноморские теоретики признали эти корабли непригодными для борьбы с японскими ВМС на просторах Тихого океана. Там защиту интересов США должны были обеспечить их более современные «одноклассники» вместе с авианосными группировками. Осенью 1938 года «Нью-Йорк» вошёл в состав Атлантической эскадры. Это новое соединение было сформировано на базе 5-й дивизии линкоров (BatDiv 5).

«Нью-Йорк» продолжал заниматься боевой подготовкой и одновременно выполнял задачи учебного корабля. На нём проходили практику артиллеристы и другие специалисты флота, испытывалось новое оборудование, а также «оморячивались» гардемарины военно-морской академии и новобранцы. С этой целью корабль совершал походы в Европу, Ка-

С л е в а : в Кильском канале

С п р а в а : офицеры в парадной форме перед сходом на берег в Киле, 1937 г.





наду и Карибский бассейн. Вслед за эсминцем «Лири» в конце 1938 года оба линкора типа «Нью-Йорк» были выбраны для проведения испытаний опытных экземпляров бортовых РЛС. Своим чередом шла боевая учёба. В феврале 1939 года в Карибском море состоялись учения «Fleet Problem XX». В их ходе «Нью-Йорк» был условно потоплен комбинированными ударами артиллерии линкоров и палубной авиации.

Тем временем назревал мировой кризис. 1939 год принёс новое обострение международной обстановки. Япония захватила ряд китайских островных территорий, в том числе в 700 милях к юго-западу от Манилы. Быстрые изменения шли на карте Европы. С неё исчезала Чехословакия. Недавняя аннексия Судетской области не умерила аппетиты Гитлера. В марте Вермахт оккупировал Богемию и Моравию. 15.03.1939 немецкие войска заняли Прагу, что означало конец чехословацкого государства, лишь недавно отметившего 20-летнюю годовщину. И не только нацистская Германия участвовала в этом грязном деле. Ей помогали словацкие националисты, объявившие в столь тяжёлый момент об отделении от Чехии, а также Венгрия, оккупировавшая чехословацкое Закарпатье, и Польша, «с жадностью глени» поспешившая урвать себе кусок в виде Тешинского региона. Чемберлен и Даладье умыли руки: англо-французские гарантии неприкосновенности были даны в Мюнхене Чехословакии — государству, которого больше не существовало. Чтобы, наконец, остановить Гитлера, эти недалёковидные политики пошли на заключение оборонительного договора с Польшей. Нацистам новое соглашение пришлось как нельзя кстати. Его антигерманская направленность позволила денонсировать пакт о ненападении, заключённый Германией и Польшей ещё в 1934 году. Теперь участь «Второй Речи Посполитой» уже была решена. Как и в былые века, в значительной степени виноваты в том сами поляки — вернее, безрассудство, эгоизм и оголтелая русофобия их лидеров. В сложившейся обстановке Гитлеру оказалось несложно договориться со Сталиным. Советский лидер не собирался оставлять СССР в изоляции или возлагать на него односторонние обязательства, как хотели бы Англия, Франция и Польша.

1 сентября Германия атаковала своего восточного соседа на всём протяжении сухопутной границы, в воздухе и на море. Западные демократии на этот раз выполнили обязательства и 3.09.1939 объявили Гитлеру войну. Несмотря на отчаянное сопротивление, Польша «сгинела» за две недели. Фронт рухнул быстро. Окружена Варшава. Полная катастрофа на севере и на юге. 9 сентября немцы вышли на западный берег Буга, спустя несколько дней — ко Львову. Войско польское

Вверху: «Нью-Йорк» в Бруклине — подготовка к выходу в океан
Внизу: «Нью-Йорк» и французский лайнер «Нормандия» на рейде острова Мартиника

перестало быть силой, управляемой из единого центра. 17 сентября вмешался СССР. В данных обстоятельствах «удар в спину» практически ничего не решал для Польши. Её сопротивление германским войскам изначально не имело перспектив без немедленного и решительного наступления западных союзников. Однако последние не были готовы к этому, как по своим мобилизационно-техническим возможностям, так и морально. Англичане и французы не хотели идти в окопы. Им мешали неостывшие воспоминания о миллионах трупов, гниющих под Вердемом и на Сомме.

В самом начале Второй мировой войны США намеревались сохранять нейтралитет, как в 1914—1916 годах. Однако вскоре политика беспристрастного подхода к противоборствующим сторонам претерпела кардинальное изменение. Теперь Соединённые Штаты избрали стратегию вооружённого нейтралитета, весьма благосклонного к будущему британскому союзнику. 12 сентября 1939 года американский флот приступил к охране судоходства в Атлантике с помощью так называемого «нейтрального патруля». США стали поставлять вооружения Англии и Франции по принципу «плати и вези». Через несколько месяцев президент Рузвельт смог убедить Конгресс в необходимости более действенной помощи государствам, подвергшимся нападению стран-агрессоров. Начались поставки по «ленд-лизу».

Линкор «Нью-Йорк» присоединился к кораблям нейтрального патруля. Он занимался эскортом конвоев, когда в мае 1941 года разыгралась известная эпопея с «Бисмарком». Линейный корабль невоюющей страны, возможно, подстраховал бы англичан, случись ему оказаться поблизости.



В основном «Нью-Йорк» сопровождал караваны судов с войсками и грузами в Исландию, где теперь находились американские войска. До этого на острове базировался 15-тысячный британский контингент. Он теперь высвободился для других целей, что явилось немаловажной помощью Англии в тяжёлый период войны. Правительство Исландии сочло целесообразным согласиться на такую замену. Присутствие войск нейтральной державы вместо воюющей давало существенные плюсы в части безопасности. Впрочем, британские военнослужащие не слишком радовались такому повороту событий. За время пребывания на острове они обзавелись хозяйством, подружками, жёнами и привыкли к оседлой жизни.

Линкор «Нью-Йорк» в Северной Атлантике, 1941—1942 гг.

С июля 1941 года «Нью-Йорк» стал базироваться на Ньюфаундленд, где была создана новая база ВМС США. Атака японцев на Пёрл-Харбор застала линкор на Норфолкской военной верфи. Там он проходил свой третий большой ремонт с модернизацией. Работы были завершены в ускоренном темпе. В результате ПВО корабля заметно усилилась. Экипаж пополнился новобранцами. Среди них было много нью-йоркских ирландцев, рыбаков и фермеров из Нового Орлеана и Аркадии, говоривших по-французски с примесью испанского, немецкого и английского языков. Пять пар близнецов собралось на борту корабля. Вскоре все эти люди слились со старой командой линкора в единую боевую семью.

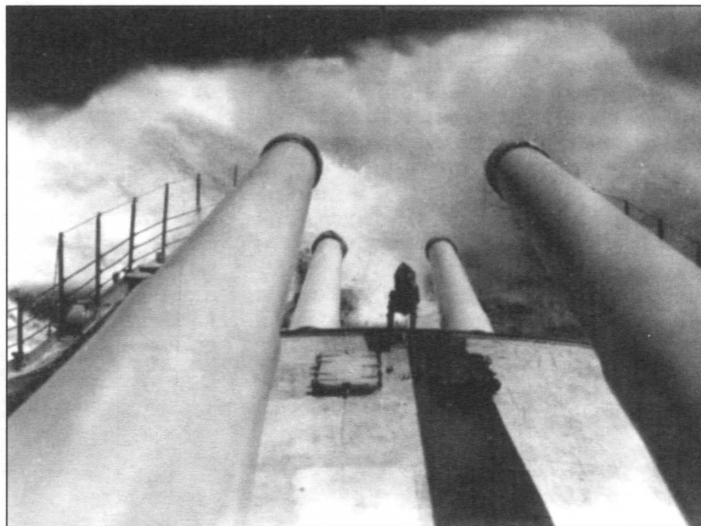
После вступления США в войну «Нью-Йорк» продолжал службу в Северной Атлантике. Экипажу не сладко приходилось в этих суровых широтах. Полярная тьма, пронизывающий холодный ветер, огромные ледяные волны тяжело переносились командой. Много сил отнимала борьба с обледенением. Однажды из-за толстого слоя льда разрушилось крыло у бортового гидроплана.

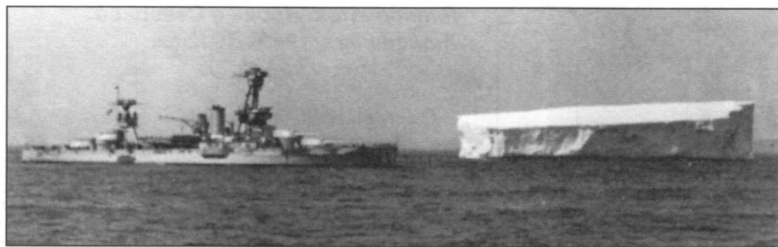
Линкор прикрывал конвои, идущие в Исландию и Шотландию, в период самой большой подводной опасности. Германские субмарины снимали богатую жатву в этих водах. Контакты с ними были многочисленными, но все охраняемые «Нью-Йорком» транспортные суда не понесли потерь от атак противника. Правда, без аварий не обошлось. Штормовые ночи в Северной Атлантике не прощали оплошностей. 22.08.1942 в районе Галифакса экипаж линкора увидел яркую вспышку по правому борту. Это столкнулись эскадренный миноносец «Ингрэхем» и танкер «Чеманг». После взрыва собственных глубинных бомб из команды эсминца уцелело только 11 человек.

Каждый раз, когда линкор возвращался в Норфолк, на нем поводились работы по усилению зенитного вооружения и средств управления огнём. Много вре-



В штормовом океане — вид с ходового мостика «Нью-Йорка»

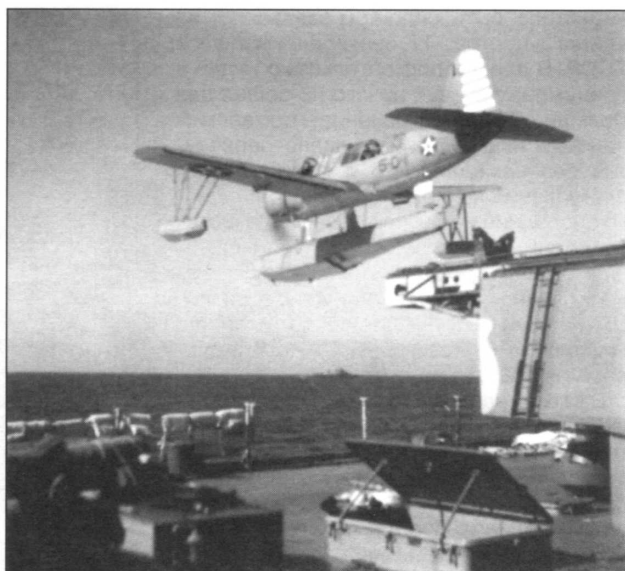




мени было уделено подготовке экипажа и техники к предстоящим боевым операциям. Отрабатывали связь и взаимодействие с авиацией в части корректировки артиллерийского огня. Тренировались зенитчики, операторы радиолокационных станций и группы борьбы за живучесть. Шла подготовка к ночным стрельбам и отражению торпедных атак. Экипаж чувствовал, что не за горами настоящее боевое крещение «Старой леди». К этому времени за кораблём закрепилось такое прозвище (другой вариант «Морская леди», а полный «титул» — «Старая морская леди»).

Осенью 1942 года, наконец, настал черёд впервые применить в бою главный калибр, который за долгую службу линкора не выпустил ещё ни одного залпа по реальному противнику. Теперь такая возможность представилась в связи высадкой в Северной Африке, намеченной союзниками на ноябрь 1942 года. Операция получила кодовое наименование «Торч» («Факел»). О её проведении Рузвельт и Черчилль договорились давно, ещё в пред рождественскую неделю 1941 года на конференции в вашингтонской Аркадии. Теперь обстановка позволяла провести высадку в Марокко и Алжире, на которой продолжали настаивать англичане. Их беспокоили успешные действия фельдмаршала Роммеля в Северной Африке и практически полное прекращение своих коммуникаций в Средиземном море. В сложившейся ситуации президент Рузвельт поддержал британского премьера вопреки мнению армейского и флотского командования в лице генерала Джорджа Маршалла и адмирала Эрнеста Кинга. Последние склонялись к вторжению в Европу, что реально облегчало положение СССР, несущего на себе главную тяжесть войны с общим врагом. Однако для

**Вверху: линкор «Нью-Йорк» в Северной Атлантике. Встречи с айсбергами в высоких широтах — не редкость
Справа: старт гидросамолёта «Кингфишер» с катапульты «Нью-Йорка», 1941 г.**



этого потребовалось бы отвлечь слишком много сил и средств США с Тихого океана, где борьба с Японией была в самом разгаре. После целого ряда консультаций и под давлением глав государств союзники всё-таки решили «зажечь факел» на берегах Северной Африки.

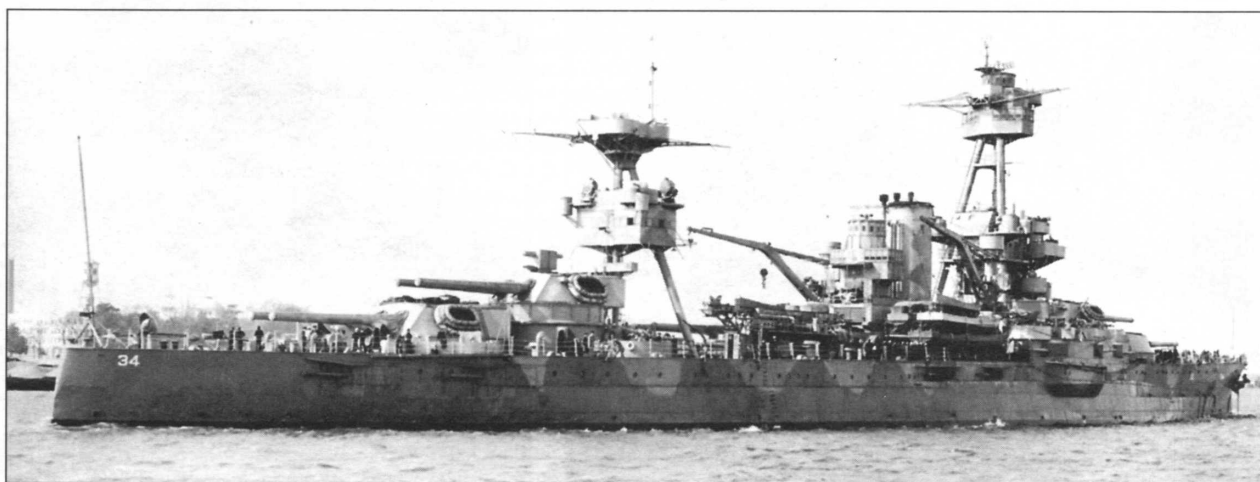
В операции «Торч» приняли участие оба линкора типа «Нью-Йорк». А всего привлекалось более 100 боевых кораблей и транспортных судов. Захват французского Марокко был чисто американской операцией (в Алжире высаживались англичане, а в Ороне действовали силы обоих союзников). Для выполнения этой задачи было сформировано оперативное соединение TF-34 под командованием контр-адмирала Хьюитта (флаг на тяжёлом крейсере «Огаста»). Оно подразделялось на три ударно-транспортные группы, осуществляющие высадку в различных пунктах марокканского побережья (северная TG-34.8, центральная TG-34.9 и южная TG-34.10), и группу прикрытия.

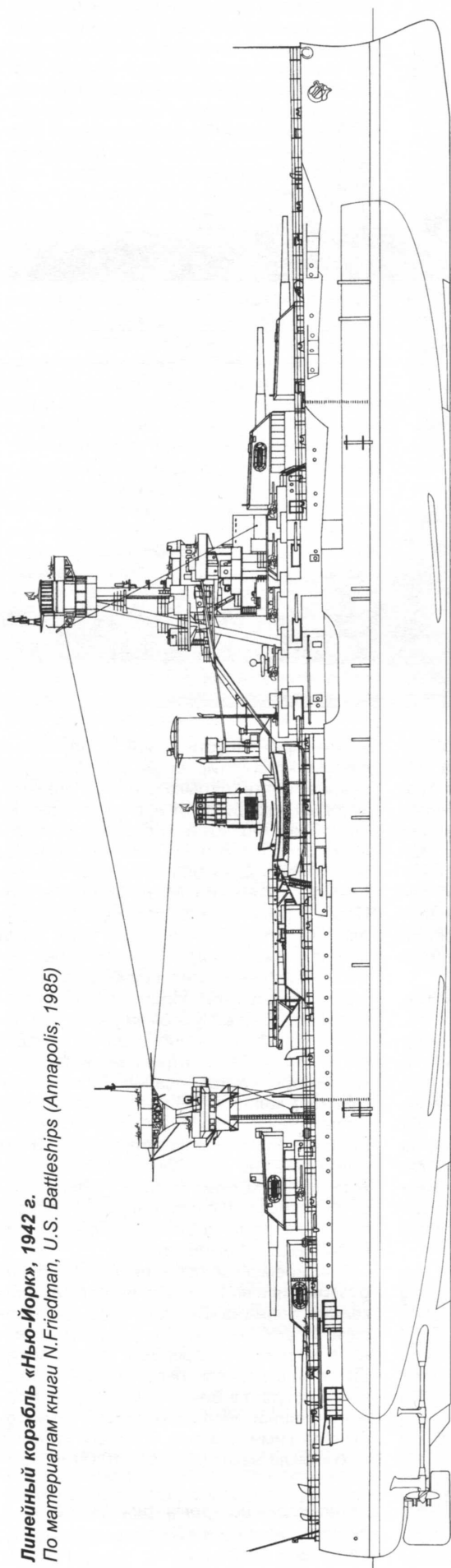
23 октября «Нью-Йорк» оставил за кормой Норфолк и взял курс на восток. Корабль под началом капитана Скотта Амстеда состоял в южной группе TG-34.10 контр-адмирала Дэвидсона. В течение первых 13 суток похода ночи стояли лунные при ясной погоде, что благоприятствовало ата-

кам подводных лодок противника. Конвой двигался противолодочным зигзагом, направляясь по мере надобности с танкеров и реагируя на реальные или предполагаемые сообщения об акустических контактах. Несколько раз эсминцы сбрасывали глубинные бомбы, но подводных лодок или торпед визуально замечено не было. К концу второй недели похода небо нахмурилось. Часто шёл дождь.

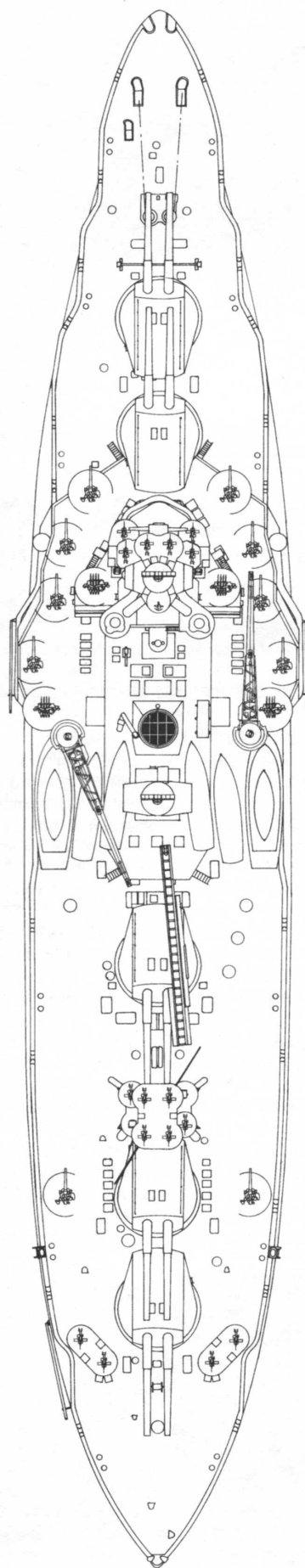
7 ноября южная группа первой отделилась от соединения TF-34 и направилась к намеченному пункту высадки. Кроме линкора «Нью-Йорк» в состав TG-34.10 входили лёгкий крейсер «Филадельфия» (флагман контр-адмирала Дэвидсона), эскортный авианосец, 9 эсминцев, подводная лодка, минный заградитель, два тральщика, пять транспортов, два танкера и океанский буксир. Десант под командованием генерал-майора Гармонга насчитывал 6423 человека, 54 средних и столько же лёгких танков. Эти войска надлежало высадить в 150 милях от Касабланки в районе небольшого порта Сафи. Выбор пункта высадки был обусловлен намерением отрезать французские силы в Южном Марокко, но главным образом удобной гаванью. Только там можно было выгрузить средние танки, которым предстояло двинуться на захват Касабланки.

Линейный корабль «Нью-Йорк» в феврале 1942 г.





Линейный корабль «Нью-Йорк», 1942 г.
По материалам книги N.Friedman, U.S. Battleships (Annapolis, 1985)



В районе Сафи было очень мало подходящих для высадки берегов. Оборона французов располагала четырьмя 130-мм пушками (примерно в 4,5 км от гавани на высокой скале в Пуэн де ля Тур), таким же количеством 155-мм полевых орудий (в 3,5 км южнее порта на побережье), тремя 75-мм батареями и 450 солдатами и офицерами иностранного легиона и марокканской пехоты. Шоссейная и железная дороги связывали Сафи с Маракешем, где имелся большой аэродром и база французской армии.

В это время союзники ещё не располагали опытом крупных амфибийных операций. Есть сведения, что для консультации привлекались испанские военные, получившие практику таких действий во время войны с рифами. Основную ставку командование десантных сил делало на внезапность. В дальнейшем это было признано неоправданным, что подтвердилось в ходе самой операции «Торч» при высадке северной группы у Пор-Лиоте. Лишь южному ударному соединению удалось выполнить задачу по заранее намеченному плану.

Особую роль сыграли четырёхтрубные эсминцы-флэшдекеры «Бернаду» (лейтенант-коммандер Брэдди) и «Коул» (лейтенант-коммандер Палмер), превращённые в быстроходные десантные транспорты. Для облегчения с них были сняты мачты и торпедные аппараты. Каждый из этих старых кораблей принял на борт штурмовую группу в 197 человек, специально подготовленных для ночных действий.

На рассвете 7 ноября 1942 года соединение TG-34.10 направилось к цели. Впереди двигались два тральщика, за ними «Нью-Йорк», в 550 метрах от него флагманский крейсер, далее транспорты и другие суда. Фланги охранялись четырьмя эсминцами. На некотором отдалении замыкали колонну авианосец и танкер «Мерримак». Подлодка «Барб» уже более суток патрулировала в районе высадки.

За 10 минут до полуночи в 8 милях от Сафи был дан сигнал остановиться. Начался спуск на воду десантных катеров и лихтеров. На востоке лишь несколько слабых огней говорили о местонахождении города. Море было спокойным, дул лёгкий береговой бриз. Наибольшую трудность вызвала погрузка войск в десантные суда. Она длилась почти до пяти утра. Не обошлось без происшествий. Один грузовик упал в лихтер. Его бензобак взорвался, вызвав пожар и панику. Тут же были обстреляны собственные катера, принятые за противника. Это замешательство отняло ещё минут сорок.

А тем временем «Бернаду» и «Коул» уже полтора часа осторожно подкрадывались к цели. С них заметили, что на берегу возникло движение. Замелькали фары автомобилей. Как оказалось, в 1:30 французскому гарнизону поступил из Касабланки сигнал предупреждения, который спустя час был подтверждён. К 3:40 береговая оборона была приведена в состояние боевой готовности. В пятом часу у «Бернаду» запросили с берега опознавательные. Корабль просигналил в ответ то, что



Линкор «Нью-Йорк» в камуфляжной окраске, вид с левого и правого борта, 1 февраля 1942 г.

его командиру подсказала фантазия. Однако потеря внезапности не была полной и ещё ничего плохого для американцев не значила. В кромешной тьме французы не видели, какие силы приближаются к берегу и где именно. «Бернаду», ведомый разведывательным катером, удачно прошёл по фарватеру и обогнул все препятствия. Корабль уже приблизился ко входу в гавань, когда по нему был открыт огонь 75-мм пушек с расстояния не более полутора километров. Тут же присоединились пулемёты и 155-миллиметровки, находившиеся южнее.

В надежде на прекращение огня с «Бернаду» выпустили осветительный снаряд, прикреплённый к нему американским флагом. Может, кто и перестал стрелять, но таких было немного. В свою очередь

французы подвесили над гаванью несколько своих «люстр». Заговорила батарея морских орудий с Пуэн де ля Тур. Однако старый эсминiec умудрился неповреждённым прорваться в самый конец бухты и, поливая всё вокруг огнём «эрликонов» и 3-дюймовых пушек, стал выгружать штурмовую группу прямо на береговые скалы. Ранее, в 4:28, «Бернаду» запросил максимум огня с моря. Бредди рассчитывал, что это отвлечёт французов от гавани и его корабля.

Спустя 10—11 минут снаряды с «Нью-Йорка», «Филадельфии» и эсминцев обрушились на береговые цели. Крейсер стрелял по батарее 155-мм орудий, а линкор — по Пуэн де ля Тур. Это был самый сильный пункт обороны. 130-мм морская батарея носила название «Ла Райоз» по имени погибшего эсминца, на котором ранее стояли эти орудия. Вскоре французы прекратили огонь. В 4:50 американские корабли из-за темноты также перестали стрелять. После шести утра

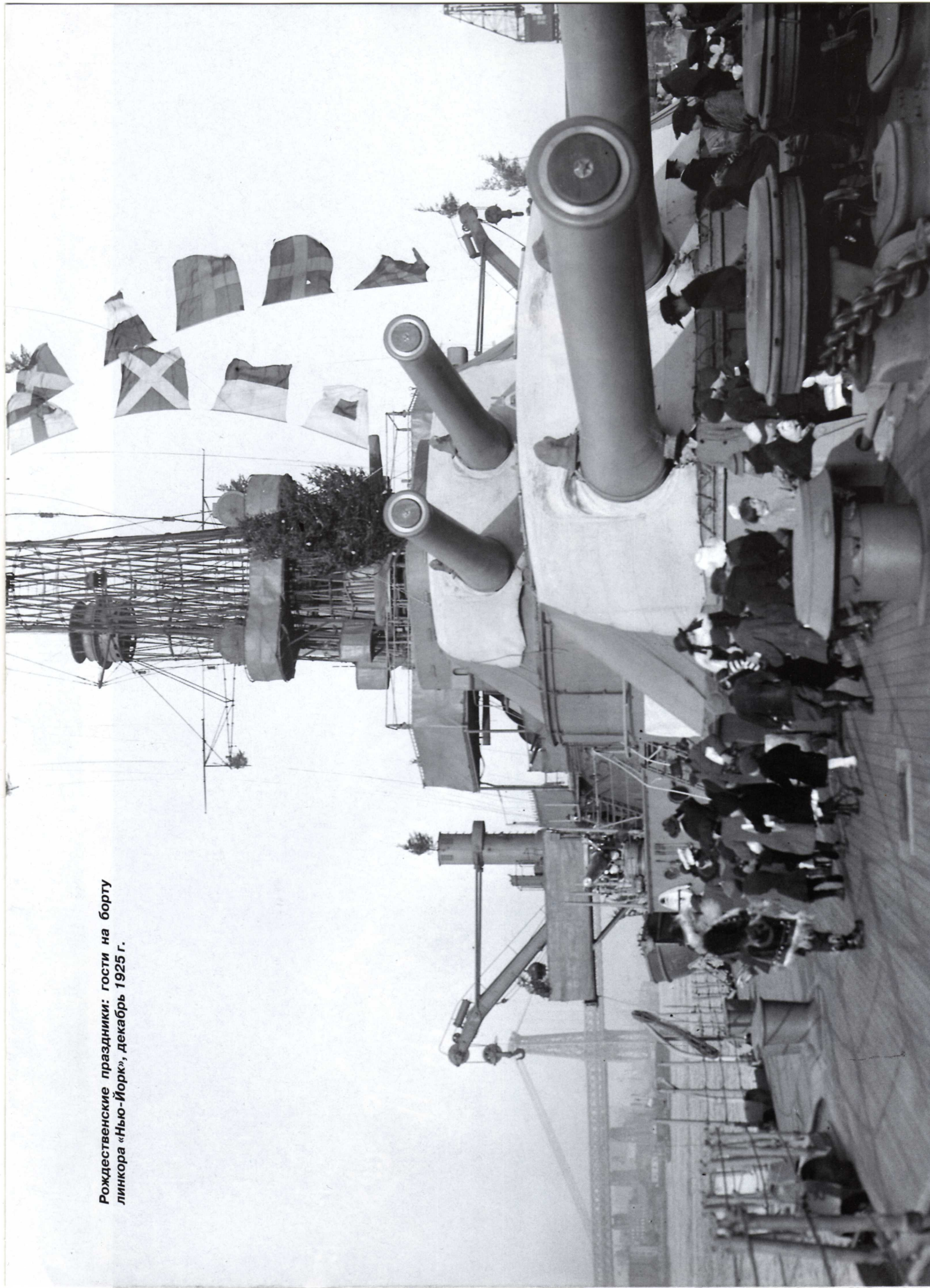
«Нью-Йорк» запустил свой катапультный самолёт-корректировщик. В 6:40 батарея «Райоз» опять открыла огонь по линкору, который находился от нее на расстоянии 14—15 км. Французы стреляли достаточно хорошо и быстро. Они накрыли цель, выпустили около 300 снарядов, однако прямых попаданий не добились. «Нью-Йорк» отвечал главным калибром. Эта дуэль длилась до восьми часов утра, когда 356-мм снаряд ударил в скалу перед постом управления огнём французской батареи и рикошетом попал в наблюдательную щель. Внутри все были убиты или ранены, а приборы и оборудование выведены из строя. Для нейтрализации батареи «Нью-Йорку» потребовалось 60 снарядов главного калибра. 19 выстрелов по этой же цели произвели 5-дюймовки. Сделано это было удачно и вовремя, иначе 130-мм орудия вполне могли оставить гавань недоступной. Кстати, крейсер «Филадельфия» возился со своей целью до полудня при содействии катапультных самолётов, произведших бомбометание.

Тем временем события внутри бухты развивались вполне успешно для американцев. Вслед за «Бернаду» туда прорвался и «Коул». Он немного поплутал в темноте, но подоспел вовремя. Десант высадился на восточном берегу и ещё до рассвета вступил в бой. После «Коула» в гавань пришли десантные катера и лихтеры с лёгкими танками. К десяти утра вся бухта была захвачена, а к 16:00 десант-

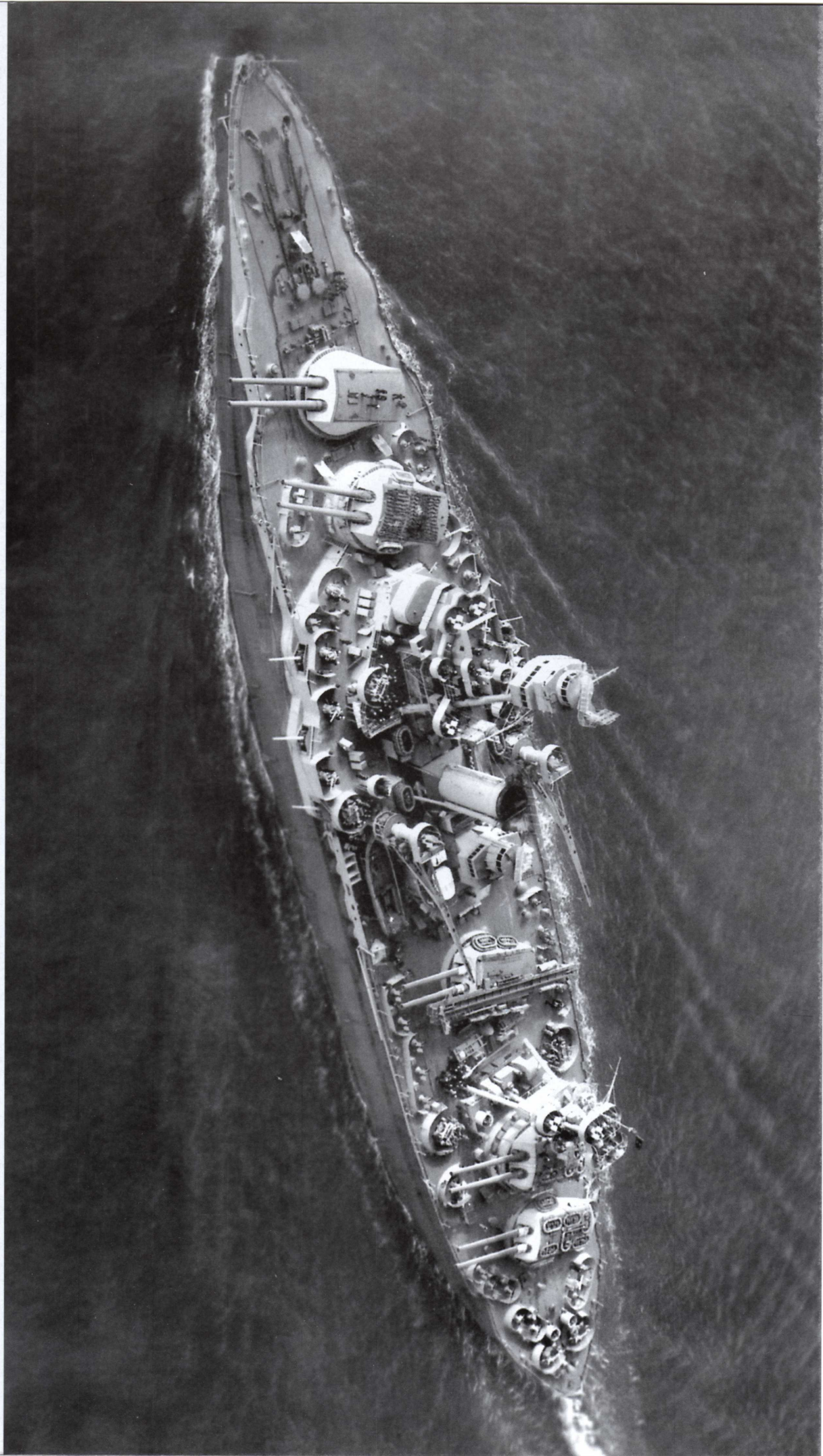


«Нью-Йорк» во время финальной стадии операции «Торч», 10 ноября 1942 г.

Рождественские праздники: гости на борту
линкора «Нью-Йорк», декабрь 1925 г.



«Техас» в море, 15 марта 1943 г.



ники уже контролировали плацдарм глубиной 9—10 км. В последующие дни в гавань вошли два транспорта. Были выгружены войска и средние танки «Шерман», которые, не мешкая, двинулись в сторону Касабланки.

В ходе операции крупные американские корабли южной группы практически не имели повреждений. В «Нью-Йорк» угодил лишь один снаряд небольшого калибра. Попадание пришлось в броню нижнего каземата и не нанесло никакого ущерба.

Утром 11 ноября в Сафи прибыли французские представители, которые на основании приказа адмирала Дарлана договорились с американцами о прекращении боевых действий. «Нью-Йорк» к этому времени был переброшен к Касабланке, где сопротивление французов продолжалось значительно дольше. В шесть утра 11 ноября старый линкор в компании крейсеров «Огаста» и «Кливленд» занял позицию для обстрела батареи на мысе Эль-Ханк и недостроенного линейного корабля «Жан Бар», стоявшего в гавани. Однако команды на открытие огня так и не поступило. К этому времени в штабе десантных сил появились парламентарьеры, а в 10:00 в Федале началась мирная конференция с участием французских и американских командующих. Впоследствии генерал Эйзенхауэр и адмирал Дарлан заключили соглашение. Оно касалось в основном условий прекращения огня в Алжире, Тунисе и Марокко. Никто не капитулировал. Французский флаг продолжал развеваться над береговыми укреплениями. Между недавними противниками установилась сотрудничество на условиях предстоящей совместной борьбы с державами Оси.

Последние не замедлили вмешаться. И довольно эффективно. 11—12 ноября немецкие подводные лодки нанесли ряд успешных ударов, заставив союзников в конце удачной операции «проглотить горькую пилюлю» в виде чувствительных потерь. «Нью-Йорк» не пострадал, хотя угроза была более чем реальной. Однажды сквозь заслон эсминцев по носу и корме линкора прошли торпеды, которые затем угодили в транспортные суда и взорвали их. Пришлось спешно убираться из опасного района, не забрав на борт даже собственную десантную партию. Та вынуждена была догонять линкор на другом корабле.

По прибытии в США «Нью-Йорк» получил задание сопровождать в Касабланку транспортный конвой. Затем корабль совершил ещё один поход туда и обратно. Во время одного из посещений Касабланки на борту линкора побывал султан Марокко.

«Нью-Йорк» в июне (вверху) и ноябре 1944 г. (внизу). На более позднем снимке корабль несёт новую схему камуфляжа и отличается некоторыми усовершенствованиями (в частности, на нём установлены директоры Mk.50 для 76-мм орудий)





Вид на «Нью-Йорк» с воздуха: хорошо видны установленные в 1944 г. многочисленные зенитные автоматы

Вернувшись в последний раз из Африки, «Нью-Йорк» прошёл кратковременный ремонт с небольшой модернизацией. После изнуряющей жары команда наслаждалась отдыхом в заливе Каско и на побережье между Портлендом и Бостоном. Затем линкор надолго занялся подготовкой артиллеристов для новых кораблей. Примерно за год на «Нью-Йорке» прошли обучение более 11 тысяч моряков, включая 750 офицеров. Эта полезная работа проходила в основном в Чесапикском заливе. Постепенно для экипажа она стала монотонной и унылой службой. Поэтому все с радостью восприняли приказ идти в Аннаполис. Линкор вернулся к привычному для себя занятию — «оморячиванию» кадет. 10.07.1944 корабль отправился в учебный поход к Тринидаду с выпускниками военно-морской академии. Потом «Нью-Йорк» совершил ещё два таких круиза. Более 1800 кадет и гардемарин получили практический опыт морской службы на его борту.

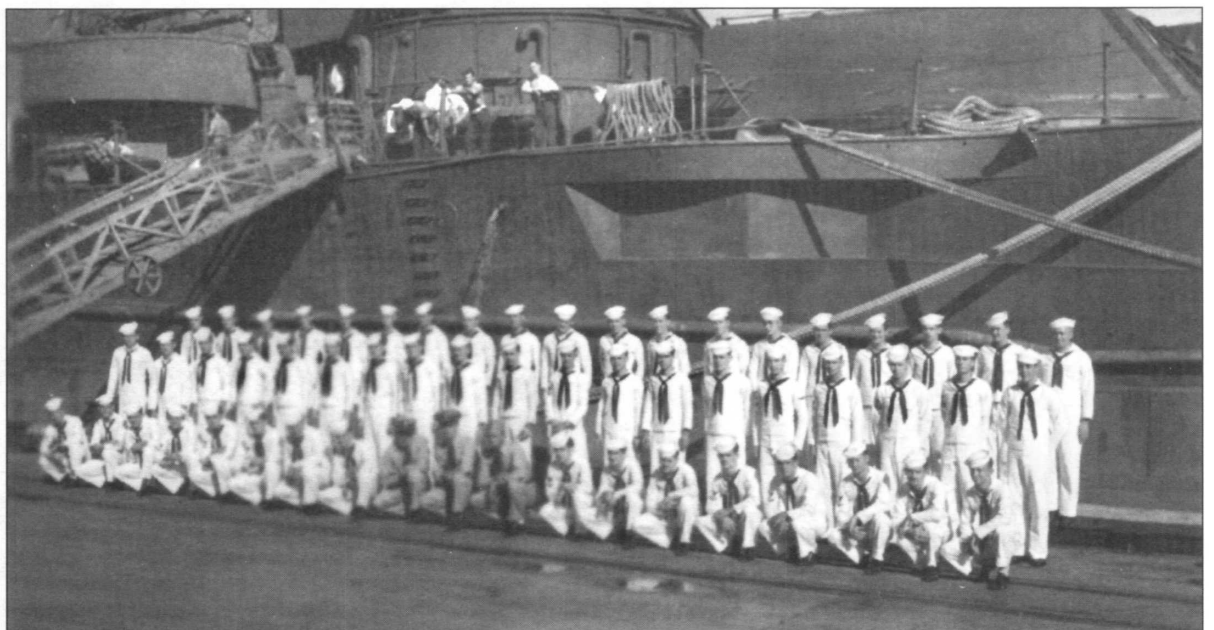
Но старому линкору ещё предстояло поучаствовать в последних боях на Тихом океане. Экипаж получил пополнение. В его числе в сентябре 1944 года на корабль были переведены 10 человек с крейсера «Милуоки», переданного Советскому Союзу.

21.11.1944 «Морская леди» двинулась из Норфолка на юг. Поход сопровождался плохой погодой. Не обошлось без неприятностей. Одного матроса смыло за борт. Он был подобран идущими следом кораблями и вернулся на линкор в Панаме. Спутник «Нью-Йорка», тяжёлый крейсер «Тускалуза», потерял по пути свой гидроплан. К перешейку прибыли 27 ноября. В Тихом океане «Нью-Йорк» ждала всё та же штормовая погода, напоминавшая экипажу Северную Атлантику. Заливало и качало весьма изрядно.

Ко второй декаде декабря линкор уже был в Сан-Педро, где приступил к тренировкам по артиллерийской поддержке амфибийных операций. Рождество отметили традиционно. На «свой» корабль приехали сироты из нью-йоркского приюта, а также слепые и дети-инвалиды из Бруклина. После рождественских праздников продолжались упорные тренировки. Стрельбы велись почти ежедневно. Не жалея сил, экипаж готовился к предстоящим боям. Однажды ночью часовой, изнуренный дневной погрузкой снарядов, задремал и свалился за борт. Его вытащили и, учтя крайнюю усталость, не наказали, ограничившись удержанием из жалования некоторой суммы за утопленную винтовку.

12 января линкор оставил за кормой берега Калифорнии и пошёл на запад к Гавайским островам. По дороге продолжались учения. 19.01.1945 «Нью-Йорк» достиг Жемчужной гавани. Там с ним случилась досадная авария. Выходя из Пёрл-Харбора, корабль коснулся какого-то затонувшего судна и потерял лопасть одного из винтов. Второй тоже был повреждён, и скорость снизилась почти вдвое. Но время не ждало. Приближался день высадки на Иводзиму. А «Морской леди» очень хотелось передать «привет» своему старому знакомцу, императору Хирохито. Через его подданных, разумеется. Пришлось добираться на Эниветок черепашим ходом, да к тому же в гордом одиночестве. Отсутствие эскорта и ограниченная скорость могли дорого стоить. Кое-кто вроде бы видел торпедный след. Впрочем, всё обошлось, у страха, как известно, глаза велики. После Эниветока был Сайпан, не менее живописный остров и главная база «сверхкрепостей» В-29. Теперь здесь происходило сосредоточение сил для вторжения. В этом районе «Нью-Йорк» провёл последние тренировки в составе соединения TF-54 и 13 февраля направился к месту предстоящего сражения. Через три дня «Старая Леди» достигла Иводзимы.

Этот вулканический остров имел в длину 11, а в ширину 4,6 километра. Однако его стратегическое значение не соответствовало столь малым размерам. Иводзима находилась на расстоянии 650 и 700 миль соответственно от Токио и Сайпана, откуда последние месяцы совершали налёты на Японию тяжёлые бомбардировщики В-29. Эти рейды были трудным и опасным делом. С захватом Иводзимы всё упростилось. На обратном пути появлялся промежуточный пункт для аварийной посадки повреждённых над Япо-



Личный состав одного из дивизионов у борта линкора «Нью-Йорк», 1944 г.

нией бомбардировщиков. Кроме того, с Иводзимы могло взлетать истребительное прикрытие. А противник лишился базы для действий своей авиации.

Японцы также всё это понимали и организовали на остров столько войск, сколько там смогло поместиться — около 23 тысяч человек под началом генерал-лейтенанта Курибаяси, одного из самых способных командующих. Он имел достаточно времени для укрепления обороны и использовал его весьма продуктивно. В скальных массивах японцы оборудовали полторы тысячи дотов и пещерных укрытий для артиллерии. Отдельные оборонительные позиции были связаны между собой подземными ходами и целыми тоннелями с электрическим освещением. Их общая длина составляла 16 миль. Имелись два аэродрома и строился третий. Пологие пляжи и другие удобные для высадки места были заранее пристреляны. Главный центр управления обороной находился на юге Иводзимы на горе Сурибати, возвышавшейся на 170 метров над уровнем моря. Эта вершина позволяла наблюдать за всем островом и окружающей его акваторией. Упрятанная под землёй проводная связь обеспечивала управление огнём береговой артиллерии и действиями всех узлов обороны. Японцы имели на острове 120 орудий калибром 75 мм и выше, 60 противотанковых пушек, 130 миномётов, танковый батальон и авиагруппу из 10 самолётов. Командный пункт генерала Курибаяси представлял собой бункер с трехметровой крышей и полутора-метровыми стенами. Эта бетонная капсула находилась глубоко под землёй, укрытая сверху 20 метрами скального грунта. Стратегический замысел японского командования вполне соответствовал национальному характеру. Гарнизон Иводзимы заранее обрекался на гибель. А расчёт состоял в том, чтобы нанести американцам крупные потери в живой силе и тем самым заставить противника отказаться или надолго отложить вторжение на острова японской метрополии. Воюя «под землёй», каждый защитник Иводзимы должен был унести с собой в могилу 10 американцев. Такую директиву получил в Токио генерал Курибаяси. Он и сам не рассчитывал остаться в живых, о чем известил семью задолго до начала американского вторжения на остров. По сути дела к корпусу камикадзе можно отнести весь гарнизон Иводзимы. Смирившийся с неизбежной смертью, он будет сражаться с людьми, которые, напротив, очень хотели выжить.

Американцам предстояло решить трудную задачу. Они сосредоточили максимум сил, в число которых входили 2 новых и 6 старых линкоров, включая все три корабля «нестандартного» типа («Арканзас», «Нью-Йорк» и «Техас»). Вместе с палубной авиацией их орудия должны были сокрушить японскую оборону и по возможности сберечь солдатские жизни.

16 февраля началась трёхдневная бомбардировка острова, предваряющая высадку десанта. Видимость в этот день была неважной. С утра плотный туман и низкие облака скрывали береговые це-



ли. Позже немного прояснилось. Огневые налёты корабельной артиллерии проводились со значительными перерывами — мешала плохая видимость. Трудно было наблюдать результаты стрельбы. Периодически появлялись японские самолёты, представлявшие опасность для корабельных гидропланов и срывавшие их работу. Линкор «Нью-Йорк» действовал со стороны юго-восточного побережья Иводзимы («красный берег»). Вместе с ним «размягчали» японскую оборону «Тенесси», «Айдахо», «Невада», «Техас» и «Арканзас».

17 февраля погода улучшилась. Обстрел с моря теперь вёлся более интенсивно. Вскоре после полудня начали действовать группы уничтожения подводных препятствий UDT (Underwater Demolitions Team). Прикрывая их работу, корабли максимально приблизились к берегу. В этот момент на остров совершили налёт бомбардировщики В-24 «Либереитор». Один самолёт японцы подбили. Экипаж «Нью-Йорка» долго наблюдал, как четырёхмоторная машина уходит от Иводзимы, до предела видимости волоча за собой шлейф дыма.

Стрельба кораблей в тот день велась намного интенсивнее, чем накануне. Противник отвечал слабым огнём. В основном японцы били по самолётам-корректировщикам, кружившим над островом. Впрочем, особого ущерба от этого корабельная авиация не понесла.

Тем временем пловцы UDT установили подрывные заряды и отошли на своих лодках и катерах. После взрыва подводных препятствий корабли возобновили обстрел береговых целей. В этот день оборона японцев была «размягчена» гораздо сильнее, чем накануне. Генерал Курибаяси принял приближение групп UDT за начало высадки и, приказав открыть огонь, преждевременно раскрыл позиции своей артиллерии, что вызвало ответные удары с американских кораблей.

Вечером «Нью-Йорк» принял на борт семерых тяжело раненых морских пехо-

4-я башня «Нью-Йорка» ведёт огонь по японским позициям на Иводзиме, февраль 1945 г.

тинцев. Один из них утром скончался. Двое других умерли в течение суток. Экипажу запомнилось мужественное поведение молодого паренька, имевшего смертельную рану в области живота. Завтра ему должно было исполниться 18 лет. Моряки столпились над койкой юноши, стараясь утешить. Он поднял руку и сказал, когда все умолкли: «Я ценю ваше намерение ободрить меня и знаю, что умру за хорошее дело».

18 февраля обстрел берега продолжился. Огонь главного калибра линкоров корректировался в основном бортовыми самолётами, а 5-дюймовки обстреливали береговые цели под управлением корабельных постов. «Нью-Йорк» показывал, на что он способен. Рёв орудий старого линкора почти не смолкал. В ходе операции у Иводзимы он «отгрузил» на остров 619 636 кг снарядов — больше, чем любой другой корабль. Весьма впечатляющий эффект произвело удачное попадание 14-дюймового «чемодана» в японский склад боеприпасов. Он пробил бронированную дверь и вызвал мощный взрыв. Нет сомнений в том, что «Нью-Йорк» спас множество жизней американских солдат, уничтожив большое количество оборонительных сооружений и огневых средств.

19 февраля настал день «Д». Высадка десанта началась в десятом часу утра. Противник яростно сопротивлялся. Американским войскам пришлось сражаться за каждый метр, постоянно вступая в рукопашные схватки. Японцы самоотверженно исполняли свой долг перед микадо. Однако Иводзима была обречена: полное господство американского флота и авиации в окружающей акватории не оставляло защитникам острова никаких шансов. Японское командование не собиралось привлекать к обороне Иводзимы крупных сил ВМФ. Их берегли для боёв на



Батарея «эрликонов» правого борта «Нью-Йорка» готова к отражению воздушного налёта, 1945 г.



**Праздник Нептуна на «Нью-Йорке»,
28 февраля 1945 г.**

ближних подступах к островам метрополии. Императорский флот, за исключением нескольких подводных лодок и мелких судов, оставался безучастным. 21 февраля был предпринят лишь единственный налёт небольшой группы самолётов-камикадзе, нанёсший флоту вторжения существенный урон. Несколько кораблей получили повреждения, а эскортный авианосец «Бисмарк Си» отправился на дно.

На пятый день высадки десантникам удалось захватить Сурибати. В 10:45 на её вершину проник отряд в 40 человек, а спустя три часа туда доставили большой флаг США. Снимок момента подъёма звёздно-полосатого полотнища обошёл все газеты мира. Борьба за остров продолжалась ещё очень долго, вплоть до 26 марта, когда 300 японцев предприняли последнюю самоубийственную контратаку. Мелкие стычки случались и позже. Командование армии и флота США не ожидало столь упорного и длительного сопротивления изолированного японского гарнизона (это стало главной причиной переноса на месяц даты вторжения на Окинаву). Лишь 1087 защитников Иводзимы попали в плен, остальные погибли или пропали без вести (21 304 чело-

века). Американские потери также складывались в весьма значительную цифру: убитых 7821, раненых 19 217. Впрочем, эта высокая цена была заплачена не напрасно. Уже 4 марта на Иводзиме совершил вынужденную посадку первый В-29, потрепанный в небе над Японией. До конца войны таких бомбардировщиков оказалось 2251. На них смогли дотянуть до базы, а не упасть в море 24 761 человек. К этому следует добавить изрядное количество истребителей сопровождения Р-51 «Мустанг» и их пилотов.

Однако когда составлялась эта мрачная статистика мёртвых и выживших, «Нью-Йорк» уже давно не было у берегов Иводзимы. «Хромой» корабль был отпущен на столь необходимый ему ремонт ещё накануне высадки. Его систершип «Техас» и шесть других линкоров вкупе с крейсерами и эсминцами справились с задачей огневой поддержки десанта. Они стёрли в пыль остатки японских укреплений.

«Нью-Йорк» ушёл от Иводзимы вечером 18 февраля. Он взял курс на остров Манус (Адмиралтейский архипелаг). Там должны были прислать из США новые лопасти для винтов. Когда Иводзима ещё маячила на горизонте, приступили к по-

хоронам. Экипаж «Старой леди» за время операции боевых потерь не понёс. Лишь на подготовительной стадии один человек погиб на берегу при несчастном случае. Этот моряк находился на причале, когда сверху рухнули спускаемые с корабля сходни. Теперь его хоронили вместе с морскими пехотинцами, умершими на борту от ран. Зашитые в парусину тела павших героев были перенесены на палубу. Внутри каждого савана находился 5-дюймовый снаряд. Капеллан Дэн Ранкин провёл траурную церемонию. Торжественно звучали его слова: «Мы теперь предаём вас морю. В его глубинах вы будете покоиться до судного дня. Тогда моря исторгнут мёртвых. Вы восстанете для Суда Господня и вечной жизни». Одно за другим тела погибших скользили в серо-зелёную воду необычно тихого Южно-Китайского моря.

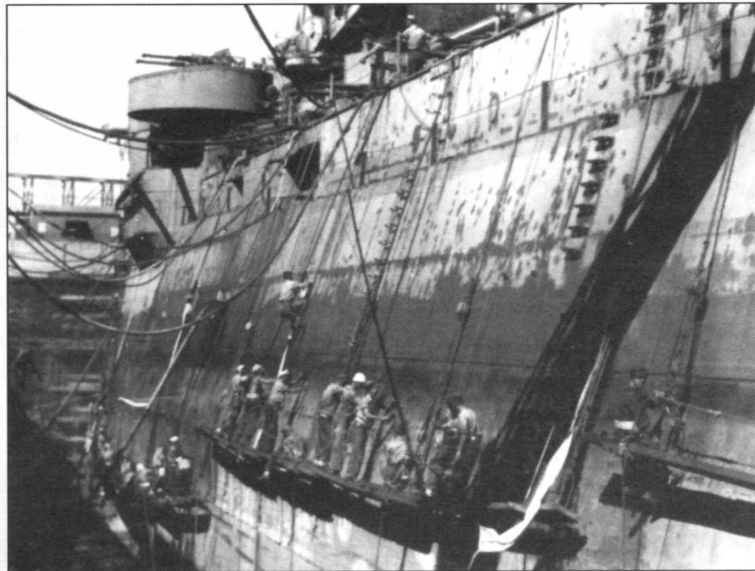
Вскоре Иводзима исчезла из виду. Четверых раненых пехотинцев доставили на Улити и там сдали на берег. 21 февраля на подходе к этому острову отвалилась лопасть у второго винта. Скорость теперь не превышала 7,5 узла.

27 февраля примерно в три часа ночи «Нью-Йорк» пересёк экватор на 145-м градусе восточной долготы. Поутру на корабль «прибыл» король Нептун со своей свитой. Был поднят «Весёлый Роджер». Приступили к инициации новичков путём добровольно-принудительных водных процедур. Большинство экипажа пересекло экватор впервые. Начали с офицеров. Им связывали за спиной руки и заставляли с повязкой на глазах идти по доске, заканчивающейся на трёхметровой высоте над большим резервуаром с водой. Одним давали возможность какое-то время побарахтаться, а растерявшихся тут же вытаскивали. Свирепствовали «королевские парикмахеры», «доктора» и «полицейские». В итоге всем выдал «удостоверения» прошедших обряд посвящения за подписью Нептуна. Не обошлось без травм. Лейтенант Шелленбергер получил сотрясение мозга и перелом руки.

На следующий день пришли на Манус, гористый поросший густыми джунглями остров длиной в 60 миль. В бухте стояла группа британских кораблей под командованием сэра Брюса Фрэйзера: линкоры «Кинг Джордж V» и «Хоу», лёгкий крейсер «Блэк Принс», два эсминца и судно снабжения. Был и небольшой отряд американских кораблей. Примерно в 9:00 командир «Нью-Йорка» капитан Кэмп Кристиан прибыл с визитом на флагманский корабль союзников и договорился с адмиралом Фрейзером о постановке своего линкора в сухой док. Эту работу начали на следующий день в час пополудни. «Старую леди» загнали в док, примерили лопасти — и вывели обратно, ничего не сделав. Обнаружилось путаница с присланными запчастями. Лопасти винтов оказались не такими, как надо. Пришлось ждать новых.



**Судовой
оркестр
линкора
«Нью-Йорк»,
весна 1945 г.**



**Ремонтные работы
в доке на острове
Манус, март 1945 г.**

Экипаж получил небольшой отдых. Здесь, на Манусе, моряки «Нью-Йорка» впервые за пять месяцев увидели белую женщину. Они с удовольствием общались с командами английских и американских кораблей, а также с местными негритосами. Последние проявляли исключительное расположение, не в пример своим предкам, которые, как правило, употребляли пришельцев в пищу.

Разумеется, начались увеселения. Союзники наперебой угощали друг друга. Корабельный оркестр «Старой леди» пригласили играть в местном клубе главных старшин. Оркестранты с энтузиазмом занялись этой музыкальной практикой. В результате они возвращались на корабль много позже отбоя и вдрызг пьяными. 4 марта в полночь их грузовик сломался среди джунглей. Дело было нешуточное. На островах Адмиралтейства ещё бродили сотни японских солдат. Однако обошлось. 7 марта, когда музыканты опять вернулись «на бровях», лопнуло терпение у командира. Он не стеснялся в выражениях в адрес пьяниц и запретил им впредь ездить в клуб. Но оркестранты в искупление грехов, несмотря на «высокий градус», дали на корабле великолепный концерт. Играли настолько хорошо, что сердце капитана Кристиана оттаяло. Он не был сторонником излишнего «закручивания гаек» и помнил, как те же парни, оставив трубы и барабаны, отлично действовали в составе зенитных расчётов. Морякам требовалась разрядка перед будущими боями. В результате 10 и 12 марта опять состоялось веселье в клубе. Надо сказать, «Нью-Йорку» на редкость везло с командирами. Возможно, именно поэтому кораблю всегда сопутствовала удача.

Тем временем были пополнены корабельные запасы. Получили довольствие по всем статьям. При погрузке опять произошёл несчастный случай. Один человек был убит свалившимся на него пандусом, по которому на борт подавали пар-

тию пива. 16 марта линкор снова поставили в док и, наконец, приступили к ремонту винтов. Через три дня вполне исправный корабль вышел в море и в компании двух эсминцев США и британского судна снабжения «Рипер» отправился на север. У отвыкшей от нормального хода команды поначалу создавалось впечатление, что «Нью-Йорк» летит, как на крыльях. 22 марта достигли Улити, а на следующий день двинулись дальше. «Старую леди» ждала Окинава. Амфибийная операция по её захвату получила название «Айсберг».

Длинный узкий остров (70 на 5—7 миль), много гор, но достаточно и больших равнинных участков для строительства аэродромов. Вместительная удобная гавань для стоянки сотен кораблей. Замечательный климат, если, конечно, не считать частых тайфунов. Однако главным было географическое положение Окинавы: она представляла собой прекрасную базу для наступления на территорию Японии. После овладения этим островом Филиппины и Формоза отрезались от метрополии и не требовали решительного штурма. При этом до Токио оставалось лишь 350 миль. Обе стороны готовились к тяжёлым боям. Американцы привлекали более 1300 кораблей и судов, включая 365 десантных. По масштабу операция «Айсберг» уступала только высадке в Нормандии.

«Нью-Йорк» прибыл на место 27 марта в составе соединения TF-58 вице-адмирала Хилла. В тот же день линкор приступил к «обработке» берега главным калибром. Это не ускользнуло от внимания японцев, приметивших ещё у Иводзимы особо досаждавший им корабль. В эфире были записаны переговоры о подготовке мести «Старой леди». Однако экипаж это не испугало, а, напротив, вызвало у него чувство гордости своим линкором. С удвоенным энтузиазмом «Нью-Йорк» обрушивал на врага всё новые и новые тонны снаря-

дов. Противник пытался наносить ответные удары. Две авиационные торпеды прошли рядом с кораблём. Одна из них настигла линкор с кормы, но капитан Кристиан ловко увернулся. Был зафиксирован контакт с подводной лодкой. Вторая торпеда очень близко обрезала нос линкора по левому борту. Ночью несколько раз появлялись японские самолёты.

Утром 28 марта «Нью-Йорк» возобновил бомбардировку береговых объектов. Теперь участвовала и средняя артиллерия. Случился казус с обстрелом собственных самолётов. Правда, зенитчики скоро разобрались, и жертв не было. На следующий день группу «Нью-Йорка» атаковала эскадрилья японских пикировщиков. Один «Вэл» с полубочки обрушился в самоубийственное пикирование. Пилот едва не попал в корму эсминца, эскортирующего «Старую леди».

30 марта пошли за боезапасом на Керато Рето. Этот остров неподалёку от Окинавы американцы захватили четыре дня назад. Теперь там была оборудована передовая база снабжения. Однако Керато Рето ещё не полностью очистили от японцев. То и дело на берегу случалась стрельба. Вели огонь снайперы противника, которых смогли ликвидировать только накануне главных событий.

Настало 1 апреля, Пасха по грегорианскому календарю и день вторжения на Окинаву. В 4:10 командующий амфибийными силами адмирал Тёрнер отдал приказ: «Сажайте десант». Солдаты стали спускаться с транспортов в десантные суда. Корабли огневой поддержки приблизились к берегу, изготовившись к открытию огня.

Началась последняя артподготовка. Остров заволочло плотным дымом от невероятного обстрела, поднявшего в воздух целые стены из грунта и камней. Эта картина могла показаться японцам вторжением с Марса, если бы они читали Уэлса. Противник оценил масштабы проис-



5-дюймовые орудия «Нью-Йорка» ведут огонь по Окинаве, 1945 г.

ходящего с истинно восточной поэтичностью. «Сцена непревзойдённого великолепия», — так написал в своем дневнике один японский офицер.

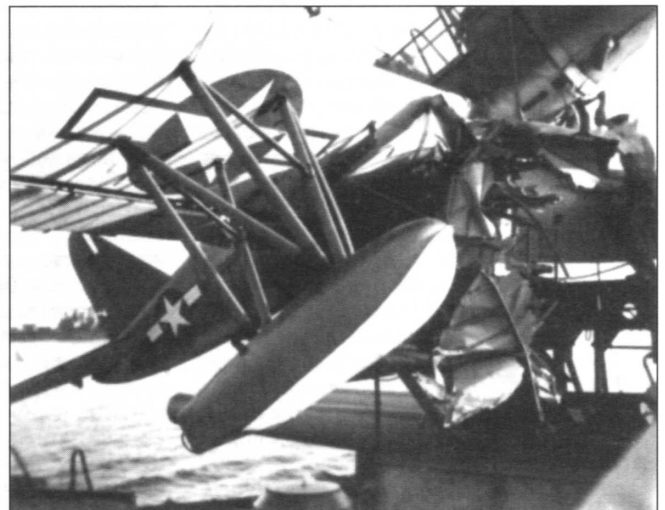
Американские войска легко овладели намеченным плацдармом и начали продвижение на север и на юг. На Окинаве японцы не держали насыщенной обороны у береговой черты, где корабельный огонь сметал все укрепления. Однако по мере продвижения десанта вглубь острова разгорелись ожесточенные бои. Именно там, а не на побережье, изрытом американскими снарядами, находились укрепленные позиции противника и основные очаги сопротивления.

«Нью-Йорк» не выходил из боёв в течение 76 суток — дольше, чем любой американский корабль во все времена. «Старая леди» артиллерийским огнём поддерживала высадившийся десант при его насту-

плении. Много раз «Нью-Йорк» настолько приближался к берегу, что по противнику били зенитные автоматы. Ночами линкор иногда отходил в море, но часто его привлекали для выполнения заказов десанта по артиллерийской поддержке или для стрельбы осветительными снарядами. Эту работу выполняли 3-дюймовые орудия. Как только гасла одна «люстра», тут же выстреливался новый осветительный снаряд. И так всю ночь. Наблюдатели на фок-мачте сутками не спускались вниз, питаясь пайком из неприкосновенного запаса.

Линкор «Нью-Йорк» оказал неоценимую помощь американским войскам, с упорными боями продвигавшимся вперёд. Всего за время операции «Старая леди» отправила противнику 2 540 160 кг металла и взрывчатки. Однажды линкор в течение полудня добился 25 прямых попаданий в главную японскую твердыню на Окинаве — средневековый замок Сюри. Девять раз «Нью-Йорк» ходил за боезапасом на Керама Ретто или на крошечный островок Иэсима, где японским снайпером был убит знаменитый военный корреспондент Эрнест Пил.

«Нью-Йорк» во время боёв за Окинаву: отражение атаки с воздуха и гидросамолёт «Кингфишер», разбитый ударом камикадзе 14 апреля 1945 г.



Лишь один тихий день выдался у Окинавы. 15 апреля в канун 31-й годовщины с начала службы «Нью-Йорка» пришло известие о смерти президента Франклина Делано Рузвельта. Море было необычайно спокойным. Даже японцы не стреляли в течение 12 часов. Большинство моряков «Нью-Йорка» не знали других президентов. В их представлении умер отец нации, избиравшийся четыре раза подряд. Специально для Рузвельта дважды было сделано отступление от конституции. В 1940-м после восьми лет президентства его избрали на третий срок. Спустя четыре года Рузвельт ещё раз выиграл президентские выборы.

Окинаву японское командование защищало всеми силами, имевшимися в его распоряжении. В горнило боёв были брошены остатки флота, включая гигантский линкор «Ямато». Небывалой мощи достиг «божественный ветер». Предпринимались массовые самоубийственные атаки. В них участвовали самолёты, взрывающиеся катера и человекоуправляемые торпеды. Конечно, главную угрозу представляла японская авиация, действовавшая с островов Формоза, Кюсю, Токусима и Кикайгасима. На «Нью-Йорке» 206 раз объявляли воздушную тревогу, которая суммарно длилась около 400 часов. Старый линкор не остался невредимым. 14 апреля его задел самолёт камикадзе. Истребитель «Зеро» появился с кормовых углов на высоте 5 метров над водой и приближался к «Нью-Йорку» на фоне соседнего линкора. Стрелять было нельзя. На линии огня находилась «Невада». Лишь когда самолёт оказался в 200 метрах от «Нью-Йорка», у четырёх «эрликонов» очистился сектор стрельбы. Они тут же открыли огонь. В 100 метрах от линкора «Зеро» вспыхнул, вильнул влево, затем вправо, протаранил стоявший на катapultе гидроплан и упал за борт. Серьёзных повреждений и жертв не было. Лишь два человека получили лёгкие ранения. Старому линкору повезло. «Нью-Йорк» чудом избежал серьёзного удара



«Нью-Йорк» в Пёрл-Харборе: замена орудийных стволов (слева) и погрузка боезапаса (справа), июнь-июль 1945 г.

с десятками жертв и ещё раз подтвердил молву о том, что он счастливый корабль. Адмирал Алан Смит поздравил капитана Кристиана и его экипаж с успехом и поблагодарил их.

29 мая «Нью-Йорку» довелось потерять собственный самолёт. С армейским офицером на борту «Кингфишер» послали к находившемуся в 90 милях «Миссури». Лётчик, лейтенант Келлер, доставил пассажира по назначению, но на обратном пути был сбит зенитным огнём противника и попал в плен. Ему удалось выжить и даже вскоре возвратиться на родной линкор, когда тот пришёл в Пёрл-Харбор.

В ходе боёв у Окинавы капитан Кристиан поддерживал на борту «Нью-Йорка» образцовую дисциплину. Он приказал даже не отменять утреннюю зарядку для команды, которая неукоснительно проводилась с 22 марта по 11 июня. Тем не менее, у экипажа постепенно накапливалась

усталость. Почти непрерывные обстрелы береговых целей днём, постоянные ночные тревоги, круглосуточные дежурства с частым вызовом огня по заказу десанта вконец измотали людей. Грохот залпов, взрывы бомб и снарядов, вой авиационных моторов в небе, слепящее сияние осветительных снарядов — и так 76 суток. К исходу второго месяца боёв стали наблюдаться признаки далеко зашедшего переутомления. Несмотря на обилие боевых дел, в дневниках экипажа, попавших в печать после войны, содержится минимум записей о последних неделях у Окинавы. Все были слишком утомлены, чтобы держать ручку и смотреть на бумагу. Чувство опасности заметно притупилось. В минуты затишья часовые и вахтенные, как правило, засыпали на посту. Бывало даже, что из-за двери начальника караула доносился могучий храп. Матросы прятались в шкафах аварийного снаряжения и,

закрывшись там, спали стоя. Морьяк, по-нурно бредущий с вахты, мог задремать на ходу и не проснуться, даже рухнув на палубный настил. Не единожды при приёме пищи наблюдалось, что человек замирал над своим подносом, будто читая молитву, а потом вдруг падал лицом в пирог или картошку. Кстати, картофель присутствовал в меню исключительно часто и всем изрядно надоел. Вдали от обжитых баз знаменитый плавучий тыл американского флота был не в состоянии столь длительное время обслуживать по первому классу огромную армаду и десантные силы на Окинаве и других островах Рюкю.

Исчерпали свой ресурс не только люди, но и техника. После стольких дней почти непрерывной боевой работы артиллерия линкора совершенно износилась. Появились многочисленные проблемы с противооткатными устройствами. Главный калибр и 5-дюймовки были вконец расстреляны. По количеству выпущенных снарядов они на 35—50% превысили паспортный предел живучести. Настало время обновить стволы.

11 июня «Нью-Йорк» отправился в Жемчужную гавань для перевооружения и кратковременного отдыха экипажа. Адмирал Смит тепло проводил «Старую леди». На прощанье он передал по радио

Расход боеприпасов линкора «Нью-Йорк» в годы Второй мировой войны

Место, период времени	Калибр и расход снарядов							
	356 мм	127 мм	76 мм			40 мм		
	Берег	Берег	Всего	Берег	ПВО	Всего	Берег	ПВО
Марокко, ноябрь 1942 г.	60	—	—	—	—	—	—	—
Иводзима, февраль—март 1945 г.	1037	719	526	526	—	4135	4135	—
Окинава*, март—июнь 1945 г.	4159	7001	245	183	62	2731	1170	1561
ИТОГО:	5256	7720	771	709	62	6886	5305	1561

* У Окинавы израсходовано около 30 тысяч 7,62-мм патронов. Огонь из стрелкового оружия велся по низколетящим самолётам и по живой силе противника на берегу, включая острова Исима и Керамо Рето.

Хронология боевых и учебных походов линкора «Нью-Йорк» в 1942—1945 годах

Исходный пункт, дата выхода	Конечный пункт, дата прибытия	Исходный пункт, дата выхода	Конечный пункт, дата прибытия
Norfolk, 15.02.1942	New York, 16.02.1942	New York, 5.03.1943	Casablanca, 18.03.1943
New York, 16.02.1942	Nova Scotia, 21.02.1942	Casablanca, 25.03.1943	New York, 5.04.1943
Nova Scotia, 21.02.1942	Iceland, 2.03.1942	New York, 1.05.1943	Portland, 2.05.1943
Iceland, 14.03.1942	Norfolk, 27.03.1942	Portland, 27.07.1943	Norfolk, 2.08.1943
Norfolk, 24.04.1942	New York, 25.04.1942	Norfolk, 13.06.1944	Trinidad, 19.06.1944
New York, 30.04.1942	Nova Scotia, 2.05.1942	Trinidad, 30.06.1944	Norfolk, 6.07.1944
Nova Scotia, 3.05.1942	Newfoundland, 5.05.1942	Norfolk, 11.07.1944	Trinidad, 18.07.1944
Newfoundland, 5.05.1942	Iceland, 10.05.1942	Trinidad, 9.08.1944	Norfolk, 16.08.1944
Iceland, 12.05.1942	New York, 20.05.1942	Norfolk, 21.11.1944	Panama, 27.11.1944
New York, 21.05.1942	Nova Scotia, 2.06.1942	Panama, 27.11.1944	Long Beach, 9.12.1944
Nova Scotia, 3.06.1942	Scotland, 10.06.1942	Long Beach, 11.12.1944	Hawaiian Islands, 19.01.1945
Scotland, 16.06.1942	New York, 26.06.1942	Pearl Harbor, 27.01.1945	Eniwetok, 5.02.1945
New York, 29.06.1942	Norfolk, 30.06.1942	Eniwetok, 7.02.1945	Saipan, 11.02.1945
Norfolk, 12.08.1942	New York, 13.08.1942	Saipan, 13.02.1945	Iwo Jima, 16.02.1945
New York, ?	Nova Scotia, ?	Iwo Jima, 19.02.1945	Ulithi, 21.02.1945
Nova Scotia, 22.08.1942	Scotland, 31.08.1942	Ulithi, 22.02.1945	Manus, 28.02.1945
Scotland, 5.09.1942	Norfolk, 15.09.1942	Manus, 19.03.1945	Ulithi, 22.03.1945
Norfolk, 23.10.1942	Safi, 8.11.1942	Ulithi, 23.03.1945	Okinawa, 27.03.1945
Safi, 9.11.1942	Casablanca, 11.11.1942	Okinawa, 11.06.1945	Leyte, 14.06.1945
Fedela, 14.11.1942	Norfolk, 23.11.1942	Leyte, 17.06.1945	Pearl Harbor, 1.07.1945
Norfolk, 24.11.1942	New York, 25.11.1942	Pearl Harbor, 2.09.1945	San Pedro, 9.09.1945
New York, 12.12.1942	Casablanca, 24.12.1942	San Pedro, 20.09.1945	Hawaii, 29.09.1945
Casablanca, 29.12.1942	Norfolk, 12.01.1943	Hawaii, 29.09.1945	Panama, ?
Norfolk, 26.02.1943	New York, 27.02.1943	Panama, ?	New York, 19(?).10.1945

Не показаны некоторые кратковременные остановки, испытательные и учебные выходы в море с возвращением в исходный пункт, а также перемещения для пополнения амуниции в ходе боёв.

командиру линкора: «28 лет назад я видел, как «Нью-Йорк» отлично действовал в Северном море. Теперь ваш уход создал бы японцам комфортную обстановку, будь они живы, чтобы узнать об этом. Точный огонь и агрессивный дух вашего экипажа существенно ускорили ход этой операции. Хорошо сделано!».

В Пёрл-Харборе произвели текущий ремонт корабля и перестрелку 14-дюймовых орудий. «Нью-Йорк» стал первым линкором США, на котором это бы-

ло сделано вдали от американского континента. Затем корабль стал готовиться к уже запланированному вторжению на острова японской метрополии. Даже после атомной бомбардировки не прекращались учения и подготовка к последней битве войны. Лишь 15 августа после принятия Японией Потсдамских условий капитуляции эта операция была отменена.

В течение войны линкор «Нью-Йорк» находился в составе Атлантического и Тихоокеанского флотов соответственно

1088 и 276 дней. В том числе 414 суток (9942,7 часа) пришлось на боевые операции и походы. За это время было пройдено 123 867 миль, сожжено в котлах 84 672 куб. м мазута и выпущено 3 219 566 кг снарядов. Корабль получил 3 боевые звезды за участие в операции «Торч», в сражениях у Иводзимы и Окинавы.

2 сентября линкор вышел из Пёрл-Харбора и взял курс на восток. Кроме экипажа на его борту находилось более 800 ветеранов войны, возвращавшихся

**«Нью-Йорк»
подготовлен
к ядерным
испытаниям,
1946 г.**



домой. 9 сентября восторженные толпы встречали корабль в Сан-Педро. Победителей приветствовала королева эфира Дина Шор, голос которой был знаком каждому моряку и солдату. Всю войну его доносили к ним радиоволны. Одетая в белое девушка встречала линкор на причале, стоя в кузове грузовика. Динамики усиливали песню, которую она исполняла. Экипаж сразу узнал голос и трогательную мелодию «Тротуары Нью-Йорка». С палубы линкора ответили взрывом оваций. Популярную певицу дополняли оркестр лос-анджелесской полиции и красотки из вспомогательной службы флота. Они были одеты в элегантную морскую униформу и приготовили угощение героям войны. На линкор прибыло много кинозвезд. После экскурсии по кораблю киношники пригласили экипаж в Голливуд. Предложение, конечно, было принято. Под вечер к причалу подошла колонна автобусов, и ветераны войны отправились развлекаться. В «Стране грёз» знаменитый богемный ресторан всю ночь угощал моряков «Нью-Йорка» бесплатно (за счёт некоего Бетта Дэвиса), а музыканты-виртуозы услаждали их слух, огрубевший от рёва 14-дюймовых орудий.

Праздник отгремел, демобилизованные разъехались по домам, а служба линкора продолжилась. 20 сентября «Старая леди» двинулась из Сан-Педро на запад за новой партией пассажиров «Волшебного ковра» (название операции по доставке ветеранов войны на родину). Экипаж линкора уже был сокращён на треть. Через 9 дней пришли на Гавайи. Приняв на борт 1050 демобилизованных, линкор отправился к Панамскому перешейку. По дороге в ночных условиях и при штормовом море пришлось спускать моторный вельбот, чтобы забрать с торгового судна человека, нуждавшегося в экстренной медицинской помощи. Это трудное дело вполне удалось счастливому кораблю.

19.10.1945 линкор прибыл в «свой» город — Нью-Йорк. 27 октября шумно отпраздновали День флота. Президент Гарри Трумэн приветствовал боевые корабли, выстроившиеся на реке Гудзон. Среди них был и «Нью-Йорк». А тем временем на нём уже шла масштабная демобилизация экипажа. Судьба старого корабля не вызывала сомнений. У него были новенькие орудийные стволы, но никак не предвиделось места в послевоенном флоте.

В декабре по давней традиции принимали на борту сирот. Дети ели индейку и прочие угощения. Санта Клаус раздал им подарки, спустившись по верёвочной лестнице с вертолётки (так значится в официальной истории корабля, хотя этот факт вызывает определённые сомнения). Однако, несмотря на праздничную обстановку, много грустных лиц было в этот день. История линкора «Нью-Йорк» близилась к концу. Был поднят вопрос о сохранении популярного корабля в качестве мемориала. Однако длительное время решение об этом не принималось. Вследствие административных проволочек возможность спасти «Старую леди» была упущена. После того, как корабль в течение трёх месяцев простоял в Нью-Йорке, флот

включил его в перечень судов, предназначенных для ядерных испытаний (операция «Crossroads» — «Перекрёсток»).

С горсткой опытного экипажа и зелёными новобранцами на борту линкор перешёл на Тихий океан и 4 мая 1946 года прибыл в Сан-Франциско. Там «Нью-Йорк» был подготовлен к атомным испытаниям в качестве корабля-мишени и 1 мая двинулся на запад. Путь лежал через Пёрл-Харбор к атоллу Бикини. 15 июня пришли в район предстоящего атомного взрыва. Корабль был включён в линкорно-крейсерскую целевую группу TU-1.2.1. Его экипаж в это время состоял из 536 моряков. 30 июня в 14:25 последний человек перешёл со «Старой леди» на корабль APA-228 «Рокбридж». На борту «Нью-Йорка» в разных местах находилось экспериментальное оборудование, измерительные и записывающие приборы, образцы продовольствия и одежды.

На следующий день в 9:00 был взорван в воздухе первый атомный заряд. Пилоты бомбардировщика В-29 «Мечта Дэйва» целили в линкор «Невада», стоявший в центре группы TU-1.2.1 и специально выкрашенный в розовый цвет. Но бомба была сброшена не слишком удачно. На парашюте её заметно отнесло в сторону. Впрочем, не этот факт огорчил командование ВВС и доктора Опленгеймера, «отца» атомной бомбы. Они прогнозировали массовую гибель кораблей. Однако этого не произошло.

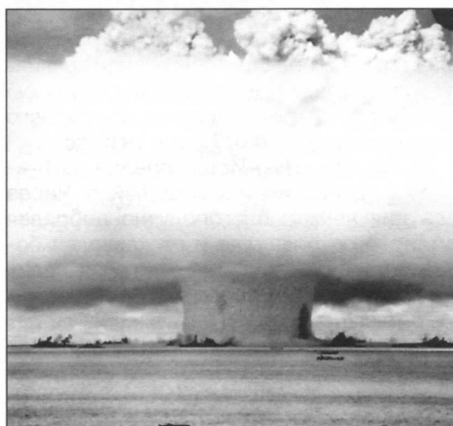
В 14:30 судно ARS-42 «Реклэймер» заметило небольшой пожар в центральной

части «Нью-Йорка». Затем оно приблизилось к линкору, в 16:15-16:25 прошло рядом с бортом и потушило огонь. При этом было зафиксировано, что зенитные снаряды в кранцах первых выстрелов и выложенные на палубе боеприпасы сильно перегреты и, возможно, взрывоопасны. В 17:30 с другого судна ARS-33 «Клэмп» на борт линкора поднялись люди для того, чтобы осмотреться и произвести замер радиоактивности. Спустя 12 минут они покинули «Нью-Йорк». Состояние линкора было признано хорошим. Имелись мелкие повреждения, совершенно не опасные для корабля.

На следующий день в 11:59, 14:30, 16:30 и 18:20 на «Нью-Йорк» высаживались четыре группы офицеров и матросов (команды «А», «В», «С» и «D»). Уровень радиации был совсем небольшим — он едва превышал естественный фон. Лишь в отдельных местах были обнаружены небольшие пятна повышенного излучения. 3 июля в 11:30 на борт прибыла и уже осталась надолго команда «Е». Через 20 дней на корабле собрался весь экипаж. Предстояло второе атомное испытание.

24 июля в 11:25 команда покинула линкор и опять перебралась на «Рокбридж». Следующим утром в 8:35 подводный взрыв поднял до небес невиданный столб воды в 1,4 км юго-восточнее «Нью-Йорка». Когда потоки опали, с поверхности моря исчез линкор «Арканзас», давний соратник «Старой леди». Потом затонули многие другие корабли, находившиеся недалеко от эпицентра взрыва.

На этот раз повреждения «Нью-Йорка» были хорошо заметными. С десяти до двенадцати часов «Реклэймер» наблюдал за подопытным линкором на расстоянии. Был отмечен лёгкий дифферент на корму. В 17:20 ARS-42 прошёл у борта корабля, который оказался сильно радиоак-



Второй атомный взрыв на атолле Бикини 25 июля 1946 г. Чёрные силуэты кораблей-мишеней — это линкоры «Пенсильвания», «Нью-Йорк», крейсер «Солт Лейк Сити», линкоры «Нагато» и «Невада» (слева направо). Внизу: дезактивационные работы на линкоре «Нью-Йорк», 1946 г.

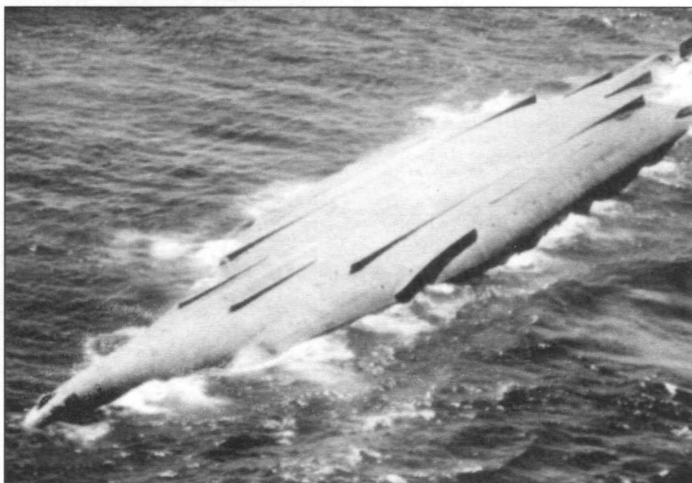


тивным. Спустя три дня в 9:03 проход повторили. Корма «Нью-Йорка» осела более явно, но ситуация не выглядела опасной. В 19:36 были оценены размеры затопления и уровень радиоактивного загрязнения. Ориентировочно линкор принял 1800 тонн воды. Центр повреждения находился в районе шпангоута 103. Корабль осел кормой примерно на четыре фута без бортового крена. Уровень радиации позволял человеку находиться на борту в течение 20 минут.

На следующий день с 12:12 до 14:15 судно ATR-40 тщательно вымыло «Нью-Йорк» мощными струями воды. Уровень радиации на 16:34 уже допускал 40-минутное пребывание на борту корабля. 30 июля ATR-40 в течение четырёх часов хлестал линкор из брандспойтов, а 31-го хорошенько намылил «Старую леди», израсходовав 430 канистр пенообразующего состава. 1 августа в 10:25 ARS-23 «Деливер» проверил радиационный уровень. Спустя два дня линкор продолжил принимать «душ» с помощью ARS-8 «Презервер». Это судно с 15 метров замерило излучение до и после обработки. Ещё через двое суток на «Нью-Йорк» высадились дезактивационная партия. Сменяясь, химики работали с 10 часов утра до 3 дня. В итоге замеров средний уровень радиоактивности составил 0,167 рентген в час, а максимальный в отдельных местах — до 0,625 Р/ч.

На следующий день «водные процедуры» начались в 10 утра и были, наконец, завершены к часу пополудни. Затем на линкор для осмотра высадились группа его экипажа во главе с командиром. 7 августа с 10 до 15 часов на корабле попеременно находились четыре дезактивационные партии моряков «Нью-Йорка». Каждая из них работала не более 120 минут. Время ушло на выбрасывание за борт «грязных» материалов, различных обломков и деревянных фрагментов палубного настила. Одна группа обследовала котельное отделение и обработала его химикатами, скребками и прочими средствами. Пресную воду подавали с «Рокбриджа». После полудня взялись за другие помещения. С особой тщательностью чистили носовые кубрики.

8—10 августа работы велись по аналогичному графику: четыре смены по два часа. В результате уровень радиоактивности в носовой части корабля (до шпангоута 41) стал составлять 0,019—0,025 рентген в час. Корма «светила» посильнее — 0,013—0,063 Р/ч. 14—15 августа чистка продолжалась тем же манером. Утром следующего дня на линкор прибыла группа электри-



Смерть «Старой леди»: списанный линкор в роли плавучей мишени для реактивных снарядов, бомб и торпед. Корабль перевернулся и затонул 8 июля 1948 г.

ков и связистов. С «Реклеймера» подали электропитание. Ещё почти неделю линкор подвергался дезактивации. Верхнюю палубу и надстройки довели до среднего уровня излучения 0,017 рентген в час.

22 августа «Нью-Йорк» повели на буксире в направлении Кваджелейна. Через два дня линкор благополучно добрался до этого острова, где и отстаивался более полугода. 28.08.1946 «Старая леди» была исключена из состава ВМС США.

Третьего марта 1947 года корабль перевели в Жемчужную гавань. Длительное время на нем изучались последствия атомного взрыва. 7 июля следующего года линкор отбуксировали на 40—50 миль к югу от Пёрл-Харбора. Здесь «Старой леди» предстояла последняя миссия. Утром следующего дня линкор подвергся испытаниям новых систем вооружения, которые проводились корабельным соединением TF-38 и авиацией. Ветеран американского фло-

та был атакован 1000-фунтовыми управляемыми ракетами «Летучая мышь» с радарным самонаведением и свободно падающими бомбами, калибром 2000 фунтов. Однако этого оказалось мало. Чтобы отправить линкор на дно, понадобилось разворотить ему днище торпедами. Наконец, после восьми часов избиения старый корабль, переживший две мировые войны и пару атомных взрывов, перевернулся и вскоре ушёл под воду.

Те, кто в разное время служил на «Морской леди», с теплотой вспоминают свой счастливый линкор. Доныне оставшиеся в живых ветераны стремятся встретиться 14 апреля и отметить годовщину вступления корабля в строй. Сохраняется много реликвий знаменитого линкора. Самая главная из них — боевой флаг, развешивавшийся над кораблём у Иводзимы и Окинавы. Сейчас он находится в нью-йоркском соборе Святого Патрика.

ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ ЛИНКОРА «ТЕХАС»

Второму линкору типа «Нью-Йорк» была суждена долгая жизнь. К счастью для любителей флота, она продолжается и сейчас в качестве мемориала.

Линейный корабль №35 заложили 17.04.1911. Его строительство продвигалось без проблем и задержек. В начале следующего года была получена и установлена часть брони. 12 мая навесили

руль и стали готовить корабль к спуску. Через четыре дня на глазах пятнадцати тысяч зрителей и под объективами кинооператоров линкор получил имя «Техас» и впервые обрёл родную стихию, скатившись в воды Чесапикского залива. Традиционную бутылку шампанского разбила о борт стального исполина юная красавица Клаудия Лайон. Её отец, Сесил А. Лайон, был влия-

тельным техасским политиком, членом республиканского национального комитета. Среди девичьего почётного эскорта крестной матери корабля находились дочери президента Уильяма Тафта и техасского губернатора Оскара Колквитта.

На достройку ушло около двух лет. Первая башня главного калибра заняла своё место на корабле 22.02.1913. 5 мар-

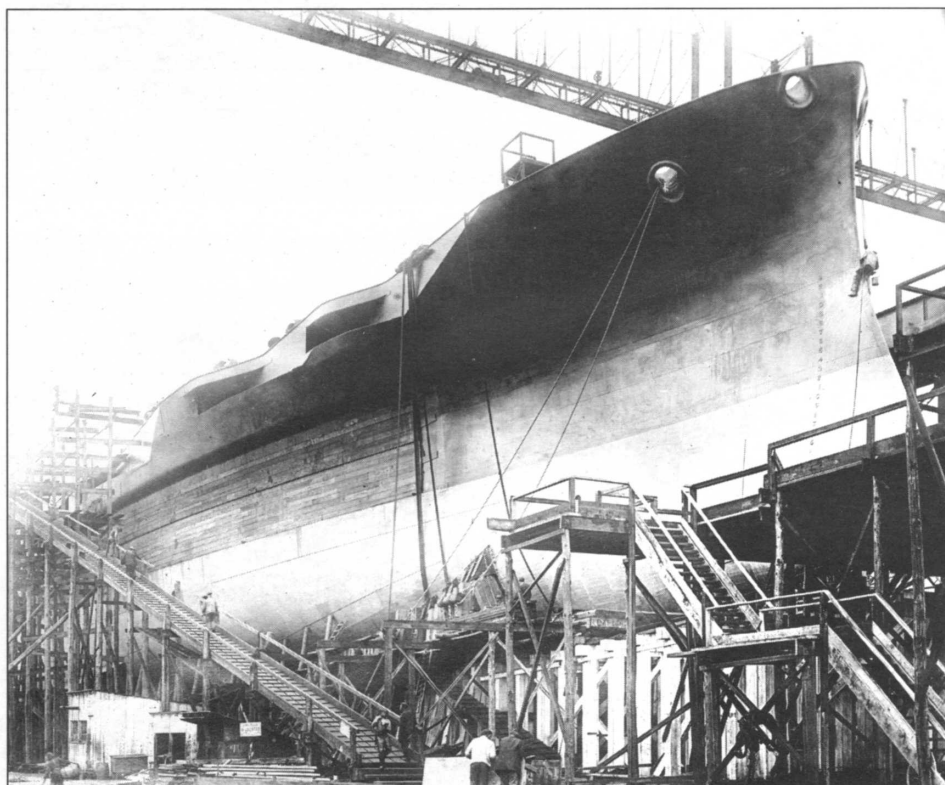
Хронология строительства линкора «Техас»

24.06.1910	Выделение Конгрессом финансовых средств	07.08.1911	Получение первой партии брони
27.09.1910	Объявление конкурса на постройку линкора №35	07.08.1911	Установка первых бронеплит
01.12.1910	Завершение приема предложений	14.09.1911	Первая проверка герметичности отсека
17.12.1910	Подписан контракт с компанией Newport News.	14.05.1912	Установка руля
24.10.1910	Передача контрактных спецификаций подрядчику	18.05.1912	Спуск на воду
27.12.1910	Первый заказ на материалы для корпуса	22.02.1913	Монтаж первой башенной конструкции
16.01.1911	Разбивка на плазе	05.03.1913	Установка первых орудий 356 мм
19.01.1911	Поступление первой партии материала для корпуса	05.08.1913	Установка первых орудий 127 мм
17.04.1911	Закладка кия	10.03.1914	Завершение монтажа брони
21.04.1911	Установка первого шпангоута	03.09.1912	Первая постановка в док компании NN
05.05.1911	Установка первых переборок	21-29.10.1913	Ходовые испытания (сдаточные)
01.07.1911	Поступление первых крупных отливок	21.02.1914.	Кренование (окончательные эксперименты)
05.08.1911	Установка литой детали ахтерштевня	12.03.1914	Переход в Норфолк и укомплектование

та того же года установили первое 14-дюймовое орудие. Своим чередом шёл монтаж энергетической установки. 23 октября приступили к ходовым испытаниям. Их открыла серия из 34 пробегов на мерной миле с постепенным уменьшением хода от максимального до 10 узлов. Проектную скорость в 21 узел линкор развил при 124 оборотах машин. 12 узлов достигались на 68 оборотах. 28 октября провели четырёхчасовое испытание полным ходом. Линкор их выдержал, показав среднюю скорость 21,05 узла. Затем проверяли расход угля в течение суточных пробегов при 12 и 19 узлах. Заключительным испытанием была двухчасовая гонка с применением разбрызгивания нефти поверх твёрдого топлива. Энергетическая установка функционировала нормально. Весь цикл ходовых испытаний линкор выполнил с небольшим превышением контрактных требований и заслужил отличную оценку. Затем судостроительная компания принялась за финальные достроечные работы. По их окончании (не считая мелочей) дредноут перевели на военную верфь в Норфолке.

В четверг 12 марта 1914 года линкор «Техас» был укомплектован. В этот знаменательный для корабля день выдалась отвратительная погода. С ночи валил густой снег. Было ветрено, холодно и мрачно. Торжество получилось несколько формальным и невесёлым. По свежему снегу колонна офицеров, матросов и морских пехотинцев молча прошествовала к линкору мимо гужевого фургона с горячим кофе, принадлежавшего Армии спасения. Люди регистрировались, поднимались на корабль по бортовому трапу и шли в кормовую часть своего нового дома, где по правому борт было место сбора и распределения.

К полудню на линкор стали прибывать административные чины и гости, приглашённые на церемонию сдачи судна флоту. В 12:30 командер Снейгер, исполняющий обязанности начальника норфолкской военной верфи, официально передал линкор его первому командиру кэптену Гранту. Алберт Уэстон Грант (Albert Weston Grant) был опытным моряком, окончившим военно-морскую академию в 1877 году. Он участвовал в испано-американской войне. В сражении у Сантьяго-де-Куба Грант находился на линкоре «Массачусетс» (BB-2). Послед-



Линкор «Техас» на стапеле

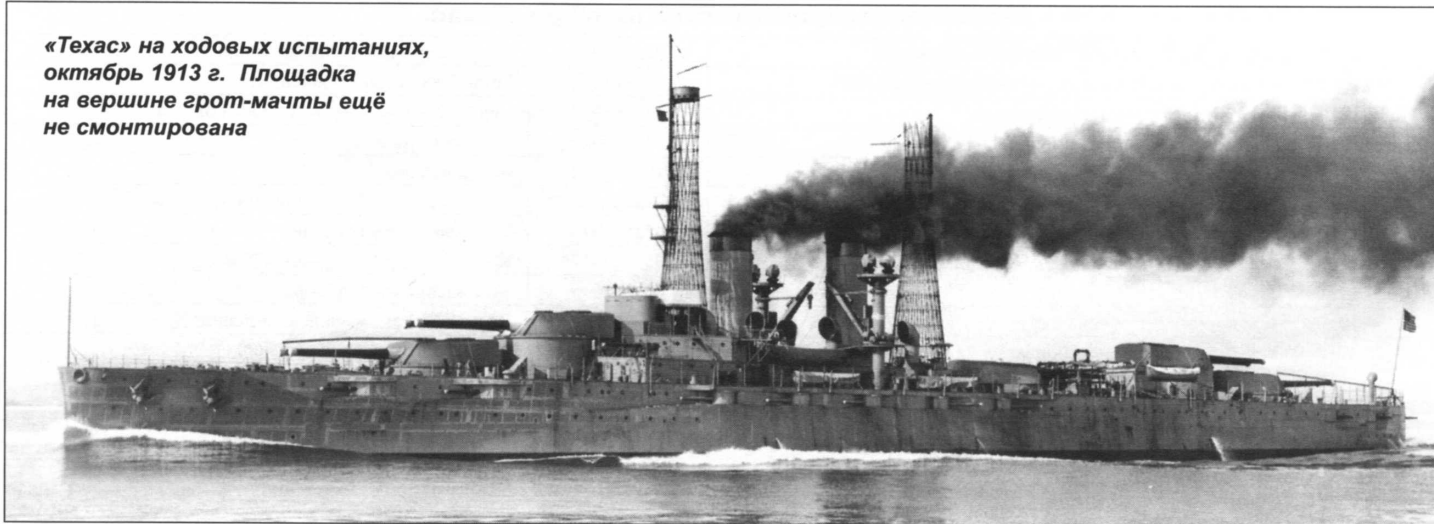
Справа: церемония спуска корабля на воду. Дочь политика-республиканца С.Лайона Клаудия готовится разбить о борт линкора традиционную бутылку шампанского, 18 мая 1912 г.

ним местом его службы была должность начальника штаба Атлантического флота.

Приняв командование над крупнейшим военным судном США, кэптен Грант поздравил всех присутствующих с прибытием на корабль, зачитал экипажу и гостям приказ Секретаря флота, а затем обратился к ним с короткой речью, занявшей не более пяти минут. На этом церемония закончилась, и команда была передана офицерам и главным старшинам, которые развели матросов по внутренним помещениям и назначили вахты. Остаток этого дня и несколько следующих занял процесс обустройства, получения различных припасов и приёма новых членов экипажа.



**«Техас» на ходовых испытаниях,
октябрь 1913 г. Площадка
на вершине грот-мачты ещё
не смонтирована**



**У достроечной стенки верфи в
Ньюпорт Ньюс, 3 января 1914 г.**

Первые двое суток камбуз ещё не работал. По этой причине экипаж три раза в день возили на шлюпках и портовых буксирах к судну снабжения «Франклин» за едой. Из первой поездки каждый матрос возвращался на «Техас», получив вещевое довольствие, брезентовые вещмешки и спальные гамаки. 14 марта в 7:30 команда уже позвали на завтрак на борту линкора. На этот момент продовольственно-бытовые запасы достигли необходимой величины и разнообразия. На борт поступило: 1776 кг хлеба, 208 кг крекеров (галет), 11 420 кг картофеля, 644 кг брюквы (турнепса), 147 кг моркови, 1800 яиц, 131 кг бифштексов (резаной говядины), 249 кг рыбы, 727 кг масла, 136 кг гречки, 294 кг геркулеса, 136 кг ячменя, 219 кг бобов, 227 кг обыкновенной фасоли, 222 кг лимской фасоли, 181 кг кукурузной крупы, 261 кг кукурузной муки, 181 кг крахмала, 102 кг смородины, 41 кг хмеля, 27 кг дрожжей. В корабельных буфе-

тах и лавках было запасено: 3000 банок табака для трубок и сигарет, 72 трубки, 288 глиняных трубок, 228 мундштуков, 2000 пакетов сигаретной бумаги, 499 кг жевательного табака «Стар», 1500 пакетов грецкого ореха в кленовом сахаре, 504 пакета солёного арахиса, 1500 пакетов козинаки, 144 (1 гросс) бидона арахисовой пасты, 1500 пакетов шоколадных конфет, 1000 пакетов разных конфет; 240 бутылок горчицы, 1000 банок сардин, 252 банки маринованных огурчиков, 240 банок сладких корнишонов, 144 бутылки кетчупа, 144 банки талька, 144 зубные щётки, 144 упаковки зубной пасты, 144 упаковки зубного порошка, 144 пары подтяжек, 504 синих носовых платка, 36 ящиков мыла, 36 ящиков гуталина, 72 банки гуталина «Shinola», 48 коробок геля «три-в-одном» (в 1914-м уже такое было!), 1500 кусков мыла «Слоновая кость», по тысяче кусков мыла «Лава», «Спасательный круг» и «Naptha», 96 кусков мыла для бритья, 96

коробок мыльного порошка для бритья, 48 зеркал, 48 кисточек для бритья, 500 пар перчаток, 500 пар шнурков для ботинок, 500 банных полотенец, 500 банных халатов, 620 наборов спортивной одежды для тренировок, 700 карточных колод, 96 висячих замков. Это длинное перечисление неплохо иллюстрирует корабельный быт флота США начала XX века.

14 марта ревизор доставил на «Техас» 5000 долларов для выплаты жалованья команде. На следующий день, а это было воскресенье, капеллан Патрик провёл на борту первое богослужение.

Численность экипажа быстро возрастала. Новые люди тут же включались в кропотливую работу по обустройству и приведению линкора в состояние, надлежащее военному кораблю. «Техасу» повезло с командой. Значительная её часть была хорошо обученной и сработавшейся, так как перешла с додредноута «Айдахо», проданного Греции и ставшего «Лемносом».

**Экипаж линкора «Техас»,
весна 1914 г.**



Во вторник 17 марта на новом линкоре впервые подняли красный пороховой флаг и начали приём боеприпасов. Было получено 1095 запалов, 1542 кг чёрного пороха, две тысячи пыжей, столько же пробковых заглушек и 304 патрона для 47-мм салютных пушек.

Наиболее неприятным для экипажа делом была бункеровка. 19 марта в половине шестого утра буксир «Мохаук» привёл к борту линейного корабля небольшую баржу, и тяжёлая работа началась. До завтрака приняли 53 тонны угля. Подкрепившись, продолжили трудиться до половины третьего, погрузив в бункера ещё 231 т. Другая часть команды в этот день приняла на борт первые боевые снаряды: 20 главного калибра и 40 противоминного.

24.03.1914 «Техас» ушёл из Норфолка в Нью-Йорк. Там местная верфь с 26 марта приступила к установке средств управления огнём. Проверить результаты выполненной работы толком не удалось. «Техас» стали спешно готовить к переходу к берегам Мексики, где вскоре произошли известные апрельские события в Веракрусе. 12 мая экипаж линкора присутствовал на церемонии похорон моряков и морских пехотинцев, убитых при захвате этого портового города. Траурная процессия с участием президента Вильсона,

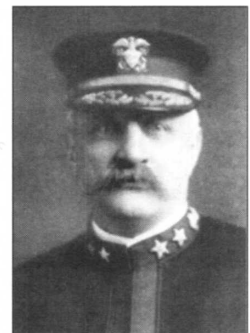
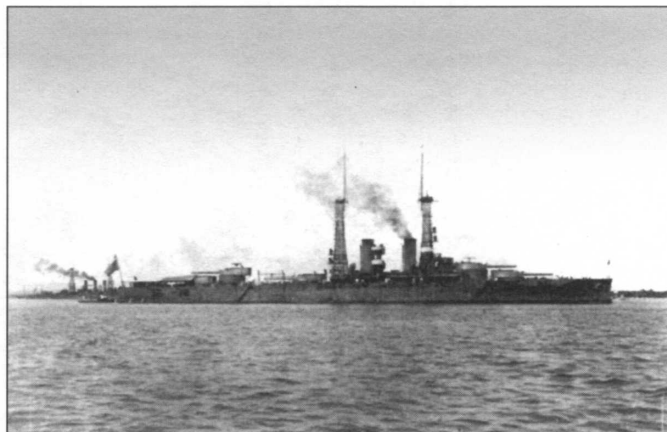
вице-президента Брайена, представителей флота и армии, других официальных лиц и 500 школьников прошествовала по Бродвею и направилась в нью-йоркский военный порт, куда были доставлены тела погибших. Караул, набранный из команды «Техаса», произвёл трехкратный салют в честь павших воинов.

Через пару дней линкор двинулся из Нью-Йорка на юг. На Хэмптон-Роуд сделали пятисуточную остановку. Затем 19 мая корабль взял курс к берегам Мексики и 23.05.1914 прибыл в Веракрус. Два месяца «Техас» нес службу в этом регионе, обеспечивая охрану и поддержку высаженного на берег десанта. Завершив свою первую мексиканскую миссию, линкор 8 августа ушёл из Веракруса и, посе-

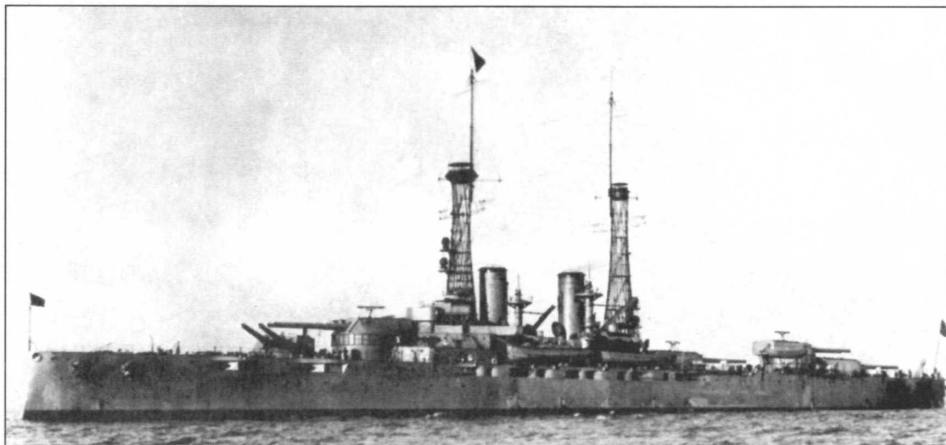
тив по дороге Кубу, 21-го прибыл в Нью-Йорк. Там на военно-морской верфи корабль оставался до 5 сентября, а затем присоединился к Атлантическому флоту.

23.09.1914 «Техас» опять двинулся в Мексиканский залив. С 1 октября по 4 ноября он снова между портами Веракрус, Тампико и Туспан. В последней из этих гаваней линкор исполнял функции стационара. Оттуда 4.11.1914 дредноут направился в круиз к южным берегам США. Линкор впервые посетил штат, имя которого носил. В Галвестоне (портовый город на одноимённом острове в трёх километрах от побережья), считавшемся морскими воротами Техаса, «свой корабль» приняли очень тепло. 7 ноября губернатор Колквитт презентовал кают-компанию

**«Техас» на рейде порта
Веракрус, 1914 г.**



**Первый командир
линкора кэптен
Алберт У. Грант**



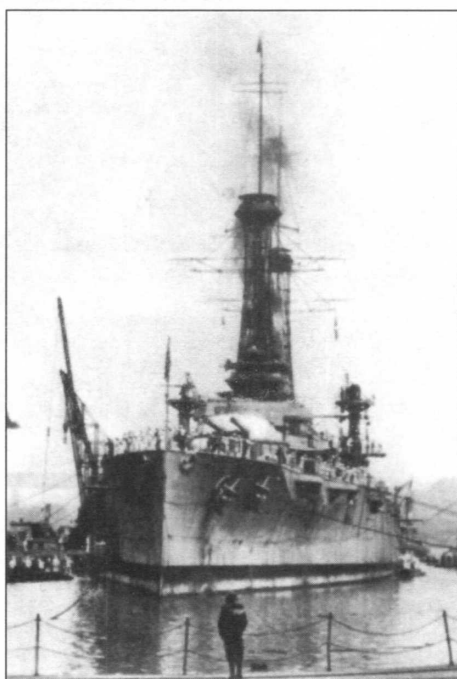
«Техас» на Хэмптонском рейде, декабрь 1916 г. На стойках кранов вместо прожекторов установлены 76-мм зенитки

линкора серебряный сервиз стоимостью 10 тысяч долларов. Команда получила в подарок от нефтяной корпорации штата (позже фирма «Тексако») первый живой талисман. Им стал медвежонок Урса. Потом таких талисманов будет ещё много. В основном собаки, иногда две-три одновременно. Перед большой модернизацией 1925—1927 годов на корабле некоторое время жил козёл Пэдди, а в начале 30-х — кошка Тесси, произведшая на борту потомство. Лишь в период Второй мировой войны животных на линкоре не было.

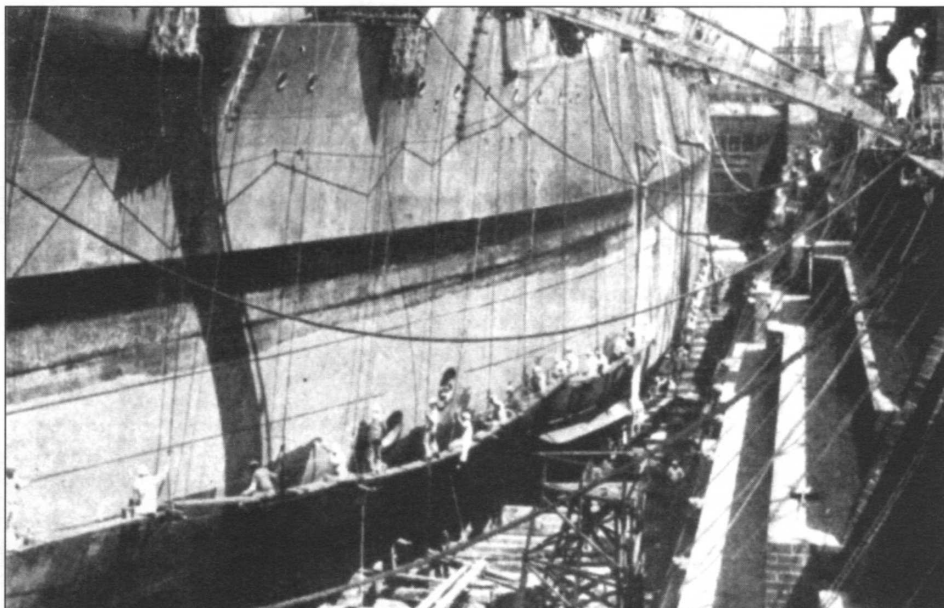
14 ноября «Техас» оставил Галвестон и направился в Тампико, куда и прибыл на следующий день. В этом мексиканском порту он находился в качестве стационара до 20 декабря, а затем ушёл в Нью-Йорк. Там с 28.12.1914 по 16.02.1915 линкор ремонтировала местная верфь. Для корабля настал, наконец, период нормальной службы мирного времени. Смена друг друга, шли своим чередом учебные плавания, индивидуальные тренировки, групповые манёвры, стрельбы и периодически мелкий ремонт. Война, полыхавшая в Европе, почти не влияла на службу и быт линкора. Как в обычное мирное время, моряки продолжали получать регулярные увольнения на берег.

Линкор базировался на восточном побережье и совершал походы к Новой Англии, на южный морской полигон у берегов Виржинии (в районе Хэмптон-Роуд) и в Чесапикский залив. Артиллеристы корабля добились хороших результатов. «Техас» периодически выигрывал призы за отличную стрельбу и по данной части считался лучшим из 14-дюймовых линкоров. Об этом писали в газетах.

Прекрасную рекламу кораблю создал случай с американо-голландским лайнером «Риндам» («Ryndam»). 26.05.1915 он столкнулся с норвежским пароходом «Йозеф Кунео» («Joseph J. Cuneo»). Дело было на мелководье — в районе банки Нэнтакет (15х3 мили) у берегов Род-Айленда. К тому же стоял плотный туман. Сигнал бедствия приняли на линкорах «Техас», «Саут Кэролайна», «Луизиана» и «Мичиган», которые находились примерно в 50 милях от места аварии. Несмотря на сложную обстановку, «Техас» и «Саут Кэролайна» на полном ходу поспешили на помощь. Все 230 пассажиров бы-



Вверху: «Техас» входит в док Бруклинской верфи после посадки на мель. Внизу: ремонт повреждённого днища в доке, конец 1917 г.



ли спасены. Затем оба линейных корабля сопровождали повреждённый лайнер до Нью-Йорка. В кают-компани «Техаса» и сейчас можно увидеть серебряную модель парусного корабля «Де Зевен Провинсен» (флагман адмирала де Рейтера в 1666—1674 гг.), подаренную монархом Нидерландов.

В 1916 году «Техас» первым из кораблей США обзавёлся 3-дюймовыми зенитными орудиями. В июле пара таких систем была установлена на крановых пилонках дредноута.

6 апреля 1917 года мирная жизнь американского флота прекратилась. Соединённые Штаты объявили войну центрально-европейским державам. В этот момент «Техас» вместе с другими линкорами находился в устье реки Йорк севернее Норфолка. Началась подготовка кораблей к походу через океан. Тем временем спешно требовалось вооружить торговые суда, поскольку германские субмарины вели неограниченную подводную войну. Из канониров линкора была сформированная команда для 6-дюймовой артиллерии транспорта «Монголия». Этим морякам «Техаса» очень скоро довелось открыть огонь по противнику. Случай представился 19 апреля в Атлантике по пути следования судна в Англию. Целью стала всплывшая на поверхность подводная лодка. Возможно, это были первые боевые залпы американского флота в ходе войны. По крайней мере, так считают в США. На нью-йоркской военной верфи 6-дюймовка «Монголии» ныне хранится, как реликвия.

Сам же линкор «Техас» прежде, чем включиться в военные действия, отправился на ремонт. 10 августа он пришёл в нью-йоркский военный порт, а с 19-го уже был на местной верфи. Работы продолжались более месяца. В это время

**«Техас» в составе эскадры
линкоров следует в Брест,
декабрь 1918 г.**

корабль лишился неудобного кормового «жала» и двух казематных орудий (№9 и №10). Эти системы пошли на вооружение транспортов, доставлявших в Европу войска и военные грузы.

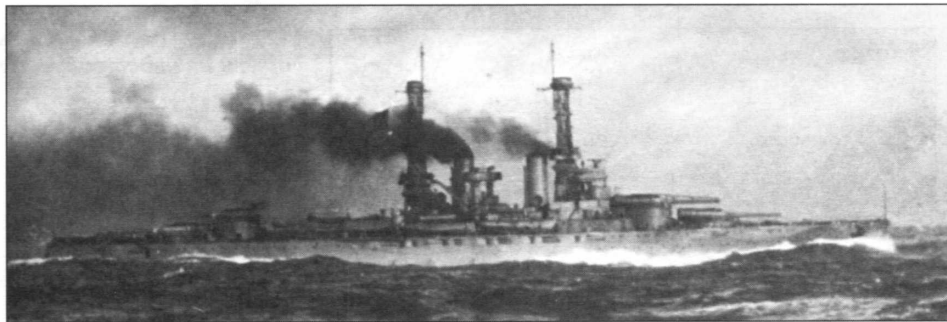
Закончив ремонт, линкор 26 сентября вышел в море и направился в Порт-Джефферсон. С наступление темноты продолжили движение без огней, опасаясь подводной угрозы. В предрассветные часы 27 сентября на мостике корабля находились его командир, кэптен Виктор Блу, и штурман командер Фрэнк Мартин. У входа в пролив Лонг-Айленд-Саунд надлежало в районе острова Блок отвернуть от побережья Род-Айленда, чтобы обойти большое минное поле. В кромешной мгле командир и штурман неверно определили момент поворота, и тяжело нагруженный корабль плотно сел на мель. На грунте оказалась большая часть корпуса — от форштевня до крановых пилонов.

Линкор имел полный запас топлива и боеприпасов. Три дня упорного труда команды по разгрузке корабля и самостоятельным попыткам сняться с мели не дали результатов. Были выгружены снаряды, уголь, все запасы, якоря и якорные цепи. На помощь прибыли проектировщики, инженеры и рабочие нью-йоркской военной верфи. Им удалось отжать компрессорами воду из ряда затопленных отсеков. Наконец, 30 сентября буксиры стащили линкор на глубокую воду. Это совершалось под крики многочисленных зевак: «Come on, Texas!». Читатель уже знает из первой части повествования, что таким образом корабль приобрёл свой «боевой клич» (девиз).

Разумеется, поход на войну откладывался. Подводная часть корпуса получила довольно серьёзные повреждения. К счастью, внутренняя стенка двойного дна осталась практически целой. Пострадала только внешняя обшивка и сами днищевые отсеки. Пришлось возвращаться на ту же нью-йоркскую верфь. А 9-я дивизия линкоров отправилась воевать без «Техаса».

Ремонт занял два месяца — с 4 октября по 5 декабря. Попутно провели небольшую перестройку. Изменилось количество и расположение прожекторов. Затем последовал месяц учебных плаваний. Был выявлен ряд неприятных обстоятельств. Очень разочаровала ограниченная боеспособность противоминной батареи даже при умеренном волнении. Кэптен Блу позже писал, что помимо главного калибра в свежую погоду могли действовать только четыре установки: надстроечные 5-дюймовки и 3-дюймовые пушки на крановых стойках. А два носовых противоминных орудия, стоявшие в офицерской кают-компании, вообще были бесполезны.

15 января в ходе манёвров экипаж «Техаса» понёс первые потери. За борт смыло трёх человек. Одного из них удалось спасти, а тела двух других моряков так и не были найдены.



После серии учений линкор ненадолго вернулся на нью-йоркскую верфь. Там были сделаны последние приготовления к переходу в европейские воды. 27 января с корабля сняли ещё две 5-дюймовки. Были демонтированы ближайшие к форштевню орудия, а их порты заделаны стальными листами. Наконец, 30 января дредноут взял курс на восток. Через 11 дней похода по штормовой Северной Атлантике его встретили три британских эскортных корабля. Следуя за ними, «Техас» 11 февраля пришёл в Скапа-Флоу и присоединился к 9-й дивизии линкоров, ставшей к этому времени 6-й эскадрой Гранд Флита.

Команда надеялась отдохнуть и «расслабиться» после тяжёлого перехода по бурному морю, ставшего серьёзным испытанием для людей и техники. Ударами волн были повреждены или разрушены несколько шлюпок. Однако отдыха не получилось. К вечеру у борта «Техаса» появился угольщик. Пришлось морякам линкора свою первую ночь в составе Гранд Флита посвятить бункеровке, продолжавшейся до 11 часов утра. Остаток дня 12 февраля ушёл на приборку. Затем экипажу была предоставлена передышка — долгожданная, хотя и очень короткая.

16 февраля в час ночи командир линкора получил приказ изгототвиться к выходу в море. Вслед за этим почти сразу же поступило дополнительное распоряжение ускорить подготовку и очистить судно от предметов, мешающих в бою («clear ship for action»). Это было связано с получением британским Адмиралтейством информации о том, что Флот Открытого моря покинул базы. Через два часа «Техас» вместе с 6-й эскадрой и британскими линкорами вышел на свою первую вылазку в Северное море.

Восход солнца застал нашего героя следующим в длинной кильватерной колонне. Но Флот Открытого моря так и не показался в виду, а предпочёл заблаговременно ретироваться, избежав встречи с превосходящими силами союзников. Зато в 21:37 соседние корабли просигналили о замеченной ими подводной лодке. Через три минуты на «Техасе» обнаружили перископ — совсем рядом, в 600—900 м впереди и слева по борту. 5-дюймовое орудие №20 открыло огонь. Как будто видели и торпеду. Корабль энергично маневрировал для уклонения от встречи нею. Это был первый контакт «Техаса» с противником. На следующий день линкор возвратился в Скапа-Флоу. Экипаж занялся пополнением запасов угля, чтобы

дредноут снова был готов выйти навстречу врагу. На британских коллег хорошее впечатление произвёл тот факт, что американский линкор был подготовлен к боевой операции спустя лишь четверо суток после трансатлантического перехода.

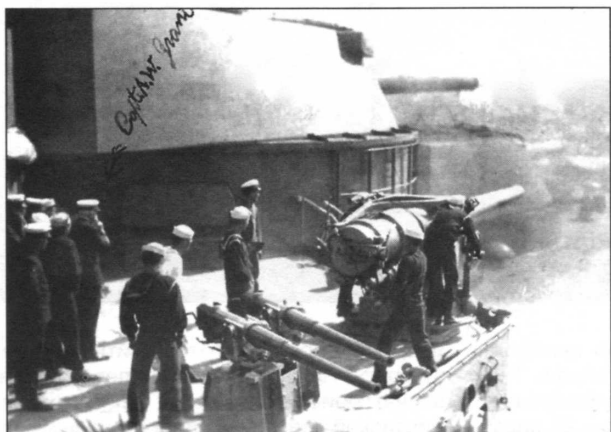
Следующие три недели прошли спокойно. «Техас» занимался боевой подготовкой. Расчёт орудий главного калибра тренировался в стрельбе на дистанциях 5—6 миль, а противоминного — 2,5—4 мили. 8 марта и 20 апреля «Техас» сопровождал два конvoja к западному побережью Норвегии. Все транспорты прибыли к месту назначения. Очередная вылазка линкора в Северное море, состоявшаяся 24—26 апреля, сулила встречу с тяжёлыми кораблями Флота Открытого моря, но, как и в прошлый раз, немцы повернули к своим базам, уйдя от столкновения с Гранд Флитом.

В период пребывания 6-й эскадры в Розайте на «Техасе» установили аэростатную станцию. Один корабль идущего в море соединения должен был буксировать баллон с наблюдателями на высоте 250—300 м. Теперь это часто делал «Техас». Впервые аэростат был поднят на нём 28 мая, когда дредноут стоял на якоре в заливе Фёрт-оф-Форт. Поначалу не хватало опыта. 11 июня аэростат линкора потерпел аварию и был потерян. Но в сентябре-октябре никаких проблем уже не возникало.

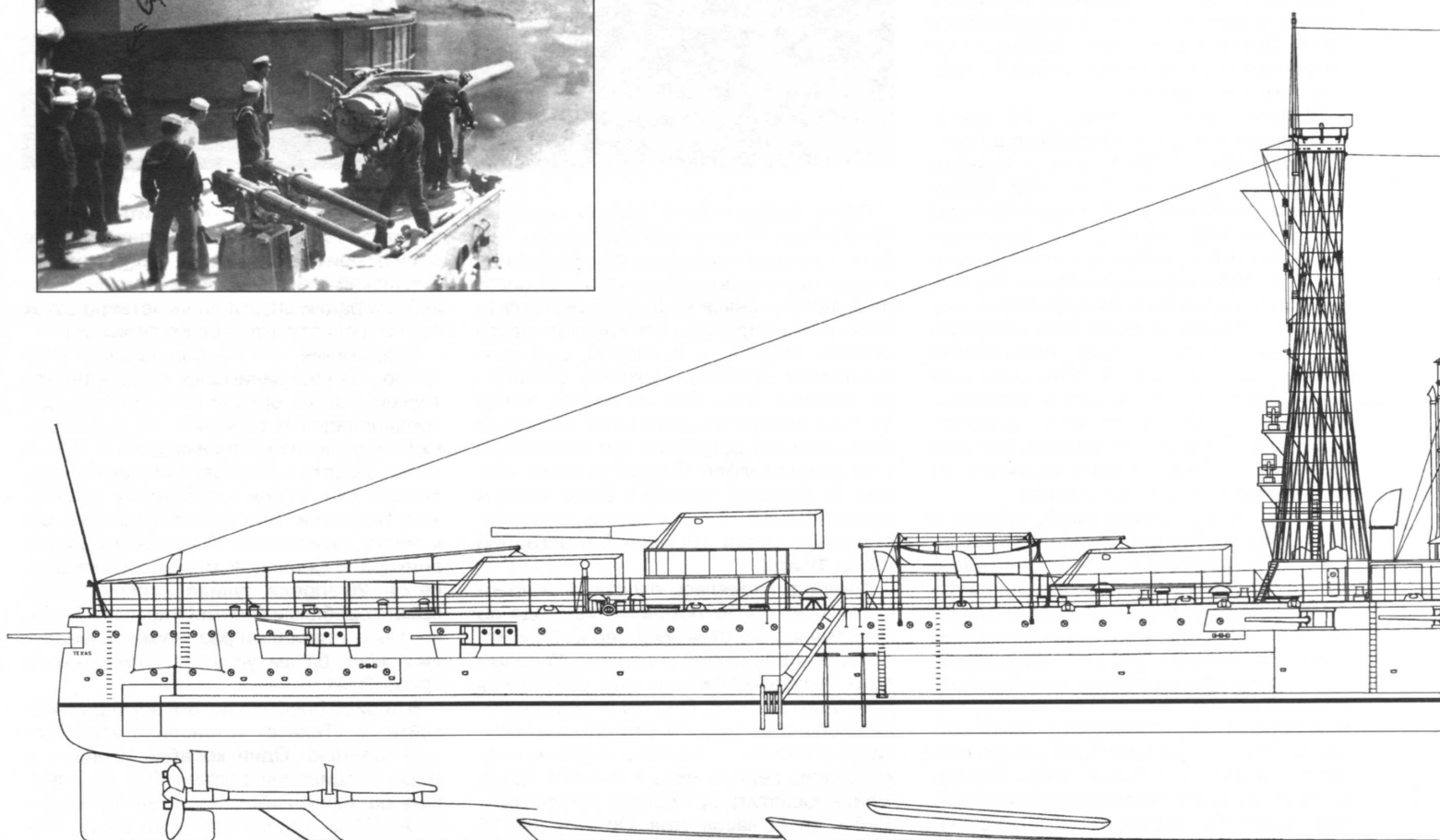
С 30 июня по 2 июля «Техас» обеспечивал прикрытие минных заградителей в ходе невиданной по своим масштабам операции по перекрытию Северного моря. В этот период произошла вторая встреча с германской субмариной. 30 июня в 16:26 её заметил и обстрелял «Вайоминг». В 17:25 перископ увидели и с «Техаса». 5-дюймовое орудие №21 открыло огонь. Два снаряда выпустила и 3-дюймовка с правого кранового пилонa. Артиллерия «Вайоминг» также стреляла по перископу.

Третья и последняя встреча с подводным противником имела место вблизи норвежского побережья в ходе конвойной операции 8—10 августа. 9.08.1918 в 6:52 наблюдатели «Арканзаса» увидели субмарину слева по борту. В 6:58 восьмое и шестое противоминные орудия «Техаса» дали по выстрелу в сторону предполагаемой цели. Затем эсминцы сопровождения сбросили глубинные бомбы. Результат их атаки остался неизвестным.

В целом служба «Техаса» не была изнурительной. Хватало времени для развлечения и прочего досуга. Корабль обзавёлся очередным талисманом в виде бульте-

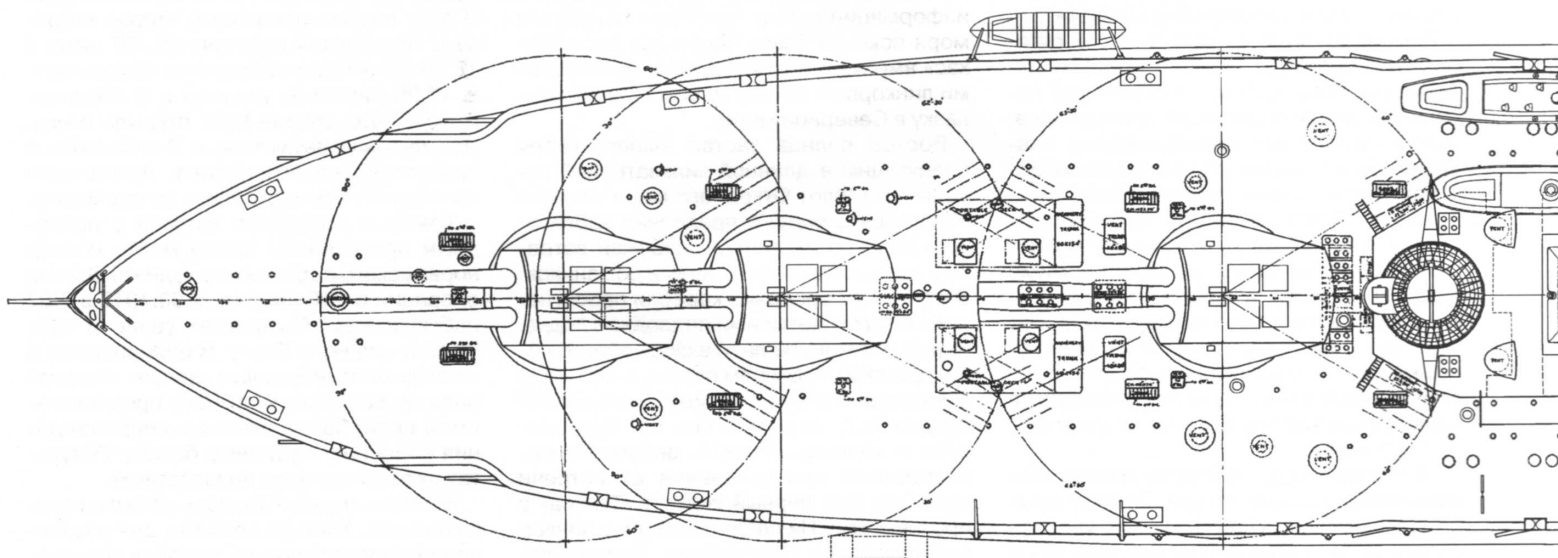


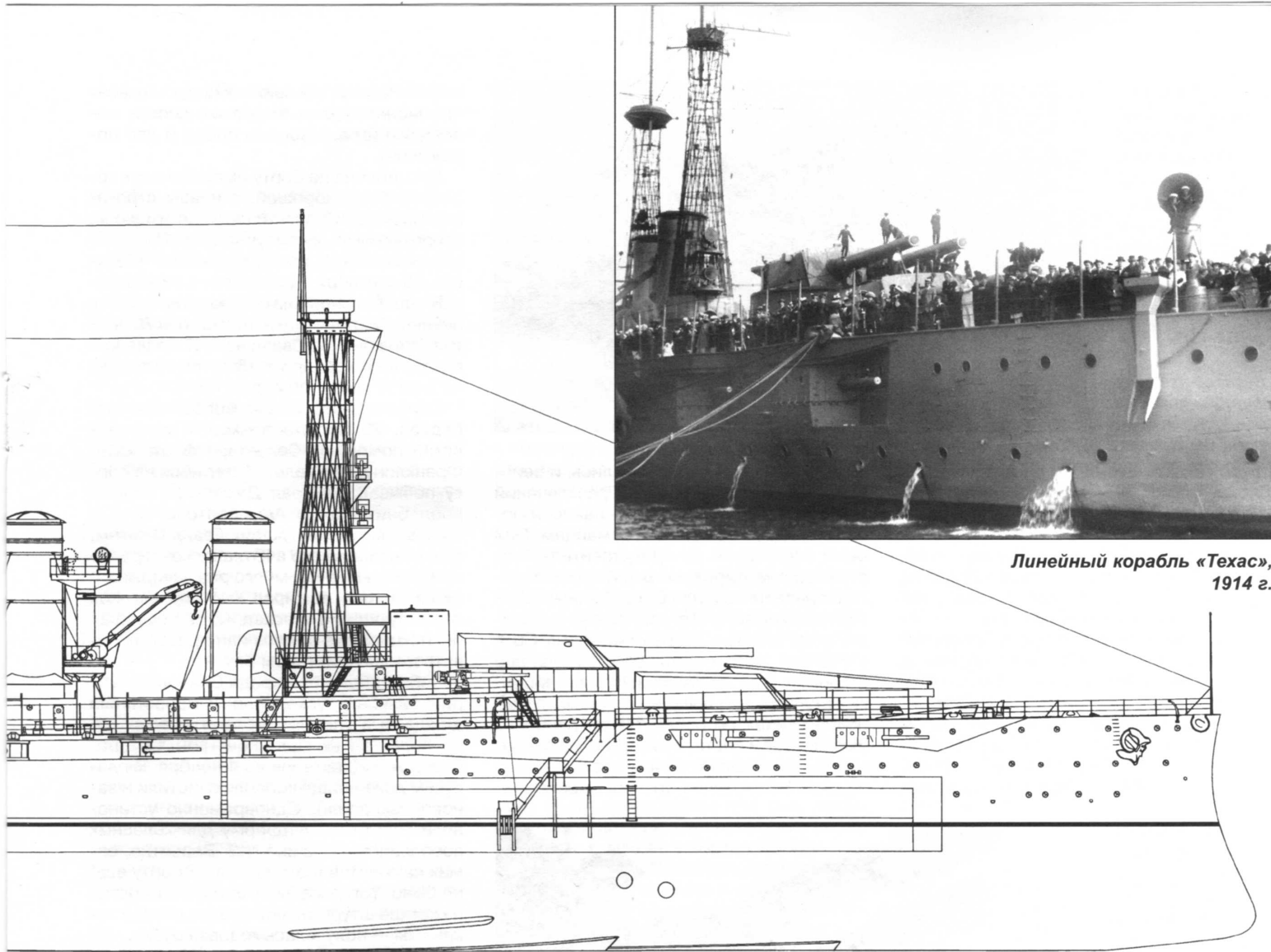
127-мм орудие Mk.8 и 47-мм салютные пушки на надстройке «Техаса», 1914 г.



Линкор «Техас», 1914 г.

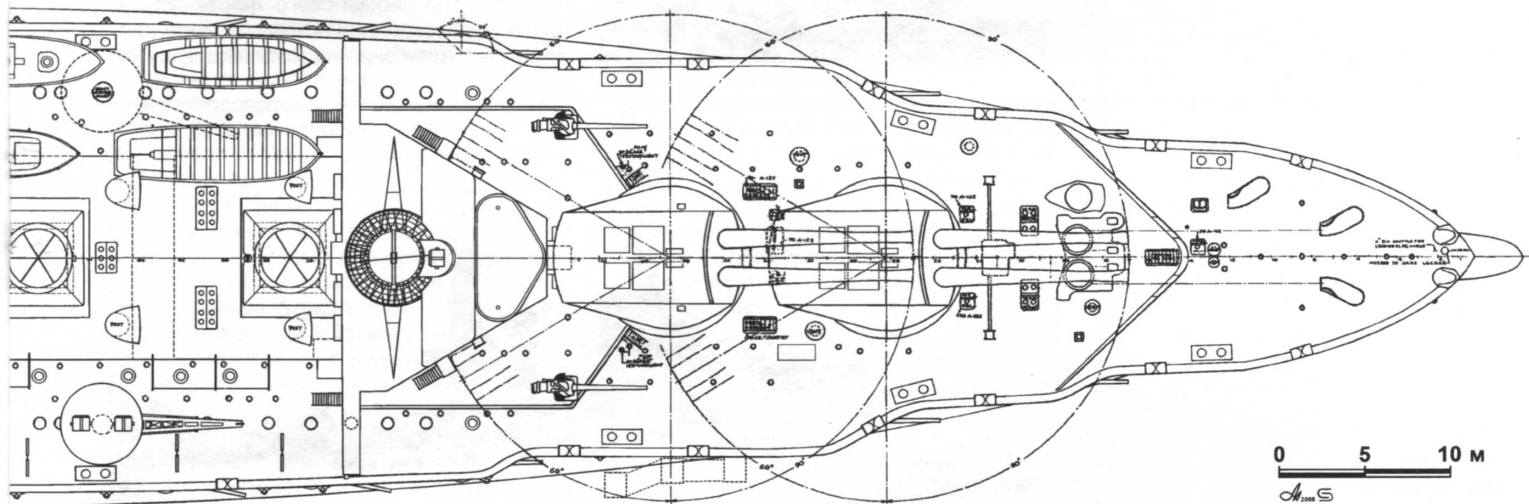
Реконструкция: С.Балакин и В.Михальчук





Линейный корабль «Техас»,
1914 г.

Шлюпки показаны только по левому борту; их расположение соответствует проектным чертежам. Следует заметить, что в действительности размещение плавсредств отличалось от проектного. Так, в первые годы службы линкоры получили 50-футовые моторные баркасы, причём на «Нью-Йорке» они находились впереди 50-футовых паровых катеров, а на «Техасе» — позади.



**Помощник
Секретаря ВМФ
и будущий
президент
Франклин
Д.Рузвельт
на борту
линкора
«Техас»,
29 августа
1918 г.**

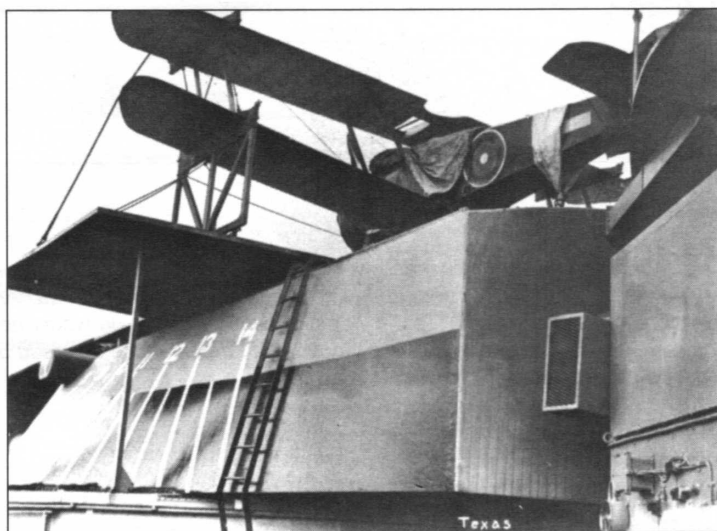


рьера Джима. Его подарил шестилетний Ллойд Адамс. Этот мальчик побывал на линкоре вместе с другими английскими детьми, потерявшими отцов на фронтах Первой мировой. Кстати, предыдущий талисман той же породы по имени Бастер, был «внесён в список дезертиров», поскольку сбежал в каком-то порту.

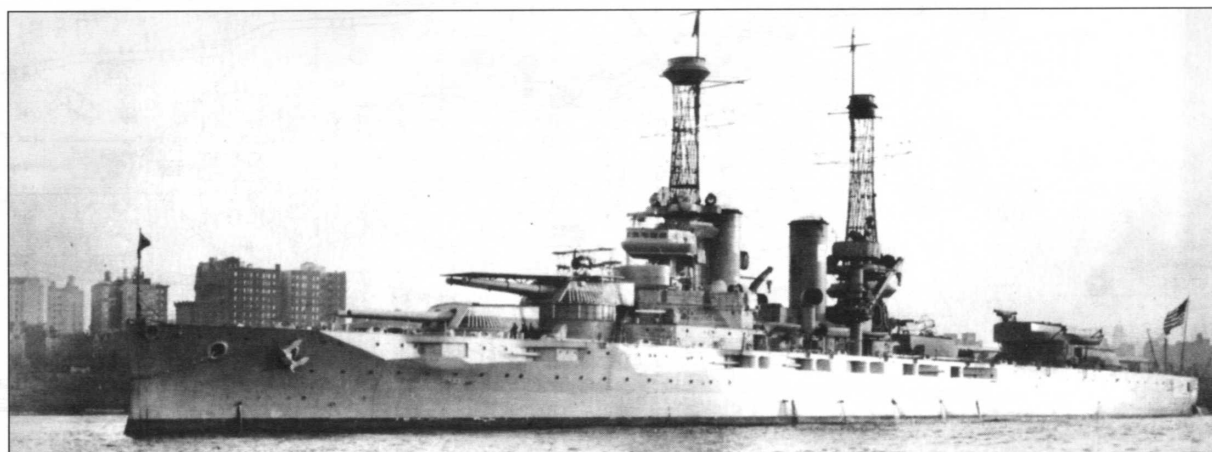
Несмотря на военное время, проводились спортивные состязания. В период пребывания в Розайте на «Техасе» сколотили неплохую бейсбольную команду. «Делавэр» был разгромлен со счётом 10:1. Затем вызов получили другие линкоры. «Техас» одержал ещё девять побед. Последним в 6-й эскадре был повержен

«Вайоминг». Игры продолжались, и бейсбол стал одним из главных развлечений в Розайте. Затем «техасцы» нанесли поражение двум армейским командам. Они были составлены из представителей частей, расквартированных в Англии. 4 июля в праздничный для Соединённых Штатов день команда «Техаса» сыграла с лондонским штабом вооружённых сил США в Европе. Матч состоялся в Шеффилде в присутствии 25 тысяч зрителей. Моряки уступили, что было не слишком обидно для экипажа корабля, так как соперник имел в своём составе пятерых профессионалов из высшей лиги и нескольких из первой. Несмотря на это поражение, ад-

**Аэроплан
Сопвич
«Кэмел»
на платформе
2-й башни
«Техаса»,
1919 г.**



**Линкор «Техас»
на реке Гудзон
в Нью-Йорке,
1919 г.**



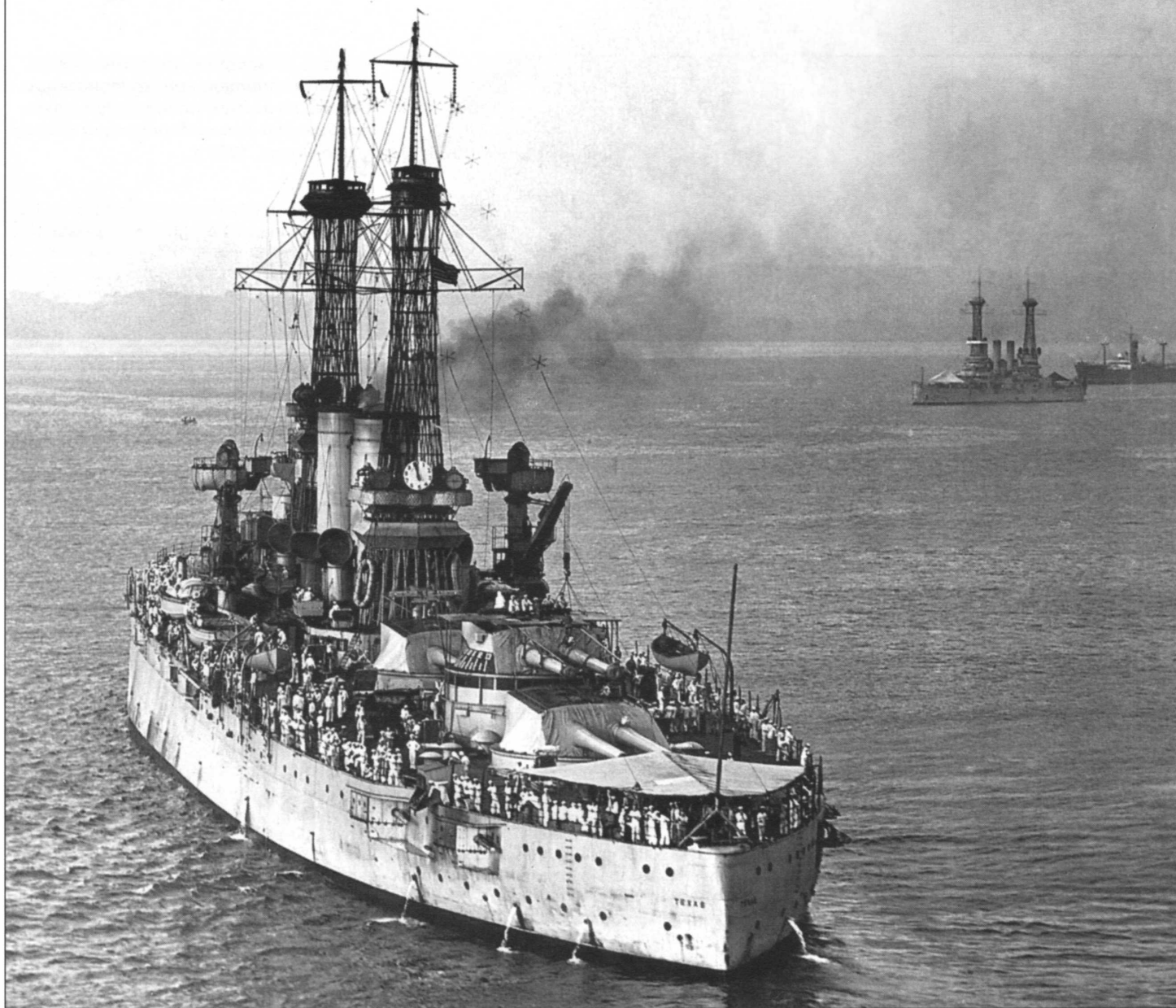
мирал Родман объявил команду «Техаса» чемпионом Гранд Флита по десяти последним играм (восемь побед и два поражения).

Дисциплина на борту американских кораблей была хорошей, а нравы строгими. Нарушений практически не имелось. Широкою огласку получил случай мелкого воровства, произошедший на «Техасе». 29 сентября один матрос взломал замок корабельной лавки и похитил 5 пачек печенья «Fig Newton», стоимостью 70 центов. Вора оштрафовали на 27,7 доллара и посадили в карцер на 15 суток с полным рационом раз в три дня.

Случались визиты высокопоставленных персон. 29 августа линкор «Техас» посетил помощник Секретаря флота США Франклин Д. Рузвельт. 7 сентября на борту побывал адмирал Джеллико, первый лорд британского Адмиралтейства, а в свое время командующий Гранд Флитом, возглавлявший его в Ютландском сражении. Ну и, конечно, много раз наведывался на «Техас» адмирал Хью Родман. Как командующий 6-й эскадры, он совершал инспекционные визиты или приезжал советоваться с кэптенем Блу.

Неблагоприятная среда Северного моря привела к ускоренному обростанию днища, и в удобный момент «Техас» отправился в Ньюкасл-апон-Тайн. Он пробыл там с 20 октября до 4 ноября. В плавучем доке днище корабля очистили и заново покрасили. Одновременно установили взлётную платформу для колёсных аэропланов на башне №2. Вероятно, самих самолётов в это время на борту ещё не было. Тогда же навигационный мостик на крыше штурманской рубки сделали закрытым — получилась ходовая рубка.

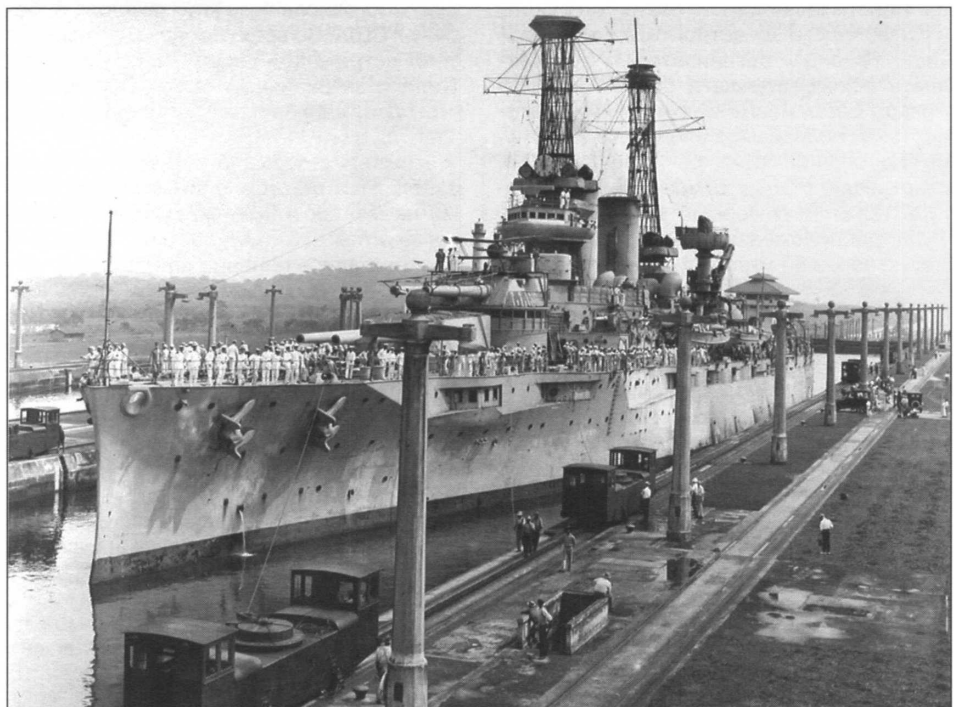
4 ноября «Техас» ушёл из Ньюкасла в Фёрт-оф-Форт. Уже повсюду циркулировали слухи о скором конце войны. Кэптен Блу старался не дать экипажу расслабиться, убеждая и заставляя своих людей быть готовыми к последнему сражению с отчаявшимся противником. Там же в заливе Фёрт-оф-Форт дредноут встретил 11 ноября, а с ним перемирие и фактический конец великой войны. Через 10 дней «Техас» и четыре других линкора США приняли участие в интернировании главных сил германского флота. Затем была торжественная встреча в море президента Вильсона, направлявшегося во

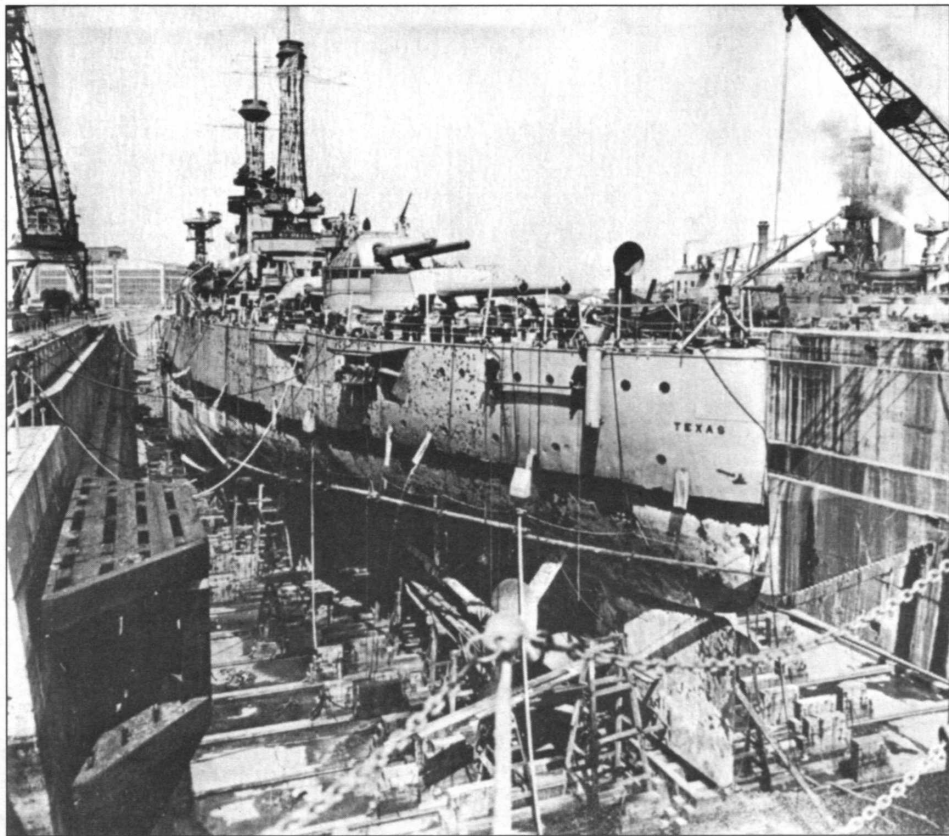


французский Брест. Оттуда 13 декабря «Техас» взял курс на Нью-Йорк. На борту линкора в этот момент находились три самолёта и пилот Эдвард О. МакДоннелл, которому вскоре предстояло опробовать взлёт с орудийной платформы. На Рождество 26 декабря «Техас» вошёл в нью-йоркскую гавань. Моряки и морские пехотинцы возвратившихся с войны кораблей как триумфаторы прошествовали через Манхеттен.

В январе следующего года после недолгого пребывания в сухом доке линейный корабль приступил к службе в составе Атлантического флота. 9 марта в заливе Гуантанамо со взлётной платформы стоящего на якоре «Техаса» поднялся в воздух истребитель Сопвич «Кэмел» под управлением лейтенанта МакДоннелла. Это был первый на флоте США старт самолёта

«Техас» следует Панамским каналом на Тихий океан, 25 июля 1919 г.
 Верхний снимок сделан на озере Гатун, нижний — в шлюзе канала





«Техас» на верфи в Норфолке перед началом капитальной модернизации. Справа на заднем плане виден также прибывший для модернизации линкор «Нью-Йорк», 1925 г.

с линкора. Всё прошло нормально. Затем, когда корабль вышел в море, с аэроплана проводилась корректировка стрельбы главного калибра. Лётчик наблюдал всплески от падения 14-дюймовых снарядов и сигнализировал о результатах. Командир линкора капитан Твайнинг был весьма доволен улучшившейся точностью стрельбы на больших дистанциях и потом горячо поддерживал распространение на флоте такой практики.

В мае «Техас» участвовал в обеспечении перелёта гидропланов через океан. Использовались самолёты Navy Curtiss (NC) молодого авиастроителя Глена Кёртиса. Главным организатором трансатлантического перелёта был командер Ричард Бёрд, позже получивший известность как полярный исследователь. Четыре гидроплана, NC-1, NC-2, NC-3 и NC-4, стартовали с военно-морской базы Роквэй (штат Нью-Йорк) 8 мая 1919 года. Суда, расположенные на маршруте примерно через 50 миль друг от друга, передавали сведения о погодных условиях и обеспечивали самолётам ориентир. Ночью для этого включались прожектора. Линкор «Техас» занимал позицию юго-западнее Азорских островов.

Преодолеть океан смогла только одна крылатая машина. «Кёртис» NC-3 совершил вынужденную посадку на воду. «Техас» принял участие в его поиске. Всё закончилось благополучно. Самолёт сам добрался до Азорских островов, пройдя по воде 35 миль. Другой гидроплан, NC-4, 27 мая успешно долетел до Лиссабона, проведя 54 часа в воздухе (средняя скорость полета 76 миль в час).

19 июля «Техас» отправился с Хэмптон-Роуд в Тихий океан. Как оказалось, почти

на пять лет. К тому времени корабль получил бортовой номер BB35, имел вторую взлётную платформу на башне №4 и только 12 противоминных орудий. Эти изменения были произведены в течение одного из посещений бруклинской верфи (4—31 января или с 19 июня по 14 июля). 25—27 июля «Техас» впервые прошёл Панамским каналом. Впоследствии линкору пришлось делать это ещё 15 раз.

Четыре с половиной года корабль провёл в тихоокеанских водах, базируясь на Сан-Педро, Сан-Диего и Сизтл. Он совершал многочисленные круизы вдоль побережья США. Во всех городах местные жители встречали «Техас» очень радушно. Были и заграничные походы. 31 января 1921 года линкор посетил чилийский порт Вальпараисо.

За время службы на западе «Техас» обзавёлся противоторпедными платформами на мачтах и шестью дополнительными зенитными 3-дюймовками. Теперь они располагались попарно на третьей и четвёртой башнях, а также в кормовой части надстройки и на стойках кранов. Число 127-мм орудий было доведено до 16. Из противоминной артиллерии не вернулись назад лишь четыре носовых пушки и неудобная кормовая. Взлётные платформы с башен сняли. Вместо них на корме появилась простенькая подъёмная стрела для гидросамолётов.

16 января 1924 года «Техас» вошёл в Панамский канал и двинулся на восток, чтобы возвратиться в Тихий океан уже в обновлённом виде. В июне-августе линкор совершил поход в Европу, имея на борту кадет военно-морской академии Аннаполиса. 5.06.1924 «Техас» вышел из Нью-Йорка и направился Англию. 18 ию-

ня линкор прибыл в курортный город Торки юго-западного графства Девоншир. Оттуда через неделю корабль ушёл во французский Брест и оставался там до 7 июля. Затем были визиты в Голландию и Гибралтар, а по дороге домой короткая остановка на Азорских островах. 18 августа линкор возвратился в Нью-Йорк.

Учения и тренировки продолжались своим размеренным чередом. В конце 1924 года в районе Гуантанамо «Техас» принял участие в манёврах разведывательного, сиречь Атлантического флота США. Он довершил расстрел линкора «Вашингтон», приговорённого «к высшей мере» одноимённым договором. В качестве учебной цели недостроенный корабль уже был повреждён бомбами и торпедами. Получив от «Техаса» шестнадцать снарядов главного калибра, он скрылся под водой.

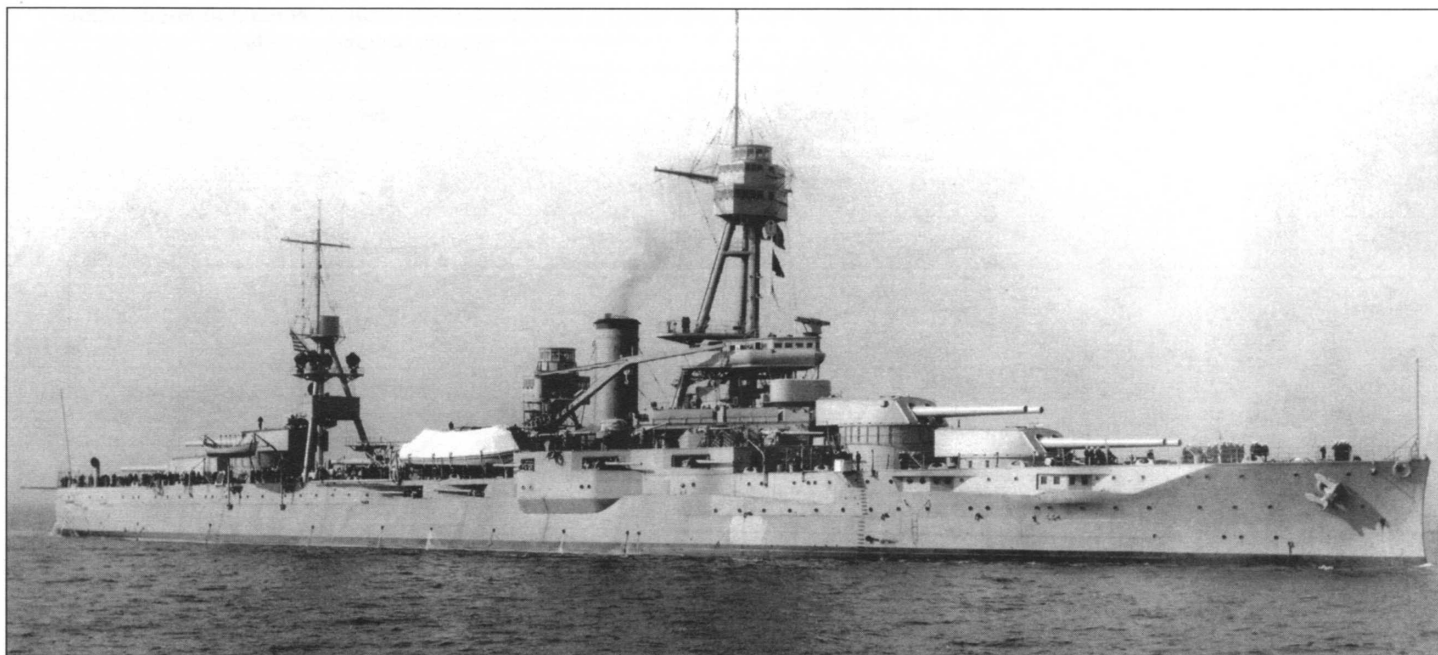
«Вашингтон» был не одинок. Многие линкоры ведущих морских держав разделили его участь или просто пошли в утиль. Для остальных наступила эпоха большой перестройки. Модернизация «Техаса» была проведена с 31.06.1925 по 31.08.1927 и обошлась казне в 3,477 миллиона долларов. В сухом доке норфолкской военной верфи корабль находился до 23 ноября 1926 года. Через три дня линкор вышел в море и приступил к серии послеремонтных испытаний, длившихся несколько недель. Затем работы завершились на плаву.

31 августа 1927 года заметно «помолодевший» линкор пришёл в Нью-Йорк. С 1 сентября он стал флагманом командующего ВМФ США адмирала Чарльза Хьюза и пребывал в этом качестве до 15.09.1931, когда его сменила модернизированная «Пенсильвания».

6.09.1927 «Техас» направился к Панамскому каналу. 13 сентября корабль уже был в тихоокеанских водах. Вскоре произошла смена командующего флотом. На короткое время высший пост ВМС США занял Генри А. Уили. Этот 60-летний адмирал считал себя техасцем, поскольку в годовалом возрасте переехал с родителями в этот штат из Алабамы.

Утром 8 ноября 1927 года все флагманы и командиры кораблей прибыли на борт «Техаса», стоявшего в Сан-Педро. Адмирал Хьюз простился с ними. Его четырёхзвёздный флаг сполз вниз под звуки орудийного салюта из 17 выстрелов. Оркестр в это время играл адмиральский марш. Новый главнокомандующий флота адмирал Уили зачитал свой первый приказ. Его флаг взвился над «Техасом» под ту же музыку и залпы. Затем офицеры с других кораблей разехались по своим судам, а Чарльз Хьюз отправился на берег.

Поздним вечером того же дня «Техас» двинулся по выходному каналу в сторону океана. Адмирал Уили вышел на бак линкора, желая проследить за действиями



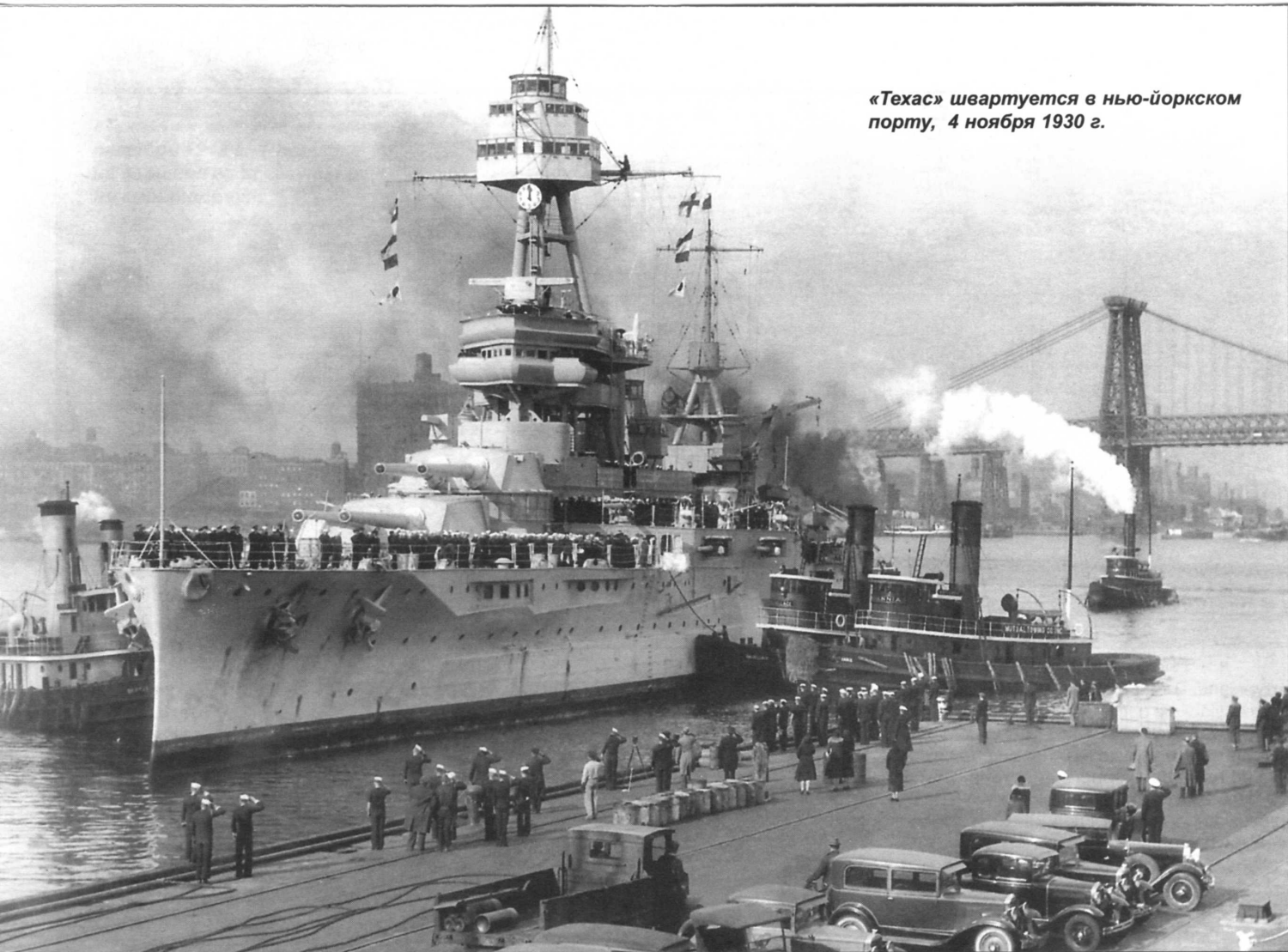
штурмана. В темноте и на незнакомом корабле главнокомандующий споткнулся и, к несчастью, угодил в палубный клюз. Отчаянно цепляясь за что только можно, он соскользнул по цепи до якорного веретена. Заместитель начальника флагманского штаба кэптен Андесон услышал крики и прибежал на помощь. Адмирала вытащили на палубу. Он поранился, сильно ушибся и вид имел самый плачевный — мундир был изодран, испачкан кровью и краской, которой накануне покрасили якорь. Первый день в новой должности явно не задался.

4 января следующего года командиром «Техас» назначили кэптана Джозефа Р. Дефриса. В том же месяце корабль отправился в Ки-Уэст, расположенный на оконечности полуострова Флорида. Там, в самом южном городе США, на борт линкора должен был подняться президент Кэлвин Кулидж с супругой. Он направлялся в Гавану для участия в панамериканском конгрессе. Президентскую свиту составляли госсекретарь Фрэнк Б. Келлог и секретарь флота Кертис Уилбер с женами, многие другие официальные лица, их помощники, агенты секретных служб и репортёры. Малые глубины у Ки-Уэст не позволили «Техасу» приблизиться к причалу. Пришлось стать на якорь в пяти милях от берега. 15 января Кулидж и его сопровождение сначала поднялись на крейсер «Мемфис», затем перешли на буксир, а с него уже на линкор. Несмотря на значительное волнение, эта катавасия обошлась без происшествий, и «Техас» отправился в недолгий поход поперёк Флоридского пролива в сторону Кубы. Крепость Моро отсалютовала президенту США, а суда в порту Гаваны дружно гудели. На борт «Техаса» прибыли кубинские сановники, встречавшие американских коллег. На следующий день панамериканский конгресс начал свою работу. Рано утром 17 января президент Кулидж отправился домой. Чтобы избежать лишних пересадок, он совершил переход на крейсере «Мемфис» в сопровождении линкора.



Линкор «Техас» после завершения модернизации, ноябрь 1926 г.
Слева:
«Техас» в Нью-Йорке. Хорошо виден флагманский мостик над ходовой рубкой, появившийся в конце 1920-х гг.

«Техас» швартуется в нью-йоркском порту, 4 ноября 1930 г.



По прибытии в Ки-Уэст «Техас» отдал главе американского государства положенный салют из 21 залпа, а затем пошёл к берегам Гаити, где проводились манёвры Атлантического флота. В Порто-Пренс местные власти оказали тёплый приём адмиралу Уили и американским офицерам. В ответ главком флота и командир линкора принимали на борту президента Гаити с группой сопровождающих его чиновников и дам. Для них были устроены танцы и чаепитие.

Затем «Техас» перешёл в залив Гуантанамо. В данном районе Атлантический флот концентрировался для проведения ежегодных манёвров и стрельб. Сам «Техас», как флагманское судно, непосредственного участия в этих и других учениях практически никогда не принимал. Он главным образом обеспечивал возможность адмиралу наблюдать за действиями других кораблей, а также инспектировать подчинённые ему соединения и базы. Это мешало боевой подготовке и нормальной службе. Всегда присутствовала некоторая напряжённость. Командиры флагманских кораблей не могли распоряжаться раскованно и свободно, думая только о деле. Они чувствовали, что из-за плеча за всеми их действиями наблюдает адмирал. Конечно, имелись и свои плюсы. В то время как другие корабли вынуждены были торчать в порту, флагманский статус давал возможность экипажу много

и часто путешествовать, видеть мир, посещать разные города и страны. В течение трёх лет «Техас» сновал между океанами, пройдя Панамским каналом восемь раз. Вот и после зимних учений в заливе Гуантанамо линкор отправился с визитом вежливости на Ямайку, принадлежавшую тогда Англии. В порту Кингстон адмирала Уили и офицеров «Техаса» тепло приняли британский губернатор Реджинальд Стуббс и командующий Северо-Атлантической эскадрой Королевского флота Уолтер Коуэн.

6 февраля 1928 года линкор оставил за кормой Ямайку и направился в Гуантанамо. Через два дня моряки «Техаса» увидели самолёт, который кружил впереди по курсу корабля, приветственно покачивая крыльями. Его пилотом был Чарльз Линдберг, совершавший свой первый рейс на Кубу. Это была не последняя встреча знаменитого лётчика с линкором.

Сделав в Гуантанамо короткую остановку, 9 февраля «Техас» поднял якорь и взял курс на Новый Орлеан. Там моряки линкора приняли участие в празднике или фестивале «Марди-Гра», заведённом ещё при французском владычестве. Экипажу это мероприятие чрезвычайно понравилось.

В феврале 1929 года во время перехода из Атлантического океана в Тихий линкор принял на борт Чарльза Линдберга. Разумеется, прославленный пилот много внимания уделил корабельной авиации.

Есть фотографии, запечатлевшие его в кабине гидроплана Vought O2U-1. Правда, неизвестно, соизволила ли знаменитость отведать «пинка в зад», стартовав с катапульты.

21 мая адмирал Уили закончил свою военную карьеру и его флаг навсегда сполз с мачты «Техаса». Новым главкомом флота США стал Уильям В. Пратт (однокашник Натана Твайнинга, бывшего командира «Техаса»). Едва приняв нового командующего, флагманский линкор отправился на плановый ежегодный ремонт. Работы выполнялись на нью-йоркской военной верфи, построившей некогда систершип «Техаса». Пребывание в ремонте затянулось почти до конца лета. И дальше линкор продолжал отставаться в портах Бостона, Ньюпорта, Бруклина и Аннаполиса. Наступали тяжёлые времена великой депрессии. Средств катастрофически не хватало.

Пребывание адмирала Пратта по посту командующего флота США продлилось недолго. До того, как этот офицер получил новое назначение, он не успел сделать многого. Да и обстановка не благоприятствовала большой активности ВМС — приходилось строжайше экономить средства. Наиболее интересное для «Техаса» событие этого периода связано с визитом в сентябре 1929 года учебной эскадры Императорского флота во главе с адмиралом Китисабуро Номура. Уильям Пратт

**«Техас» в Панамском канале во время
перехода на Восточное побережье
США, 21 июня 1937 г.**

был личным другом японского адмирала. Они свели знакомство ещё во время Первой мировой войны. Тогда Номура был помощником военно-морского атташе в Вашингтоне. Позже этот человек станет последним послом Японии в США. Исполненный желания не допустить войны между двумя странами он придет в Вашингтон в ноябре 1940 года и там встретит трагический день 7.12.1941.

Но осенью 1929-го до этого было далеко. 27 сентября адмирала Номура со штабом пригласили на борт линкора «Техас». Уильям Пратт дал прекрасный обед. Он имел в своём штате искусного кока-японца, настоящего мастера своего дела.

В январе следующего года адмирал Пратт простился с «Техасом». Он оставил свой пост и по поручению президента Герберта Гувера принял на себя важную миссию на Лондонской военно-морской конференции. 9 января новым главкомом ВМФ США стал адмирал Луис М. Налтон. Вскоре он уже командовал зимними учениями флота в Карибском море. В том же январе 1930 года «Техас» завершил очередной ремонт на нью-йоркской военной верфи и, ещё раз «надев мантию» флагмана флота США, перешёл на Тихий океан.

В апреле линкор сопровождал лайнер «Левиафан», на котором возвращалась домой делегация, представлявшая США на лондонской военно-морской конференции. Были также круизы в Карибском бассейне, на Гавайи и к островам южной Калифорнии. В достаточной мере присутствовали маневры и учения. «Техас» регулярно получал призы на ежегодных состязаниях артиллеристов, механиков и связистов. Совершенствовались системы управления, усиливалась ПВО корабля. На нём появились пулемёты калибра 12,7 мм. Были заменены новыми моделями некоторые из стволов главной артиллерии. Несмотря на период экономической депрессии, линкор достаточно много времени проводил в походах.

С февраля 1931 года по июнь 1937-го «Техас» в основном находился на Тихом океане. Сан-Диего был основной базой корабля. После вступления в строй модернизированной «Пенсильвании» наш герой был «понижен в должности» и стал флагманом 1-й дивизии линкоров.

Корабль совершал плавания вдоль западного побережья от Панамского перешейка до Пьюджет-Саунд. Ходил и на Гавайи. В 1934 году линкор на шесть месяцев перешёл в Атлантику, где пробыл с 4 апреля по 23 октября (Гуантанамо, Нью-Йорк, Бостон и др.). Шла спокойная мирная жизнь военного корабля. Он успешно состязался в стрельбе с более новыми 14-дюймовыми линкорами, завоёвы-

**«Техас» — флагманский корабль
Атлантического флота,
примерно 1938 г.**



вал призы и почётные знаки. Например, литеру «Е» (от «Effective») на башнях, отличившихся в ходе стрельб, или метлу на грот-мачте, символизировавшую чистоту морей от вероятного противника. Лето 1936 года «Техас» провёл в учебном круизе по Атлантике. На корабле проходили «оморячивание» гардемарины, принятые на борт в Аннаполисе. Сдав их на берег, линкор перешёл на Тихий океан. В дальнейшем важную миссию подготовки кадет и выпускников академии корабль выполнял всё чаще.

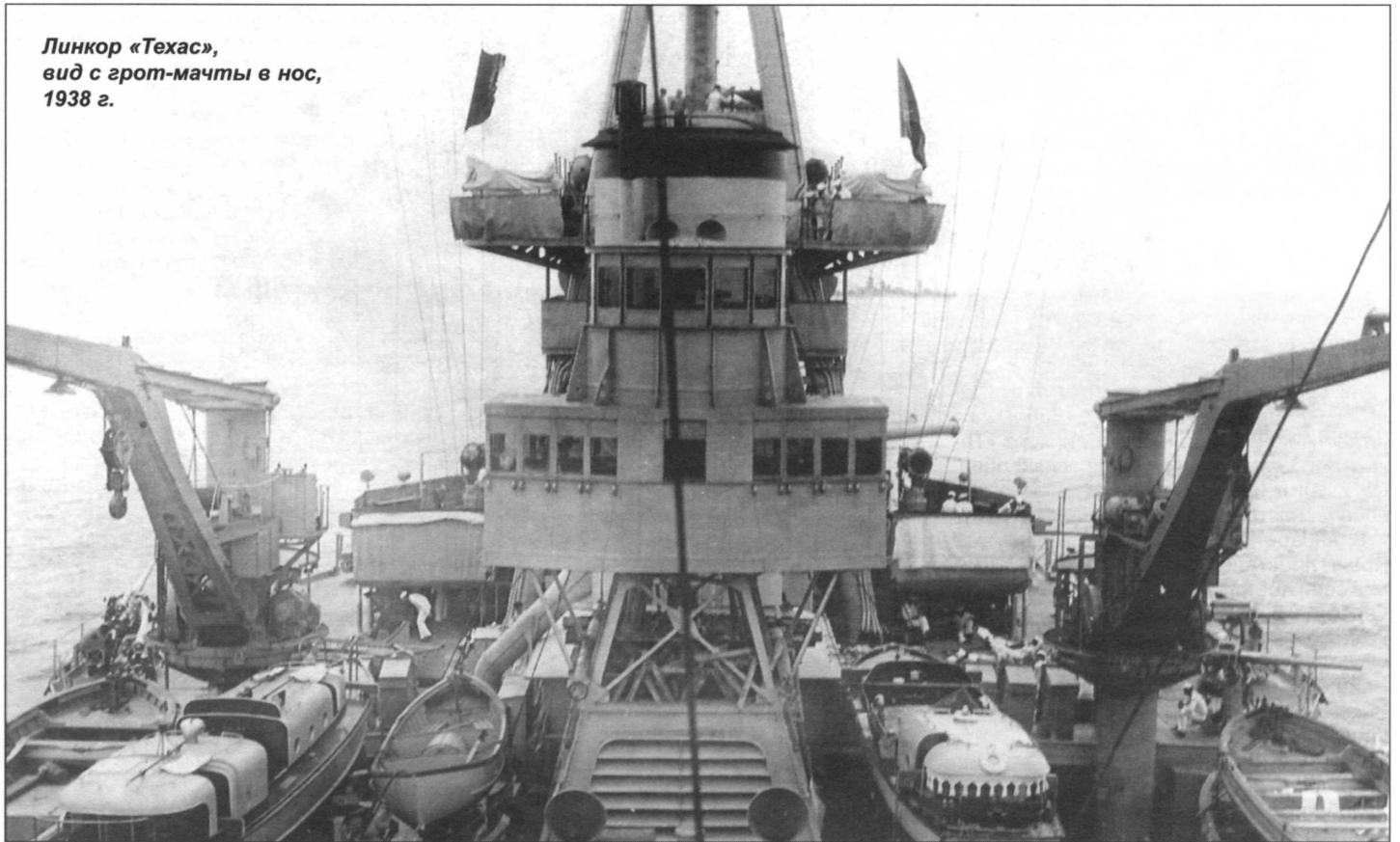
Летом 1937 года «Техас» окончательно перебазировался на восточное побережье и стал флагманом учебного отряда флота США. К тому времени политическая напряжённость в мире заметно возросла. Гонка вооружений больше не сдерживалась международными до-

говорами. Американские ВМС ускоренно модернизировались и переоснащались. «Техас» участвовал в деле подготовки кадров для флота и в испытаниях новой техники. Своим чередом шло усиление зенитной артиллерии и обновление корабельной авиации. В июле—августе 1938 года линкор совершил поход в Европу с кадетами военно-морской академии. Корабль посетил Портсмут, Копенгаген и Гавр. На рубеже 1938—1939 годов старый линкор стал флагманом Атлантической эскадры, созданной вокруг 5-й дивизии линейных кораблей (BatDiv 5). В начале 1939 года «Техас» в паре с «Нью-Йорком» испытывал бортовые РЛС. Летом — опять плавание с кадетами (восток США, Канада).

1.09.1939 началась большая война в Европе. Она резко изменила характер служ-



**Линкор «Техас»,
вид с грот-мачты в нос,
1938 г.**



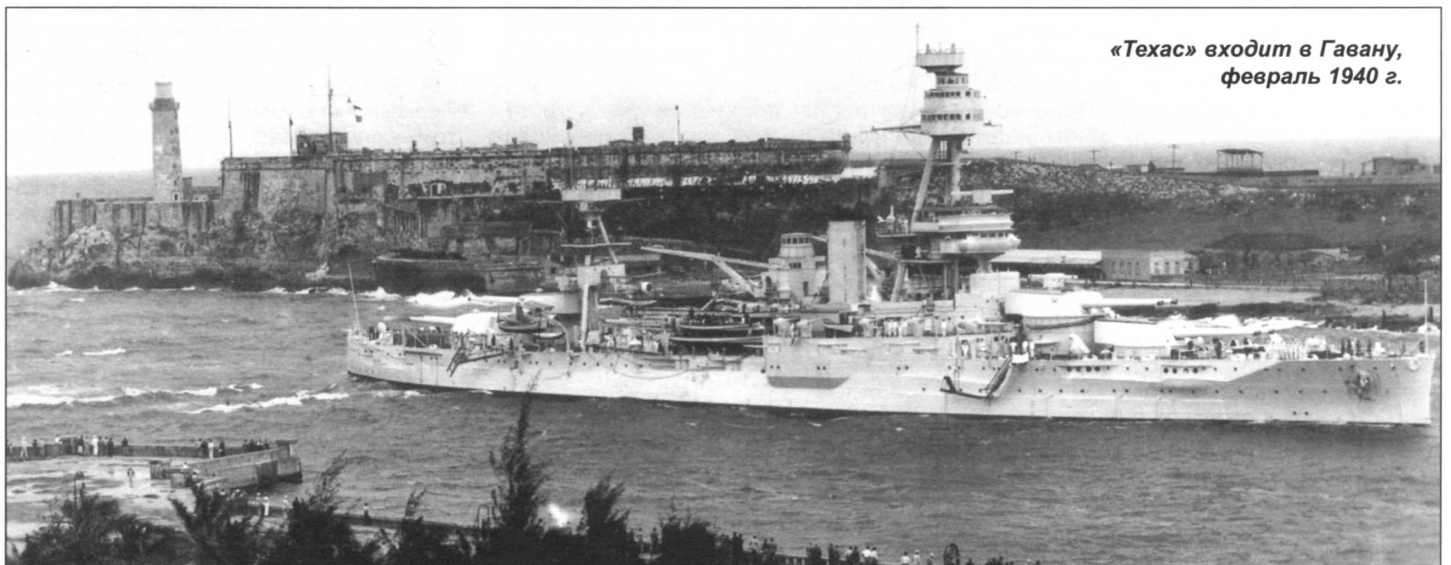
бы линкора. В ноябре «Техас» совершил первые походы в составе нейтрального патруля в Северной Атлантике. Корабль двигался противолодочным зигзагом в состоянии повышенной боеготовности.

В начале 1940 года «Техас» под командой капитана Кларенса Хинкампа участвовал в больших учениях по десантированию. Морские пехотинцы «штурмовали» пляжи пуэрториканского острова Вьекес. Линкор обеспечивал артиллерийскую поддержку десанта. Затем на борту корабля собрались высокие чины для разбора результатов учений. В том числе были Секретарь флота США Фрэнк Нокс, главком Атлантического флота Эр-

нест Кинг (флаг на «Техасе»), генерал-майор корпуса морской пехоты Холланд Смит и представители их штабов. С ними произошёл смешной инцидент. Отстоявшие вахту кочегары затеяли шутилку потасовку в душевой, расположенной на второй палубе по правому борту. Один из них, окатив товарища ковшом холодной воды, спасался бегством в одном полотенце. А тем временем высокое начальство совершало обход линкора. Вереницу возглавлял Фрэнк Нокс, а замыкал командир корабля капитан Хинкамп. И вот бежавший по коридору молодой кочегар, повернув за угол, с разбегу врезался в огромный живот секретаря флота, кото-

рый громко хрюкнул, взмахнул руками, но смог устоять на ногах. Процессия, одетая в фуражки с большими «яичницами», сурово посмотрела на остоленевшего парня и молча прошествовала далее. Никаких взысканий по этому случаю не последовало, хотя его виновник и трясся от страха несколько дней.

Остаток 1940 года «Техас» продолжал участвовать в операциях нейтрального патруля, разнообразя их учебными походами. Летом линкор провёл плавание с кадетами в Карибском бассейне. Количество учений и тренировок американских ВМС заметно возросло. Обычно они проводились в первом квартале. Но те-



**«Техас» входит в Гавану,
февраль 1940 г.**

перь флот готовился к скорой войне. В октябре-декабре «Техас» принял участие в дополнительном цикле групповых учений и стрельб в Карибском море.

1941-й стал последним мирным годом для США. 1 февраля на борту «Техаса», стоявшего у берегов Пуэрто-Рико, произошло знаменательное событие. Речь идёт об официальном создании первой дивизии корпуса морской пехоты. Её возглавил уже упоминавшийся генерал Холланд М. Смит. Две следующие дивизии получили под начало офицеры, ранее служившие в группе морских пехотинцев «Техаса». Это генерал-майоры Педро дель Валле и Оливер П. Смит.

Между маем и июлем «Техас» совершил три похода с нейтральным патрулём. Линкор сопровождал коммерческие суда до середины Атлантики, где их встречал британский эскорт. Менее чем за два месяца было пройдено в сумме 15 000 миль. То есть старый линкор почти не останавливался. Для Англии эти действия флота США являлись исключительно важными. Объём и значимость поставок по «ленд-лизу» с ходом времени неуклонно увеличивались. Возрастала и опасность для кораблей нейтрального патруля.

В один из походов «Техас» пыталась атаковать германская подводная лодка U-203. 20 июня в момент обнаружения линкор находился 800 миль юго-западнее Исландии и примерно десятью милями восточнее линии, объявленной Гитлером зоной военных действий. Ральф Муцелбург, командир U-203, опознал «Техас», однако посчитал, что тот уже передан англичанам (как старые эсминцы), и решил атаковать. В течение 16 часов лодка вела преследование, но не смогла догнать линкор. В момент прекращения погони «Техас» на 148 миль углубился в пределы военной зоны, так и не

заметив угрожавшей ему опасности. Высокая скорость и противолодочный зигзаг уберегли линкор от торпедной атаки. Однако есть и другая версия счастливого для корабля исхода событий. Возможно, Муцелбург, несмотря на всю свою экзальтированность, не решился атаковать «Техас» без санкции командования. Это был первый поход будущего подводного аса в ранге командира лодки. Скорее всего, он запросил-таки в Берлине разрешение. Ждать ответа пришлось до следующего утра, что и позволило линкору уйти.

После этих опасных плаваний последовал ремонт с постановкой в сухой док в Норфолке. С 15 октября корабль снова в строю. Он базируется в Арджентии на острове Ньюфаундленд, который в то время имел статус независимого государства. Начались осенние шторма. Типичный день линкора 11 ноября (дата окончания Первой мировой войны): раннее утро — разогрев главных двигателей; 7:03 — поднят якорь, выход в море, включена размагничивающая обмотка и спущены параваны; в течение дня — скорость 15 узлов, проверка рулевого управления от всех приводов и со всех постов; вечер — возвращение на место якорной стоянки №47, пожарные учения. И так почти ежедневно. Суровые погодные условия не прерывали процесс боевой учёбы линкора.

В четверг 20 ноября был День Благодарения. Утром капеллан Эдел провёл молебен с командой «Техаса». На берег был послан обычный патруль и партия уволенных матросов. Впрочем, развлечений у них немного. В полдень принимали боеприпасы с подошедшего к борту судна снабжения «Kilauea». Получены снаряды калибра 14, 5 и 3 дюйма, а также 28 мм. Обед праздничный — экипажу подали 300 индеек.

Во вторник 25 ноября «Техас» был поднят к переходу в США. 10:15 — приём авиационного бензина. В 12:15 на линкор доставили багаж контр-адмирала Д.М. ле Бретона, командующего линейными силами Атлантического флота. Одновременно его флаг переносится с «Арканзаса» на «Техас». В 4:45 пополудни — выход в море в компании с «Нью-Йорком». Эскорт и противолодочное охранение линкоров осуществляют эсминцы «Симс» и «Моррис». 28 ноября корабли бросили якорь в заливе Каско у Портленда, штат Мэн. На берег выслан патруль «Техаса» в составе 26 человек и партия свободных от вахты матросов. Из числа последних трое не вернулись в срок. Поздно ночью они были задержаны за скандальное поведение. Кэптен Льюис Б. Комсток (командир «Техаса» со 2 августа) незамедлительно вынес приговор — 10 суток карцера с полным рационом раз в три дня.

Там же, в заливе Каско на месте якорной стоянки №4, старый линкор и встретил 7 декабря. Опять произошла смена командующих. На «Техас» в 9:30 прибыл контр-адмирал Дж. У. Вилкоккс, сменившего временно исполнявшего обязанности командующего линейными силами Атлантического флота контр-адмирала Александра Шарпа. Последний перебрался на «Арканзас», где в 10:15 поднял свой флаг, как командир 5-й дивизии линкоров. Это был тихий день с минимумом событий. О нападении на Пёрл-Харбор и войне с Японией в бортовом журнале «Техаса» ничего не сказано. Уволенные на берег моряки линкора смотрели кино, когда сеанс был прерван для объявления этой трагической новости.

В понедельник 8 декабря в журнале линкора появилась запись: «В 14:00 получено сообщение о провозглашении Конгрессом состояния войны между Соеди-

Линкор «Техас» в камуфляжной окраске Ms.12-мод, июль 1942 г.





«Техас» с новым рисунком камуфляжной окраски Ms.12, август 1942 г.

старалась, как могла, украсить линкор. За неимением воздушных шариков из профилактического отделения медслужбы были похищены презервативы. Их надули, покрасили в зелёный и красный цвет и развесили по судну. Получилось довольно мило. Боевые части корабля устроили соревнование за наилучшим образом украшенное помещение. Выиграла морская пехота. Праздник удался. Приятным сюрпризом экипажу стали 250 мешков почты, доставленной на линкор впервые за три недели.

А война тем временем разгоралась все сильнее. Германия со своими европейскими союзниками наступала в глубине России и в Африке, бомбила Британию и топила её суда. Япония демонстрировала каскад побед на Тихом и Индийском океанах. 1942 год сулил тяжёлую борьбу.

7 января на «Техасе» развели пары и прогрели главные двигатели. В 10:45 корабль двинулся к проходу в противоторпедных заграждениях, вышел в море и взял курс на Нью-Йорк. Линкор сопровождали эсминцы «Ливермор» и «Эберли». В 11:43 пошли противолодочным зигзагом. Погода быстро портилась; в четвёртом часу дня стал валить густой снег. Видимость сократилась до 200 метров, а с наступлением темноты не превышала 100 м. В гавань Нью-Йорка линкор прибыл утром 10 января. В 9:42 он встал на якорной стоянке ВМФ в Томкинсвилле. Здесь на борт были приняты два новых гидроплана OS2U «Кингфишер» и 120 новобранцев, прибывших с учебного центра флота в Ньюпорте. Несколько следующих дней были отведены на текущий ремонт, приём снарядов, топлива и различных припасов, включая 50 тысяч долларов федерального резервного банка Нью-Йорка. 15 января развели пары во всех шести котлах и двинулись из гавани по выходному фарватеру. Предстоял поход через океан вместе с оперативным соединением TF-15. За противолодочными заграждениями линкор встретил своих полуплутков — авианосец «Уосп», тяжёлый крейсер «Куинси», войсковые транспорты «Манарго» и «Шато Тьерри», 16-й дивизион эсминцев, тральщики и малые эскортные корабли. Это соединение направлялось в Исландию. Пункт назначения, Баз-Каст, располагался в фиорде Хвалфьордюр. Переход был нелёгким и занял 10 дней. Штормовая погода, регулярные снежные шквалы, дождь и ветер стали суровым испытанием для кораблей и экипажей. При всём том нужно было постоянно всматриваться во мглу, чтобы не пропустить силуэт подводной лодки, перископ или торпедный след. Однако дошли без происшествий.

«Техас» оставался в Исландии несколько недель. Лишь 1 марта линкор в компании с эсминцами «Эрикссон» и «Эберли» покинул Хвалфьордюр и взял курс на Норфолк (Вирджиния). По пути старый корабль подвергся небывалому напору

стихий. В первый день похода волны совершенно разбили моторный вельбот, который пришлось выбросить за борт. На следующее утро такая же участь постигла ещё три шлюпки и параван правого борта. Потом Северная Атлантика слегка притихла, чтобы с новой силой наброситься на корабли 7 марта. 11.03.1942 «Техас» и его свита бросили якоря в заливе Наррагансет (штат Род-Айленд). Оттуда перешли в Норфолк. 13 марта в 16:40 линкор и эсминцы пришвартовались у пирса №4.

10 апреля в 4:30 «Техас» двинулся в очередной дальний поход. На этот раз в составе оперативного соединения TF-38. Оно направлялось к Панамскому каналу с отрядом транспортных судов («Brooklyn», «McCauley», «Formal Haut», «Fuller Heywood», «Neville», «Bellatrix», «Brostogi» и «Sommels Dyk»). В 8:00 к TF-38 присоединился конвой, вышедший из Нью-Йорка («Barnett», «Algorab», «Betelgeuse», «Almaak», «Liggett», «American Legion», «Alhena», «Elliot», «Noordam» и «Wanderer»). На транспортах, сопровождаемых «Техасом», перебрасывался 5-й полк и другие соединения 1-й дивизии корпуса морской пехоты. Их пунктом назначения был остров Гуадалканал, где ВМС США решили провести свою первую крупную десантную операцию. Конечно, это держалось в секрете. 18 апреля конвой благополучно пришёл в зону Панамского канала. «Техас» на короткое время причалил к пирсу в Колоне и вечером того же дня отправился назад.

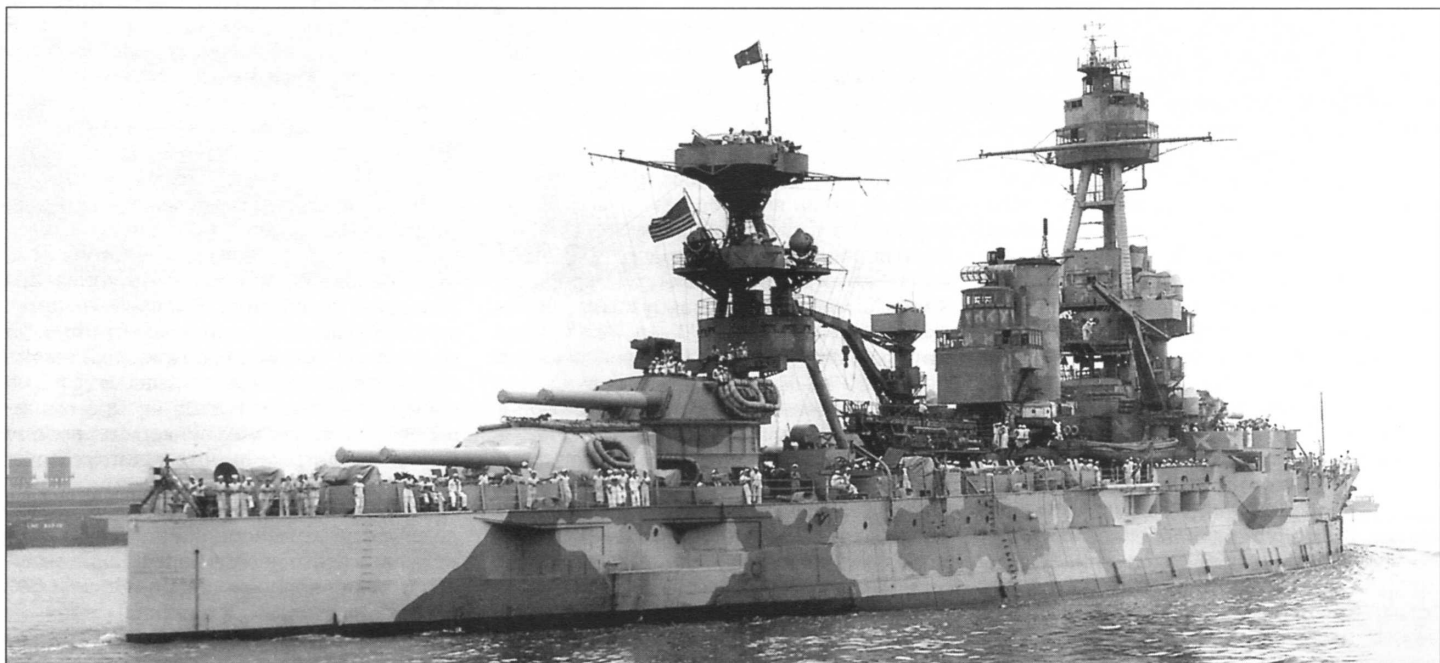
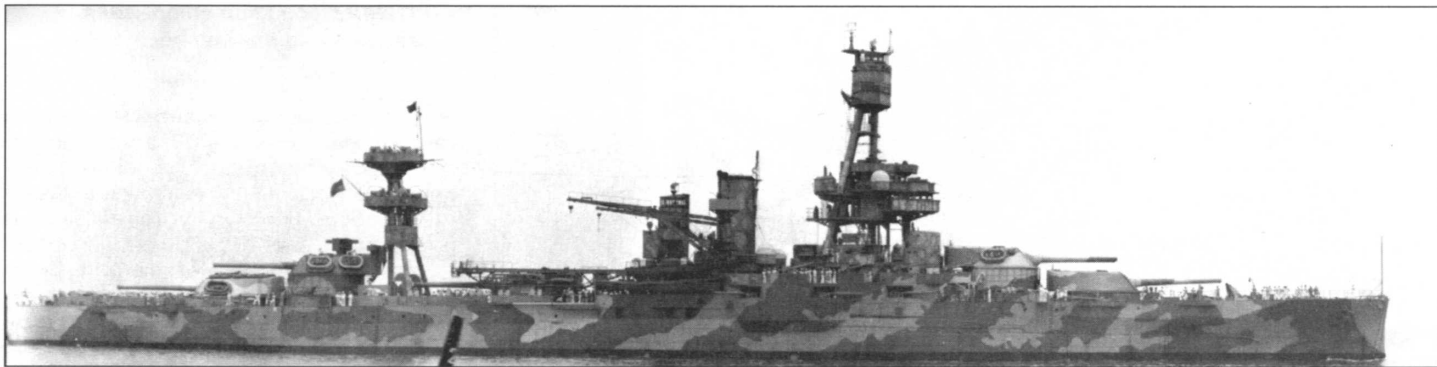
24 апреля линкор прибыл в Норфолк и встал в сухой док для текущего ремонта. Закончив его, «Техас» возглавил оперативное соединение TF-34, созданное по приказу главкома Атлантического флота для сопровождения конвоя, идущего к берегам Западной Африки. Эти суда направлялись в район Фритауна (Сьерра-Леоне). Руководство предстоящей операцией возлагалось на командира линкора капитана Комстока. 25 мая «Техас» в компании с эсминцами «Даллас» и «Ландлоу» оставил Хэмптон-Роуд и взял курс на Чарльстон (Южная Дакота), куда и прибыл вечером следующего дня. Капитан Комсток провёл на борту линкора совещание командиров кораблей сопровождения («Даллас», «Кол», «Бернаду» и «Ландлоу») и транспортов («Шато Тьерри», «Мормаксан», «Марипоза» и «Сан-Паулу»). Конвой, получивший обозначение AS-3, двинулся в путь из Чарльстона 28 мая. Через три дня корабли достигли Бермудских островов и в 8:15 утра сделали там короткую остановку для дозаправки. В 15:00 пошли дальше. В одиннадцатом часу ночи на «Далласе» произошла авария в двигательной установке. Эсминец вынужден был вернуться на Бермуды. Это было весьма некстати. «Техас» как раз получил сообщение, что на пути конвоя концентрируются германские субмарины. Следующим утром в 5:35 «Ландлоу» установил акустический контакт с подводным противником и дважды выходил на глубинное бомбометание. При этом эсминец обнаружил в воде и поднял на борт 32 членов экипажа потопленного британского судна. Следующие сутки кон-

нёнными Штатами и Японией». В 16:00 на «Техасе» приняты меры по светомаскировке. Корабль был затемнён, а зенитная и противоминная артиллерия приведена в боевую готовность. Капитан Комсток выслал в залив наблюдателей на шлюпках, чтобы следить за субмаринами, водолазами или иными подозрительными объектами. От японцев можно было ожидать всякого.

9 декабря на борту «Техаса» шло непрерывное столпотворение начальников, командиров, штабных офицеров и прочих визитёров. В час пополудни капитан Комсток собрал на корме команду, чтобы ещё раз объявить о начале войны и расставить в этой связи новые акценты для экипажа линкора. Митинг был прерван известием о приближении неопознанных самолётов. Люди разбежались по боевым постам. Два часа прошли в ожидании. Наконец, выяснилось, что тревога ложная — никаких самолётов не было.

12 декабря в 11:00 «Техас» снялся с якоря и в компании с эсминцами «Доллар» и «Гир» взял курс на базу Роджер в заливе Арджентия на Ньюфаундленде. Миновав противолодочные сети, спустили параваны. В открытом море шли противолодочным зигзагом. Командир провёл короткие артиллерийские учения. Было выпущено 24 снаряда главного калибра. Бортвой журнал «Техаса» содержит следующую запись за этот день: «Сегодня Соединённые Штаты объявили войну Германии и Италии. Роджер Е. Нельсон, лейтенант-командер флота США, штурман».

14 декабря пришли в базу. Там экипаж линкора встретил Рождество. Рядом находилась бедная рыбацкая деревушка Конвей с населением около сотни человек. Все они стали гостями «Техаса». Эти люди в большинстве своем впервые в жизни ели индейку, мороженное и прочие сладости, пили газированную воду и смотрели кино. Прибыл Санта Клаус. Дети были одарены и очарованы. Команда



вой продвигался вперёд со всеми мерами предосторожности. Сменяя друг друга, гидропланы «Техаса» вели разведку и наблюдение. 9 июня в 5:55 был установлен контакт с британскими корветами «Рок Роз» и «Вайолет», пришедшими в точку rendezvous посреди океана. Передавая транспорты под охрану Королевского флота, «Техас», «Кол», «Бернаду» и «Ландлоу» повернули на запад к Бермудам. Оттуда американские корабли взяли курс на Нью-Йорк. По пути эсминцы производили досмотр встреченных торговых судов. 19 июня «Техас» пришвартовался в нью-йоркском порту Томкинсвилль у пирса №51.

В первый день следующего месяца старший линкор вновь отправился в океан. Он был включён в соединение TF-37, которое сопровождало конвой AT-17, направляющийся к берегам Соединённого Королевства с заходом в Галифакс (Новая Шотландия). Вместе с «Техасом» шли лёгкий крейсер «Филадельфия» и эскадренный миноносец «Трайп», а также 13-й дивизион эсминцев, осуществлявший непосредственное прикрытие транспортов армии США «Монтерей», «Барри», «Аргентина» и «Сайбани». Гидросамолёты линкора и крейсера вели противолодочное патрулирование. По пути регулярно регистрировались акустические контакты с подводными лодками. Периодически плотный туман окутывал суда.

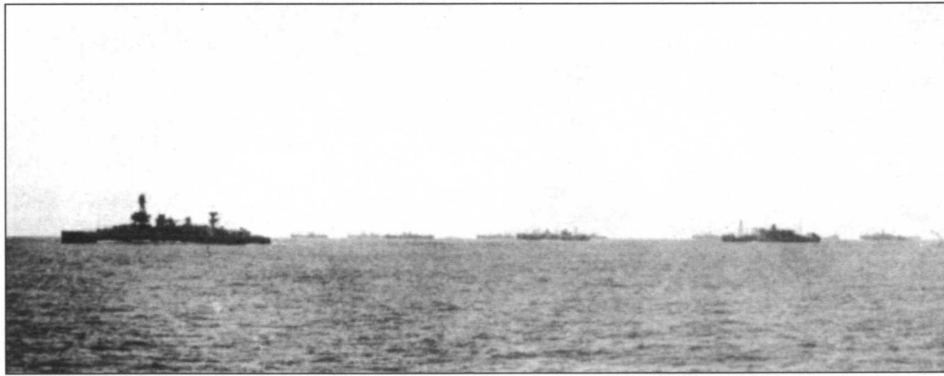
Это мешало дозаправлять эсминцы и выполнять противолодочный зигзаг. Утром 11 июля конвой был взят под охрану британскими четырёхмоторными летающими лодками «Сандерленд». В 18:45 с «Техаса» увидели берега Ирландии. На следующий день линкор вошёл в устье реки Клайд и в 7:35 встал на бочку у портового города Гринок на западе Шотландии. Потеря конвой AT-17 не понёс.

18 июля «Техас» и часть других кораблей соединения TF-37 вместе с пустыми армейскими транспортами отправились назад в США. При движении вниз по Фёрт-оф-Клайд конвой в светлое время суток охраняли британские истребители. На рассвете следующего дня густой туман не позволил далее держать над кораблями воздушный патруль. По той же причине конвой вынужденно шёл самым малым ходом. 20 июля видимость улучшилась. Это позволило кораблям увеличить скорость до 15 узлов. Противолодочный дозор вели бортовые гидропланы, периодически запускаемые линкором и крейсером. В западной части Атлантики встретили плохую погоду, частые туманы и дождевые шквалы. На подходе к Нью-Йорку видимость приблизилась к нулю. 27 июля «Техас» вынужден был стать на якорь и ждать лоцмана, чтобы перейти на стоянку Томкинсвилля.

Линкор «Техас» в американском Портсмуте (Вирджиния), 19 августа 1942 г.

На следующий день линкор отправился в Норфолк. Вечером «Техас» уже стоял в военно-морской гавани, пришвартованный у пирса №4. На линкоре провели ремонт и дооснащение. Число 20-мм автоматов увеличилось с 16 до 38 стволов, 28-мм — с 16 до 32. 10 августа на борт прибыл командующий линейными силами Атлантического флота контр-адмирал Шарп со своим штабом. Через 9 дней «Техас» перешёл на Хэмптон-Роуд для получения с военно-морской базы боеприпасов, топлива и прочего снабжения. 22 августа опять сменился командующий линейными силами. Над «Техасом» теперь развивался флаг контр-адмирала Монро Келли.

Сентябрь и октябрь были посвящены усиленной боевой подготовке. Чувствовалось приближение важных событий. В операции «Торч» линкору «Техас» предстояло участвовать под началом капитана Пфаффа. За два месяца до того, как «Факел» вспыхнул, на корабле сменилось несколько командиров. Сначала капитан Комсток был отправлен в военный госпиталь Портсмута (Вирджиния) по причине сердечного приступа. С 28 сентября «Техас»



«Техас» на фоне сил вторжения в Северную Африку, ноябрь 1942 г.

временно возглавил старпом командер Хенниган. Под его началом корабль прошёл основной цикл подготовки к операции «Торч». 3 октября на линкор прибыл новый командир — кэптен Лоуренс Уилд. Однако уже через 11 дней он угодил в тот же госпиталь с сильнейшим нервным расстройством (диагноз — невроз военного времени). Бразды правления на корабле опять взял командер Хенниган. Наконец 17 октября командиром линкора был назначен кэптен Рой Пфафф. Ему предстояло занимать это пост без малого полтора года (до 10.03.1944).

23 октября в восемь часов утра «Техас» снялся с якоря и, оставив за кормой Хэмптон-Роуд, вышел в море, где присоединился к идущему через океан конвою. Старый линкор по-прежнему оставался флагманом контр-адмирала Келли, теперь командующего северной группой TG-34.8 оперативного соединения TF-34. Кроме «Техаса» в состав TG-34.8 входили лёгкий крейсер «Саванна», эскортные авианосцы «Сэнгамон» и «Шенанго», девять эскадренных миноносцев, две подводные лодки, авиаматка, два тральщика, танкер и 8 транспортных судов с войсками, техникой и другими грузами (65 танков, 9099 солдат и офицеров 9-й пехотной дивизии бригадного генерала Лусиана Траскотта).

Эта группа концентрировалась по пути, который предстояло проделать, соблюдая строжайшие условия скрытности. Ввиду ясной погоды и лунных ночей вероятность нападения подводных лодок противника считалась весьма высокой. 24 октября один из эсминцев зафиксировал контакт с субмариной. «Техасу» вместе с остальными судами конвоя пришлось отклониться на 45 градусов от проложенного курса, чтобы избежать нежелательной встречи. Кэптен Пфафф приказал запустить два бортовых «Кингфишера» для ведения противолодочного патрулирования. 26 октября «Техас» встретился с основной группой судов оперативно-го соединения TF-34. Гидропланы линкора в противолодочном патруле больше не участвовали. Это функция перешла к самолётам эскортных авианосцев.

7 ноября, приблизившись к африканскому побережью, оперативное соединение TF-34 разделилось на группы, которые направились к своим целям. Первой свернула к югу TG-34.10 контр-адмирала Дэвидсона, в которую входил линкор «Нью-Йорк», sisterшип «Техаса». Север-

ная группа TG-34.8 некоторое время двигалась вместе с центральной TG-34.9. Их курсы разошлись в три часа пополудни. TG-34.8 направилась к Касабланке и Федале. А линкор «Техас» повёл свою группу к населённому пункту Мидия в районе Кенитры или Пор-Лиотэ (севернее Рабата). Здесь в океан впадала река Уэд-Себу. В глубине её устья на левом берегу (так же, как и деревня Мидия) находилась построенная некогда португальцами крепость Касба с маленьким французским гарнизоном. Он насчитывал 70 человек. Старая цитадель не имела военного значения, но рядом с нею французы держали основную часть своей береговой артиллерии. Они располагали шестью 138-мм морскими и двумя 75-мм полевыми орудиями. Имелись также зенитные средства. Обороняющий побережье гарнизон (марокканские стрелки, иностранный легион и морские наземные части) был небольшим, но из Пор-Лиотэ и Рабата могли прибыть подкрепления. Пожалуй, единственным плюсом выбранного американцами места высадки была бетонная набережная.

Время «Ч», то есть начало десантной операции, было назначено на четыре часа утра 8.11.1942. Корабли TG-34.8 приближались к назначенному району двумя колоннами, возглавляемыми «Техасом» и крейсером «Саванна». Авианосцы и танкер, как обычно, держались мористее. Впереди двигались тральщики и эсминец «Роу», снабжённый радаром SG. Он должен был найти подводную лодку «Шэд», патрулировавшую у берега с 4 ноября, и помочь другим кораблям и транспортам соединения сориентироваться в темноте. Долгое время эсминец не мог выполнить эту задачу. Подводную лодку обнаружили только в 23:25. Транспорты несколько отклонились от заданного места высадки. Кроме того, в их строй вклинился заблудившийся каботажный караван из 15 судов. В результате высадка началась с опозданием. В предутренней мгле обременённые тяжёлым грузом солдаты 60-го пехотного полка спускались в десантные суда по сетям, опущенным с бортов войсковых транспортов «Энтони», «Джордж Клаймер» и «Генри Т. Ален». Первые группы десантников достигли берега только в половине шестого.

Таким образом, в отличие от южной группы, в состав которой входил «Нью-Йорк», на севере дела у американцев сразу же пошли не по намеченному пла-

ну. Командующий десантными силами генерал-майор Люсиан Траскотт не верил в возможности артиллерийской поддержки с моря. Он сомневался в точности корабельного огня и хотел внезапным штурмом овладеть прибрежной полосой. По этой причине Траскотт не остался на флагманском линкоре, а перешёл на войсковой транспорт «Аллен». Кроме того, генерал надеялся, что французы вообще не станут сопротивляться, и настоял на открытии огня по батареям противника, только если они сами начнут стрелять. В результате руководство операцией было разобщено. Вместо массовой артиллерийской подготовки кораблями велся пассивный контрбатарейный огонь.

О внезапности говорить не приходилось — она была утеряна очень рано. В 5:45 с берега открыли пулемётный огонь. В половине седьмого появились самолёты с аэродрома Рабат-Сале. Через полчаса рассвело, и в дело вступила артиллерия французов. Вызванные адмиралом Келли «Уайлдкэты» очистили небо от авиации противника. При этом зенитчики «Техаса» дважды открывали огонь по своим самолётам. В 8:05 четыре машины прошли за кормой линкора по левому борту. Неопытный расчёт, участвующий в своей первой боевой операции, открыл огонь по замыкающему самолёту. К стреляющим тут же присоединились зенитные автоматы всего левого борта. Было выпущено 178 снарядов калибра 28-мм и 640 20-миллиметровых. К счастью, самолёты быстро нырнули в облака. Потерь от своего огня не было.

Второй аналогичный инцидент произошёл в 9:22. Американские самолёты вывалились из низкой облачности над самой кормой «Техаса». На линкоре опять не разобрались и стали стрелять, выпустив 118 и 460 снарядов калибра соответственно 28 и 20 мм. И на этот раз обошлось без ущерба для своей авиации. На точности огня зенитчиков «Техаса» явно сказывалось дебютное волнение, да и опыта было маловато. В дальнейшем их мастерство существенно возрастет.

В целом, несмотря на огромный перевес в силах, утренние события развивались неудачно для американцев. Сказывался тот факт, что высадка началась слишком поздно, и обороняющиеся успели к ней неплохо подготовиться. Сдаваться они не собирались. Атакующий с фронта десант натолкнулся на яростное сопротивление. Солдаты почему-то ожидали, что их будут «приветствовать оркестры». Вместо этого американцев встретили снарядами, пулями и штыками. Шесть 138-мм орудий в течение 48 часов противостояли комбинированному огню линкора, крейсера и нескольких эсминцев. В горячие моменты французские расчёты прятались в укрытия, а затем опять возобновляли стрельбу. Крейсер «Саванна» весь день вёл огонь по батарее Касбы. Но, казалось бы, приведённая к молчанию, она оживала вновь и вновь.

Генерал Тараскотт долгое время не разрешал «Техасу» стрелять по Касбе главным калибром, опасаясь близости своих войск. Лишь во втором часу пополудни заговорили 14-дюймовки линкора. Вторая и четвёртая башни развернулись на правый борт. Их стволы поползли вверх и в 13:43 изрыгнули жёлтое пламя и клубы бурого дыма. Находясь в 3700 м от берега, линкор выпустил 59 снарядов по французской батарее, расположенной на расстоянии 15 километров от корабля. Береговая группа управления огнём сообщила о накрытии цели. В 14:03 кэптен Пфафф приказал прекратить стрельбу. Пилот бортового «Кингфишера» линкора лейтенант Тёрнер передал, что в районе цели упало 20% снарядов. Он насчитал 10 воронок в расположении береговой батареи, два разрушенных командных пункта и склад. Четыре снаряда упали рядом со штабелем амуниции, но не разорвались (всего таких было около 30%). В действительности ущерб от стрельбы для противника был невелик. Дефицит фугасных снарядов и хорошее укрытие французской батареи на обратном склоне горы не позволили добиться большого эффекта.

На закате гидроплан лейтенанта Тёрнера совершил неудачную посадку на воду рядом с «Техасом». Не исключено, что самолёт мог получить повреждения от огня французов. При посадке поплавков с одного из крыльев был сорван, и «Кингфишер» перевернулся. Пилот и стрелок-радист спаслись. Их подобрал с воды тральщик «Рэйван», который вслед за тем расстрелял и потопил повреждённый гидроплан.

Трудно оценить потери французов от стрельбы линкора. Тем не менее, на рассвете 9 ноября ответный огонь 138-мм береговых орудий был заметно слабее.

Однако к тому времени в Касбу, ставшую основным узлом сопротивления, прибыло много подкреплений, и атаковать американцы не решились.

На берегу всё складывалось отвратительно. Многие группы десанта высаживались с большим отклонением от заданных пунктов. Сильный прибой с полутора-метровыми волнами мешал катерам и десантным судам доставлять от транспортов к берегу новые партии войск. Некоторые из них сели на мель далеко от назначенного места. Десантники бродили в поисках своих частей, а команды безуспешно пытались сняться с мели или бесцельно слонялись по берегу. В тёмное время вообще наблюдалась полная неразбериха. Найти конкретную часть было почти невозможно.

К тому же начали подходить французские войска из Рабата, включая танки. Однако палубная авиация и огонь корабельной артиллерии не позволили противнику организовать масштабную контратаку. Сумятица в боевых порядках десанта постепенно была преодолена. Начал сказываться колоссальный перевес сил атакующей стороны. Вступили в дело выгруженные танки и полевые орудия. А ночью 10 ноября американцам улыбнулась удача. Принёс её опять же старый гладкопалубный эсминец «Даллас». Максимально облегчённый, без мачт и почти без надстроек, он сумел подняться по реке выше Касбы и высадить штурмовой отряд. Иногда корабль почти полз по илистому дну под обстрелом противника. Утром в 7:37 «Даллас» остановился посреди реки в районе аэродрома Пор-Лиотэ. Под проливным дождём десант высадился на надувных лодках. Северным берегом Уэд-Себу подошли армей-

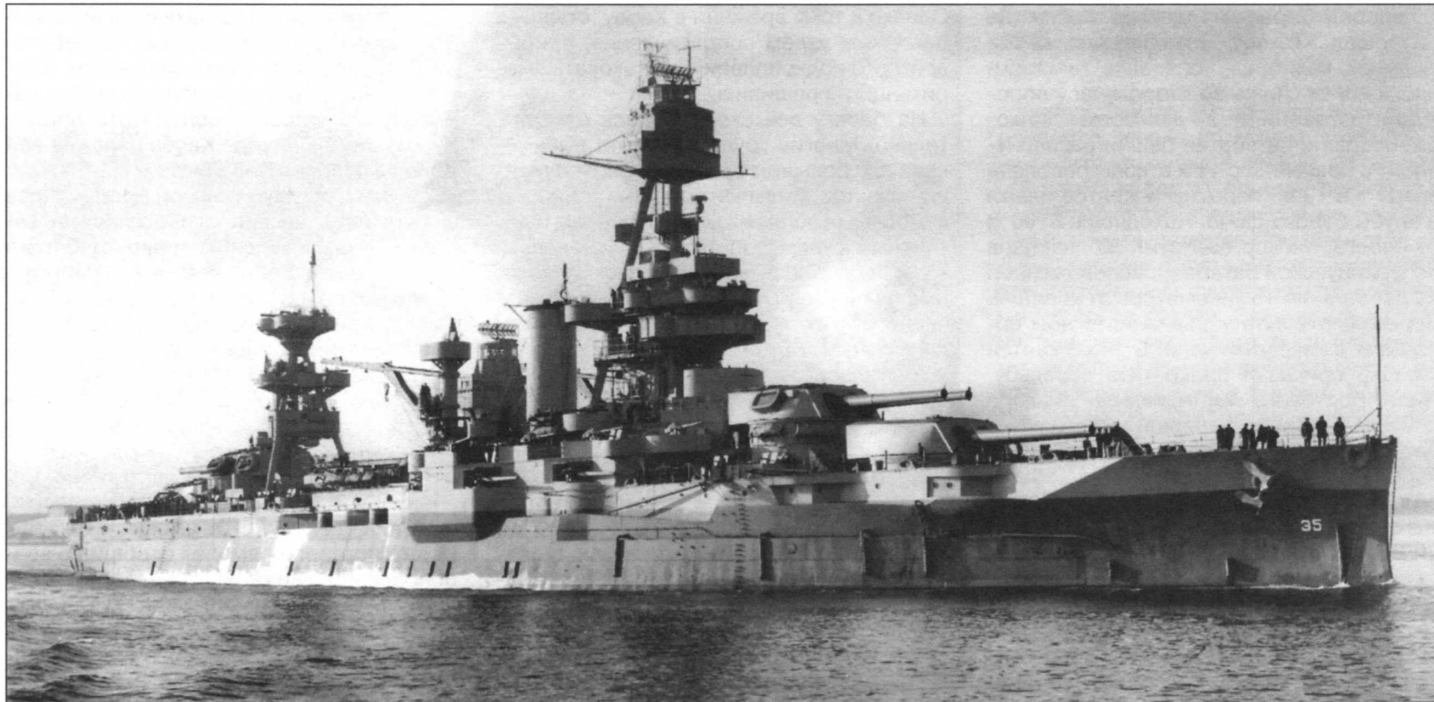
ские части. Вскоре на захваченный аэродром перелетели сухопутные истребители P-40, доставленные авианосцем «Шенанго». Полуденный прилив позволил пароходу «Контецца» последовать примеру «Далласа». Вскоре Касба пала. За ней пришла очередь Пор-Лиотэ.

На этой заключительной стадии боёв сказал своё веское слово главный калибр «Техаса». В семи милях от берега на дороге была обнаружена колонна грузовиков с солдатами, движущаяся к Пор-Лиотэ. Армейское командование потребовало артиллерийской поддержки с моря. В 8:42 вторая и четвёртая башни «Техаса» открыли огонь с 15,5 км и поддерживали его до 11:31, когда «Кингфишер» линкора доложил, что движение по дороге прекратилось. Было выпущено 160 снарядов главного калибра. Шесть выстрелов сделали 5-дюймовки «Техаса». Позже бортовой самолёт сообщил о возобновлении движения транспорта. Линкор выпустил ещё 64 снаряда ГК. Они легли более удачно. Теперь пилот сообщил о пяти прямых попаданиях в полотно дороги и разбитых автомобилях на ней. До конца дня французы больше не предпринимали попыток перебросить подкрепление этим путём.

О своих успешных действиях 10 ноября доложил эсминс Нолинсвос, командир «Кингфишера» OS2U-3 с «Техаса». Во время разведки он погнался за мотоциклом с коляской, в которой предположительно мог передвигаться кто-то из французских начальников. Снизившись до 30 метров, эсминс огнём из курсового пулемёта заставил сие транспортное средство свалиться в кювет. Вместе со стрелком-радистом они рассказали и о других своих достижениях. Ими были рас-

«Техас» в камуфляжной окраске Ms.22, март 1943 г.





стреляны грузовики и тягачи с орудиями. Когда кончились патроны в курсовом и подвижном пулемётах, пилот выпустил по врагу 18 пуль из своего автоматического пистолета «Кольт» 45-го калибра (так будет написано в газетной статье). Ответным огнём с земли гидроплану прострелили левое крыло. Повреждения оказались небольшими.

Подвигам пилотов бортовых «Кингфишеров» линкора «Техас» в ходе операции «Торч» можно подивиться, но трудно проверить достоверность их докладов. Уже упоминавшийся лейтенант Тёрнер сообщил об атаке, которую он провёл 10 ноября совместно с авианосным истребителем «Уайлдкэт», бомбардировщиком «Эвенджер» и гидропланом Кёртис SOC-3 «Сигал» (вероятно с крейсера). Объектом их нападения была колонна войск и техники, двигавшаяся к Пор-Лиотэ из Рабата. Разношерстная авиагруппа задала французам перцу. А вызванный Тёрнером на помощь лейтенант Чесли стартовал с

катапульты «Техаса» прямо с подвешенными глубинными бомбами Mark II (или одной бомбой, взрыватель которой был установлен на мгновенное срабатывание). Он также атаковал идущую из Рабата колонну, прошёл над ней, невзирая на плотный зенитный огонь, и с высоты 300 м сбросил свой груз. Отважный пилот добился прямого попадания в танк. Два соседних перевернулись от взрыва глубинной бомбы. Затем Чесли присоединился к другим самолётам, расстреливающим наземные цели пулемётным огнём с высоты буквально 15 метров (50 футов, как указано в рапорте). Им удалось взорвать один грузовик и остановить три других.

Все эти доблестные деяния красочно описал молодой репортёр «Юнайтед Пресс» Уолтер Кронкит. Он и его многочисленные собратья по перу освещали для мировой общественности ход операции «Торч». Кронкит находился на линкоре «Техас» и был под большим впечатлением от стрельбы его орудий. Радисты

корабля получили дополнительное оборудование. «Техас» стал главным центром пропаганды, постоянно передавая на французском языке обращения к обороняющимся, «Марсельезу», гимн США и другие патриотические музыкальные произведения («God Bless America», «Colonel Bogey March» и т.д.). Возглавлял эту деятельность офицер из службы военной информации. А непосредственно вёл агитацию своих соотечественников комментатор Андрэ Барюш, который сразу после времени «Ч» зачитал речи президента Рузвельта и генерала Эйзенхауэра, адресованные французам. В них много говорилось о давней дружбе и военном сотрудничестве двух наций.

10 ноября сразу после второй бомбардировки французских позиций с моря и воздуха адмирал Келли передал послание гарнизону Пор-Лиотэ, призывая его прекратить бессмысленное сопротивление. Однако французы продолжали сражаться, пока не поступило иных указаний от собственного руководства. Около полуночи французский командующий генерал Матенэ получил от адмирала Дарлана приказ о прекращении сопротивления. 11 ноября в 1:28 это решение было сообщено американцам. Утром на пляже у Мидии произошла встреча представителей командования противоборствующих сторон. Вслед за тем распоряжение о перемирии было передано на аэродром Рабат-Сале. Другие места американцы уже захватили. Пехота США спокойно проследовала через Пор-Лиотэ. Однако когда американские войска вышли в пустыню, то их опять атаковали французские танки. Бороться с ними пехотинцам было трудно, поскольку у них практически не имелось противотанковых средств. Пришлось отступить к береговой черте. Тогда опять заговорили орудия «Техаса», и французы быстро уgomонились. По правде сказать, продолжать борьбу они не очень хотели.

**На с.46 и справа: линкор «Техас»
во время одного из выходов в
Атлантику, 15 марта 1943 г.**

Партия из четырёх офицеров и 35 матросов «Техаса» во главе с лейтенантом Блэкбёрном участвовала в подъёме судов, затопленных французами, чтобы заблокировать реку, соединяющую Пор-Лиотэ с морем. Сначала эта спасательная команда до позднего вечера трудилась на небольшом голландском сухогрузе «Экспорт», сделав всё, что было возможно. Однако начавшийся ночью прилив опрокинул судно на борт. На следующий день его удалось поднять. Впоследствии «Экспорт» использовался для перевозки грузов с военных транспортов в Пор-Лиотэ. Вторым судном, которое спасла группа моряков «Техаса», был шведский пароход «Нюхорн» («Nyhorn»).

К тому времени на сцене появился более агрессивный противник — германские подводные лодки. Они нанесли чувствительные потери американским кораблям и транспортам. Реальная угроза существовала и для «Техаса». Но его миссия уже закончилась. 15 ноября линкор спешно отправился на запад через океан в компании крейсера «Саванна», авианосца «Сэнгамон», эсминцев и транспортов. Судоподъёмная команда «Техаса» не успела вернуться на борт. 17 ноября эти 39 моряков погрузились на попутный эсминец «Ливермор» и через два дня догнали в море свой линкор. По причине свежей погоды и сильного волнения воспользоваться шлюпками не представлялось возможным. Отставшие моряки перебрались на «Техас» в спасательных люльках — брезентовых сидениях, которые с помощью троса перетягивали с одного корабля на другой. Конечно, пришлось изрядно вымокнуть.

26 ноября «Техас» вместе с другими кораблями пришёл в Хэмптон-Роудс. Уже на следующий день команда получила долгожданное и вполне заслуженное увольнение на берег. Линкор проходил ремонт и обслуживание на норфолкской военной верфи до 4 января. Затем корабль возобновил сопровождение многочисленных трансатлантических конвоев. «Техас» неоднократно посещал Касабланку, Гибралтар, Шотландию и Северную Ирландию.

В июне 1943 года на бостонской военной верфи старый линкор прошёл ремонт и перестройку. На корабле установили 40 «бофорсов», заменивших 28-мм «чикагские пианино». Число «эрликонов» довели до 42.

В самом начале 1944 года «Техас» эскортировал по бурной Атлантике конвой UT-6, направлявшийся из США в Англию. Утром 3 января команда обнаружила, что борт левого борта имеет вмятины, трещины и отслоения обшивки. Через три дня пятиметровый участок в районе шпангоутов 22—26 оказался совершенно растерзанным и сорванным ударами волн. К счастью, конвой уже приближался к британским островам. 7 января линкор бросил якорь в устье реки Клайд на западе Шотландии. Как только местная



верфь наскоро подлатала повреждённый борт, «Техас» повёл к восточному побережью США обратный конвой TU-6. 23 января линкор был поставлен в сухой док бостонской военной верфи. Кроме устранения повреждений и чистки днища кораблю предстоял большой ремонт с модернизацией. С 4 по 24 февраля работы продолжались уже на плаву. На корабле появились директоры Mk.37 и Mk.51, были переделаны под новые снаряды подъём-

ники боеприпасов главного калибра, добавлено и перераспределено радиолокационное оборудование, оснащён по последнему слову техники боевой информационный центр (CIC) и сделано многое другое.

25 февраля «Техас» вышел в море для проведения послеремонтных испытаний. Через два дня линкор бросил якорь в заливе Каско (штат Мэн). В течение марта экипаж корабля тренировался и осваи-

вал новую технику. Много учений провели зенитчики всех калибров. Тренировались операторы РЛС и канониры противоминных 5-дюймовок. В пятницу 10 марта в два часа пополудни Рой Пфафф передал корабль в руки нового командира. Им стал кэптен Чарльз А. Бэйкер.

31 марта линкор «Техас» пришёл в Нью-Йорк. Здесь на борт прибыл и поднял над кораблём свой двухзвёздный флаг контр-адмирал Карлтон Ф. Брайент, командующий 5-й линейной дивизией. В неё входили оба корабля типа «Нью-Йорк», а также «Невада» и «Арканзас».

6 апреля «Техас» снова отправился в дальний путь. Он спустился по Норт-Ривер к морю, где встретился с кораблями конвоя UT-11, который шёл к Британским островам. На переходе по Северной Атлантике эсминцы сопровождения несколько раз производили глубинное бомбометание по реальной или воображаемой цели. Однажды конвой всем составом вынужден был изменить курс, чтобы обойти айсберги. На подходе к берегам Шотландии транспорты разошлись по своим портам назначения. «Техас» направился в устье реки Клайд, где и бросил якорь 16 апреля в половине четвёртого утра.

После десяти дней отдыха и стандартного технического обслуживания линкор приступил к интенсивным тренировкам. Акцент делался на обстрел береговых целей. Отрабатывалось взаимодействие со своими и английскими самолётами-корректировщиками, а также береговыми группами управления огнём, которые высаживались на шлюпках на «вражеский» берег. Корабль провёл учебные стрельбы совместно с британскими линкорами «Рэмиллис» и «Родней». На борту появилось много дополнительного радиооборудования. Армейские специалисты установили передатчики и приёмники для связи с сухопутными войсками и самолётами армии США, а также устройства для постановки помех германским планирующим бомбам (управляемым ракетам). 29 апреля наш герой в компании «Арканзаса» и «Невады» перебазировался в Белфаст. 8 мая «Техас» стал флагманом оперативной группы TG-129.2, которой командовал всё тот же контр-адмирал Брайент. Линкор продолжил курс усиленной боевой подготовки в близлежащей акватории вместе с английским крейсером «Глазго», французскими крейсерами «Жорж Лейг» и «Монкальм»,

а также линейным кораблём «Арканзас». Много стрельб и учений провели службы ПВО кораблей. Всем было ясно, что предстоит масштабное вторжение на европейский континент. Эта знаменитая операция получит название «Оверлорд».

С самого начала командование сил артиллерии решило, что насыщенность прибрежной акватории боевыми кораблями, транспортом и десантными плавсредствами в купе с огневым противодействием противника помешает использовать катапультные гидропланы. Им сложно будет сесть на воду, чтобы вернуться на свой линкор или крейсер. По этой причине 17 пилотов с «Техаса», «Невады», «Арканзаса», «Куинси», «Аугусты» и «Тускалузы» откомандировали в специально созданную эскадрилью VCS-7 для обучения пилотированию на истребителях «Спитфайр». Планировалось, что эти самолёты будут осуществлять управление корабельным огнём, прилетая с аэродромов южной Англии. Учили морских лётчиков и приёмам воздушного боя. Авиагруппа «Техаса» V05 перебазалась 1 мая на авиабазу королевских ВВС в графстве Хэмпшир. Новая эскадрилья успешно прошла курс переподготовки с 8 по 28 мая. Затем её привлекли к боевым полётам. С 6 по 26 июня, когда эскадрилья была расформирована, удалось совершить 191 вылет, при одном потерянном лётчике и самолёте. Однако не будем забегать вперёд и вернёмся в преддверие операции «Овелорд».

19 мая линкор «Техас» посетил командующий союзными экспедиционными силами Дуайт Эйзенхауэр в сопровождении контр-адмирала Алана Кирка, возглавлявшего западное оперативное соединение флота США. Экипаж был собран на корме. Заметив, что моряки линкора стоят без бушлатов, генерал Эйзенхауэр снял свой плащ и обратился к собравшимся со следующей речью: «Никакой человек не мог быть удостоен большей чести, чем я, прибыв сегодняшним утром на корабль, носящий имя моего родного штата, и получив возможность приветствовать большую дружную команду союзников, которая упорно трудилась последние 18 месяцев на европейском театре войны, а также людей, прибывших сюда впервые, чтобы принять участие в решительной атаке держав Оси в Европе. Я очень взволнован. Стоя здесь сегодня на палубе могучего корабля в присутствии его доблестно-

го экипажа, ручаюсь вам, что мощь и традиция флота США вместе с такой же силой Королевского флота дали мне большее чувство поддержки и уверенности в успехе, чем всё то, что я ощущал в течение долгих 18 месяцев. Учебники для старших офицеров рекомендуют командующим идти вниз к людям, чтобы инспектировать и вдохновлять свои войска. В моём случае всё наоборот. Я черпаю энергию и вдохновение от встечи с людьми, сражающимися на передовой, и возвращаюсь с этими чувствами за свой штабной стол. Мне бы хотелось, чтобы вы понимали. Есть много обстоятельств, накладывающих ограничения на то, что может сделать командующий. Адмирал Кирк оказал мне доверие, приведя сюда американские корабли. Я, конечно, достаточно много спорил и отчаянно убеждал его сделать это. В конце концов всё решилось. Командование может предоставить вам необходимые средства и оружие, позаботиться о подготовке, обеспечить воздушное прикрытие, а оно в предстоящей битве будет беспрецедентным в истории. Авиация позаботится об эвакуации раненых, проследит за правильной расстановкой войск и проведёт разведку целей, на которые будут наведены ваши орудия. Но, Бог свидетель, сражаетесь именно вы. Никакой генерал или иной высокопоставленный начальник не ведёт огонь, не разрушает батареи врага и не топит его корабли. Это делаете вы — люди, которые обслуживают орудия, башни, снаряды, торпеды, «бофорсы» и всё остальное. Вы те, кто выигрывает войну, прибыли сюда, чтобы сделать это. Мы всё приготовили. Теперь вы с вашей американской храбростью и упорством будете на высоте. Ваш удар сокрушит Гитлера! Вы — люди, которыми Соединённые Штаты будут гордиться. Да благословит всех нас Господь, и пусть удача будет с каждым из вас!». После речи генерал Эйзенхауэр в сопровождении адмиралов Кирка и Брайента, кэптана Бэйкера и других американских и английских офицеров обошёл линкор.

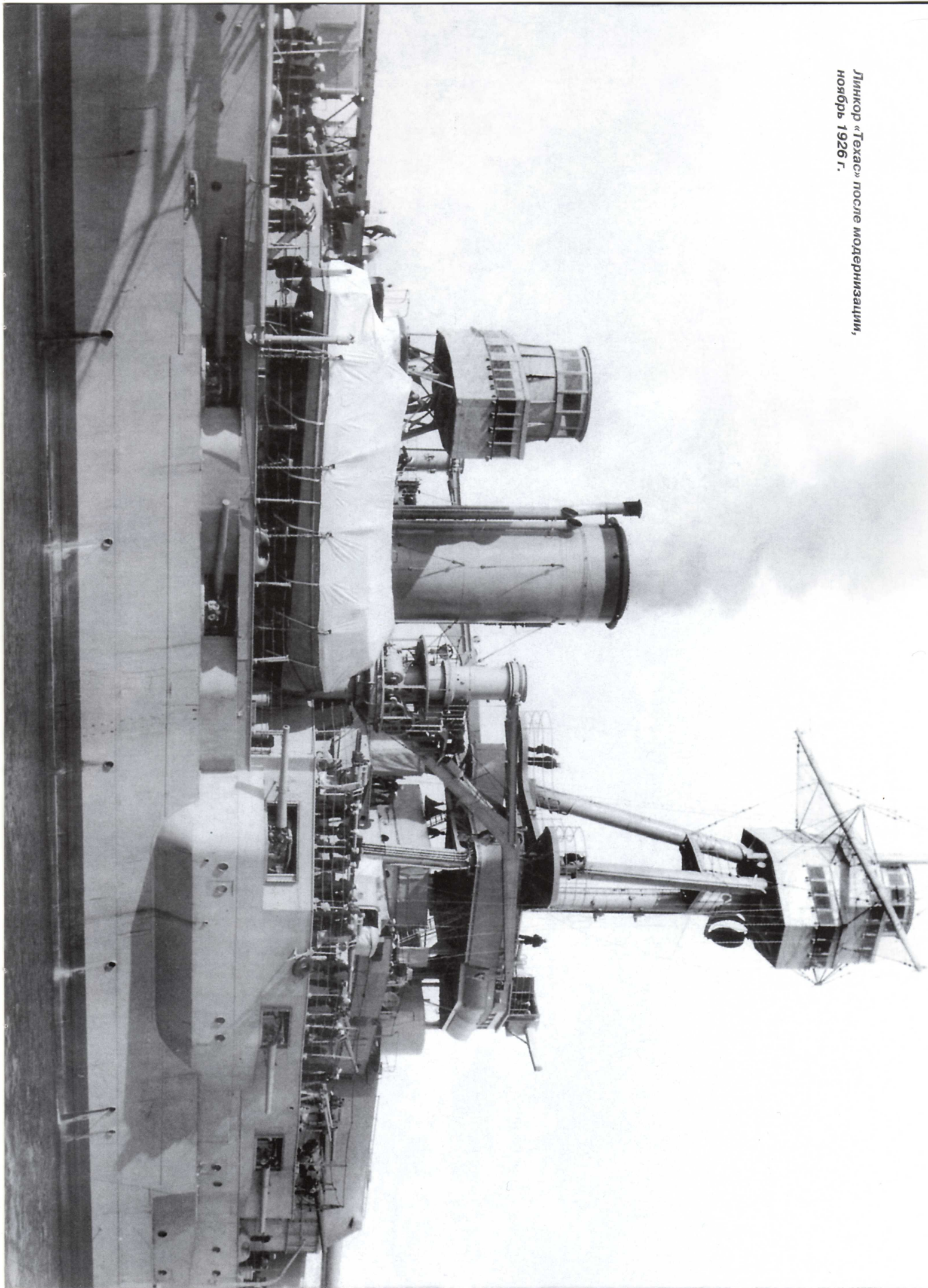
25 мая корабли группы TG-129.2 провели ночные учения, в ходе которых отрабатывались приёмы артиллерийской поддержки десанта в условиях темноты. Экипаж «Техаса» находился на боевых постах в течение десяти часов. 26 мая корабль вернулся на место якорной стоянки в районе Белфаста. Следующие пять дней команда отдыхала, получала увольнения и одновременно удаляла с линкора все лишнее или мешающее в бою. Сняли и пороховую катапульту. Как мы уже знаем, функции целеуказания и корректировки огня возлагались на самолёты сухопутного базирования.

Наконец, 31 мая кэптен Бэйкер получил приказ прекратить любой контакт с берегом («запечатать судно») и вскрыть конверты с планами операции «Нептун» (так называлась военно-морская часть операции «Оверлорд» — фактически её первая фаза). Вечером командир по внутренней



«Техас» в заливе Фёрт-оф-Клайд в Шотландии, апрель 1944 г.

Линкор «Техас» после модернизации,
ноябрь 1926 г.



Линкор «Техас» у побережья штата Мэн,
октябрь 1944 г.



радиотрансляционной сети проинформировал экипаж о том, что события, которые так долго готовились, уже происходят. Теперь пришло время пустить в ход полную боевую мощь линкора и искусство его экипажа против опытного врага, который будет отчаянно сопротивляться. Кэптен Бэйкер объявил, что корабль «запечатан» с восьми утра следующего дня, и что будут приняты все меры по сохранению секретности, включая прекращение личных контактов, почтовой связи и передачи сигналов.

Началась предварительная фаза операции «Оверлорд». Воздушная разведка постоянно передавала свежую информацию о противнике. В течение двух первых дней июня командный состав изучал карты и планы районов вторжения. С экипажами кораблей проводились инструктажи и брифинги. Все решения уже были приняты. Лишь погода могла внести коррективы в дату высадки. День «Д» был назначен на 5 июня. Местом вторжения избрали побережье залива Сены в Нормандии. Здесь противник ещё не успел достроить свой пресловутый «Атлантический вал». Готовность береговых оборонительных сооружений оценивалась невысоко — лишь около 18%. В первую очередь немцы ждали нападения у Булони, Кале и Дюнкерка, где пролив между Британией и Францией имел минимальную ширину. В этом месте «Атлантический вал» был укомплектован на 78%.

Ввиду господства союзников на море и в воздухе столь неравнопрочный подход к обороне береговой линии следует признать крупным просчётом германской стороны. Не сработало и чутьё знаменитого «лиса пустыни» фельдмаршала Роммеля, который командовал группой армий «Б», защищавшей северную Францию. Союзники успешно реализовали план широкой дезинформации противника. Был даже создан штаб ложной операции «Кавер» во главе с генералом Патеном. Он приобрёл широкую популярность по обе стороны фронта после лихих действий на Сицилии. Патон честно исполнил свою роль, рассылая из Дувра приказы и инструкции, предназначенные... исключительно германскому командованию. В результате немцы ослабили оборону на юге Франции, в Бретани, Норвегии и Дании. За счёт этого севернее Сены, а так же непосредственно у Булони и Кале было сконцентрировано более 20 дивизий Вермахта. Такой расклад сил обороняющейся стороны вполне устраивал союзников. Их морской десант будет высажен не там, где его ждал противник, а в Нормандии на нескольких отрезках 80-километрового побережья, простиравшегося от восточного берега полуострова Котантен до устья реки Орн. Здесь у немцев имелось лишь три дивизии, защищавшие всё пространство от Шербурга до Гавра (150 км).

Западный сектор высадки входил в сферу ответственности американского командования (первая армия генерал-лейтенанта Омара Брэдли и западное оперативное соединение контр-адмирала Алана Кирка). Он состоял из двух участ-



Дуайт Эйзенхауэр (слева) во время визита на линкор «Техас», 19 мая 1944 г.

ков, получивших название «Юта» и «Омаха». Их отделял друг от друга Карантанский эстуарий с примыкавшим с востока скалистым отрезком берега. За участком «Омаха» располагался английский сектор высадки.

В Сенском заливе мощные береговые батареи противник имел только на флангах — в Гавре (3 орудия 380 мм) и Шербуре (4х240 мм и 8х150 мм). Побережье между этими двумя портами прикрывалось артиллерией малого и среднего калибра (в основном полевой и зенитной 75-мм и 88-мм). Разведка упоминала о наличии огневых точек на основе башен старых французских танков. А всего союзники насчитали два десятка батарей противника по большей части 6-дюймового калибра, что не соответствовало действительности. На самом деле германской артиллерии было меньше. Кроме того, имелось некоторое количество фальшивых батарей. На них стояли макеты, имитирующие орудия и умышленно замаскированные лишь в той мере, какая делала их доступными для обнаружения с воздуха. В итоге союзники, например, полагали, что между участками «Юта» и «Омаха» на мысе Пуант-дю-Ок находится дальнобойная батарея из шести стволов калибром 170 мм. Эти орудия, установленные на крутых утёсах, господствовали над окружающей местностью и акваторией. Они могли бы остановить высадку на обоих участках американского сектора.

3 июня в два часа ночи «Техас» снялся с якоря и покинул Белфаст вместе с другими кораблями артподдержки десанта западной тактической группы. Огибая южное побережье Англии, соединение направилось к Нормандии. Параллельным курсом с американцами двигались линкоры «Уорспайт», «Рэмиллис» и другие британские корабли. Погода была плохой. В Ирландском море штормило. Дальше — не многим лучше. Возникали сомнения относительно возможности десантных судов эффективно действовать при таком волнении. 4 июня около семи утра кэптен Бэйкер получил сообщение, что день «Д» откладывается на 24 часа (т.е. высадка переносится с 5 на 6 июня). В течение этих суток «Техас» дважды менял курс на 180 градусов, рассчитывая оказаться в условленный мо-

мент в назначенном месте. Ждали и другие суда. Солдаты, находящиеся на войсковых транспортах и десантных судах, начали страдать от морской болезни.

В полдень 5 июня «Техас» находился в Ла-Манше в районе Плимута вместе с группой TG-129.2, которой предстояло обеспечивать артиллерийскую поддержку десанта на участке «Омаха». Экипаж линкора видел величайшую в истории пятитысячную армаду разнообразных судов, идущих к берегам Нормандии. Над ними плыли аэростаты заграждения, а выше располагался плотный зонтик союзной авиации. Около 22:50 команда «Техаса» заняла места по боевому расписанию. Вскоре после этого линкор вошёл в большое минное поле, выставленное немцами и недавно протрапленное кораблями союзников. В этом районе было тесно. «Техасу» пришлось маневрировать, чтобы разойтись с группами десантных плавсредств. Им было тяжело бороться с волнами и приливным течением. Одно среднее десантное судно LCM протаранило левый борт линкора у форштевня. Это напоминало столкновение жука с ветровым стеклом автомобиля. К счастью для LCM удар был скользким, и всё обошлось.

Вскоре после полуночи на войсковых транспортах десантников позвали на традиционный перед высадкой завтрак — бифштекс, яйца и кофе. Пошли те, кто не слишком страдал от морской болезни и нашёл в себе силы оторваться ото сна. Многие ели последний раз в жизни. Затем прозвучала команда занять места в десантных судах. Начался день «Д». В предраассветной мгле солдаты, обременённые тяжёлым снаряжением, спускались по десантным сетям в свои скорлупки, которые, заполнившись взводом или несколькими взводами, отходили от морских транспортов и кружили поблизости, борясь с течением и прыгая на крутых волнах. Клубы дизельных выхлопов, холодный ветер, брызги и усиленная тряска привели к тому, что многие быстро освобились от недавно съеденного завтрака. Когда все десантные суда были загружены, их отряды двинулись к берегу, чтобы приткнуться к нему в 6:30 (время «Ч») при максимальном отливе.

Участок «Омаха» представлял собой пляж длиной в семь километров и шириной 100—150 м. Дальше от уреза воды начинались крутые осыпи или скалистые утёсы высотой 35—50 м, прорезанные в нескольких местах неширокими проходами, за которыми располагались населённые пункты. Несмотря на все стратегические просчёты немцев, их оборона оказалась достаточно эффективной. Рельеф местности был не в пользу сил вторжения.

Линкор «Техас», крейсер «Глазго», несколько американских и британских эсминцев обеспечивали артиллерийскую подготовку в западной части участка «Омаха», примыкавшей с правого фланга к маленькому городку Виервиль. За ним в шести километрах выдавался в море скалистый мыс Пуант-дю-Ок, где, как уже знает читатель, предполагалось наличие самой мощной батареи противника на всём побережье. Опасаясь её огня, американские войсковые транспорты не подходили к берегу ближе, чем на 19 км. Вкупе с волнением это создало огромные трудности для десантных плавсредств.

6.06.1944 в 5:50 «Техас» находился в 11 км от берега. В этот момент («Ч» минус 40 минут) кэптен Бэйкер отдал приказ: «Сигнал открытия огня!». Горнист, стоявший на мостике рядом с командиром, включил кнопку 1МС общекорабельной селекторной связи, смочил губы и прижал к ним трубу... Вслед за звуками горна, разнёсшимися по отсекам линкора, взревели все десять 14-дюймовых орудий. Залп был дан по цели №1 — батарее на мысе Пуант-дю-Ок. 5-дюймовки линкора «обрабатывали» прибрежную полосу. Самолёт-корректировщик «Спитфайр» кружил в небе, наблюдая результаты корабельного огня. Пилот радовался, что стрельба ведётся удачно. 14-дюймовые снаряды откалывали большие куски скал и создавали в грунте огромные воронки. В районе цели всё было в пыли и дыму. До 6:24 линкор выпустил 255 снарядов главного калибра (155 фугасных и 100 бронебойных).

Немецкая батарея не отвечала, что не удивительно. Её не оказалось на «своём» месте. Позже моряки «Техаса» увидят, как по верёвкам и лестницам будет карабкаться на 40-метровые утёсы штурмовая группа, осыпаемая сверху градом пуль и ручных гранат. После бомбардировки с «Техаса» командование пошлёт рейнджеров на мыс Пуант-дю-Ок, чтобы гарантированно вывести из игры столь опасно расположенную батарею. А защитить её, по выражению кого-то из американских штабных офицеров, смогли бы и «три старухи со швабрами». Многие сложат голову, стремясь быстрее нейтрализовать «орудия», сделанные из телеграфных столбов.

Впрочем, жертв будет много на всём берегу «Омаха». Здесь в отличие от других участков высадки, войска вторжения ожидало по-настоящему кровавое утро. Из 2500 американцев, убитых в течение 6 июня, около двух тысяч пришлось на «Омаху». К сложному рельефу местности добавились и другие причины. Из-за низкой облачности самолёты союзников не смогли нанести точный удар. Боясь угодить по десантным судам, шедшая с моря авиаци-

онная армада на 30 секунд задержала залповый сброс своего груза. Как следствие, основная часть бомб упала в глубине немецкой обороны, не нанеся ущерба огневым средствам и живой силе на переднем крае. Сказались также ошибки десантных плавсредств при движении от мест стоянки до участков высадки, потерянное из-за этого время, перепутанные береговые ориентиры и сильный прибой, мешавший доставке артиллерии.

В половине седьмого, через час после малой воды, вереницы катеров, десантных и танко-десантных судов и барж приблизились к берегу «Омаха». Солдаты были изнурены качкой, холодом, брызгами от высоких волн, дизельной гарью, запахом рвоты и ударной волной, производимой залпами орудий «Техаса». Десантники всей душой стремились к твёрдой земле, невзирая на встречу с любым противником, который их мог там ожидать. Линкор также подошёл ближе и бросил якорь в 9 км от берега. В 6:26 корабль открыл огонь по дотам противника в окрестностях Виервиля. Было выпущено 11 бронебойных снарядов. Артиллерийский налёт длился 20 минут.

Утром 6 июня «Техас» ещё несколько раз открывал огонь главным калибром по требованию высадившихся войск: в 7:42 (выпущено 17 APC-снарядов), 8:10 (26 HC-снарядов), 10:33 (40 HC-снарядов) и в 11:17 (26 HC-снарядов). Целями были полевые батареи, доты, живая сила и техника противника. Стрельба корректировалась с воздуха. Самолёты сообщили, что все цели уничтожены. Тем не менее, у десанта дела шли плохо. С возвышенных береговых позиций, из дотов и зданий Виервиля немцы вели шквальный огонь. На пляже солдаты гибли сотнями. К полудню истекавшие кровью войска так и не смогли оторваться от узкой береговой полосы. Положение могла спасти только артиллерия флота.

Так и получилось. На кораблях услышали по радио взволнованный голос адмирала Брайента: «К ним, ребята! Подойдите вплотную. Они устраивают ад парням на берегу! Мы не должны этого позволить. Остановите их!». Вслед за тем эсминцы практически вошли в полосу прибой и развили максимальный огонь. В 12:23 «Техас» приблизился к самому берегу. Его орудия били по немецким огневым точкам при нулевом угле возвышения. В 13:13 линкор встал на якорь менее чем в трёх километрах от церкви Виервиля. Её шпиль был срезан 14-дюймовым снарядом. Эффективно действовала и средняя артиллерия «Техаса». Старые пятидюймовки стреляли очень точно.

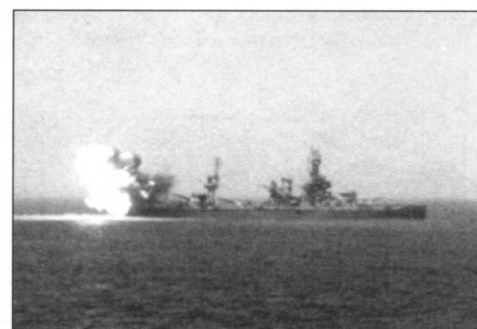
На пляже «Омаха» среди пехотинцев 29-й дивизии, заплативших этим утром высокую цену своими жизнями, находился Эрнест Хемингуэй. Вот, что он потом напишет («Voyage to Victory», Colliers, 22.07.1944): «Те из наших солдат, кто не был доведён до восковой серости морской болезнью, смотрели на «Техас» с удивлением и счастьем. Под своими стальными шлемами они напоминали средневековых воинов, на помощь которым прибыл странный и невероятный исполин».

Пляж «Омаха» выжил. Постепенно огонь противника стал ослабевать. В условленный момент корабли прекратили стрельбу по окрестностям Виервиля, и в дело вступила инженерная служба. С помощью бульдозеров на дороге, ведущей к этому населённому пункту, был создан защитный вал из грунта, под прикрытием которого могли перемещаться десантники. Во втором часу пополудни небольшие штурмовые отряды сумели продвинуться в глубины берега. К полуночи плацдарм был расширен до полутора километров от береговой черты.

Всю вторую половину дня 5-дюймовки линкора периодически уничтожали отдельные огневые точки — доты, вкопанные танки, пулемётные гнёзда и позиции снайперов. Всего «Техас» выпустил 6 июня 445 снарядов главного калибра (279 фугасных и 166 бронебойных) и 253 среднего. Старый корабль прекратил огонь только в 21:09, когда стало темнеть. Двадцать минут спустя уже в сумерках появилась немецкая авиация. Но успеха она не имела. Несколько самолётов было сбито без участия зенитчиков «Техаса». Чтобы не демаскировать себя, кэптен Бэйкер приказал открывать огонь, только если воздушный противник окажется в километре от корабля. Сам линкор не подвергался атакам вражеской авиации. Однако в него угодило несколько американских зенитных снарядов. К счастью они не причинили ущерба. Много раз в течение ночи и рано утром радисты «Техаса» забивали помехами управляющие сигналы для немецких планирующих бомб. Две из них упали в море недалеко от линкора, а одна угодила в эсминец «Мередит», который на следующий день затонул.

Утро 7 июня началось с оказания помощи рейнджерам, штурмовавшим Пуант-дю-Ок. Они понесли большие потери, но, в конце концов, добились успеха. С «Техаса» им доставили продовольствие, воду, медикаменты и патроны для стрелкового оружия. Линкор принял 41 раненого и тело убитого десантника. Кроме того, на «Техас» перевезли 27 пленных (20 немцев, включая одного офицера, четырёх итальянцев и трёх французов). Потом их передали на судно LTS для отправки в Англию. Всем раненым медслужба «Техаса» оказала квалифицированную помощь. На борту скончался лишь один десантник, имевший смертельное ранение в живот. Несколько плавающих трупов и фрагментов тел было подобрано с воды. До 21:10 линкор время от времени оказывал огневую поддержку войскам, хотя и не так интенсивно, как накануне. Всего было выпущено 119 фугасных снарядов главного калибра.

8 июня снова началось с постановки радиопомех планирующим бомбам. Это было глубокой ночью. В 1:43 «Техас» открыл огонь по вражескому самолёту, летевшему на высоте 150—200 м. Немец быстро ретировался, возможно, получив повреждение. В 8:10 линкор начал стрельбу главным калибром и периодически возобновлял её до 14:04, когда связь с самолётом-корректировщиком была потеряна. Всего за день «Техас» выпустил 32 фугасных и 74 бронебойных снаряда главного калибра.



Вверху: «Техас» ведёт огонь по немецким позициям в Нормандии

Слева: на мостике линкора во время бомбардировки берега (слева направо): американский журналист С.Карнес, контр-адмирал К.Брайент, артиллерийский офицер 1-й лейтенант У.Джеймс и командир корабля кэптен Ч.Бэйкер, 6 июня 1944 г.

К этому времени вполне ясно обозначился общий успех союзного десанта. Германское командование не смогло разобраться в ситуации и реализовать имеющиеся возможности. В первые дни высадки оно упорно отказывалось перебрасывать подкрепления в Нормандию, считая действия союзников в этом районе отвлекающей или вспомогательной операцией.

9 июня в половине седьмого утра кэптен Бэйкер получил приказ идти в Англию. В одиннадцатом часу вечера того же дня «Техас» пришвартовался в гавани Плимута. Корабль пополнил боезапас. Провели также устранение мелких повреждений в надстройках, причинённых дульными газами собственных орудий. 11 июля линкор вернулся к участку «Омаха», но в течение следующих двух дней огня по берегу не открывал. Бои шли уже слишком далеко. Однако немецкая авиация и флот предпринимали попытки прервать доставку войск и грузов к плацдармам, захваченным в предыдущие дни. Линкор ущерба не имел. Но досталось находившимся рядом с ним кораблям. 12 июня был торпедирован и чуть не затонул эсминец «Нельсон». Спустя два дня планирующая бомба едва не угодила во французский крейсер «Монкальм», стоявший на якоре в километре от «Техаса».

15 июня главный калибр линкора загворил вновь. Несмотря на большую удалённость линии фронта от берега, армейское командование затребовало поддержки войск огнём корабельной артиллерии. Командир «Техаса» получил приказ обстрелять перекрёсток шоссе между городами Изиньи и Карантан. Расстояние составляло около 20 км, то есть цель находилась на пределе досягаемости орудий главного калибра. Чтобы решить поставленную задачу, кэптен Бэйкер придал кораблю крен в 2°, затопив отсеки булей правого борта. В 6:30 утра «Техас» начал огневой налёт. Линкор выпустил 24 фугасных снаряда. Стрельбой управлял самолёт-корректировщик. Было зафиксировано накрытие цели при

трёх прямых попаданий в шоссе и в полотно.

Всего в ходе операции в Нормандии главная артиллерия линкора выпустила 690 снарядов (450 фугасных и 240 бронебойных). Соответственно 272 и 192 выстрела по врагу произвели 5-дюймовые орудия и автоматы «бофорс». 18 июня «Техас» оставил за кормой берега Нормандии и направился в Англию в компании своих старых товарищей — «Арканзаса» и «Невады». Поздно вечером дрейфующие прибыли в Плимут. Корабли приняли топливо и боеприпасы, а затем 21 июня перешли в Портленд. Здесь надлежало ждать начала следующей боевой операции. Моряки получили возможность немного отдохнуть и развлечься на берегу.

Тем временем численность союзнической армии на континенте возросла настолько, что снабжение её через импровизированные причалы в Нормандии стало проблематичным. К тому же на тринадцатый день вторжения разыгрался сильный шторм. Он разбил сооружения искусственной гавани «Малбери-А» и доставил много других неприятностей. Чтобы положение союзных войск стало прочным, требовалось захватить хорошо оборудованный порт. Ближайшим из них был Шербур. Этот город расположен на оконечности полуострова Карантан во впадине между двумя боковыми мысами. Американские войска блокировали Шербур с суши. Теперь им предстояло взять его штурмом.

Разумеется, флот обеспечивал огневую поддержку. Эта задача возлагалась на соединение TG-129 контр-адмирала Мортон Дейо. Оно состояло из двух групп американских и английских кораблей. В TG-129.1 под началом самого Дейо входили линкор «Невада», тяжёлые крейсера «Тускалуза» (флагман) и «Куинси», английские лёгкие крейсера «Глазго» и «Энтерпрайз», а также шесть эсминцев. Тактической группой TG-129.2 командовал адмирал Брайент. Кроме флагманского «Техаса» под его началом находились линкор «Арканзас», эс-

минцы «Бартон», «О'Брайен», «Лаффи» и несколько тральщиков. 25 июня около четырёх часов утра эти корабли вышли из Портленда и направились к блокированному с суши Шербуру.

Оборона противника в этом районе была довольно сильной. Предположительно численность гарнизона шербурской крепости превышала 40 тысяч человек. По разведанным немцы располагали на полуострове Котантен 20 батареями, из них 15 калибром 150 мм и выше. В том числе три батареи 11-дюймовых орудий. Кроме того, противник имел большое количество зенитных средств. И на этот раз можно констатировать, что данные разведки союзников были завышенными. Доподлинно известно, что береговая артиллерия противника располагала четырьмя 24-см орудиями (батарея «Гамбург») и восемью 15-сантиметровыми. Эти пушки некогда стояли на кораблях кайзеровского флота. Вся остальная германская артиллерия в районе Шербурга, вероятно, была зенитной или полевой. 11-дюймовых систем, скорее всего, вообще не имелось, хотя во многих англоязычных публикациях они упоминаются.

Итак, самой сильной огневой точкой была батарея «Гамбург» у мыса Леви в 10 км к востоку от Шербурга. Четыре 240-мм системы SKL/40 располагались в мощных железобетонных казематах. Орудия были изолированы друг от друга, имели башнеподобные бронешиты и по дальности (26,6 км) превосходили главную артиллерию «Техаса». Обслуживали батарею «Гамбург» моряки Кригсмарине.

Группа TG-129.1 должна была подойти к Шербуру со стороны северо-западных берегов полуострова Котантен, а TG-129.2 надлежало приблизиться с востока. При этом на подходе кораблям адмирала Брайента следовало держаться как можно южнее, чтобы максимально долго находиться вне сектора обстрела батареи «Гамбург» (цель №2), которой уделялось особое внимание. По плану её надлежало привести к молчанию огнём даль-



«Техас» под огнём немецких береговых батарей, 25 июня 1944 г.



нобойной артиллерии «Невады» (орудия 14"/45 как на «Техасе», но в модернизированных башенных установках с углом возвышения 30° и дальностью стрельбы 31,4—31,7 км). Причём это требовалось сделать до того, как «Техас» и «Арканзас» попадут в сектор огня германских пушек. Затем все три линкора довершали уничтожение батареи и переходили к другим целям. Такой план действий приводит американский военно-морской историк С. Морисон.

На самом деле вышло иначе. Прежде всего, подойдя утром 25 июня к Шербур, корабли соединения TG-129 не смогли своевременно открыть огонь из-за плохой видимости. Было решено вести стрельбу только по целям, указанным армейскими наблюдателями. Однако заявок от армии долгое время не поступало. Огневые средства противника также себя не проявляли, стараясь подольше оставаться необнаруженными. Затем началась артиллерийская канонада в районе населённого пункта Керкerville пятью километрами западнее Шербура. Тральщики, идущие впереди группы TG-129.1, попали под обстрел. Постепенно корабли адмирала Дейо втянулись в продолжительную артиллерийскую дуэль с Керквилем и сместились на запад. Отвлечена была и «Невада», которой по плану надлежало с дальней дистанции подавить батарею «Гамбург».

Такое развитие событий поставило группу TG-129.2 в сложное положение. Старым линкорам адмирала Брайента, медленно идущим за тральщиком, предстояло проследовать мимо дальнбойной немецкой батареи, которая так и не была обстреляна.

Подойдя к заданному району, командир «Техаса» в 9:15 объявил боевую тревогу. Армейское начальство ожидало артподдержки с моря в половине одиннадцатого. Однако стрелять кэптен Бэйкер не решился по причине плохой видимости и ввиду отсутствия точных сведений о расположении своих войск и противника. Он приказал ждать команд от береговых постов управления огнём или отвечать вражеским батареям, если те станут обстреливать корабли. Заявок от армии по-прежнему не поступало. Орудия противника также хранили молчание.

Тем временем самолёты-корректировщики упорно искали позиции германской артиллерии. Трудно сказать, что им удалось разглядеть, но от лётчиков поступило странное сообщение. Они передали, что никакой активности на вражеских батареях не наблюдается, а цель №2 вообще завалена трупами немецких солдат. Командирам кораблей, озадаченным такой информацией, оставалось только ждать развития событий.

В 12:08 «Арканзас», первым установивший связь со своей береговой корректировочной группой, открыл огонь с расстояния около 17 тыс. м (предположительно по батарее «Гамбург»). С дистанции 17,8 км дал три двухорудийных залпа и «Техас». Противник ещё несколько минут молчал. Но в 12:29 «мертвые немцы», видимо, воскресли, так как тральщики и прикрывавшие их эсминцы попали под накрытие. Первый залп тяжёлых орудий лёг вокруг эскадренного миноносца «Бартон». Второй всплесками от падений снарядов полностью скрыл из виду один из тральщиков. Следующий залп противника пришёлся точно по курсу «Техаса». Линкор в это время находился в 8—9 км от берега, едва просматривавшегося сквозь туман и дым. Плохая видимость мешала кэптену Бэйкеру определить, откуда бьёт вражеская артиллерия. Авиация также не могла сообщить ничего внятного. «Техас» стал маневрировать, чтобы уйти от накрытия. Похоже, что по линкору в эти минуты стреляла батарея среднего калибра. В 12:34 в левый борт корабля ниже ватерлинии попал шестидюймовый снаряд. Разорвавшись в воде, он не нанёс повреждений. Спустя пять минут «Техас» сам открыл ответный огонь, используя координаты цели, переданные самолётом. Вскоре с КДП на фок-мачте засекли вспышки орудийных выстрелов береговых орудий. Предположительно по «Техасу» стреляли из лесного массива северо-восточнее батареи «Гамбург». В 12:45 кэптен Бэйкер перенёс туда огонь главного калибра. Затем линкор обстреливал и другие цели. Результатов стрельбы толком не могли наблюдать не только «Техаса», но и с его самолёта-корректировщика. А противник, похоже, всё видел хорошо. Залпы немцев следовали с интервалом 30—40 секунд. Из-за близких падений снарядов линкор двигался среди водяных гейзеров, иногда достигавших высоты адмиральского мостика. На палубу корабля регулярно обрушивались потоки воды.

Видя столь опасное положение своего флагмана, адмирал Брайент приказал эсминцам поставить дымовую завесу между линкорами и берегом. Это дало эффект. Огонь германской артиллерии на время ослабел. Однако ветер, скоростью в 15 м/с, быстро сносил дым в сторону. К тому же лёгкие корабли группы TG-129.2, находившиеся ближе к противнику, попали в тяжёлое положение, т.к. немецкая артиллерия стала уделять им больше внимания. В 13:00 «Техас», не прекращая стрелять главным калибром, повернул к берегу, чтобы прикрыть свои тральщики. По мере сокращения дистанции до противника линкор подвергался всё более интенсивному обстрелу. Оставалась ждать неизбежных попаданий.

Несмотря на очевидную опасность, на ходовом мостике «Техаса» находился его командир и ещё немало народу, включая представителей прессы. Корабельный священник капеллан Муди не выпускал из рук микрофона. По селекторной системе связи он вел для экипажа репортаж о ходе боя. Кэптен Бэйкер бегал с одного крыла мостика на другое, стараясь своими глазами засечь место падения очередного залпа противника. Затем он точно и быстро давал команду на необходимый манёвр уклонения.

Эсминцы продолжали ставить дымовую завесу. Корабли группы TG-129.2 практически не видели друг друга. Где-то рядом на противобатейском зигзаге вертелся в клубах дыма «Арканзас». Линкор «Техас» маневрировал, старался не столкнуться со своим товарищем и не протаранить лёгкие корабли. Однажды на него едва не наскочил сзади эсmineц, шедший большим ходом. Он просигналил линкору семафором его боевой клич: «Come on, Texas!». Кэптен Бэйкер успел отвернуть, уйдя с пути разогнавшегося миноносца.

К этому времени немецкая артиллерия добилась трёх попаданий в эсминцы. Один из них, «О'Брайен», начал отход под прикрытием дымовой завесы. То же самое сделали «Бартон» и «Лэффи». Плотное задымление в целом было на руку «Техасу», имевшему артиллерийские радары. К тому же его самолёт-корректировщик теперь хорошо видел цель и докладывал о результатах стрельбы корабля. Завязалась ожесточённая дуэль с батареей «Гамбург». 14-дюймовые снаряды «Техаса» ложились в районе позиций немецких орудий. Стреляли и другие американские корабли. Впрочем, эс-

минцы в расчёт можно не принимать. Их орудия были не страшны немецкой твердыне. «Арканзас» с его старыми системами управления вёл огонь медленно и вынужден был двигаться без резких манёвров, уменьшавших точность.

Для такого боя хорошо подходил именно наш герой, обладавший совершенной GFCS. «Техас» продолжал обмениваться залпами с батареей «Гамбург», сам регулярно попадая под накрытие. В какой-то момент ветер отнёс дымовую завесу в сторону. Противник не преминул этим воспользоваться. Всплески тяжёлых снарядов легли вокруг линкора. Требовалось срочно выйти из-под накрытия и снова спрятаться в клубах дыма, не протаранив никого при этом. «Сэр! На радаре крупная отметка по носу. Полагаю, рядом «Арканзас», — прокричал сигнальщик сквозь грохот боя. Кэптен Бэйкер приказал круто положить руль на правый борт. Было 13 часов 16 минут. Рулевой Кристенсен доложил о выполнении команды. В этот момент 24-см снаряд угодил в крышу боевой рубки линкора. Броневая плита выдержала скользкий удар. Снаряд разрушил перископ директора боевой рубки и разорвался у несущей конструкции ходового мостика. Вся сила взрыва ушла вверх. Клубы бурого дыма окутали мостик, передняя часть которого была полностью разрушена. Листы настила оказались разворочены и отогнуты вверх и назад. Как пули, разлетелись лопнувшие заклёпки. Одна из них оставила вмятину в каске капеллана Муди, которого к тому же отбросило внутрь ходовой рубки. Там он, опутанный проводами селекционной связи, упал прямо на прокладочный стол. У рулевого Кристенсена, стоявшего непосредственно над местом взрыва, оказалась оторвана одна нога, а другая имела множественные переломы. Он потерял сознание и быстро скончался. Ещё пять человек на мостике получили тяжёлые ранения. В боевой рубке пострадали четверо. В том числе был ранен артиллерийский офицер. Командир в момент попадания стоял на правом крыле ходового мостика. Кэптен Бэйкер был сбит с ног, но не пострадал. Он быстро вскочил и, заглянув в заднюю боковую дверь рубки, прокричал: «Все вниз!». Находившиеся

там люди не получили тяжёлых ранений и быстро покинули разгромленное помещение. Появились санитары с носилками, которые эвакуировали раненых и тело погибшего рулевого.

А тем временем обстрел с берега продолжался. Немецкие снаряды рвались рядом, орошая линкор потоками воды. На «Техасе» управление было перенесено в боевую рубку, что в подобной обстановке следовало бы сделать гораздо раньше. Линкор возобновил дуэль с батареей «Гамбург». Вскоре он нанёс ответный удар своему противнику. Прямым попаданием было уничтожено одно из немецких орудий. Но три других упорно вели огонь по «Техасу».

В какой-то момент корма маневрирующего линкора оказалась направлена в сторону цели на берегу. Пятая башня главного калибра как раз дала залп. Это привело к возгоранию брезента, прикрывавшего кранцы 40-мм боеприпасов, расположенные на кольцевых экранах кормовых автоматов «Бофорс». Ввиду отсутствия угрозы воздушного нападения зенитные расчёты из морских пехотинцев находились в укрытии между башнями №4 и №5. Улучив момент после очередного залпа, морпехи бросились к месту пожара. Они разбросали по сторонам и за борт обоймы со снарядами, быстро погасили огонь и побежали назад в укрытие. Два человека, застигнутые на верхней палубе следующим залпом, были контужены.

В ходе боя «Техас» получил ещё одно попадание 24-см снарядом, пробившим левый борт 3,6—3,7 метрами ниже главной палубы перед башней №1 (в районе 19 шпангоута). В грохоте боя не удалось точно зафиксировать, когда это произошло. К счастью для линкора, снаряд не взорвался. Его обнаружили служба контроля повреждений и в 14:47 доложила командире. Во избежание детонации неразорвавшийся снаряд обездвигили, обложив матрацами на месте обнаружения — в каюте одного из уоррент-офицеров.

Перестрелка с батареей «Гамбург» продолжалась, по-прежнему не принося сторонам решительного успеха. Всего в этот день «Техас» выпустил 206 снарядов главного калибра (по другим сведениям 209). В том числе 110 (или 113) фугасных и

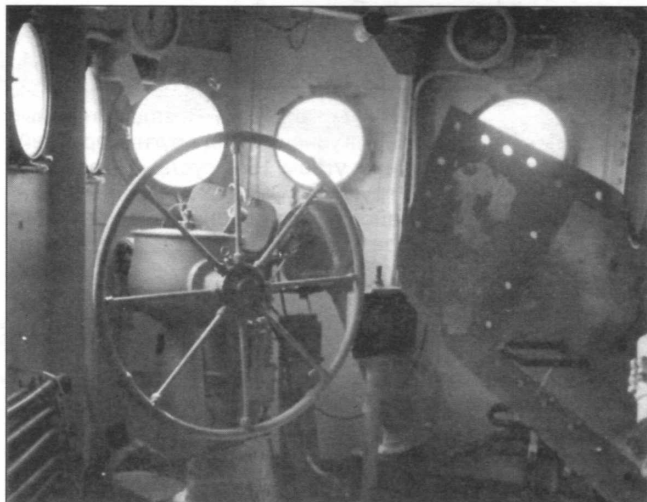
96 бронебойных. В ответ батарея «Гамбург» произвела приблизительно 65 выстрелов. Она успешно выполнила свою задачу в бою с превосходящими силами противника. «Техасу» помогал «Арканзас» и направленный адмиралом Дейо тяжёлый крейсер «Куинси» из группы TG-129.1. В результате одну цель обстреливало слишком много кораблей, что затрудняло корректировку огня каждого из них. Три оставшихся 24-сантиметровых орудия уничтожить так и не удалось. Ответный огонь немцев не ослабевал. Кораблям приходилось усиленно маневрировать. Прямых попаданий больше не добилась ни одна сторона. В 15:01 адмирал Дейо приказал Брайенту возвращаться в Портленд тем же маршрутом, по которому он ранее пересёк пролив.

Итак, соединение TG-129 отошло, не подавив полностью немецкую береговую артиллерию. Обе группы, TG-129.1 и TG-129.2, завершили схватку с противником, так сказать, вничью. Впрочем, позже германское командование очень высоко оценило значение огневой поддержки с моря во всех пунктах побережья. Не исключено, что тем самым генералы, допустившие явные просчёты, старались оправдаться перед Гитлером.

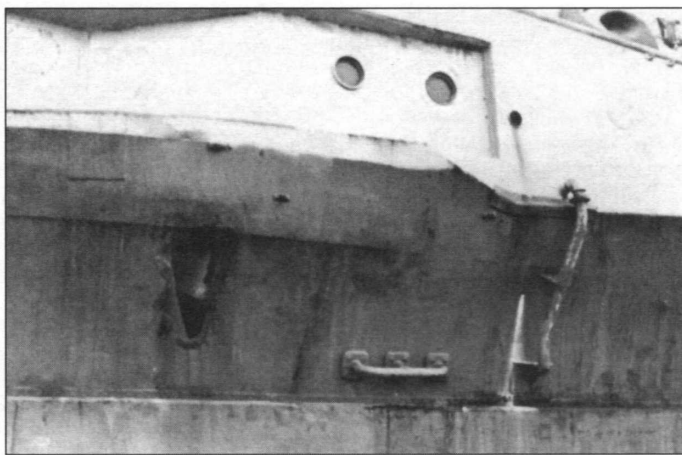
Разумеется, у Шербура артиллерия немцев была отвлечена кораблями союзников. В то время, когда группа TG-129 сражалась с береговыми батареями, американским войскам удалось захватить с тыла форт Руль, господствовавший над окружающей местностью. 26 июня 9-я и 79-я дивизии проникли в город, изолировав немцев в отдельных мешках и на мысах. С. Морисон пишет, что на захваченных артиллерийских позициях орудия были повернуты в основном к морю, даже если они могли стрелять по суше. Ещё несколько дней отдельные части противника продолжали сопротивляться, но к концу месяца все они сдались.

Рано утром 26 июня «Техас» пришёл в гавань Портленда. Кэптен Бэйкер потребовал срочно прислать на корабль опыт-

Разрушения ходового мостика в результате взрыва 240-мм снаряда, 25 июня 1944 г.



Пробоина в левом борту «Техаса» от неразорвавшегося 240-мм снаряда



ного сапёра. Портовое начальство подняло с постели лейтенанта Стивена А. Стёрдвэнта. Он прибыл на борт «Техаса», где его встретили корабельный взрывотехник лейтенант Форд и старпом командер Кабанилас. Офицеры спустились на первую платформу. Там в каюте в уоррент-офицера Кларка покоился 240-мм снаряд. Из окружающего пространства люди были заранее удалены. По этой причине многие спали прямо на верхней палубе.

Командер Кабанилас оставил двух лейтенантов заниматься их опасным делом. Неразорвавшийся снаряд был бронбойным с донным взрывателем незнакомой конструкции. Однако этот эксперт взрывного дела имел специальную подготовку, позволяющую работать с устройствами неизвестной конструкции. Лейтенант Стёрдвэнт пришёл к выводу, что снаряд угодил в корабль, кувыркаясь в полёте после рикошета от водной поверхности. Он пробил бортовую обшивку, двигаясь, скорее всего, боком или задом. Возможно, по этой причине и не последовало взрыва. Пытаться удалить взрыватель на месте Стёрдвэнт счёл слишком рискованным. С большой предосторожностью они вдвоём с лейтенантом Фордом надели на снаряд верёвочные петли и, пригласив нескольких помощников, на руках перенесли опасный груз в проход, затем к люку и далее на верхнюю палубу. Оттуда он был также вручную спущен в стоящее у борта десантное судно LCVP. На всём этом пути сохранялось горизонтальное положение снаряда. Стёрдвэнт велел медленно идти к волнорезу гавани. Там, вдали от общества, он собирался продолжить свою рискованную работу. Однако по пути обнаружилось, что взрыватель двигается в гнезде. Стёрдвэнт осторожно извлёк его из снаряда и приказал возвращаться в порт. Там лейтенант открутил снарядное днище и удалил разрывной заряд. Дальнейший анализ свидетельствовал, что при ударе снаряда о борт взрыватель взвёлся, ударник разбил капсюль, но запальная трубка по неясным причинам отказала.

Простояв в Портленде всего несколько часов, «Техас» отправился на ремонт в Плимут, куда и прибыл на следующий день. Восстановительные работы продолжались до 3 июля. Их выполняла верфь Devonport Dockyard. Моряки «Техаса» не-

много отдохнули. Экипаж позаботился о раненых и о семье своего погибшего товарища. На корабле собрали денежные пожертвования. Была приобретена и отправлена вдове рулевого Кристенсона облигация военного займа на тысячу долларов. Получили материальную поддержку от команды и тяжело раненные. Некоторые из них стали инвалидами.

В период ремонта линкора лейтенанта Форда командировали в Портленд. Там он потребовал неразорвавшийся немецкий снаряд, чтобы вернуть его на корабль в качестве талисмана. Это и было сделано. Так линкору «Техас» досталась боевая реликвия. За умелые действия и проявленную доблесть Стивен Стёрдвэнт получил очень высокую награду — медаль «Бронзовая звезда» со знаком «V» (valor — доблесть).

4—5 июля «Техас» совершил переход из Плимута в Белфаст. Здесь линкор оставался следующие 10 дней, принимая топливо, боеприпасы, довольствие всех видов и готовясь к последней для него боевой акции в Старом Свете. Окончательно залечили раны, полученные кораблём у Шербурга. На борт была возвращена самолётная катапульта. Правда, установить её на штатной позиции (башня №3) не успели.

15 июля «Техас», будучи флагманом TG-120.8, оставил Белфаст и направился к



Гибралтарскому проливу. Корме самого линкора в группу входили британские эскортные авианосцы «Император», «Хедив», «Шёчер» и «Парсьюер», вспомогательный корабль ПВО «Королева Ольстера» и эскортные миноносцы. В ходе движения на юг самолёты осуществляли регулярное патрулирование, а миноносцы — поиск подводных лодок. В ночь на 21 июля миновали Гибралтар и вошли в Средиземное море. Через двое суток показался Оран. 23 июля «Техас» бросил якорь в гавани Мерс-эль-Кебир. Там, наконец, катапульту установили на крыше третьей башни. 27 июля линкор отправился в Таранто, куда и прибыл в последний день месяца. Экипаж получил возможность немного отдохнуть, хотя и не так, как ему бы хотелось. Команду «Техаса» предупредили о запрете пить местную воду, что-либо есть на берегу или посещать парикмахерские и прочие заведения. Кроме того, моряков известили о предстоящем участии линкора во вторжении в Южную Францию (операция «Драгун»). Лучшие воспоминания от Таранто связаны с объединённой службой организации досуга войск USO (United Services Organization). Собравшийся на баке экипаж «Техаса» развлекали известные конферансье Джек Хэли и Мэри Брин с группой молодых певичек.

Своим чередом на корабле шла подготовка к операции «Драгун». 11 августа в три часа пополудни «Техас» оставил Таранто и двинулся к месту предстоящих событий. Вместе с ним шли линкор «Невада», французские крейсера «Жорж Лейг» и «Монкальм», а также группа американских эсминцев. Вечером 14 августа эти корабли встретились в море с другими союзническими силами вторжения и продолжили движение к берегам Прованса.

«Техас» входил в состав штурмового соединения TG-85 («Дельта»). Группой артиллерийской поддержки TG-85.12 командовал всё тот же адмирал Брайент. Кроме «Техаса» под его началом были линкор «Невада», лёгкие крейсера «Филладельфия», «Монкальм» и «Жорж Лейг», 8 эсминцев и три французских лидера, возведённых в крейсерский ранг: «Лё Фантаск», «Лё Террибль» и «Лё Малэн» (прозванный «Одноногим» из-за потерянного у Триполи винта). Все «французы» находились под непосредственным командованием контр-адмирала Жожара. В группах артподдержки других штурмовых соединений были многие соратники «Техаса» по Северной Франции. В том числе линкоры «Арканзас» и «Невада», тяжёлый крейсер «Куинси» и ряд других кораблей.

Ранним утром 15 августа «Техас» вместе с группой TG-85.12 пришёл в заданный район в заливе Сан-Тропез. В 4:40 на линкоре услышали мощные разрывы на берегу. Это в преддверии десанта армейская авиация бомбила участок высадки. Операция «Драгун» началась.

Контр-адмирал Брайент (слева) и кэптен Бэйкер с вновь приобретённым талисманом — неразорвавшимся 240-мм снарядом, попавшим в линкор 25 июня 1944 г.

Первой мишенью для орудий «Техаса» была назначена 220-мм береговая батарея (цель Р-39). К пяти часам утра линкор занял позицию для открытия огня. Некоторое время кэптен Бэйкер ждал, когда станет достаточно светло. Ожидание затянулось. Даже в седьмом часу из-за низкого тумана, дыма и пыли самолёт-корректировщик не мог разглядеть цели. Наблюдатели с «Техаса» вообще не видели землю. Однако в 6:32 они заметили всплески от падения снарядов примерно в километре перед линкором. Это стреляла цель Р-39. Спустя несколько минут Бэйкер приказал открыть огонь. В 6:51, используя радар, линкор дал первый залп главным калибром. Падений снарядов не было видно никому, включая пилотов корабельного «Кингфишера». По два выстрела последовательно произвели первая, вторая и третья башни. Результаты опять остались неизвестными. Тогда адмирал Брайент приказал эсминцу «Фич» как можно ближе подойти к берегу и наблюдать за результатами стрельбы линкора. Это вполне удалось. С эсминца сообщили, что снаряды ложатся в районе цели. «Техас» перешёл на стрельбу 10-орудийными залпами. Это было впечатляющее зрелище! От мощного сотрясения в отсеках под верхней палубой с подволока и переборок отскакивали частицы краски. За один час и 24 минуты было выпущено 172 снаряда главного калибра (по другим сведениям 15 августа было выпущено 155 и 17 снарядов калибра 14" и 5" соответственно). В 8:15 линкор прекратил обстрел цели Р-39. Одновременно перестали стрелять и другие корабли. За четверть часа до этого в полном соответствии с намеченным планом первая волна десанта достигла суши.

Авиационная бомбардировка и мощный корабельный огонь сыграли свою роль во всех местах 50-километрового побережья, где производилась высадка. У первого эшелона десанта (6-й корпус знакомого нам генерал-майора Траскотта в составе 3-й, 36-й и 45-й пехотных дивизий) не возникло никаких проблем. Солдаты практически не встретили сопротивления.

Уже в 8:36 корабли группы TG-85.12 получили приказ открывать огонь только по вызову. Стрелять пришлось не всем. Остаток дня «Техас» ожидал заявок с берега. Однако таковых не последовало. Все семь десантных волн без потерь добрались до берега. Позднейший осмотр обороны немцев на участке «Дельта» показал, что укрепления были основательно разрушены, а противник понес потери. Пальма первенства в общем успехе, бесспорно, принадлежала кораблям соединения адмирала Брайента, которые с блеском выполнили свою задачу. Плохая видимость им не помешала. Французский адмирал Жожар был очень удовлетворён умелым руководством. К тому же его корабли, включая «Одноногого», показали себя вполне достойно. А старый дредно-

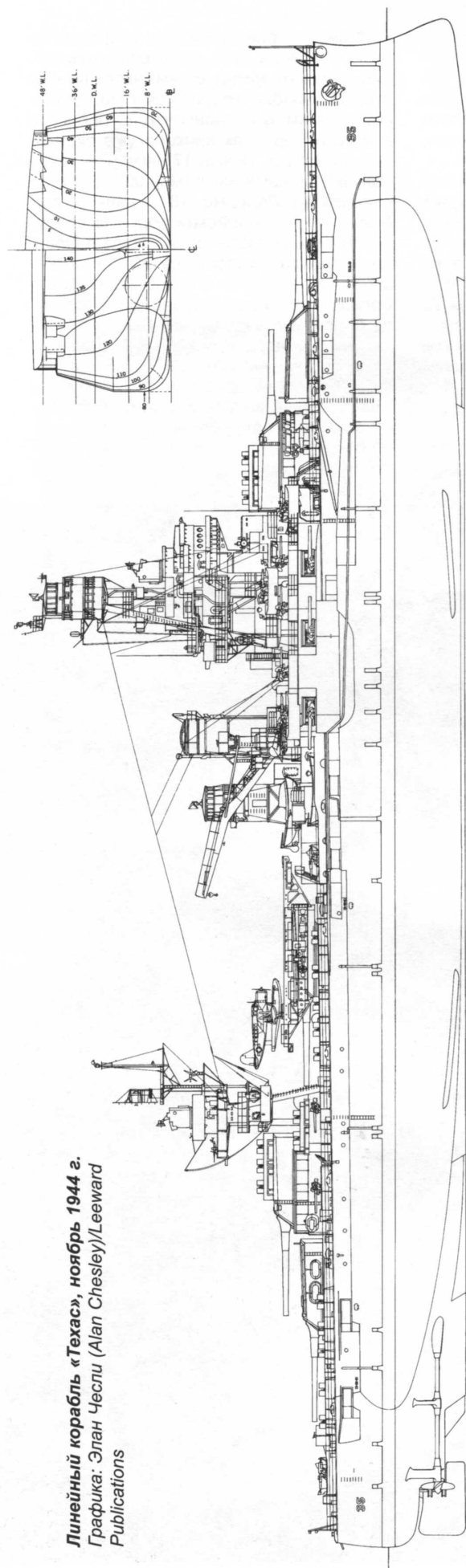
ут «Техас» ещё раз продемонстрировал, что является весьма ценной боевой единицей. Позже 3-я пехотная дивизия, захватившая цель Р-39, сообщила, что 220-мм орудия противника не стреляли с того самого момента, как линкор открыл огонь по этой батарее.

Вечером вдоль фронта вторжения пролетели четыре бомбардировщика «Хенкель-111». В 20:58 один самолёт оказался примерно в шести километрах от «Техаса». Пять 3-дюймовок и столько же счетверённых установок «Бофорс» открыли по нему огонь и заставили уйти. В 10 вечера усталые, изнурённые средиземноморской жарой, потные, грязные и голодные моряки линкора покинули свои места по боевому расписанию. Ночью «Техас» отошёл в море, чтобы к половине четвёртого утра вернуться назад к месту высадки и опять занять позицию для обстрела берега.

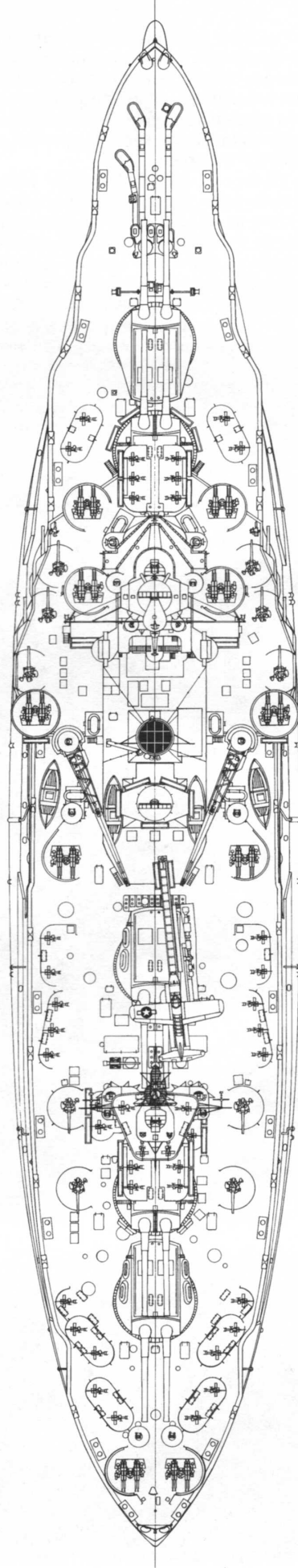
16 августа боевой работы у линкора не было. Он весь день простоял в ожидании заявок от армии. В семь часов вечера старый корабль отправился к месту ночной стоянки. Было ясно, что потребность в мощных орудиях линкора уже окончательно отпала. Ночью 17 августа «Техас» получил приказание адмирала Брайента следовать в Палермо. 18-го линкор прибыл в этот сицилийский порт. На следующий день корабль ушел оттуда в Оран, предварительно забрав на борт свой авиационный персонал и гидропланы, переброшенные перед операцией «Драгун» на береговые аэродромы. Вместе с «Техасом» двигался «Арканзас». По пути на этом старейшем линкоре флота возникли технические проблемы, и 21 августа группа вынуждена было зайти в Алжир. 26-го к ней присоединилась «Невада». 30.08.1944 все три корабля, составляющие 5-ю дивизию линкоров адмирала



Линкор «Техас» на полном ходу, октябрь 1944 г.



Линейный корабль «Техас», ноябрь 1944 г.
Графика: Элан Чеспи (Alan Chesley)/Leeward
Publications



Брайента, направились в Оран. Простояв там с 31 августа по 4 сентября, BatDiv 5 получила долгожданный приказ командующего 8-м флотом идти к восточному побережью США. Контр-адмирал Бриант передал экипажам своих кораблей следующее напутствие: «Мы возвращаемся домой после хорошо сделанной работы. Все вы честно заслужили отпуск. Наслаждайтесь отдыхом и восстанавливайте силы, но не хвастайтесь и не разглашайте никаких сведений технического характера. В Атлантике имела место настоящая битва. При поддержке вторжения в Европу 5-я дивизия линкоров совершила множество славных дел. Вы не только без потерь доставили войска через океан, но и обеспечили им успешную высадку на занятую врагом территорию. Этим мы по праву можем гордиться. Однако после ремонта и отдыха нам ещё многое предстоит сделать. С немцами практически покончено. Скоро с участием 5-й дивизии будут уничтожены «джапы» (Japs — пренебрежительное наименование японцев)».

Утром 14 сентября «Техас» вошёл в военный порт Нью-Йорка. Там он находился в течение месяца. Две недели корабль простоял в сухом доке. «Старого Ти», как уже давно называли линкор на флоте, готовили к боям на Тихом океане. Он получил много нового оборудования и вооружения. Были перестроены орудия главного калибра, выпустившие к тому времени по 200—250 снарядов. В надстройках произвели переделки. Число «эрликонов» увеличилось до 44. Корабль был перекрашен по схеме Measure 33. Экипаж получил пополнение. Затем линкор произвёл несколько выходов в море для пробы оружия и новых систем управления. 24.10.1944 нью-йоркская верфь завершила работы. 28—30 октября корабль принял боеприпасы и прочее снабжение и затем направился в залив Каско. Там с 1 ноября проводились стрельбы всеми калибрами (особенно зенитными) и множество других учений. Тренировались в борьбе с огнём, задымлением и затоплением. Учились быстро спрямлять крен и даже покидать «тонущий» корабль. Много внимания было уделено запуску и приёму на борт катапультных гидропланов. В начале ноября 5-ю дивизию линкоров возглавил новый командующий — контр-адмирал Соувел.

11.11.1944 в компании «Арканзаса» и двух эсминцев «Техас», как флагман TG-27.7, направились к Панамскому перешейку. У входа в канал к этой группе присоединился новейший линкор «Миссури». Он только что закончил программу испытаний. 17—18 ноября был пройден Панамский канал. Затем «Техас» направились в Сан-Педро, где и бросил якорь 27.11.1944. В этом районе были проведены недолгие артиллерийские учения. С 3 по 9 декабря «Техас» совершил переход в Пёрл-Харбор. В близлежащей акватории опять практиковались артиллеристы линкора. Отрабатывалась бомбардировка береговых целей. 13 декабря корабль прибыл на верфь Пёрл-Харбора, где его перекрасили в синий цвет (Measure 21). Экипаж встретил Рождество на Оаху.

Линкор «Техас», 1944 г.



Здесь моряки «Техаса» ощутили щедрое гостеприимство островитян. Например, после изысканного и обильного обеда в ресторане они могли получить поздравления от Санта-Клауса и смехотворный счёт — каких-нибудь 10 центов.

Все ремонтные работы на «Техасе» были закончены 3 января. Следующие три дня снова проводились учебные стрельбы. 9 января линкор в составе TG-52.11 взял курс на запад и через две недели пришёл к острову Улити. В этой временной базе пополнили все запасы и произвели кое-какой мелкий ремонт. Экипаж слегка понежился на пляже, потягивая пиво (к сожалению, всегда тёплое). Затем провели зенитные и другие учения. 10 февраля «Техас» вместе с «Арканзасом», «Невадой» и другими кораблями направился к Сайпану и Тиниану. 12—13 февраля в этом регионе опять была устроена основательная репетиция бомбардировки берега. 14-го «Техас» с группой TG-52.12, входившей в соединение TF-54, двинулся к Иводзиме. 15 февраля незадолго до полуночи этот вулканический остров появился на радаре линкора, зажёгших его на расстоянии 64 миль.

Следующим утром в 7:00 наблюдатели с «Техаса» увидели гору Сурибати. Корабль находился в 10 милях от Иводзимы. Спустя пять минут капитан Бэйкер приказал запустить бортовой самолёт. С рассветом стало ясно, что плотный туман и низкая облачность будут скрывать береговые цели. К восьми часам видимость улучшилась. В 8:02 пилот «Кингфишера» доложил, что наблюдает некоторые из целей. Командир линкора приказал начать обстрел. Однако после пяти залпов огонь прекратили — лётчики не смогли зафиксировать место падения снарядов. Так продолжалось до вечера. В моменты прояснения «Техас» открывал огонь по артиллерийским позициям, дотам, дзотам, бункерам и пещерам. За день главный калибр линкора выпустил 124 фугасных снаряда. В 17:05 «Техас» прекратил стрельбу и отправился в район ночной стоянки.

17 февраля в пять утра зенитные расчёты линкора заняли места по боевому распорядку. В 6:21 видимость стала приемлемой, и был запущен корабельный самолёт. В 7:02 «Техас» дал первый залп, который с расстояния в 9300 м уничтожил японский блиндаж. Линкор продолжал стрельбу в течение часа. Затем сделали перерыв. Был катапультирован второй «Кингфишер», а первый вернулся на борт. В половине десятого «Техас» продолжил терзать Иводзиму.

Полудни, прикрывая работу групп UDT, линкор приблизился к берегу на расстояние около двух километров. После подрыва подводных препятствий «Техас» возобновил обстрел береговых целей. Он вёл огонь до 18:42 и выпустил за день 242 и 439 снарядов калибра соответственно 14" и 5". Были уничтожены два самолёта на аэродроме, небольшой склад боеприпасов, несколько зенитных огневых точек и множество блиндажей и дзотов.

18 февраля «Техас» продолжал действовать в прежнем ключе. Эта несколько рутинная работа была прервана спасательной операцией. «Кингфишер» линкора отправился искать пилота истребителя FM-2 «Уайлкэт», упавшего в море в 100 милях от Сурибати. Лётчик был найден и доставлен к борту линкора.

Утром 19 февраля (день «Д») «Техас» занял позицию в четырёх километрах к юго-западу от горы Сурибати. Высадка десанта была запланирована на девять часов (час «Ч»). В 6:50 старый линкор открыл огонь. В восемь утра артиллерийский обстрел был на время прекращён. По острову наносили удар 72 самолёта с авианосцев. Особенно досталось укреплениям на Сурибати. Вторая волна из 48 самолётов прошлась бомбами, реактивными снарядами, напалмом и пулемётным огнём по равнинной части острова. Вслед за тем последний улар перед высадкой нанесла артиллерия. Корабли приблизились к острову и обрушили на него всю свою мощь. «Техас» подошёл к берегу на расстояние менее двух тысяч метров. Линкор изрыгал огонь в максимальном темпе

и прекратил стрелять лишь за несколько мгновений до 9:00, когда по плану первая волна десанта должна была достичь берега. Казалось, японские войска не имели шансов уцелеть. Однако это было не так.

Вторжение началось на двух участках, каждый из которых в длину составлял около 2 миль. В половине десятого первыми приткнулись к суше десантные суда на «красном берегу». Некоторое время высадка шла почти беспрепятственно. Однако вскоре американцы ощутили железную решимость врага стоять насмерть. Японцы выжидали, пока третья волна десанта достигнет берега, а затем «восстали из камней». Защитники острова обрушили на атакующих шквал огня. Американские солдаты с трудом продвигались вперёд, увязая в черном вулканическом песке. Буксующая техника не могла взять береговой подъём за пляжем. Артиллерийско-миномётный обстрел был нестерпим. Войска то и дело зарывались в рыхлый песок. Потери были огромными, а продвижение очень медленным.

Наблюдатели с «Техаса» к своему удивлению увидели, что с горы на высадившиеся войска катятся японские танки. Как уцелели и где прятались эти старые колымаги? Знаменитое японское упорство давало о себе знать. 4-й и 5-й дивизиям морской пехоты изрядно досталось. Они несли ощутимые потери. Отдельные отряды морпехов отважно пробирались вперёд и в 10:35 вышли на противоположный берег Иводзимы. Однако борьба на острове только начиналась.

После высадки морских пехотинцев «Техас» стоял у берега, готовый в любой момент подавить японские огневые средства, которые приберег для американских войск смелый и коварный враг. Моряки весь день находились на своих боевых постах. В пять и десять часов утра им прямо туда доставили горячий завтрак. Обедали как обычно — в кафетериях и кубриках. Ужин повара приготовили почти что праздничный. В полночь дежурным расчётам и вахтенным доставили кофе и бутерброды.

Ещё много дней «Техас» уничтожал своим огнём японские укрепления и отдельные огневые точки. 23 февраля морские пехотинцы подняли американский флаг на горе Сурибати. Его сразу же увидели с «Техаса». Эта картина стала символом победы на Тихом океане. Далее упорные бои на Иводзиме шли ещё три недели, а «зачистка» острова продолжалась до конца марта. Однако миссия «Техаса» была исчерпана намного раньше. 7 марта он оставил разгромленную Иводзиму и взял курс на Каролинские острова, где предстояло пополнить запасы и произвести необходимый ремонт.

10 марта пришли в базу на Улити. Здесь экипаж получил заслуженный отдых. «Морские пчёлы» (прозвище строительных батальонов) постарались обустроить атолл и островок Мог-Мог с некоторыми удобствами. В море была опущена защитная сетка от акул. Моряки «Техаса» беззаботно бродили по пляжу, купались, пили тёплое пиво или такую же кока-колу.

21 марта пополнивший запасы и прошедший текущий ремонт корабль оставил Улити и в компании линкора «Теннесси» направился к островам Рюкю. Предстояло участие в штурме Окинавы. Через три дня произошла встреча с остальными кораблями 54-го оперативного соединения (огневая поддержка), которым командовал контр-адмирал Дейо, державший флаг на «Теннесси».

25 марта в семь часов утра «Техас» занял позицию для прикрытия тральщиков, очищавших подходы к Окинаве с юго-востока. В 14:28, когда траление мин было закончено, капитан Бэйкер приказал открыть огонь главным калибром по береговым целям. Около двух часов старший линкор вёл бомбардировку японских укреплений, а затем отправился в район ночного сосредоточения.

В течение нескольких следующих дней «Техас» продолжал заниматься обстрелом острова. Из своих бездонных цистерн линкор снабжал горючим эсминцы и другие малые суда. 29 марта в 450 метрах впереди и справа по борту был замечен человек. В бинокль удалось разглядеть, что это японец, который, не имея спасательного жилета, отчаянно борется за свою жизнь. Капитан Бэйкер приказал спустить моторный вельбот и захватить с собой винтовки. Командир дал однозначную инструкцию пристрелить японца, если тот вздумает оказать сопротивление. Так и могло получиться. Когда шлюпка приблизилась, лётчик сбитого самолёта попытался вытащить из кобуры револьвер. Удар прикладом «спрингфилда»

слегка оглушил его, но спас жизнь. Пленного втащили в шлюпку, и она вернулась к левому борту линкора. С палубы бросили конец, которым японца обвязали вокруг пояса и подняли на вершину буя. Там пленного встретили морпехи, обыскали его и, переодев в сухую пару, препроводили в лазарет. Японский пилот, петти-офицер, коротко стриженный, мускулистый человек, много часов провёл в воде, но был в хорошей физической форме. Разумеется, он принадлежал к корпусу камикадзе — последней надежде Японии и главной опасности для американских кораблей у Окинавы. Возможно, именно поэтому у него не было спасательного жилета. На «Техасе» никто не говорил японски, чтобы произвести допрос. Пленного на время отправили в карцер. Капитан Бэйкер распорядился передать японца на эсминец «Родман», который вечером того же дня доставил его в штаб авианосной группы TG-54.15.

1 апреля началась высадка. В этот день «Техас» участвовал в диверсии на юго-восточной стороне острова, предпринятой для отвлечения внимания противника от места десантирования главных сил, которое происходило в средней части западного берега. В предрассветных сумерках линкор приблизился к острову. В 6:45 Бэйкер приказал открыть огонь главным калибром. Могучий рёв 14-дюймовых орудий должен был известить японцев, что противник атакует Окинаву с юго-востока. В половине девятого началась демонстрация ложной высадки 2-й дивизии морской пехоты. Под прикрытием дымовой завесы, поставленной артиллерией кораблей, десантные суда приблизились к берегу, а затем повернули обратно. Уловка дала результат, на который была рассчитана. Японцы не решились перебросить свои резервы на противоположную сторону острова, где высадились главные силы американского десанта. Там за первый час удалось без потерь доставить на сушу 16 тысяч человек. 2 апреля демонстрация с юго-востока была повторена.

В последующие полтора месяца «Техас» почти ежедневно поддерживал огнём войска на берегу или отражал атаки камикадзе. Вторжение производилось также на остров Иэсима северо-западнее Окинавы. 13—14 апреля «Техас» прикрывал работу тральщиков и групп UDT, производивших расчистку подводных заграждений у берега. 16 апреля старый линкор опять возвратился к Иэсиме и обеспечивал артподготовку высадки 77-й пехотной дивизии.

В ходе операции «Айсберг» артиллерия «Техас» выпустила самое большое количество снарядов за всю историю службы корабля. Трижды линкору пришлось пополнять боезапас на ближней базе Керма Рето.

Активно действовали гидропланы «Техаса». Два корабельных «Зимородка» совершили много вылетов для разведки целей, фотографирования и корректировки огня. Их экипажи рассказывали, как, управляя стрельбой линкора, они взрывали склады боеприпасов или сами охотились за грузовиками, мотоциклистами и всадниками.

27 апреля самолёт №5-0-8 был подбит зенитным огнём японцев. Наблюдатель, получивший ранение в ногу, не мог выйти на крыло, чтобы зацепить крюк подъёмного крана. Тогда это попробовал сделать пилот, энсин Томпсон. Но «Кингфишер» уже отнесло от борта линкора, так как гидроплан был посажен с подветренной стороны, а не с наветренной, как требовалось. Тем временем пробитый поплавок наполнился водой, и самолёт стал тонуть. Пришлось вылавливать лётчиков из воды. Капитан Бэйкер взгрел энсина Томпсона по первое число, чтоб в следующий раз отличал правый борт от левого.

Вражеская авиация не раз атаковала корабельное соединение «Техаса». 3 апреля его зенитная артиллерия обстреляла неприятельский самолёт, опознанный как торпедоносец «Джилл». 7-го был открыт огонь по камикадзе, пикировавшему на линкор «Айдахо», двигавшийся в 700 м впереди «Техаса». Японский самолёт упал в воду, не долетев полсотни метров до цели (сбили его всё же зенитчики самого «Айдахо»). 12 апреля соединение TG-54 подверглось самым массовым нападениям камикадзе. В 4:16 предположительно 3-дюймовый снаряд с «Техаса» разрушил двухмоторный бомбардировщик G4M1 «Бетти». Ему оставалось преодолеть лишь 40—50 метров до правого борта линкора. Секундная задержка привела бы к прямому попаданию камикадзе. Зенитные орудия не умолкали до 21:00. А чуть раньше, в 20:47, на борту линкора ощутили подводный взрыв, близкий и тяжёлый. Вероятно, это самоликвидировалась торпеда, совсем немного не дошедшая до «Техаса». Её след видели с других кораблей.

16.04.1945 у острова Иэсима зенитчики «Техаса» опять отличились. Они уничтожили самолёт смертника. Аппарат был идентифицирован как B5N «Кейт». Он вынырнул из дымовой завесы и устремился к линкору с кормы. Чтобы ввести в действие максимум зенитных стволов, капитан Бэйкер быстро развернул корабль левым бортом к приближающемуся камикадзе. Японский самолёт рухнул в море в полутора километрах от «Техаса».

28 апреля универсальные трёхдюймовые и зенитные автоматы корабля в последний раз открыли огонь по воздушному противнику. Слабеющие атаки японской авиации ещё продолжались, а борьба за Окинаву длилась до 22 июня. Однако соединение TG-54 больше не подвергалось нападениям с воздуха.

«Техас» на фоне горы Сурибати. Иводзима, февраль 1945 г.





Линкор «Техас» во время десантной операции на Иводзиме, февраль 1945 г.

14 мая «Техас» вместе с кораблями 54-го соединения оставил разгромленные острова Рюкю и взял курс на юг к Филиппинам. Старый линкор достойно выполнил свою задачу у Окинавы. За семь недель он выпустил по врагу 2019 и 2643 снаряда соответственно калибра 14 и 5 дюймов. О действиях «Техаса» с особой благодарностью отзывались солдаты и офицеры 1-й и 6-й дивизий корпуса морской пехоты и 7-й, 27-й, 77-й и 96-й армейских пехотных дивизий.

17 мая линкор прибыл в залив Лейте. Следующие три недели были отведены на текущий ремонт и обслуживание. Хотя рядом, на Минданао и на севере Лусона, всё ещё бушевала война, старый линкор не принимал участия в боях. Он вёл подготовку к вторжению на острова японской метрополии. С 8 июня возобновились зенитные учения и другие тренировки. Были проведены запуски беспилотных летательных аппаратов. «Техас» готовился к последней битве, которой, как полагали все, должно было стать вторжение на Японские острова.

Вечером 10 августа после ужина экипаж линкора смотрел кино. Экран располагался на баке. В удобном месте сидел на своём командирском стуле и капитан Бэйкер. Внезапно демонстрация фильма была прервана. Вахтенный офицер, пришедший с важным сообщением, потребовал тишины. Он объявил: «Япония уведомила союзников, что она согласна принять условия Потсдамской конференции». Это был мир. Несколько минут над линкором висела тишина, которую сменил дикий шум от выражения радости и восторга. То же самое творилось на всех соседних кораблях, стоящих в заливе Лейте. В ход пошло спиртное — полулегальное, нелегальное и даже спирт из лазарета. Началась пальба в воздух, не смолкавшая всю ночь. К утру её плоды обильно замусорили палубу «Техаса».

17.08.1945 на линкор прибыл капитан Джеральд Шэтки, назначенный новым командиром корабля. Чарльз Бэйкер тепло попрощался с экипажем. В своём напутствии он в частности сказал: «Люди дума-

ют, что флот сделан из железа. Но это не вся правда. Вы, экипаж линкора «Техас», тоже сделаны из железа. Я горжусь, что служил с вами на этом славном корабле. Победа достигнута. Мы вместе сделали это! Мне грустно покидать вас, но я рад, что ухожу уже в мирное время. Своё сердце я оставляю здесь — на линкоре «Техас» среди его экипажа».

Спустя три дня корабль снова отправился к Окинаве. 23 августа «Техас» бросил якорь у восточных берегов столь знакомого ему острова. Официально война ещё не была закончена. Экипаж корабля продолжал учения до 30 августа. Там же «Техас» застало подписание акта о капитуляции Японской империи. Старый линкор внёс достойный вклад в достижение победы над врагом. Он получил 5 боевые звезды за участие в операциях «Торч», «Оверлорд» и «Драгун», сражения у Иводзимы и Окинавы.

23 сентября «Техас», наконец, взял курс на восток. На его борту возвращались домой ветераны боёв на тихоокеанском театре отгремевшей войны. 4 октября линкор вошёл в Жемчужную гавань. А 9-го старый корабль отправился к берегам Калифорнии в первый из своих четырёх круизов в рамках операции «Волшебный

ковёр». В числе прочих ветеранов войны возвращались домой американцы, освобождённые из плена. Многие из них походили на живые скелеты. По пути лазарет линкора оказывал им всю возможную помощь, а коки старались как можно лучше кормить изнурённых длительным голодом людей. 15 октября в Сан-Педро всех освобождённых из плена забрали кареты скорой помощи.

В полдень 30 октября «Техас» вышел из Лонг-Бич и взял курс на запад. 3 ноября линкор прибыл в Пёрл-Харбор. Здесь приняли на борт 1500 демобилизованных и через три дня направились к берегам Калифорнии. 13 ноября линкор пришёл в Сан-Франциско. Спустя пять дней «Техас» отправился обратно на Гавайи, имея на борту 670 военнослужащих, призванных сменить ветеранов войны. 24 ноября эти пассажиры сошли на берег в Пёрл-Харборе. На следующий день вместо них на борт было принято 1415 демобилизованных. Эту группу ветеранов линкор 4 декабря доставил в Сан-Диего. Затем «Техас» перешёл в Лонг-Бич и там встал на ремонт в док.

Всего старый линкор перевёз в США около пяти тысяч победителей Японии. Солдаты возвращались домой, где их



Расчёт 40-мм «бофорса» в ожидании атаки с воздуха. Линкор «Техас», 1945 г.

ждала демобилизация. Из-за недостатка места многие из них спали на верхней палубе под ночными звёздами и думали о мирной жизни. Среди пассажиров «Техаса» были известные в США личности. Например, знаменитый бейсболист Теодор Вильямс или Большой Тед, как называли его спортивные фанаты.

В последний раз «Техас» opravился на Гавайи 12 декабря. Через шесть дней линкор прибыл в Пёрл-Харбор. Там его ожидали на пирсе 1415 человек, включая 110 офицеров. Все торопились домой к Рождеству. Погрузка заняла лишь три часа. На восток шли быстро. 24 декабря в 10:42 утра «Техас» пришвартовался в Сан-Диего. В канун Рождества экипаж линкора с большим трудом раздобыл ёлку. Все магазины уже распродали этот товар. В конце концов, менеджер одной торговой точки, просто подарил морякам «Техаса» лесную красавицу, стоявшую у оконной витрины. Её поставили в лазарете.

К концу операции «Волшебный ковёр» команда линкора была уменьшена до необходимого минимума. Учитывая избыток современных боевых кораблей, судьба «Техаса» представлялась незавидной: сдача на слом или превращение в мишень для испытания новых систем вооружения. Однако на долю заслуженного линкора выпала редкая удача.

27 октября в день флота и позже на корабле побывали 30 тысяч гражданских посетителей. Газеты Хьюстона много писали о необходимости сохранить линкор «Техас» в качестве мемориала двух мировых войн. Впоследствии это сыграет роль в судьбе корабля. Пока же он в течение долгих месяцев томился в ожидании своей участи, которая не предвещала особых перспектив.

В конце января 1946-го «Техас» в последний раз перешёл Панамским каналом в Атлантику. В середине следующего месяца он прибыл в Норфолк и был там поставлен на консервацию. Однако это состояние полусмерти продлилось недолго. Флот предложил полдюжины старых линкоров штатам, в честь которых они названы, для сохранения в качестве военных мемориалов. Техасцы восприняли эту идею с особым энтузиазмом. Некоторое время заняли переговоры между администрацией штата и флотом США. Сошлись на цене в 225 тысяч долларов. В эту сумму оценивались затраты флота по переводу линкора с восточного побережья в район Хьюстона.

17 апреля 1947 года легислатура (законодательный орган) штата Техас одобрила законопроект, создающий комиссию по линейному кораблю. Этот орган состоял из девяти человек. Была организована кампания по сбору пожертвований на обустройство мемориала. Средства поступали от ветеранских организаций (Американский легион, Организация ветеранов иностранных войн), университетов, школ, компаний и частных лиц. Широкая реклама прошла в газетах штата и на радио. Вскоре образовалось общество друзей старого корабля, в котором состояли люди самого разного возраста и социального положения. Очень много было

школьников. Это общество сыграло главную роль в послевоенной судьбе линкора. Со временем оно трансформировалось в добровольческую организацию, именовавшую себя «Флот штата Техас». Возглавлял эти «ВМС» адмирал Честер Нимиц (в отставке с 1947 года). Он был популярной личностью, коренным техасцем и стоял во главе Тихоокеанского флота США в 1941—1945 гг.

Усилия энтузиастов «Старого Ти» увенчались успехом. Через два года корабль отбуксировали в Галвестонский залив и установили в Сан-Джасинто* в специально вырытой узкой бухточке недалеко от входа в канал, ведущий в хьюстонский порт.

Место было выбрано не случайно. Здесь 21 апреля 1836 года 750 техасских повстанцев под предводительством Сэма Хьюстона (с осени 1836-го первый президент республики Техас) одержали решающую победу над правительственными войсками Мексики. В этот день потерпели полный разгром (700 убитых, 730 плененных) вдвое больше по численности войска генерала Антонио Лопеса де Санта Анна (с 1833 г. президент и фактический диктатор Мексики). Тем самым была обеспечена победа в гражданской войне, за которой последовало создание независимого государства Одинокой звездой. Так поэтически именуется Техас. Одна звезда украшала в 1836—1845 годах его красно-бело-синий флаг. Он утратил официальный статус 29.12.1845 вследствие присоединения к США. Однако сегодня этот флаг можно увидеть в штате повсюду: на правительственных зданиях, в школах, банках, торговых центрах и даже на нефтяных вышках.

21 апреля 1948 года, в годовщину независимости Техаса, старый линкор был официально исключён из состава ВМС США и стал собственностью штата, имя которого носил. Церемонию обставили очень помпезно. Помощник Секретаря флота Марк Эндрюс (кстати, уроженец Хьюстона) торжественно передал корабль губернатору Бафорду Джестеру. Присутствовали капеллан Муди и капитан Бэйкер, который исполнил церемонию

альную функцию последнего командира линкора в составе ВМФ перед разуконплектованием. Адмирал Нимиц произнёс вдохновенную речь на открытии мемориала. Вот его слова: «Добро пожаловать на борт «Техаса»! Здесь, под сенью памятника героям Сан-Джасинто, вы стоите сегодня на палубе великого корабля, названного в честь штата, чья независимость была защищена на этих прибрежных равнинах. Демонстрируя неукротимый дух Техаса нашим врагам в двух мировых войнах, этот доблестный линкор достойно носил своё имя. Ни немцы в Нормандии, ни японцы на Окинаве, никогда не забудут его могучих орудий и храбрости экипажа. Техасцы гордятся тем, что смогли обеспечить достойное пристанище для «Старого Ти» и сохранить его как символ величия их штата. Особое чувство удовлетворения вызывает выбор места этой последней гавани, находящейся рядом с полями исторических битв, следствием которых стало рождение государства Одинокой звезды. Как адмирал флота штата Техас, я горд тем, что имею линкор «Техас» под своей командой».

С тех пор корабль 40 лет простоял на месте в качестве военно-исторического музея. Рядом возвышается стела в честь героев битвы у Сан-Джасинто. На неё смотрят орудия носовых башен линкора. Гигантские паровые машины корабля представляют собой отдельный экспонат, как образец инженерной мысли прошлого.

Надо сказать, в первые послевоенные десятилетия средств на достойное содержание мемориального корабля выделялось крайне мало. Председатель комиссии по линкору «Техас» Ллойд Грегори переложил все заботы на трёх попечителей, которые не слишком усердствовали. С годами корпус линкора глубоко врос в донный ил. Время, влажная среда, морская соль, дожди и ветры делали свою разрушительную работу. В корпусе возникло множество течей. Из-за этого подверглись затоплению некоторые отсеки. Особенно много их было в оконечностях. Вода заполнила также ряд топливных цистерн и трубопроводов. Древесина палубного настила сгнила, и в 1968 году комиссия порешила заменить её во многих местах на бетон. Дешёвый, но далеко не лучший вариант ремонта палубы! Бетон действовал как губка, накапливая влагу и

* Между прочим, в 3 км от Сан-Джасинто в июне 1937 г. приземлился советский АНТ-25. Экипаж в составе М.М.Громова, А.Б.Юмашева и С.А.Данилина преодолел без посадки 10148 км.

Расход боеприпасов линкора «Техас» в 1942—1945 годах

Место, период времени	Калибр и расход снарядов				
	356 мм	127 мм	76 мм	40 мм	20 мм
Марокко, 8—15.11.1942	273 ¹	6	?	—	?
Нормандия, 6—18.06.1944	690 ²	272 ³	0	192	0
Шербур, 25.06.1944	208	0	0	0	0
Юг Франции, 15—17.08.1944	172 ⁴	0	121	492	0
Иводзима, 16.02—7.03.1945	923 ⁵	967 ⁶	4	0	0
Окинава, 25.03—14.05.1945	2019 ⁷	2640 ⁸	490	3100	2275
ИТОГО:	4305	3885	615	3784	2275

Примечания: 1) 8 и 10 ноября; 2) 6—8 и 15 июня; 3) 6—8 июня; 4) только 15 августа; 5) 16—21 февраля; 6) 17—20 февраля; 7) 25—31 марта, 1—3, 13, 14, 19—21, 25—30 апреля, 3, 5—11 мая; 8) 27—30 марта, 1, 2, 13, 14, 19, 20, 27 и 30 апреля.



не давая ей высыхать. В результате сталь верхней палубы подвергалась усиленной коррозии и в ряде мест проржавела насквозь. Через образовавшиеся отверстия дождевая вода попадала внутрь корпуса.

В 1971 году три техасских благотворительных общества (фонды Брауна, Муди и Хьюстона) выделили 50 тысяч долларов, чтобы подновить обветшавший корабль. Комиссия организовала косметический ремонт. Впервые за 23 года корпус почистили и покрасили. Внешний вид улучшился, но это не решало проблему сохранности корабля.

Линкор продолжал разрушаться ещё 10 лет. Вопрос о капитальном ремонте реликвии был поднят в 1983 году несколькими законодателями штата. 31 августа легислатура упразднила злосчастную комиссию. С 1 сентября администрация Техаса возложила заботу о линкоре на департамент национальных парков и живой природы штата (TPWD — Texas Parks & Wildlife Department), на чьей подведомственной территории и находился корабль. Прежде всего, от TPWD требовали изучить состояние судна и подготовить проект реставрационных работ. По завершении длительного обследования в первую очередь решили восстановить водонепроницаемость корпуса, палуб и надстроек. Позже разработали план полной реставрации корабля с воспроизведением его внешнего облика и внутреннего устройства на момент последних боевых операций у Иводзимы и Окинавы.

В 1985 году к спасению линкора широко подключилась общественность. В Сан-Джасинто стали прибывать добровольцы, желающие принять не только финансовое, но и личное участие в спасении бес-

ценной реликвии. Самые большие группы волонтеров представляли нефтяной концерн «Экссон», Хьюстонскую электрическую и осветительную компанию и пожарный департамент Бэйтауна (город на берегу Галвестонского залива). В 1986 году эти три отряда добровольцев слились в единую организацию. Её возглавил Бернард Олив, пожарный из Бэйтауна.

В 1986 году Техас отпраздновал 150-ю годовщину своей столь далёкой и короткой независимости. По такому случаю администрация штата решила образовать консультативный совет линкора «Техас». Этот орган развернул широкую кампанию по сбору средств на реставрацию корабля. По предварительным оценкам требовалось 10 миллионов долларов. Значительную часть этой суммы выделил флот США.

13 декабря 1988 года буксиры после нескольких часов работы вытащили линкор из грязи. Он покинул своё илистое ложе у Сан-Джасинто и был отбуксирован в Галвестон. Там его поставили в плавучий док судостроительной компании Тодда. За 10 часов плавания корабль принял много забортовой воды, затопившей отсеки в центральной части корпуса и полости под машинным отделением. Однако всё обошлось. Линкор дошёл благополучно. Тем не менее, его осадка была очень велика. Оставалось лишь шесть дюймов пространства для размещения доковых установочных блоков. Линкор медленно, в течение 18 часов, вводили в док, который затем всплыл. Началось осушение корпуса. Сначала сплошные потоки хлестали из блистеров и топливных танков «Техаса». Потом длительное время вода продолжала сочиться по всему корпусу. Когда линкор стал относительно сухим, приступи-

Буксиры выводят «Техас» из Балтимора, 14 января 1948 г. Линкору предстоит вояж до места вечной стоянки в Сан-Джасинто

ли к детальному осмотру. По итогам был составлен конкретный план восстановительных работ. К моменту их окончания около 160 т проржавевшей обшивки было заменено новыми стальными листами, что превышало 15% площади корпуса. Более 40 тысяч заклепок было герметизировано сваркой, чтобы обеспечить водонепроницаемость.

По мере продвижения корпусных работ верфь приступала к другим видам необходимого ремонта. С трудом поддавался бетон, которым была залатана палуба. Его разбивал большой отбойный молоток, установленный на маленьком тракторе. Затем рабочие удаляли остатки ручным инструментом. На юте проржавевшего настила оказалось особенно много из-за уклона верхней палубы к корме. Участки, изъеденные коррозией, были заменены новыми листами. Внутренние отсеки восстанавливали с особой осторожностью. Требовалось сохранить все исторические реликвии, уникальные паровые машины и другое оборудование. Переговорные трубы и прочие трубопроводы были частично реставрированы или заменены. При этом учли возможность мониторинга и технического обслуживания в будущем. Большие восстановительные работы провели на мачтах и в надстройках. Покорбленные конструкции были выпрямлены. Крыши, внешние стены, переборки и внутренние палубы также не избежали ремонта. Ограждения, люки и

двери были восстановлены или переделаны в разумных пределах с учётом специфики корабля-музея, открытого для посещения широкой публики.

Всего в 1988—1990 годах на линкор было установлено 175 т новой стали в виде обшивки и различных металлоконструкций. Вместе с работой это стоило около 7 млн. долларов. Затем на подводную часть корпуса нанесли защитное покрытие на эпоксидной основе. Выше ватерлинии вертикальные поверхности окрасили в тёмно-синий цвет в соответствии со схемой Measure 21. Для долговечности применялась специальная алкидно-эпоксидная краска. Администрация штата получила от флота 10 счетверенных «бофорсов» и системы управления, которые были удалены перед консервацией и разукомплектованием. На музейном линкоре с марта 1948 года стояли 8 «эрликонов» и 4 «чикагских пианино» (16 стволов). Последние теперь были сняты. Ориентировались на состояние корабля в период боёв за Иводзиму и Окинаву.

14 месяцев «Техас» провёл в сухом доке. 23 февраля 1990 года обновлённый линкор перевели из Галвестона на временную стоянку в Хьюстон. Он прошёл мимо своего постоянного места в национальном

парке Сан-Джасинто, где велась работа по углублению бухты и созданию оригинальных причальных приспособлений. В Хьюстоне на линкоре смонтировали новый деревянный настил палуб. Он был набран из сосновых планок и повторял исходный образец покрытия. Затем палуба была окрашена в серо-синий цвет.

Восстановленный в своём былом великолепии «Техас» 26 июля 1990 года возвратился в Сан-Джасинто. К этому времени были закончены работы на месте его вечной стоянки. Узкая бухточка под линкор была углублена и несколько расширена. Швартовочная система состояла из четырёх свай, забитых в дно на глубину более 20 метров. «Техас» был подведён буксирами на место, поставлен на якорь и прикреплен к этим четырём опорам с помощью подвижных муфт, приваренных к борту линкора. Теперь корабль не сидел на мели, как предыдущие 40 лет, а мог перемещаться по вертикали при отливах и приливах. Проектом гарантируется устойчивость при ураганном ветре до 120 миль в час (193 км/ч). Более 5000 зрителей наблюдали за швартовкой «Старого Ти». Затем продолжились незаконченные малярные работы внутри корабля, а также чистка, полировка, надраивание и общее на-

ведение «марафета» к повторному открытию мемориала. Оно состоялось 8 сентября 1990 года. Открыли торжественное мероприятие губернатор Техаса Уильям П. Клеменц и первая леди штата Рита Клеменц. В тот уикенд 20 тысяч посетителей побывали на борту линкора.

Впрочем, его реставрация ещё не закончена. Медленно и скрупулёзно она продолжается и поныне. Эту работу делают настоящие энтузиасты. Они дотошно восстанавливают в мельчайших подробностях все устройства, отсеки и помещения, стараясь сохранить или возродить колорит эпохи, уже отдалённой он нас многими десятилетиями. В финансовых ресурсах недостатка нет. Их предоставляют ВМС США, администрация штата, многие компании и частные лица. Техасские школьники, как и их сверстники 1948 года, играют значительную роль. Неоценима и консультативная помощь ныне здравствующих ветеранов линкора. Не вызывает сомнения, что «Майти Ти» («Могучий Т», как теперь его называют техасцы), гордость штата и всей страны, находится в руках специалистов, которые доведут до конца реставрацию корабля и сохранят при этом историческую достоверность во всех деталях.

ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Линейные корабли «Нью-Йорк» и «Техас» по своей конструкции занимают отчётливо выраженное промежуточное положение между классическими 12-дюймовыми дредноутами и «стандартными линкорами» США, созданными в последующие годы. С первыми их связывает угольное отопление котлов, схожесть общего расположения и схемы защиты. Со вторыми — только мощное вооружение, трансформировавшее проект «Вайоминга» в сверхдредноут.

Общая оценка конструкции линкоров типа «Нью-Йорк» не вызывает особых трудностей. Главные проектные решения принимались без риска и торопливости. В целом они представляются последовательными, своевременными и логично завершившими развитие американских дредноутов первого поколения. К началу разработки заводской документации на линкоры типа «Нью-Йорк» в военно-морских кругах США вполне созрели идеи нового, кардинально изменённого кора-

бля. Однако их скоропалительное воплощение стало бы неосмотрительным забеганием вперёд, которое неизбежно влекло за собой неоправданную потерю времени и, скорее всего, низкое качество проектирования.

По корпусу, общему расположению и схеме защиты «Нью-Йорк» и «Техас» в общих чертах повторяли свой 12-дюймовый прототип. Местами бронирование удалось усилить, но не слишком значительно. Тем не менее, оно было вполне на уровне времени, а в части прикрытия артиллерии и боевых рубок отвечало самым высоким требованиям. То же самое можно сказать о ПТЗ линкоров типа «Нью-Йорк». Для Первой мировой войны их подводная защита выглядит солидно. Боевой проверки она не прошла, но, вероятно, могла бы приближаться по надёжности к ПТЗ немецких линкоров и уж наверняка превосходила то, что было на современных британских кораблях.

Возврат к поршневым машинам, кажущийся шагом назад, имел достаточно причин и вряд ли мог считаться ошибкой в эпоху Первой мировой войны. Ввиду низкой экономичности турбин начала века данную меру следует рассматривать как цену, заплаченную за высокую автономность — характеристику, особо важную для флота США. В этой связи уместно вспомнить, сколько усилий приложили в Германии для создания дизельных двигателей большой мощности. Однако ни один из капитальных кораблей Флота От-



«Техас» во время ремонта на верфи Тодд Шипъярд в Галвестоне, 30 мая 1989 г.

Линкор «Техас» в наши дни. На заднем плане виден памятник в честь героев битвы при Сан-Джасинто в 1836 г.

крытого моря таких машин не получил. На линкоре «Принц-регент Луитпольд» пришлось даже довольствоваться двухвальной энергетической установкой вместо стандартной трёхвальной. Центральное машинное отделение, зарезервированное под дизеля, так и осталось без них.

Что касается вооружения, то в этом аспекте «Нью-Йорк» и «Техас» вполне заслуживают высокой оценки. 14-дюймовый главный калибр на протяжении трёх десятилетий позволял этим линкорам считаться весьма ценными боевыми единицами флота, а на момент вступления в строй они вообще были самыми сильными в мире артиллерийскими кораблями. В 1917—1918 годах применить свои мощные орудия «Нью-Йорку» и «Техасу» не довелось. Однако в сравнении с артиллерией европейских сверхдредноутов первого поколения заметно выигрывают именно 14-дюймовки США. Они были легче британских проволочных орудий калибра 343 мм и лучше пробивали броню (даже после принятия англичанами тяжёлого снаряда). Ещё большим было преимущество над артиллерией французских линкоров типа «Бретань». Их 340-мм башенные установки имели явно недостаточную дальность из-за малого угла возвышения стволов. У «Нью-Йорка» и «Техаса» последний параметр также был сравнительно умеренным для Первой мировой войны. По досягаемости аналогичные по калибру и длине ствола японские башенные орудия имели преимущество (угол возвышения 20°). Однако из-за проволочной конструкции они оказались очень тяжёлыми в сравнении с американскими пушками 14"/45.

Не вызывает сомнений, что по боевым качествам первые сверхдредноуты США заметно превосходят своих отечественных предшественников. При траверзных целевых углах «Нью-Йорк» и «Вайоминг» начинали бить пробивать друг у друга пояс по ватерлинии с максимального расстояния около 11,5 и 10 км соответственно (здесь и далее рассматриваются углы в 90°, соответствующие наибольшей дистанции пробития вертикальной бортовой брони). То есть в ближней зоне новый корабль имел преимущество в 1500 м. Большая на два ствола численность главной батареи и её чуть более высокая скорострельность давали дополнительные шансы «Вайомингу», которые, однако, не могли компенсировать превосходство артиллерии сверхдредноута в весе снаряда: 635 против 395 кг (бортовой залп 6,35 т, позже 6,81 т, против 4,74 т).

На дальних дистанциях бортовой пояс неуязвим, но падающие по крутой траектории снаряды поражают палубу. В этом случае перевес «Нью-Йорка» над «Вайомингом» ещё больший, несмотря на примерно одинаковое горизонтальное бронирование. Относительно лёгкие снаряды калибра 305 мм пробивали бы защиту над погребами лишь на пределе досяга-



емости (где-то после 18—19 км). В свою очередь 14-дюймовые «чемоданы» поражали аналогичную систему бронепалуб, начиная с дистанции около 13—14 км. То есть при взаимном обстреле «Нью-Йорк» имел весьма широкую зону свободного маневрирования, а «Вайоминг» — очень узкую. Заметное различие в бронировании башен и рубок ещё больше усиливало боевое превосходство сверхдредноута. Добавим сюда лучшую автономность «Нью-Йорка» и чуть больший проектный ход (впрочем, заметный лишь «на бумаге»). И всё это достигнуто при той же стоимости, что и у «Вайоминга». Получается весьма неплохой итог для нового проекта. Цели, поставленные перед его разработчиками, были достигнуты полностью, и к началу великой войны флот США пополнился двумя мощными боевыми единицами, претендовавшими на титул сильнейших в мире.

Теперь попробуем сопоставить «Нью-Йорк» с его лучшими иностранными ровесниками. Разумеется, это британские линкоры типа «Айрон Дюк» и германские типа «Кёниг», вступившие в строй в том же 1914 году. Первые весьма близки по своим боевым качествам к «Нью-Йорку» и «Техасу». Бортовое и палубное бронирование цитадели было сходным. Англичане раньше американцев перешли на тяжёлые снаряды, имевшие при калибре 13,5" (343 мм) такой же вес (635 кг), как у американских 14-дюймовых раннего периода. Как следствие, в боевом столкновении на дальних дистанциях оба типа кораблей располагали бы почти равными шансами. В ближнем бою ситуация несколько иная. Снаряды главной артиллерии «Нью-Йорка» обладали большей начальной скоростью и при траверзных углах цели пробивали поясную броню «британца» (305 мм) с дистанции 10—11 км. «Айрон Дюк» для этого должен был приблизиться ещё примерно на километр. Дополнительных плюсов «американцу» давало очень мощное бронирование таких крупных и важных целей, как орудийные башни и рубки. В качестве некоторой ком-

пенсации можно отметить, что в ближнем бою уже могла действовать средняя артиллерия. От 5-дюймовых снарядов английский линкор располагал прикрытием в окрестностях в виде тонкой брони, продлевшей главный пояс по ватерлинии за пределами цитадели. Этого на «Нью-Йорке» не было. Зато по надёжности подводной защиты «Айрон Дюк» уступал американскому кораблю. Достаточно вспомнить, как погиб от взрыва одной мины «Одэйшес» — линкор предшествующего проекта, имевший примерно аналогичную ПТЗ. Взвесив все плюсы и минусы, можно усмотреть некоторое превосходство «Нью-Йорка».

При боевом столкновении с линкором типа «Кёниг» всё выглядит совершенно иначе. Да и корабли различались гораздо сильнее. В сравнении с германским дредноутом «Нью-Йорк» устроен намного проще. Это хорошо видно на примере его башенной артиллерии, имевшей слабую механизацию процесса заряжания. Тем не менее, американские конструкторы в целом не отклонились от принципа разумной достаточности, а бюро судостроения и ремонта действовало осторожно, избегая непроверенных решений и последовательно соблюдая приоритеты флота США — высокая автономность и ориентация на дневное сражение при хорошей видимости.

В свою очередь «Кёниг» является отражением германской доктрины морского боя на малой и средней дистанции в туманном Северном море. Ну и, разумеется, были воплощены в металл все новейшие достижения современной технической мысли. Налицо пример типичного подхода к делу немецких инженеров, привыкших доводить любую конструкцию до высочайшей сложности и совершенства. В этом смысле британские корабли занимают промежуточное положение по технической сложности между линкорами США и Германии.

Следствием тактических доктрин стало явное превосходство «Нью-Йорка» над «Кёнигом» в условиях дальнего боя. Аме-

риканский корабль мог пробить довольно слабую горизонтальную защиту цитадели германского корабля примерно с 12 км, сам оставаясь неуязвимым минимум до 18 тыс. м (по погребам). При сближении противников ситуация менялась. «Кёниг» начинал поражать бортовой пояс американского корабля, где-то начиная с 10—10,5 км. В свою очередь, снаряды «Нью-Йорка» пробивали мощную броню противника (350 мм) лишь с 8,5—9 км. Кроме того, на стороне «Кёнига» высокая скорострельность 12-дюймовых орудий, превосходство в калибре средней артиллерии и обширное бронирование вне цитадели. Эти плюсы трудно отразить в виде численных характеристик, но в любом случае ближний бой для «Нью-Йорка» представляется невыгодным.

Подводная защита «Кёнига», как и других германских линкоров той эпохи, была лучшей в мире. В свою очередь «Нью-Йорк» существенно превосходил по дальности плавания своего противника, с которым мог бы встретиться в 1918 году в Северном море. Погода и видимость там зачастую неважные. Отсюда вероятным является бой на ближней или средней дистанции. В тропической зоне Тихого океана — наоборот, почти всегда отличная видимость. На океанских просторах и дальность хода нужна побольше. Отсюда вывод: для защиты пресловутых национальных интересов США «Нью-Йорк» подходит лучше, чем «Кёниг».

Другие иностранные одноклассники линкоров трёх перечисленных типов заметно им уступают по сумме боевых характеристик. К числу таковых относятся и российские корабли типа «Севастополь», вступившие в строй в 1914 году из-за длительного срока постройки. Если проводить параллели, то, несмотря на совершенно иную концепцию линкора-дредноута, они скорее соответствуют американскому «Вайомингу».

«Нью-Йорк» и «Техас» недолго носили корону сильнейших в мире кораблей. В 1915—1916 годах Гранд Флит и Флот Открытого моря пополнились 15-дюймовыми линкорами, в составе ВМС Японии появился «Фусо», а США ввели в строй две первые серии стандартных линкоров (типа «Невада» и «Пенсильвания»). Все они были сильнее героев нашего рассказа.

В заключение оценим вкратце проект линкоров типа «Нью-Йорк» после модернизаций 1920—1940-х годов. Как извест-

но, США располагали дюжиной стандартных линейных кораблей. По этой причине «нестандартным» отводились второстепенные театры и роли. Их отодвинули «в хвост очереди» при проведении второго цикла модернизации и не довели её до логического конца. По корпусу и двигательной установке была сделана вполне достаточная перестройка, если иметь в виду военно-морскую доктрину США 1920—1930-х годов. Переход на котлы с нефтяным отоплением, устройство булей и модернизация ПТЗ вывели «Нью-Йорк» и «Техас» в число лучших кораблей Второй мировой войны по части автономности и подводной защиты. Сохранение поршневых машин делало службу механиков сравнительно тяжёлой, однако на оперативной подвижности линкоров это практически не отражалось. То же самое относится к потере одного узла скорости («японцы» и «итальянцы» всё равно были намного быстрее). Системы связи, управления огнём и РЛС «Нью-Йорка» и «Техаса» не уступали новым линкорам США. Однако бронезащиту заметно усилить не удалось. Особенно слабой она выглядела бы в бою на дальних дистанциях, который на Тихом океане и в Средиземном море считался наиболее вероятным. Как следствие, на фоне имеющихся двенадцати «standard battleships» командование полагало, что «Нью-Йорк» и «Техас» не следует выставлять против модернизированных или тем более новых линкоров противника. Видимо, по этой причине не спешили с переделкой орудийных установок. А японцы в 30-х годах увеличили угол возвышения 14-дюймовой корабельной артиллерии с 20 до 43 градусов (досягаемость более 35 км бронебойным снарядом в 673,5 кг). Модернизированные итальянские линкоры типа «Конте ди Кавур» и «Андреа Дориа» могли посылать свои 320-мм снаряды весом в 525 кг на расстояние 28,6—29,4 км. В открытом бою это преимущество в дальности над «Нью-Йорком» и «Техасом» корабли стран Оси имели возможность легко реализовать, благодаря своей высокой скорости.

В принципе, модернизацию башенных установок осуществить было несложно. Хватило бы 30°, как сделали на стандартных линкорах США. Однако до «Нью-Йорка» и «Техаса» просто руки не дошли. В результате новейшие системы управления огнём и прекрасные снаряды сочетались с дальностью стрельбы эпохи

Первой мировой. Для сравнения: в СССР угол возвышения орудий «Севастополя» был доведён до 40°. Дальность стрельбы 471-кг снарядом составляла без малого 30 км. Советский линкор в целом прошёл очень приличную модернизацию, хотя исходная конструкция этому совсем не благоприятствовала. В частности, были заметно улучшены мореходность и ПТЗ. При этом превосходство в скорости над «Нью-Йорком» возросло до 3—4 узлов.

В период Второй мировой войны противовоздушная оборона линкоров США всегда была сравнительно сильной. В этом отношении «Нью-Йорк» и «Техас» выглядели слабее большинства своих американских «одноклассников». Универсальных 5-дюймовок им так и не досталось, а заградительный огонь 76-мм орудий не мог создать серьёзной преграды самолётам на дальних рубежах. Что касается ближней зоны, то здесь всё было на высшем уровне. Вообще говоря, волею судеб мощная противовоздушная оборона «Нью-Йорку» и «Техасу» не понадобилась. Мизерный расход зенитных снарядов в 1942—1945 годах говорит сам за себя. Когда эти линкоры вступили в бой, противник был уже сравнительно слаб в воздухе, а собственная авиация завоевала полное господство.

Тем не менее, «Нью-Йорк» и «Техас» хорошо послужили американскому флоту в годы Второй мировой войны. Они совершили множество боевых и учебных походов, неоднократно эскортировали конвои, обрушили на врага тысячи тонн снарядов, подготовили для ВМС США целую армию офицеров и специалистов. Важную роль эти старые корабли сыграли в известном ряде амфибийных операций (высадка союзников в Северной Африке, Нормандии и Южной Франции, захват Иводзимы и Окинавы).

И теперь, «Техас», единственный сохранившийся дредноут, продолжает свою службу в виде мемориала. Он неизменно привлекает огромный интерес специалистов и любителей военно-морской истории. О воспитании патриотизма подрастающего поколения нечего и говорить. На палубе старого линкора чувство национальной гордости переполняет американцев любого возраста. Любителям флота других стран остаётся по-доброму завидовать гражданам штата Техас и благодарить их за сохранение для всего мира замечательной боевой реликвии.

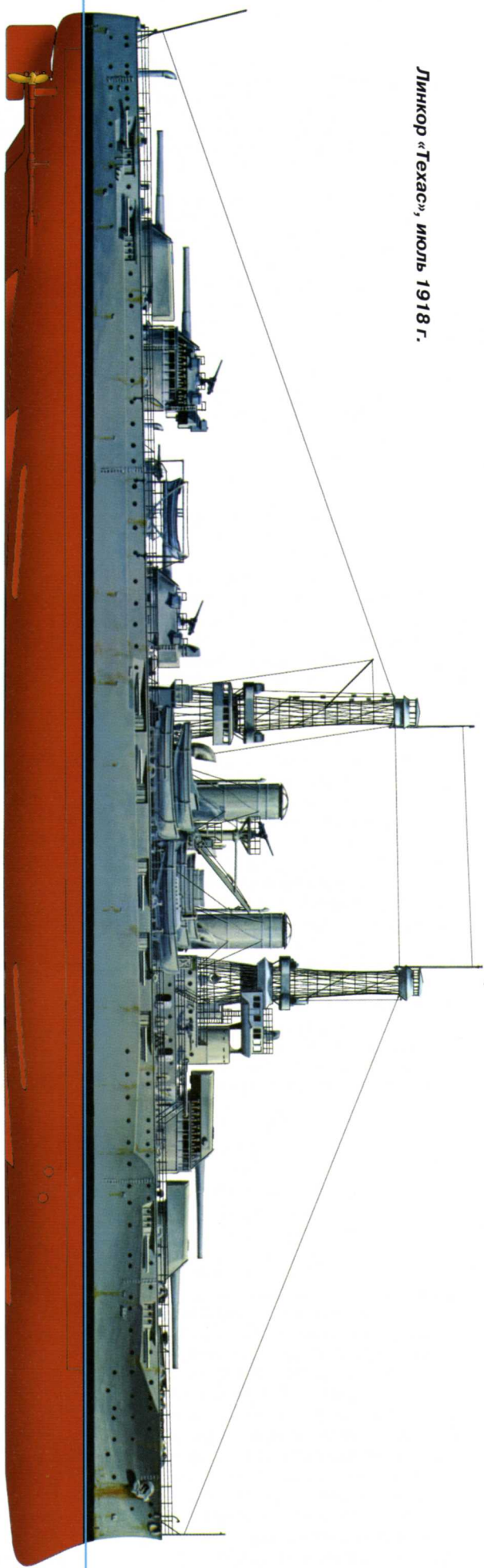
Литература и источники

- Power, H. Battleship Texas, Texas A & M University Press, 1993.
- Ferguson, J. Historic Battleship Texas (The Last Dreadnought). McMurry University, Abilene, Texas, 2007.
- USS New York (BB-34): The Old Lady of the Sea, Turner Publishing, 2002.
- Friedman, N. U.S. Battleships. Annapolis, 1985.
- Friedman, N. Naval Firepower, Seaforth Publishing, 2008.
- Robert S. Egan, Arnold S. Lott, Robert F. Sumrall, USS TEXAS (BB35), Leeward Publication / SHIP'S DATA 6.
- Wiper, S. Warship Pictorial Vol. 4, USS TEXAS, 1999.
- Naval Ordnance: A text-book prepared for use of midshipmen of the U.S. Naval Academy. Annapolis, 1915.
- Naval Ordnance: A text-book prepared for use of midshipmen of the U.S. Naval Academy. Annapolis, 1939.
- Warship International No. 1, 2003.
- Warship International No. 3, 2002.
- Hone, T.C., Hone, T. Battle Line: The United States Navy 1919—1939, Annapolis,

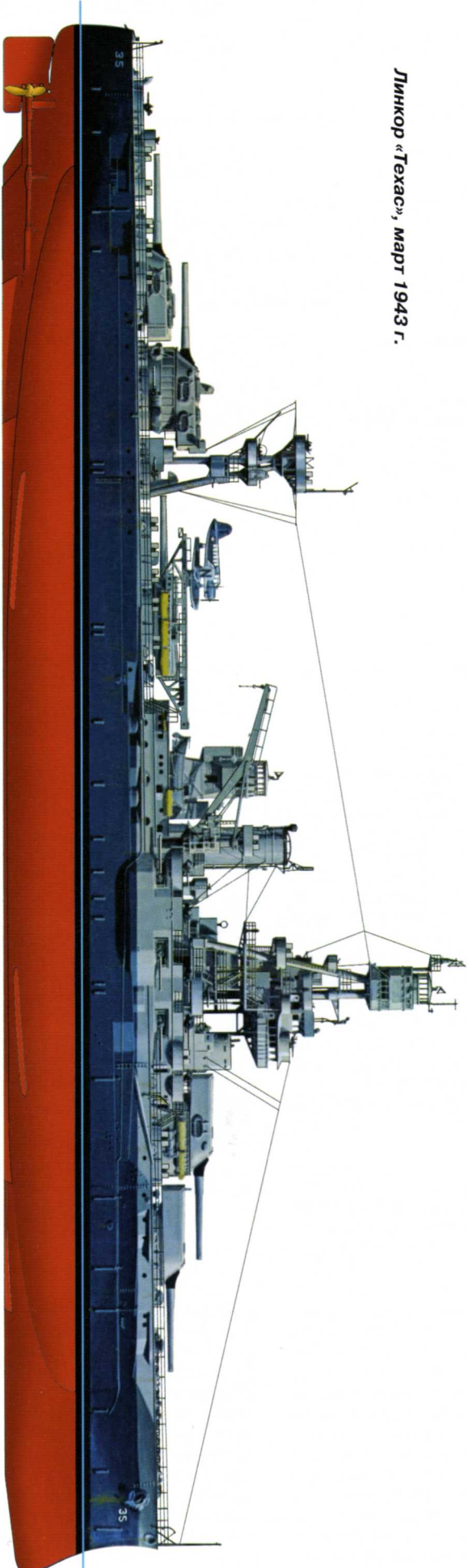
Naval Institute Press, 2006.

- Van Auker, W. Notes on a Half Century of United States Naval Ordnance, 1880—1930. Washington, 1939.
- Henry, M., Bujiero R. The US Navy in World War II, Osprey Publishing Ltd, 2002.
- Adcock, A. OS2U Kingfisher in action. Squadron / Signal publication, Inc., 1991.
- Stern R. U.S. Battleships in action, Part 1.
- Friedman, N. German Warship of World War I. Annapolis, Naval Institute Press, 1992.
- Philbin, T. König Class Battleships. Warship Profiles No. 37, 1973.
- Burt, R., Trotter, W. Battleships of The Grand Fleet, London, 1982.
- Cichy, P. Malowanie okretow U.S. Navy 1941—1945. Tarnowskie Gory, 2000.
- Dyskant, J. Konflikty i zbrojenia morskie 1918—1939. Gdansk, 1983.
- Мандель А., Скопцов В. Линейные корабли США — часть II. СПб., 2004.
- Морисон С.Э., Американский ВМФ во Второй мировой войне. М., 2003.
- Черчилль У.С., Вторая мировая война. М., 1991.
- Материалы сети Internet.

Линкор «Техас», июль 1918 г.



Линкор «Техас», март 1943 г.



9/9 5



**Линкор «Техас»
на вечной стоянке в Сан-Джасинто**

