

ISBN 978-5-9955-1069-7



9 785995 510697 >

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ	5
Долгая дорога с чертежной доски	5
Индексы и наименования	17
Строительство	18
ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	21
Корпус	21
Бронирование	27
Вооружение	32
Энергетическая установка	49
Экипаж	52
Окраска	53
МОДЕРНИЗАЦИИ	61
Предвоенные модернизации	61
Модернизации военного времени	63
ОРГАНИЗАЦИЯ	77
ИСТОРИЯ СЛУЖБЫ	83
«Омаха» (CL-4)	83
«Милуоки» (CL-5)	95
«Цинциннати» (CL-6)	116
«Рэлей» (CL-7)	120
«Детройт» (CL-8)	128
«Ричмонд» (CL-9)	133
«Конкорд» (CL-10)	142
«Трентон» (CL-11)	146
«Марблхэд» (CL-12)	154
«Мемфис» (CL-13)	164
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТА	169
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	174



Проектирование специализированных скаутов для эскадры, призванных своевременно обнаружить противника в океане и навести на него свои главные силы, началось в США накануне Первой мировой войны. Строительство серии из десяти кораблей осуществлялось вскоре после ее окончания и не встретило ни политических препятствий, ни технических затруднений. Тем не менее, сошедшие со стапелей крейсера слишком быстро оказались в разряде устаревших и не способных в полной мере решать задачи, для которых создавались. Требования следующей мировой войны, казалось, уже не оставили места для боевого использования «лучших скаутов» ушедшей эпохи.

Почему так случилось? Можно ли считать «омахи» провалом американской кораблестроительной школы? Насколько эффективно удалось ВМС США использовать эти корабли в реальных боевых условиях? — Ответы на все эти вопросы вы найдете на страницах данной книги.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Долгая дорога с чертежной доски

Появление скаутов как отдельного подкласса крейсеров явилось естественным следствием особенностей развития парового броненосного флота на рубеже XIX–XX вв. На этом этапе военно-морской истории разнородные соединения боевых паровых кораблей обрели техническую возможность совершать для решения боевых задач на удаленных театрах совместные трансокеанские переходы, в том числе в военное время, то есть при угрозе противодействия противника. Первым из примеров таких переходов явилось передвижение противоборствующих флотов Испано-американской войны 1898 г. Дальнейшие события — поход Второй Тихоокеанской эскадры Российского Императорского флота (1904–1905 гг.) и кругосветное плавание Великого Белого флота (1907–1909 гг.) — лишь подчеркивали растущие возможности ВМС. В это же время, соответствующие средства ведения морской разведки, как и средства дальней связи в открытом океане, не существовали либо находились в зачаточном состоянии, не удовлетворявшем требованиям флота по обеспечению своевременной и достоверной информацией о действиях противника. В этих условиях паровому флоту понадобились корабли-разведчики, способные взять на себя функции фрегатов парусного флота, действовавших в интересах эскадр парусных линейных кораблей: обнаружение неприятеля и наведение на него своих линейных сил.

Победа над Испанией ввела Соединенные Штаты в клуб ведущих военно-морских держав. Определяясь со списком потенциальных противников в будущих войнах, американский флот в ходе маневров

1902 г. неожиданно столкнулся с проблемой морской тактической разведки. Это были сравнительно большие учения с задействованием Европейской, Южно- и Северо-Атлантической эскадр. Руководил маневрами президент Генерального Совета* адмирал Джордж Дьюи. Согласно замыслу, силам ВМС США («Синие») надлежало сорвать попытку условного противника («Белые»), под которым понималась условная Европейская держава, силой захватить пункт в Карибском бассейне или у побережья Латинской Америки с целью его дальнейшего использования в качестве передовой операционной базы для ведения морской войны против США. Задачей «Белых» являлся захват и удержание такой базы, удаленной от своих берегов на расстояние в 1500 миль, а от начальной позиции «Синих» — в 3000 миль.

Победа «Синим» засчитывалась в следующих случаях: превосходящие силы «Синих» встречают корабли «Белых» в открытом море; «Синие» прибывают в «захваченный» «Белыми» пункт силами, превосходящими противника в полтора раза — если с момента постановки кораблей «Белых» на якорь пройдет менее одного часа; если «Белые» «удерживают» стоянку более часа, для победы подошедшим «Синим» нужно двукратное превосходство. Последнее требование моделировало возможность защиты «Белыми»

* Генеральный Совет (*General Board*) — верховный совещательный орган ВМС США, вырабатывавший предложения по вопросам создания флота. Учрежден секретарем флота (министром ВМС) Джоном Д. Лонгом 13 марта 1900 г. Упразднен в 1951 г.

На с.4:
легкий крейсер «Мемфис» (CL-13) в Австралии, 1925 г. Последний корабль серии был передан флоту с мелкими доработками проекта: обратите внимание на якорные клюзы. Хорошо видны стрелы для операций с параванами

захваченного пункта постановкой минного поля. Таким образом, успех «Синих» полностью зависел от возможности своевременного обнаружения противника на переходе. «Белые» (объединенные Европейская и Южно-Атлантическая эскадры) одержали вполне предсказуемую победу, беспрепятственно бросив якорь в бухте Сан-Хуан (Пуэрто-Рико). Учения завершились 9 декабря 1902 г.

Документ, подготовленный по итогам маневров Бюро навигации*, перечислил причины поражения «Синих»: отсутствие быстроходных разведчиков, большая разница в скорости кораблей, сведенных для совместных действий, проблемы со связью как между кораблями, так и между кораблями и берегом. Бюро рекомендовало тщательно изучить основные принципы ведения разведки и условия, влияющие на ее результативность, а также реорганизовать флот с созданием однородных эскадр, состоящих из тактических подразделений по четыре корабля в каждом. Уже в феврале 1903 г. Генеральный Совет внес предложение о постройки быстроходных крейсеров небольшого водоизмещения для осуществления разведки в интересах соединений флота.

Осенью 1903 г. были проведены очередные морские маневры, по сути — отталкивающиеся от итогов прошлогодней операции. На этот раз условный авангард флота «Белых» (два броненосца, крейсер, три эсминца и вспомогательные единицы), оставил свою передовую базу на Мадейре и двинулся к побережью штата Мэн, где, на довольно протяженном участке между Истпортом (Мэн) и полуостровом Кейп-Код (Массачусетс), он должен был «захватить» плацдарм в ожидании прибытия всего флота вторжения. Обороняющиеся американское побережье «Синие» снова должны были либо перехватить противника в Атлантике, либо прийти на «захваченную» стоянку с существенно превосходящими силами. «Удержание» базы в течение шести часов означало победу «Белых». Важным вкладом в победу «Синих» стала радиосвязь между крейсером «Олимпия», выполнявшим функции разведчика, и флагманским броненосцем «Кирсардж». Таким образом, эффективная разведка заявила о себе как об одной из основных составляющих успеха в морской войне новой эпохи.

* Бюро навигации (*Bureau of Navigation, BuNav*) — подразделение министерства ВМС США, занимающееся вопросами кораблевождения, а также, с 1889 г., кадрами ВМС. В 1942 г. переименовано в Бюро военно-морского персонала (*BuPers*).

В это же время происходил качественный рост миноносных сил, получивших возможность сопровождать броненосный флот в многомесячных плаваниях. Первыми из таковых эскадренных миноносцев обычно называют корабли типа «Ривер», строившиеся для Королевского флота в 1903–1905 гг. и находившихся в строю до 1920 г. Военные теоретики этого периода считали, что соединение эскадренных миноносцев на переходе и в бою должны следовать за лидером — крейсером, сопоставимым с ними по скорости. Так у перспективного малого крейсера, действующего в интересах соединений броненосцев, появилось второе направление деятельности.

Постройка первых трех скаутов для ВМС США была утверждена в январе 1904 г. и в следующем году все они были заложены: в августе «Бирмингем» (CS-2) и «Салем» (CS-3) — оба на верфи «Фор-Ривер» в Куинси (Массачусетс), а в сентябре «Честер» (CS-1) — на верфи «Бат Айрон Уоркс» в г. Бат (Мэн). В 1908 г. все три единицы были переданы флоту.

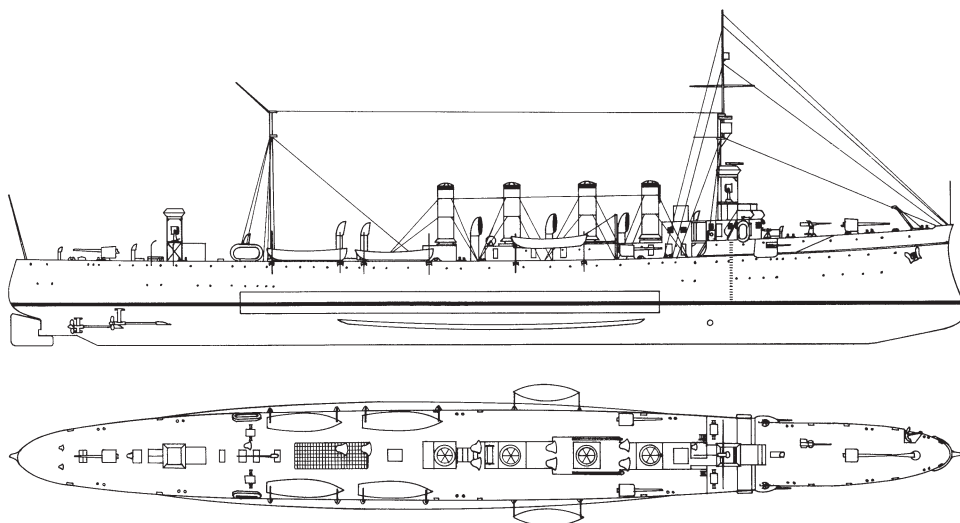
Интересно, что еще до закладки этих крейсеров было принято решение экспериментальным путем выбрать лучшую силовую установку, и единственным требованием к подрядчику была ее мощность в 16000 л. с. Предпочтение изначально отдавалось использованию турбин. Поэтому корабли с абсолютно одинаковыми корпусами получили совершенно различные машинные агрегаты. На «Честере» установили четыре паровых турбины системы «Парсонс», на «Салеме» — две паровые турбины системы «Кёртис», что касается «Бирмингема», то его оснастили паровыми машинами тройного расширения для сравнения с обоими турбинными систершипами. «Честер» был четырехвинтовым, остальные — двухвинтовыми.

В ходе работы над проектами первых американских скаутов представление об их вооружении и бронировании претерпело определенные изменения. Первоначальный проект, датированный октябрём 1904 г., отводил названным аспектам явно второстепенную роль. Он предполагал 12×76-мм орудий в палубных установках и два подводных торпедных аппарата, а бронирование — 38-мм палубу и 51-мм вертикальную защиту, ограниченные котельно-машинными отделениями. Анализ боевого опыта Русско-японской войны 1904–1905 гг. привел к изменению состава вооружения. В окончательном варианте проекта оно состояло из 2×127-мм и 6×76-мм орудий. Также было одобрено применение новейших торпедных аппаратов калибра 533 мм. Пер-



Первый скаут ВМС США — CS-1 «Честер» — в начальной конфигурации вооружения. Пропорции корпуса выдают проектный приоритет мореходности, а высокие мачты — попытку максимально поднять радиантенну

«Честер», 1918 г.
Графика: А. D. Baker III



воначальный вариант бронирования также был пересмотрен: скаут нуждался в возможно большей дальности плавания, и горизонтальное бронирование было принесено в жертву (толщина палубы стала 25 мм). В результате флот получил три единицы нормальным водоизмещением 3750 и полным 4700 т, способные развить скорость в 24 уз. («Честер» — 24,5) и имевшие дальность плавания в 3300 миль на скорости 16 уз.

После вступления США в Первую мировую войну артиллерийское вооружение «честеров» было усилено до 4×127-мм, 2×76-мм и 1×76-мм зенитного орудия.

По окончании войны все три корабля были выведены в резерв и в 1930 г. проданы на слом.

Великобритания опередила США в деле создания скаутов, но не настолько, чтобы Штаты успели поучиться на чужих ошибках. «Честеры» постигла участь первого поколения британских скаутов: корабли, созданные для лидирования эсминцев и разведки в интересах флота линкоров, не поспели за стремительным ростом характеристик тех самых эсминцев и линкоров, вместе с которыми им предстояло действовать. Это, в первую очередь, касалось скорости, а во вторую — защищенно-

сти: ведь «выросли» и вражеские эсминцы, атаку которых должен был выдержать и отразить эскадренный крейсер-разведчик. В результате, для Первой мировой войны американские, как и современные им британские скауты, оказались слишком слабыми, тихоходными и «коротконогими» (хотя по показателю дальности хода «честеры» выглядели лучше британских погодков-одноклассников, на фоне кораблей, построенных перед самым началом войны, и те и другие смотрелись слабо).

«Честеры» еще не были заложены, когда в октябре 1904 г. Генеральный Совет рекомендовал для постройки в рамках программы 1905 г. три броненосца, пять крейсеров-скаутов и большое количество меньших единиц. Однако к этому времени Конгресс не был расположен вкладывать значительные средства в военно-морское строительство — в первую очередь, потому, что строительство многих, заказанных ранее кораблей, затянулось, некоторые из новых типов еще не прошли проверку испытаниями. Так, из десяти больших броненосных крейсеров заказанных с 1899 г., первые четыре были завершены только в 1905 г. Поэтому в том же году Конгресс утвердил строительство только двух линейных кораблей (были заложены знаковые «Мичиган» и «Саут Каролина»), но отказал по меньшим классам. В октябре 1905 г. Генеральный Совет снова выступил с предложением строительства трех линейных кораблей и трех крейсеров-скаутов с характеристиками таковых из плана 1904 г. Конгресс опять утвердил только линкоры. В это время Генеральный Совет на скаутах не настаивал; он был готов ими пожертвовать ради более важных для ВМС линейных кораблей нового типа.

Зато в следующем, 1906 г., обосновывая необходимость скаутов для флота, Генеральный Совет указывал:

«Русско-японская война доказала первостепенную важность сбора информации [разведки]...

...размер скаута «Салем» недостаточен для сложных погодных условий. Польза от крейсеров-скаутов возрастает с увеличением, в разумных пределах, самих кораблей... Совершенно недостаточно больших торговых судов, которые могут быть привлечены для дальней разведки в тяжелых погодных условиях. Крейсера 2-го класса «Бруклин», «Нью-Йорк», «Сент-Луис», «Чарльстон», «Милуоки» и крейсера 3-го класса «Колумбия» и «Миннеаполис» являются эффективными разведчиками лишь до тех пор, пока находятся в хорошем состоянии, хотя

скорость и дальность плавания последних ниже наших требований.

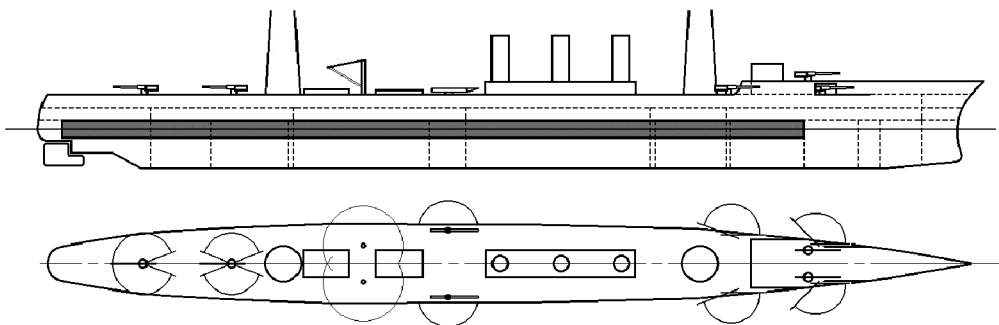
...Японцы использовали все классы небронированных судов для ведения разведки, и водоизмещение таковых определяло величину дистанции [оперирования] от основных сил флота».

После опыта с «честерами» Генеральный Совет ратовал за крейсер-скаут с водоизмещением около 7500 т. Большие расстояния и сложные погодные условия разведывательных походов для американского флота были более актуальны, а элементарная экономия требовала сочетания в корабле способности как к тактической, так и к стратегической разведке. Одновременно рост характеристик линейных кораблей также повышал требования к скаутам, которым надлежало действовать впереди линейного флота.

Секретарь флота Виктор Х. Меткалф принял решение ждать результатов ходовых испытаний трех строящихся скаутов, и в 1907 г. вопрос строительства новых крейсеров-разведчиков не поднимался. Хотя с 1907 по 1911 г. Генеральный Совет настойчиво напоминал о необходимости строительства скаутов, включая их по четыре корабля чуть ли не в каждый из ежегодных проектов кораблестроительных программ, эти предложения до утверждения Конгрессом не доходили.

Тем временем велась проработка проекта будущего скаута. Причем, каким бы долгим не выглядел путь, которым шел Генеральный Совет, пробивая через Конгресс постройку крейсеров-разведчиков, дорога с чертежного листа до стапеля у крейсеров типа «Омаха» была еще извилистой.

В мае 1910 г. Военно-морскому колледжу было предложено определить характеристики скаута, «ограничиваясь конкретной целью поиска противника», то есть исключая задачу прикрытия линейного флота или атаки вражеского крейсерско-миноносного эскорта. Такая узкая трактовка задач крейсера-разведчика предполагала довольно идеализированное представление о морском бое, никогда не встречавшееся за пределами штабных игр начала XX в., в которых скаут рассматривался как единица, не имеющая собственного боевого значения. Кроме того, разведывательный крейсер должен был играть две весьма разные роли: оперировать сравнительно недалеко от своих линкоров, чтобы сообщать о местонахождении неприятеля, а также решать задачи стратегической разведки на большом удалении от своих баз. В обеих ипостасях требования мореходности скаута задавало нижний предел его водоизме-



Графика: А. В. Орёл

**Предварительный проект крейсера-скаута
(проект № 106, от 31 июля 1914 г.)**

7500 т; 164,6×16,5×6,8 м; 17 500 л. с.; 28 уз; 6000 (14) миль; пояс 102 мм, палуба 57 мм;
8 152-мм орудий, 2×2 533-мм ТА

шения. Для крейсера, ведущего тактическую разведку для линейного флота, дальность плавания определялась не ниже показателя, принятого для самих линкоров, то есть 8000 миль на скорости 10 уз, плюс дополнительное расстояние, проходимое за 24 часа полным ходом. Вопросы о верхнем пределе размеров дальнего разведчика и требующейся для таких кораблей дальности хода исследование колледжа оставило без ответа. Колледж лишь указал, что «таким кораблям, возможно, придется пересечь океан один или два раза и, кроме того, идти в течение длительного времени на полной скорости, когда возможность дозаправки будет затруднена или отсутствовать». Такому требованию могли удовлетворить только переоборудованные лайнеры, но никак не крейсера небольшого водоизмещения. Было ясно, что крупные единицы для стратегической разведки эффективнее, но разорительнее для экономики.

В отчете Военно-морского колледжа указывалось, что скорость является главной из тактических характеристик скаута: разведчик должен иметь возможность уйти от более мощных кораблей противника, чтобы собрать важную информацию и доложить ее своему линейному флоту. Поскольку он не может быть быстрее эсминца, нужна противоминная батарея, а также артиллерия среднего калибра против скаутов противника. После обсуждений, Генеральный Совет в октябре 1910 г. представил секретарю флота следующие перспективные характеристики: скорость в 26 уз., запас топлива (желательно — нефть) для дальности хода в 8000 миль 12-уз. ходом; вооружение от шести до десяти 127-мм/51 пушек и два подводных торпедных аппарата; бронирование в виде 76-мм пояса и 24-мм бронепалубы с 51-мм скосами. Обязательное

специальное оборудование должно было включать место корректировщика на мачте, дальномер с длинной базой с установкой для уменьшения вибрации и мощную радиостанцию. Уже на этой стадии проработки проекта предлагалось рассмотреть вопрос о предоставлении места для базирования дирижабля или самолета.

Явно отталкиваясь от приоритета скорости, начальник Бюро вооружений* контр-адмирал Ральф Эрл в мае 1914 г. предложил проект скаута с воистину «спартанскими» характеристиками: водоизмещение 5200 т, вооружение шесть 152-мм орудий, два подводных торпедных аппарата, дальность плавания 5000 миль, бронирование машинно-котельных отсеков 76-мм поясом и 51-мм палубой. Зато скорость — 28 уз. Предусматривалось размещение гидросамолета и катапульты.

Бюро строительства и ремонта** подвергло предложение жесткой критике, указав, что подобные характеристики невозможны или нецелесообразны к воплощению в металле: предложенное бронирование увели-

* Бюро вооружений (*Bureau of Ordnance, BuOrd*, дословно: Бюро артиллерии) — подразделение министерства ВМС США, отвечавшее за разработку, приобретение, хранение и развертывание всех видов морских вооружений. Существовало с 1862 по 1959 г., когда было слито с Бюро авиации (*Bureau of Aeronautics, BuAer*) с образованием Бюро военно-морских вооружений (*Bureau of Naval Weapons, BuWeaps*).

** Бюро строительства и ремонта (*Bureau of Construction and Repair, BuC&R* или просто *C&R*) — подразделение министерства ВМС США, осуществляющее надзор за проектированием, строительством, модернизацией, приобретением, обслуживанием и ремонтом кораблей и судов ВМС. Существовало с 1862 по 1940 г., когда было слито с Бюро машиностроения (*Bureau of Engineering, BuEng*) с образованием Бюро кораблестроения (*Bureau of Ships, BuShips*).



**Адмирал
Фрэнк Ф. Флетчер
в 1918 г.**

чит водоизмещение до 6500 т, дальность плавания слишком мала, а 76-мм пояс не защитит от артогна эсминцев; установка подводных торпедных аппаратов по опыту эксплуатации таковых в Королевском флоте нецелесообразна. Последовал очередной пересмотр спецификации. От предложения Эрла осталась только 28-уз. скорость. Возросшее до 7500 т водоизмещение теперь позволяло вооружить корабль восьмью или даже десятью 152-мм орудиями и двумя надводными торпедными аппаратами, а также разместить не менее двух гидросамолетов, для подъема из воды которых служил шлюпочный кран. Расчетная дальность плавания составила 6000 миль на скорости в 14 уз. Предполагаемое бронирование включало 102-мм пояс от носовых погребов до рулевых механизмов и 51-мм палубу.

Задача превратить эти цифры в проект боевого корабля легла на Главного строителя флота* Ричарда М. Ватта. Несмотря на большую занятость по проработке проектов линкоров, к концу июля 1914 г. Ватт подготовил предварительный проект № 106 нового скаута. Артиллерия в этом проекте разместилась следующим образом: два орудия рядом на полубаке, два — побортно в казематах под ними, два — на палубе сразу за полубаком и пара на юте**. Еще два орудия могли быть установлены на палубе в средней части корабля. Явным недостатком проекта была стоимость такого крейсера — 4 млн долларов, столько же, сколько стоила постройка четырех эсминцев или двух «честеров». По этому поводу Ватт высказался в том смысле, что ожидающийся в перспективе рост характеристик эскадренных миноносцев может позволить вообще отказаться от дорогостоящего скаута.

В целом, опыт проектирования скаута в 1914 г. показал, что величина водоизмещения для подобного корабля является характеристикой, весьма чувствительной к любым изменениям проекта, и уместиться в значении 7500 т будет очень сложно.

Сообщение о начале войны в Европе актуализировало вопрос создания нового поколения скаутов. Генеральный Совет считал необходимым незамедлительно строительство шести единиц, Департамент флота запросил бюджетное финансирова-

* Главный строитель флота (*Chief Constructor*) — название должности начальника Бюро строительства и ремонта.

** Этот вариант в части, касающейся усиления погонного огня, впоследствии воплотился в проекте «Омахи».

ние по Программе 1917 г. на три корабля. Положительное решение Конгресса было вызвано следующими факторами. Первым стала развернутая в США в 1915 г. кампания «Готовность», направленная на всемерную подготовку вооруженных сил к участию в войне в Европе. Вторым аспектом была убежденность Генерального Совета в том, что держава-победитель в Европейской войне рано или поздно обявит войну Соединенным Штатам в борьбе за мировые рынки. Наконец, целенаправленно строящая флот Япония в какой-то момент обязательно должна была стать противником на Тихом океане. Исходя из этого, конечной целью развития флота стало достижение абсолютного мирового лидерства в области военно-морских вооружений — концепция «*Navy Second to None*» (флот, не уступающий никому). Такая концепция предполагала создание сбалансированного флота.

В конце июля 1915 г. Генеральный Совет предложил предварительный проект кораблестроительной программы, согласно которому должны были быть построены четыре линкора, шесть линейных крейсеров и шесть скаутов. К октябрю проект был переработан с учетом имеющегося линейного флота: четыре линейных крейсера, четыре быстроходных разведчика, десять эсминцев. Ирония исторического момента заключалась в том, что как раз летом 1915 г. понимание роли и характеристик крейсера-скаута в американских военно-морских кругах было неожиданно «размыто» вмешательством весьма авторитетного лица, незадолго до этого направившего работу конструкторов в совершенно ошибочном направлении.

Командующий Атлантическим флотом контр-адмирал Фрэнк Ф. Флетчер*** в письме на имя секретаря флота от 19 января 1915 г. высказал свои соображения относительно кораблей, предназначенных для эскадренной разведки. Анализируя ход только что завершившихся учений, в которых эскадра «Синих», вышедшая из Нью-Йорка, должна была перехватить отряд «Красных», покинувших Норфолк, прежде, чем он в море соединится с другими

*** Фрэнк Ф. Флетчер (1855–1928) — адмирал (с 1915 г.) ВМС США, известный у себя на родине вкладом в разработку проектов орудийных механизмов и корабельную навигацию. В апреле 1914 г. командовал эскадрой и отрядами морской пехоты, захватившими порт Веракрус в Мексике, за что был награжден Медалью Почета конгресса. Командующий Атлантическим флотом США (1914–1915). Дядя Фрэнка Дж. Флетчера (1885–1973), адмирала ВМС США времен Второй мировой.

кораблями «Красных» из Бостона, Флетчер указывал, что выделенные для разведки эсминцы оказались не способны решить задачу в штормовом море. В то время как дредноуты «Синих» шли со скоростью 19 уз., и даже старые и низкобортные угольные корабли были способны держать 16 уз., эсминцы были вынуждены снизить скорость сначала до 15, а затем и до 10 уз. В результате «Синие» проиграли, несмотря на свое тактическое превосходство. За два года до этого, указывал Флетчер, аналогичная ситуация привела к необходимости отправки линкоров на поиски разбросанных штормом эсминцев, и даже скауты типа «Честер» оказались не на высоте, и в реальной обстановке *«в штормовом море были бы не в состоянии уклониться от боя с дредноутами и неизбежно должны были быть потоплены противником»*. Предложенное Флетчером решение являло собой «тяжелый разведчик» (*heavy scout*), менее зависящий от погодных условий и имеющий преимущество в скорости над линкорами (способными в это время держать эскадренную скорость в 21 уз.) в 5 уз. Очевидно, что конструкторы, начавшие проработку вариантов «тяжелого» или «линейного разведчика» (*battle scout*)*, плохо представляли, что именно должно стать результатом их трудов. Летом 1915 г. они выдали «на гора» целую серию проектов невиданных ранее кораблей, водоизмещением от 14000 до 27000 тонн, с разбивкой по три версии бронирования (в том числе вовсе не бронированных, в чем угадывалось влияние идей адмирала Фишера), с главным вооружением из четырех 305-, 356- или даже 406-мм орудий.

По сути, эти проекты приводили на новом уровне к тупиковым идеям японских «Цукубы» и «Ибуки», построенных в 1907–1911 гг. Стартовав от малого эскадренного крейсера, как корабля для разведки и лидирования миноносных сил в интересах линейного флота, проектировщики с подачи Флетчера пришли к концепции линейного крейсера. Еще на стадии проектирования стало ясно: «линейные разведчики» независимо от варианта бронирования слишком велики и дороги для крейсерских задач и слишком слабы для роли быстроходных линкоров.**

Осенью 1915 г. экстравагантные эскизы за чертежными досками были свер-

нуты, и работа проектировщиков, наконец, вышла на направление, завершившееся созданием проекта «скаута 1917 г.», основными характеристиками которого теперь виделись: водоизмещение около 8000 т, скорость более 30 уз., дальность плавания 10000 миль, вооружение не менее шести 152-мм орудий. Попытки увеличить водоизмещение до 12000 т. Генеральным Советом были отвергнуты, зато Совет утвердил увеличение вооружения до десяти 152-мм орудия с добавлением четырех 76-мм зенитных орудий и двух надводных торпедных аппаратов. Бронирование крейсера на этом этапе предполагалось в виде 76-мм пояса и 38-мм палубы. Секретарь флота Джозефус Дэниэлс одобрил эти характеристики 21 декабря 1915 г., однако новый Главный строитель флота контр-адмирал Дэвид У. Тэйлор не считал задачу воплотить их в металле легкой. Для того, чтобы поместиться в заданное водоизмещение, он пошел на жесткие меры экономии как по техническим аспектам, так и касающихся обитаемости: отказ от бронированной боевой рубки и механических подъемников боеприпасов, уменьшение медицинского отсека с отказом от операционной, отказ от ванн в помывочных, отказ от плитки в санитарных помещениях и от наружной дощатой палубы, подвесные койки вместо стационарных. Даже старомодное решение в виде четырех тонких дымовых труб было результатом экономии веса.

Тем временем в декабре 1915 г. кораблестроительная программа была представлена в Конгресс на законодательное утверждение. Президент Вильсон в течение первых месяцев 1916 г. неоднократно выступал в поддержку программы. Но в тот же день, когда компромиссный вариант программы (в котором пять линейных крейсеров строились вместо пяти линкоров) был, наконец, принят (2 июня 1916 г.), Штатов достигли новости о результатах Ютландского сражения. Сенат отыграл назад, восстановив редакцию из десяти линкоров, шести линейных крейсеров и десяти скаутов. Выполнение программы было распределено на три финансовых года (1917, 1918 и 1919 гг.). Строительство кораблей, ставших скаутами типа «Омаха», было окончательно утверждено.

Тэйлор представил разбивку весов в апреле 1916 г., а контракт на постройку крейсеров был подписан 8 июля 1916 г. Учитывая большое число необычных особенностей новых кораблей, Бюро строительства и ремонта пригласило представителей ведущих верфей Восточного побережья: «Бат Айрон Уоркс», «Фор-Ривер»,

* Термин «*battle scout*» ввело Бюро строительства и ремонта специально, чтобы подчеркнуть отличие новой концепции от прежних взглядов на скаут.

** В конечном итоге, наработки по «линейным разведчикам» были использованы при проектировании линейных крейсеров типа «Лексингтон».

«Ньюпорт-Ньюс» и «Нью-Йорк Шипбилдинг» для изучения проекта.

Крейсера типа «Омаха» являлись одними из последних (по дате ввода в строй) артиллерийских кораблей, на которых было применено смешанное башенно-казематное расположение главного калибра, уже к 1918 г. являвшееся анахронизмом. Причина такого технического решения лежала исключительно в плоскости представления о тактическом предназначении корабля, требующем всемерного усиления носового и кормового артиллерийского огня. Первоначальные варианты проекта (№ 112, 116, 117) предполагали по четыре 152-мм орудия в носовой и кормовой надстройках и еще два в легких палубных установках побортно на шкафуте. При этом бак и ют оставались свободными для размещения фиксированных катапульт и оборудования для постановки мин. Уже после закладки кораблей контр-адмирал Тэйлор предложил отказаться от шкафутовых орудий ввиду их недостаточных углов обстрела и малой скорострельности, обусловленной трудностями подачи боезапаса из погребов, расположенных в оконечностях. За счет экономии по этой статье нагрузки было возможно бронировать румпельное отделение, что не предусматривалось ранее. Предложение было принято без возражений.

Когда США вступили в мировую войну, и в 1918 г. корабли U.S. Navy пришли на Европейский театр, американские офицеры смогли ближе познакомиться со взглядами своих союзников на легкий эскадренный крейсер. Несмотря на то, что закладываемые новые американские скауты оставались самыми быстроходными в своем классе, проект начал вызывать сомнения в части вооружения. Первым возник вопрос о существенном огневом превосходстве легких крейсеров типов «С» и «D», в это время серийно строившихся в Англии. При водоизмещении, почти на треть меньшем, английские корабли в бортовом залпе имели на одно-два 152-мм орудия больше. Особое впечатление на американских офицеров произвел достаивающийся британский «Рэлей» с шестью 190-мм орудиями на борту.

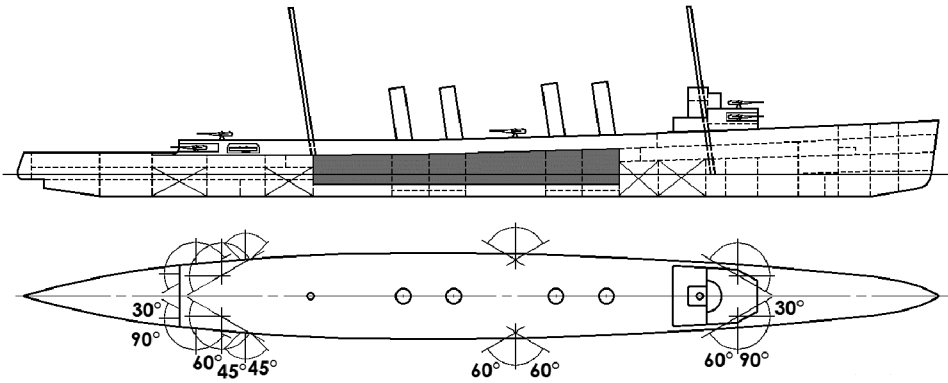
В декабре 1919 г. начальник военно-морских операций* адмирал Роберт Кунц предложил Бюро вооружений изучить эту проблему. В ответе Бюро указывалось, что новые американские скауты со своими 35 уз.

* Начальник военно-морских операций (*Chief of Naval Operations, CNO*) — высшая командная должность в ВМС США.

будут самыми быстрыми в мире, в том числе имеющими скорость на 3 уз. больше любого из британских кораблей, существующего или строящегося. Английское 190-мм орудие оценивалось американскими специалистами невысоко из-за «слишком низкого темпа стрельбы, вызванного сложностью заряжания орудий, цапфы которых расположены слишком высоко над палубой» (на самом деле для обеспечения безопасного отката при стрельбе на максимальном угле возвышения 30° эти артиллерийские установки размещались в неглубоких палубных углублениях, что снимало названную проблему). Попытка же сравнения дальности стрельбы британского 190-мм орудия (27,4 км) и американского 152-мм (19,2 км) с позиций сегодняшнего дня представляется не имеющей практического смысла из-за близкой к нулевой вероятности поражения цели в артиллерийском морском бою на дистанции более 20 км. Поэтому Бюро вооружений совершенно справедливо ответило Кунцу, что выигрыш в скорострельности будущих «омех» перед 7,5-дюймовыми крейсерами является куда более важным фактором.

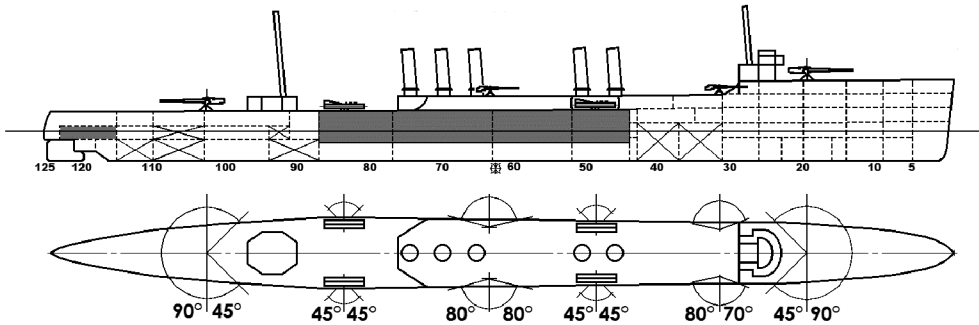
Преимущество же британских легких крейсеров в бортовом залпе было неоспоримым. Несмотря на то что продольный огонь американских кораблей был как минимум в два раза более мощным, было решено срочно усилить артиллерию крейсеров, постройка которых уже шла полным ходом, а вступления в строй с нетерпением ожидали на флоте. Вопрос рассматривался на заседании Генерального Совета 13 октября 1920 г. — на эту дату четыре крейсера были заложены, а головному через два месяца предстояло быть спущенным на воду.

Удачным подспорьем в решении данной проблемы оказалась возможность замены громоздких неподвижных катапульт более компактными и легкими поворотными, которые могли быть размещены побортно на шкафуте. Это освободило оконечности, но размещение там 152-мм орудий требовало закрытых башенных установок, защищавших от дульных газов пушек, компактно размещенных в надстройках. Суммарный дополнительный вес двух закрытых двухорудийных установок, их барбетов, погребов и систем подачи боеприпасов оценивался в 175 т, причем разнесенных по оконечностям. Тем не менее, величина местных перегрузок была признана приемлемой, а потеря скорости оценена в 0,2 уз. Бюро строительства и ремонта оценило задержку в постройке от одного до четы-



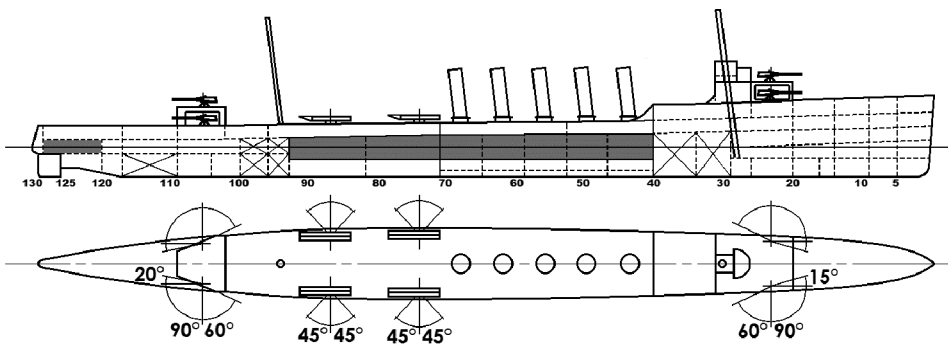
**Эскизный проект «скаута 1917 года»
(проект № 160, от 9 марта 1916 г.)**

6750 т; 167,6×16,8×4,0 м; 4 ТЗА, 12 ПК; 35 уз.; 10 000 (10) миль; пояс 76 мм, палуба 25 мм,
рубка 32 мм; 10 152-мм орудий, 2 76-мм зенитки, 2 зенитных автомата,
2×2 533-мм ТА



**Предварительный крейсера-скаута водоизмещением 5750 т
(проект № 175, вариант I, от 5 января 1917 г.)**

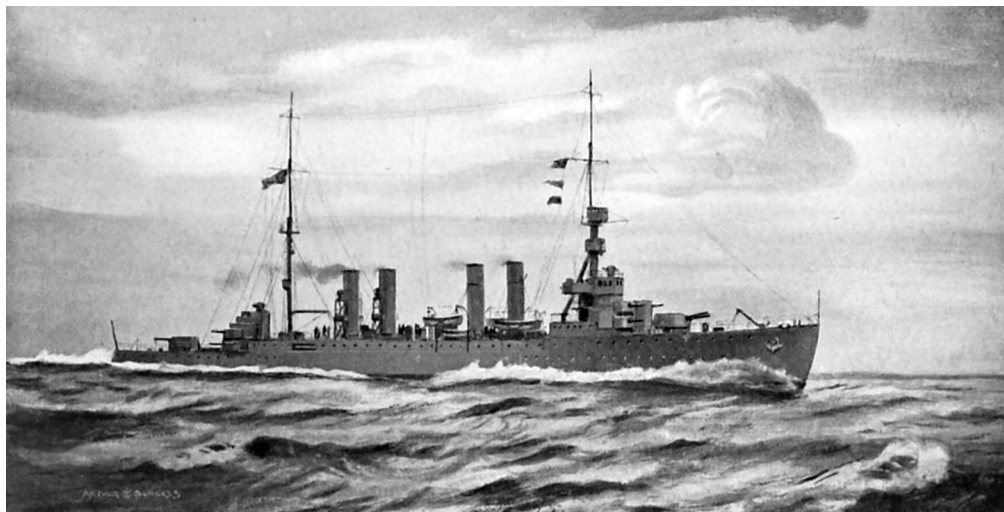
5750 т; 152,4×13,7×4,9 м; 4 ТЗА, 15 ПК, 40 000 л.с.; 33,7 уз.; 8000 (10) миль; пояс 76 мм,
палуба 25 мм; 2 203-мм и 4 127-мм орудия, 4×2 533-мм ТА



**Предварительный проект крейсера-скаута водоизмещением 6500 т
(проект № 175, вариант III, от 17 января 1917 г.)**

6500 т; 158,5×14,0×4,5 м; 4 ТЗА, 15 ПК, 40 000 л.с.; 34,2 уз.; 8000 (10) миль; пояс 76 мм,
палуба 25 мм; 8 152-мм орудий, 4×2 533-мм ТА

Новый скаут для американского флота в представлении авторитетного издания «Brassey» начала 1920-х гг.



рех месяцев и рассчитало, что для размещения погребов дополнительных орудий придется пожертвовать цистернами примерно на 60 т мазута.

В качестве альтернативы Тэйлор предложил всю 152-мм артиллерию установить в четырех двухорудийных башнях с линейно-возвышенным расположением. Это стало бы революционным шагом в крейсеростроении,* но от идеи отказались из-за невозможности дальнейшей задержки сдачи кораблей флоту, которая уже и без того откладывалась почти на два года относительно первоначально запланированных сроков. Дополнительным мотивом отказа от четырех двухорудийных башен стало мнение Генерального Совета о том, что для скаутов не характерно ведение боя в кильватерной колонне, напротив — он будет подвержен одновременным атакам с разных направлений, что потребует ответного огня, рассредоточенного по всем секторам.

Таким образом, избранный вариант расположения артиллерии главного калибра, оказавшийся визуальной визитной карточкой «омах», стал результатом компромисса между требованиями по срокам вступления кораблей в строй и усилением их артиллерийского вооружения. Итогом последнего (до передачи флоту) перево-

* Линейно-возвышенная схема для башенных установок крейсеров начала воплощаться в металле на японском «Юбари» (заложен в июне 1922 г., вступил в строй в июле 1923 г.), за которым последовал «Фурутака» (декабрь 1922 г./март 1926 г.) с двумя «горками» из трех закрытых одноорудийных установок каждая. В «чистом виде» первым в мире крейсером с линейно-возвышенным размещением артиллерии ГК в закрытых установках стал французский «Дюгетруэн» (август 1922 г./сентябрь 1926 г.).

оружения новых скаутов стал залп в шесть стволов в носовых и кормовых секторах и в восемь — в траверзных.

Вторым значительным изменением состава вооружения в период постройки «омах» стал пересмотр числа торпедных аппаратов. Первоначально контрактный проект предполагал два двухтрубных торпедных аппарата, расположенных побортно на шкафуте с размещением всего запаса торпед (по шесть на трубу) на главной палубе без защиты. Бюро вооружения резонно считало, что в этом случае воздушные баллоны торпед представляют большую опасность, даже при хранении головных частей отдельно, палубой ниже. Размер запаса торпед, по мнению Бюро, был излишним. В апреле 1916 г. Бюро вооружений настояло на сокращении запаса торпед до двенадцати (по три на трубу). Прорабатывая вопрос далее и опираясь на опыт Королевского флота, в январе 1920 г. Бюро отметило, что все торпеды должны находиться в трубах, поскольку *«возможность для их использования представляется редко или известна заранее... В бою возможности перезарядить торпедные аппараты нет... и в большинстве вариантов погодных условий перезарядка торпед будет крайне опасна или неосуществима»*.

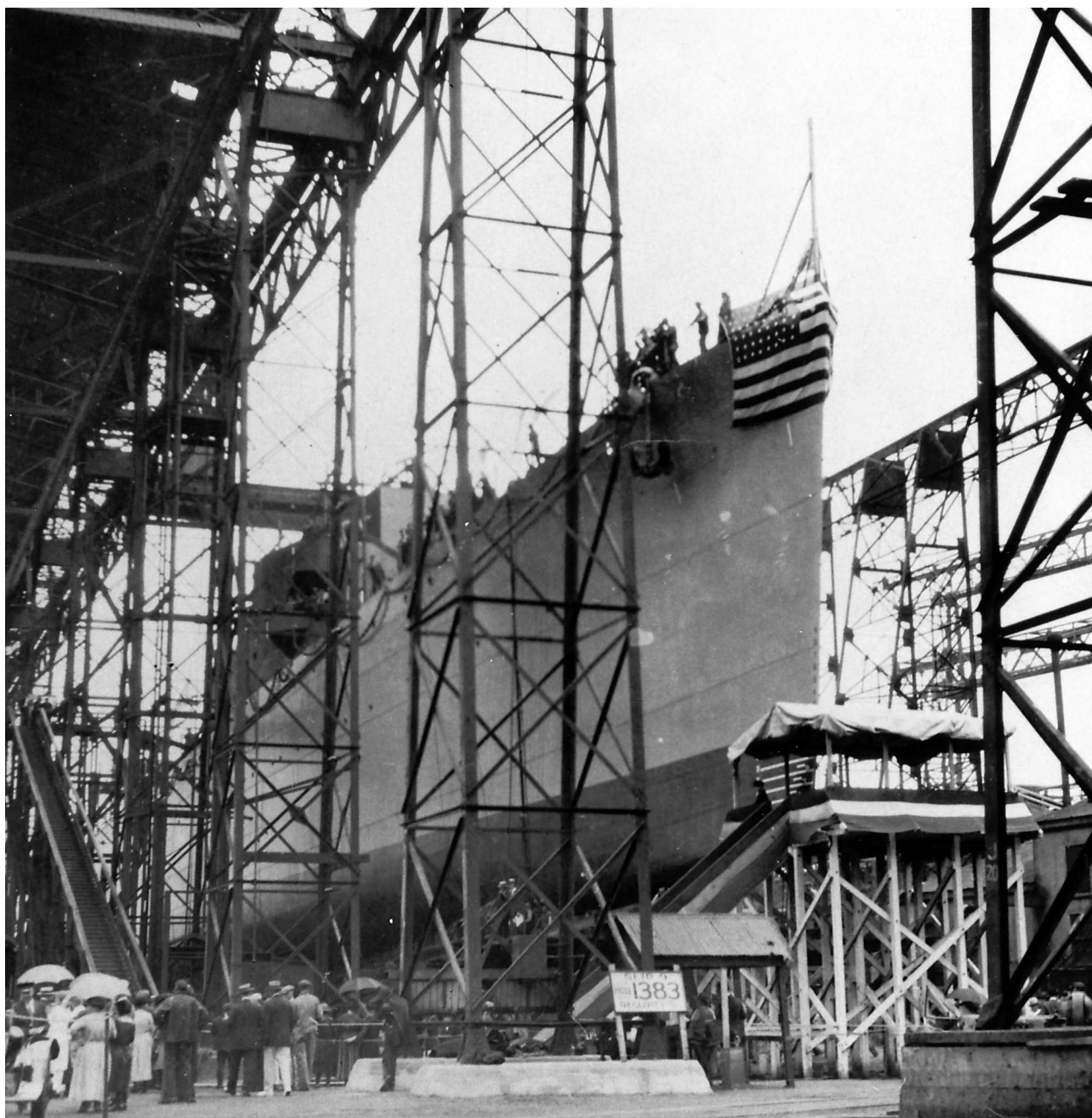
Вместе с тем, увеличение числа торпедных аппаратов до двенадцати, то есть четыре трехтрубных на верхней палубе, было невозможно из-за размеров корабля. Решение Бюро вооружений, утвержденное Генеральным Советом в ноябре 1920 г., заключалось в дополнительной установке двух трехтрубных аппаратов на палубе полубака (верхней) побортно сразу за готмачтой. Единственной запинкой стал чисто

технический вопрос: выдержит ли корпус торпеды падение в воду с высоты около шести метров. По итогам его изучения для довооружения были использованы торпедные аппараты «флэшдекеров», переоборудованных в марте 1920 г. в минные заградители.

Затягивающаяся война разжигала адмиральские аппетиты, но на строительстве крейсеров-скаутов это уже не отразилось. Когда в августе 1917 г. Генеральный Со-

вет представил свое видение кораблестроительной программы 1919 г. с более чем пятнадцатью крейсерами, близкими по характеристикам к «омахам», страна уже находилась в состоянии войны. В сентябре 1918 г. Совет предлагал построить более тридцати скаутов, не оговаривая характеристик, а в 1919-м Генеральный Совет под «скаутом» имел в виду уже принципиально иной крейсер, вооруженный новым восьмидюймовым орудием.

«Детройт» на верфи «Фор-Ривер» в Куинси перед спуском на воду, 20 июня 1922 г. У форштевня — трибуна для почетных гостей





Индексы и наименования

Система идентификационной нумерации ВМС США берет свое начало в 1890-х гг., когда американским кораблям военного флота начали присваивать так называемый бортовой номер (*hull number*). Первоначально это был порядковый номер, указываемый с присоединением класса корабля. С ростом сил флота, усложнением классификации, а также по итогам международных соглашений, связанных с унификацией учета боевых кораблей, ВМС США перешли к буквенным индексам — указателям класса. Система бортовых номеров совершенствовалась и 17 июля 1920 г. в целом приобрела вид, действующий в настоящее время, лишь дополняясь введением обозначений для новых классов кораблей. Бортовой номер состоит из буквенной и цифровой части. Первая указывает класс корабля и с 1920 г. состоит минимум из двух букв; вторая является порядковым номером в классе и, как правило, имеет характер сквозной нумерации. С момента своего введения и по настоящее время бортовые номера в ВМС США присваиваются при заказе корабля и сохраняются в течение всей службы. Изменение бортового номера происходит только при переклассификации. В общем случае бортовой номер наносится в двух местах: крупный в носовой части в районе клюза и меньший в корме у начала закругления или у края транца. Боевые корабли основных классов несут только цифровую часть номера. В военное время размер написания номера в носовой части уменьшался до размера кормового.

При передаче флоту скаутов типа «Честер», чтобы подчеркнуть их отличие от остальных крейсеров, был введен индекс CS (от англ. *Scout cruiser*). При переходе в 1920 г. на новую систему нумерации «честеры» были переиндексированы на литеры CL (от *Light cruiser*). Именно со скаута «Честер» (CL-1) началась сквозная нумерация американских крейсеров артиллерийской эпохи с чередованием индексов CA (тяжелый) и CL (легкий) внутри непрерывного цифрового ряда. Поскольку других крейсеров в это время не заказывалось, «омахи» получили бортовые номера подряд с CL-4 по CL-13.

Крейсера типа «Омаха» получили наименования в честь городов США, в основ-

ном — мест событий Войны за независимость и Гражданской войны в США, а также административных и промышленных центров штатов:

«Омаха» (CL-4) II* — в честь крупнейшего города штата Небраска;

«Милуоки» (CL-5) III — в честь крупнейшего города штата Висконсин;*

«Цинциннати» (CL-6) III — в честь города в Огайо;

«Рэлей» (CL-7) III — в честь столицы Северной Каролины;**

«Детройт» (CL-8) IV — в честь крупнейшего города штата Мичиган;

«Ричмонд» (CL-9) IV — в честь столицы Виржинии;

«Конкорд» (CL-10) IV — в честь города в Массачусетсе;

«Трентон» (CL-11) II — в честь столицы Нью-Джерси;

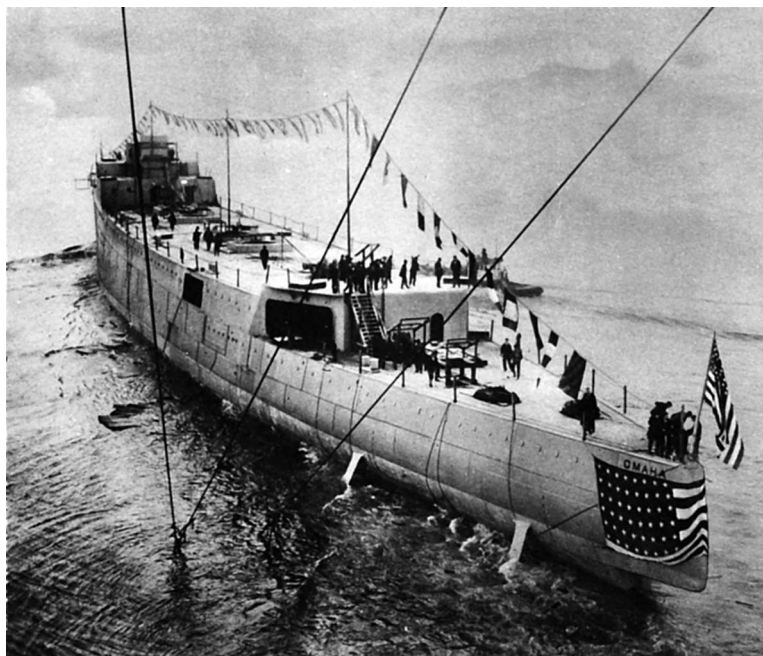
«Марблхэд» (CL-12) III — в честь города в Массачусетсе;

«Мемфис» (CL-13) IV — в честь крупнейшего города Теннесси.

Наименования «омах», включая «Мурманск», наносилось на оба борта (только краской или контрастно окрашенными объемными буквами) в кормовой части возле ахтерштевня. В военное время наименование закрашивалось. Ставший «Мурманском» в ВМС СССР «Милуоки» получил своеобразные украшения — объемные звездочки между якорными клюзами и форштевнем.

**На с.16:
спуск на воду крейсера «Марблхэд» на верфи фирмы «Крапп». Филадельфия, 9 октября 1923 г. Для остановки корабля подготовлены два адмиралтейских якоря, в то время, как «Детройт» (с. 15), похоже, обошелся штатными якорями Холла**

Крейсер «Омаха» непосредственно после спуска на воду. Сизтл, 14 декабря 1920 г. Все три крейсера, построенные на верфи Тодда, спускались носом вперед



* Здесь и далее: порядковый номер корабля ВМС США, носившего данное название.

** В принятом в России написании название столицы штата Raleigh пишется: Роли. Город назван в честь сэра Уолтера Рэйли (Walter Raleigh), английского исследователя и мореплавателя.

Строительство

По бюджету 1917 г. было построено четыре скаута (CL-4...7), 1918-го — три (CL-8...10) и 1919-го — еще три (CL-11...13). Заказы на строительство распределились по частным судостроительным компаниям следующим образом. «Омаха», «Милуоки» и «Цинциннати» были построены на Западном побережье компанией «Тодд Драй Док & Констракшн» на верфи в Такоме, пригороде Сиэтла. Остальные заказы достались судостроителям Восточного побережья. «Рэлей» и «Детройт» строились корпорацией «Бетлехем Шипбилдинг» на верфи «Фор-Ривер» в Куинси. Пять остальных крейсеров были заказаны фирме «Крамп» и построены в Филадельфии. Все подрядчики обладали достаточным опытом военного кораблестроения и производственными

ми мощностями, а также большой практикой поставок для ВМС США.

Строительство одного корабля в среднем занимало чуть больше трех лет, но разброс значений стапельного и достроечного периода для кораблей такого водоизмещения представляется сравнительно большим, в том числе по каждому из предприятий-строителей. Так стапельный период для «Цинциннати» составил 12 месяцев, достроечный — 32; «Марблхэд» находился на стапеле 38 месяцев, в достройке — 11. На начальном этапе строительства первых кораблей серии такая ситуация может объясняться внесением изменений в контрактный проект, а в целом — разницей производственных мощностей подрядчиков.

Этапы строительства и службы крейсеров типа «Омаха»

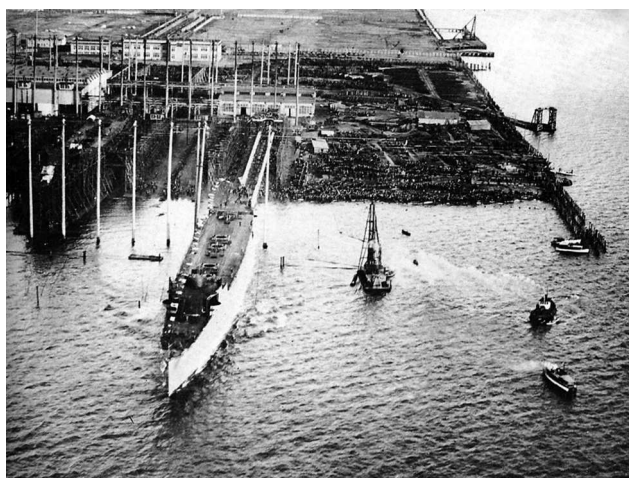
Корабль	Верфь	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй	Исключен из состава флота	Продан на слом
CL-4 «Omaha»	«Todd», Tacoma	06.12.1918	14.12.1920	24.02.1923	28.11.1945	27.02.1946 ⁽¹⁾
CL-5 «Milwaukee»	«Todd», Tacoma	13.12.1918	24.03.1921	20.06.1923	18.03.1949	10.12.1949 ⁽²⁾
CL-6 «Cincinnati»	«Todd», Tacoma	15.05.1920	23.05.1921	01.01.1924	01.11.1945	27.02.1946 ⁽¹⁾
CL-7 «Raleigh»	«Fore River», Quincy	16.08.1920	25.10.1922	06.02.1924	28.11.1945	27.02.1946 ⁽¹⁾
CL-8 «Detroit»	«Fore River», Quincy	10.11.1920	20.06.1922	31.07.1923	11.01.1946	27.02.1946 ⁽³⁾
CL-9 «Richmond»	«Cramp», Philadelphia	16.02.1920	29.09.1921	02.07.1923	21.01.1946	18.12.1946 ⁽³⁾
CL-10 «Concord»	«Cramp», Philadelphia	29.03.1920	15.12.1921	03.11.1923	12.12.1945	21.01.1947 ⁽³⁾
CL-11 «Trenton»	«Cramp», Philadelphia	18.08.1920	16.04.1923	19.04.1924	21.01.1946	29.12.1946 ⁽³⁾
CL-12 «Marblehead»	«Cramp», Philadelphia	04.08.1920	09.10.1923	08.09.1924	28.11.1945	27.02.1946 ⁽¹⁾
CL-13 «Memphis»	«Cramp», Philadelphia	14.10.1920	17.04.1924	04.02.1925	08.01.1946	18.12.1946 ⁽³⁾

Примечания:

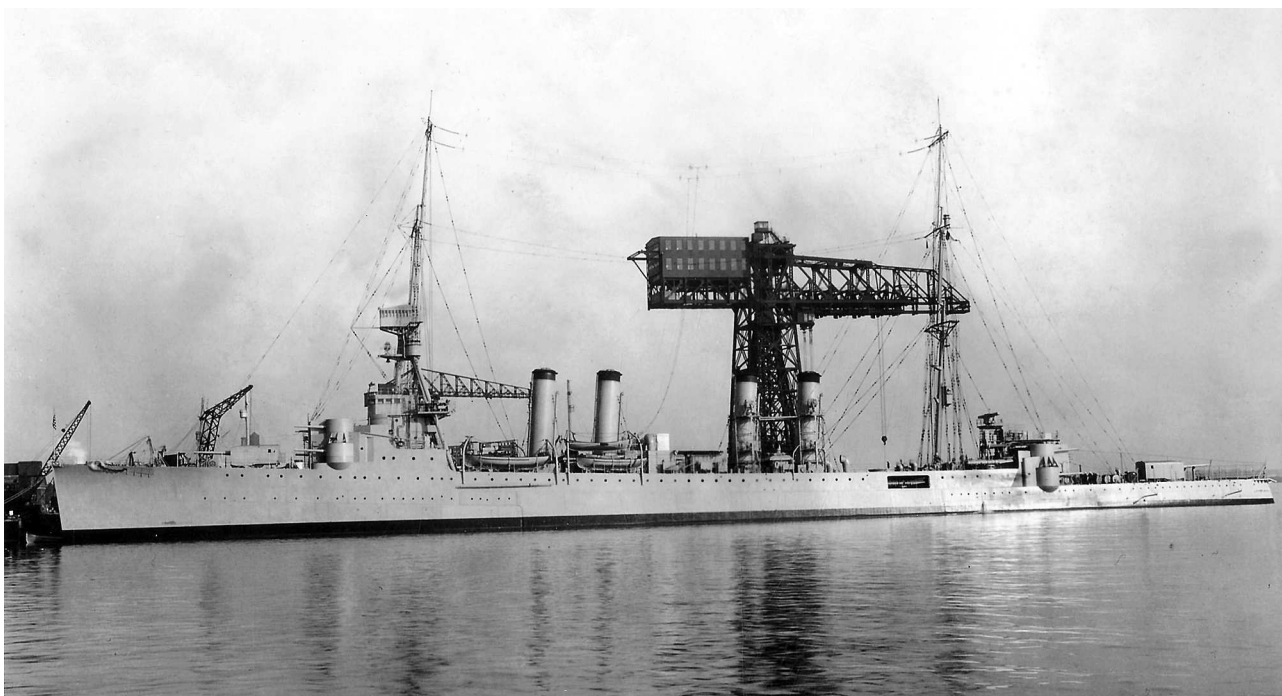
(1) сдан на слом на верфь ВМС в Филадельфии (Пенсильвания)

(2) продан на слом компании «American Shipbreakers, Inc.», Уилмингтон (Делавэр)

(3) продан на слом компании «Patapsco Scrap Co.», Бетлехем (Пенсильвания)



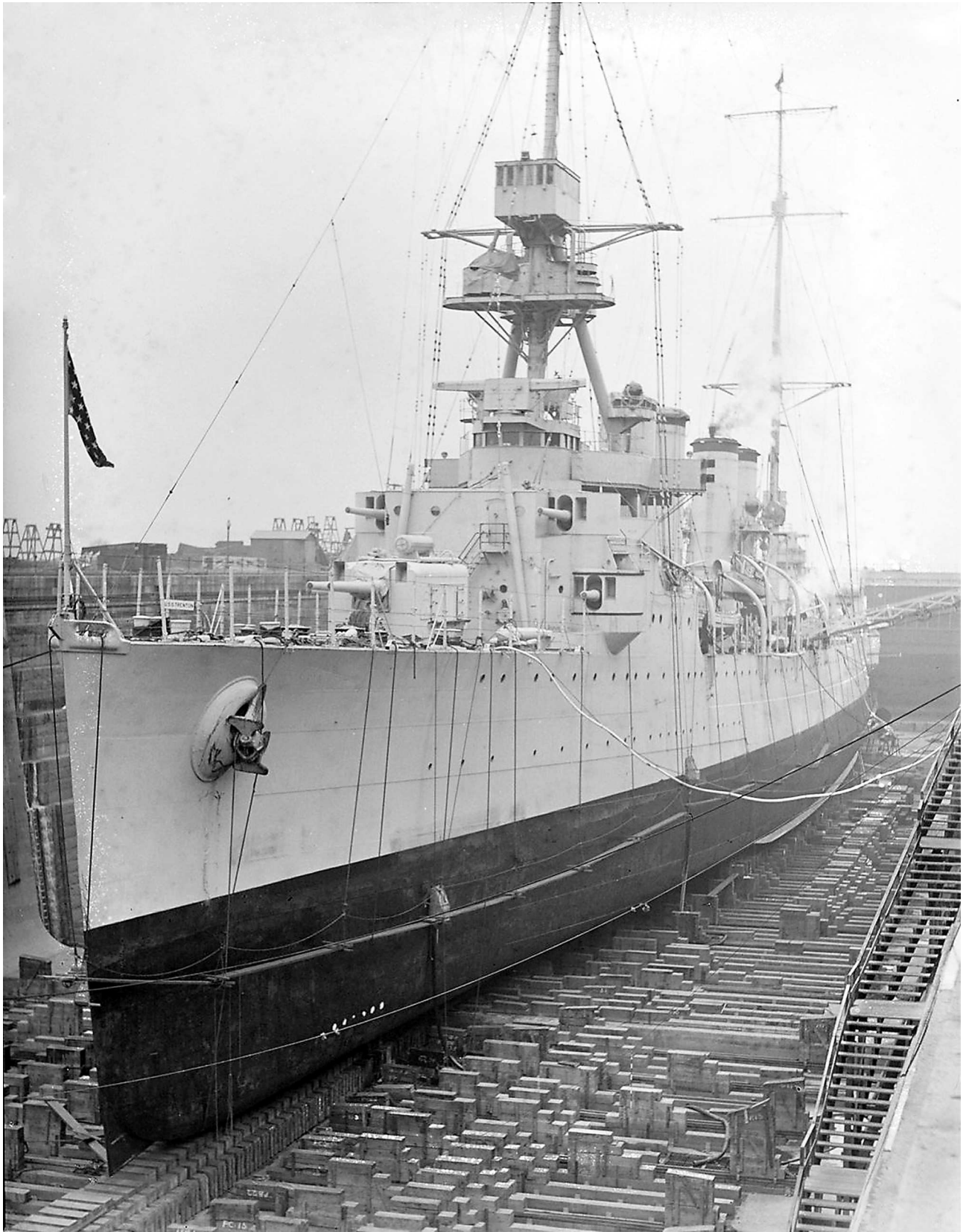
Спуск на воду крейсера «Милуоки». Сиэтл, 24 марта 1921 г.
На краю левого снимка виден корпус «Цинциннати»



«Конкорд» на верфи в Филадельфии в день вступления в строй, 3 ноября 1923 г. Первоначальный облик корабля предельно аскетичен. Впечатление усиливает отсутствие еще не установленных катапульт и открытый лацпорт торпедных аппаратов на главной палубе



«Мемфис» в достройке. Филадельфия, 1 июля 1924 г.



ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Корпус

Формой корпуса и четырехтрубным силуэтом крейсера типа «Омаха» напоминали «флэшдекеры», визуально отличаясь парной группировкой дымовых труб из-за эшелонной схемы котельно-машинных отделений, в отличие от линейной компоновки силовой установки эсминцев. Корпус — с протяженным полубаком (около 70% длины), сильно зауженными оконечностями и значительным подъемом палубы к форштевню, что, в первую очередь, диктовалось главным приоритетом проекта — обеспечением высокой скорости и максимально возможных мореходных качеств.

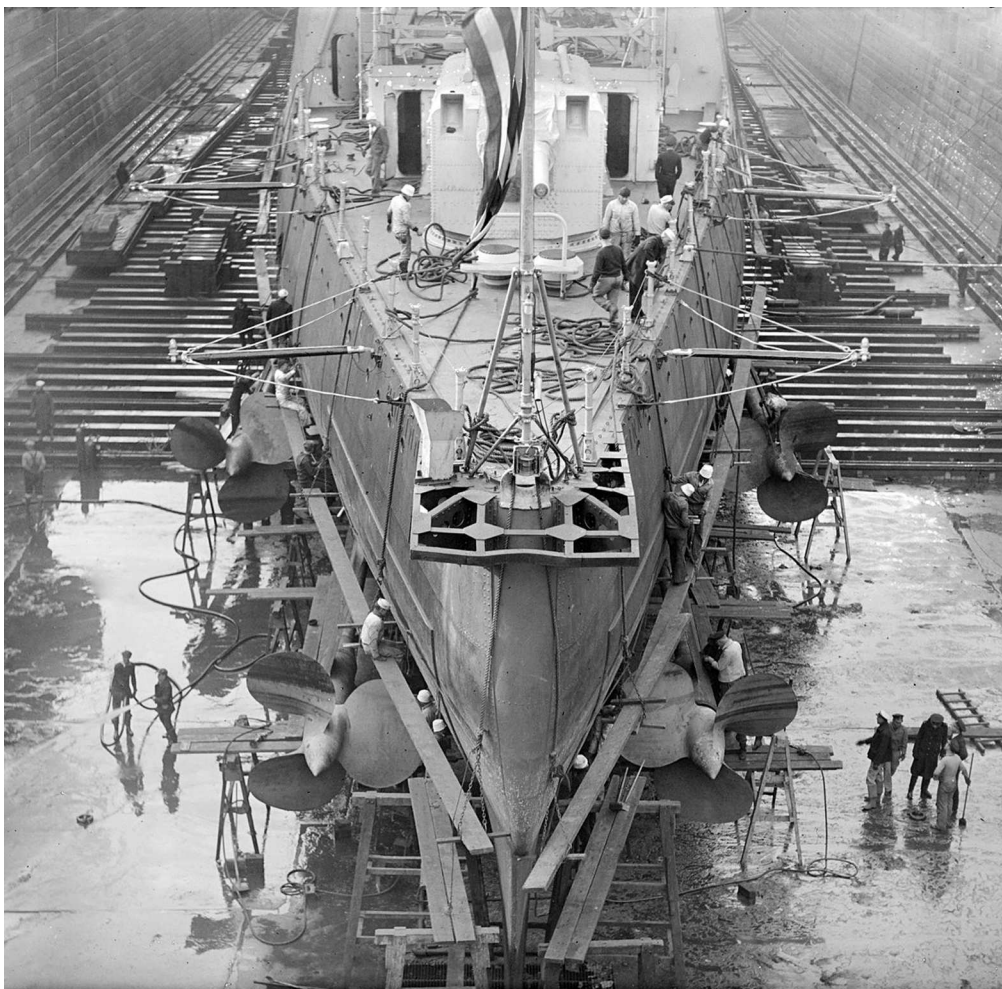
Носовая оконечность — с прямым, с незначительным наклоном, форштевнем и небольшим развалом шпангоутов. Корпус, за исключением кормы, с сечением в подводной части, близким к прямоуголь-

ному. К миделю и далее в корму шпангоуты имели все более заметный завал внутрь. Корма — крейсерская. Несмотря на явно «миноносное» происхождение, элементы геометрии корпуса «омах» (за исключением формы кормы и форштевня без бульба) впоследствии нашли свое повторение в проектах новых американских крейсеров.

Небольшая высота борта в корме служила в том числе для облегчения постановки мин, что было предусмотрено контрактным проектом. Однако палуба юта из-за этого сильно заливалась.

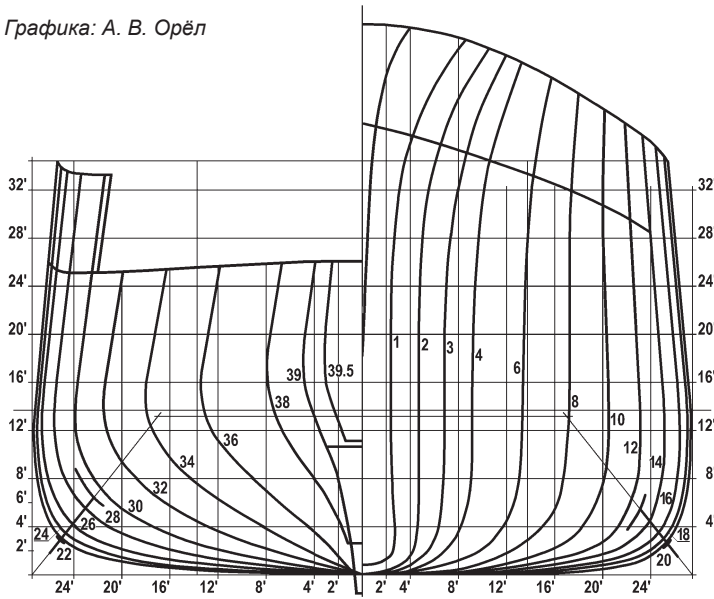
Корпус — клепаный, поперечного набора со шпацией 4 фута (1,22 м). Шпангоуты нумеровались от носа в корму. Основным конструкционным материалом служила малоуглеродистая судостроительная сталь марки MS. С целью экономии веса набор

На с.20:
«Трентон» в сухом доке в Бостоне 6 декабря 1931 г. Между 1924 и 1930 гг. носовой и кормовой даль-номеры крейсера поменяли места. На носовой надстройке теперь стоит 20-футовый. Обратите внимание на место установки гидрофонов



«Цинциннати» в доке № 2 Бостонской верфи ВМС, декабрь, 1931 г. Из-за узкой кормы валы гребных винтов выходят далеко за линию борта. Винты левого борта по ходу вперед вращаются против, правого — по часовой стрелке. Минные рельсы демонтированы

Графика: А. В. Орёл



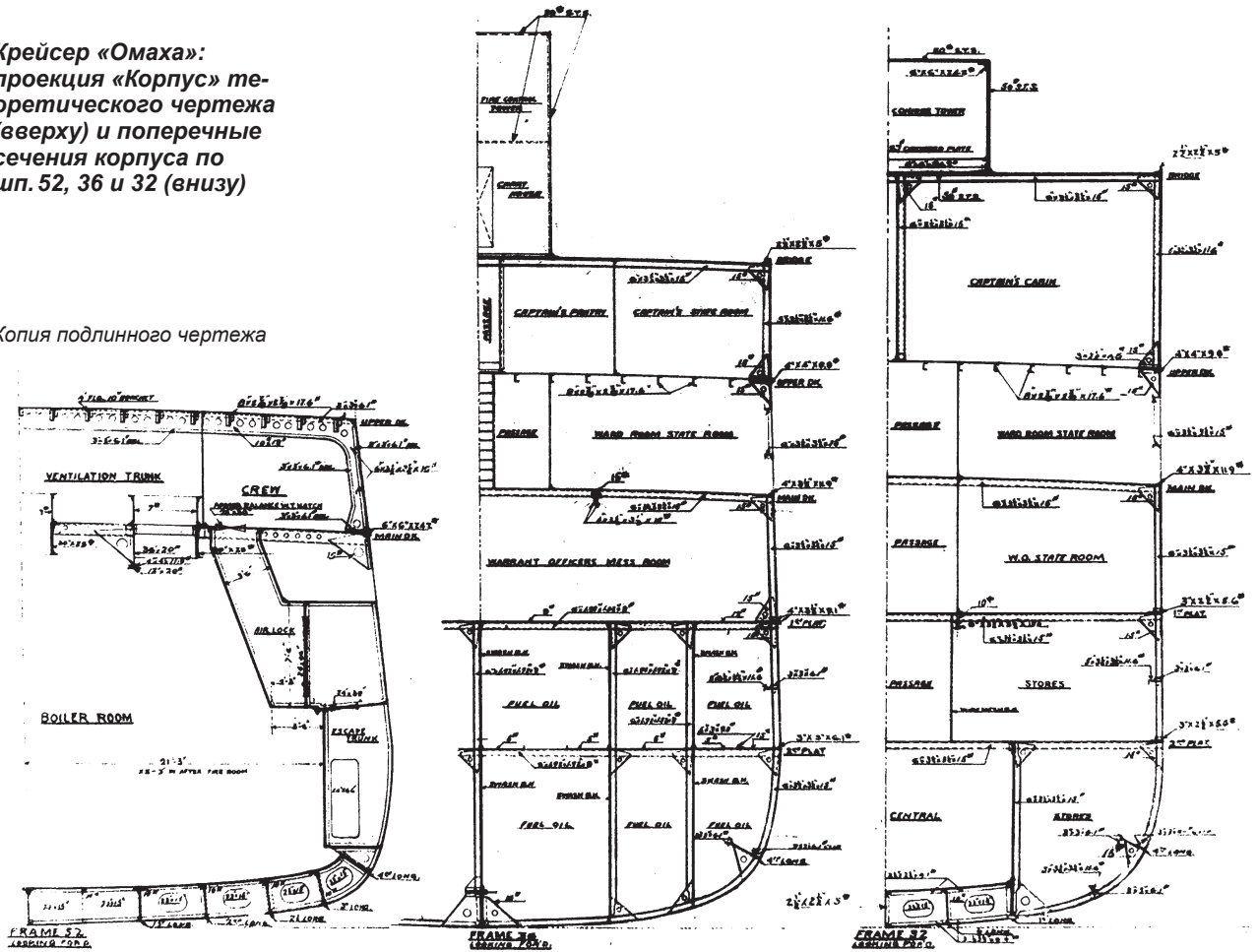
корпуса возможно облегчили, что в сочетании с мощной и тяжелой силовой установкой привело к значительной вибрации на полном ходу.

По практике, принятой в ВМС США, палуба полубака именовалась верхней. Следующая, единственная сплошная палуба называлась главной; ниже нее шли первая и вторая платформы, прерывавшиеся машинно-котельными отделениями. Двойное дно располагалось в районе котельных отделений, носовых и кормовых артиллерийских погребов. Под котельными отделениями его отсеки использовались для хранения воды для котлов, под погребами — как топливные цистерны.

Продольные водонепроницаемые переборки у бортов отсутствовали. Поперечные водонепроницаемые переборки доходили лишь до главной палубы, причем в кормовой части в них имелись двери для прохода личного состава. Конструктивной противоторпедной защиты крейсера типа «Омаха» не имели. Для уменьшения бортовой

Крейсер «Омаха»: проекция «Корпус» теоретического чертежа (вверху) и поперечные сечения корпуса по шп. 52, 36 и 32 (внизу)

Копия подлинного чертежа



качки крейсера были оборудованы скуловыми киями длиной почти в треть корпуса (шп. 49–96).

«Омахи» считались кораблями с хорошими мореходными качествами. Однако при умеренной скорости даже на незначительном волнении в носовые и кормовые казематы попадала вода. При движении с большой скоростью были отмечены случаи попадания морской воды в топливные цистерны (о подобной ситуации с последующей потерей хода в течение получаса докладывал командир «Ричмонда»). Также имелись жалобы на недостаточную мощность рулевой машины. В штормовых условиях Северной Атлантики и вод у Алеутских островов зауженная носовая оконечность плохо всходила на волну, поэтому «омахи» практически не оперировали в высоких широтах Атлантики, а на севере Тихого океана в военное время их служба имела продолжительные сезонные перерывы. В годы войны запас плавучести крейсера этого типа оценивался равным не более половины его водоизмещения.

Остойчивость крейсера «Мурманск» (бывший «Милуоки») при нормальном водоизмещении 8810 т характеризовалась начальной поперечной метацентрической высотой 90 см и периодом свободных колебаний 13,8 с.

Компоновка внутренних помещений на «омахах» в целом была стандартной для

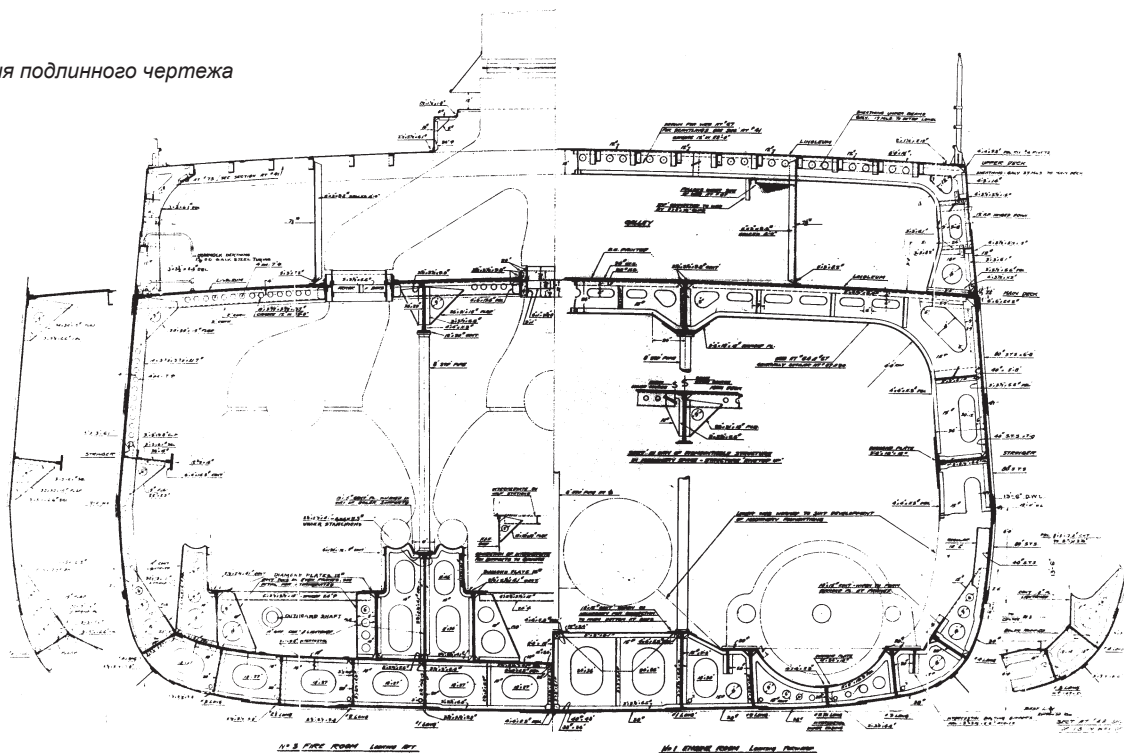
Характеристики крейсера «Омаха» на 24 февраля 1923 г.

Водоизмещение, т:	
стандартное	7050
полное	9150
Длина по ВЛ, м	167,6
Ширина по ВЛ, м	16,9
Осадка, м	4,1
Мощность силовой установки, л. с.	90 000
Максимальная скорость, уз.	34
Запас топлива, т	1852
Дальность плавания, миль	8460 (10)
Экипаж, чел	458
Вооружение:	
артиллерия	2×2 + 8×1 – 152-мм/53
зенитная артиллерия	4×1 – 76-мм/50
торпедные аппараты	2×3 + 2×2 – 533-мм
мины	224
авиационное	2 гидросамолета
Бронирование, мм	
пояс	76
палуба	38
носовой траверз	76
кормовой траверз	76
башни и казематы	6
боевая рубка	32
румпельное отделение	76

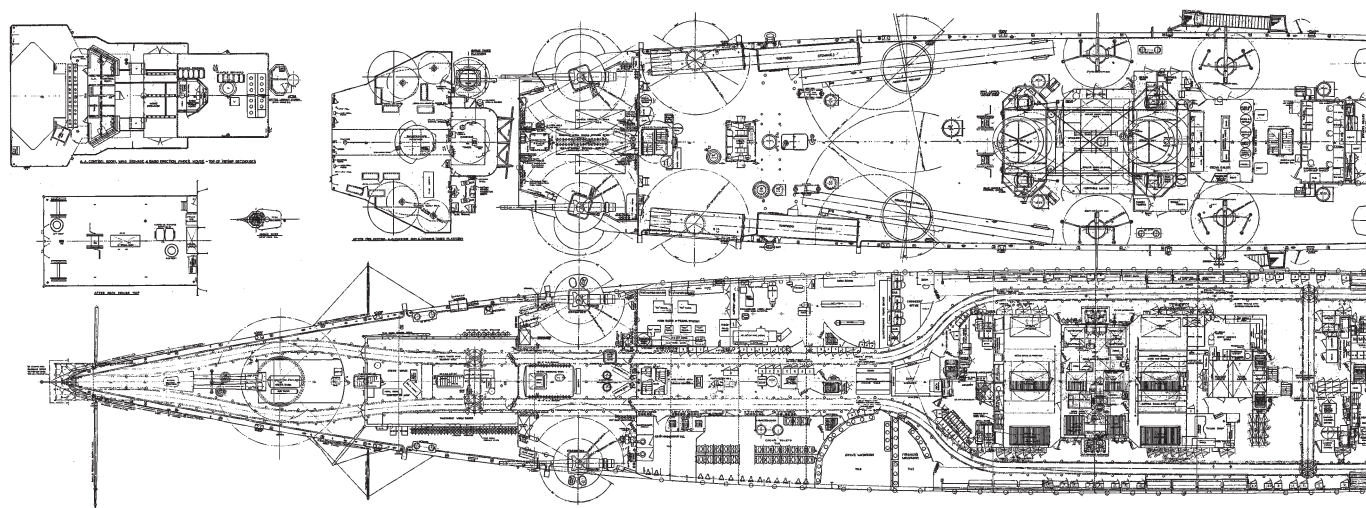
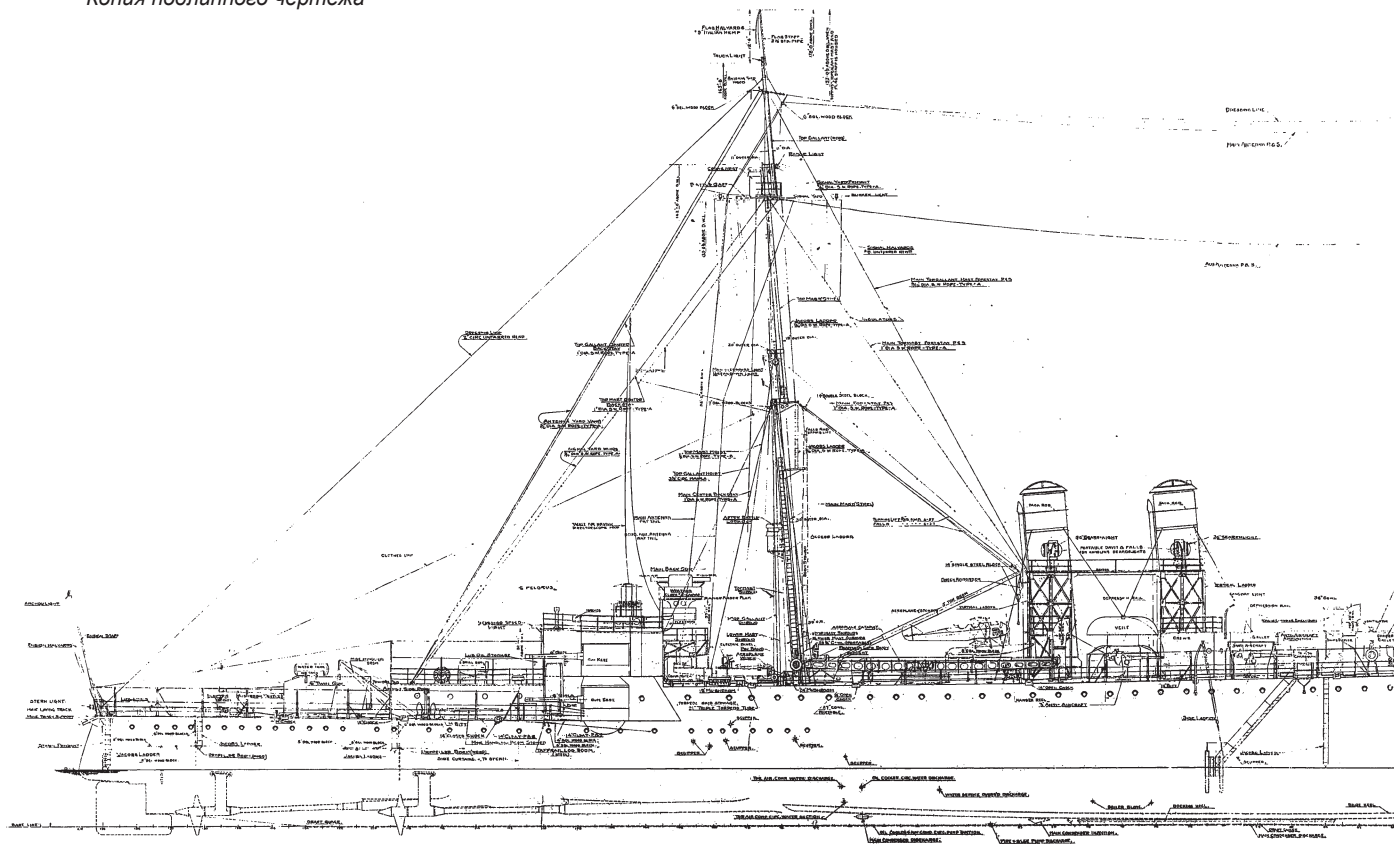
современных кораблей их класса и водоизмещения. В носовой части на главной палубе и первой платформе находились по-

**Сечение корпуса
крейсера «Омаха»
по КО № 3 и МО № 1**

Копия подлинного чертежа



Копия подлинного чертежа



«Omaha», 1924 г.

SS Omaha (CL-4)

