

С. А. БАЛАКИН
М. Э. МОРОЗОВ

АВИАНОСЦЫ МИРА

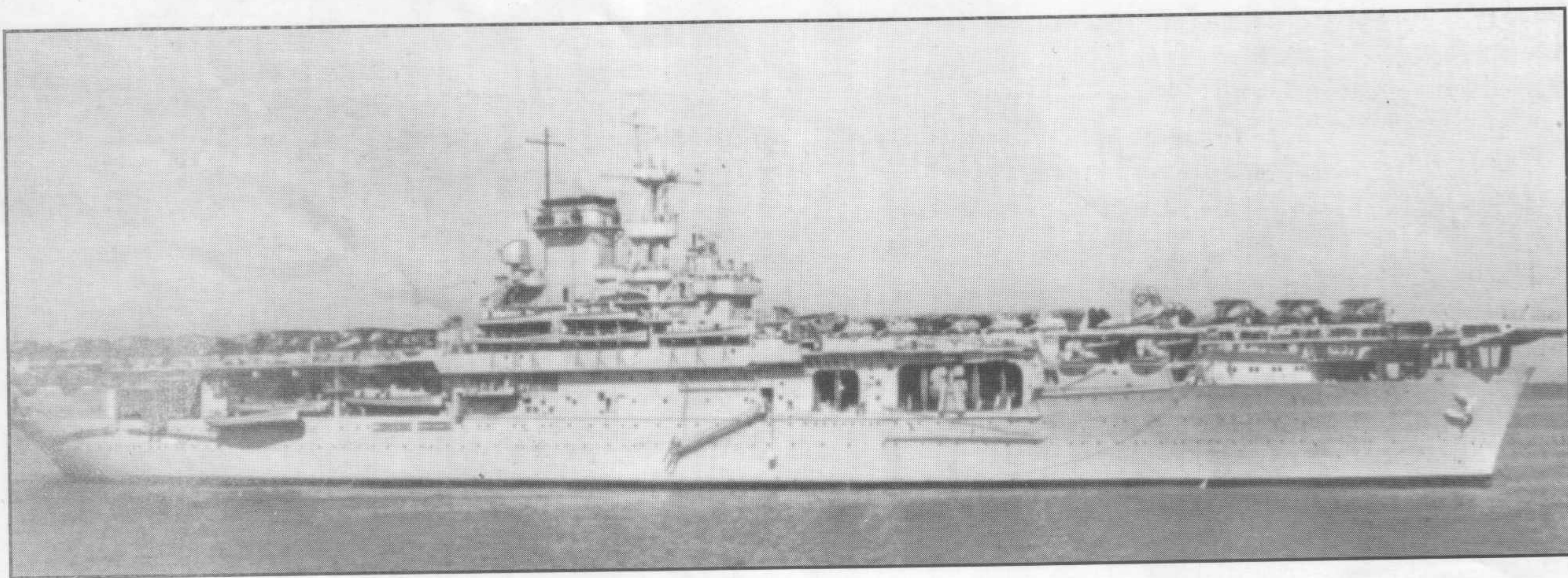
1917—1939



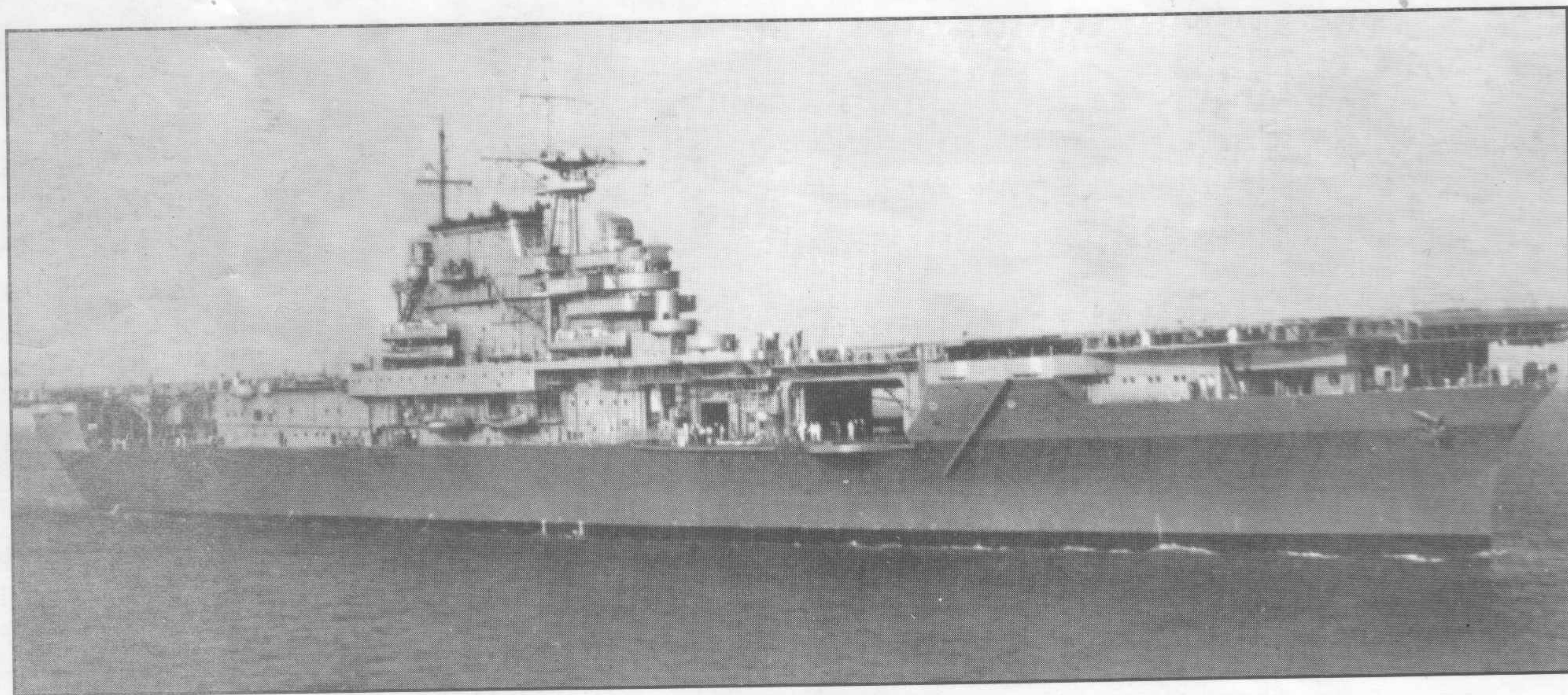
МОРСКОЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ АЛЬМАНАХ
НАВАЛЬ КОЛЛЕКЦИЯ
СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



Авианосец «Энтерпрайз», сентябрь 1945 г.



Авианосец «Уосп», конец 1940 г.



Авианосец «Хорнет» вскоре после вступления в строй.

Предлагаем Вашему вниманию первую часть справочника-энциклопедии «Авианосцы мира». В него вошли описания всех кораблей данного класса, вступивших в строй до начала Второй мировой войны. Подчеркнем особо: речь идет только об авианосцах, пригодных как для взлета, так и для посадки самолетов на палубу. Многочисленные «полуавианосцы», гидроавианосцы и гидроавиатранспорты, способные лишь запускать летательные аппараты, в справочник не включены. Возможно, в перспективе мы подготовим дополнительный выпуск, посвященный кораблям — носителям гидросамолетов и вертолетов.

Наверное, многие из Вас обратили внимание на не встречавшийся ранее логотип «Наваль коллекция». Да, это — дебют нового периодического издания. Оно будет выходить параллельно с журналом «Морская коллекция», но распространяться пока лишь в розницу. В рамках «Наваль коллекции» появятся не только тематические выпуски, но и сборники. Коротко о содержании первого из них вы можете узнать из информации, помещенной на 32-й странице. Надеемся, что тематика и содержание публикаций в нашем альманахе будет отвечать самым взыскательным запросам любителей истории флота и кораблестроения.

АВИАНОСЦЫ МИРА 1917-1939

Список сокращений для обозначения фирм-строителей

Великобритания: **Арм** — «Армстронг», **Брдм** — «Бердмор», **Кмл** — «Кэмел Лэйрд», **ХВ** — «Харланд энд Волф».

США: **БетК** — «Бетлехем» (г. Куинси), **МАй** — «Мар Айленд», **НЙК** — «Нью-Йорк Нэйвэл Ярд» (Бруклин), **ННьюс** — «Ньюпорт Ньюс Шипбилдинг энд Драй Док Компани».

Франция: **СНз** — «Ателье э Шантье де ла Сен-Назер», **ФС** — «Форж э Шантье» (Ла-Сен).

Япония: **Аса** — «Асано» (г. Цуруми), **Йоко** — верфь в Йокосуке, **Кав** — «Кавасаки» (г. Кобе), **Куре** — верфь в Куре.

Список прочих сокращений

ав. — авиационный
 АВ — авианосец
 авт. — автомат, автоматический
 арт. — артиллерийский
 арх. — архипелаг
 бух. — бухта
 внутр. — внутренний
 возд. — воздушный
 ВСКР — вспомогательный крейсер
 ВФ — воздушный флот
 ВЦ — воздушные цели
 гса — гидросамолет
 доп. — дополнительный
 ДРЛО — дальнее радиолокационное обнаружение
 дым. — дымовой, дымовая
 ед. — единица
 зен. — зенитный
 истр. — истребитель
 кап. — капитальный
 КО — котельное отделение
 корм. — кормовой
 КР — крейсер
 ЛК — линейный корабль
 мин. — минута
 неск. — несколько
 нос. — носовой
 ночн. — ночной
 НЦ — надводные цели

ок. — около
 палуб. — палубный
 ПВО — противовоздушная оборона
 пик. бом. — пикирующий бомбардировщик
 ПЛ — подводная лодка
 ПЛО — противолодочная оборона
 поб. — побережье
 полет. — полетная
 ПТЗ — противоторпедная защита
 ПТП — противоторпедная переборка
 пул. — пулемет
 разв. — разведчик
 рез. — результат
 р-н — район
 сер. — середина
 след. — следующий
 сух. — сухопутный
 ТА — торпедный аппарат
 торп. — торпедоносец
 ТР — транспорт
 УАО — управление артиллерийским огнем
 универ. — универсальный
 центр. — центральный
 чел. — человек
 экспер. — экспериментальный
 ЭМ — эскадренный миноносец
 ЭУ — энергетическая установка

В перечне ТТХ водоизмещение указывается стандартное/ полное в английских («длинных») тоннах (1016 кг). Размерения: длина наибольшая (пп — между перпендикулярами, вл — по ватерлинии) x ширина наибольшая (вл — по ватерлинии) x осадка. Энергетическая установка: тип (ПТ —

паротурбинная, ПМ — паросиловая, ПТ/ЭЛ — турбоэлектрическая) — число валов; далее — число паровых котлов (ПК). Вооружение: число орудий/ длина ствола в калибрах.

Список литературы будет опубликован в последнем выпуске серии.

Авианосец «Аргус» — 1 ед.

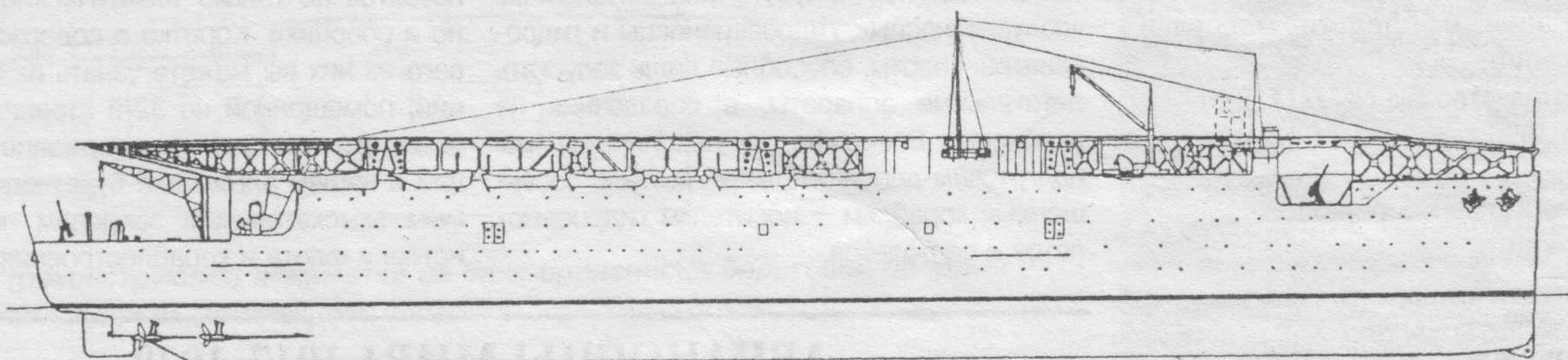
«Argus»

Брдм

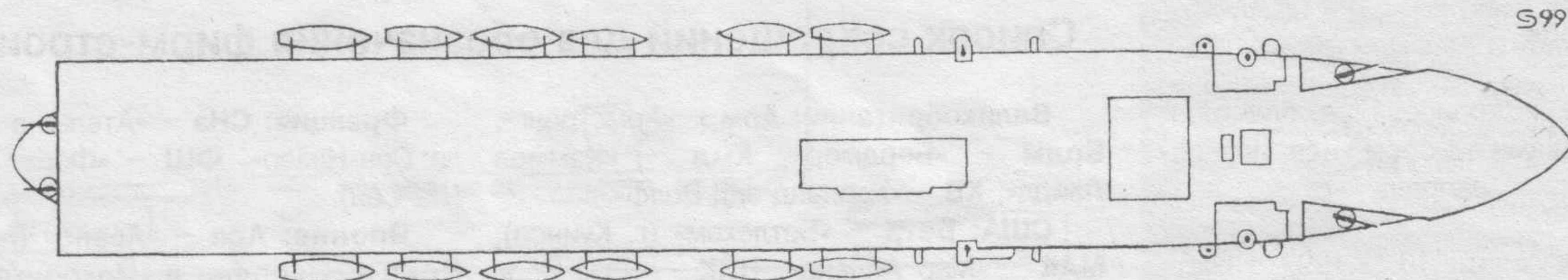
1914/2.12.1917/16.9.1918

—

искл. 5.12.1946



«Аргус», 1918 г.



S99

Заложен как пассажирский лайнер «Конте Россо» по заказу итальянской судоходной компании. С началом Первой мировой войны работы на судне прекратились. В августе 1916 г. корпус лайнера приобрело британское Адмиралтейство для последующей достройки в качестве авианосца. Было разработано несколько вариантов переоборудования; в конце концов остановились на проекте со сплошной полетной палубой и расположенным под ней ангаром. Таким образом, бывший лайнер, получивший имя «Аргус», стал первым в мире авианосцем классической компоновки.

Ангар «Аргуса» был одноярусным и имел размеры 89,7 x 15,2 м. В противопожарных целях он делился на 4 секции. На ангарной палубе находились также кладовые авиационных запчастей и оборудования. Подача аэропланов вверх осуществлялась через две шахты размерами 9,1 x 11 и 18,3 x 5,5 м. Для торможения самолетов при посадке служило устройство в виде натянутых вдоль палубы тросов. Катапульт не было. Запас авиабензина составлял 63645 л.

«Аргус» имел локальное бронирование: погреба боезапаса защищались 51-мм плитами. (По некоторым данным, броня такой

же толщины прикрывала КО и МО, но это утверждение представляется маловероятным). В 1920 г. авианосец оснастили булями системы ПТЗ, рассчитанной на подводный взрыв 200 кг тротила.

Будучи одним из первых авианосцев в мире, «Аргус» служил своеобразным полигоном для отработки различных конструкций и потому многократно перестраивался и модернизировался. В 1922 г. на нем вместо двух самолетоподъемников смонтировали один повышенной грузоподъемности (6100 кг). В 1936 г. на нем установили оборудование для старта и посадки радиоуправляемых самолетов-мишеней «Куин Би». В следующем году на «Аргусе» смонтировали экспериментальную катапульту, способную разгонять самолеты весом 5500 кг до скорости 120 км/ч.

В годы Второй мировой войны «Аргус» служил в качестве авиатранспорта и учебного корабля. В то время его скорость не превышала 18,75 уз.

Вооружение авианосца первоначально состояло из шести 102-мм орудий, из которых четыре могли вести огонь по воздушным целям. К началу Второй мировой войны на нем имелись две 102-мм зенитки и 12 12,7-мм пулеметов «Виккерс», в

1942 г. — четыре 102-мм орудия, 13 20-мм «эрликонов» и 16 12,7-мм пулеметов. В конце 1943 г. к этому вооружению добавили 8 7,7-мм пулеметов.

Служба

Введен в строй Гранд Флита в 9.1918. Первый старт и посадка самолета 1.10.1918. С 1.1920 — в составе Атлантич. флота. В конце 1920-х поставлен на прикол, 15.12.1932 разоружен и выведен в резерв. Вновь введен в строй (1.1936), переоборудован в судно-носитель радиоуправляемых мишеней. Модернизация и ремонт (1937 — 8.1938): установлены новые котлы, аэрофинишеры, катапульты. Служба в качестве учебного АВ. После начала Второй мировой войны переведен в Тулон, где с 11.1939 по 6.1940 осуществлял подготовку экипажей для палуб. авиации. После капитуляции Франции возвращен в метрополию. Длительное время использовался в качестве авиатендера: две операции по переброске сух. истр. на Мальту (8.1940 — 11.1940), перевозка самолетов из Англии в Такоради (12.1940 — 3.1941). Сопровождение конвоев в Атлантике (4.1941 — 7.1941). В качестве авиатранспорта 5.1941 установил своеобразный рекорд, приняв на борт 92 самолета (32 «харрикейна» и 3 «фулмара» в ангаре и 60 «харрикейнов» на верхней палубе). Переброска брит. сух. истр. на аэродром Ваенга (СССР; 8.1941) и вновь на Мальту (11.1941).

Ремонт и модернизация (12.1941 — 2.1942). Полетная палуба удлинена до 167 м, усилено зен. вооружение. Введен в строй в качестве боевого АВ. С 3.1942 входил в состав Гибралтарской эскадры. Участвовал в трех операциях по переброске сух. истр. на

ТТХ по состоянию на 1918 г.

14450/15775 т, 172,2 (163,1 пп) x 20,7 x 6,4 м. ПТ-4 Parsons, 12 ПК цилиндр., 20000 л.с. = 20,2 уз. 2500 т нефти. Броня: защита погребов 51 мм. Экипаж 495 чел. 4 — 102 мм зен., 2 — 102 мм/45.

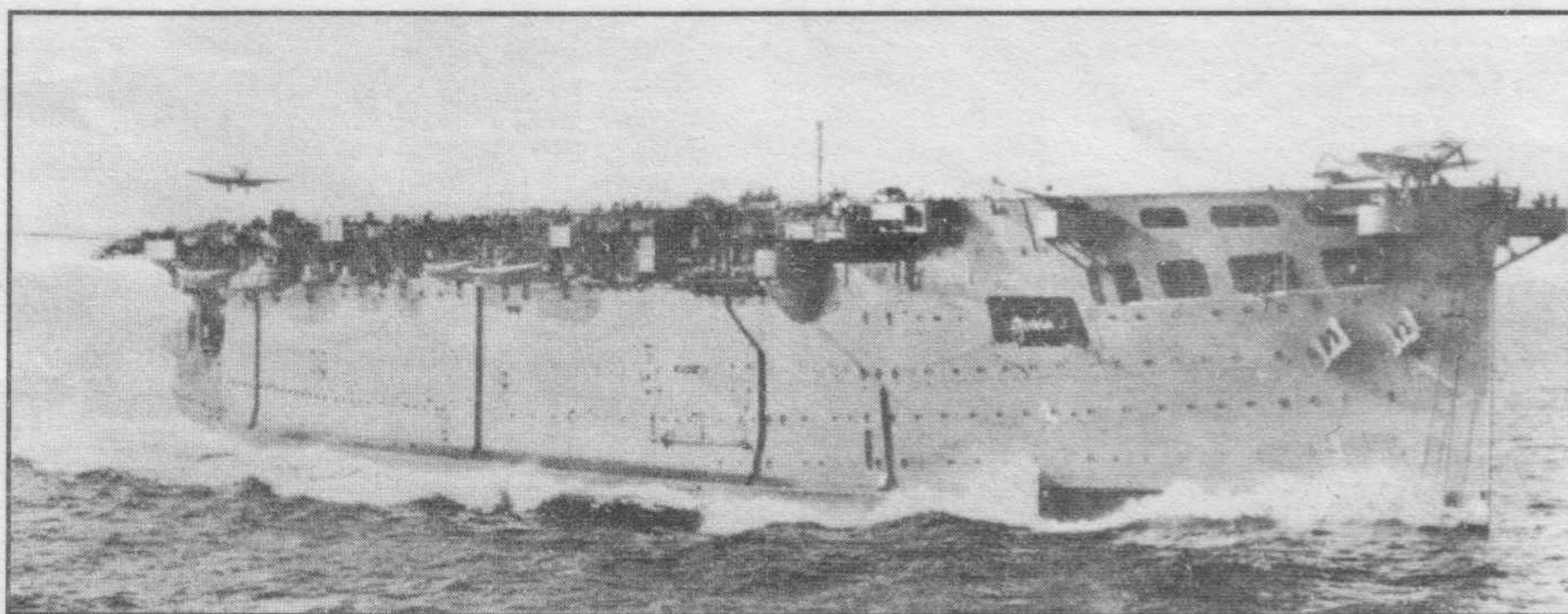
Состав авиагруппы

1.1920: 4 истр. «Кэмел», 8 разв. «1 1/2 Страттер», 2 разв. «Уолрус», 2 гса «Фэйри».

6.1942: 4 истр. «Фулмар», 4 торп. «Суордфиш».

11.1942: 12 истр. «Сифайр IIC».

Мальту (3.1942 – 5.1942), конвое «Гарпун» (6.1942). В 11.1942 прикрывал высадку союзных десантов близ Алжира и Бужи. 10.11.1942 поврежден попаданием 250-кг бомбы в кормовую часть полет. палубы, уничтожившей четыре самолета, однако остался в строю. Ремонт в Великобритании, после которого использовался в качестве учебного, с 9.1943 официально переклассифицирован в учебный АВ. Переведен в класс портовых судов (1944), сдан на слом (1947).



Авианосец «Фьюриес» — 1 ед.

«Furious»

Арм

8.6.1915/15.8.1916/4.7.1917

—

искл. 15.3.1948

Один из самых необычных боевых кораблей, оказавший огромное влияние на эволюцию класса АВ. Заложен как легкий линейный крейсер — третий корабль типа «Корейджес», но с вооружением из двух 457-мм пушек в одноорудийных башнях вместо четырех 381-мм и средней артиллерией калибра 140 мм вместо 102 мм. Оригинальный проект, разработанный по инициативе первого морского лорда Дж. Фишера, сочетал в себе черты легкого крейсера (бронирование, скорость хода) и линкора (калибр артиллерии, размеры), однако оказался неудачным. Поэтому уже в ходе строительства корабль переоборудовали в «полуавианосец»: вместо носовой 457-мм башни соорудили ангар на 10 самолетов и взлетную палубу. Самолеты поднимались из ангара двумя специальными кранами, стартовая площадка была ограждена металлическим частоколом — «рассекателем ветра».

По вступлении в строй на «Фьюриесе» базировалось 8 самолетов — 5 истр. Сопвич «Пап» и 3 разв.-торп. «Шорт». Поплавковые «шорты» могли садиться на воду, и затем поднимались на борт краном, а стартовавшие с палубы «сопвичи» с колесным шасси должны были приземляться на береговых аэродромах. Первую посадку истребителя на палубу «Фьюриеса» удалось совершить 2.8.1917, после чего возникла мысль оборудовать ко-

рабль второй — посадочной — палубой в кормовой части.

Работы по превращению «Фьюриеса» в полноценный АВ проходили на верфи «Армстронг» с 23.11.1917 по 15.3.1918. С него сняли грот-мачту, кормовую 457-мм башню, одно 140-мм орудие; одновременно установили четыре трехтрубных ТА. Позади дымовой трубы разместили второй ангар на 6 самолетов и полетную палубу размером 86,5 x 21 м. Кормовую часть ангара оборудовали воротами и двумя кранами для спуска на воду и подъема гидросамолетов. Оба ангара — носовой и кормовой — оснастили новыми лифтами-самолетоподъ-

емниками. На посадочной палубе установили примитивный аварийный барьер из вертикально натянутых канатов. Состав авиакрыла увеличился до 16, а с октября 1918 г. — до 20 самолетов.

Опыт применения авиации показал, что посадка самолетов на корм. палубу «Фьюриеса» сопряжена со значительным риском из-за завихрений воздуха, возникающих при обтекании расположенной в диаметральной плоскости надстройки и дымовой трубы. Поэтому в 1922 — 1925 гг. корабль прошел очередное переоборудование, радикально изменившее его облик. С бывшего линейного КР сняли все над-

ТТХ по состоянию на 1918 г.

19513 / 22890 т, 239,7 (224,5 пп) x 26,8 x 6,4 м. ПТ-4 Brown-Curtis, 18 ПК Yarrow, 90000 л.с. = 31,5 уз. 3393 т нефти. Броня: пояс 76 — 50 мм, ПТП 76 — 50 мм, палубы 76 — 20 мм, рубка 254 мм. Экипаж 880 чел. 10 — 140 мм/50, 2 — 76 мм зен., 18 ТА 533 мм (16 надв. + 2 подв.).

ТТХ по состоянию на 1944 г.

22810 / 28960 т, 239,7 (224,5 пп) x 27,4 x 7,3 м. Механизмы и броня — без изменений. 90820 л.с. = 28,5 уз. 4010 т нефти + 94550 л авиабензина. Эк. 1194 чел. 12 — 102 мм зен., 32 — 40 мм авт., 22 — 20 мм авт. зен., 2 ТА 533 мм подводных.

Состав авиагруппы

7.1917: 5 истр. «Пап», 3 гса. «Шорт 184».

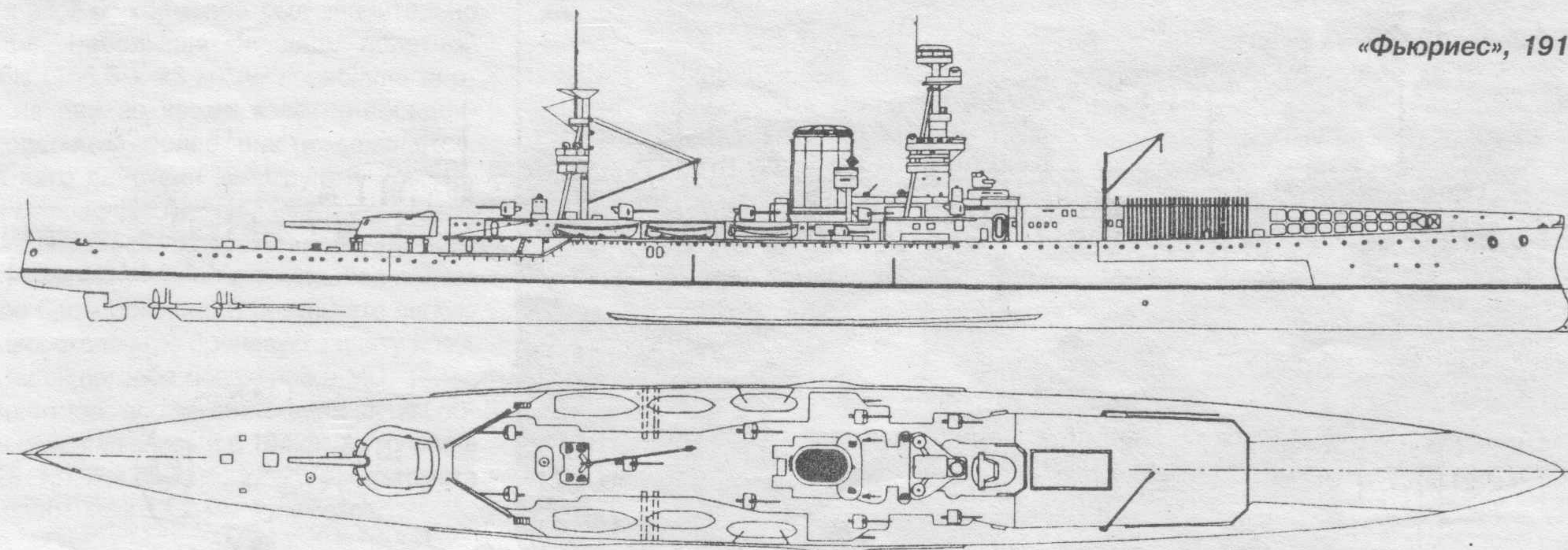
1919: 12 истр. «Кэмел», 2 разв. «1 1/2 Страттер», 4 гса. «Шорт 184».

1935: 3 истр. «Оспрей», 9 истр. «Нимрод», 12 разв. «Фейри III», 12 торп. «Баффин».

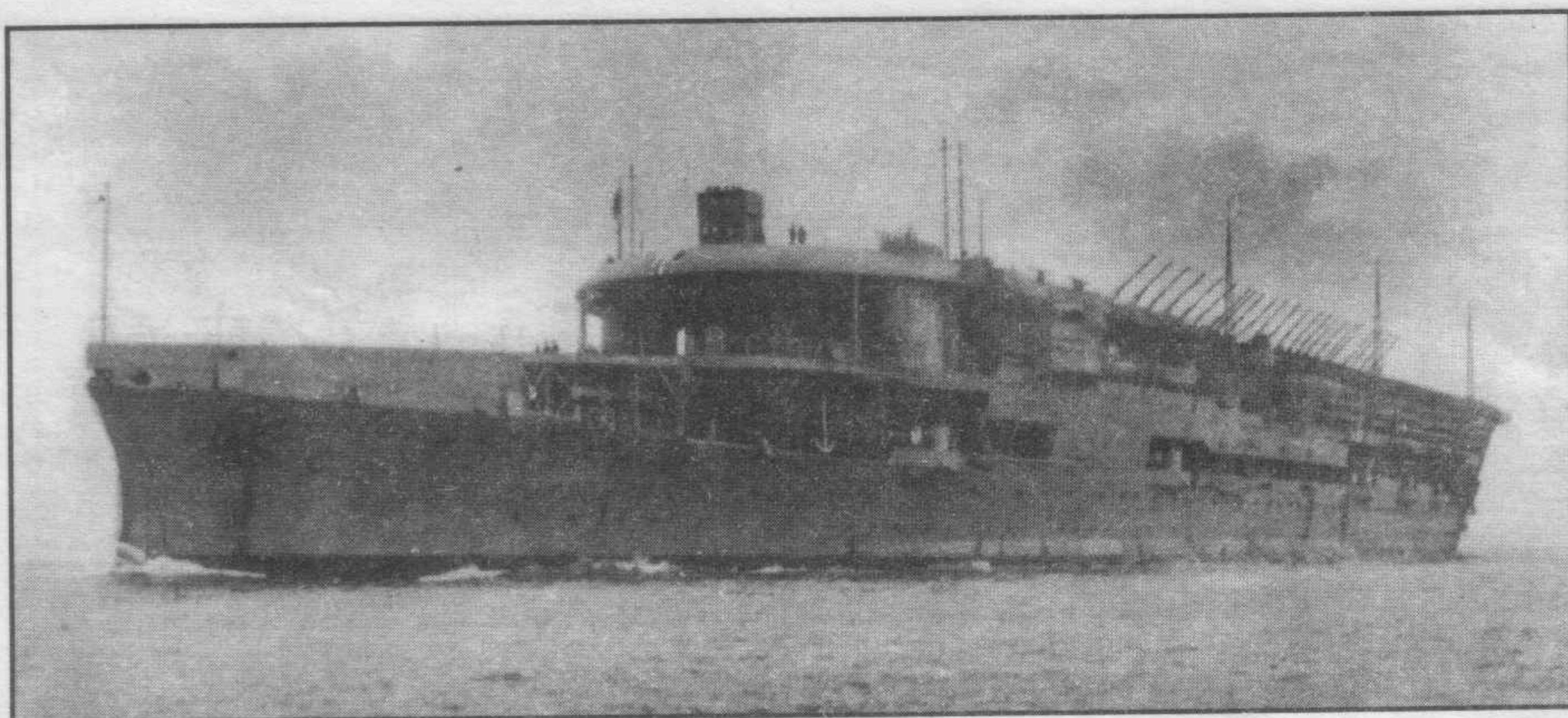
4.1940: 18 торп. «Суордфиш».

11.1942: 24 истр. «Сифайр», 8 торп. «Альбакор».

4.1944: 14 истр. «Сифайр», 18 торп. «Барракуда».



«Фьюриес», 1917 г.



«Фьюриес», 1933 г.

стройки, трубу и мачту. Два старых ангара — носовой и кормовой — объединили в один, а над ним надстроили еще и верхний ангар. Самолеты теперь могли стартовать сразу с двух уровней: с короткой носовой полетной палубы и с 175,5-м верхней сплошной палубы, занимавшей 3/4 длины корабля.

Подъем самолетов на верхнюю палубу осуществлялся двумя лифтами грузоподъемностью по 5,5 т. Носовой имел гидравлический привод, кормовой — электрический. Катапульт и аэрофинишеров не было. Весьма оригинально удалось решить проблему отвода дыма, ранее сильно мешавшего летчикам садить свои аппараты на корабль. Длинные дымоходы шли от котельного отделения в корму, где дым выпускался либо вверх сквозь решетки в полетной палубе (в походном положении), либо вниз через отверстия в бортах (во время посадки самолетов).

Ходовой мостик разместили с правого борта ниже полетной палубы. Кроме того, дополнительно оборудовали центральный выдвижной мостик, поднимавшийся на специальной платформе лишь во время старта и посадки самолетов. Корабль оснастили булями системы ПТЗ, рассчитанной на взрыв 200 кг тротила.

«Фьюриес» сохранил 10 140-мм орудий, но вместо 76-мм зен. получил 6 новых 102-мм — 2 в носу и 4 в корме. Кроме того, на нем появилось 14 пулеметов «Виккерс» и «Льюис».

На испытаниях 3.4.1925 переоборудованный «Фьюриес» развил скорость 30,03 узла — таким образом, он стал самым быстроходным АВ в мире.

Последнюю крупную модернизацию «Фьюриес» претерпел в 1938 — 1939 гг. На верхней палубе с правого борта появилась небольшая надстройка-«остров». Полностью заменили артиллерию: вместо одноствольных 140-мм и 102-мм пушек установили 6 спаренных 102-мм зен. и 3 восьмиствольных 40-мм «пом-пома», а также 2 четырехствольных 12,7-мм пулемета.

В ходе войны зенитное вооружение АВ продолжало усиливаться. Так, в апреле 1941 г. добавили четвертый восьмиствольный «пом-пом» и 15 20-мм автоматов «Эрликон». Позже число «эрликонов» довели до 22. Появились и РЛС обнаружения НЦ/ВЦ (типа 290) и УАО (4 типа 282 и 2 типа 285). Все эти довооружения увеличили «верхний» вес, поэтому в 1942 г. для улучшения остойчивости на «Фьюриесе» изменили форму булей, углубив их и сделав более полными.

Служба

После вступления в строй участвовал в экспериментах по использованию палубной авиации (7.1917 — 8.1917), действовал в составе Флота метрополии (10.1917 — 11.1917). Переоборудование в Эльзвике (17.11.1917 — 15.3.1918). Испытания (3.1918 — 6.1918). Первая победа в воздухе: 18.6.1918 истребители с «Фьюриеса» сбили немецкий гидросамолет. 19.7.1918 7 истребителей «Кэмел» участвовали в бомбардировке базы герм. дирижаблей в Тондерне, уничтожив цеппелины L-54 и L-60.

После окончания Первой мировой войны — служба на Балтике, поддержка брит. эскадры в действиях против Советской России (1919). С 21.11.1919 — резерв. Капитальное переоборудование в Девонпорте (1.6.1922 —

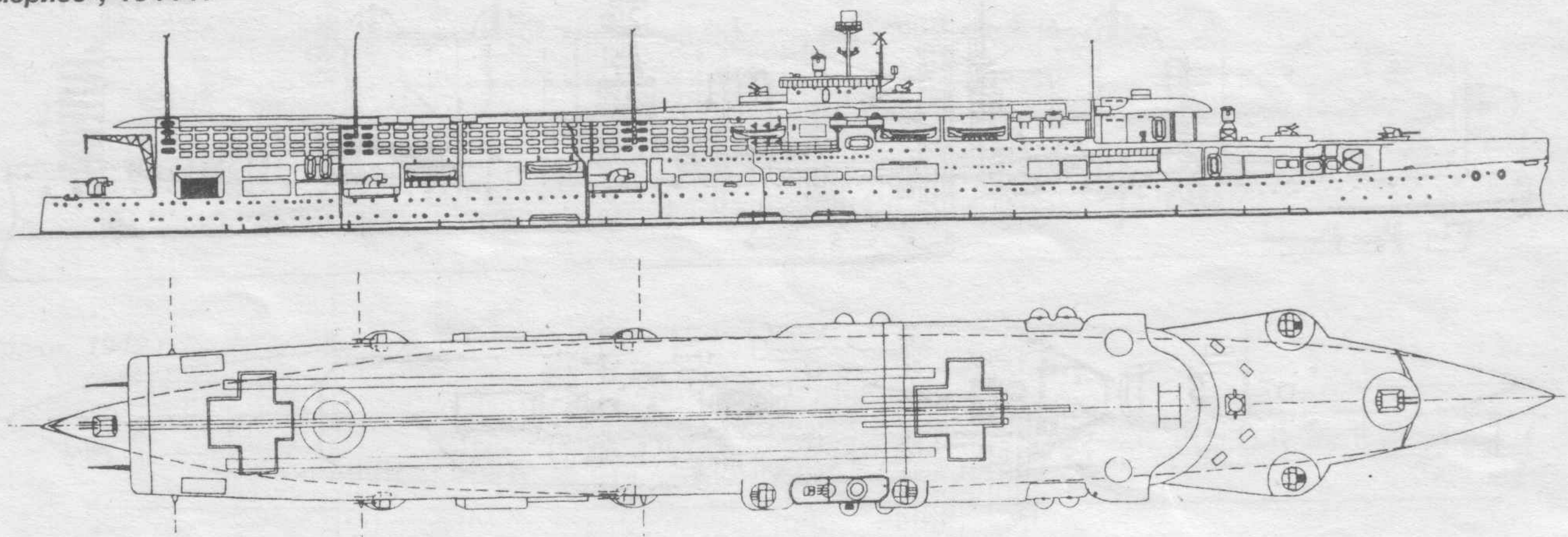
1.9.1925), после которого вновь включен в состав флота. Ремонт в Девонпорте, установка трех 76-мм орудий (1.7.1930 — 5.1931). До 11.1938 — служба в составе флота Метрополии и на Средизем. море (6.1934 — 1.1935; 1.1937 — 3.1937). Переоборудование и модернизация (11.1938 — 5.1939), после чего выведен в резерв.

С началом Второй мировой войны вновь введен в строй. Действия в составе Флота метрополии (10.1939), затем до 4.1940 — поиск рейдеров и сопровождение войсковых конвоев в Северной Атлантике. Ремонт (3.1940). С начала Норвежской кампании (4.1940 — 6.1940) снова включен в состав Флота метрополии — самолеты с «Фьюриеса» атаковали герм. корабли в Тронхейме и Нарвике. 18.4.1940 получил повреждения ЭУ в результате близких разрывов авиабомб. После аварийного ремонта принимал участие в переброске сух. самолетов в район Нарвика (5.1940).

После окончания кампании действовал в составе Флота метрополии (сер. 6.1940 — 10.1940), принимал участие в нанесении ударов по портам Тронхейм (22.9.1940) и Тромсё (16.10.1940). Осуществлял перевозку самолетов из Великобритании в Такоради (Сьера-Леоне) (10.1940 — 2.1941), сопровождение конвоев в Атлантике (3.1941), доставку истр. на Мальту (три операции 5.1941 — 9.1941). Ремонт и усиление зенит. вооружения (4.1941). В 7.1941 — 9.1941 входил в состав Флота метрополии, 30.7.1941 принимал участие в воздушном ударе по Петсамо.

Ремонт в Филадельфии, США (7.10.1941 — 4.1942), затем до 8.1942 — подготовка в Великобритании. С 8.1942 входил в состав Гибралтарской эскадры, принимал участие в трех операциях по переброске истр. на Мальту (8.1942 — 10.1942) и высадке союзников в Сев. Африке (11.1942). С кон. 2.1943 — служба во Флоте метрополии. Принимал участие в трех ударах по герм. ЛК «Тирпиц» (4.1944 — 8.1944), 12 операциях против сухоходства у поб. Норвегии (2.1944 — 9.1944). С 15.9.1944 — резерв. Переоборудование в опытный корабль для проведения испытаний систем ПТЗ (26.5.1945 — 1948). Исключен из состава флота 15.3.1948 и разобран на металл (1948 — 1954).

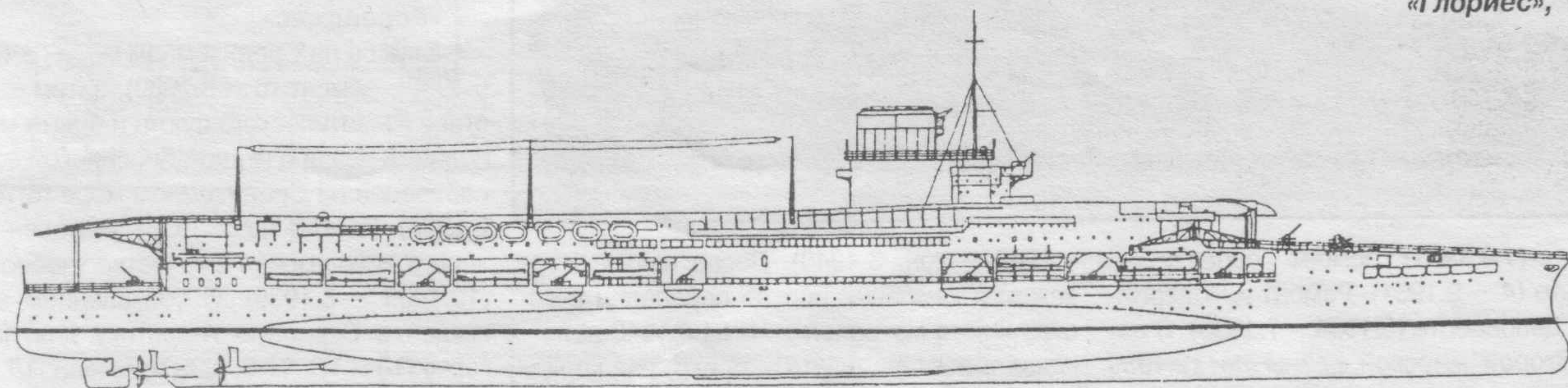
«Фьюриес», 1944 г.



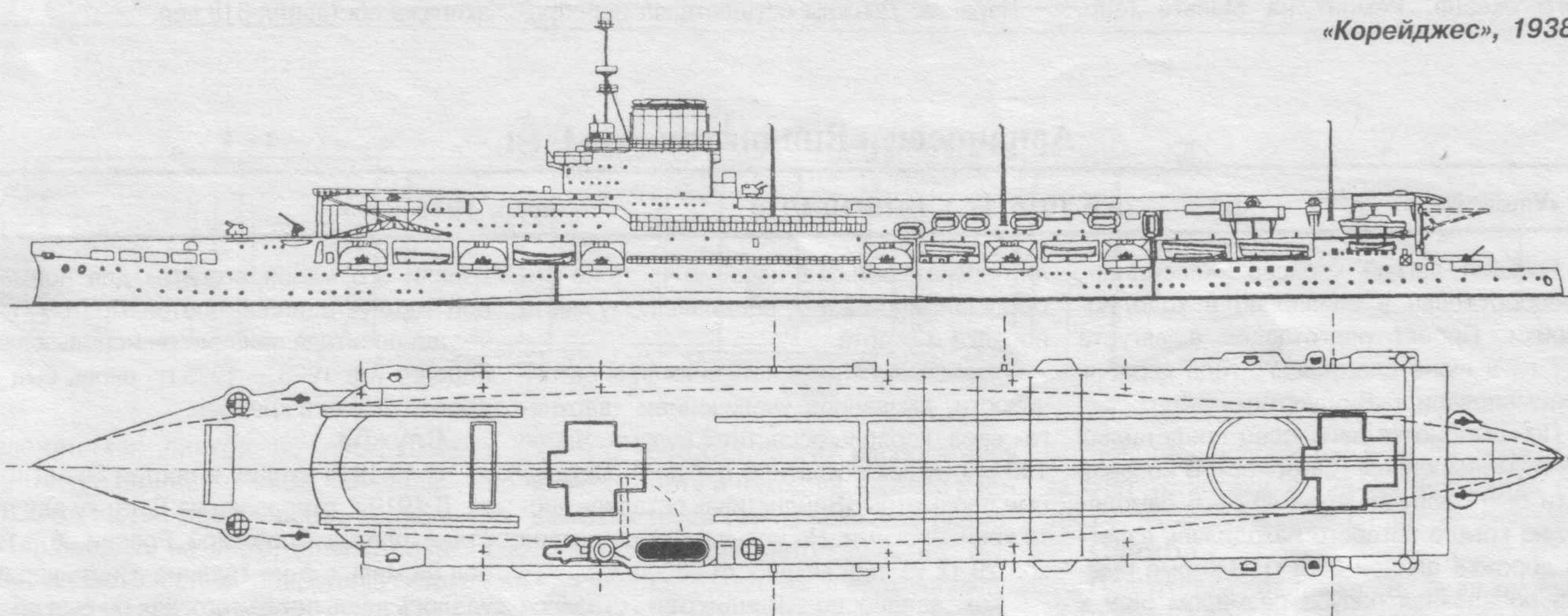
Авианосцы типа «Глориес» — 2 ед.

«Glorious»	XB	20.4.1915/20.4.1916/14.10.1916	—	погиб 8.6.1940
«Courageous»	Арм	28.3.1915/5.2.1916/28.10.1916	—	погиб 17.9.1939

«Глориес», 1937 г.



«Корейджес», 1938 г.



Бывшие легкие линейные крейсера. При вступлении в строй были вооружены четырьмя 381-мм орудиями в двух башнях, шестью трехствольными 102-мм пушками, двумя 76-мм зенитками и двумя надводными ТА. Имели высокую скорость хода, но при огромных размерах несли очень легкую броню. Оказались неудачными и с февраля 1919 г. находились в резерве или служили учебными судами.

В июле 1920 г. на совещании в Адмиралтействе было выдвинуто предложение переоборудовать оба корабля в авианосцы по образцу «Фьюриеса». Правда, разработка проекта затянулась: перестройка «Глориеса» началась на верфи в Девонпорте в феврале, а «Корейджеса» — в июне 1924 г. Вступили в строй в новом качестве они соответственно 10.3.1930 и 5.5.1928.

В целом по конструкции «Глориес» и «Корейджес» были аналогичны «Фьюриесу», но существенно отличались внешне — главным образом, благодаря «острову» с внушительной дымовой трубой. Длину нижнего ангара увеличили до длины верхнего (167,6 м), что позволило принимать на борт до 46 самолетов — на 10 больше, чем их прототип. Число самолетоподъемников и их размеры остались такими же, как на «Фьюриесе».

В 1930 г. на «Корейджесе» установили 4 новых аэрофинишера Mk-VIII, способных обеспечивать посадку самолетов весом до 5000 кг с посадочной скоростью 110 км/ч. Вскоре эти аэрофинишеры нашли применение на всех британских авианосцах, а также стали прототипами аналогичных конструкций в других странах.

В 1935 г. на обоих кораблях установили по две катапульты, способные разгонять самолеты весом в 3650 кг до скорости 100 км/ч. Правда, они предназначались лишь для запуска гидросамолетов.

Первоначально вооружение авианосцев включало в себя 16 102-мм зенитных ору-

дий, 4 одноствольных 40-мм автомата «пом-пом» и 14 пулеметов. В 1934 г. на «Корейджесе» вместо одноствольных «пом-помов» установили два, а на «Глориесе» — три восьмиствольных. В следующем году на обоих кораблях появилось по 4 12,7-мм пулемета «Виккерс». В 1938 г. третий восьмиствольный «пом-пом» смонтировали и на «Корейджесе». Радаров на кораблях не было, но «Корейджес» первым в британском флоте получил радиомаяк типа 72 (в 1938 г.).

Служба «Глориес»

Служил в составе Средиземноморского флота. Столкнулся с французским лайнером

ТТХ по состоянию на 1939 г.

22500 / 27400 т, 239,7 (224,5 пп) x 27,6 x 8,5 м. ПТ-4 Parsons, 18 ПК Yarrow, 90000 л.с. = 30,5 уз. 3685 т нефти.
Броня: пояс 76 — 50 мм, ПТП 76 — 50 мм, палуба 25 — 20 мм.
Экипаж 1216 чел. 16 — 120 мм/40 зен., 24 — 40 мм авт., пул.

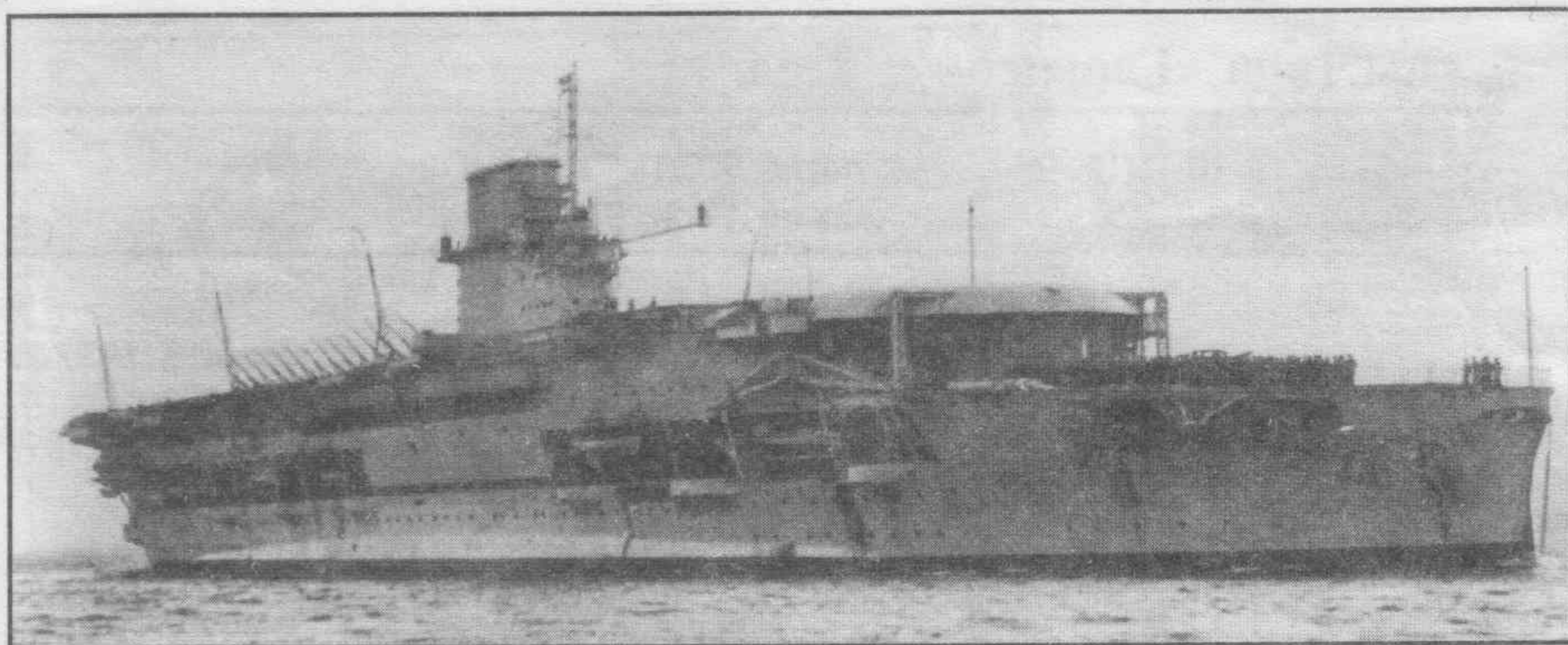
Состав авиагруппы

«Глориес»

1935: 8 истр. «Нимрод», 8 истр. «Оспрей», 18 разв. «Фейри III»,
6 разв. «Сиил», 12 торп. «Баффин».
4.1940: 18 истр. «Си Гладиатор», 11 истр.-бомб. «Скьюа».

«Корейджес»

1935: 9 истр. «Нимрод», 3 истр. «Оспрей», 12 разв. «Сиил»,
12 торп. «Шарк», 12 торп. «Баффин».
9.1939: 24 торп. «Суордфиш».



«Корейджес», 1928 г.

ску сух. истр. В ходе эвакуации из Нарвика 8.6.1940 перехвачен и потоплен герм. ЛК «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Общие потери экипажа и личного состава морской и сух. авиагрупп составили 1472 чел.

«Корейджес»

Служба на Средиземном море (5.1928 – 6.1930), ремонт (6 – 8.1930), затем – в составе Атлантического флота и Флота метрополии. В связи с итало-абиссинской войной переведен на Средиземном море (8.1935 – 2.1936). Ремонт (сер. 1936). Выведен в резерв и использован в качестве учебного АВ (12.1938 – 8.1939). С объявлением войны вышел в Северную Атлантику для поиска герм. ПЛ и ТР. 17.9.1939 атакован ПЛ U-29, добившейся попадания двух торпед. Затонул в течение 15 минут после атаки. Потери экипажа составили 518 чел.

«Флорида»(1.4.1931), ремонт повреждений на Мальте (4 – 9.1931). Ремонт и модернизация в Девонпорте (5.1934 – 7.1935). С началом Второй мировой войны до 12.1939 осуществлял поиск рейдеров и сопровождение важных конвоев в зап. части Индийского океана. Ремонт на Мальте (сер.

1.1940 – кон. 3.1940). После начала Норвежской кампании срочно переведен в состав Флота метрополии. С 24.4.1940 действовал в составе флота – прикрывал корабли и сух. войска, а затем и эвакуацию в районах Намсоса и Ондальсна, с сер. 5.1940 – Нарвика. Дважды осуществлял перебро-

Авианосец «Виндиктив» – 1 ед.

«Vindictive»	XV	29.6.1916/17.1.1918/10.1918	–	искл. 1946
--------------	----	-----------------------------	---	------------

Бывший легкий крейсер «Кавендиш», переоборудован в авианосец в ходе постройки. Проект подготовлен в августе 1917 г., в июне следующего года корабль переименовали в «Виндиктив».

По компоновке авианосец представлял собой уменьшенный «Фьюриес». В носовой части был оборудован ангар на 6 самолетов, на крыше которого находилась взлетная дорожка длиной 23,8 м. В корме имелась посадочная палуба размером 58,9 x 17,4 м, оборудованная аварийным барьером. Совершившие посадку самолеты мог-

ли перекатываться в носовую часть по мосту шириной 2,4 м, соединявшему места посадки и старта.

Чтобы компенсировать снижение остойчивости, вызванное увеличением «верхнего» веса, корабль оснастили булями. Число 190-мм пушек сократили с 7 до 4. Остальные параметры «Виндиктива» остались чисто крейсерскими. На испытаниях он развил ход 29,12 уз. при мощности 63000 л.с.

Как авианосец «Виндиктив» оказался неудачным: малые размеры крейсера при наличии двух отдельных полетных палуб

делали его малоприспособленным для нормальной эксплуатации самолетов. Поэтому в качестве носителя авиации он использовался недолго и в 1923 – 1925 гг. вновь был переоборудован в крейсер.

Служба

С 10.1918 входил в состав Гранд Флита. В 1919 г. отправлен на Балтику для действий против Советской России. 6.7.1919 сел на мель в р-не Таллина. Снять корабль удалось лишь после того, как он был облегчен на 2200 т (сняты все грузы и демонтирована часть оборудования). Перешел в Бьерке, откуда обеспечивал действия брит. гидроавиации. 30.7.1919 самолеты АВ бомбили Кронштадт. Ремонт в Портсмуте (12.1919 – 3.1920). Выведен в резерв и использовался в качестве плавказармы. В 1923 – 1925 гг. переоборудован в крейсер по первоначальному проекту. В годы Второй мировой войны эксплуатировался в роли плавмастерской.

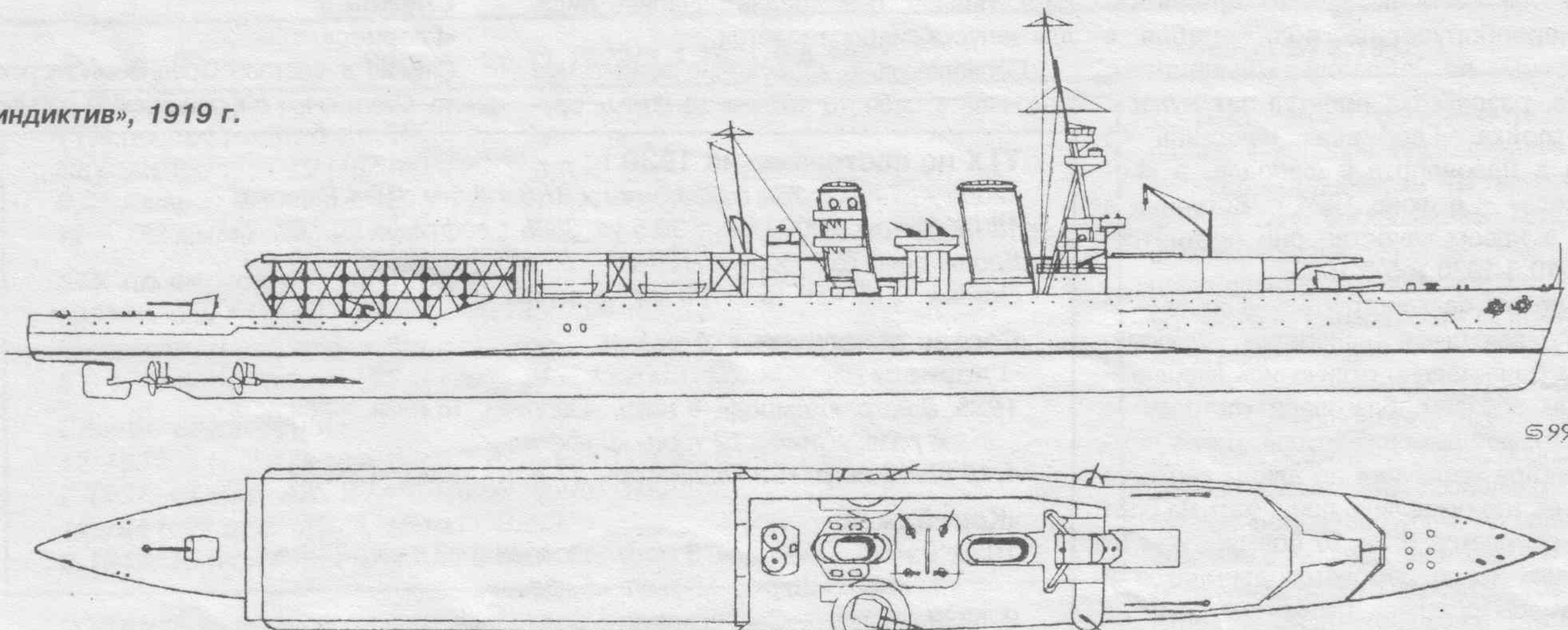
ТТХ по состоянию на 1918 г.

9394/12100 т, 184,4 (172,2 пп) x 19,8 x 5,9 м. ПТ-4 Parsons, 12 ПК Yarrow, 60000 л.с. = 29 уз. 860 т угля + 1480 т нефти. Броня: пояс 76 – 40 мм, палуба 40 – 25 мм, рубка 76 мм. Экипаж 658 чел. 4 – 190 мм/45, 4 – 76 мм зен., 4 – 76 мм, 4 пул., 6 ТА 533 мм.

Состав авиагруппы

1918: 2 истр. «Пап», 4 разв. «Гриффин».

«Виндиктив», 1919 г.



599

«Eagle»

Арм

22.1.1913/8.6.1918/9.1923

—

погиб 11.8.1942

Заложен как ЛК «Альмиранте Кохрейн» для ВМС Чили вместе с однотипным «Альмиранте Латорре». С началом Первой мировой войны англичане реквизировали корабли, переименовав их соответственно в «Индию» и «Канаду». Но если последний уже в 1915 г. вошел в состав Гранд Флита, то на первом работы шли неспешно, и к концу 1917 г. его корпус еще не был готов к спуску. Как раз в это время возникло предложение достроить «Индию» в качестве АВ.

28.8.1918 недостроенный ЛК переименовали в «Игл». По первоначальному проекту предполагалось соорудить два «острова» с полетной палубой между ними, но уже в марте от такого решения отказались в пользу лишь одной надстройки по прав. борту. Авианосец планировалось ввести в строй в марте 1919 г., но окончание войны нарушило планы. В 11.1918 г. работы приостановились; в дальнейшем даже обсуждался вопрос о достройке корабля в качестве ЛК для последующей продажи Чили. Все это надолго затянуло вступление «Игла» в строй.

Испытания частично укомплектованного авианосца (на нем действовали только два паровых котла, не было одной дым. трубы и вооружения) состоялись в Портсмуте в 4.1920 — 10.1920 г., после чего «Игл» вновь встал к заводской стенке. Достройка затянулась из-за значительных изменений в проекте, необходимость которых выявилась в результате испытаний. В частности, корабль перевели на нефтяное топливо, ширину корпуса увеличили за счет надделки булей, число 152-мм орудий уменьшили с 12 до 9, «остров» удлинили для придания ему лучших аэродинамических свойств. Фактически «Игл» был принят флотом лишь 26.2.1924, но все равно он стал первым в мире полноценным АВ классической схемы.

ТТХ по состоянию на 1942 г.

22960/27940 т, 203,5 (192,4 пп) x 32 x 8,1 м. ПТ-4 Parsons, 32 ПК Yarrow, 50000 л.с. = 20 уз. 2990 т нефти. Броня: пояс 114 — 25 мм, ПТП до 102 мм, палубы 38+38+25 мм. Экипаж 953 чел. 9 — 152 мм/45, 4 — 102 мм зен., 16 — 40 мм авт., 12 — 20 мм авт., 4 — 12,7 мм.

Состав авиагруппы

1935: 9 истр. «Оспрей», 12 разв. «Фейри III»

6.1940: 18 торп. «Суордфиш», 4 истр. «Си Гладиатор».

6.1942: 16 истр. «Си Харрикейн», 9 торп. «Суордфиш».

Ангар «Игла» имел длину 122 м и мог вмещать 25 самолетов типа Сопвич «Куку». На полетную палубу самолеты подавались двумя лифтами грузоподъемностью по 6,4 т. Катапульт и аэрофинишеров не было. Первоначально на палубе была смонтирована опробованная на «Фьюриесе» система торможения самолетов, состоявшая из продольных тросов (снята в 1926 г.). Позади надстройки имелся мощный кран для подъема и спуска на воду гидросамолетов. Вооружение на момент ввода в строй: 9 — 152 мм, 4 — 102 мм зен. орудий. В 1927 г. добавлено пятое 102-мм орудие и 14 пулеметов, в 1929 г. — два одностовольных 40-мм автомата «пом-пом». В 1932 г. одна из 102-мм пушек заменена на восьмиствольный «пом-пом», а 7,7-мм пулеметы — на 4 12,7-мм. Второй восьмиствольный «пом-пом» добавлен в 1937 г.

На испытаниях 10.9.1923 «Игл» развил скорость 24,4 уз. при мощности 52100 л.с. Но в 1929 г., после замены котлов, скорость упала до 20 уз.

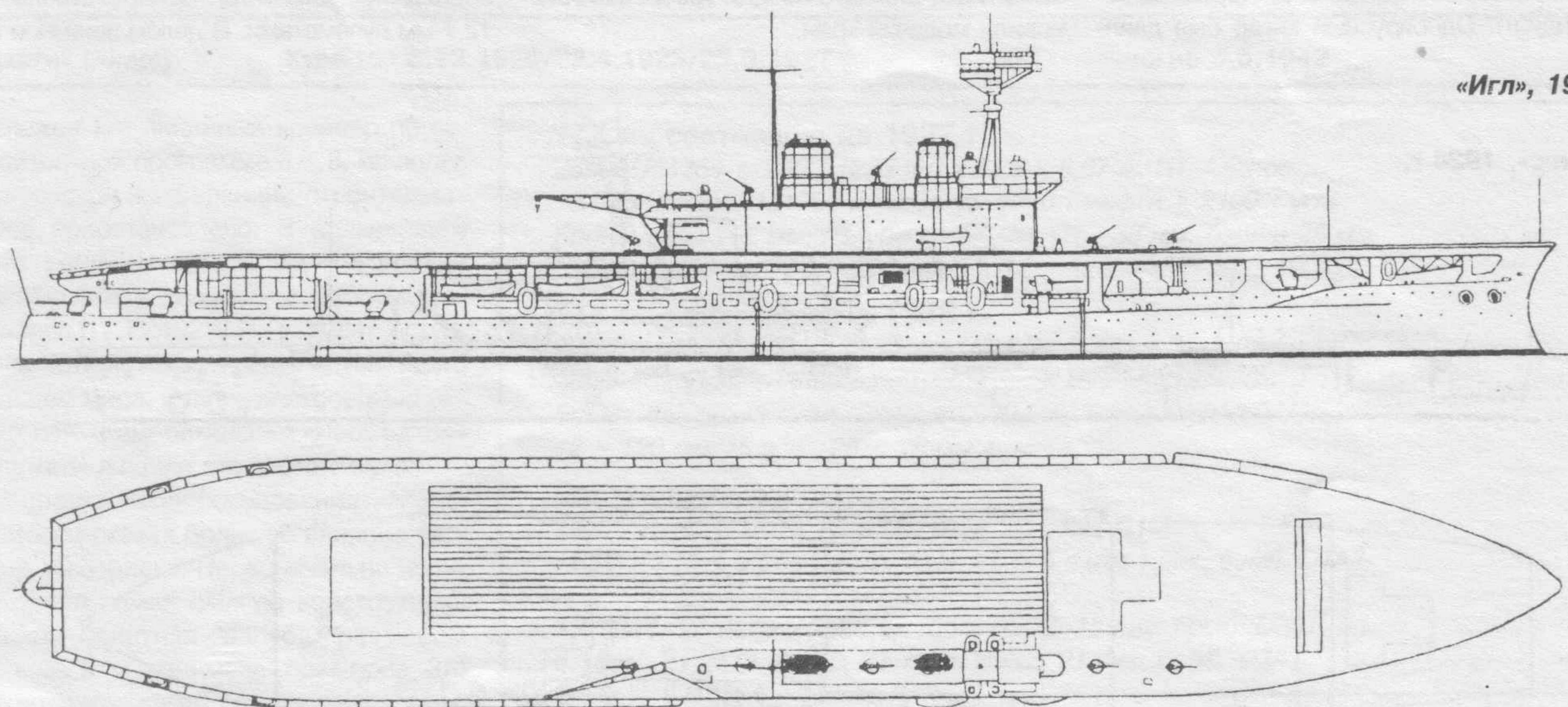
В ходе последней модернизации (1941 — 1942 гг.) на авианосец дополнительно установили 12 автоматов «Эрликон» и 4 радара — обнаружения ВЦ (типа 290) и УАО (один типа 285 и два типа 282 — правда, по некоторым данным, последние два так и не были установлены). Кроме того, за счет некоторого уменьшения запаса топлива увеличили емкости для хранения авиационного бензина.

Служба

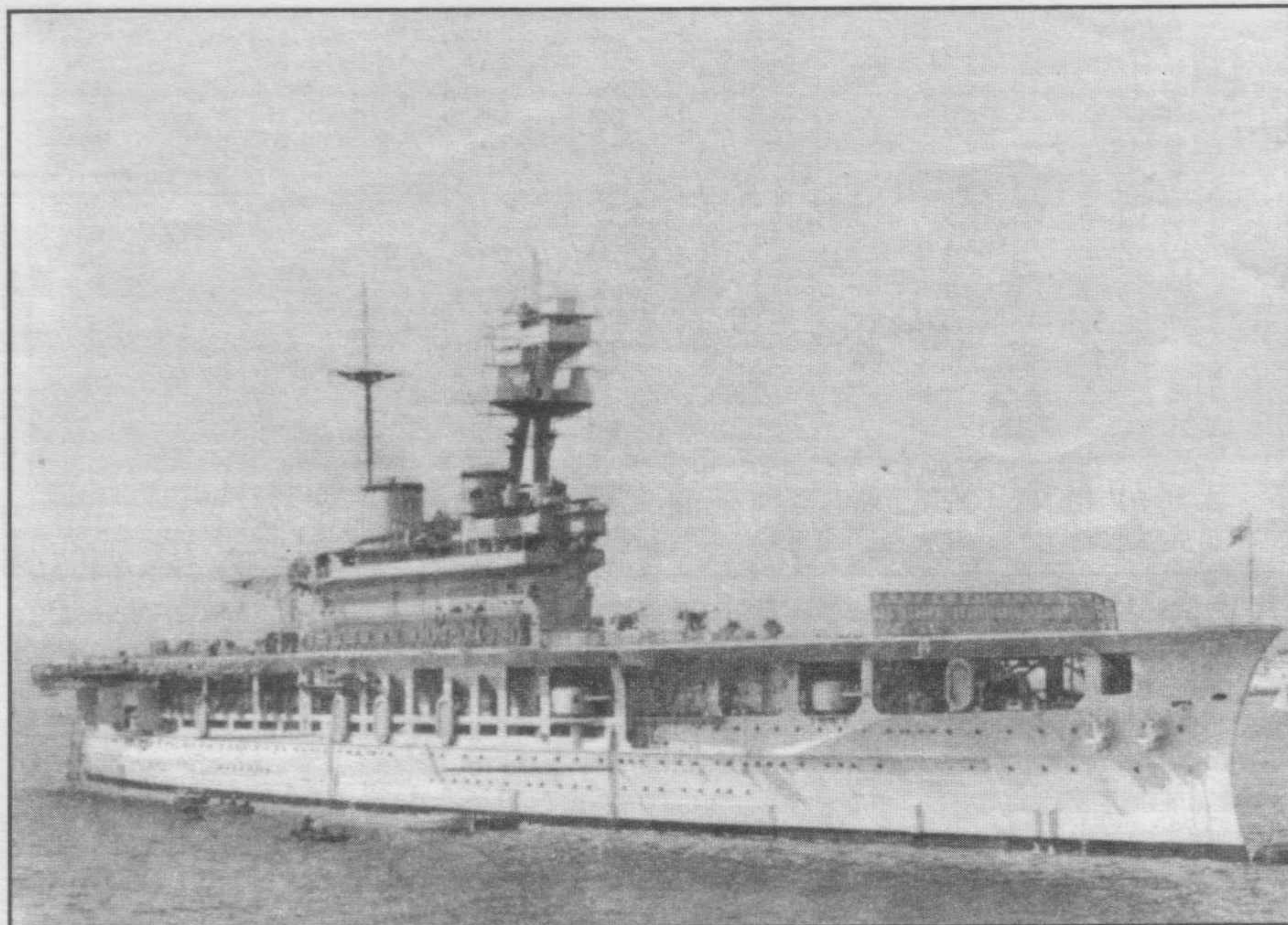
После завершения испытаний — служба на Средиземном море (1924 — 1926). Ремонт и переоборудование: вместо старой системы торможения установлены аэрофинишеры, запас ав. бензина увеличен до 67200 л (1926). Снова служба в составе Средиземноморского флота (1926 — 1928). Модернизации: монтаж новой противопожарной системы, установка 40-мм автоматов «пом-пом» (1929); замена зенитного вооружения и системы управления артиллерийским огнем (4.1931 — 11.1932). Переход в Гонконг и служба в дальневосточных водах (1933 — 1934). Ремонт и модернизация: усиление зен. вооружения, увеличение емкости погребов боезапаса (3.1935 — 2.1937). Вновь служба у берегов Китая (1937 — 1939).

С начала Второй мировой войны до сер. 1.1940 «Игл» осуществлял поиск рейдеров и прорывателей блокады в Индийском океане. 14.3.1940 на борту корабля произошел несчастный случай: в ангаре по неизвестной причине взорвалась 250-фн (114-кг) бомба, уничтожившая 1 и повредившая 4 сам. «Суордфиш». Ремонт в Сингапуре (16.3.1940 — нач. 5.1940), который пришлось срочно прервать для перехода в Александрию на Средизем. море.

С 6.1940 до 2.1941 — действия на Средизем. море, участие в бою у Калабрии (9.7.1940), конвоях на Мальту и в Грецию, ударах по ит. базам в Ливии, на Сицилии и о-вах Додеканес. В силу незавершенности



«Игл», 1924 г.



«Игл», 1934 г.

ремонта страдал от частых поломок и не смог принять участия в нанесении удара по Таранто (11/12.11.1940).

Направлен на ремонт в Великобританию маршрутом вокруг Африки. 13.4.1941 прошел через Суэцкий канал, однако затем задержан в Центр. Атлантике для поиска германских рейдеров и судов снабжения (5.1941 – 10.1941). Пожар в результате короткого замыкания, уничтоживший 3 сам. «Суордфиш» (20.9. 1941). Возвращение в метрополию, ремонт и модернизация: установка радаров и автоматов «Эрликон» (30.10.1941 – 9.1.1942).

В 3.1942 включен в состав Гибралтарской эскадры. До 8.1942 принял участие в 8 операциях по переброске сух. истребителей на Мальту и сопровождении двух конвоев – «Гарпун» (6.1942) и «Пьедестал» (8.1942). 11.8.1942 «Игл» торпедировала немецкая ПЛ U-73. АВ, получивший попадания 4 торпед, затонул через 4 мин. Вместе с ним погибло 263 чел. экипажа.

Авианосец «Гермес» – 1 ед.

«Hermes» Арм 15.1.1918/11.9.1918/19.2.1924 – погиб 9.4.1942

ТТХ по состоянию на 1924 г.

10850/13700 т, 182,3 x 21,4 x 5,7 м. ПТ-2 Parsons, 6 ПК Yarrow, 40000 л.с. = 25 уз. 2000 т нефти. Броня: пояс 76 мм, палуба 25 мм. Экипаж 664 чел. 6 – 140 мм/50, 3 – 102 мм зен., 8 – 12,7 мм пул.

Состав авиагруппы

1935: 6 истр. «Оспрей», 9 разв. «Сиил».

1939–1942: 12 торп. «Суордфиш».

Первый в мире корабль, изначально спроектированный и построенный как авианосец. Заказан в июле 1917 г. Разработка чертежей и строительство в условиях военного времени шли очень быстро, однако после заключения мира постройку приостановили. В дальнейшем проект основательно переработали с учетом результатов испытаний, проведенных на авианосцах «Аргус» и «Игл».

Корпус и система бронирования «Гермеса» разрабатывались на базе чертежей КР «Кавендиш». Одноярусный ангар был длин-

ным и узким (100 x 14,6 м). Он делился на три секции; в 1939 г. в каждой из них умещалось лишь 4 торпедоносца «Суордфиш».

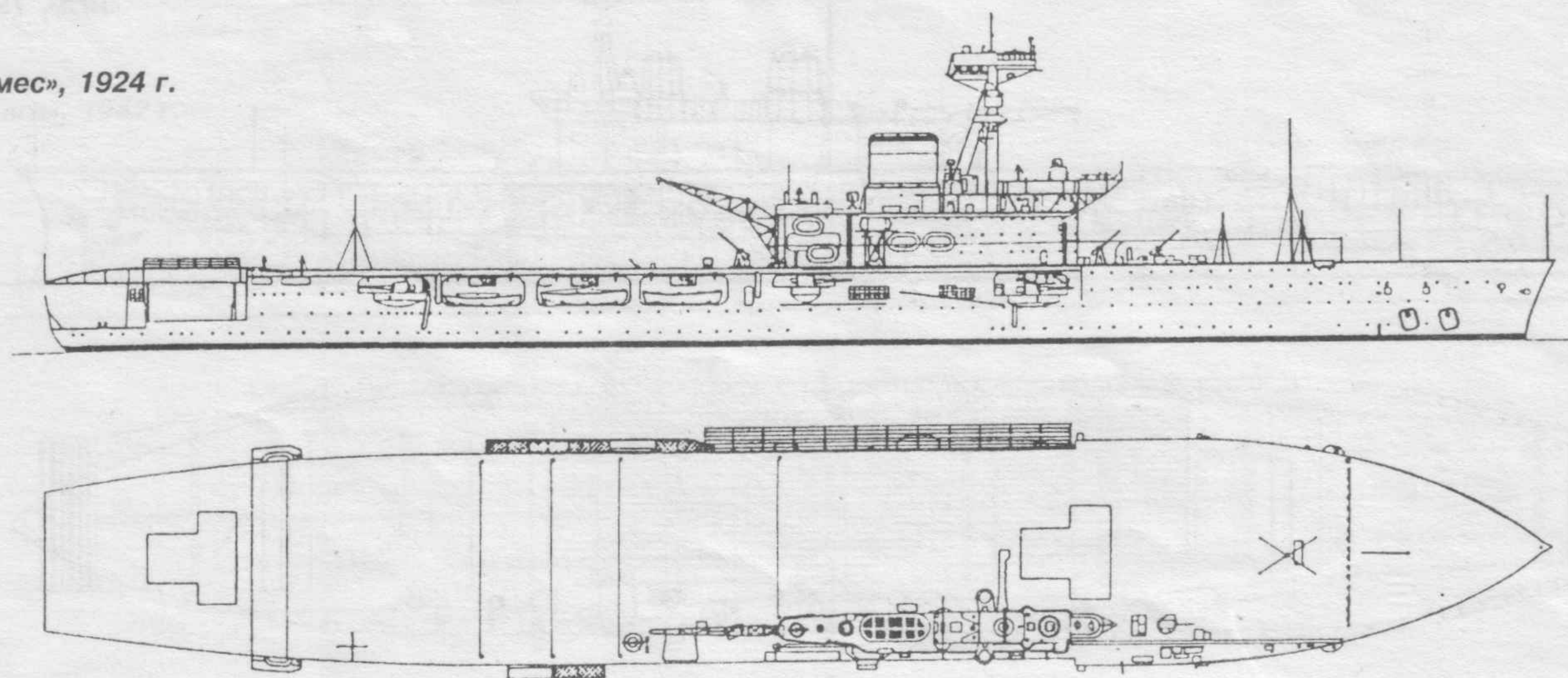
Два самолетоподъемника были унифицированы с применявшимися на авианосце «Игл». Катапульты отсутствовали. Небольшая численность авиагруппы (20 машин) соответствовала господствовавшим в 1920-е гг. тактическим взглядам на использование авианосцев. Большое внимание уделялось возможности применения гидросамолетов, для чего позади «острова» установили мощный кран.

ЭУ «Гермеса» была унифицирована с ЭУ лидеров типа «Скотт». На испытаниях авианосец развил ход в 26,2 уз. при мощности 41318 л.с., но в 1939 г. его скорость не превышала 22 – 23 уз.

Мореходность корабля считалась вполне удовлетворительной, но остойчивость оставляла желать лучшего. С максимальным запасом топлива «Гермес» имел склонность самопроизвольно крениться на левый борт (до 4°). Из-за этого количество нефти, принимаемой в топливные танки, пришлось уменьшить на 600 т.

Первоначально «Гермес» планировалось вооружить 152-мм орудиями, но уже в ходе постройки их заменили на 140-мм. В 1927 г. сняли одну из трех 102-мм пушек; вместо нее позади «острова» разместили два 40-мм одноствольных «пом-пома». В 1932 г. последние заменили четырехствольными 12,7-мм пулеметами. В целом зенитное воо-

«Гермес», 1924 г.



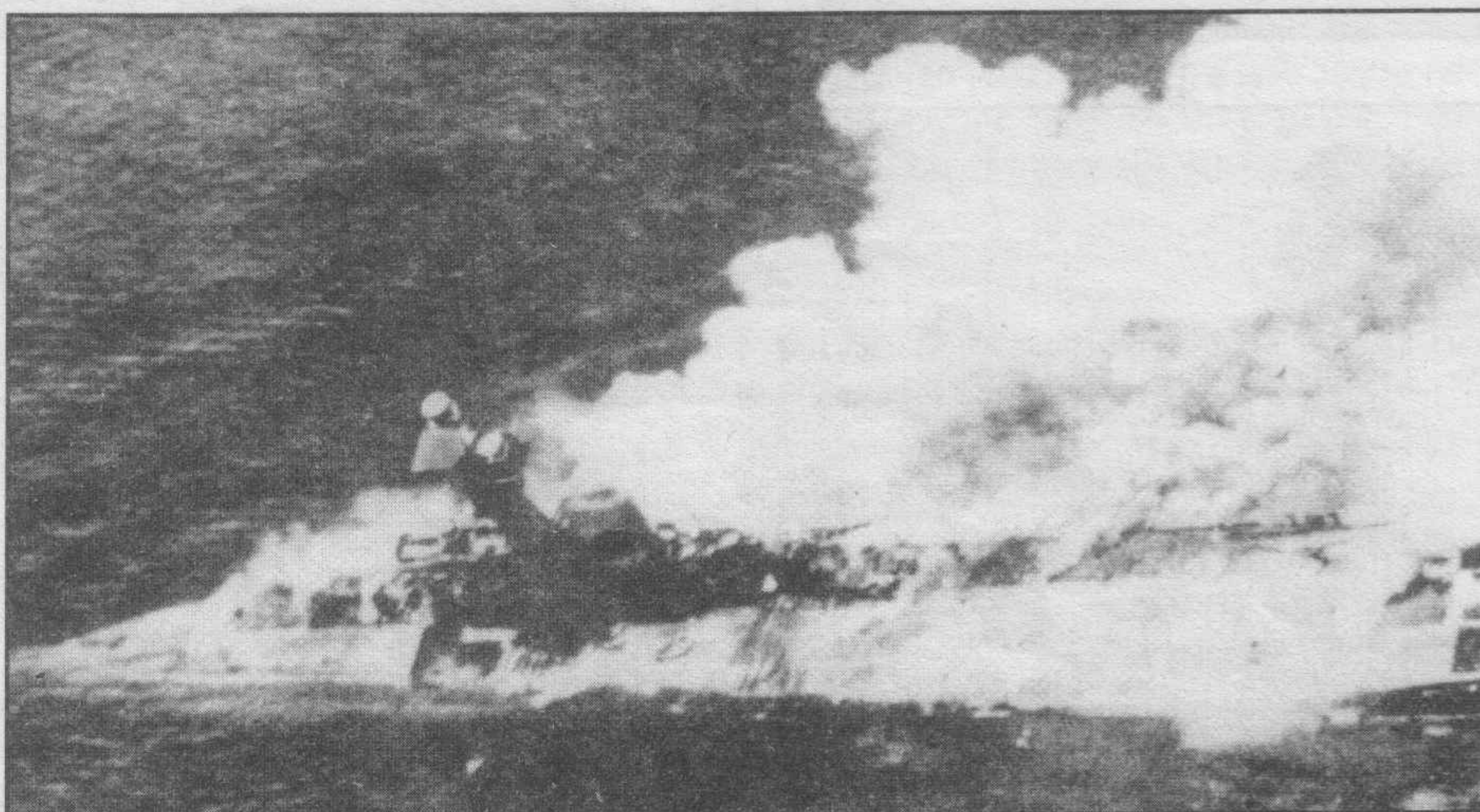
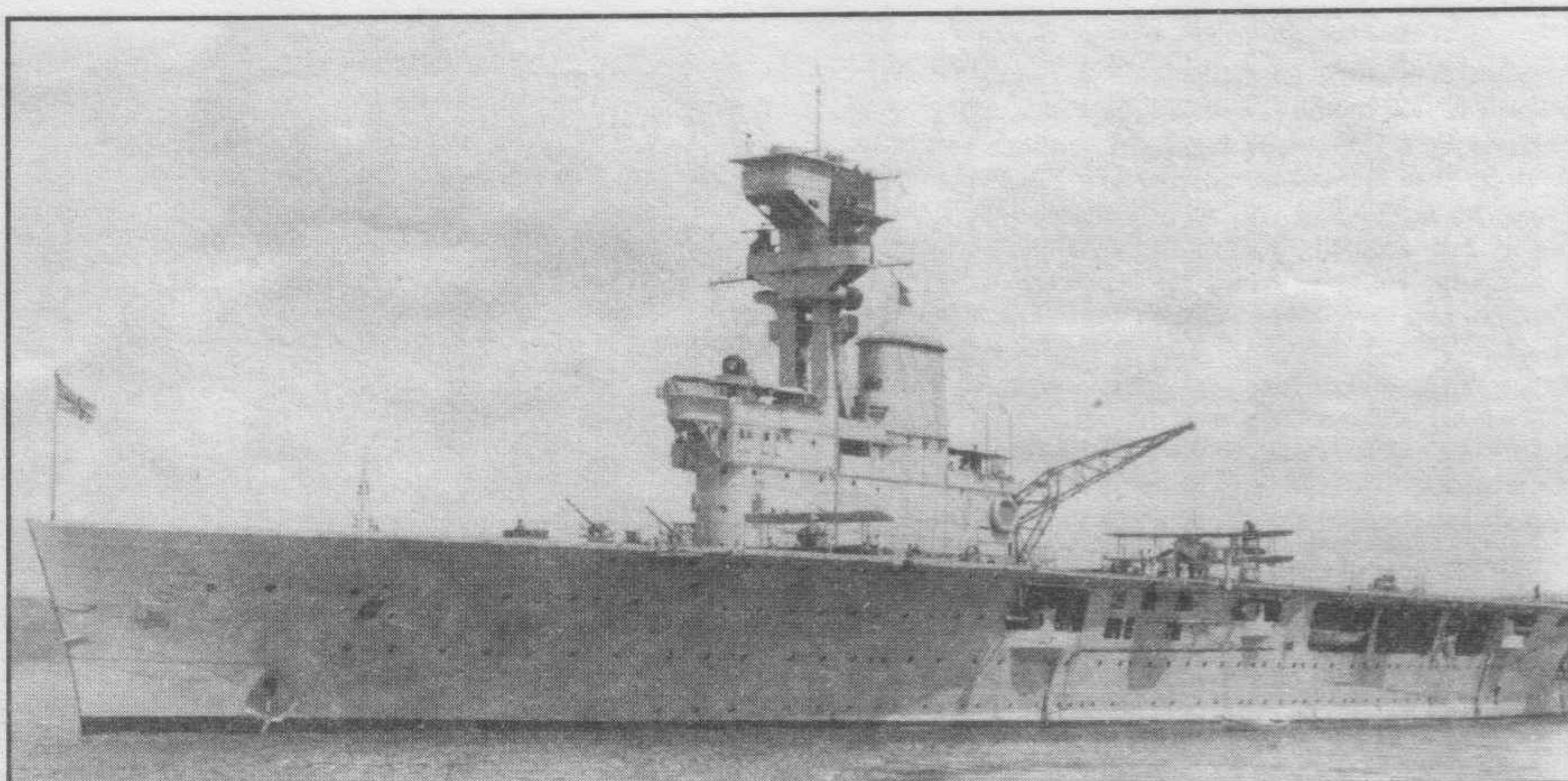
ружение корабля к началу Второй мировой войны оставалось крайне слабым. Планировавшаяся замена 102-мм орудий спаренными, монтаж 8-ствольных 40-мм автоматов и радаров так и не состоялись. Лишь в 1941 г. на палубе авианосца впереди «острова» установили четырехствольный 40-мм «пом-пом» и, возможно, несколько «эрликонов».

Служба

С 1935 до вес. 1937 — служба в дальневосточных водах. С 5.1937 по 9.1939 находился в резерве.

С началом войны осуществлял поиск ПЛ на юго-зап. подходах к Великобритании (9.1939). Включен в состав англо-фр. поисковой группы в Центр. Атлантике (10.1939 — 6.1940). Ремонты (1.1940 и 4.1940). В ходе операции «Катапульта» торп. с «Гермеса» повредили в Дакаре фр. ЛК «Ришелье» (8.7.1940). Поиск рейдеров у поб. Зап. Африки (7.1940 — 8.1940 и 11.1940 — 1.1941). Столкнулся с ВСКР «Корфу» (сер. 8.1940), ремонт в Англии (8.1940 — 11.1940).

В нач. 1941 г. переведен в Индийский океан, осуществлял блокаду Могадишо, преследовал КРТ «Адмирал Шеер» (2.1941). Поиск рейдеров, сопровождение войсковых конвоев в Басру (3.1941 — 4.1941). Участие в подавлении восстания в Ираке, служба в Персидском заливе (5.1941 — 7.1941). Поиск прорывателей блокады в Индийском океане (7.1941 — 9.1941). Ремонт в Саймонстауне (Юж. Африка, 9.1941 — сер. 2.1942). С 2.1942 входил в состав Восточного флота. 9.4.1942 потоплен яп. палуб. пик. бомб. юго-зап. Тринкомали (о. Цейлон). За 10 минут в корабль попало ок. 40 250-кг бомб. Потери экипажа составили 19 офицеров и 283 матроса.



В в е р х у: «Гермес», 1924–1925 гг.
В н и з у: гибель «Гермеса» 9.4.1942 г. (снимок с японского самолета).

Авианосец «Арк Ройял» — 1 ед.

«Ark Royal»

Кмл

16.9.1935/13.4.1937/16.11.1938

—

погиб 14.11.1941

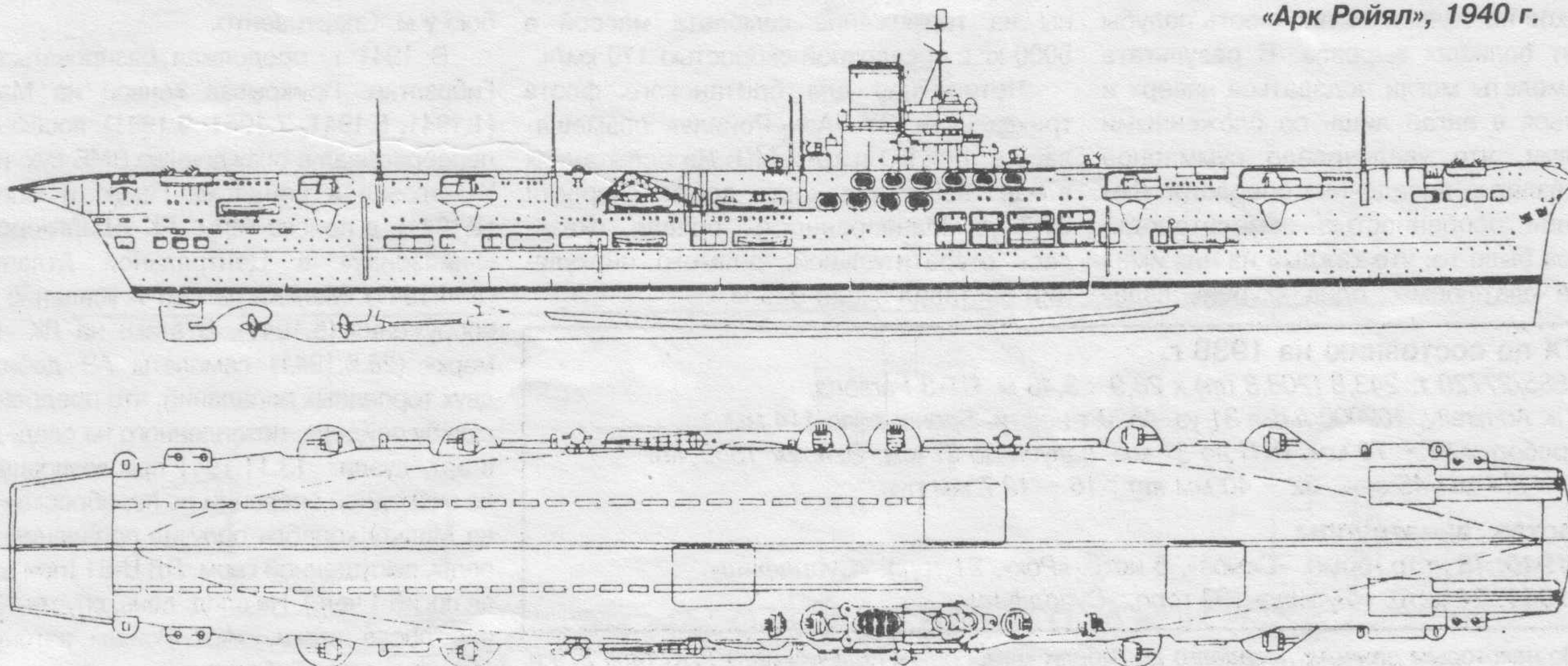
«Арк Ройял» стал первенцем нового поколения авианосцев британского флота. Это был первый крупный корабль Ройял Нэйви, заложенный именно как авианосец.

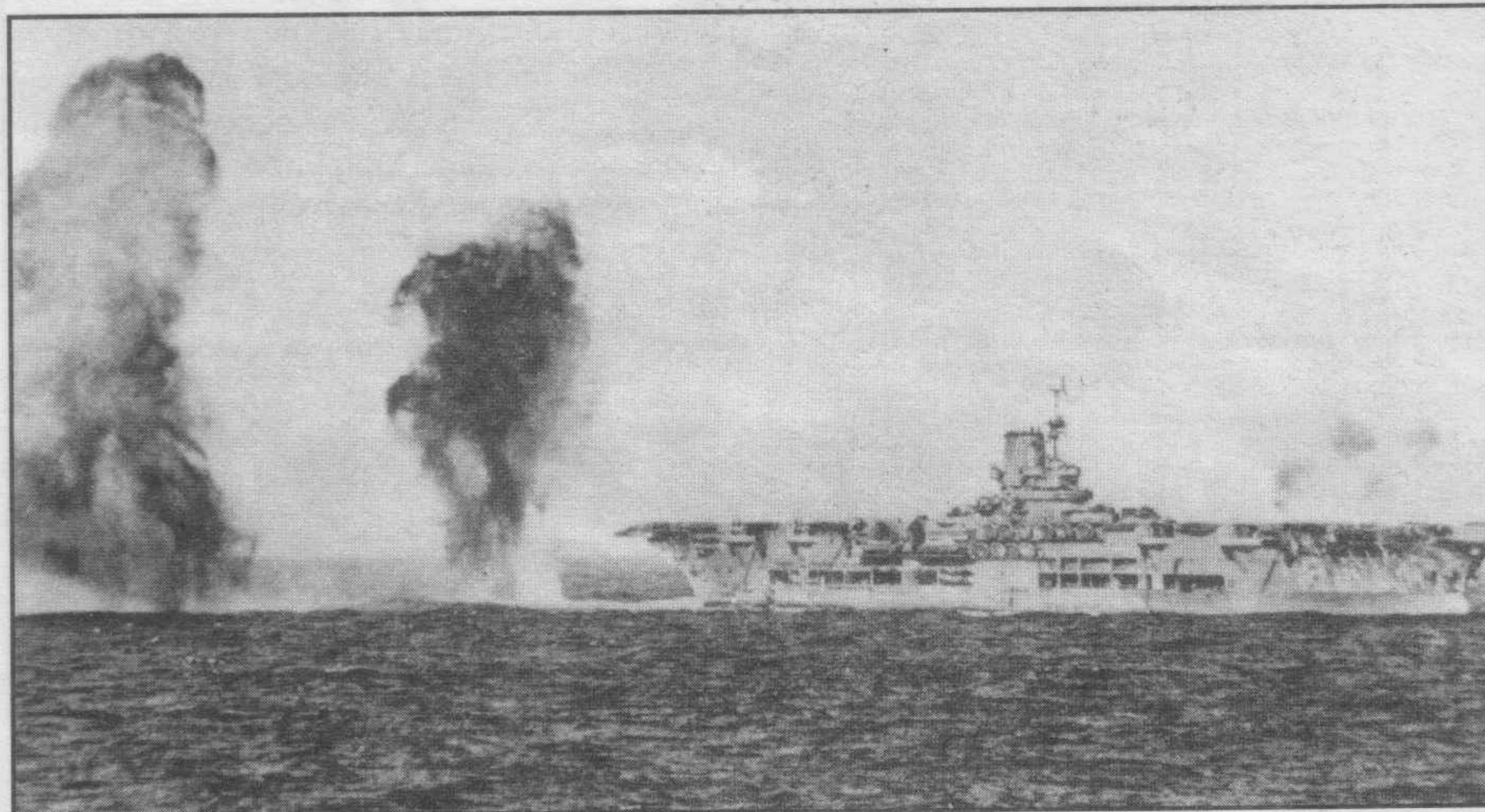
Особенностями архитектуры «Арк Ройяла» стали высокий надводный борт и большая

длина полетной палубы, за счет кормового свеса существенно превосходившая длину корпуса. Полетная палуба возвышалась над ВЛ на 17,1 м; она являлась конструктивным элементом корпуса и участвовала в обеспечении продольной прочности корабля. Корпус авианосца удалось существенно

облегчить благодаря широкому применению сварки: с ее помощью выполнялось около 65% всех соединений. Сэкономленный вес пошел на усиление бронирования — в результате оно, несмотря на ограничение стандартного водоизмещения в 22000 т (неиспользованный тоннаж, отведенный

«Арк Ройял», 1940 г.





В в е р х у: «Арк Ройял», 1940 г.

В н и з у: авианосец уклоняется от бомб итальянских самолетов, 16.11.1940 г.

Англии на авианосцы по Вашингтонскому соглашению), оказалось весьма мощным.

Ангар «Арк Ройяла» общей полезной площадью 4884 м² был двухъярусным. Верхний имел длину 173 м, нижний — 137 м; ширина обоих равнялась 18,3 м. Три самолетоподъемника (два размером 13,7 x 6,7 м и один 13,7 x 7,6 м) располагались в центральной части корабля довольно близко друг к другу. Их малая ширина была вызвана стремлением проектировщиков не ослаблять прочность палубы за счет больших вырезов. В результате все самолеты могли подаваться наверх и убираться в ангар лишь со сложенными крыльями, что увеличивало суммарное время взлетно-посадочных операций. Любопытной особенностью самолетоподъемников было то, что каждый из них имел по две платформы: одна «курсировала»

между полетной палубой и верхнем ангаром, вторая — между верхним и нижним ангарами.

Общая вместимость ангара — 72 самолета, но фактически на борту корабля находилось не более 60 машин. Запас авиабензина составлял 454600 л.

Полетная палуба оснащалась двумя гидropневматическими катапультами, семью аэрофинишерами и аварийным барьером. Аэрофинишеры были рассчитаны на торможение самолета массой в 5000 кг с посадочной скоростью 110 км/ч.

Нетипичная для британского флота трехвальная ЭУ «Арк Ройяла» размещалась в трех КО и трех МО. На испытаниях в мае 1938 г. авианосец достиг скорости 31,7 уз. Маневренность, правда, оказалась отвратительной: диаметр циркуляции составил около 925 м.

ТТХ по состоянию на 1938 г.

22585/27720 т, 243,8 (208,8 пп) x 28,9 x 8,46 м. ПТ-3 Parsons, 6 ПК Admiralty, 102000 л.с. = 31 уз. 4620 т нефти. Броня: пояс 114 мм, переборки 87 — 76 мм, ПТП до 37 мм, палуба до 87 мм. Экипаж 1580 чел. 16 — 114 мм/45 зен., 32 — 40 мм авт., 16 — 12,7 мм пул.

Состав авиагруппы

5.1940: 18 истр.-бомб. «Скьюа», 5 истр. «Рок», 21 торп. «Суордфиш».

5.1941: 24 истр. «Фулмар», 30 торп. «Суордфиш».

Электроэнергию вырабатывали два паро- и четыре турбогенератора. Дизель-генераторов не было, что сыграло роковую роль в судьбе корабля: после попадания торпеды и выхода из строя паровых котлов «Арк Ройял» лишился электроэнергии, и дальнейшая борьба за живучесть оказалась безуспешной.

Броневой пояс толщиной 114 мм защищал около 45% ватерлинии; по высоте он доходил до нижней ангарной палубы. Броня последней в районе МО, погребов боезапаса и цистерн авиабензина достигала толщины 87 мм. ПТЗ имела ширину 4,08 м и теоретически могла выдерживать взрыв подводного заряда массой 380 кг тротила.

Зенитное вооружение по довоенным меркам было весьма мощным, однако возможности ПВО снижало отсутствие РЛС: «Арк Ройял» стал последним крупным кораблем британского флота, не имевшим радара*.

Служба

После вступления в строй включен в состав Флота метрополии. С началом войны действовал в составе флота, а также осуществлял поиск герм. ПЛ и прорывателей блокады. Включен в состав группы поиска рейдеров в Юж. Атлантике (10.1939 — 1.1940). Принимал участие в операции по перехвату герм. ТР в Бискайском заливе (2.1940). Ремонт и подготовка экипажей авиагруппы в Александрии (3.1940 — 4.1940). В кон. 4.1940 включен в состав Флота метрополии. Действовал у берегов Норвегии — прикрытие союзных плацдармов в Намсусе, Ондальснесе и Нарвике, а также обеспечение их последующей эвакуации (кон. 4.1940 — нач. 6.1940). Нанесение ударов по герм. войскам и аэродромам. 13.6.1940 неудачный возд. удар по герм. ЛК «Шарнхорст» в Тронхейме.

23.6.1940 прибыл в Гибралтар. 3 и 6.7.1940 принимал участие в акции против фр. флота в Мерс-эль-Кебире, в рез. чего ЛК «Дюнкерк» получил серьезные повреждения. Участвовал в попытке захвата Дакара (9.1940). Профилактический ремонт в Англии (10.1940). До конца года действовал в составе гибралтарской эскадры. Неоднократно самолеты с «Арк Ройяла» бомбили ит. объекты на Сардинии, а 27.11.1940 неудачно атаковали ит. флот в бою у м. Спартивенто.

В 1941 г. продолжал базироваться на Гибралтар. Прикрывал конвои на Мальту (1.1941, 5.1941, 7.1941, 9.1941), восемь раз перебрасывал в осажденную ВМБ сух. истр. Участвовал в рейде на Геную и Специю (2.1941), в поиске герм. ЛК «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в Центральной Атлантике (3—4.1941). Мелкий ремонт и усиление зен. вооружения (5.1941). В атаке на ЛК «Бисмарк» (26.5.1941) самолеты АВ добились двух торпедных попаданий, что предредило судьбу рейдера, потопленного на след. день в арт. дуэли. 13.11.1941 при возвращении из очередной операции по переброске истр. на Мальту корабль получил попадание торпеды, выпущенной герм. ПЛ U-81 (при взрыве погиб 1 чел.). На след. день, спустя 12 часов после атаки, «Арк Ройял» затонул в 25 милях вост. Гибралтара.

* По некоторым данным, незадолго до гибели «Арк Ройял» получил одну РЛС типа 279 и шесть — типа 282.

Авианосец «Лэнгли» — 1 ед

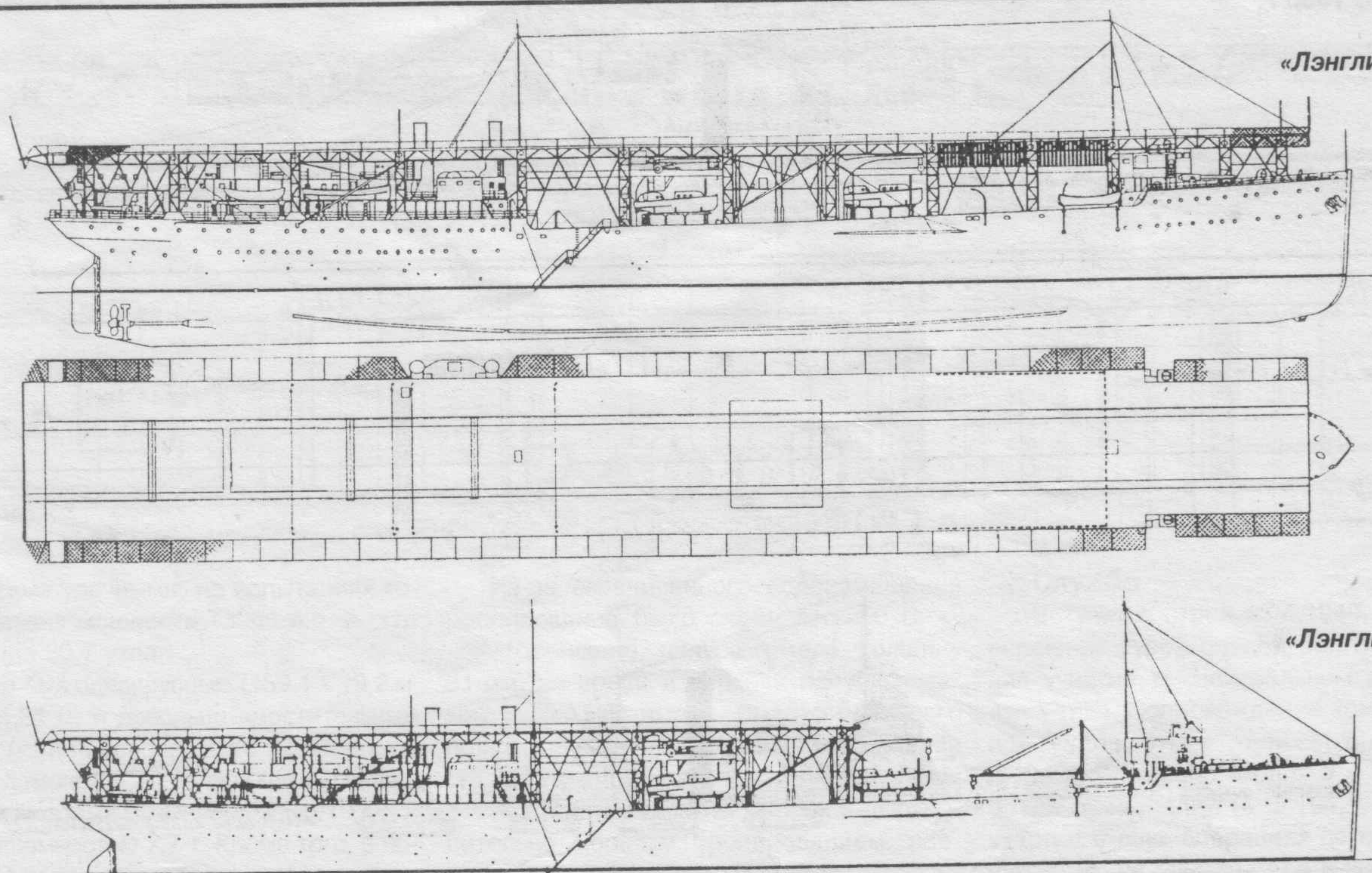
«Langley» (CV-1)

МАЙ

18.10.1911/24.8.1912/7.4.1913 (переоб. 22.3.1922)

—

погиб 27.2.1942



«Лэнгли», 1929 г.

«Лэнгли», 1942 г.

Заложен как угольщик «Джюпитер» для ВМС США, вступил в строй в 1913 г. Особенностью судна являлась необычная для того времени двухвальная турбоэлектрическая ЭУ. На испытаниях угольщик развил ход 15 уз.

В июле 1919 г. по заказу Генерального совета флота был подготовлен проект переоборудования ТР «Джюпитер» в авианосец. Работы проводились на верфи в Норфолке с марта 1920 г.; 22.3.1922 корабль вошел в состав ВМС под названием «Лэнгли». Он получил номер CV-1 и стал первым представителем нового класса боевых кораблей в американском флоте (все последующие авианосцы ВМС США обозначались как CV).

«Лэнгли» был оснащен прямоугольной полетной палубой размером 162,7 x 19,5 м. Пространство между ней и ВП можно было называть ангаром с некоторой долей условности, т.к. он был открытым с обоих бортов. Для подъема самолетов служил один лифт. Кроме того, имелись краны для подъема гидросамолетов на ангарную палубу (ВП угольщика). В бывших грузовых трюмах разместили цистерны для авиабензина и погреба боезапаса.

Полетная палуба была оборудована двумя пневматическими катапультами, способными разгонять летательные аппараты массой в 2800 кг до скорости 55 узл. Они предназначались для старта гидросамолетов; обычные самолеты с колесным шасси взлетали с разбега без каких-либо приспособлений. Поскольку взлет гидросамолетов с полетной палубы осуществлялся крайне редко, в 1928 г. катапульты демонтировали. Система торможения аэропланов при посадке была подобна примененной англичанами на «Фьюриесе»; в 1929 г. ее заменили аэрофинишерами.

Будучи экспериментальным кораблем, «Лэнгли» использовался для отработки различных технических решений, с которыми ранее судостроителям сталкиваться не приходилось. Так, первоначально авианосец оснастили одной дымовой трубой по левому борту, но из-за сильного задымления полетной палубы ее пришлось заменить на две, откидывающиеся вниз. Другое «новшество» можно отнести к разряду курьезов: на юте «Лэнгли» имелась вместительная голубятня для почтовых птиц — те служили для связи с пилотами самолетов!

В 1934 г. американцы приняли решение строить очередной авианосец («Уосп»), для чего им было необходимо «освободить» занятый тоннаж, отведенный под авианосцы Вашингтонским соглашением 1922 г. С «Лэнгли» демонтировали треть полетной па-

лубы, а сам корабль официально переклассифицировали в гидроавиатранспорт (AV-3).

Служба

После вступления в строй некоторое время имел фактический статус экспер. корабля (до 17.11.1924). До 1931 г. служил в составе главных сил Тихоокеанского флота. После перевода в Атлантику использовался главным образом для испытаний новых самолетов, подготовки личного состава морской авиации. Переоборудован в плавбазу гидроавиации (9.1936 — 4.1937). В начале войны на Тихом океане использовался для переброски сух. истр. на о. Ява. 27.2.1942 атакован яп. базовой авиацией в 75 милях юж. Чилачапа. Получил 5 прямых попаданий бомб (16 погибших), загорелся, после чего был оставлен экипажем и добит амер. ЭМ «Уиппл».

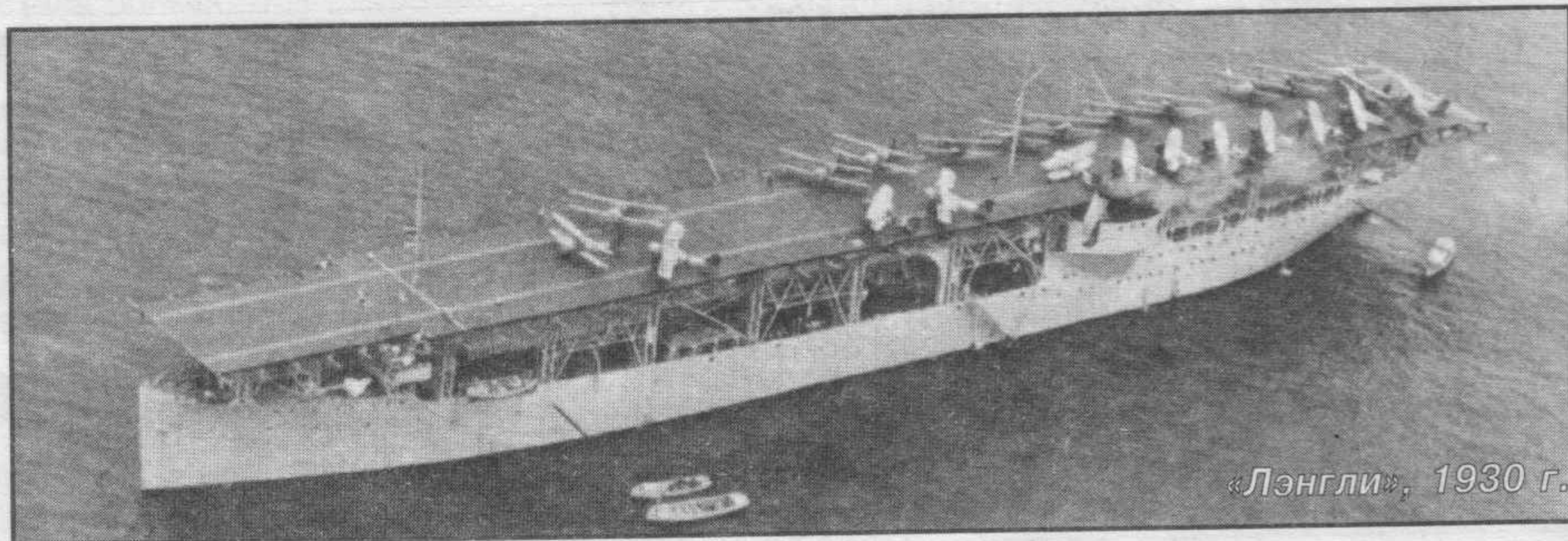
ТТХ по состоянию на 1922 г.

11500/15150 т, 165,2 x 19,96 x 6,3 м. ПТ/ЭЛ-2 General Electric, 3 ПК, 6500 л.с. = 15 уз. 2300 т угля. Экипаж 468 чел. 4 — 127 мм/51, пул.

Состав авиагруппы

1924: 12 истр. TS, 12 разв. UO, 4 торп. SC, 6 гса.

1933: ок. 15 истр. F4B, ок. 15 разв. SU.

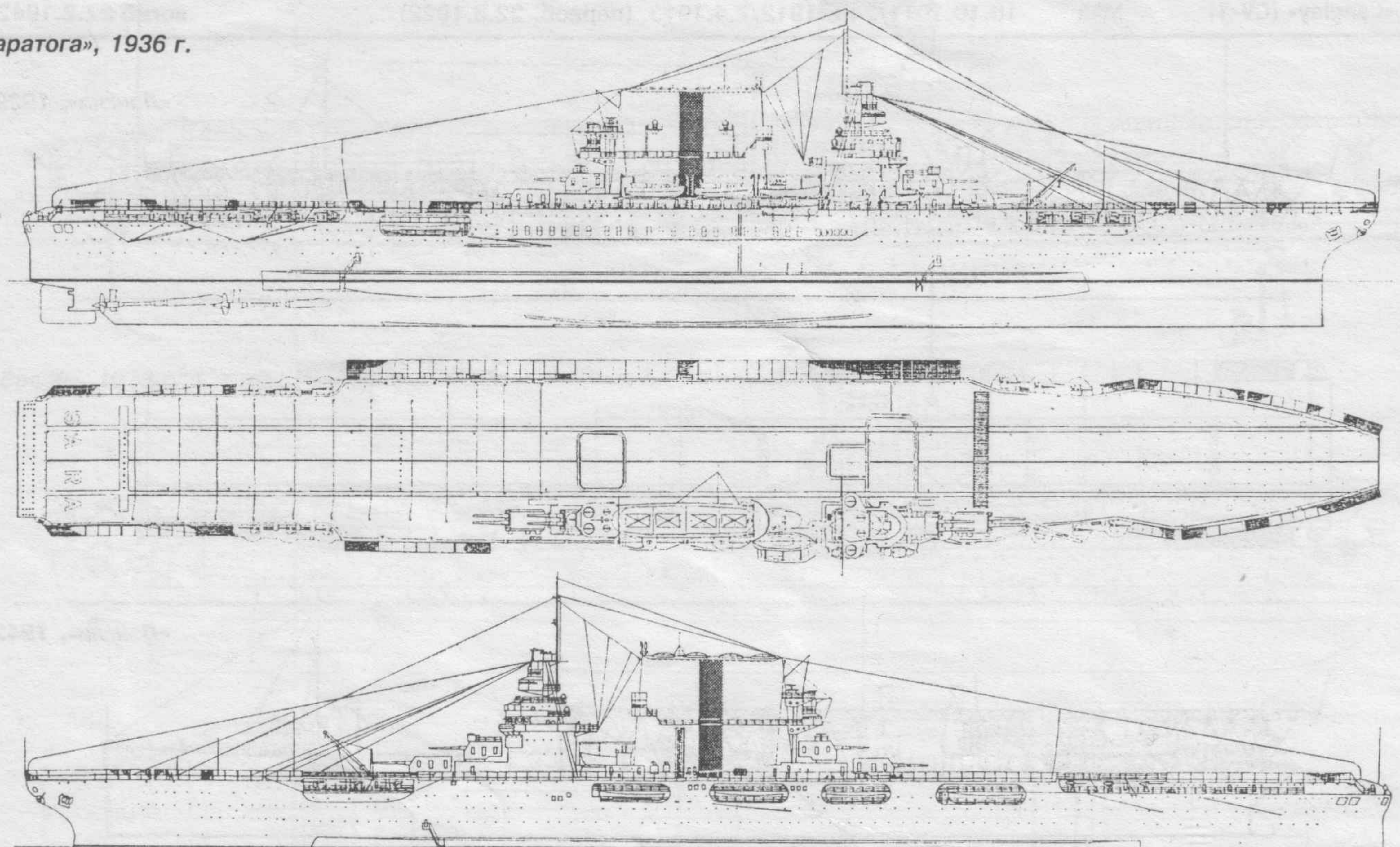


«Лэнгли», 1930 г.

Авианосцы типа «Лексингтон» — 2 ед.

«Lexington» (CV-2)	БетК	8.1.1921/3.10.1925/14.12.1927	—	погиб 5.8.1942
«Saratoga» (CV-3)	НЙК	25.9.1920/7.4.1925/16.11.1927	—	затоплен 25.7.1946

«Саратога», 1936 г.



Самые большие и самые быстроходные для своего времени авианосцы. Заложены как линейные крейсера, но после Вашингтонской конференции переделаны как АВ CV-2 и CV-3 соответственно 22.11.1922 и 30.10.1922.

В отношении корабельной архитектуры «Лексингтон» и «Саратога» опередили свое время, оказав заметное влияние на дальнейшее развитие класса авианосцев. Они имели полностью закрытый одноярусный ангар размером 129,2 x 22,55 м. Его высота была рекордной — 6,4 м. Позади ангара находились ремонтные мастерские, а под ним — хранилище для разобранных резервных самолетов.

Самолеты подавались двумя довольно близко расположенными лифтами. Кормовой (размером 9,15 x 11 м) предназначалс-

ся только для истребителей, носовой (9,15 x 18,3 м) — для тяжелых (до 8 т) самолетов. Любопытной особенностью носового самолетоподъемника было то, что он мог поднимать машины с большой длиной фюзеляжа, для чего имелся дополнительный откидной люк размером 6 x 8 м. В то же время наличие на огромных кораблях всего двух лифтов оказалось серьезным просчетом конструкторов и в дальнейшем отрицательно сказалось на эффективности использования палубной авиации. В 1945 г. во время ремонта на «Саратоге» носовой лифт заменили на более мощный, а кормовой демонтировали.

Первоначально авианосцы несли по одной 47-м катапульте, предназначавшейся для запуска гидросамолетов, но в 1934 г. их сняли. Вновь катапульты появились на

«Саратоге» в 1944 г. (2 шт.), когда взлетный вес самолетов вырос настолько, что длины палубы уже не хватало для разбега. Торможение при посадке обеспечивали 8 поперечных тросовых аэрофинишеров и 4 аварийных барьера.

«Лексингтон» и «Саратога» имели необычную для своего времени турбоэлектрическую ЭУ огромной мощности — 180000 л.с. Причем турбогенераторы находились в центральных отсеках, а КО — слева и справа от них вдоль бортов.

Броневая защита корпуса включала в себя 178-мм пояс по ВЛ длиной 161,5 м и высотой 2,9 м, а также 51-мм нижнюю палубу. ПТЗ состояла из внешних булей и четырех продольных переборок с каждого борта (общая ширина ПТЗ — 4,78 м). В районе ВЛ имелись дополнительные були, служившие лишь для обеспечения необходимой устойчивости корабля.

В соответствии с господствовавшими в 1920-е гг. тактическими взглядами, американцы оснастили свои корабли вооружением, аналогичным тяжелому крейсеру. Бесполезные 203-мм башни сняли только в начале 1942 г. Зенитное вооружение на протяжении службы постоянно усиливалось: сначала за счет установки 12,7-мм пулеметов, затем — 28-мм автоматов и, наконец, 40-мм «бофорсов» и 20-мм «эрликонов». Универсальные башенные 127-мм пушки получила только «Саратога» в 1943 г. «Лексингтон» к моменту своей гибели нес 12 127-мм одноствольных артустановок, 12 четырехствольных 28-мм и 22 одноствольных 20-мм автоматов и 28 12,7-мм пулеметов.

ТТХ по состоянию на 1927 г.

38725 / 47700 т, 270,7 (250,5 пп) x 32,2 x 8,45 м. ПТ/ЭЛ-4 General Electric, 16 ПК Yarrow, 180000 л.с. = 33,25 уз. 6660 т нефти.

Броня: пояс 178 — 127 мм, палуба и рубка 51 мм. Эк. 2327 чел.

8 — 203 мм/55, 12 — 127 мм/25 зен.

ТТХ по состоянию на 1945 г. («Саратога»)

40000 / 48552 т, 277,18 (250,5 пп) x 34,05 x 9 м. Механизмы, скорость и броня — без изменений. 9748 т нефти + 500700 л авиабензина.

Эк. 3373 чел. 16 — 127 мм/38 зен., 96 — 40 мм авт., 24 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

«Лексингтон»

1937: 18 истр. F2F, 18 истр.-бомб. F4B, 18 пик. бомб. BG, 20 разв.-бомб. SBU, 3 разв. O2U, 2 разв. JF.

5.1942: 22 истр. F4F, 36 пик. бомб. SBD, 12 торп. TBD.

«Саратога»

8.1942: 36 истр. F4F, 37 пик. бомб. SBD, 15 торп. TBF.

4.1944: 27 истр. F6F, 24 пик. бомб. SBD, 18 торп. TBF.

тов. В 1942 г. на обоих кораблях установили по радару CXAM-1, КДП Mk-37 оснастили радаром FD. «Саратога» дополнительно получила РЛС SC-1, а в 1944–1945 гг. ее CXAM-1 заменили на новый радар SK, а FD – на Mk-4/22. Кроме того, был дополнительно установлен радиовысотомер SM.

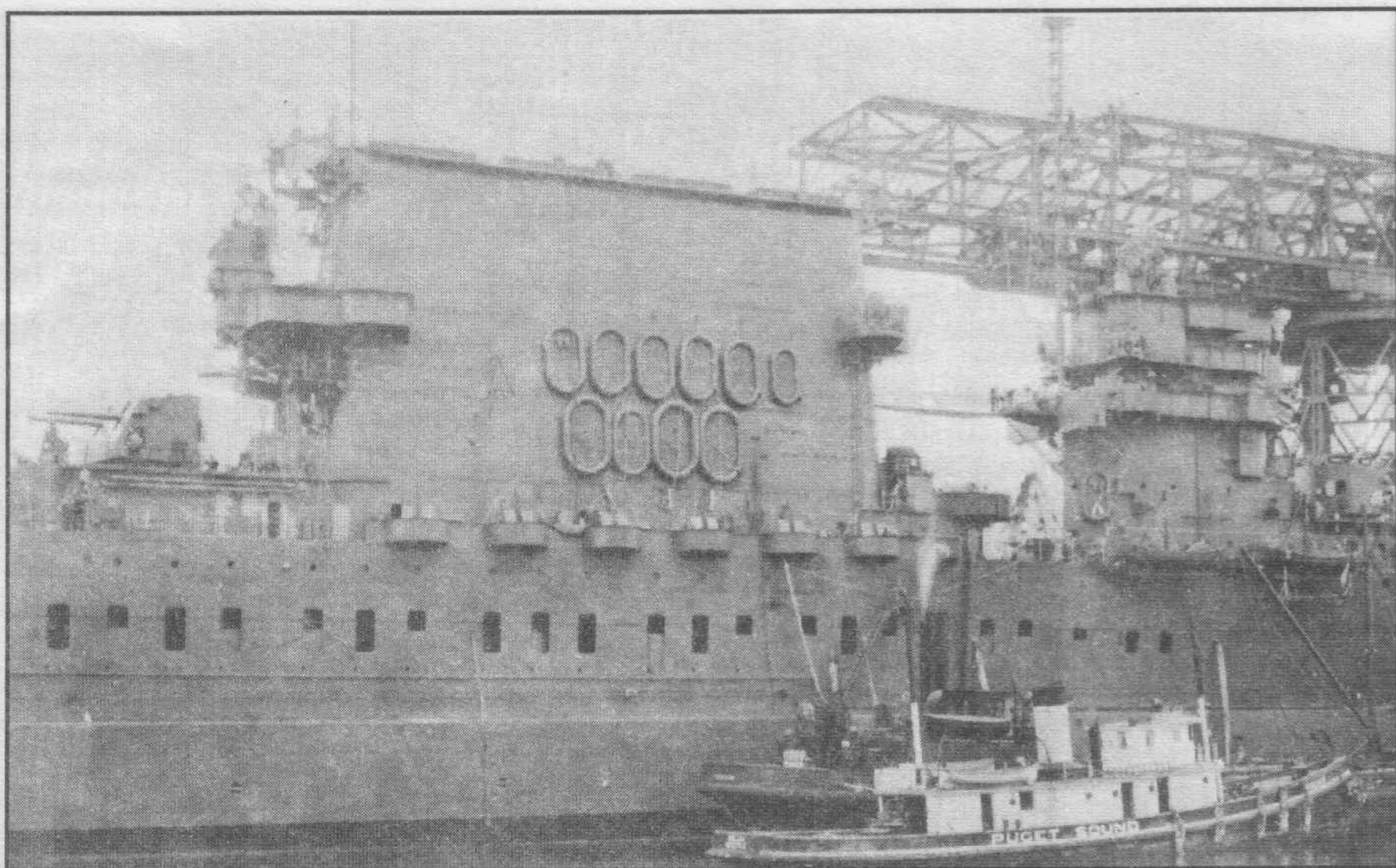
Служба

«Лексингтон»

После вступления в строй почти все время служил на Тихом океане. Принимал участие во многих маневрах флота, в т.ч. в 1938 г., когда совместно с АВ «Саратога» произвел учеб. атаку Пёрл-Харбора.

В момент нападения японцев на Пёрл-Харбор находился в море в 425 милях юго-вост. о. Мидуэй. Активно участвовал в тихоокеанской войне: предпринял неудачную попытку нанести удар по Рабаулу (20.2.1942), атаковал яп. десантные силы у Лаэ (Новая Гвинея, 10.3.1942). Ремонт в Пёрл-Харборе, сняты 203-мм орудия, вместо которых установлены 4 счетверенных 28-мм зен. автомата (4.1942).

Вернулся в юж. часть океана, где принял участие в сражении в Коралловом море (7–8.5.1942). 7.5.1942 самолеты «Лексингтона» атаковали яп. АВ «Сёхо», однако на след. день сам корабль был тяжело поврежден яп. палуб. авиацией. В лев. борт корабля попало две торпеды (в нос. часть и под мостик); кроме того, две 60-кг бомбы, не причинившие больших повреждений. Сотрясения в рез. торпедных попаданий привели к утечке ав. бензина, которая, в свою очередь, привела к серии внутр. взрывов. Спустя почти 6 час. после получения повреждений был отдан приказ покинуть корабль. ЭМ «Фелпс» добил горящий АВ торпедами. Потери экипажа составили 26 офицеров и 190 матросов.



«Саратога»

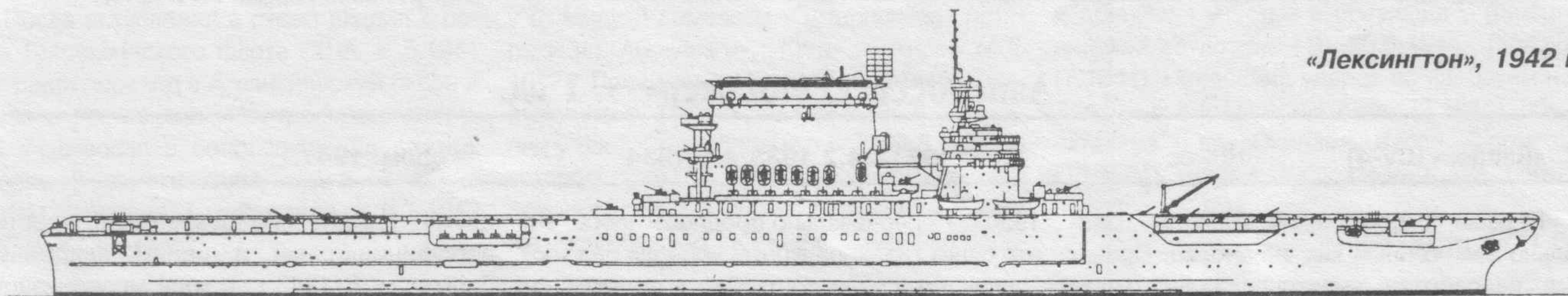
«Саратога», 14.5.1942 г.

До войны преимущественно находился в сост. Тихоокеанского флота. Принимал участие во многих маневрах – в частности, провел успешную учебную атаку Панамского канала (1.1929), а в 1938 г. совместно с АВ «Лексингтон» «атаковал» Пёрл-Харбор.

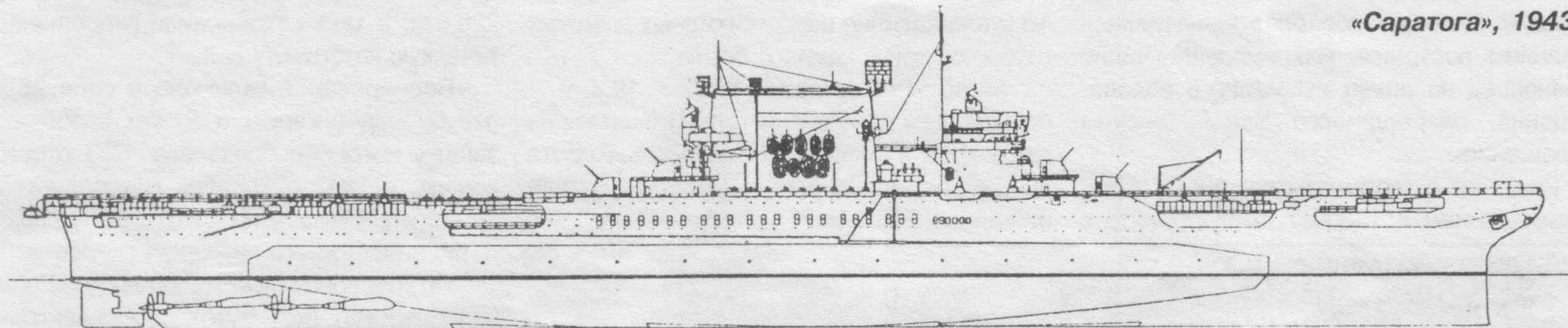
В момент нападения японцев на Пёрл-Харбор находился в Сан-Диего (Калифорния). Принимал участие в неудачной попытке оказания помощи гарнизону о. Уэйк (12.1941). Торпедирован яп. ПЛ I-6 (11.1.1942). В рез. попадания затоплено три КО. Ремонт и модернизация в Бремертоне (штат Вашингтон, 1.1942 – кон. 5.1942). 203-мм орудия заменены на 4 спаренных 127-мм установки. 12 127-мм/25 заменены на 8 127-мм/38. Дополнительно установле-

ны 4 счетверенных 40-мм «бофорса», бортовые були. 6.6.1942 прибыл в Пёрл-Харбор. В дальнейшем перешел в юж. часть Тихого океана. Принимал участие в обеспечении высадки десанта на о. Гуадалканал (7.8.1942), сражении у Восточных Соломоновых о-вов (24.8.1942). В последнем авиагруппа «Саратоги» потопила яп. АВ «Рюдзё». Торпедирован яп. ПЛ I-26 (31.8.1942). Попаданием торпеды в прав. борт затоплено одно КО.

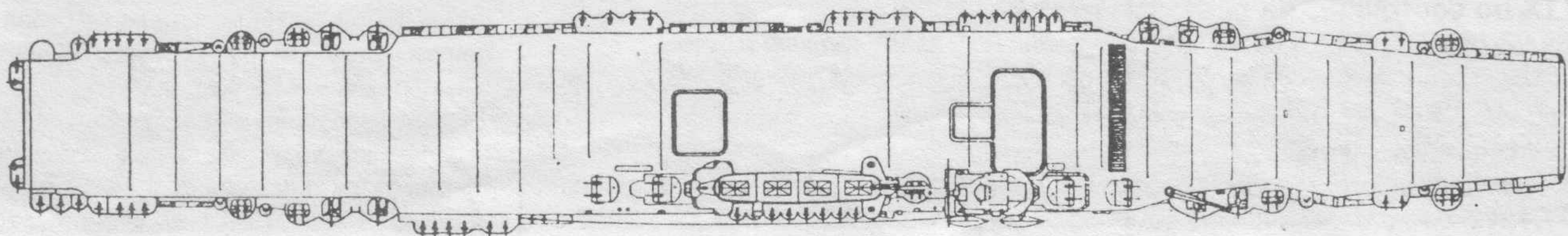
Ремонт и модернизация в Пёрл-Харборе (9.1942 – кон. 11.1942). 28-мм автоматы заменены на 40-мм счетверенные «бофорсы», число «эрликонов» доведено до 52. После ремонта вернулся в юж. часть океана. Действовал в р-не Соломоновых о-вов:

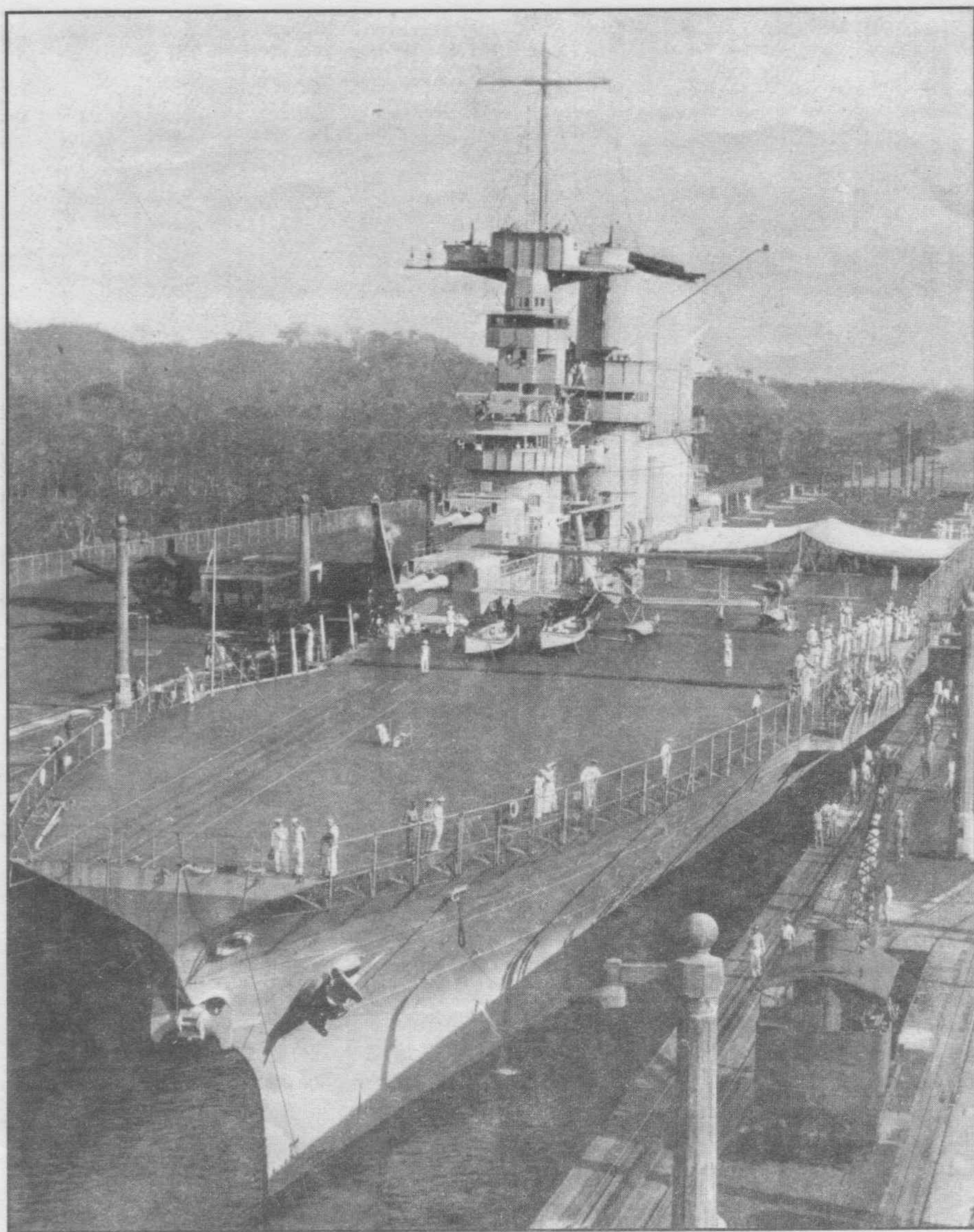


«Лексингтон», 1942 г.



«Саратога», 1943 г.





«Саратога» проходит через шлюзы Панамского канала, 1928 г.

сопровождение конвоев, нанесение ударов по яп. береговым объектам (1.1943 – 5.1943), обеспечение десантов на о. Нью-Джорджия (6–7.1943). Вернулся в Пёрл-Харбор для приема и подготовки новой авиагруппы (кон. 8.1943 – кон. 9.1943). Новый тур действий у Соломоновых о-вов:крытие десантов на о. Бугенвиль (1–2.11.1943), удары по Рабаулу (5 и 11.11.1943). Принимал участие в десантной операции на о-ва Гильберта (11.1943). Ремонт в Сан-Франциско (нач. 1.1944).

После окончания ремонта участвовал в операции по захвату Маршалловых о-вов: наносил удары по базам на о-вах Вотье, Тароа, Эниветок, прикрывал высадку десантов (кон. 1.1944 – 2.1944). В кон. 3.1944 перешел в Индийский океан, где временно находился в составе брит. Восточного флота. Самолеты с АВ нанесли удары по Сабангу (о. Суматра, 19.4.1944) и Сурабае (17.5. 1944). В кон. 5.1944 вернулся в Пёрл-Харбор. Ремонт и модернизация в Бремертоне (7.1944 – 9.1944). Установлено оборудование для управления ночн. истребителями. Боевая подготовка (10.1944 – 1.1945). Удары по объектам в р-нах Токио и Йокогамы (16–17.2.1945),крытие высадки десанта на о. Иводзима (19–21.2.1945). Тяжело поврежден попаданиями 4 бомб и 2 самолетов-камикадзе (21.2.1945). Потери экипажа составили 123 убитых и 192 раненных.

Ремонт в Бремертоне (3.1945 – 5.1945). После победы над Японией использовался для перевозки войск. В качестве корабля-цели участвовал в испытаниях ядерного оружия у о. Бикини: поврежден 1.7.1946, затонул после взрыва 25.7.1946.

Авианосец «Рейнджер» — 1 ед.

«Ranger» (CV-4)	ННьюс	26.9.1931/24.2.1933/4.6.1934	—	слом. 1947.
-----------------	-------	------------------------------	---	-------------

Первый американский корабль, изначально заложенный как авианосец. Проект был разработан практически без учета опыта эксплуатации палубной авиации; небольшие размеры корабля определялись желанием построить максимальное число авианосцев на лимит суммарного водоизмещения, разрешенного Вашингтонским соглашением.

Решение о строительстве АВ CV-4 водоизмещением в 13800 т было принято в

1930 г. Первоначально предполагалось, что это будет гладкопалубный корабль без «острова», но в ходе постройки в проект внесли изменения. Характерной особенностью АВ стало наличие шести откидных дымовых труб — по три с каждого борта.

Ангара «Рейнджера» (168,2 х 19,8 м — больше, чем на «Лексингтоне»!) делился на три секции и вмещал 76 самолетов. Высота ангара составляла 5,77 м. Полетная палуба размером 216,1 х 26,2 м была оснащена

двумя самолетоподъемниками, шестью аэрофинишерами и одним аварийным барьером. В 1943 г. в ходе модернизации длину полетной палубы увеличили до 228,6 м, а также установили гидropневматическую катапульту Н-II.

Бронирование включало в себя 25-мм палубу над ангаром и 51-мм коробчатую защиту погребов боезапаса. ПТЗ отсутствовала; в 1943 г. корабль предполагалось оснастить булями, но от этого отказались из-за неизбежного снижения скорости.

По первоначальному проекту «Рейнджер» должен был иметь турбоэлектрическую ЭУ, но вследствие малых размеров корпуса установили более компактные паровые турбины. На испытаниях АВ при водоизмещении 16169 т развил мощность 54631 л.с. и ход 29,9 уз.

Арт. вооружение на момент ввода в строй включало в себя лишь 8 127-мм орудий; позже к ним добавили 40 12,7-мм пулеметов. В сент. 1941 г. во время переоборудования в Норфолке число пулеметов

ТТХ по состоянию на 1934 г.

14575/17577 т, 234,4 (222,5 вл) х 33,37 (24,4 вл) х 6,83 м. ПТ-2, 6 ПК Babcock and Wilcox, 53500 л.с. = 29,25 уз. 1567/2350 т нефти. Броня: палуба 25 мм, погреба 51 мм. Эк. 1788 чел. 8 — 127 мм/25 зен.

ТТХ по состоянию на сент. 1941 г.

16092/19907 т, 228,6 х 33,37 х 7,1 м. Механизмы, запас топлива и броня — без изменений. Эк. 2148 чел. (в т.ч. 779 чел. авиагруппа). 8 — 127 мм/25 зен., 24 — 28 мм авт., 24 — 12,7 мм пул.

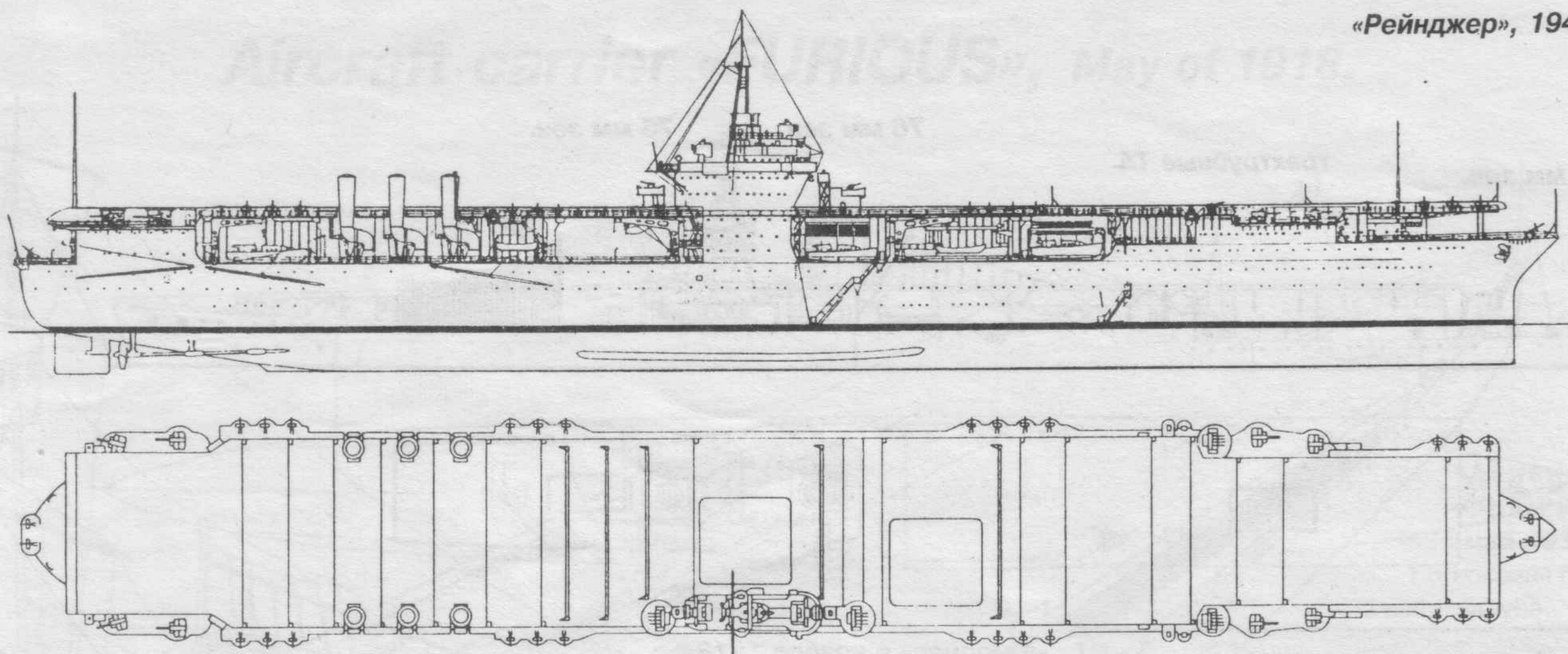
Состав авиагруппы

6.1936: ок. 30 истр. F2F, ок. 30 пик. бомб. ВМ и ВГ, ок. 15 разв.-бомб. SBU.

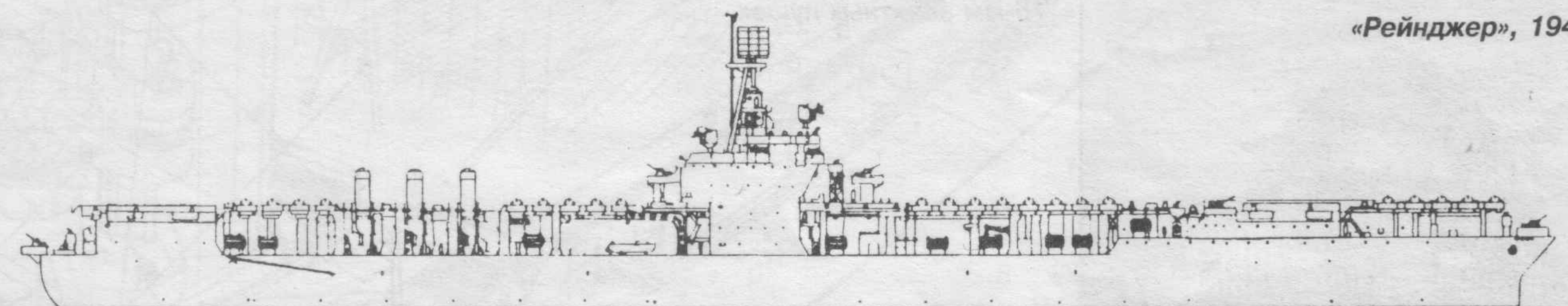
11.1942: 54 истр. F4F, 18 пик. бомб. SBD, 1 торп. TBF

10.1943: 27 истр. F4F, 27 пик. бомб. SBD, 18 торп. TBF

«Рейнджер», 1941 г.



«Рейнджер», 1943 г.



уменьшили до 24, а на освободившееся место поставили 6 четырехствольных 28-мм автоматов. В середине 1942 г. «Рейнджер» полностью перевооружили на 6 четырехствольных 40-мм «бофорсов» и 30 20-мм «эрликонов». Одновременно заменили систему управления огнем, установили РЛС SP и SC-2. В янв. 1943 г. число «эрликонов» увеличили до 46, но вскоре 6 из них сняли, т.к. остойчивость корабля достигла критической отметки.

В целом «Рейнджер» оказался неудачным авианосцем: малые размеры и нерациональное расположение лифтов на полетной палубе сильно замедляли старт и посадку самолетов. Следует отметить также недостаточную мореходность, пониженную остойчивость и отсутствие ПТЗ. Все

это ограничило его боевое применение в годы Второй мировой войны и заставило отказаться от планируемого в 1943 г. капитального переоборудования.

Служба

После окончания курса боевой подготовки в сер. 1935 г. переведен на Тихий океан. В 1939 г. вернулся в Атлантику.

С начала Второй мировой войны находился в составе Атлантического флота. Принимал участие в «Нейтральном патруле», с лета 1941 г. — в сопровождении наиболее важных конвоев в Англию. Осуществлял поиск подводных лодок в Центр. Атлантике (12.1941 — 8.1942). Осуществлял переброску сух. истр. в Аккру (Гана) для брит. ВВС в Индии и на Ближнем Востоке (5 — 7.1942). Принимал участие в высадке союзных войск в

Сев. Африке — действовал в р-не Касабланки (11.1942). Самолеты АВ нанесли серьезные повреждения фр. ЛК «Жан Бар». Совершил несколько операций по переброске сух. самолетов в Зап. Африку (1 — 2.1943). По возвращению в США обеспечивал подготовку пилотов палуб. авиации.

Входил в состав брит. Флота метрополии (8 — 12.1943). 4.10.1943 самолеты АВ «Рейнджер» нанесли удар по герм. судостроительству в р-не Будё (Норвегия), в ходе которого было потоплено 4 крупных ТР. С 4.1944 учебный АВ. В 1945 принимал участие в испытаниях самолетов ДРЛО. Выведен из состава флота 18.10.1946. Продан на слом 28.1.1947.

«Рейнджер» в середине 30-х годов.

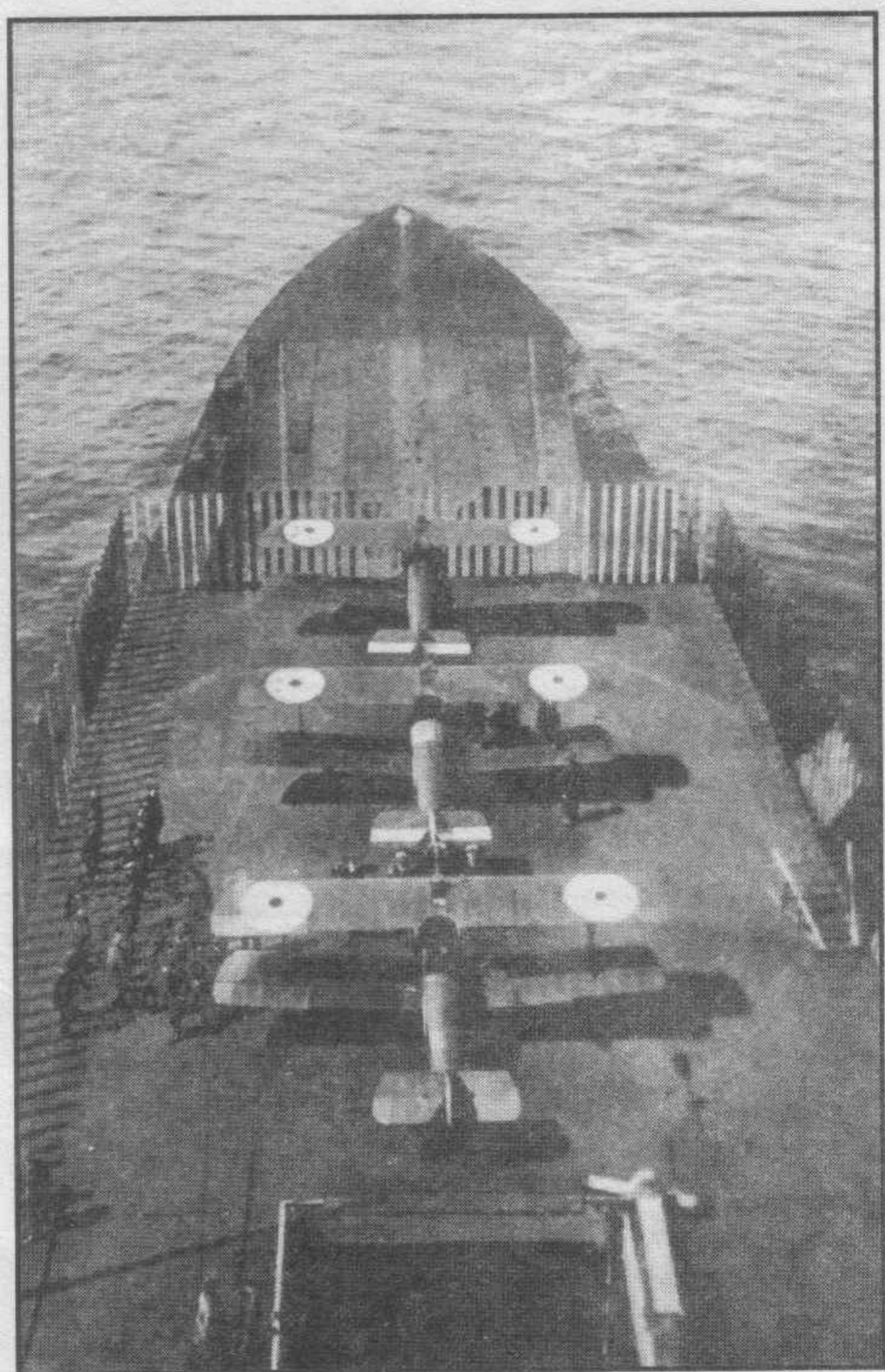
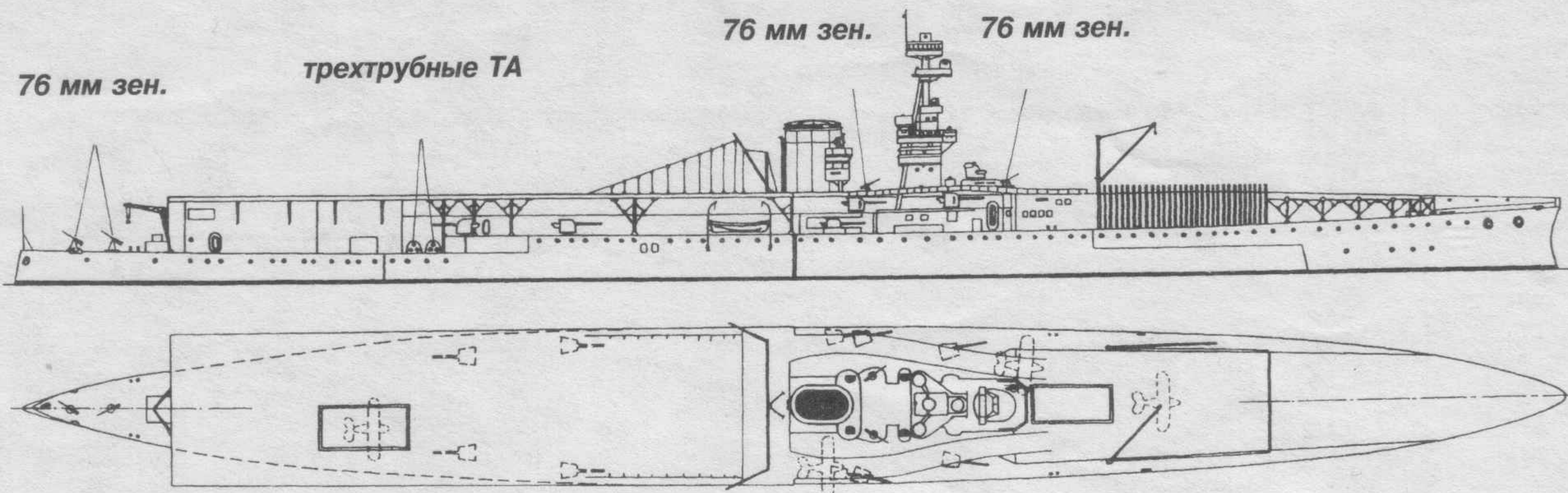


76 мм зен.

трехтрубные ТА

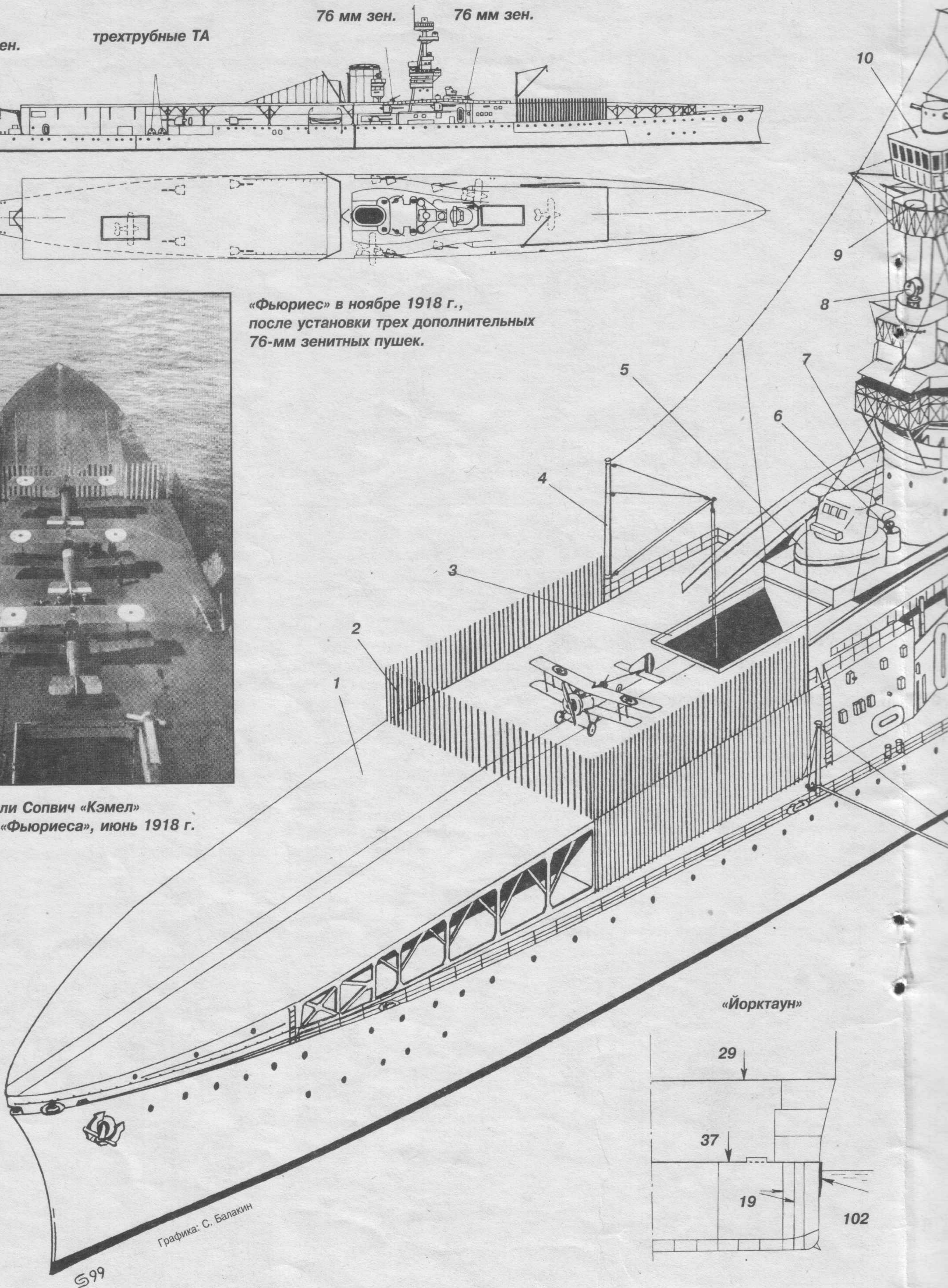
76 мм зен.

76 мм зен.

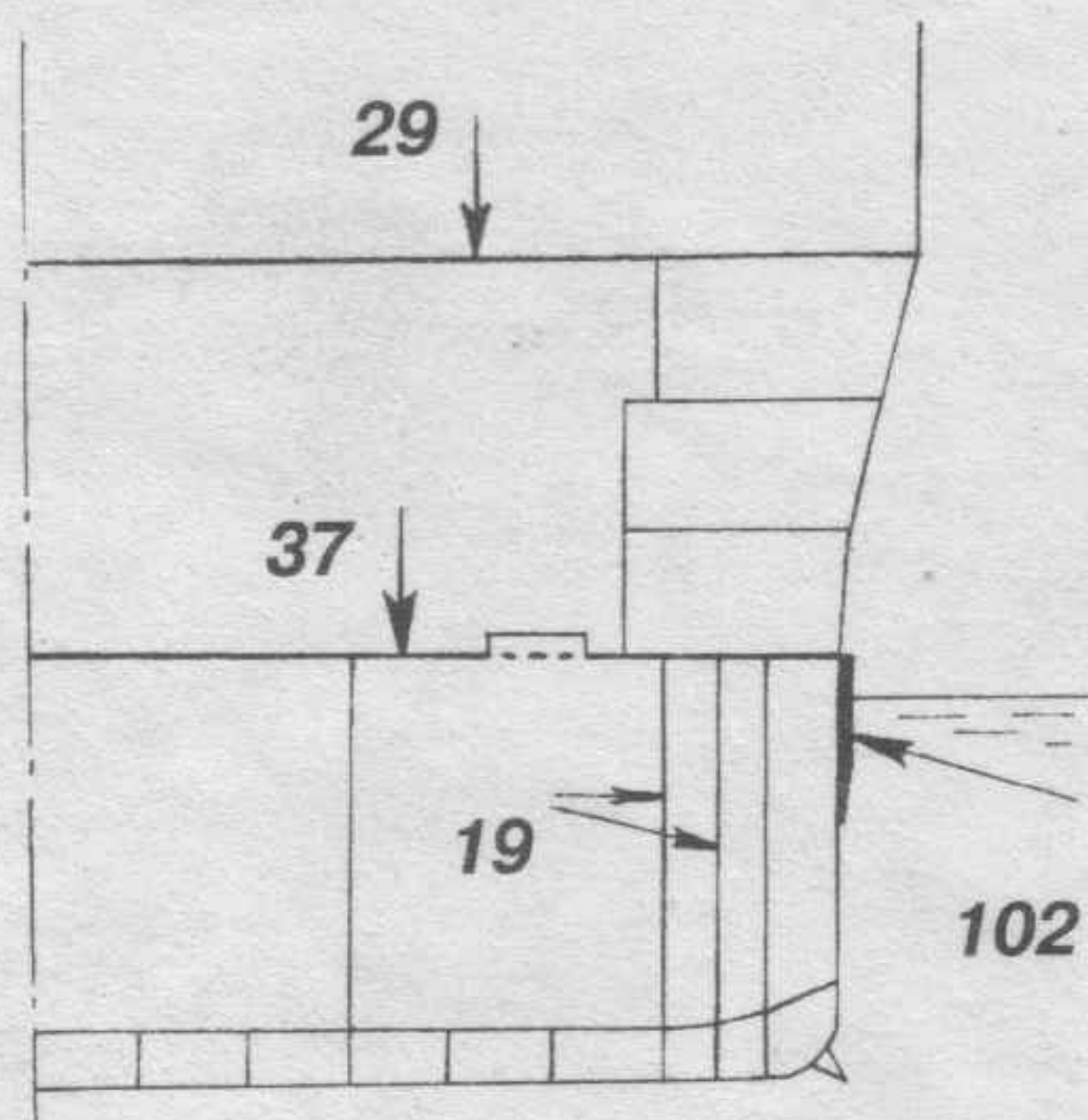


Истребители Сопвич «Кэмел»
на палубе «Фьюриеса», июнь 1918 г.

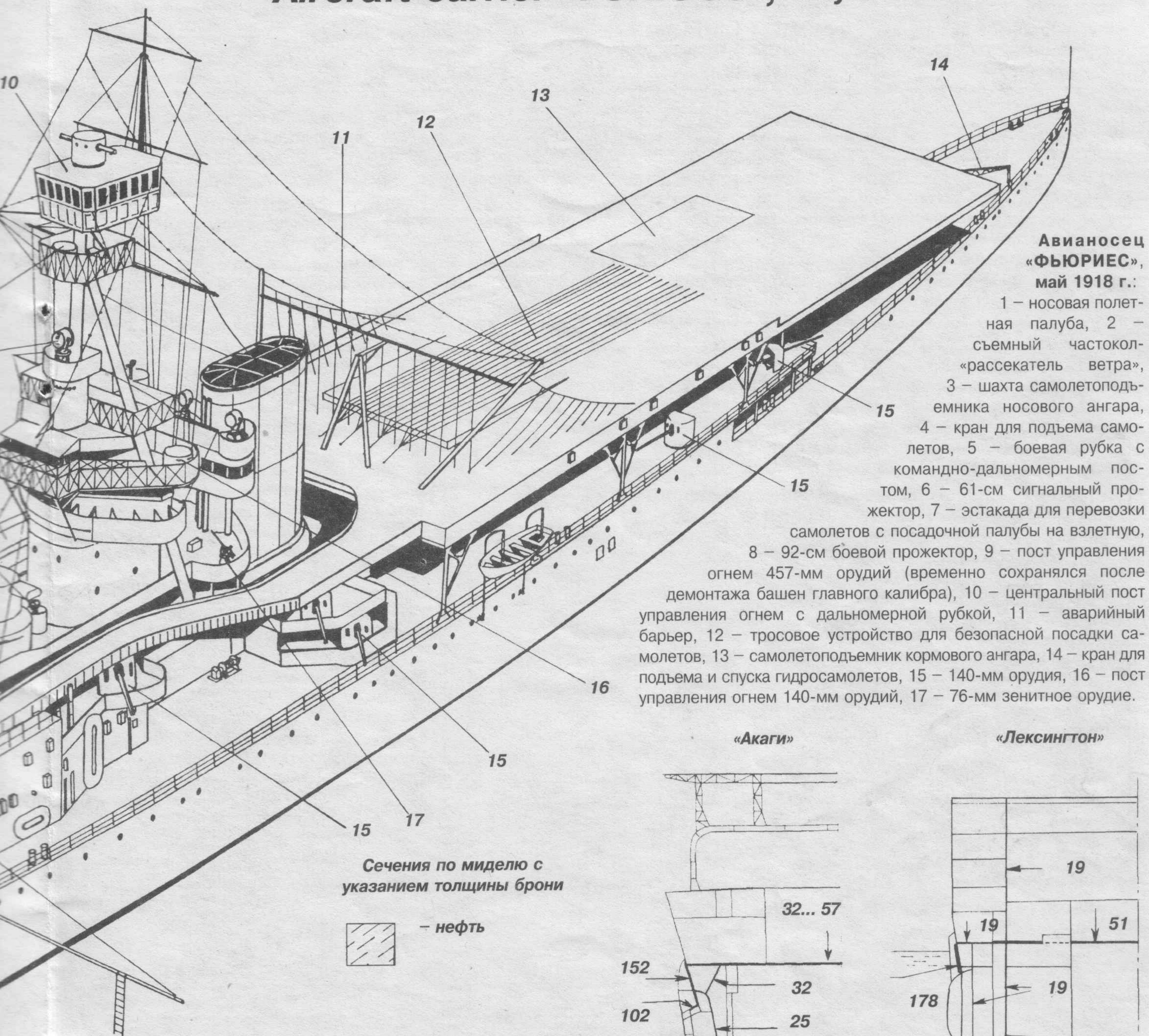
«Фьюриес» в ноябре 1918 г.,
после установки трех дополнительных
76-мм зенитных пушек.



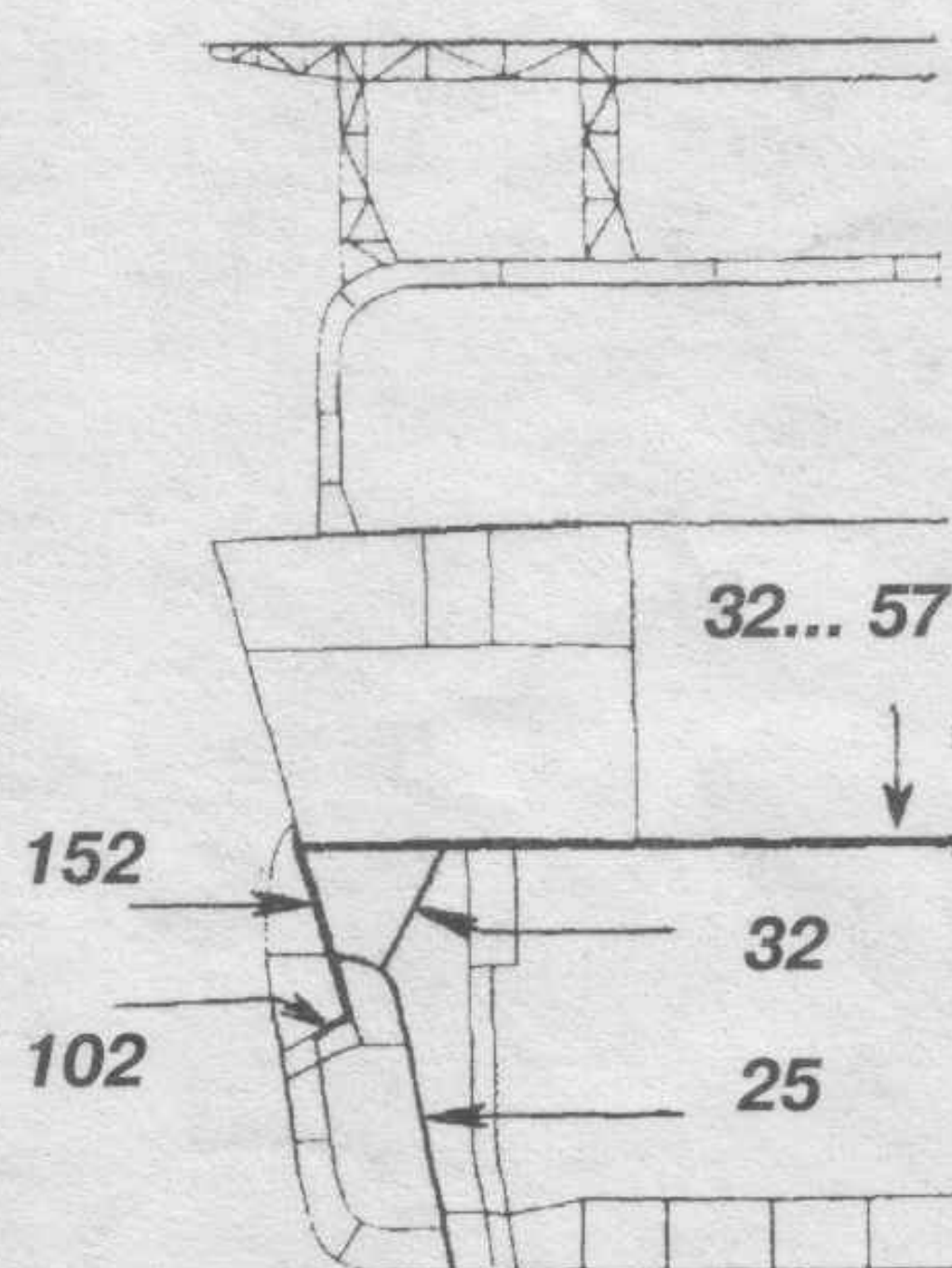
«Йорктаун»



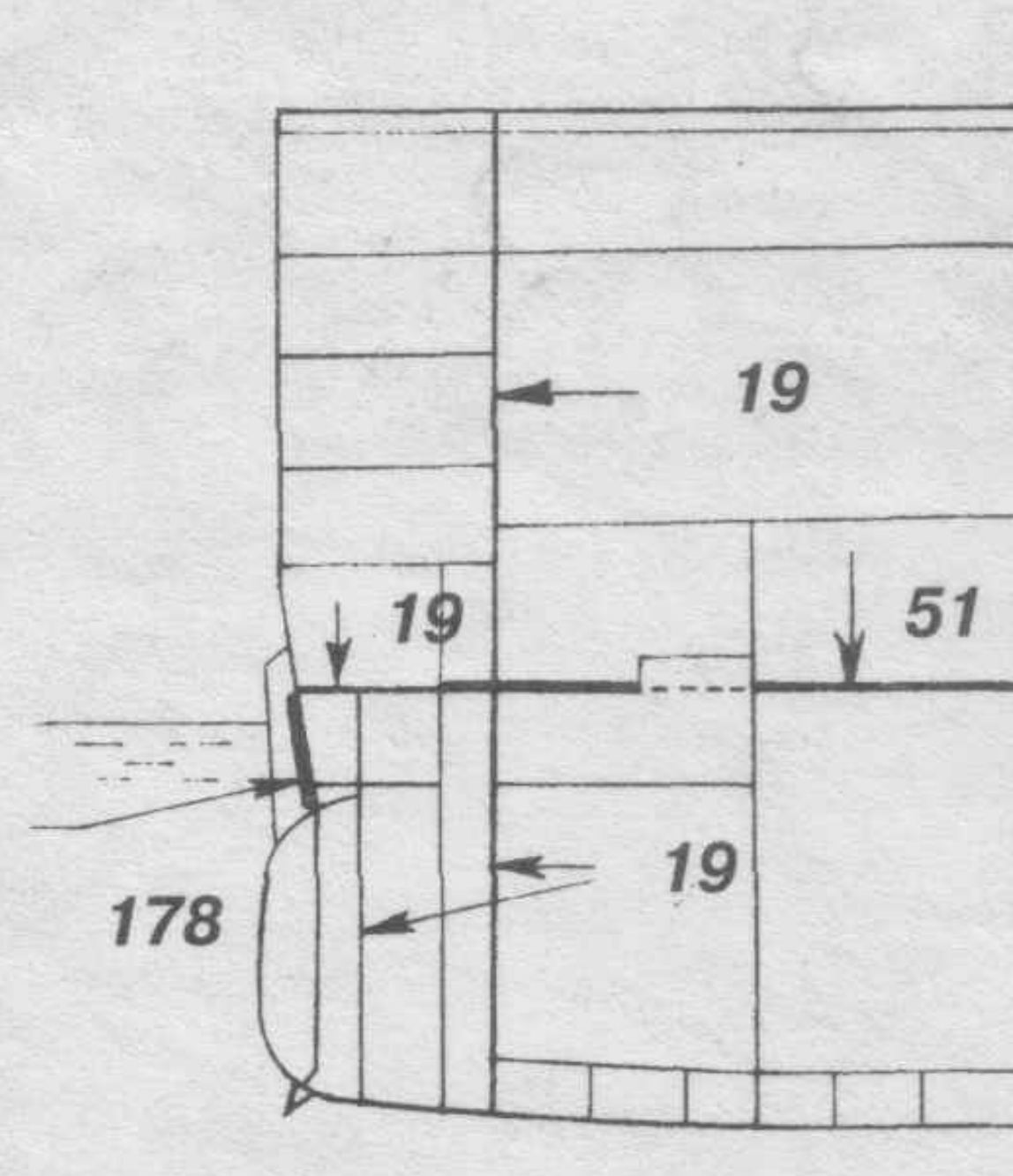
Aircraft carrier «FURIOUS», May of 1918.



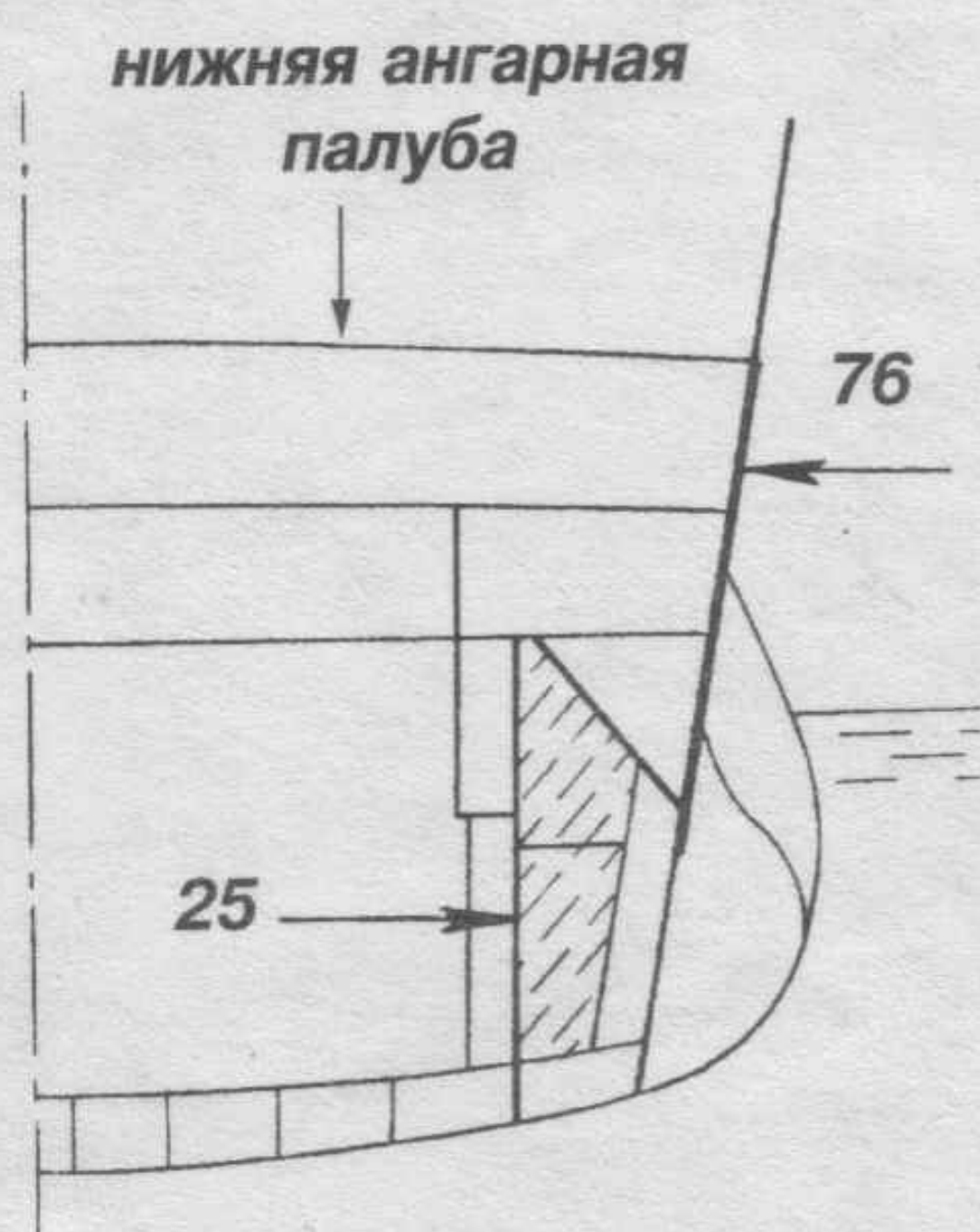
«Акаги»



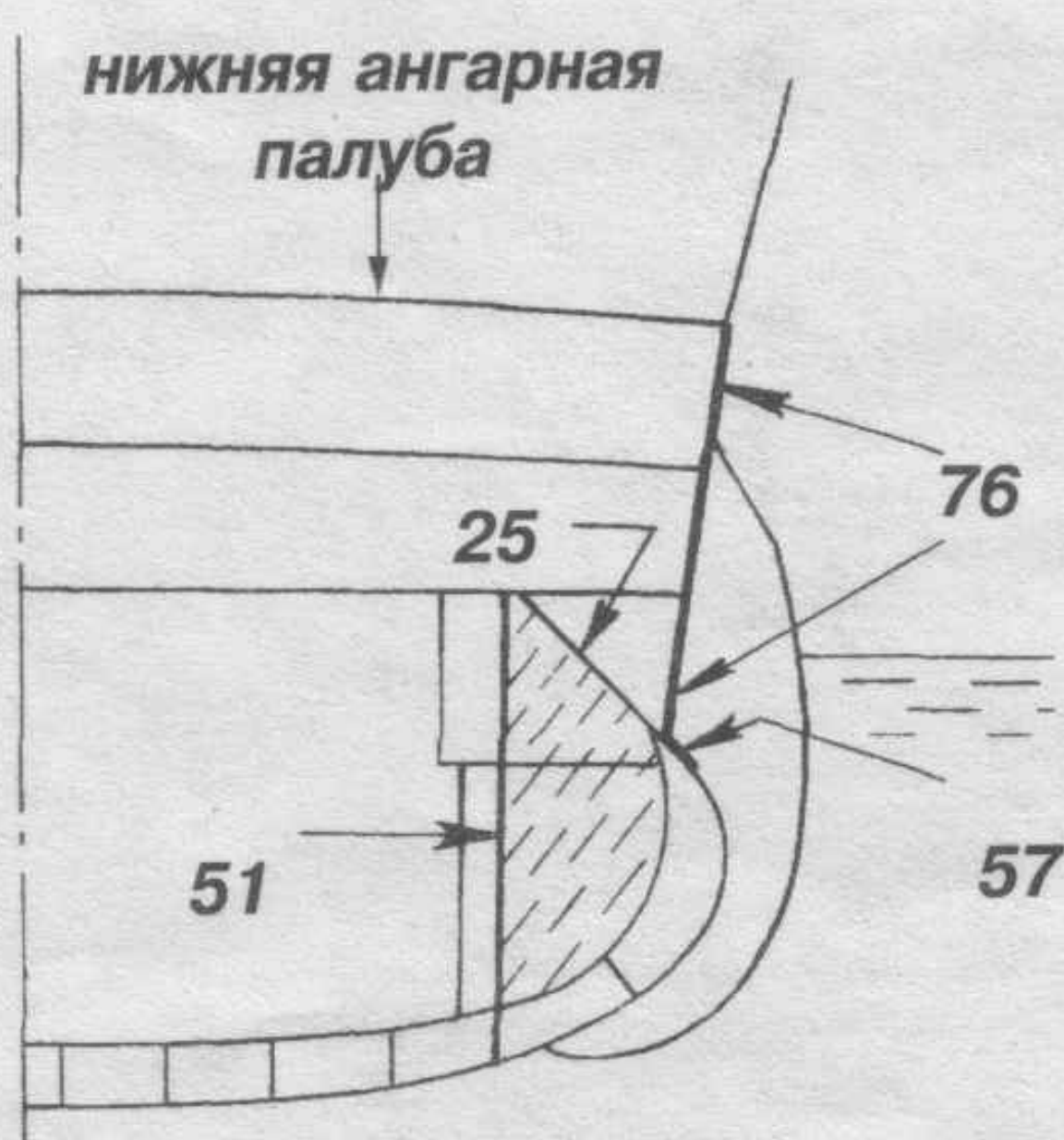
«Лексингтон»



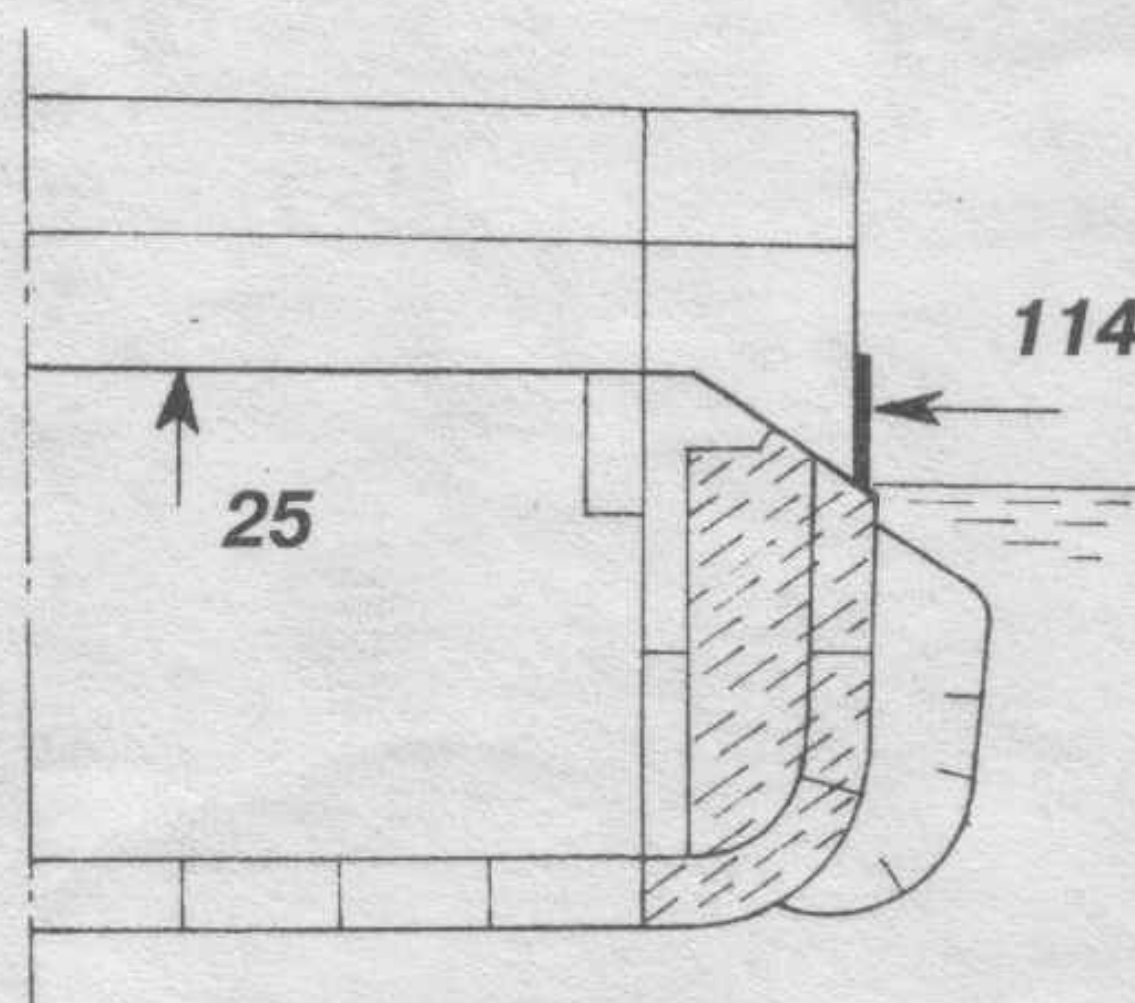
«Фьюриес»



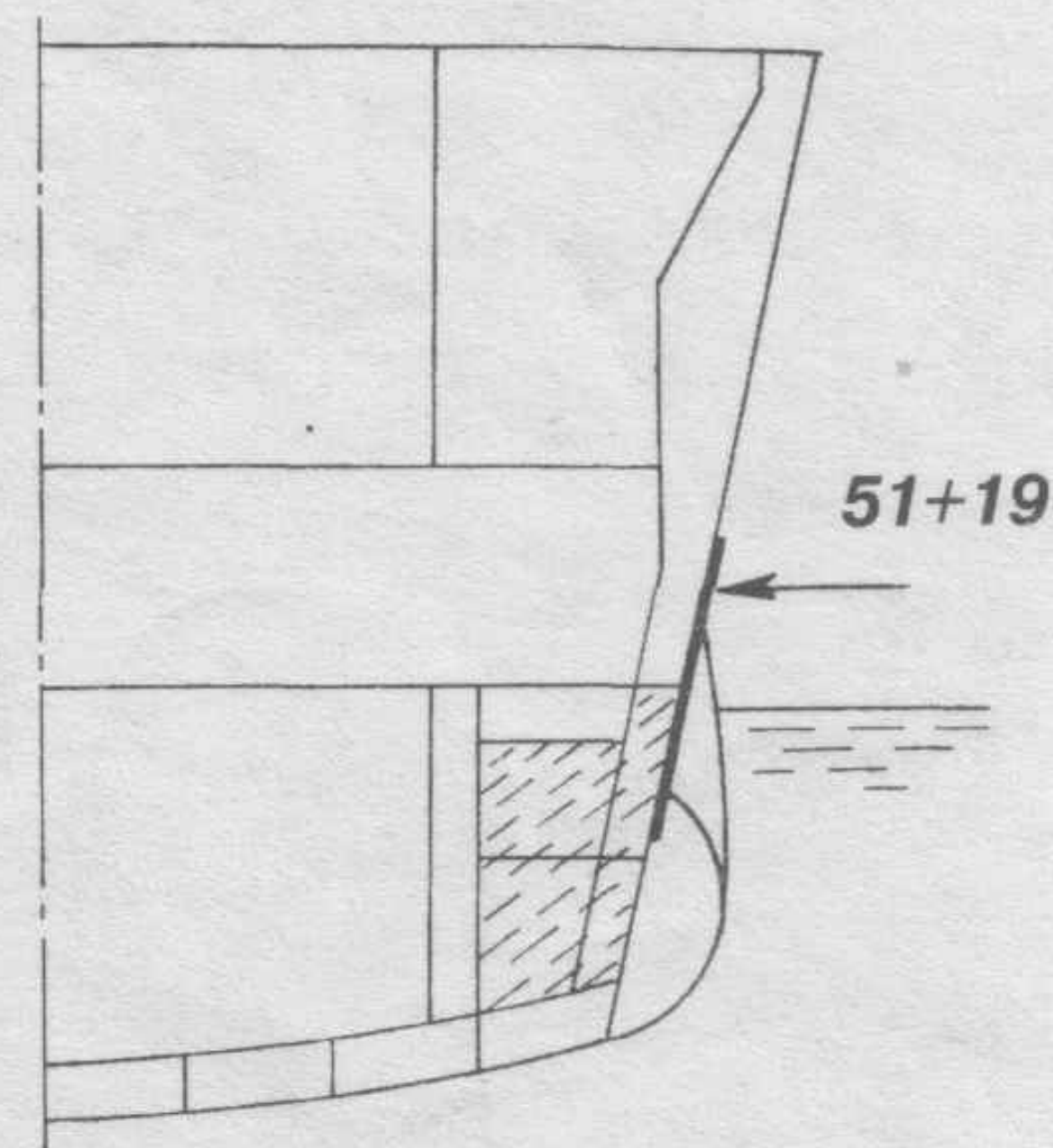
«Корейджес»



«Игл»



«Гермес»



Авианосцы типа «Йорктаун» — 3 ед.

«Yorktown» (CV-5)	ННьюс	21.5.1934/4.4.1936/30.9.1937	—	погиб 7.6.1942
«Enterprise» (CV-6)	ННьюс	16.7.1934/3.10.1936/12.5.1938	—	слом. 1.7.1958
«Hornet» (CV-8)	ННьюс	25.9.1939/14.12.1940/20.10.1941	—	погиб 27.10.1942

Первые современные американские авианосцы; на момент своего появления по праву могли претендовать на звание лучших в мире.

После закладки «Рейнджера» на долю американских авианосцев, согласно Вашингтонскому соглашению, оставалось 55 тыс. т суммарного тоннажа. Уложиться в эту цифру можно было, построив три корабля по 18500 т или два — по 27000 т. Командование флота желало

иметь три АВ, но, как показал мировой опыт, ограничение размеров кораблей данного класса резко снижало их боевые возможности. В конце концов остановились на компромиссном варианте: решено было построить два корабля водоизмещением по 20700 т и еще один (будущий CV-7 «Уосп») — меньшего размера. CV-5 и CV-6 были заложены в 1934 г.; четыре года спустя, после прекращения действия Вашингтонского соглашения,

конгресс США принял решение построить третий однотипный авианосец — CV-8 «Хорнет».

Проект «Йорктауна» гармонично сочетал в себе защиту и наступательные возможности. Четырехвальная паротурбинная ЭУ обеспечивала высокую скорость хода (на испытаниях «Йорктаун» при водоизмещении 22963 т показал на мерной миле 33,53 уз.), дальность плавания 15-узловым ходом достигала 12 тыс. миль. Однорусный ангар размером 166,4 x 19,2 м имел высоту 5,25 м и был рассчитан на прием внушительной авиагруппы — 96 самолетов. Подъем авиатехники на полетную палубу осуществлялся с помощью трех лифтов размерами 14,6 x 13,7 м и грузоподъемностью 7,7 т каждый. Помимо двух катапульт на полетной палубе имелась третья: она размещалась палубой ниже и могла запускать самолеты прямо из ангара через специальные окна в бортах. Впрочем, оригинальная идея себя не оправдала, и третью катапульту в 1942 г. с «Энтерпрайза» и «Хорнета» сняли («Йорктаун» к тому времени погиб).

АВ обладали неплохой броневой защитой, аналогичной «вашигтонским» КР. В отличие от «Рейнджера», «Йорктаун» получил систему ПТЗ. Правда, последняя рассчитывалась на взрыв торпеды с боевым зарядом в 400 фн (181,2 кг), в то время как ПТЗ линкоров была способна выдержать взрыв 700 фн (317 кг) тротила.

ТТХ по состоянию на 1937 г. («Йорктаун»)

19576/25484 т, 246,7 (234,7 вл) x 33,37 (25,34 вл) x 7,9 м.
 ПТ-4 Parsons, 9 ПК Babcock and Wilcox, 120000 л.с. = 32,5 уз.
 4280 т нефти + 707360 л авиабензина. Броня: пояс 102 — 65 мм, палуба 37 мм, траверзы и рубка 102 мм. Эк. 2175 чел.
 8 — 127 мм/38 зен., 16 — 28 мм авт., 24 — 12,7 мм пул.

ТТХ по состоянию на ноябрь 1943 г. («Энтерпрайз»)

24128 / 29882 т, 252 (234,7 вл) x 33,37 (29,1 вл) x 8,66 м.
 Механизмы, мощность и броня — без изменений. 6511 т нефти. Эк. 2217 чел.
 8 — 127 мм/38 зен., 40 — 40 мм авт., 48 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

«Йорктаун»

6.1942: 25 истр. F4F, 37 пик. бомб. SBD, 13 торп. TBD.

«Энтерпрайз»

6.1938: 20 истр. F3F, 21 разв.-бомб. SBC, 20 торп. TBD, 13 пик. бомб. BT, 2 разв. O3U.

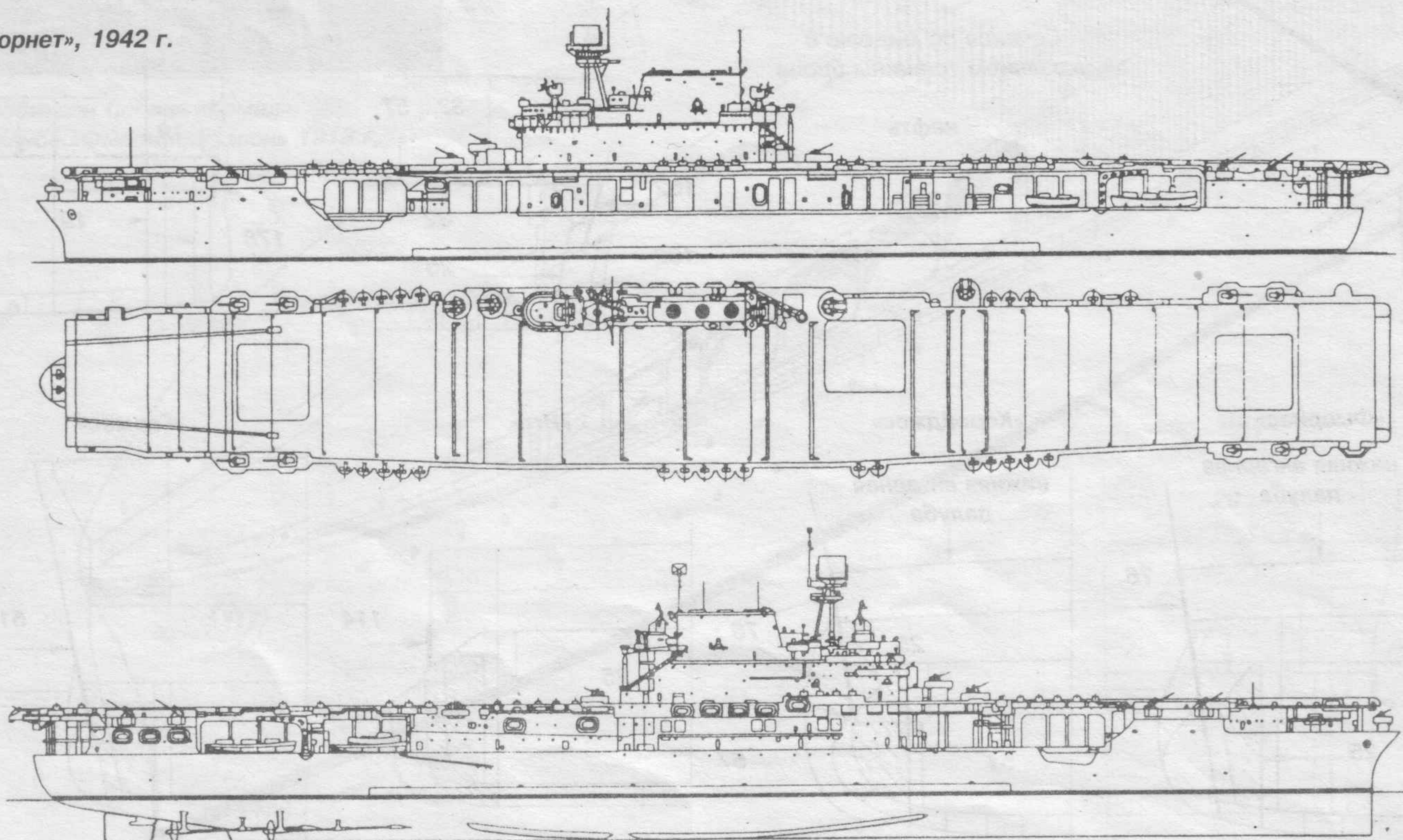
6.1942: 27 истр. F4F, 37 пик. бомб. SBD, 14 торп. TBD.

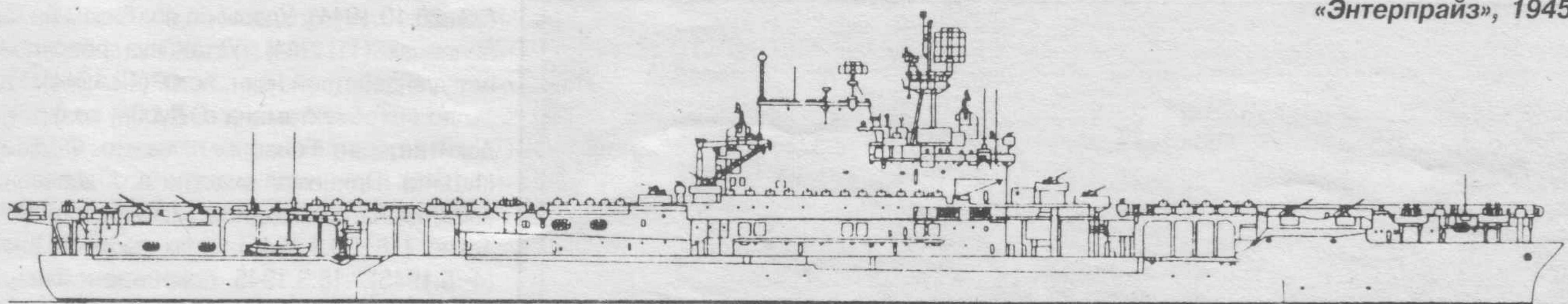
6.1944: 31 истр. F6F, 3 истр. F4U, 23 пик. бомб. SBD, 15 торп. TBF.

«Хорнет»

6.1942: 27 истр. F4F, 37 пик. бомб. SBD, 15 торп. TBD.

«Хорнет», 1942 г.





Артиллерийское вооружение авианосцев неоднократно менялось. В 1942 г. на корабли начали устанавливать 20-мм «эрликоны» (к лету 1942 г. на «Йорктауне» и «Хорнете» их было по 24, на «Энтерпрайзе» — 32; в августе на двух последних — соответственно 32 и 38). В 1945 г. «Энтерпрайз» нес 8 127-мм орудий, 5 спаренных и 11 четырехствольных 40-мм «бофорсов», а также 32 20-мм «эрликона».

Корабли типа «Йорктаун» одними из первых в американском флоте оснастили радары. В 1940 г. «Йорктаун» и «Энтерпрайз» получили РЛС CXAM и CXAM-1 соответственно, а «Хорнет» — РЛС SC. Последняя имела меньшую дальность действия, и в сер. 1942 г. ее также заменили на CXAM, снятую с поврежденного крейсера. С 1943 г. «Энтерпрайз» нес три РЛС — SC-2, SK и SM, не считая радаров УАО.

Многочисленные перевооружения сильно увеличили «верхний вес» кораблей и снизили остойчивость. В 1943 г. оставшийся в строю «Энтерпрайз» пришлось капитально модернизировать: его корпус оснастили булями, из-за чего ширина увеличилась до 29,1 м, а скорость несколько уменьшилась.

Служба «Йорктаун»

После вступления в строй входил в состав Тихоокеанского флота США. В 5.1941 совершил переход в Атлантический океан и вошел в состав сил «Нейтрального патруля». Участвовал в сопровождении важных конвоев и поиске герм. судов. В конце 12.1941 ушел на Тихий океан и 6.1.1942 прибыл в Сан-Диего.

Перешел в юж. часть океана, где принял участие в нанесении ударов по яп. объектам на о-вах Гильберта (1.2.1942), в р-не Лаэ (Новая Гвинея, 10.3.1942). В сражении в Коралловом море (7–8.5.1942) самолеты «Йорктауна» потопили яп. АВ «Сёхо» и повредили «Сёкаку», однако сам корабль получил попадание 250-кг бомбы в район мостика. Бомба пробила три палубы и вызвала пожар, но тот был быстро взят под контроль экипажем. Ремонт в Пёрл-Харборе (27.5 – 31.5.1942). В сражении у о. Мидуэй (4.6. 1942) авиагруппа «Йорктауна» потопила яп. АВ «Сорю», однако спустя несколько часов сам корабль был тяжело поврежден попаданиями 3 авиабомб и 2 торпед с яп. самолетов. Днем 6.6.1942 АВ был поражен двумя торпедами, выпущенными яп. ПЛ I-168, в после чего затонул утром след. дня.

«Энтерпрайз»

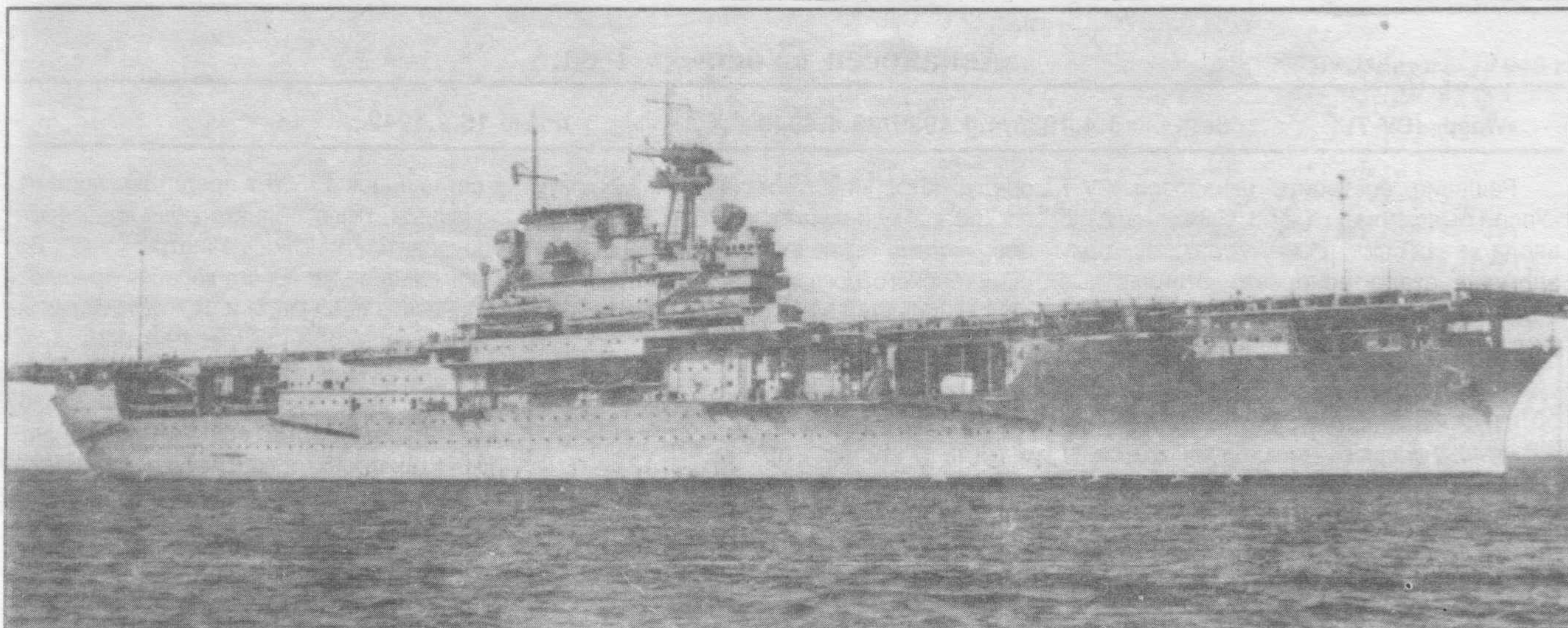
С момента вступления в строй служил на Тихом океане. 7.12.1941 находился в море в 200 милях зап. Пёрл-Харбора. С первых дней принимал активное участие в войне: пик. бомб. с АВ потопили яп. ПЛ I-70 (10.12.1941), нанесли удар по яп. базам на Маршалловых о-вах (1.2.1942), о. Уэйк (24.2.1942), о. Маркус (4.3.1942). 1.2.1942 легко поврежден сбитым яп. самолетом, задевшем за угол полет. палубы. Обеспечивал действия «Хорнета» в рейде на Токио (18.4.1942). В сражении у о. Мидуэй самолеты «Энтерпрайза» потопили яп. АВ «Акаги», «Кага» и «Хирю» (4.6. 1942). Принимал участие в прикрытии высадки на о. Гуадалканал (7.8.1942), сражении у Вост. Соломоновых о-вов (24.8.1942), в котором получил серьезные повреждения в рез. попаданий 3 250-кг авиабомб и такого же числа близких разрывов. Наиболее серь-

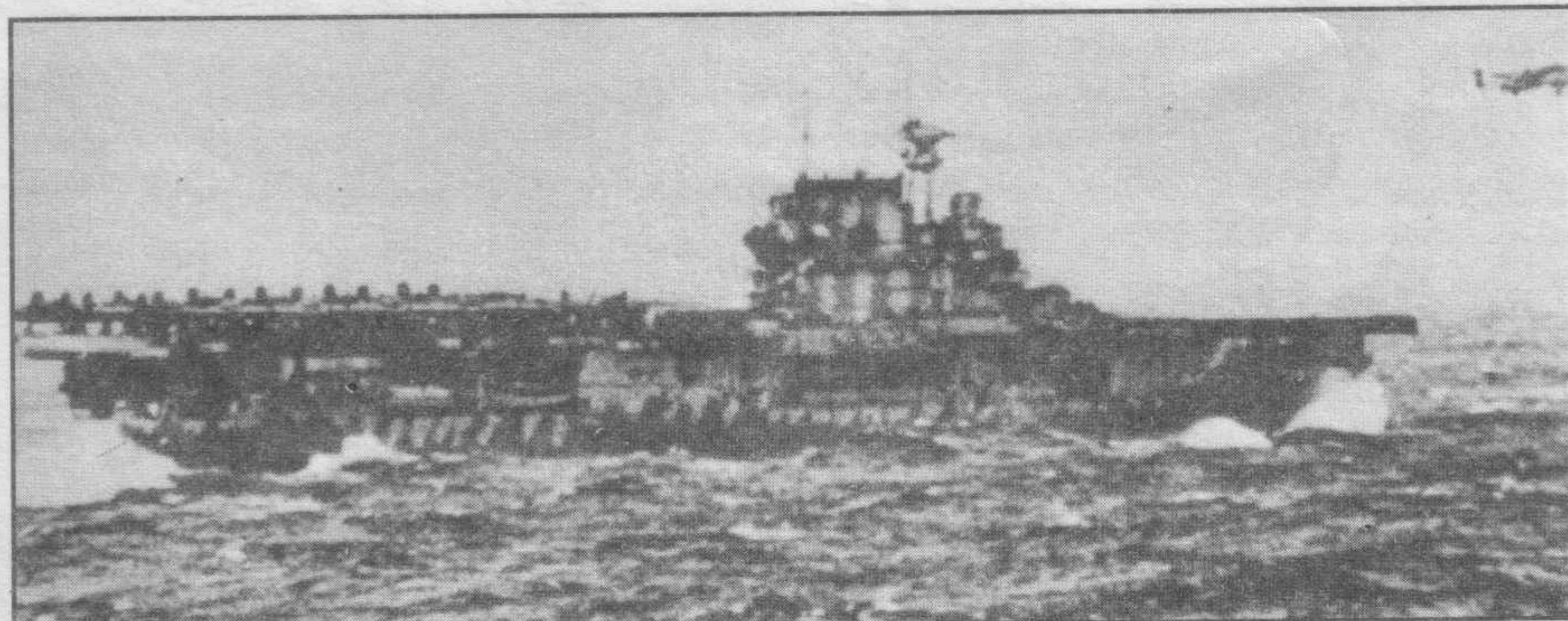
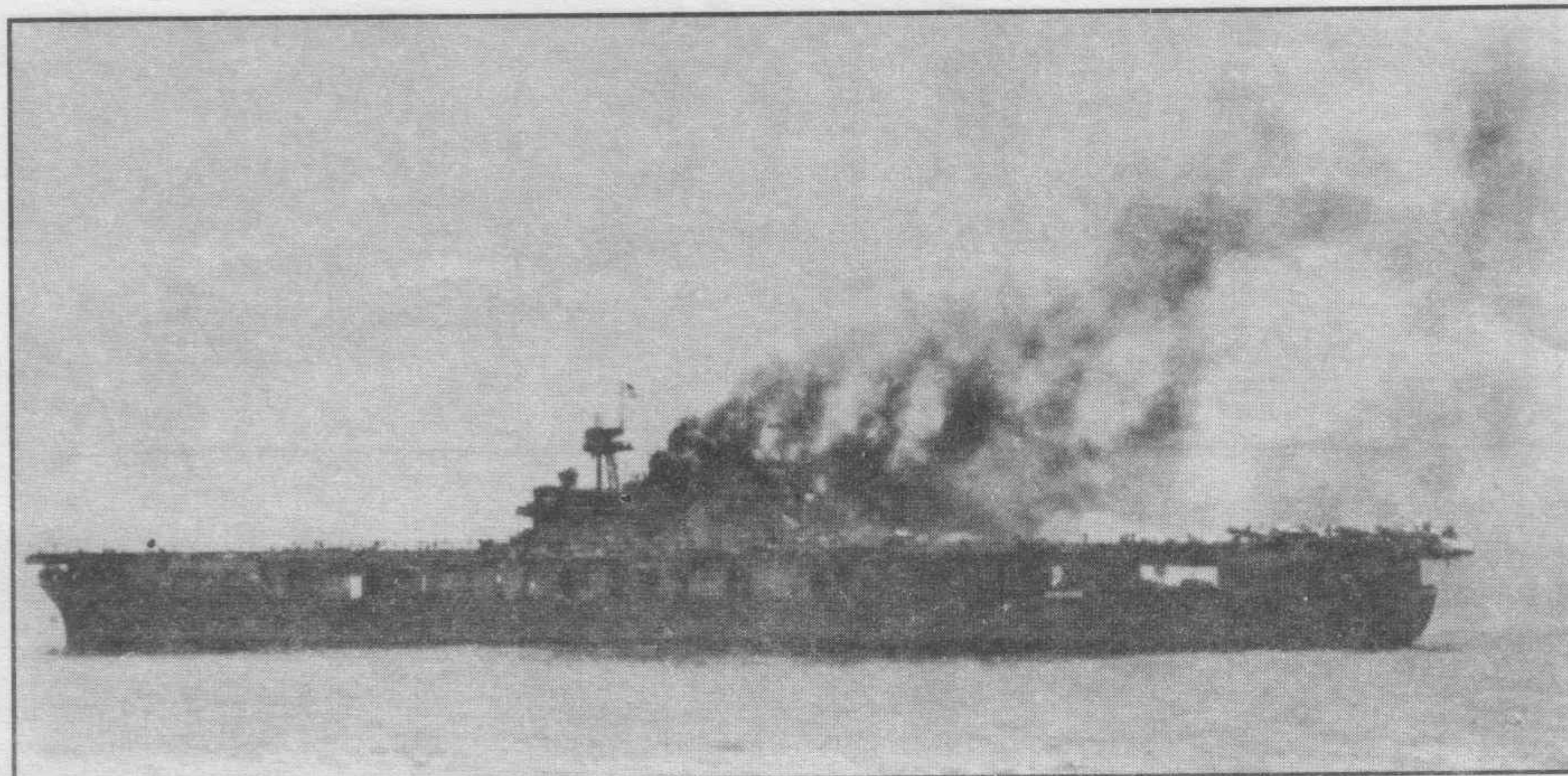
езным оказалось повреждение корм. лифта, вызвавшее пожар под ангарной палубой. Близкими разрывами была разрушена заправочная система, что вызвало ряд возгораний в кормовой части АВ. Потери экипажа составили 74 убитых и 95 раненых.

Ремонт в Пёрл-Харборе (9.1942 – сер. 10.1942). Участвовал в сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942). Самолетами «Энтерпрайза» был поврежден яп. АВ «Дзуйхо», однако и сам корабль получил повреждения от попаданий 3 250-кг авиабомб. Первая пробила полубак и разорвалась в воде, вторая — поразила полет. палубу за нос. лифтом и вызвала пожар во внутр. отсеках, третья взорвалась в ангаре в центр. части корпуса. Несмотря на тяжелые потери в личном составе, корабль сохранил ход и управляемость. Аварийный ремонт в Нумеа (кон. 10 – сер. 11.1942). Принимал участие в сражении у о. Гуадалканал (13–15.11.1942, в т.ч. в потоплении яп. ЛК «Хизэй»), сопровождении конвоев на этот остров. Ремонт в США, в ходе которого установлены доп. були (3.1943 – 10.1943).

Участие в десантных операциях на о-ва Гильберта (11.1943 – 12.1943), Маршаловы и Вост. Каролинские о-ва (1–2.1944), рейд на о.Трук (17.2.1944), нанесение ударов по яп. объектам на о. Новая Гвинея. Обеспечивал высадку десанта на Марианские о-ва и принимал участие в сражении в Филиппинской котловине (19–20.6.1944). Ремонт (7.1944). Нанесение ударов по яп. базам на Западных Каролинских о-вах (9.1944), объектах на о-вах Окинава, Лусон, Формоза (10.1944), участие в сражении в зал. Лейте

«Йорктаун», 1937 г.





В в е р х у: «Йорктаун», поврежденный японской авиацией, 4.6.1942 г.
В ц е н т р е: взлет бомбардировщика В-25 с «Хорнета», 18.4.1942 г.
В н и з у: «Энтерпрайз», август 1944 г.



(23–25.10.1944). Удары по яп. базам на Филиппинах (11.1944). Установка оборудования для действий ночн. истр. (12.1944). Удары по яп. объектам: на о. Лусон, во фр. Индокитае, в Гонконге, на о. Формоза (1.1945). Принимал участие в обеспечении высадки на о. Иводзима (2.1945), рейде на Токио (18–20.3.1945), боях за о. Окинава (4–5.1945). 18.3.1945 поврежден близким разрывом бомбы, 20.3.1945 – зенитным огнем амер. кораблей. 11.4.1945 легко и 14.5.1945 тяжело поврежден камикадзе (один из двух попавших в АВ самолетов взорвался близ носовой оконечности правого борта и вывел из строя ЭУ). До кон. войны находился в ремонте.

Выведен в резерв (17.2.1947). Переклассифицирован в ударный (1.10.1952), а затем противолодочный АВ (8.8.1953), однако в строй не вводился. Попытка превратить «Энтерпрайз» в корабль-музей не увенчалась успехом. Сдан на слом 1.7.1958.

«Хорнет»

После окончания боевой подготовки перешел из Норфолка (атлантическое поб.) на Тихий океан (2–3.1942). Первая военная операция – налет на Токио, осуществленный сух. бомб. В-25 с палубы АВ (18.4.1942). Участвовал в сражении у о. Мидуэй (4–6.6.1942). После сражения оставался в Перл-Харборе, однако в кон. 8.1942 отправлен в юж. часть Тихого океана для замены поврежденного АВ «Энтерпрайз».

Сопровождал войсковые конвои на о. Гуадалканал, наносил удары по яп. объектам на Соломоновых о-вах (9–10.1942). Принимал участие в сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942). В нем самолеты «Хорнета» тяжело повредили яп. АВ «Сёкаку», однако сам корабль получил фатальные повреждения в рез. попадания 2 торпед, 4 бомб и двух сбитых самолетов (впоследствии в гибнущий АВ попала еще одна торпеда и неск. бомб). После снятия экипажа (его потери составили ок. 130 чел.) корабль был торпедирован амер. ЭМ «Андерсон» и «Мастин», однако остался на плаву. Ночью остов «Хорнета» был обнаружен и потоплен яп. ЭМ «Акигумо» и «Макигумо».

Авианосец «Уосп» – 1 ед.

«Wasp» (CV-7)

БетК

1.4.1936/4.4.1939/25.4.1940

–

погиб 15.9.1942.

Решение построить авианосец CV-7 «Уосп» было принято 27.3.1934 – еще до ввода в строй «Рейнджера». К тому времени стало ясно, что стандартные водоизмещение последнего превысит предусмотренное проектом как минимум на 700 т. Американцы, в отличие от японцев, честно выполняли требования Вашингтонского соглашения. Поскольку при проектировании нового корабля уложиться

в оставшиеся 13500 т представлялось нереальным, было принято решение переоборудовать «Лэнгли» в авиатранспорт. Водоизмещение же нового корабля пришлось ограничить величиной в 14700 т. Заказ на строительство был выдан 19.9.1935.

Конструкция «Уоспа» имела несколько оригинальных особенностей. Уникальной чертой корабля стал асимметричный корпус – так проектировщики компенсировали вес «острова» без укладки балласта по левому борту. Кроме того, авианосец отличался необычной эшелонной компоновкой машинно-котельных отделений, позже повторенной в проекте авианосца «Эссекс». В целом механизмы «Уоспа» оказа-

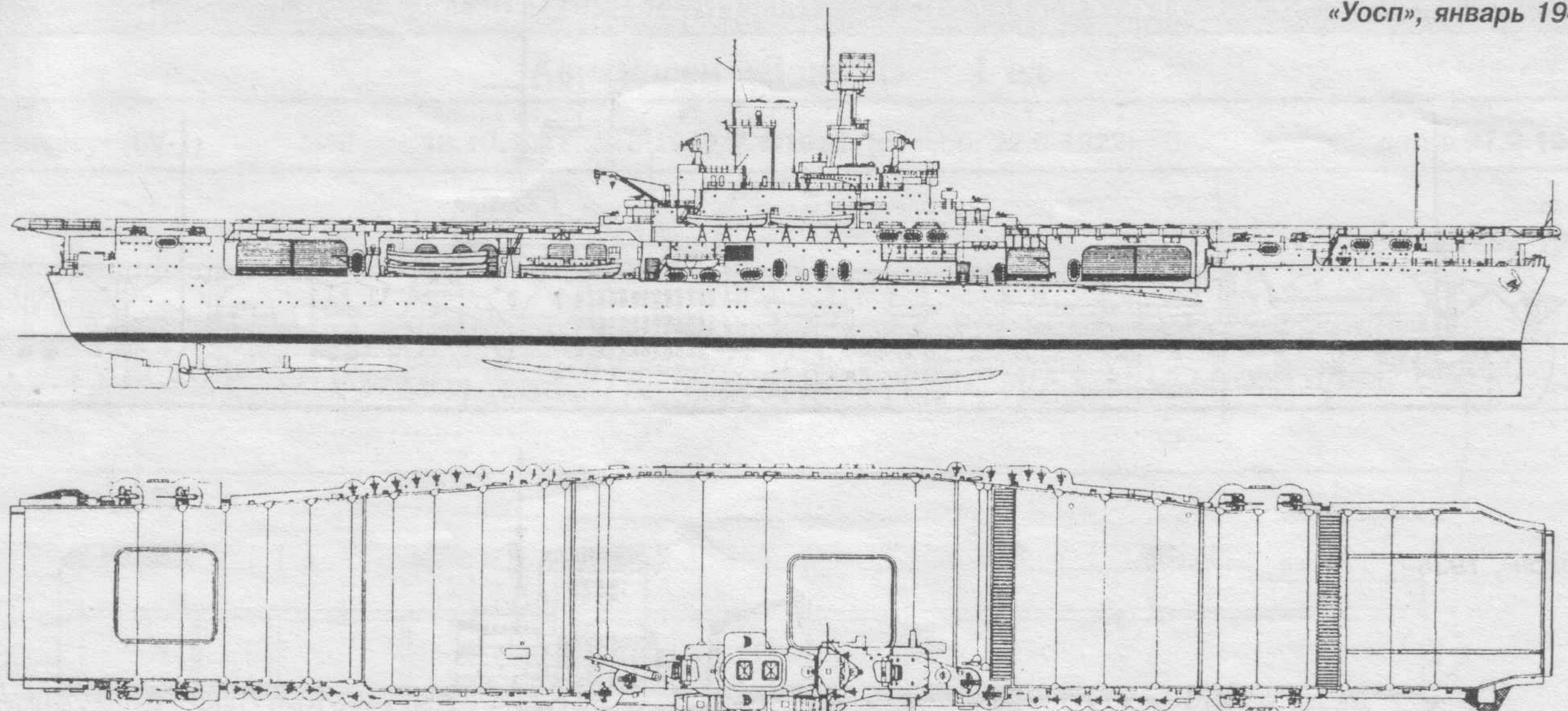
ТТХ по состоянию на 1940 г.

14700*/19116 т, 226 (210,3 пп) x 34,1 (24,6 вл) x 7 м.
ПТ-2 Parsons, 6 ПК Yarrow, 70000 л.с. = 29,5 уз. 3345 т нефти + 414430 л авиабензина. Броня: палуба 31 мм, рубка 37 мм. ЭК. 2167 чел.
8 – 127 мм/38 зен., 16 – 28 мм авт., 24 – 12,7 мм пул.

Состав авиагруппы

12.1941: 47 истр. F4F, 33 пик. бомб. SB2U, 3 торп. TBD.
8.1942: 29 истр. F4F, 30 пик. бомб. SBD, 10 торп. TBF.

* Официально декларированное заниженное значение. Фактически стандартное водоизмещение составляло 15752 т.



лись весьма удачными; на испытаниях корабль развил мощность 73906 л.с. и скорость хода 30,7 узла.

Ангар был одноярусным (159,1 x 19,2 м, высота 5,23 м) и довольно вместительным — в нем могли располагаться 72 самолета. Подъем самолетов на палубу осуществлялся двумя лифтами размером 14,6 x 13,4 м и грузоподъемностью 7,7 т. Кроме того, в носовой части по левому борту в порядке эксперимента установили дополнительный бортовой самолетоподъемник Т-образной формы. Его испытания прошли успешно, и на авианосцах типа «Эссекс» применили похожие лифты, но значительно больших размеров.

На корабле были установлены 4 гидронефматические катапульты Н-II (как на «Йорктауне»). Две из них размещались на верхней палубе, еще две — в ангаре поперек корпуса. Аэрофинишеры Mk-4 располагались в носу и в корме — это обеспечивало посадку самолетов с обеих сторон палубы.

Из-за ограниченного водоизмещения бронирование было очень легким. Нижняя (броневая) палуба имела толщину 31 мм; ангарная и верхняя палубы никакой защиты не имели. Вместо броневых поясов применялась лишь утолщенная (16 — 19 мм) обшивка в районе ВЛ. Лишь отсек рулевой машины располагал относительно мощным бронированием: вертикальным толщиной 87 мм и горизонтальным толщиной 31 мм.

Ввиду короткой продолжительности службы «Уосп» не претерпел существенных модернизаций. В январе 1942 г. на нем установили радар СХАМ-1. В мае — июне 1942 г. было усилено зенитное вооружение: вместо 24 12,7-мм пулеметов установили 32 20-мм «эрликона», а на левом борту разместили четырехствольный 40-мм «бофорс». К моменту гибели корабля на нем все еще оставались 4 устаревших четырехствольных 28-мм автомата, а также 6 12,7-мм пулеметов.

Служба

Вступил в строй 25.4.1940. После завершения курса боевой подготовки принял участие в «Нейтральном патруле» в Атлантике. Сопровождение конвоев и поиск судов стран «оси» (кон. 1940 — 3.1942). Временно входил в состав брит. Флота метрополии (4—5.1942). Принимал участие в двух операциях по переброске сух. истр. на Мальту (20.4 и 9.5.1942).

По возвращении в США начал подготовку к переходу на Тихий океан. 10.6.1942 прошел Панамский канал. Действовал в юж. части океана: принимал участие в высадке на о. Гуадалканал (7.8.1942). Сопровождал войсковые конвои на остров. В ходе одной из подобных операций 15.9.1942 торпедирован яп. ПЛ I-19. В корабль попало три торпеды, вызвавшие пожар ав. заправочной системы. После 6 часов агонии личный состав был снят и АВ затопили торпедами ЭМ «Лэнсдаун». Потери экипажа составили 193 убитых и 366 раненых.

ФРАНЦИЯ

Авианосец «Беарн» — 1 ед.

«Bearn»	ФШ	1.1914/4.1920/5.1927	—	искл. 31.3.1967
---------	----	----------------------	---	-----------------

Заложен и спущен на воду как линкор типа «Нормандия». Вводу корабля в строй помешала Вашингтонская конференция, и в апреле 1922 г. французское правительство приняло решение переоборудовать «Беарн» в авианосец. Разработка проекта велась при помощи англичан (те предоставили союзникам по Антанте чертежи авианосца «Игл»). В августе 1923 г. возобновилась достройка корабля, однако работы шли медленно: сказывалась нехватка бюджетных средств, а также отсутствие заинтересованности командования французских

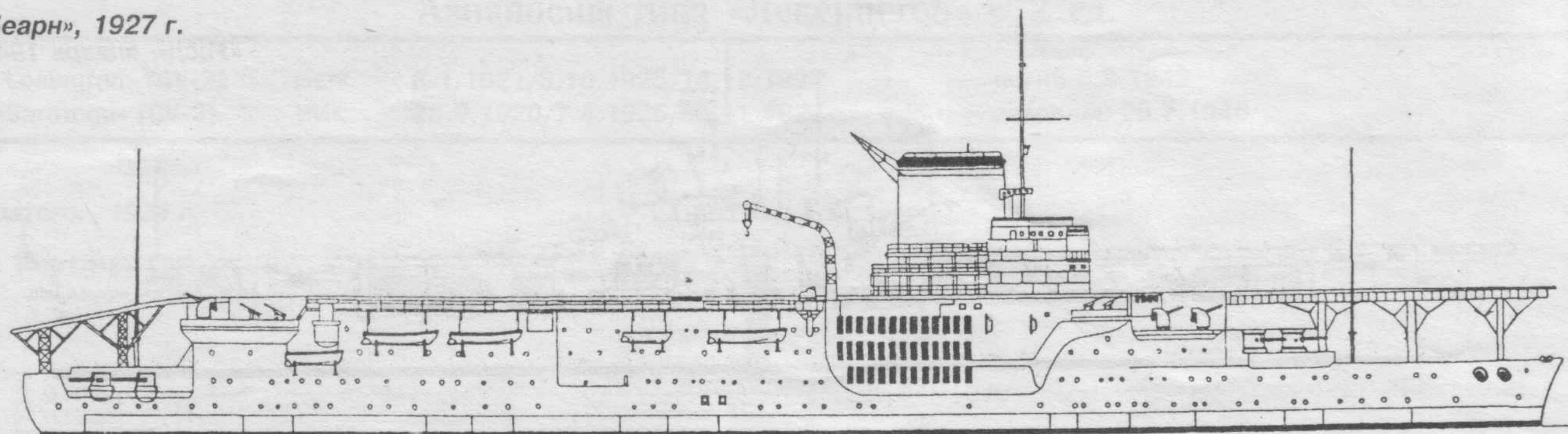
ВМС, не понимавшего боевой ценности столь большого и слабо вооруженного, на их взгляд, судна.

Полетная палуба «Беарна» длиной 180 м и шириной 27 м возвышалась над ВЛ на 15,5 м. Ангар был двухъярусным, но готовые к старту самолеты находились лишь в верхнем (размером 124 x 19,5 м), а нижний (98 x 18 м) служил для хранения летательных аппаратов в разобранном виде. Там же находились ремонтные мастерские. Подъем самолетов на верхнюю палубу осуществлялся тремя

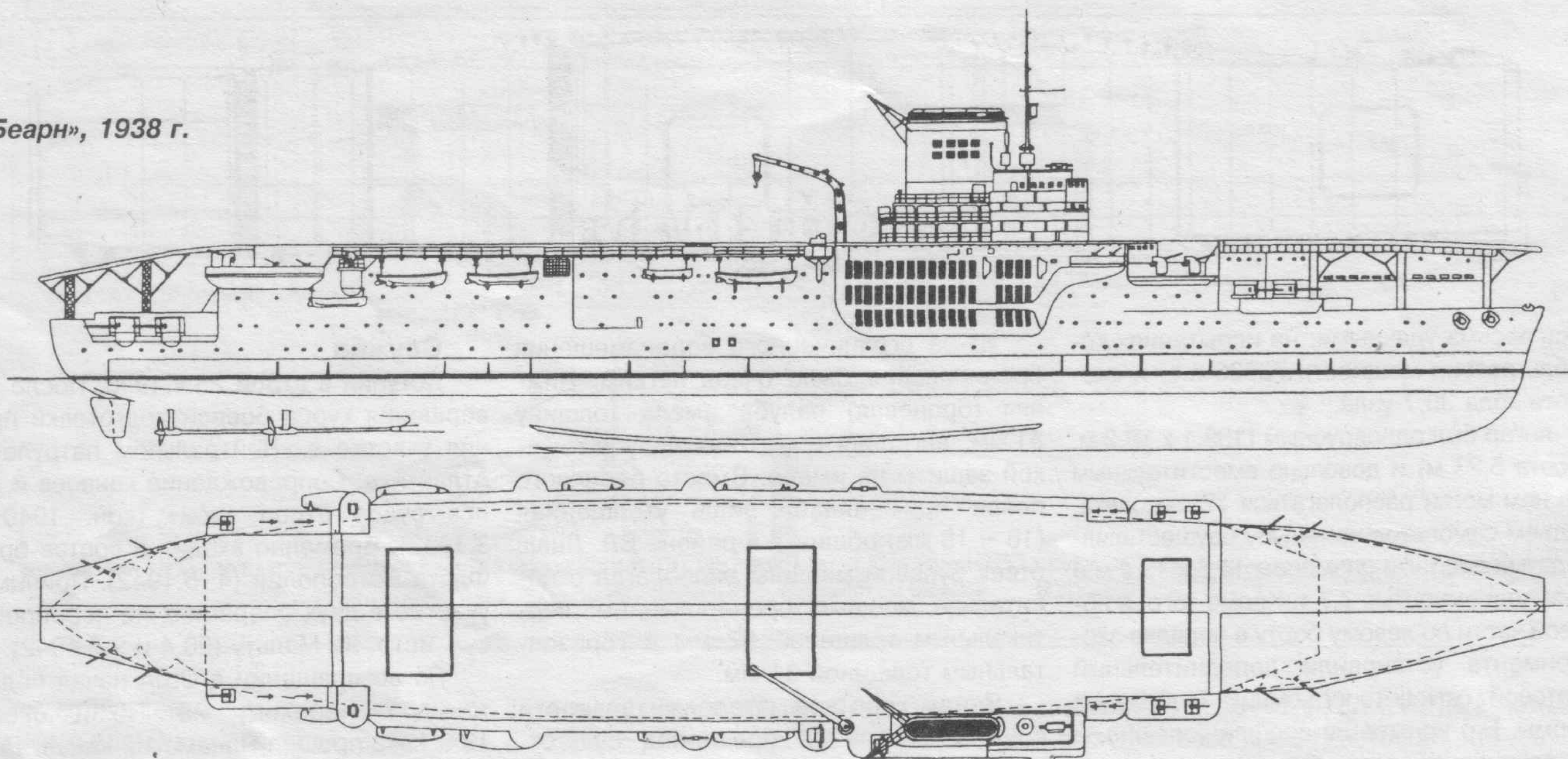
электрическими лифтами; размеры двух из них составляли 15,25 x 15,7 м, третьего — 8,2 x 12,2 м. На полетной палубе имелись три линии тросовых аэрофинишеров; позже их число увеличили до пяти. Катапульт не было. Официально «Беарн» мог принимать на борт 40 самолетов, однако к 1939 г. его авиагруппа включала в себя не более 25 машин.

Интересной особенностью конструкции французского авианосца являлось применение броневой полетной палубы. Правда, броня была тонкой — 24 мм. Всего броне-

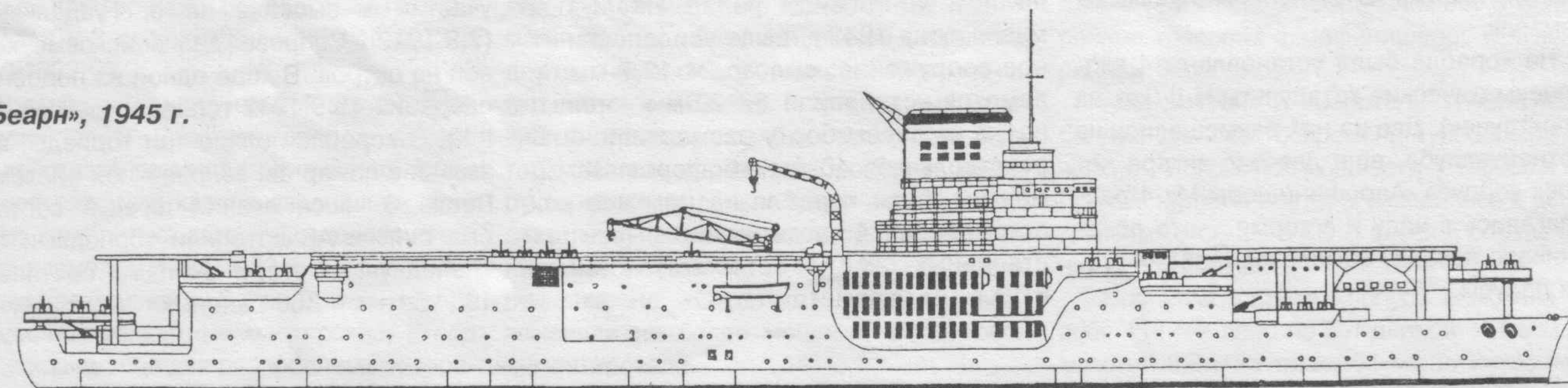
«Беарн», 1927 г.



«Беарн», 1938 г.



«Беарн», 1945 г.



вых палуб было три. Основа вертикального бронирования – 80-мм пояс в районе ватерлинии длиной 83 м.

По проекту первые четыре линкора типа «Нормандия» должны были иметь комбинированную ЭУ, у которой два вала приводились в движение турбинами и два – паровыми машинами. «Беарн» же, как последний (пятый) корабль в серии, предполагалось использовать в одном соединении с чисто турбинными линко-

рами типа «Бретань», и потому его ЭУ также проектировалась турбинной. Однако после прекращения строительства линкоров на «Беарне» установили механизмы, предназначавшиеся для головной «Нормандии». Таким образом на авианосце появилась необычная ЭУ с паровыми машинами для крейсерского хода и турбинами – для полного.

«Беарн» был единственным авианосцем периода Второй мировой вой-

ны, имевшим на вооружении надводные траверзные ТА: они располагались чуть позади миделя на высоте 1,5 м над ВЛ.

Главная артиллерия включала в себя 8 155-мм орудий, установленных в носовом и кормовом казематах и защищенных 70-мм броней. Предполагалось, что их основной задачей будет отражение атак вражеских эсминцев. Зенитное вооружение из шести 75-мм пушек соответствовало взглядам военно-морских специалистов 1920-х гг. В 1935 г. его усилили за счет установки восьми 37-мм автоматов, и все же к началу войны средства ПВО выглядели весьма слабыми.

В 1943 – 1944 гг. во время ремонта в США «Беарн» был полностью перевооружен американской артиллерией; теперь французский корабль нес 4 127-мм пушки, 6 четырехствольных 40-мм и 26 одно-

ТТХ по состоянию на 1927 г.

22146/28400 т, 182,6 (170,6 пп) x 31 (27,13 вл) x 9,3 м. ПТ-2 + ПМ-2, 12 ПК Normand du Temple, 37200 л.с. = 21,5 уз. 2160 т нефти. Броня: пояс 80 мм, полетная палуба 24 мм, верх. ангарная палуба 24 мм, ниж. ангарная палуба 60 – 28 мм, казематы 70 – 24 мм. Экипаж 875 чел. 8 – 155 мм/55, 6 – 75 мм зен., 4 ТА 550 мм.

Состав авиагруппы

1939: 20 истр. «Девуатин» D.373, 5 торп. «Левассер» PL.7.

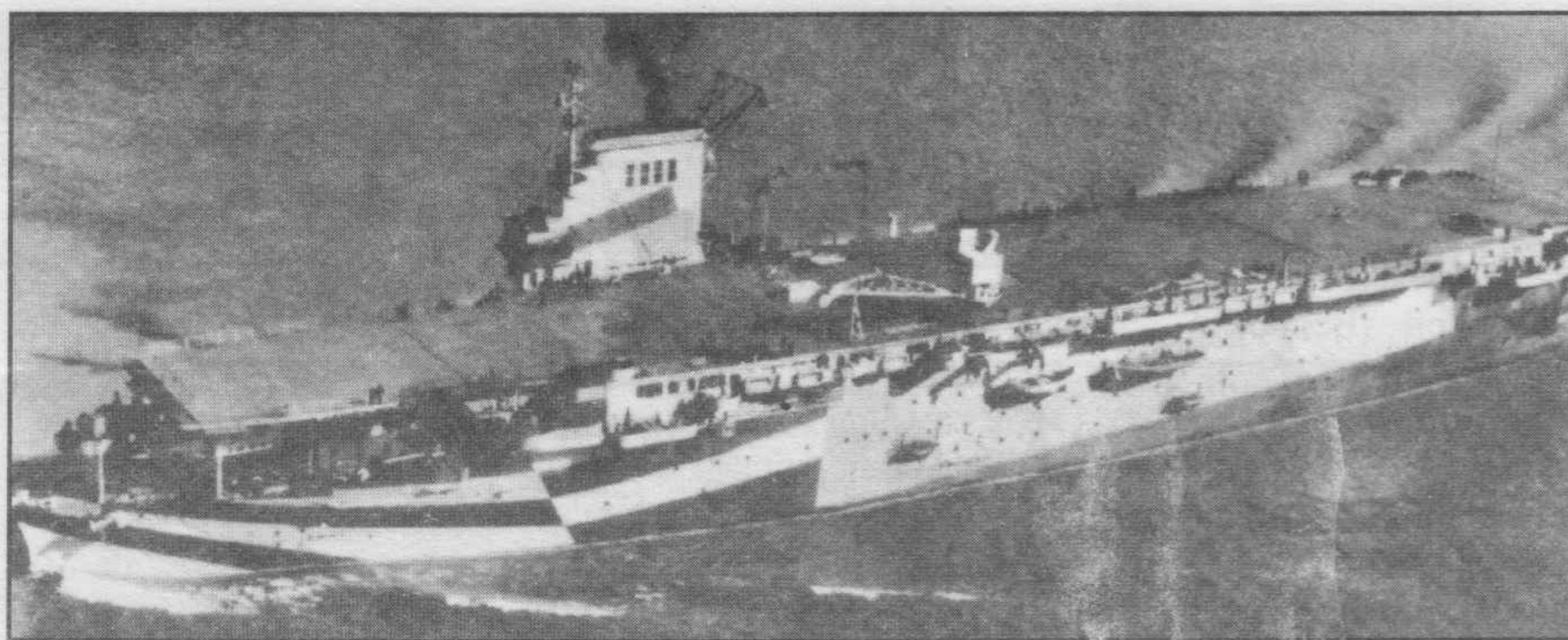
«Беарн» в конце Второй мировой войны.

ствольных 20-мм автоматов. Одновременно укоротили полетную палубу, установили радары, габаритную ширину авианосца увеличили до 35,2 м, а запас топлива — до 4500 т.

Служба

С момента вступления в строй и до 1935 г. — служба на Средиземном море с кратковременными выходами в Атлантический океан. Поддерживал десант у берегов Марокко (5.1929). Ремонт и модернизация в Тулоне (1935). 7.10.1936 прибыл в Брест и до начала Второй мировой войны находился в составе Атлантической эскадры.

В нач. 10.1939 включен в состав группы поиска герм. надводных рейдеров в Сев. Атлантике, однако из-за низкой скорости был лишь кратковременно привлечен к поиску ПЛ



в Бискайском зал. (10.1939). Переброска сух. самолетов из США во Францию (11.1939 — 6.1940). В момент капитуляции Франции находился на о. Мартиника. Оставался под контролем правительства Виши, однако в 5.1942 разоружен американцами. Присоединился к силам «Свободной Франции» (30.6.1943). Ре-

монт и переоборудование в Нов.Орлеане (осень 1943 — 3.1945). До кон. войны использовался для перевозки сух. самолетов во Францию. После войны перевозил самолеты в Индокитай (1945 — 1947), в нач. 1950-х переоборудован в плавбазу ПЛ в Тулоне. Продан на слом в Италию (31.3.1967).

Авианосцы типа «Жоффр» — 0 + 1 ед.

«Joffre»	CH3	26.11.1938/	—	/	—	не достроен
«Painleve»	CH3	—	—	—	—	постройка не начиналась

Созданию проекта авианосца «Жоффр» предшествовал 7-летний цикл работ конструкторов и военно-морских специалистов, исследовавших различные эскизные варианты авианесущих кораблей (среди которых можно отметить проект 1936 г., предусматривавший переоборудование ТКР «Дюкен» и «Турвиль» в «полуавианосцы»: на них вместо части 203-мм артиллерии планировали установить полетную палубу и разместить авиагруппу из 12 самолетов). В конце концов французы остановили свой выбор на быстроходном авианосце без бронированной полетной палубы и с четырьмя спаренными универсальными 130-мм артиллерийскими установками, расположенными впереди и позади «острова» — позже такую схему размещения универсальной артиллерии применили американцы в проекте своего знаменитого «Эссекса».

Главной особенностью архитектуры «Жоффра» было смещение полетной палубы влево от ДП корабля — таким образом компенсировался внушительный вес «острова». Ангар был двухъярусным (верхний размером 195 x 20,7 м, нижний — 79,2 x 15,2 м). На верхней палубе имелось два самолетоподъемника и 9 аэрофинишеров.

Система бронирования включала в себя пояс по ВЛ толщиной 100 мм, защищавший МО и КО. Основой ПТЗ служили продольные переборки толщиной 25 — 45 мм. Главная

палуба несла 37-мм броню; в районе погребов боезапаса она утолщалась до 70 мм.

Дальность плавания по проекту должна была составлять 7800 миль 20-узловым ходом или 3000 миль — 33-узловым.

Строительство «Жоффра» было прекращено в июне 1940 г. — одновременно с капитуляцией Франции. Позже корпус авианосца разобрали на металл. Второй корабль — «Пэнлеве» — так и не был заложен. На апрель 1940 г. намечалась закладка третьего однотипного корабля, но она также не состоялась.

ТТХ (проектные).

18000/20000 т, 236 (228 пп) x 34,5 (24,6 вл) x 6,6 м.

ПТ-4 Parsons, 8 ПК Indret, 125000 л.с. = 33 уз.

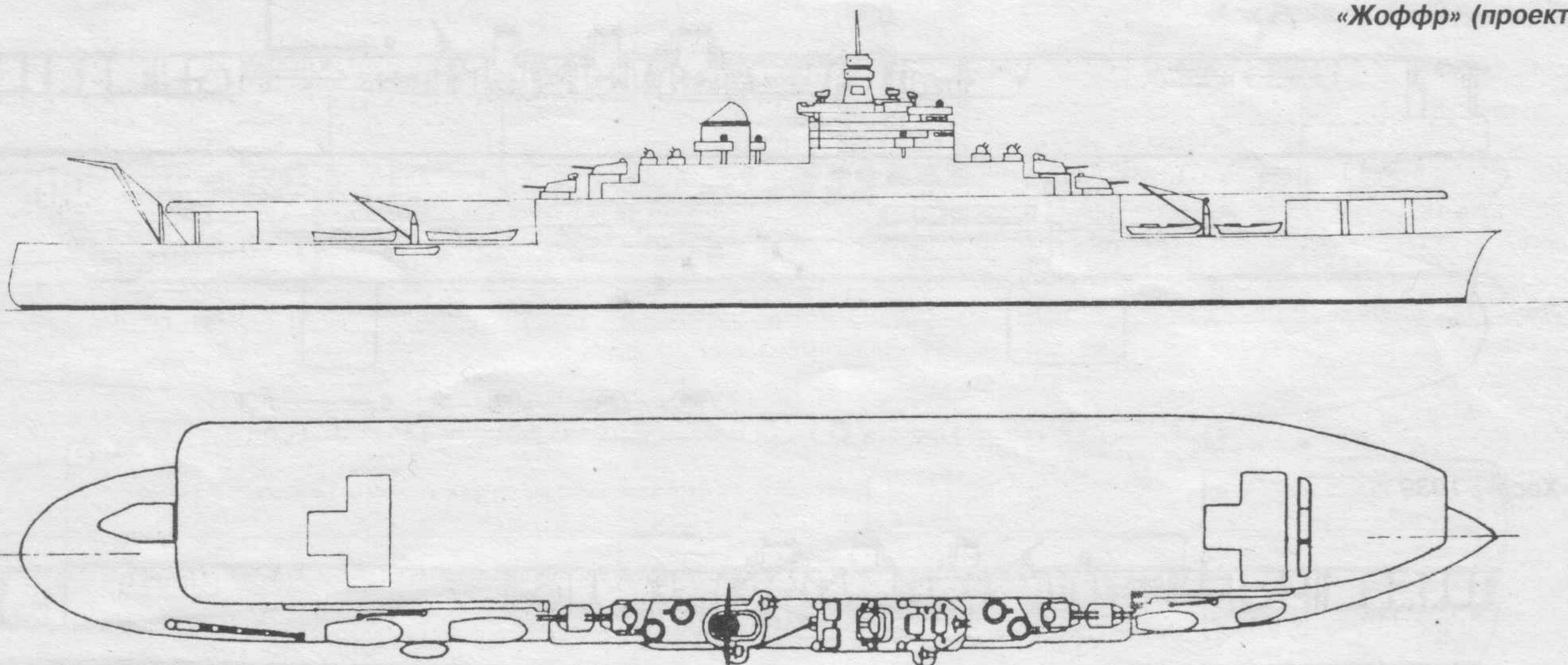
Броня: пояс 100 мм, палуба 70 — 37 мм. Экипаж 1251 чел.

8 — 130 мм/45 зен., 8 — 37 мм авт., 24 — 13,2 мм пул.

Состав авиагруппы

15 истр., 25 бомб. и торп.

«Жоффр» (проект)



Авианосец «Хосё» — 1 ед.

«Хосё» (Hosho)

Аса

16.12.1919/13.11.1921/7.12.1922

—

слом. 1947

Заложен как танкер по заказу командования ВМС, первоначально получил название «Хирю». В начале 1920 г. принято решение о достройке судна в качестве авианосца. В разработке проекта участвовали английские специалисты. Бывший танкер переименовали в «Хосё» и 13.10.1921 переклассифицировали в плавбазу авиации (кобубокан). После спуска на воду его отбуксировали на верфь ВМС в Йокосуке, где осуществлялась окончательная достройка. Планировавшаяся перестройка второго однотипного корабля не состоялась в связи с решениями Вашингтонской конференции 1922 г.

Первый японский авианосец имел сплошную полетную палубу размером 158,2 x 22,7 м и одноярусный подпалубный ангар длиной около 92 м. Подъем самолетов наверх осуществлялся двумя

лифтами: носовым (размером 9 x 9 м), предназначенным специально для истребителей, и кормовым (12,5 x 7 м). С целью сокращения пробега самолетов на палубе установили 6 поперечных тросовых аэрофинишеров. Катапульт не было. Для обеспечения посадочных операций в условиях плохой видимости, а также для того, чтобы помочь пилотам точно определить свою высоту и курс в дневное время, полетную палубу оснастили тремя линиями светильников красного, желтого и зеленого цвета. Эта система оказалась удачной и позже была принята для всех последующих японских авианосцев.

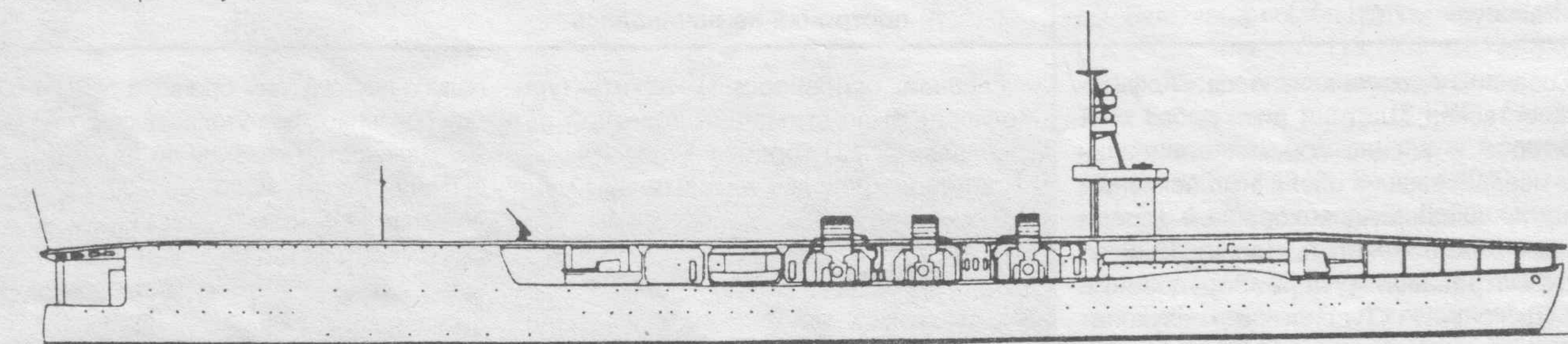
Интересной особенностью архитектуры «Хосё» являлись три дымовые трубы, установленные по правому борту и способные отклоняться на угол 90° (чтобы уменьшить

опасность, создаваемую дымом и завихрениями воздуха для садящихся самолетов).

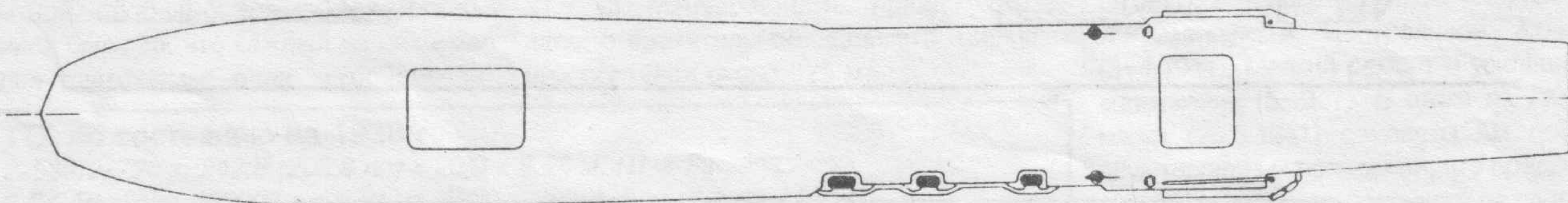
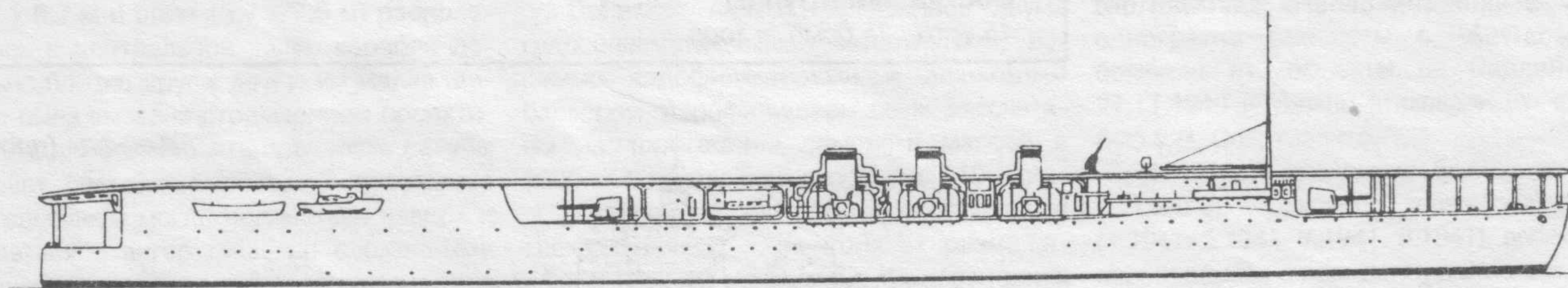
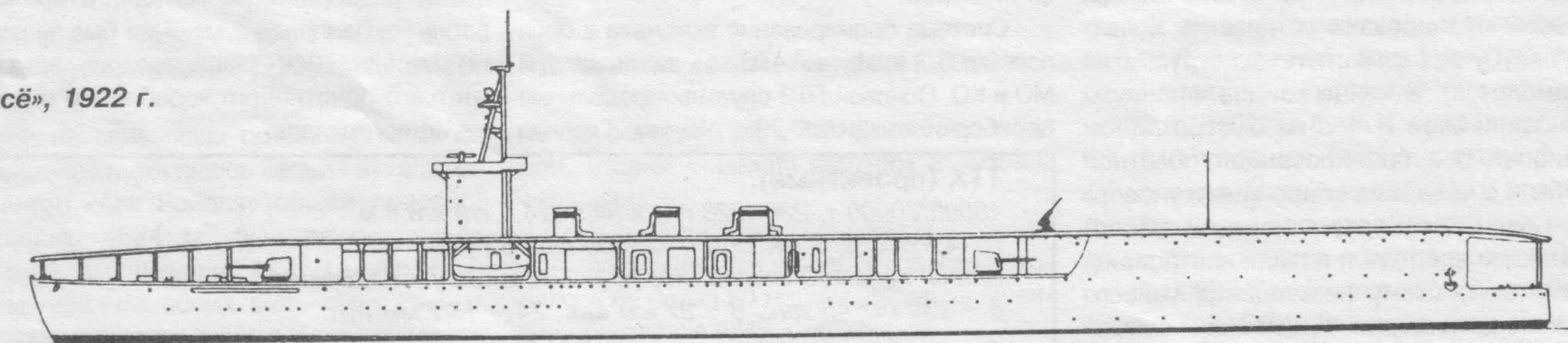
На испытаниях 14.12.1922 авианосец при водоизмещении 9510 т развил мощность 31117 л.с. и скорость в 26,66 уз.

В период испытаний «Хосё» имел «остров» по правому борту, но уже в 1923 г. его демонтировали, и корабль приобрел гладкопалубный силуэт, ставший характерным для целого поколения японских авианосцев. Одновременно ликвидировали уклон носовой части полетной палубы.

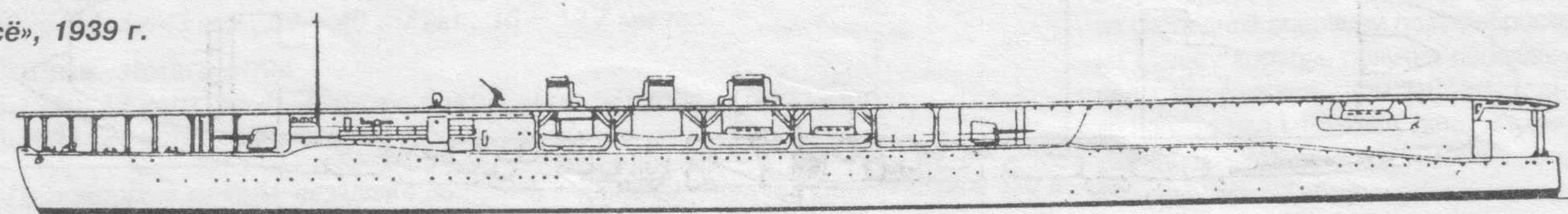
В ходе эксплуатации «Хосё» неоднократно перестраивался. Во время модернизации 1934 — 1936 гг. его дымовые трубы закрепили в вертикальном положении, несколько переделали полетную палубу и дополнительно установили 6 спаренных (по другим данным — 3 четырехствольных)

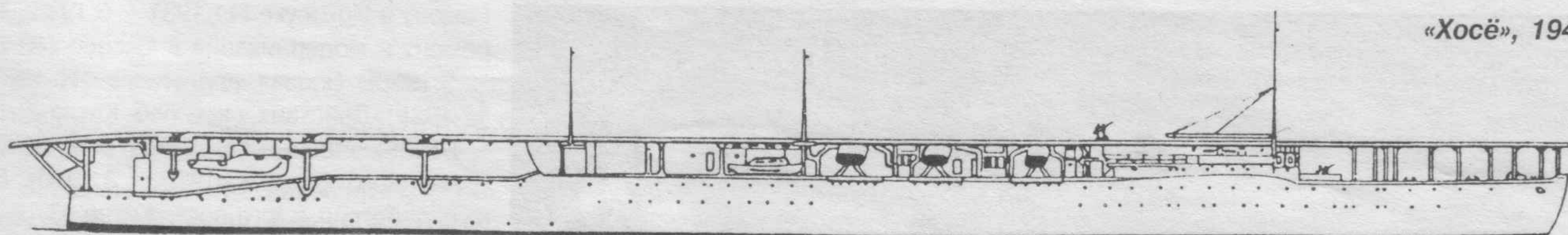


«Хосё», 1922 г.



«Хосё», 1939 г.





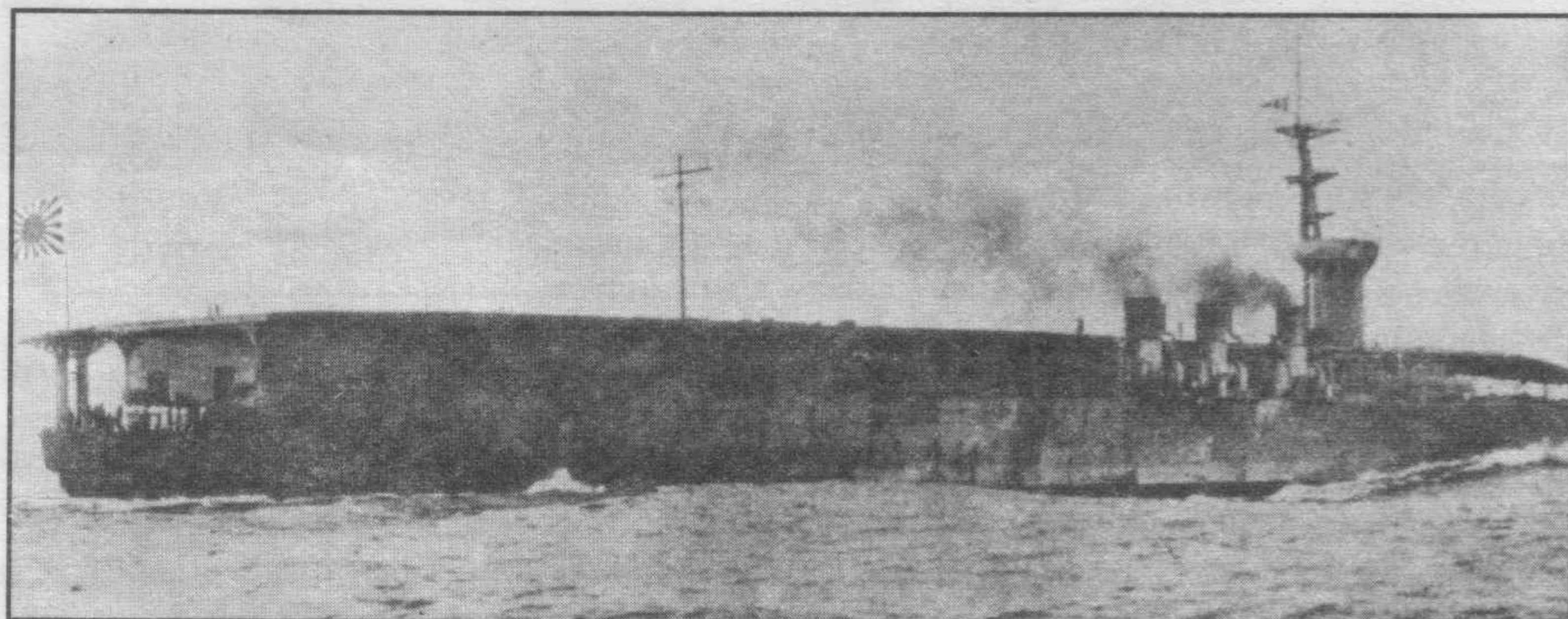
«Хосё» на испытаниях, 1922 г.

13,2-мм пулеметов. Полное водоизмещение корабля увеличилось до 10757 т. В 1941 г. зенитное вооружение усилили за счет монтажа четырех спаренных 25-мм автоматов. В следующем году, вскоре после боя у Мидуэя, сняли старые 140-мм орудия, а вместо них установили еще четыре спаренных 25-мм. Расчетная численность авиагруппы уменьшилась до 11 самолетов.

Последнюю модернизацию «Хосё» прошел в 1944 г. На нем увеличили длину полетной палубы (до 176,6 м) и размеры самолетоподъемников (носового — до 9 x 11 м, кормового — до 13,5 x 11 м). Дымоходы отвели вниз. Зенитное вооружение составляли 16 (8 x 2) 25-мм автоматов, но к концу войны их осталось всего 6.

Служба

После вступления в строй и окончания подготовки участвовал в маневрах флота. Ремонт и модернизация (1923–1924). Служба при главных силах флота. Участие в боевых действиях в период Шанхайского инцидента (1.2.1932 — 3.3.1932) — поддержка сух. войск, нанесение ударов по кит. аэродромам. Первый в мировой истории возд. бой с участием палуб. самолетов (1.2.1932). По возвращении в Японию — боевая подготовка. Ремонт и модернизация (1934 — 1936). Участие в боевых действиях во время войны с Китаем: в районах Шанхая (16.7.1937 — 1.9.1937; 3.10.1937 — 17.10.1937), Кантона (21.9.1937 — нач. 10.1937). Атаки кит. аэродромов, борьба за господство в воздухе, поддержка сух. войск. Вскоре после



ТТХ по состоянию на 1922 г.

7470/9630 т, 165 вл (155,6 пп) x 14,7 x 6,2 м. ПТ-2 Parsons, 8 ПК Катрон, 30000 л.с. = 25 уз. 2695 т нефти + 940 т угля. Экипаж 550 чел. 4 — 140 мм/50, 2 — 76 мм зен.

Состав авиагруппы

1923: 5 истр. 1MF (+ 2 в рез.), 6 торп. 1MT (+ 4 в рез.), 4 разв. 2MR.

1926–1934: 9 истр. A1N, 3 разв. C1M, 3 торп. B1M.

7.1937: 9 истр. A4N, 9 торп. B3Y.

12.1941: 11 истр. A5M4.

6.1942: 6–8 торп. B5N2.

возвращения в Японию выведен в резерв (1.12.1937) и поставлен на кап. ремонт (до 10.1940). В ходе ремонта 2 76-мм зен. орудия заменены 4 спаренными 25-мм автоматами. Переклассифицирован в АВ 2-го класса (9.1941).

В момент нападения на Пёрл-Харбор находился у о. Палау (12.1941– 1.1942), однако непосредственного участия в боевых действиях не принимал. В дальнейшем дислоцировался в Японском внутреннем море, обеспечивая ПВО и ПЛО главных сил

флота. Входил в их состав во время сражения у о. Мидуэй (4–6.6.1942). После этой операции переклассифицирован в учебный АВ. Ремонт и переоборудование (1944). Переклассифицирован в резервный корабль 3-го класса (4.1945), затем — 4-го класса (1.6.1945); снята часть зен. артиллерии. Поврежден амер. палуб. авиацией в Куре (28.7.1945), на момент капитуляции (15.8.1945) находился в доке. Использовался в качестве репатриационного ТР (1946). Сдан на слом 30.4.1947.

Авианосец «Акаги» — 1 ед.

«Акаги» (Akagi)

Куре

6.12.1920/22.4.1925/25.3.1927

—

погиб 5.6.1942

Заложен как линейный крейсер по судостроительной программе 8 — 8, но после Вашингтонской конференции строительство было приостановлено. В дальнейшем принято решение превратить гигантский корпус корабля в авианосец; работы возобновились 17.11.1923. На момент вступления в строй «Акаги» был крупнейшим авианосцем мира, и лишь построенные несколько позже американские «Лексингтон» и «Саратога» лишили его этого титула.

На проект переоборудования «Акаги» в авианосец оказал большое влияние английский «Фьюриес». Первоначально японский корабль имел схожую конструкцию: сплошная полетная палуба размером 190,2 x 30,5 м занимала примерно 3/4 длины корпуса, ангар был двухъярусным, и впереди каждого яруса располагались

ТТХ по состоянию на 1927 г.

26900*/34364 т, 260,7 (233 пп) x 31,8 x 8,07 м. ПТ-4 Gihon, 19 ПК Катрон, 131200 л.с. = 31 уз. 3900 т нефти + 2100 т угля. Броня: пояс 152 мм, палуба до 57 мм, ПТП 38 мм, башни 25 мм. Экипаж 1650 чел. 10 — 200 мм/50, 12 — 120 мм/45 зен., 22 пул.

ТТХ по состоянию на 1938 г.

36500/41300 т, 260,7 (234,7 пп) x 31,7 x 8,17 м. ПТ-4 Gihon, 19 ПК Катрон, 133000 л.с. = 31,25 уз. 5775 т нефти. Броня: без изменений. Экипаж 2000 чел. 6 — 200 мм/50, 12 — 120 мм/45 зен., 28 — 25 мм авт.

Состав авиагруппы

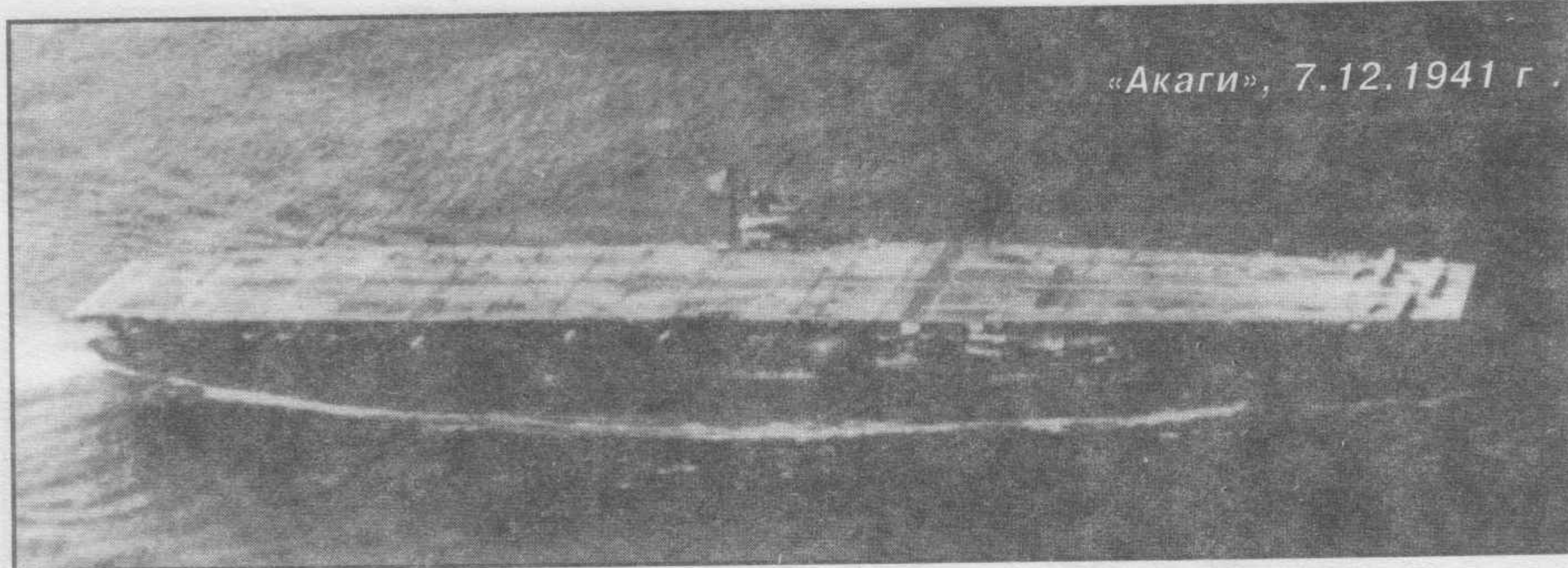
1927: 16 истр. A1N, 28 торп. B1M, 16 разв. C1M.

1938: 12 (+ 4 в рез.) истр. A5M, 19 (+ 5 в рез.) пик. бомб. D1A2, 38 (+ 16) торп. B4Y.

12.1941: 27 истр. A6M2, 27 торп. B5N2, 18 пик. бомб. D3A1.

6.1942: 21 истр. A6M2, 21 торп. B5N2, 21 пик. бомб. D3A1.

* Официально декларированное и явно заниженное значение. Фактически стандартное водоизмещение составляло около 30000 т.



площадки для старта самолетов непосредственно из ангара. Нижняя площадка длиной 55 м предназначалась для взлета бомбардировщиков и торпедоносцев, над ней располагалась вторая, длиной всего 15 м, приспособленная для старта более легких самолетов — истребителей и разведчиков. Верхняя палуба имела уклон в корму в $1,5^\circ$ и служила преимущественно для посадки самолетов.

Подъем самолетов на верхнюю палубу осуществлялся двумя лифтами (размер носового 11,8 x 13 м, кормового — 12,8 x 8,4 м). Первоначально корабль оснастили английской системой торможения самолетов, состоявшей из 60 натянутых вдоль ДП стальных тросов диаметром 12 мм. Аэрофинишеры с поперечными тросами установили позже, в 1931 г.

В «наследство» от линейного крейсера «Акаги» досталось относительно мощное вертикальное бронирование. Броневой пояс толщиной 152 мм (в ряде справочников приводится ошибочное значение 254 мм) имел наклон 14° и простирался примерно на 2/3 длины корпуса. Сверху к поясу примыкала броневая палуба толщиной от 32 до 57 мм. Палубы, расположенные выше, бронированы не были.

Вооружение «Акаги» первоначально состояло из 10 200-мм орудий (4 в башнях и 6 в казематах) и 12 120-мм зениток. В ходе

модернизации 1935 — 1938 гг. башни демонтировали, но казематные артиллерийские установки сохранились.

Характерной особенностью внешнего вида авианосца была «двухъярусная» дымовая труба, у которой большой дымоход загибался вниз, а малый — вверх. Во время взлетно-посадочных операций действовала лишь большая (нижняя) труба.

С 24.10.1935 по 31.8.1938 «Акаги» прошел капитальную модернизацию, полностью изменив внешний вид и характеристики корабля. Полетная палуба была удлинена почти на всю длину корпуса, носовые стартовые площадки на ангарных палубах ликвидированы, установлены були. Самолетоподъемников стало три: носовой (размером 11,8 x 16 м), средний (11 x 13 м) и кормовой (12,8 x 8,4 м). Число принимаемых на борт самолетов увеличилось с 60 до 91 (66 боеготовых и 25 резервных в частично разобранном виде). Паровые котлы полностью перевели на нефтяное отопление. Появилась небольшая надстройка-«остров»: на «Акаги» она находилась по левому борту, а не по правому, как это было принято на абсолютном большинстве остальных авианосцев. Вместо «двухъярусной» трубы установили новую большего размера, направленную назад и вниз.

Служба

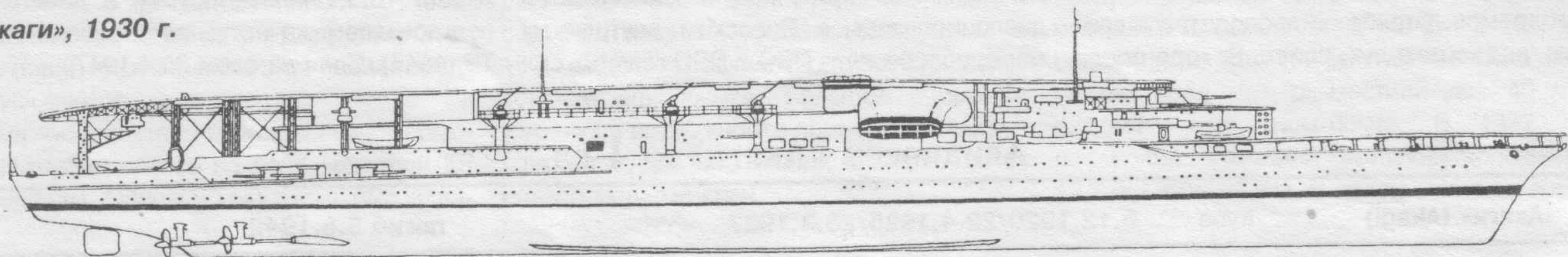
Боевая подготовка (3.1927 — 8.1927). Служба в составе Объединенного флота.

Ремонт в Йокосуке (11.1931 — 5.1933). Кап. ремонт и модернизация в Сасебо (10.1935 — 9.1938). Боевая подготовка (10.1938 — 12.1938). Действия у юж. поб. Китая (2.1939 — 4.1939). Учебные плавания в составе Объединенного флота (5.1939 — 3.1940). Боевые действия в юго-вост. Китае (3.1940 — 4.1940). Ремонт (10.1940 — 3.1941). Флагманский АВ 1-го ВФ (с 1.4.1941).

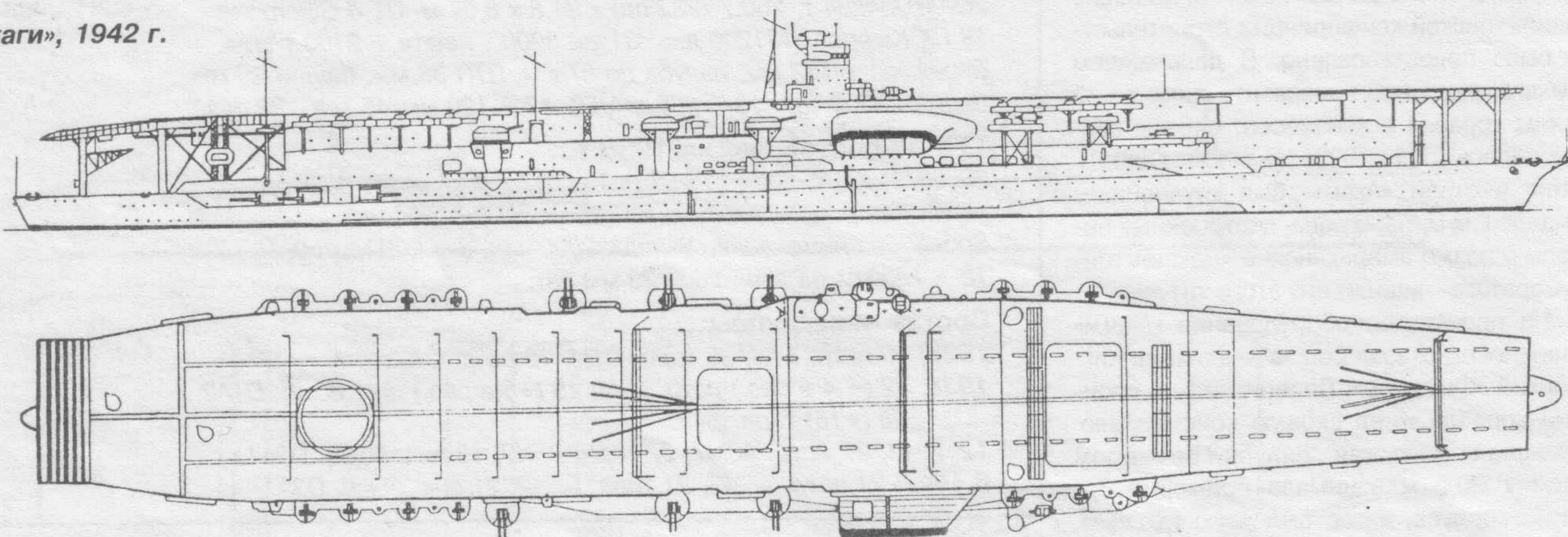
26.11.1941 «Акаги» во главе 1-го ВФ покинул зал. Хитокану (Курильские о-ва). Утром 7.12.1941 его самолеты приняли участие в ударе по Пёрл-Харбору. 26.12.1941 вернулся в Японское внутр. море, но уже 8.1.1942 вышел для действий в юго-вост. части Тихого океана. Принимал участие в прикрытии десантов на арх. Бисмарка, ударах по Рабаулу (20–23.1.1942). Поиск амер. АВ в р-не Маршалловых о-в (нач. 2.1942), переход к Молуккским о-вам. Участвовал в возд. ударе по Дарвину (Австралия, 19.2.1942), блокаде юго-вост. подходов к о. Ява, ударах по Чиллачу (5.3.1942). Находился в Кендари (о. Целебес, 10–26.3.1942). Рейд в Индийский океан (кон. 3.1942 — нач. 4.1942), удары по Коломбо (5.4.1942), Тринкомали (9.4.1942).

Пополнение и подготовка авиагруппы в Японии (кон. 4.1942 — 27.5.1942). Принял участие в сражении у о. Мидуэй (4–6.6.1942). В первый день битвы самолеты с АВ нанесли удар по аэродрому острова, однако в ходе ответной атаки амер. палуб. авиации «Акаги» был поражен двумя (454-кг и 227-кг) бомбами. 454-кг попала в центральный лифт и взорвалась на ангарной палубе, другая, взорвалась на полет. палубе в кормовой части по лев. борту. Обширный пожар, охвативший находившиеся на палубе самолеты, взять под контроль не удалось. Спустя 9 часов корабль был оставлен экипажем, и утром 5.6.1942 ЭМ «Араси» и «Новакэ» потопили выгоревший остров торпедами. Потери экипажа убитыми и пропавшими без вести составили 263 чел.

«Акаги», 1930 г.



«Акаги», 1942 г.



Авианосец «Кага» — 1 ед.

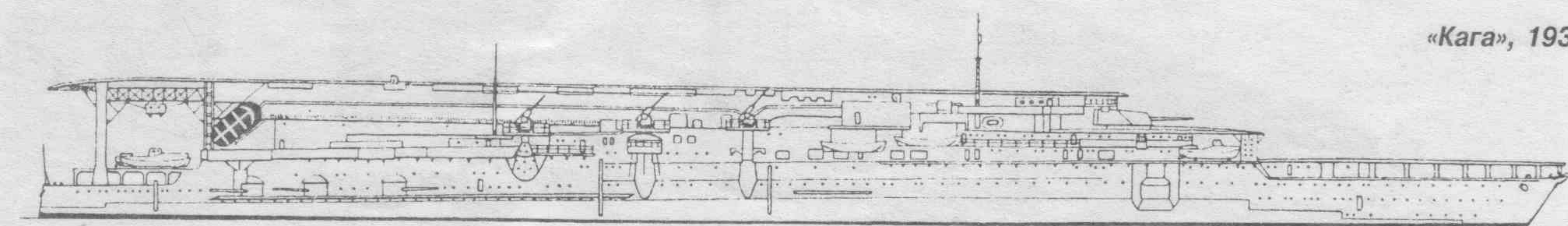
«Кага» (Kaga)

Кав/Йоко

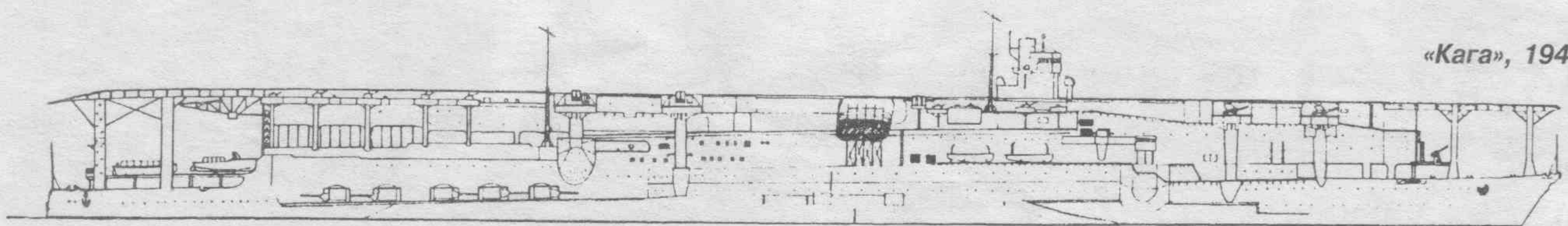
19.7.1920/17.11.1921/31.3.1928

—

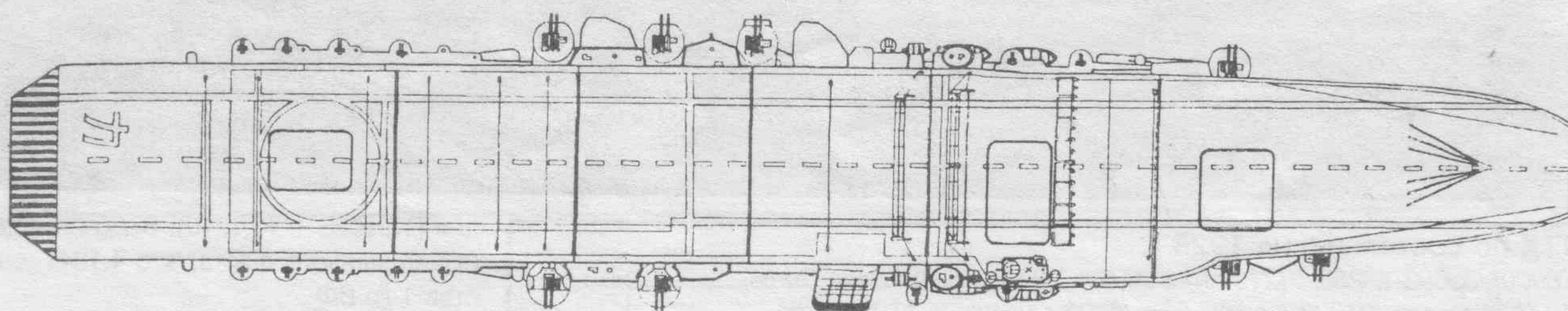
погиб 4.6.1942.



«Кага», 1930 г.



«Кага», 1942 г.



Заложен как линкор по программе 8 — 8. После Вашингтонской конференции строительство прекращено. Корабль собирались сдать на слом, однако сильнейшее землетрясение повредило корпус предполагавшегося к достройке в качестве авианосца линейного крейсера «Амаги», и тогда вместо него в авианосец решили превратить «Кагу». Несостоявшийся линкор отбуксировали на верфь в Йокосуку, и в конце 1923 г. на нем начались работы.

В целом проект авианосца повторял «Акаги». Внешне он отличался конструкцией дымовых труб: на «Каге» дымоходы располагались с обоих бортов и шли вдоль ангара в корму. Корпус линкора был на 13 м короче, чем у линейного крейсера, из-за чего пришлось изменить компоновку двухъярусного ангара.

Схема размещения стартовых площадок, самолетоподъемников, вооружение и бронирование на «Каге» и «Акаги» были практически идентичны (правда, некоторые источники приписывают «Каге» толщину броневых пояса 280 мм, но это представляется нереальным), но мощность механизмов и скорость хода у «Каги» на момент вступления в строй были значительно меньше, чем у его собрата.

С 8.1934 по 11.1935 авианосец прошел капитальное переоборудование — в дальнейшем по этому же проекту модернизировали и «Акаги». И внешне, и по характеристикам оба корабля стали еще более похожими. Основные отличия заключались

в том, что «остров» «Каги» располагался по правому борту и находился ближе к носу, дымовая труба имела меньшие размеры, а средний самолетоподъемник был сдвинут вперед. Кроме того, верхняя палуба имела уклон не в корму, как на «Акаги», а в нос. Корпус в кормовой части был удлинен на 9,2 м. Число 200-мм орудий на «Каге» сохранилось: из демонтированных башен пушки перенесли в дополнительные кормовые казематы.

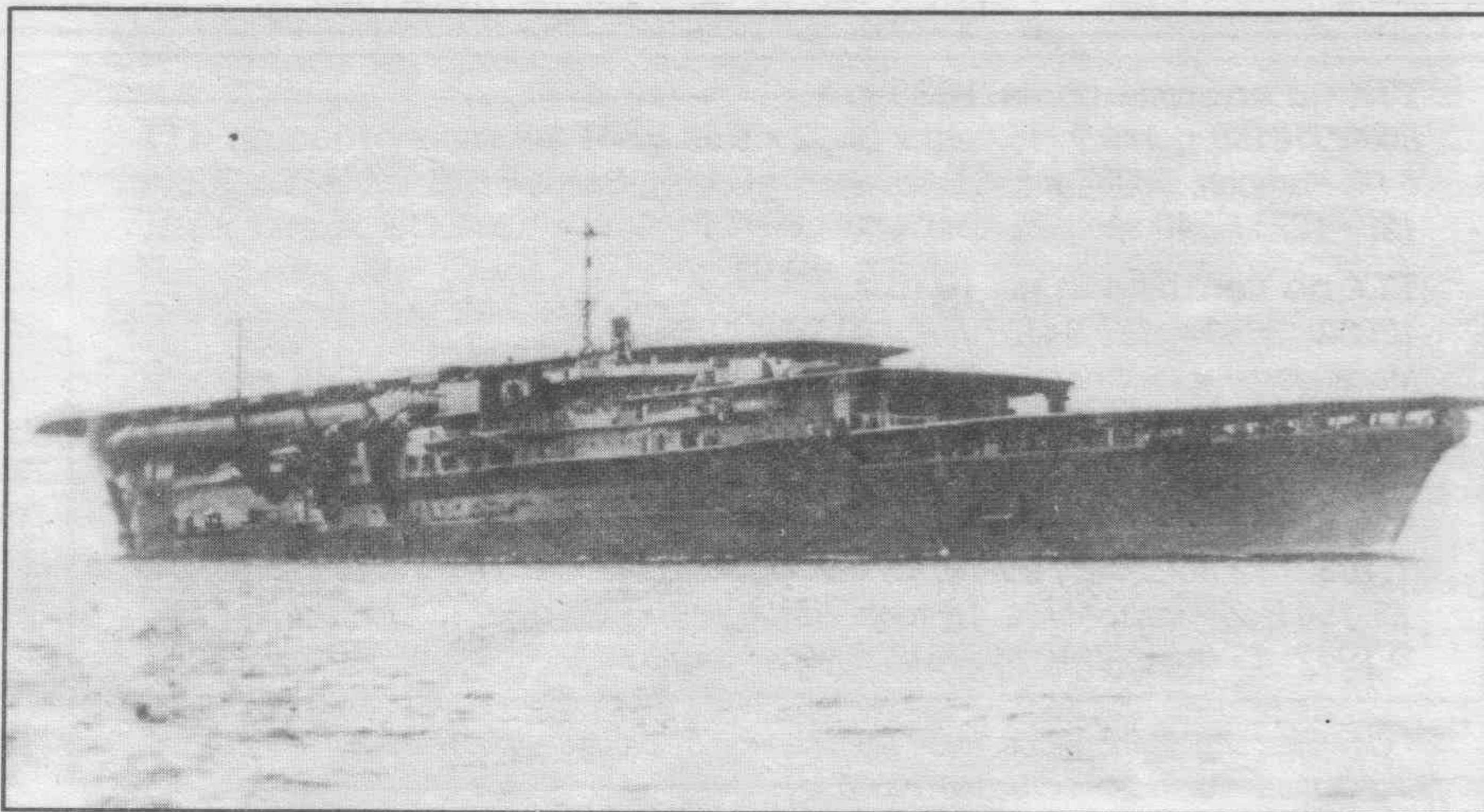
Для посадки самолетов использовались 9 аэрофинишеров и два аварийных барьера. Катапульт не было. Число самолетов, включая резервные, достигло 90. Правда, в 1941 г. из-за увеличения веса и габаритов летательных аппаратов авиагруппу уменьшили до 81 машины, а во время боя у Мидуэя с борта «Каги» могли действовать не более 66.

Зенитное вооружение в 1938 г. усилили за счет установки 22 25-мм автоматов. В 1941 г. их число довели до 30.

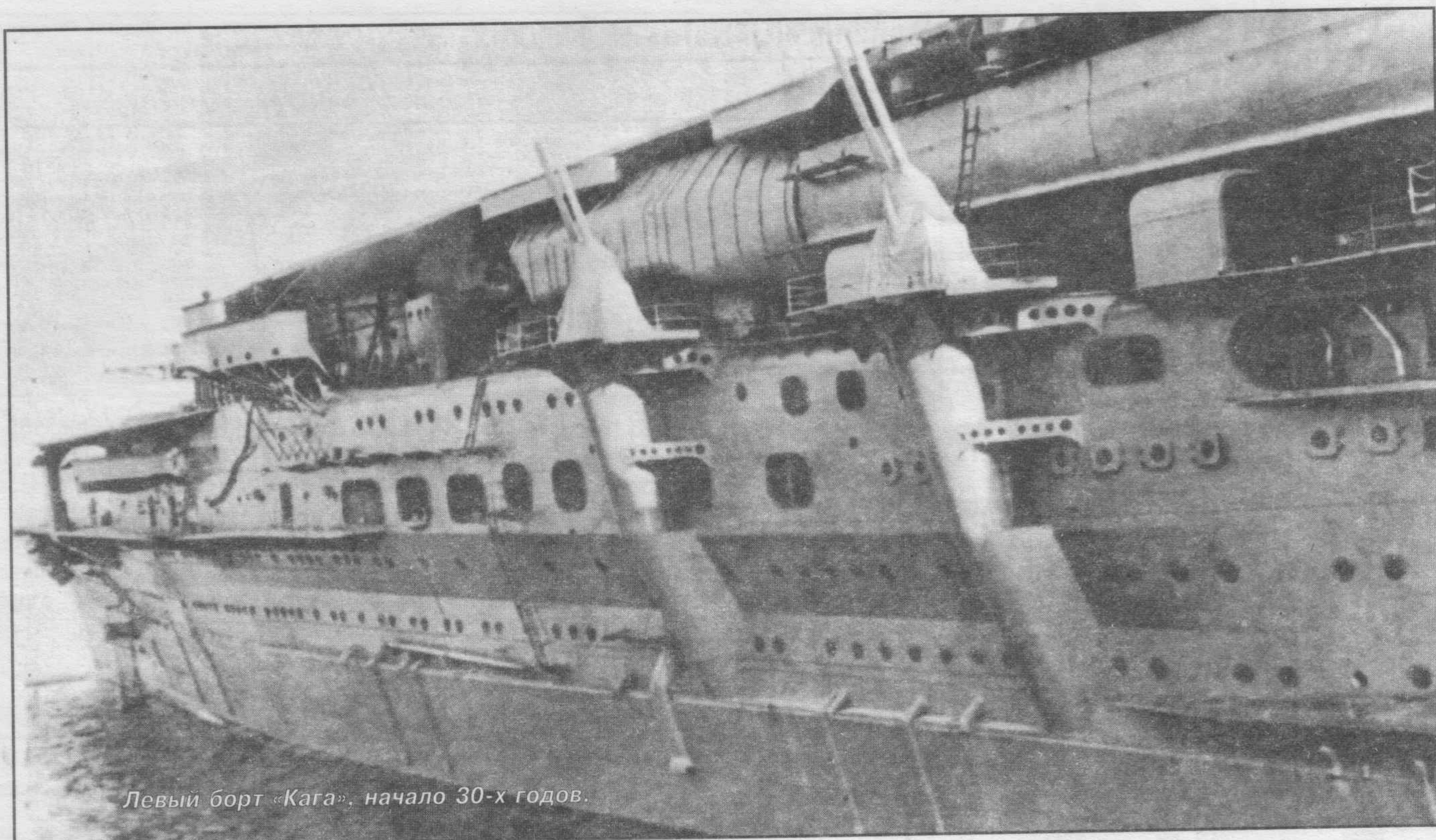
Служба

Подготовка экипажа и авиагруппы (4.1928 — 11.1929). Действия в составе Объединенного флота (11.1929 — кон. 1930). Ремонт (кон. 1930 — 12.1931). Боевые действия в р-не Шанхая во время инцидента с Китаем (2.1932 — нач. 3.1932). С 8.1933 в резерве. Кап. ремонт и модернизация в Сасебо (8.1934—11.1935): удлинена полет. палуба, заменены котлы, усилено зенит. вооружение, установлены буи.

Действия в составе Объединенного флота (нач. 1936 — 8.1937). Участие в войне с Китаем: бои в р-не Шанхая (8.1937 — 9.1937; 11.1937), в Юж. Китае (10.1937; 12.1937 — 12.1938). Ремонт и модерниза-



«Кага», 12.1929 г.



Левый борт «Кага», начало 30-х годов.

ТТХ по состоянию на 1928 г.

26900*/33693 т, 238,5 (218 пп) х 29,6 х 7,93 м. ПТ-4 Brown-Curtis, 12 ПК Камрон, 91000 л.с.=27,5 уз. 3600 т нефти + 1700 т угля. Броня: пояс 152 мм, палуба 57 – 32 мм, ПТП 76 мм, башни 25 мм. Экипаж 1340 чел. 10 – 200 мм/50, 12 – 120 мм/45 зен., 22 пул.

ТТХ по состоянию на 1941 г.

38200/43650 т, 247,7 (240,3 вл) х 32,5 х 9,48 м. ПТ-4 Камрон, 8 ПК Камрон, 127400 л.с.=28,34 уз. 5300 т нефти. Броня: без изменений. Экипаж 2016 чел. 10 – 200 мм/50, 16 – 127 мм/40 зен., 30 – 25 мм авт.

Состав авиагруппы

1929 – 1933: 12 (+ 3 в резерве) истр. A1N, 6 (+2) разв. C1M, 18 (+6) торп. B1M.

11.1935: 16 истр. A2N, 16 пик. бомб. D1A1, 28 торп. B2M.

7.1937: 16 истр. A2N, 14 пик. бомб. D1A1, 22 торп. B2M и B4Y.

12.1941: 27 истр. A6M2, 26 пик. бомб. D3A1, 26 торп. B5N2.

6.1942: 21 истр. A6M2, 27 пик. бомб. D3A1, 18 торп. B5N2.

* Официально декларированное заниженное значение. Фактически стандартное водоизмещение составляло около 30000 т.

ция (12.1938 – 10.1940). Включен в состав Объединенного флота, а с 4.1941 – в состав 1-го ВФ.

С началом войны действовал в составе 1-го ВФ: принимал участие в атаке на Пёрл-Харбор, оккупации арх. Бисмарка (кон. 1.1942), действиях в р-не о. Ява (2.1942 – нач. 3.1942). Прибыл в Сасебо для ремонта ЭУ (22.3.1942). Вновь вошел в состав 1-го ВФ (5.1942), участвовал в сражении у о. Мидуэй (4–6.6.1942). В ходе первого дня битвы поврежден амер. палуб. авиацией. АВ был поражен 4 прямыми попаданиями и 5 близкими разрывами 454-кг бомб. Огромные разрушения и пожары на полетной и ангарной палубах заставили экипаж вскоре оставить корабль. Спустя 9 часов после атаки АВ затонул в рез. взрыва танков с ав. бензином. Потери экипажа составили около 800 чел.

Авианосец «Рюдзё» – 1 ед.

«Рюдзё» (Ryujo)

Йоко

26.11.1929/2.4.1931/9.5.1933

–

погиб 24.8.1942

ТТХ по состоянию на 1933 г.

8000*/10150 т, 179,9 (167 пп) х 20,32 х 5,56 м. ПТ-2 Камрон, 6 ПК Камрон, 65000 л.с.=29 уз. 2490 т нефти. Экипаж 600 чел. 12 – 127 мм/40 зен., 24 пул.

ТТХ по состоянию на 1936 г.

10600/13650 т, 179,9 (167 пп) х 20,78 х 7,08 м. Механизмы и скорость – без изменений. Экипаж 924 чел. 8 – 127 мм/40 зен., 4 – 25 мм авт., 24 – 13,2 мм пул.

Состав авиагруппы

12.1933: 3 (+ 2 в резерве) истр. A1N, 9 (+3) торп. B1M.

7.1937: 12 истр. A2N и A4N, 15 пик. бомб. D1A2.

12.1941: 22 истр. A5M4, 16 торп. B5N2.

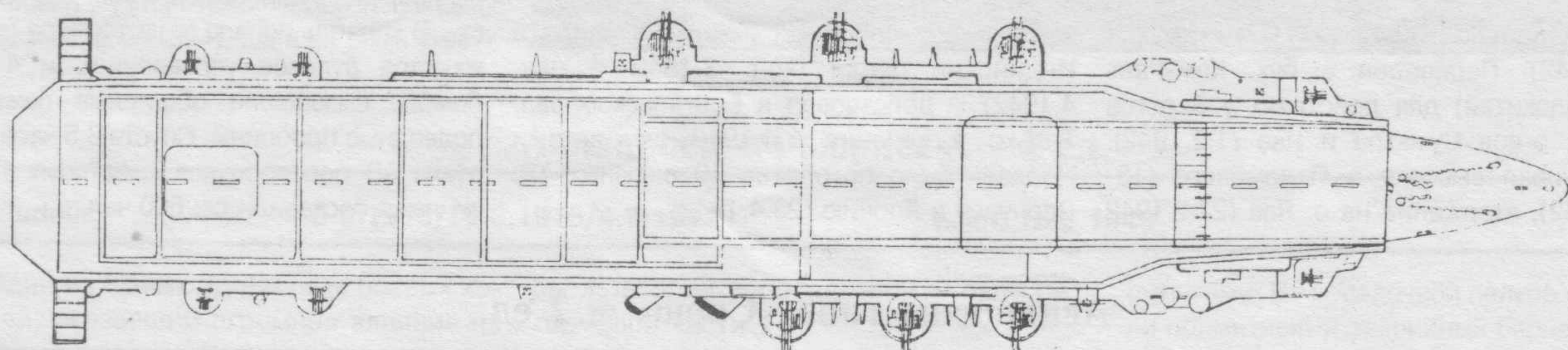
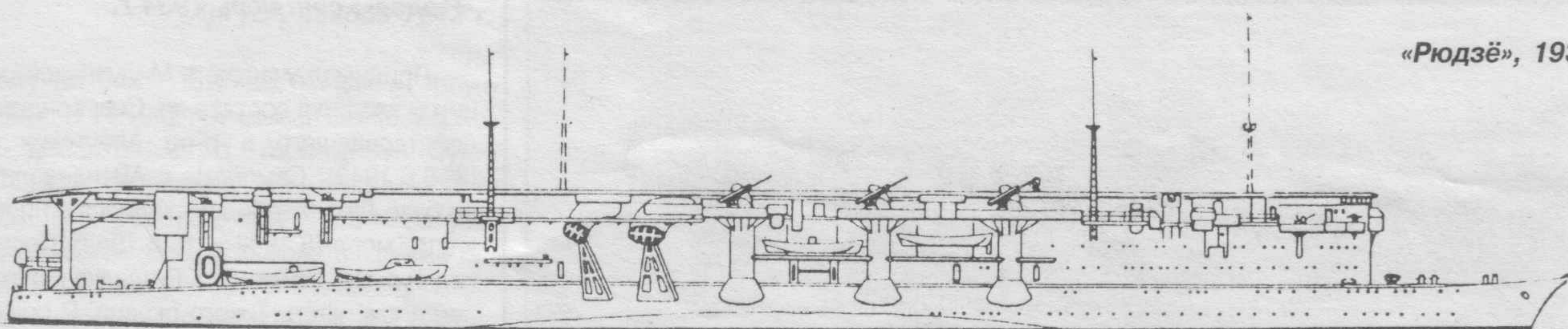
8.1942: 15 (или 22) истр. A6M2, 6 торп. B5N2.

* Официально декларированное заниженное значение. Фактически стандартное водоизмещение составляло около 10000 т.

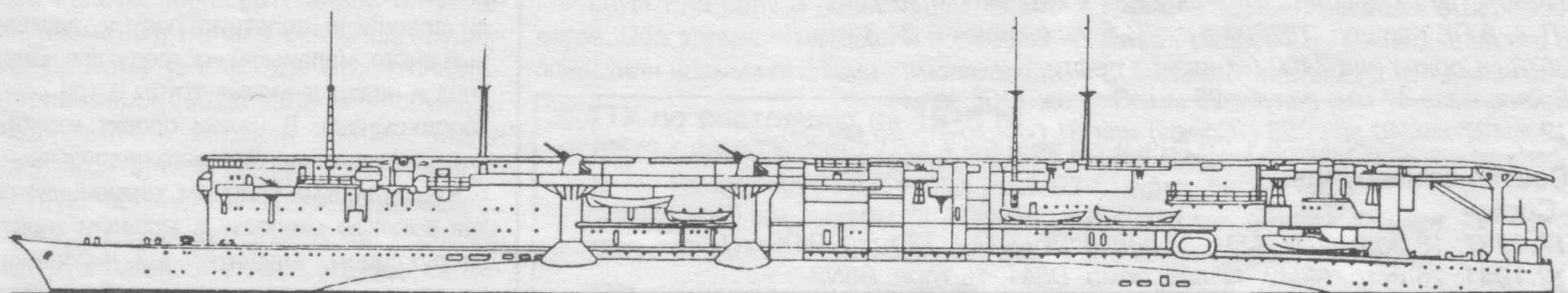
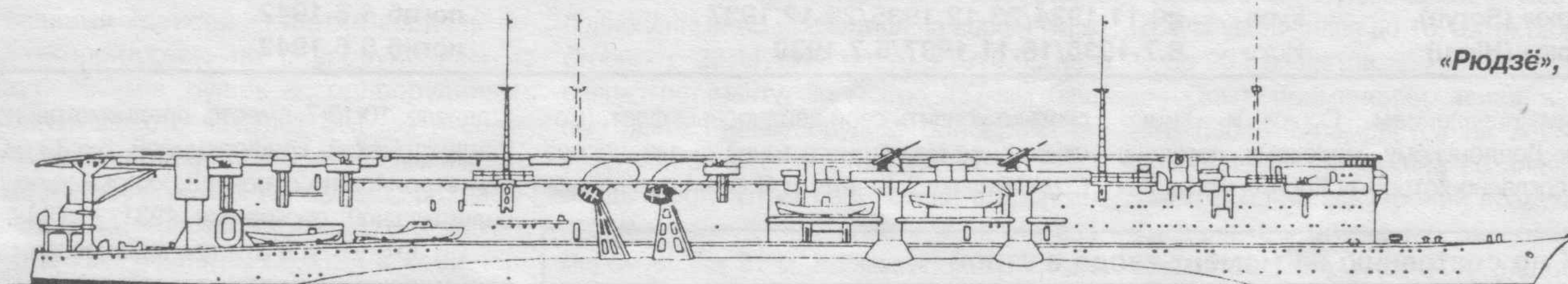
Построен по программе 1927 г. Малые размеры корабля определялись лимитом тоннажа, отведенным на авианосцы Вашингтонским соглашением. Хотя реальное водоизмещение «Рюдзё» заметно превышало официально декларируемое (8000 т), его боевые возможности оставались весьма ограниченными.

По первоначальному проекту ангар авианосца должен был быть одноярусным, но в ходе постройки его переоборудовали в двухъярусный. Это позволило увеличить численность авиагруппы, но одновременно привело к сильной перегрузке и снижению остойчивости. Уже через год после ввода в строй «Рюдзё» пришлось отправлять на верфь для модернизации. В ходе работ в

«Рюдзё», 1933 г.



«Рюдзё», 1939 г.



1934 – 1936 гг. авианосец оснастили булями, а в трюм уложили 1200 т балласта. С целью снижения «верхнего» веса демонтировали две спаренные 127-мм артиллерийские установки, но одновременно добавили четыре 25-мм автомата.

Полетная палуба не претерпела изменений. В кормовой части ее оснастили шестью аэрофинишерами. Катапульт не было. Подача самолетов из ангара осуществлялась двумя самолетоподъемниками, из которых носовой имел размеры 11,1 x 15,7 м; кормовой был значительно меньше. Небольшая площадь полетной палубы (156,5 x 23 м) не позволяла держать на ней во время взлетно-посадочных операций более шести самолетов, из-за чего действия авиагруппы «Рюдзё» были малоэффективны.

Ограниченное водоизмещение не дало возможности применить на корабле полноценное бронирование. В результате легкую противоосколочную броневую защиту получили лишь погреба боезапаса и МО.

Зенитное вооружение авианосца постоянно усиливалось и в 1942 г. включало в себя 8 127-мм орудий, 22 25-мм автомата и 12 спаренных 13,2-мм пулеметов.

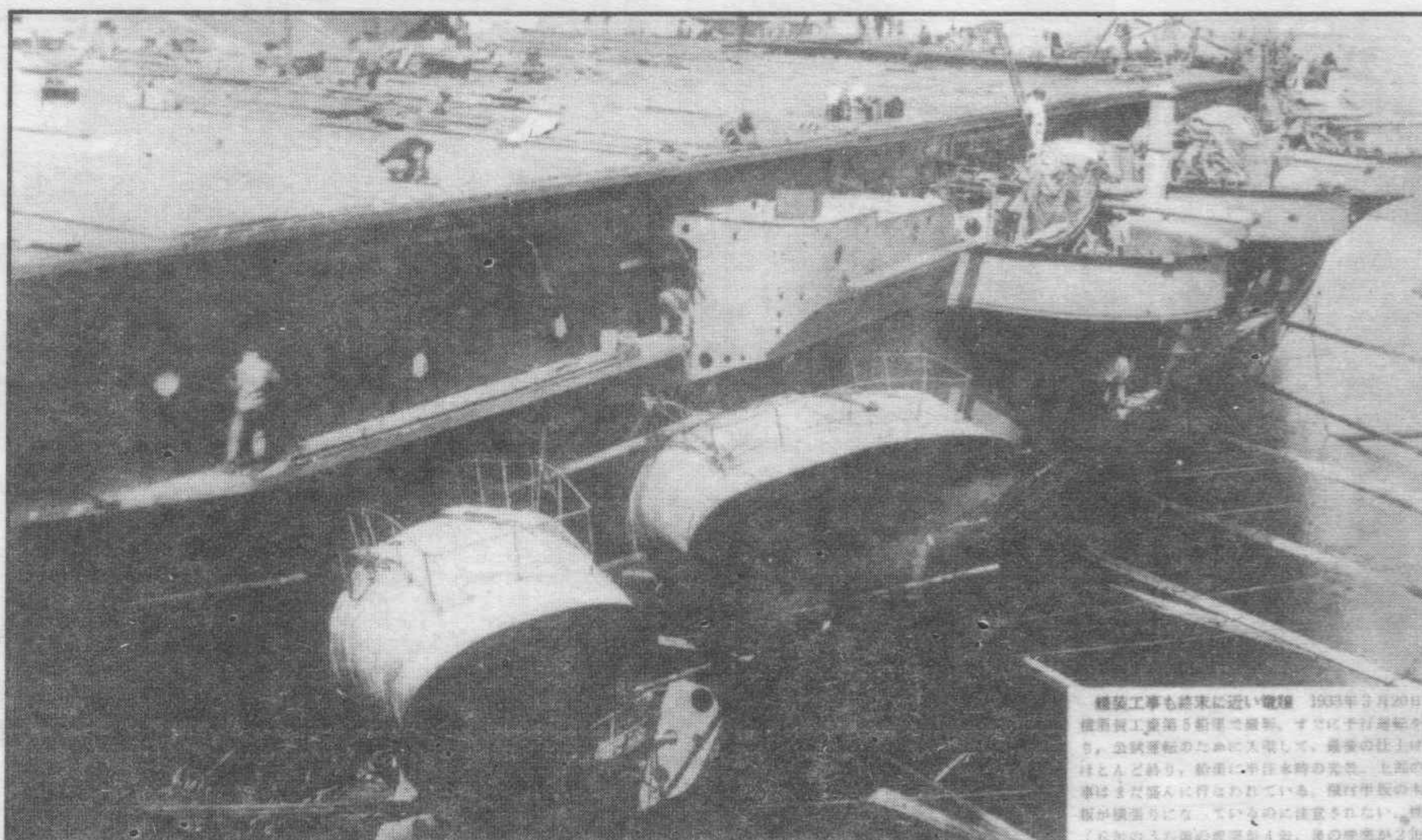
«Рюдзё» в период достройки, март 1933 г.

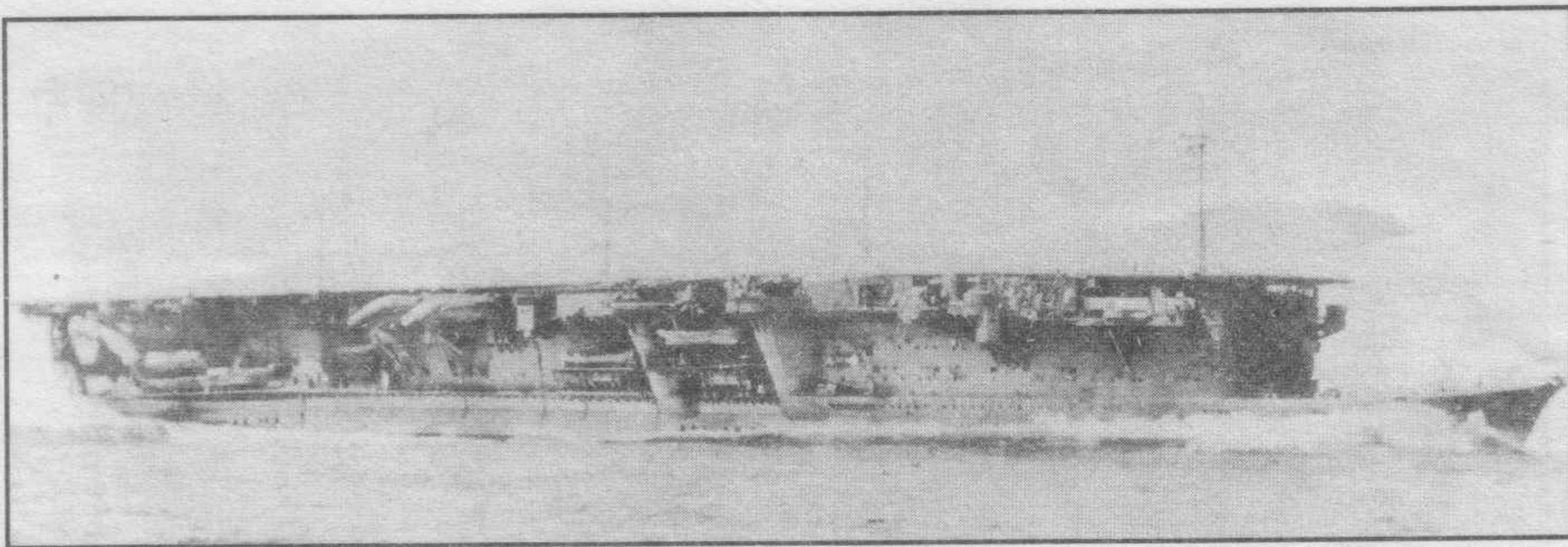
Служба

После завершения цикла подготовки вошел в состав Объединенного флота (кон. 1933). Ремонт и модернизация (кон. 1934 – 1936). Вновь включен в состав флота, выделялся для действий в Китае: в р-не Шанхая (сер. 8.1937 – нач. 9.1937; 10.1937 – 11.1937), Кантона (9.1937). Возвращен в Японию, использовался для подготовки пилотов (12.1937 – нач.

1938). Боевые действия в р-не Гуаньдуна (Юж. Китай, 3.1938 и 10.1938). Ремонт и модернизация (11.1939 – 11.1940): надстроен полубак.

После окончания подготовки с 6.1941 входил в состав 4-го флота (Микронезия). С началом войны на Тихом океане действовал у вост. поб. Филиппин. Участвовал в ударе по Давао (8.12.1941), обеспечении десанта в Легаспи (12.12.1941), на





«Рюдзё», сентябрь 1934 г.

Принимал участие в Мидуэйской операции – входил в составе яп. Сев. соединения, действовавшего в р-не Алеутских о-вов (3–6.6.1942). Самолеты с АВ нанесли удар по базе Датч-Харбор. Находился в Японском внутр. море (6.1942 – 16.8.1942). После высадки амер. войск на о. Гуадалканал отправлен в юж. часть Тихого океана. В сражении у Вост. Соломоновых о-вов (24.8.1942) тяжело поврежден авиацией амер. АВ «Саратога». В корабль попала одна торпеда (вывела из строя рулевое управление), и 4 454-кг бомбы, вызвавшие обширные пожары и подводные пробоины. Спустя 3,5 часа после атаки АВ перевернулся и затонул. Потери экипажа составили ок. 600 чел.

о. Минданао (19–20.12.1941), о. Таракан (11.1.1942). Переведен в бух. Кам-Рань (Фр. Индокитай) для действий у берегов Малайи, о-вов Суматра и Ява (1.2.1942). Обеспечивал высадку в Палембанге (15–16.2.1942), вторжение на о. Ява (27.2.1942 – 1.3.1942). Принимал участие в рейде в Индийский океан (кон. 3.1942 – нач. 4.1942) – действовал в Бенгальском зал. Только в течение 6.4.1942 самолетами «Рюдзё» было потоплено 10 союзных ТР. Вернулся в Японию (23.4.1942).

Авианосцы типа «Сорю» – 2 ед.

«Сорю» (Soryu)	Куре	20.11.1934/23.12.1935/29.12.1937	–	погиб 4.6.1942
«Хирю» (Hiryu)	Йоко	8.7.1936/16.11.1937/5.7.1939	–	погиб 5.6.1942

Своим появлением «Сорю» и «Хирю» обязаны Лондонскому морскому договору 1930 г., согласно которому Япония могла не-

сколько усилить свой авианосный флот. (Соотношение суммарного тоннажа авианосцев США, Великобритании и Японии теперь со-

ставляло 10:10:7 вместо предусмотренного Вашингтонской конференцией 5:5:3.) «Сорю» строился по основной, «Хирю» – по дополнительной программе 1931 – 1932 гг.

По архитектуре эти два авианосца стали прототипами почти всех последующих серий японских кораблей данного класса. Они имели сплошную полетную палубу, двухъярусный ангар, маленький «остров», две загнутые вниз и назад дымовые трубы и три самолетоподъемника. В целом проект корабля (в рамках отведенного на него водоизмещения) оказался весьма удачным, гармонично сочетая высокую скорость с мощным зенитным вооружением, внушительной численностью авиагруппы и вполне приличной защитой.

Полетная палуба головного «Сорю» имела размеры 216,9 x 26 м. Она оборудовалась 9 аэрофинишерами, способными задерживать самолеты весом до 6000 кг с по-

ТТХ по состоянию на момент ввода в строй

15900/19800 т, 227,5 (210 пп) x 21,3 x 7,62 м («Сорю»);
17300/21900 т, 227,4 (210 пп) x 22,32 x 7,84 м («Хирю»);
ПТ-4, 8 ПК Камрон, 152000 л.с. = 34,5 уз. («Хирю» – 34,3 уз.);
3670 («Сорю») или 4400 («Хирю») т нефти.
Броня: пояс 47 мм, палуба 25 мм. Экипаж 1100 чел.
12 – 127 мм/40 зен., 28 («Сорю») или 31 («Хирю») – 25 мм авт.

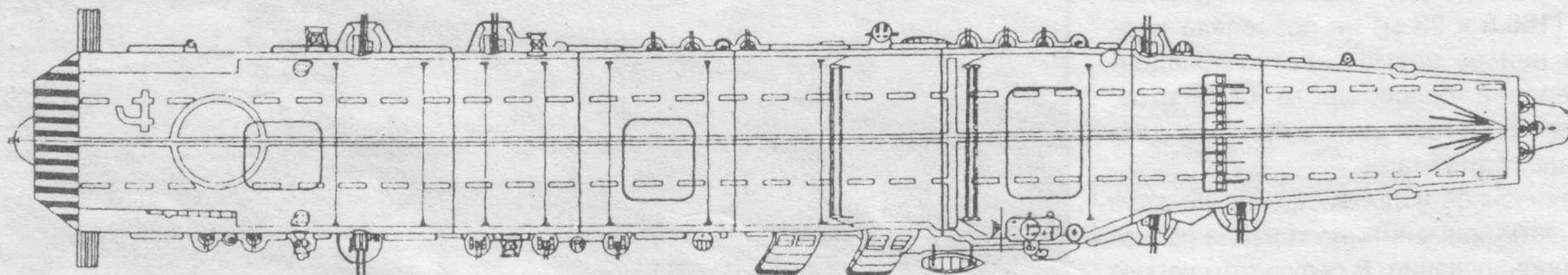
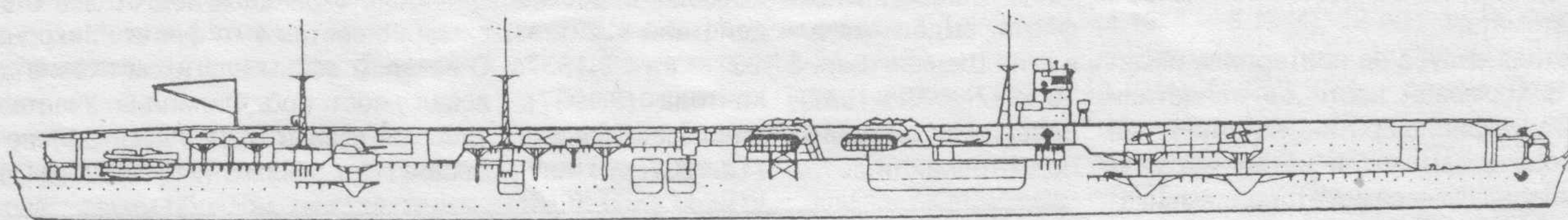
Состав авиагруппы

«Сорю»

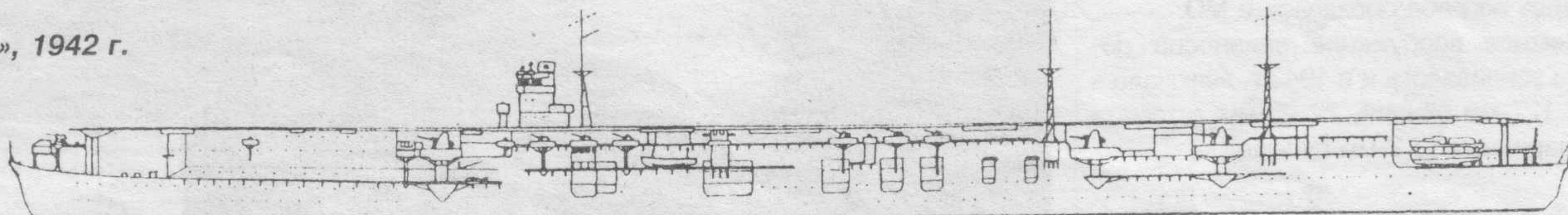
12.1937: 18 истр. A4N, A5M, 27 пик. бомб. D1A2, 12 торп. B4Y.
12.1941: 26 истр. A6M2, 17 пик. бомб. D3A1, 18 торп. B5N2.
6.1942: 21 истр. A6M2, 21 пик. бомб. D3A1, 2 D4Y1, 18 торп. B5N2.

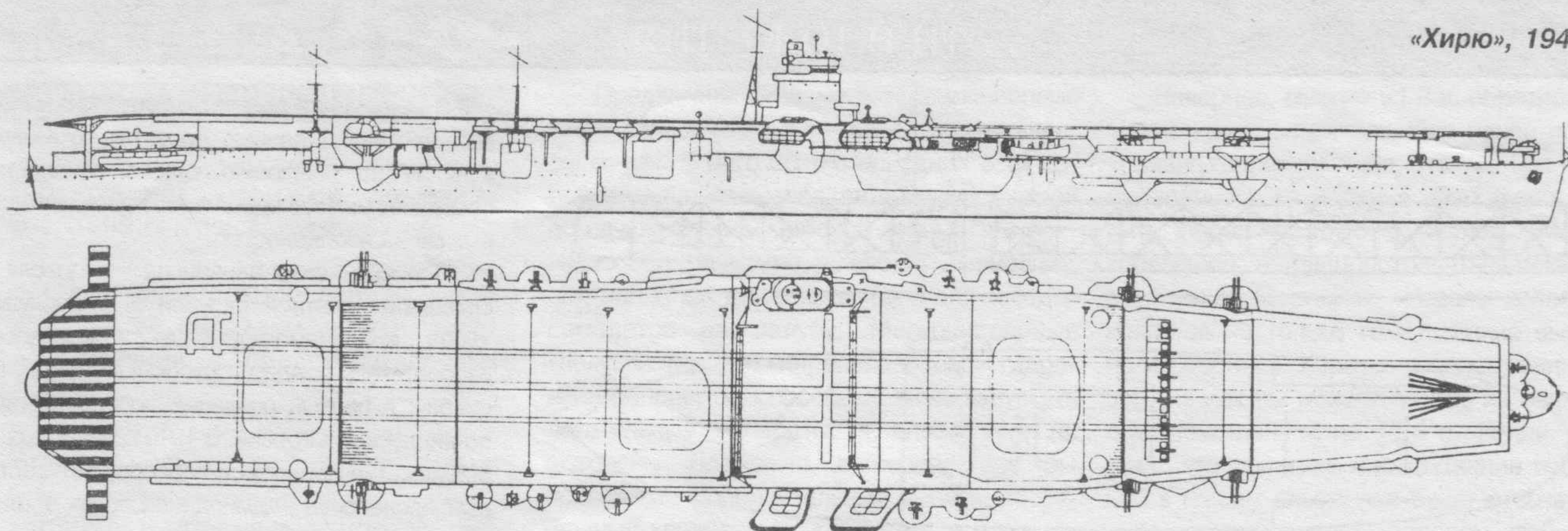
«Хирю»

12.1941: 23 истр. A6M2, 17 пик. бомб. D3A1, 18 торп. B5N2.
6.1942: 21 истр. A6M2, 21 пик. бомб. D3A1, 21 торп. B5N2.



«Сорю», 1942 г.





садочной скоростью 125 км/ч, и двумя аварийными барьерами. Катапульт не было.

Двухъярусный ангар вмещал 71 самолет; верхний имел размеры 171,3 x 18 м, нижний — 142,4 x 18 м. Правда, за столь внушительную площадь пришлось заплатить малой высотой ангара (верхний — 4,6 м, нижний — 4,3 м), из-за чего на первом ярусе могли размещаться только истребители.

Обводы корпуса «Сорю» создавались на основе теоретического чертежа тяжелого крейсера, ЭУ была унифицирована с примененной на крейсере «Могами». Пропульсивные качества авианосца оказались весьма высокими: при водоизмещении, почти вдвое большем, чем у «Могами», «Сорю» развивал ход лишь на два узла меньше.

Бронирование выглядело достаточно скромным, что предопределялось ограниченным водоизмещением. Толщина пояса в районе МО составляла 47 мм, броневая палуба и погреба боезапаса защищались 25-мм стальными плитами. Наибольшую толщину имела защита танков с авиационным бензином — 55 мм.

«Хирю» строился по усовершенствованному проекту. Высоту его корпуса увеличили на одну палубу, «остров» перенесли на левый борт («Хирю» стал вторым после «Акаги» и последним японским авианосцем с «островом» по левому борту). Ширину полетной палубы увеличили на 1 м, запас топлива — на 20%. Несколько усилили бронирование — толщину защиты погребов боезапаса довели до 150 мм, танков авиабензина — до 90 мм.

Служба «Сорю»

Подготовка в составе Объединенного флота (12.1937 — 9.1938). Участие в боевых действиях в р-не Гуаньдуна (Юж. Китай, кон. 9.1938 — 11.1938). С 1.4.1941 вошел в 1-й ВФ, в составе которого принимал участие в возд. ударе по Пёрл-Харбору (7.12.1941). 16.12.1941 вместе с АВ «Хирю» выделен для поддержки десанта на о. Уэйк (21–23.12.1941). Вернулся в Куре (29.12.1941). В сер. 1.1942 вышел для действий в р-н Молуккских о-в: удары и поддержка десанта в Амбоне (24–25.1.1942), обеспечение десантов на

вост. побережье о. Борнео (нач. 2.1942), удар по Дарвину (Австралия, 19.2.1942), блокада юго-вост. подходов к о. Ява (кон. 2.1942 — нач. 3.1942). Рейд в Индийский океан (кон. 3.1942 — нач. 4.1942), после которого АВ вернулся в Японию.

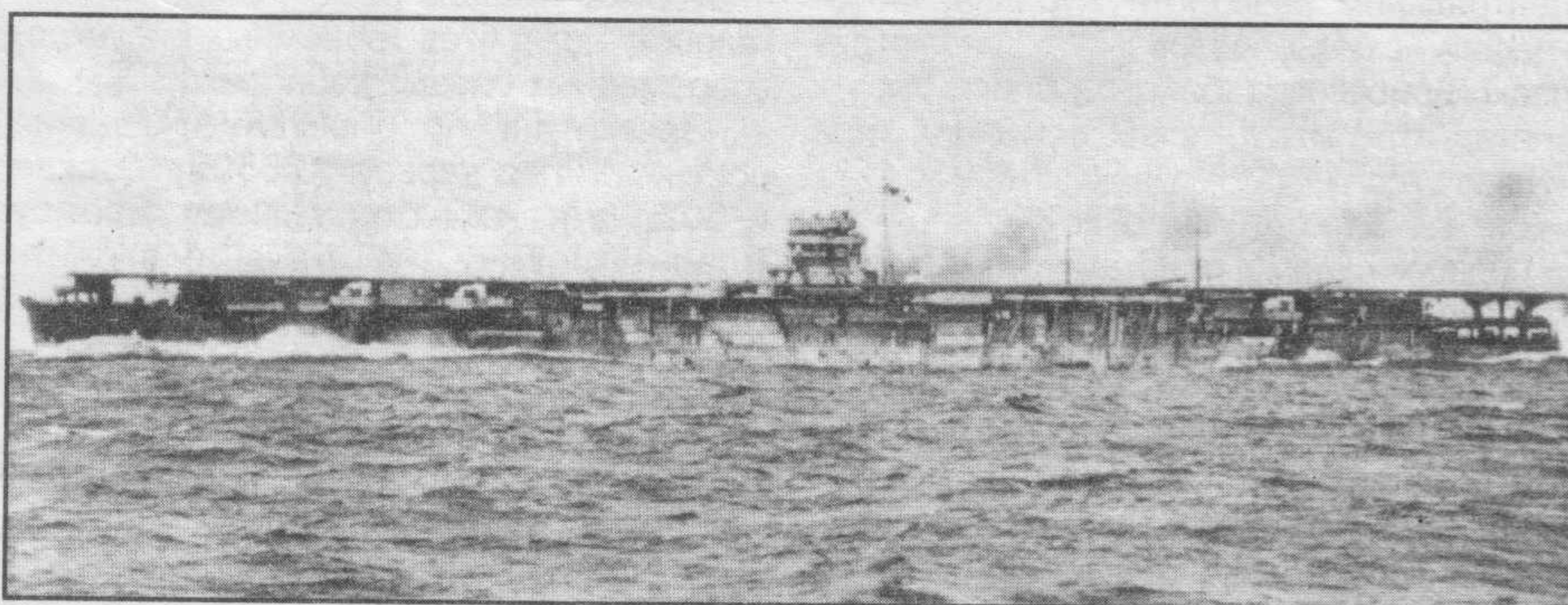
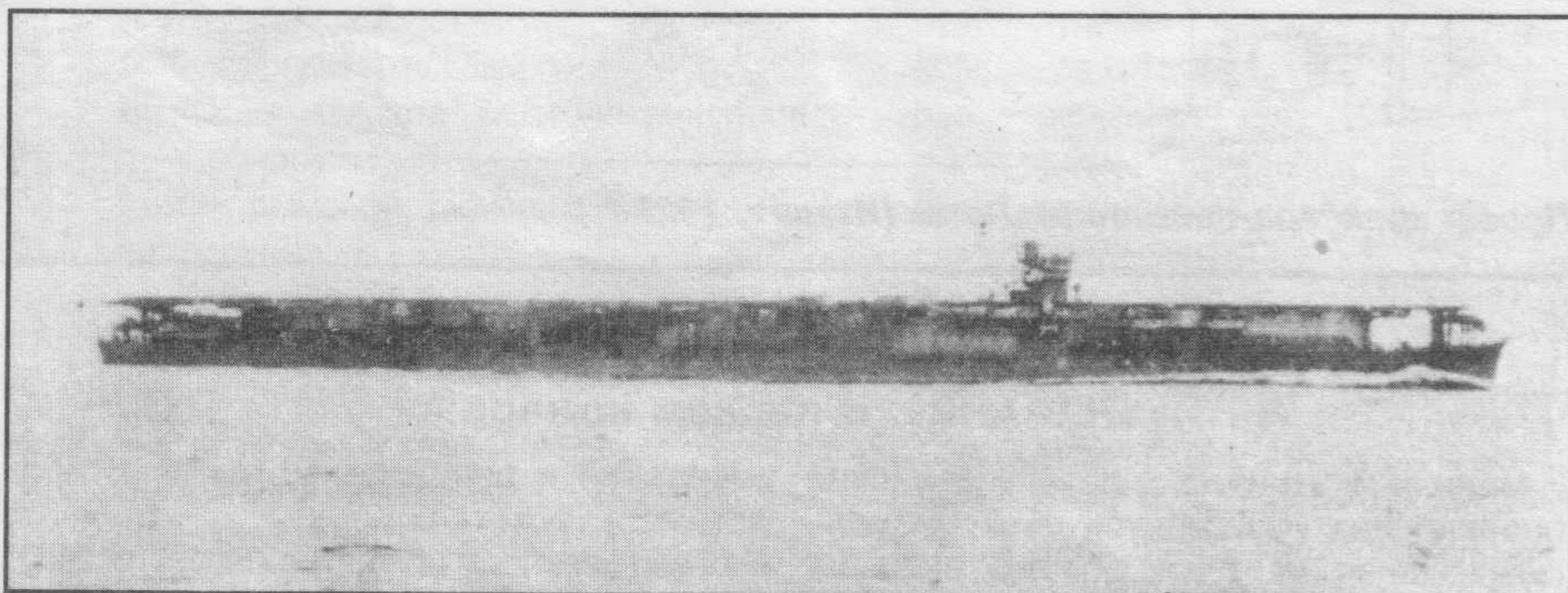
В составе 1-го ВФ принял участие в сражении у о. Мидуэй (4–6.6.1942). Утром 4.6.1942 поврежден амер. палуб. авиацией. В корабль попало три 454-кг бомбы: первая взорвалась в ангаре и вывела из строя носовой лифт, вторая взорвалась на полет. палубе в центре корпуса, третья — в ангаре между центр. и корм. лифтами. Все взрывы сопровождались объемными пожарами. Спустя 30 мин. экипаж начал покидать АВ, а еще через 8 часов корабль взорвался и затонул. Потери экипажа составили 718 чел.

«Хирю»

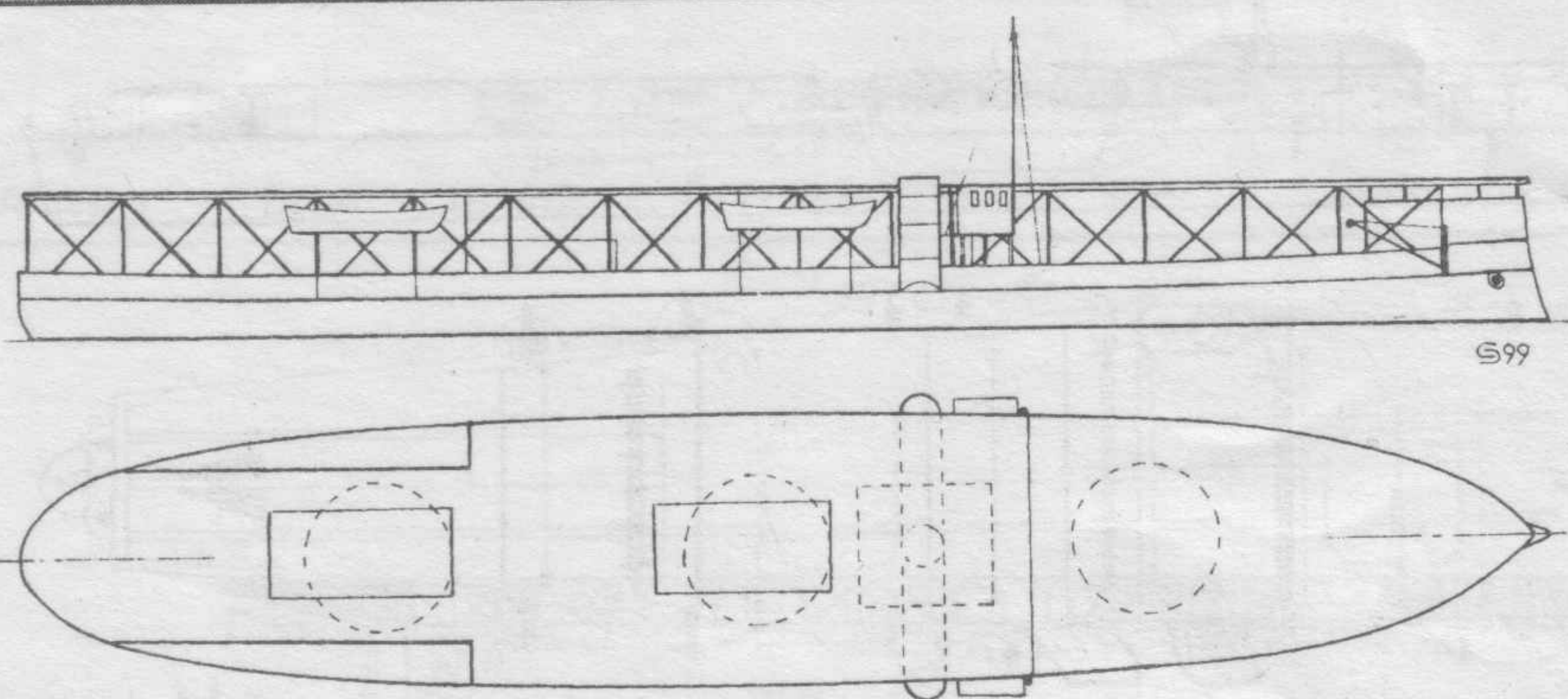
Включен в состав Объединенного флота (11.1939). Подготовка и участие в учениях флота (1.1940 — 9.1940). Входил в состав сил, обеспечивавших оккупацию сев. части Фр. Индокитая (сер. 9.1940 — нач. 10.1940). Участие в боевых действиях в Юж. Китае (2.1941; 7–8.1941). С 1.4.1941 входил в 1-й ВФ, в составе которого принял участие в

ударе по Пёрл-Харбору (7.12.1941). 16.12.1941 выделен для поддержки десанта на о. Уэйк (21–23.12.1941). Вернулся в Куре (29.12.1941). В сер. 1.1942 вышел для действий в р-не Молуккских о-вов: удары и поддержка десанта в Амбоне (24–25.1.1942), обеспечение десантов на вост. поб. о. Борнео (нач. 2.1942), удар по Дарвину (Австралия, 19.2.1942), блокада юго-вост. подходов к о. Ява (кон. 2.1942 — нач. 3.1942). Рейд в Индийский океан (кон. 3.1942 — нач. 4.1942). Авиагруппа АВ приняла участие в потоплении брит. АВ «Гермес» (9.4.1942). После рейда вернулся в Японию.

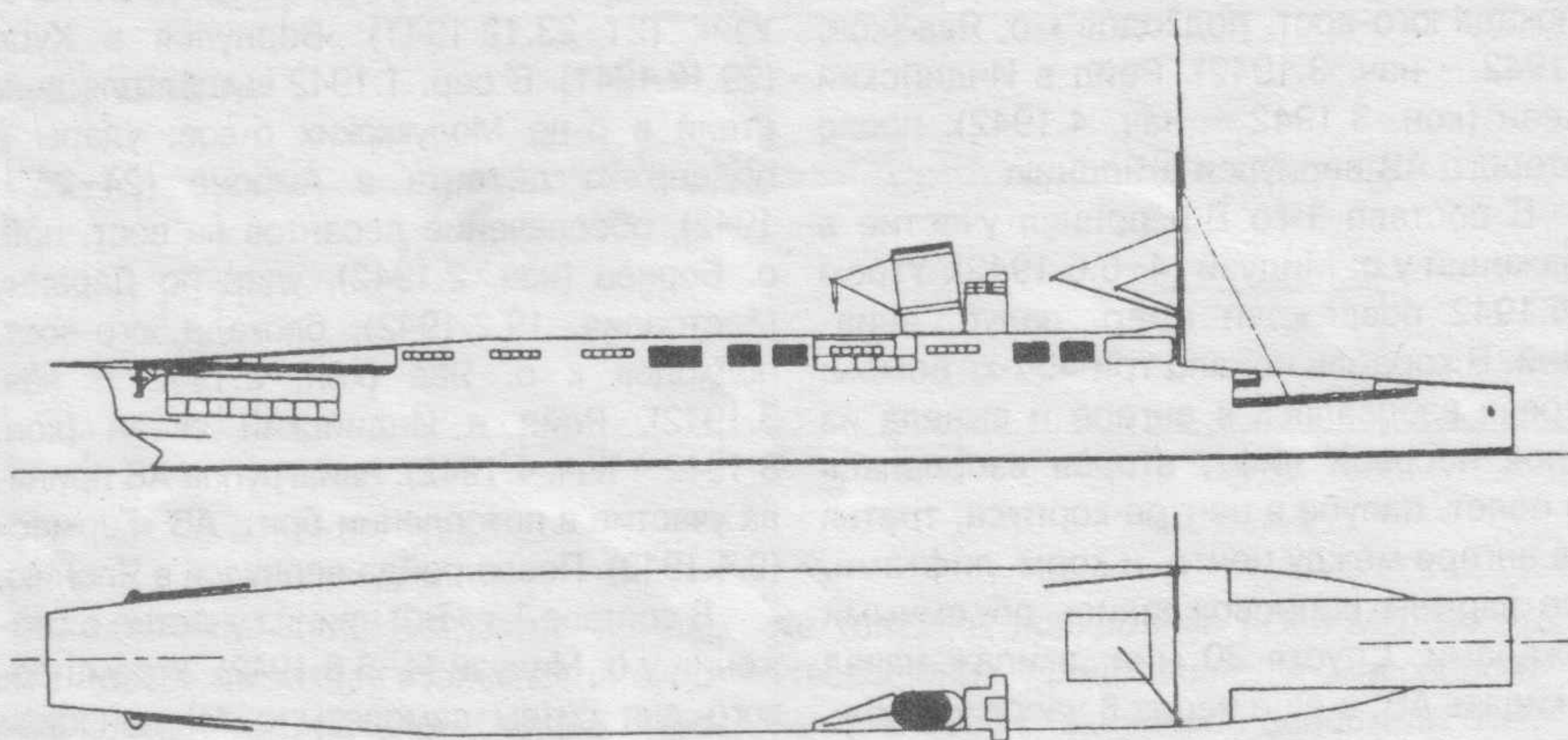
В составе 1-го ВФ принял участие в сражении у о. Мидуэй (4–6.6.1942). Утром первого дня битвы самолеты с АВ наносили удары по объектам на острове, а затем — по амер. АВ. В ходе последних налетов самолетам «Хирю» удалось тяжело повредить амер. АВ «Йорктаун». Однако в рез. ответного налета в корабль попало 4 454-кг бомбы, такое же число разорвалось в воде у бортов. На АВ начались пожары, спустя 4 часа вода затопила МО, после чего был снят экипаж. Утром 5.6.1942 «Хирю» был потоплен торпедами ЭМ «Кадзегумо» и «Югумо». Потери экипажа составили 416 чел.



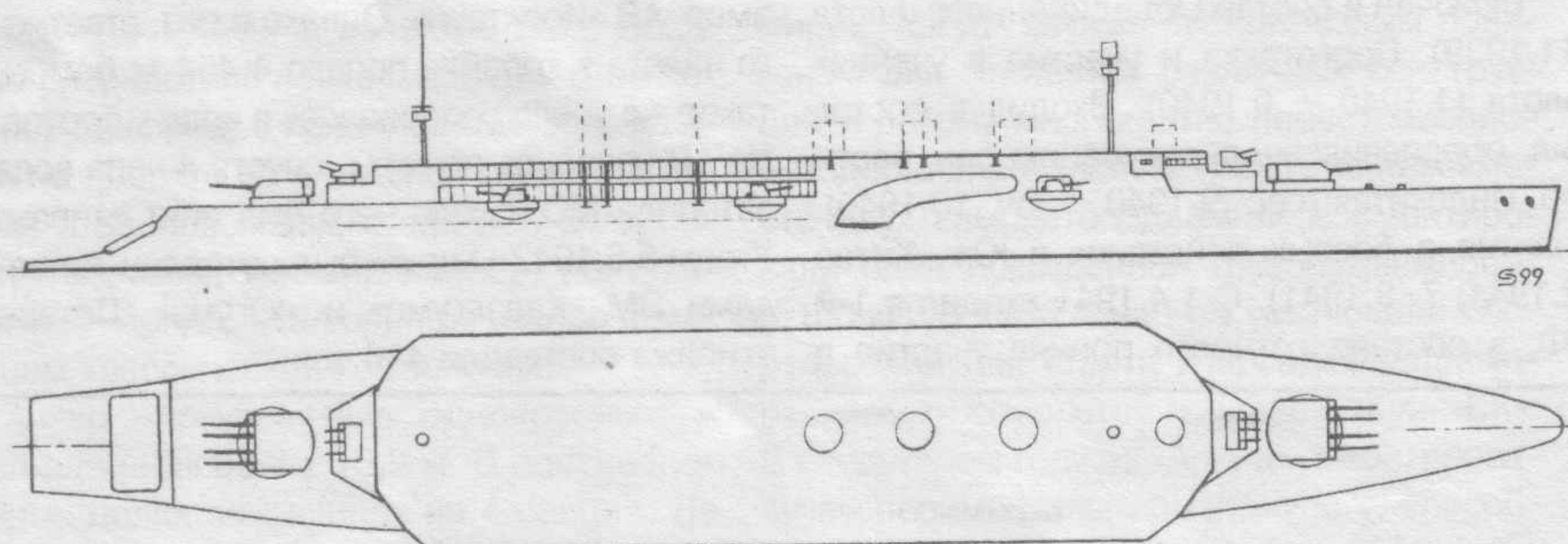
В в е р х у: «Сорю», 1938 г.
В н и з у: «Хирю», 1939 г.



Проект (реконструкция) авиаматки на базе броненосца береговой обороны «Адмирал Лазарев» (Россия, 1910 г.)



Проект переделки лайнера «Аусония» в авианосец (Германия, 1918 г.)



Проект крейсера-авианосца «Рота» (Италия, 1925 г.)

В заключение следует упомянуть о некоторых неосуществленных проектах, оказавших влияние на эволюцию класса авианосцев, опередивших свое время либо просто интересных своей необычностью.

Впервые идею авианосца — корабля со сплошной полетной палубой — выдвинули в 1909 г. независимо друг от друга французский изобретатель К. Адер и русский летчик Л. Мациевич. А первый реальный проект появился, по-видимому, в России. В 1910 г. подполковник М. Канокотин предложил переоборудовать старый броненосец «Адмирал Лазарев» в «авиаматку 1-го отряда морских воздушных разведчиков». Судно водоизмещением около 4000 т должно было иметь сплошную полетную палубу размером 76,5 x 15 м, открытый подпалубный ангар на 10 аэропланов «Блерио» и два самолетоподъемника. Но от реализации проекта отказались, поскольку почти все возлагавшиеся на корабль задачи на Балтике могла решать авиация берегового базирования.

В 1918 г. проект первого полноценного авианосца был разработан в Германии. Немцы намеревались использовать корпус недостроенного пассажирского лайнера «Аусония», заложенного в Гамбурге в 1914 г. по заказу итальянской компании. Авианосец (12585 т, 158 x 18,8 x 7,43 м, ПТ-2, 18000 л.с.=21 уз.) должен был иметь две полетные палубы: верхнюю посадочную (128,5 x 18,7 м) и нижнюю взлетную (30 x 10,5 м). Авиагруппа насчитывала 10 истребителей и 19 гидросамолетов. Осуществить свои планы немцам помешало окончание Первой мировой войны.

В начале 1920-х гг. несколько оригинальных проектов авианесущих кораблей появилось в Италии. В 1921 г. адмирал Дж. Фьораванцо предложил построить крейсер-авианосец ПВО, способный нести 16 истребителей (11000 т, 30 уз., 16 120-мм зенитных орудий). В 1925 г. был разработан новый проект похожего корабля — «Рота». Его водоизмещение увеличилось до 15000 т. Интересной особенностью стали дымовые трубы: во время взлетно-посадочных операций они убирались под полетную палубу, а дым отводился через бортовые загнутые вниз дымоходы.

С 2000 года начинает выходить ежеквартальный альманах «НАВАЛЬ». В первом номере:

- мини-монография об английских броненосцах «Свифтшур» и «Трайэмф», включающая чертежи общего вида на центральном развороте журнала, фотографии, схемы, разрезы, аксонометрический рисунок, таблицы и описания;
- статья об итальянских эсминцах типа «Навигатори»;
- статья «Кто потопил U-387?»;
- подарок судомоделистам — чертежи 54-пушечного корабля «Полтава» (1712 г.);

- чертежи и описание 40-мм зенитного автомата «пом-пом»;
- обзор новинок в области кораблестроения;
- рубрика «Наваль ревью», открывающая галерею портретов (объемных рисунков) современных боевых кораблей.

Заявки на приобретение издания присылайте по адресу: **125502, Москва А-502, а/я 40. Соломонову Борису Владимировичу** (не забудьте вложить напечатанный конверт).

Готовится к печати 3-томная монография Л.И. Амирханова «Броня под Андреевским флагом» (становление броненосного судостроения в

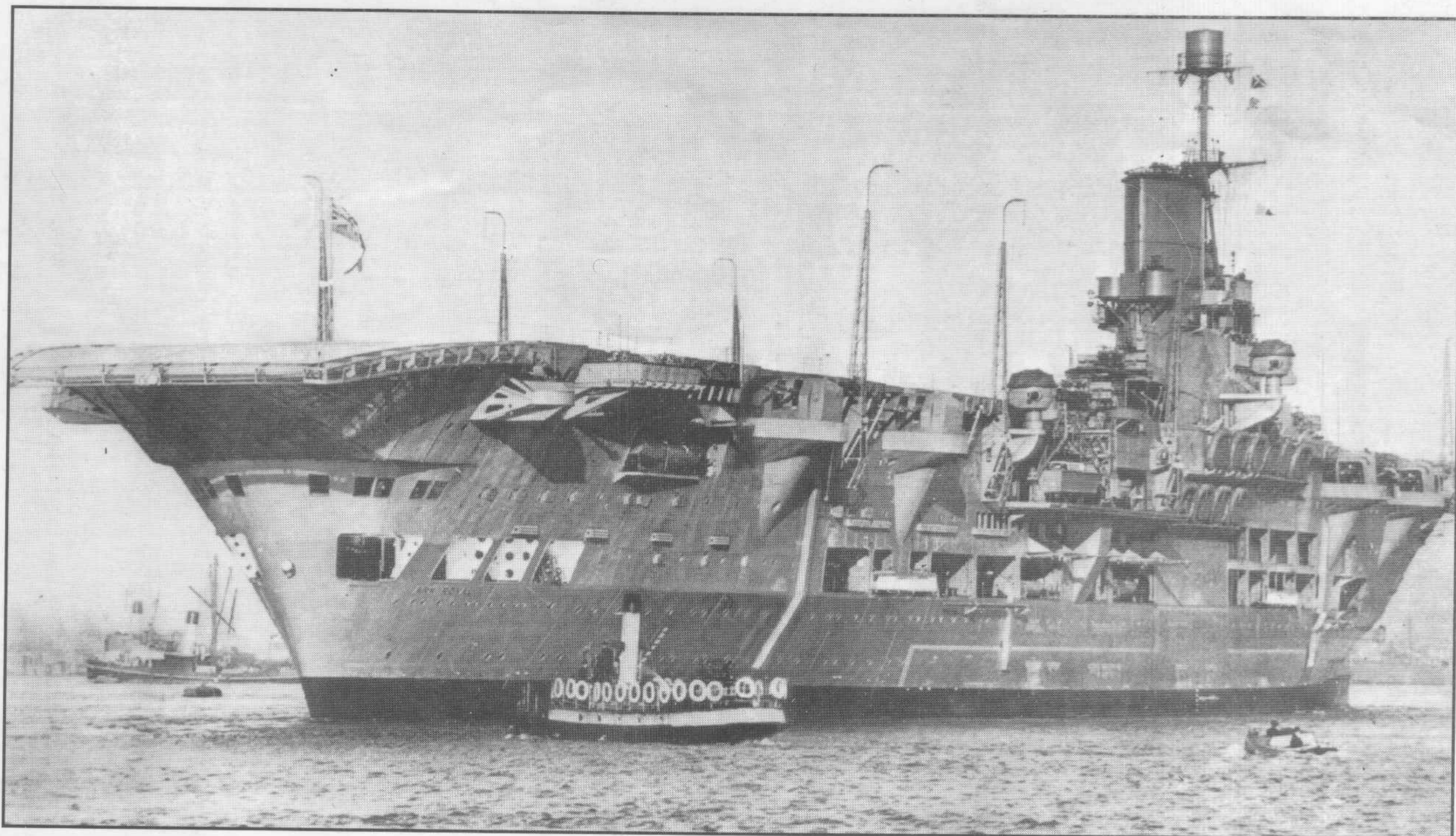
России 1856–1878 гг.). Заявки на получение первого тома направляйте по адресу: **199004, Санкт-Петербург, а/я 171. Амирханову Л.И.**

«АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

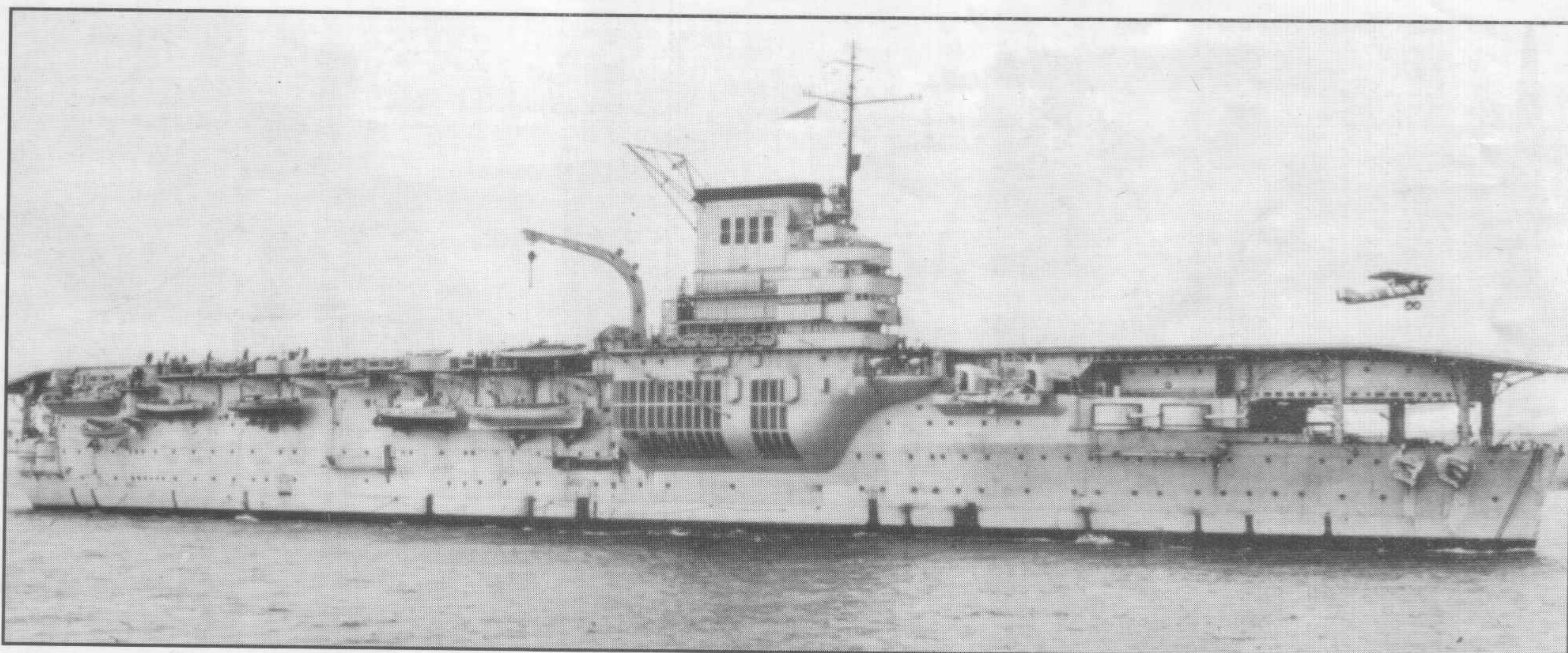
вчера, сегодня, завтра» — научно-популярный журнал ВВС предлагает вашему вниманию оригинальные материалы по истории, современному состоянию и о перспективах развития мировой авиации.

Традицией журнала стало предоставление читателям информации о новейших самолетах и вертолетах, а также регулярные публикации эксклюзивных исторических материалов, сопровождаемых редкими архивными фотографиями и подробными чертежами, благодаря чему журнал стал незаменимым помощником авиамоделлистов.

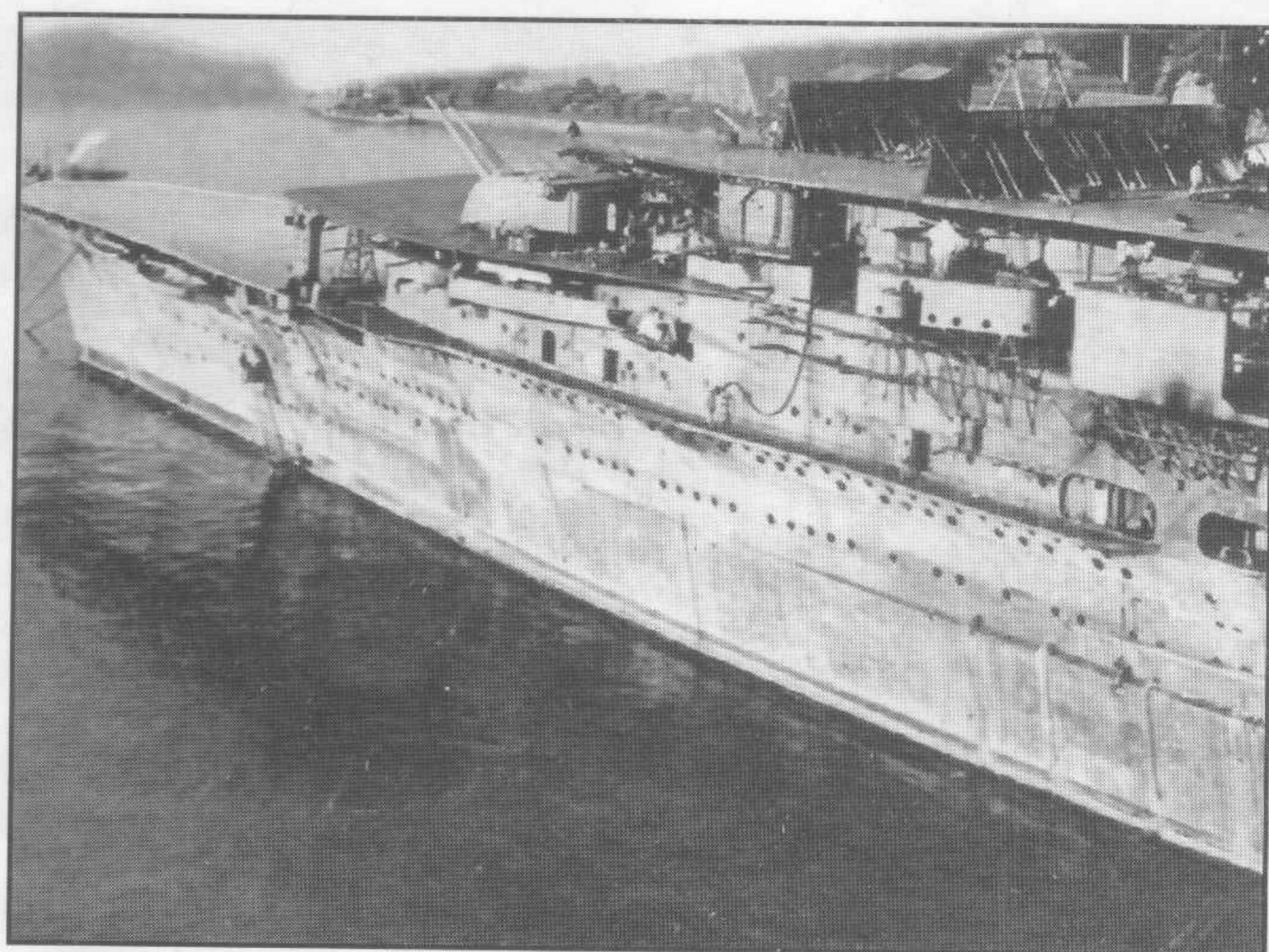
Подписка на журнал осуществляется во всех почтовых отделениях связи с любого месяца. Подписной индекс в каталоге агентства «Роспечать» — 71185. Телефон для справок (095) 362-71-12.



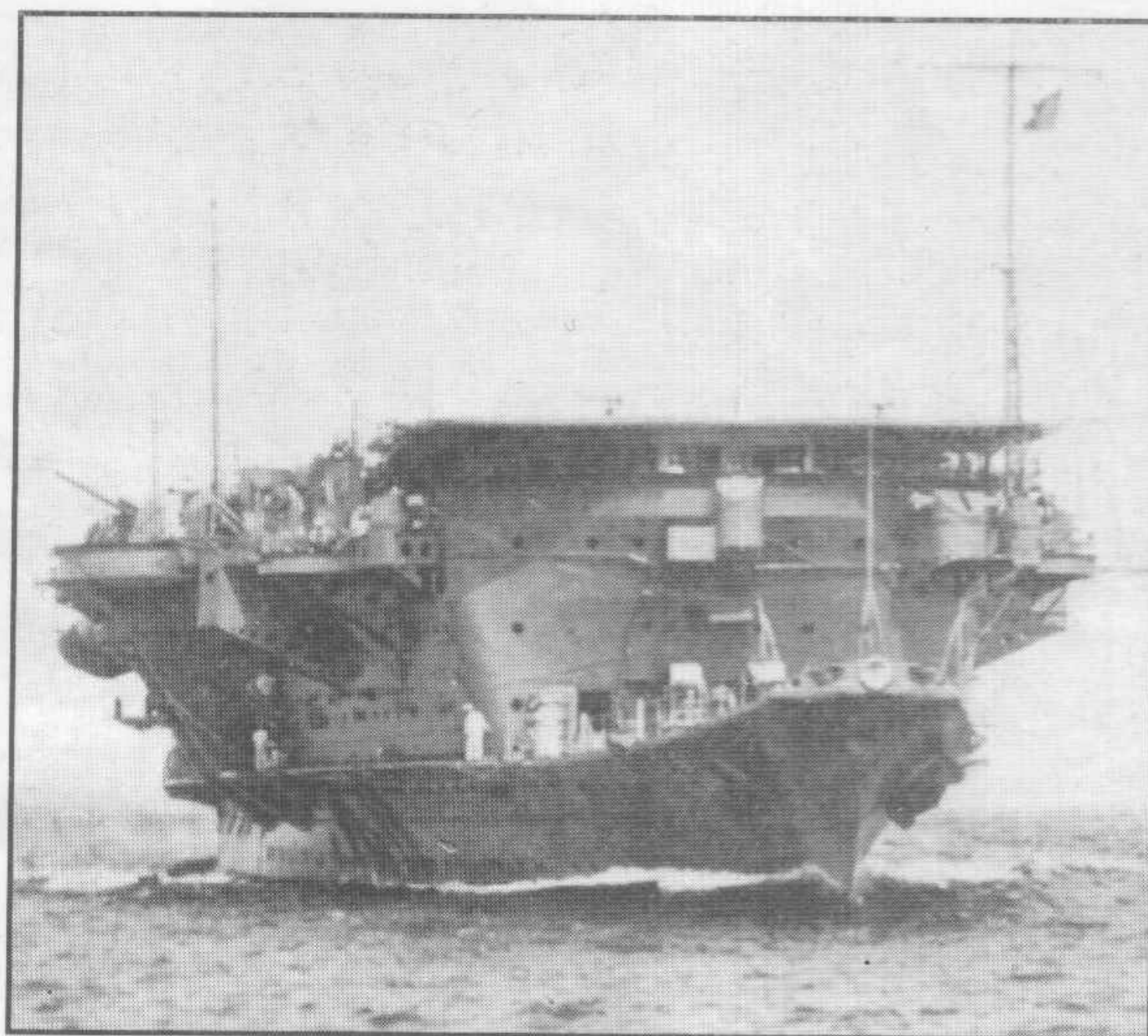
Авианосец «Арк Ройял» вскоре после вступления в строй.



Авианосец «Беарн», 1935 г.

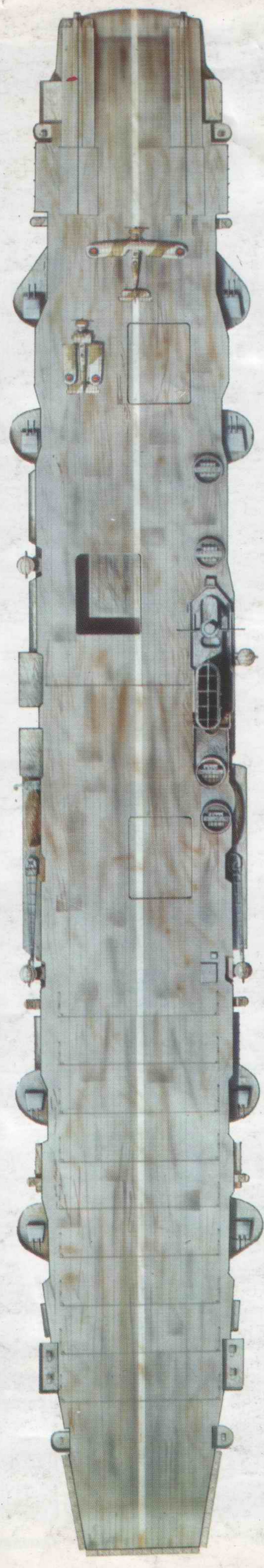
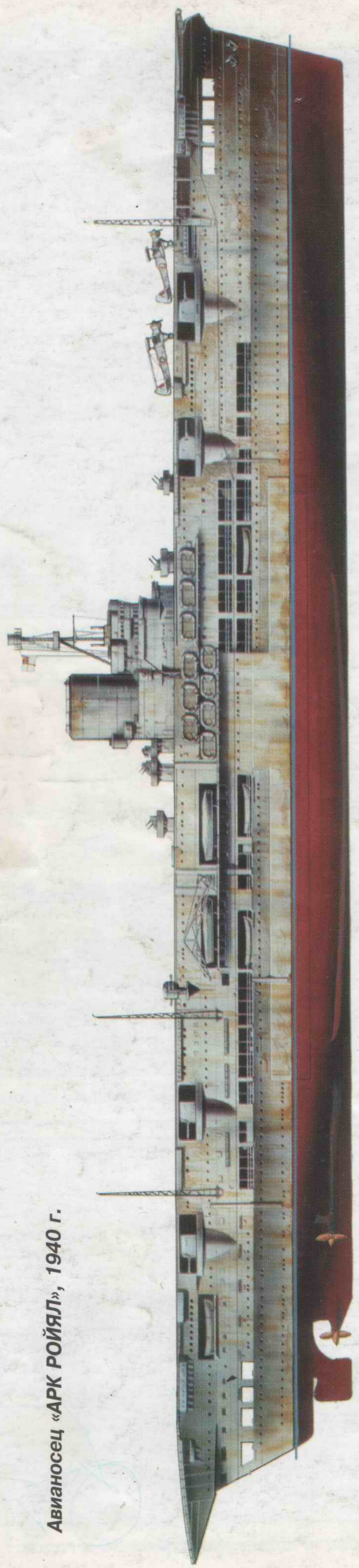


Авианосец «Кага» до модернизации.



Авианосец «Рюдзё», середина 30-х годов.

Авианосец «АРК РОЙЯЛ», 1940 г.



Авианосец «АКАГИ», 1942 г.

