

С.А. БАЛАКИН
М.Э. МОРОЗОВ

АВИАНОСЦЫ МИРА 1939-1945

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ
США
СССР



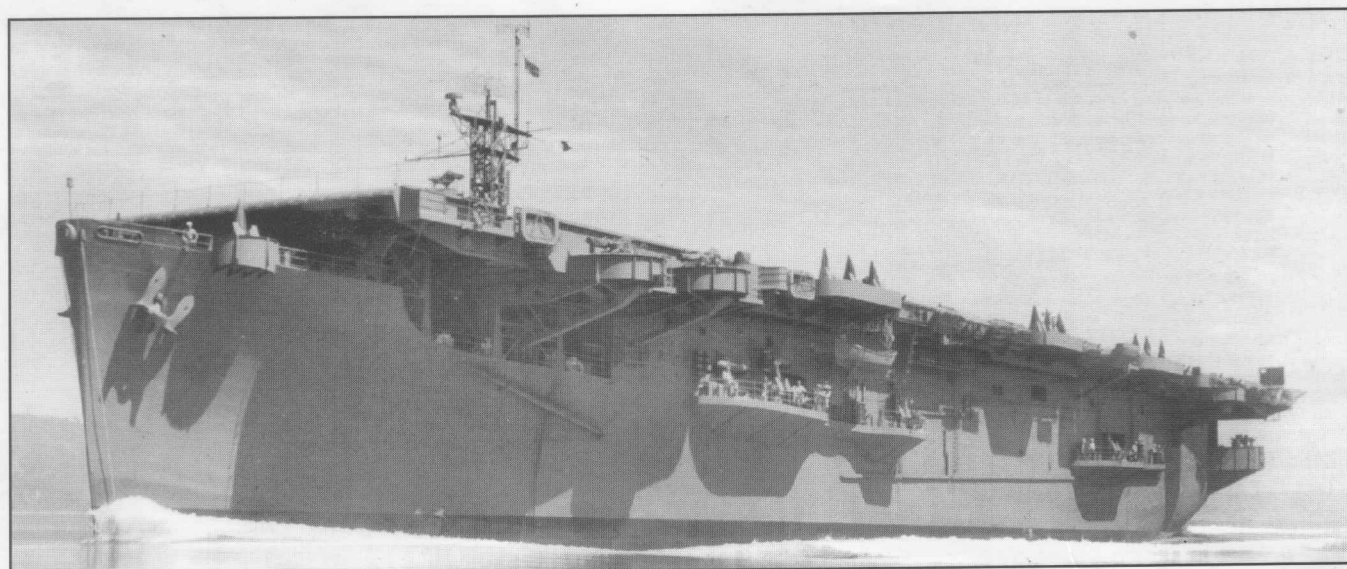
морской исторический альманах
НАВАЛЬ КОЛЛЕКЦИЯ
специальный выпуск



Взлет торпедоносца «Альбакор» с палубы «Викториеса», 1942 г.



«Юникорн», начало 50-х годов.



«Эмир», декабрь 1943 г.

У вас в руках — вторая часть справочника «Авианосцы мира». Мы приносим свои извинения за некоторую задержку с ее выходом в свет: это случилось по не зависящим от редакции причинам. Постараемся в будущем выпускать наши издания более регулярно — в частности, третья часть, посвященная авианосцам стран «оси» (Японии, Германии, Италии) периода Второй мировой войны, должна появиться не позже июня. А всю серию выпусков мы надеемся завершить до конца текущего года.

Параллельно с «Авианосцами мира» готовится еще один проект — серия справочников об отечественных подводных лодках послевоенной постройки (1945–2000 гг.). Их автор — историк С.С.Бережной; тематически они будут продолжением выпуска «Морской коллекции» №1/1995 «Советский ВМФ 1945–1995». Первый номер будет посвящен атомным подводным крейсерам стратегического назначения. Более подробно о нем рассказывает анонс на 40-й странице.

Теперь о первом сборнике альманаха «Наваль», содержание которого вы также найдете на 40-й странице. Он выйдет в свет, ориентировочно, в сентябре — октябре. К

сожалению, издавать сборник ежеквартально в текущем году мы не сможем. Надеемся, такую периодичность удастся выдержать в будущем, после решения всех организационных и производственных проблем, а также создания эффективной системы распространения наших изданий.

Несколько слов о почтовой рассылке. Самый экономный путь для иногородних читателей — заказывать наши издания непосредственно в редакции. Причем если вы хотите получать все серии наших выпусков, то присылать отдельные заявки на конкретные номера не надо: в конверте с журналом вы найдете вложенный листок с текущей информацией о выходе очередных изданий, их стоимости и правилах получения. Единственная просьба — разборчиво писать свой адрес, а на корешке почтового перевода обязательно указывать названия выпусков.

И последнее. Приглашаем к сотрудничеству частных распространителей, особенно — иногородних. Напомним, что при одновременном заказе более 10 экземпляров каждого нашего издания действует гибкая система оптовых скидок.

АВИАНОСЦЫ МИРА 1939-1945

Список сокращений для обозначения фирм-строителей

Великобритания: Вик-Арм/Б — «Виккерс-Армстронг», Барроу, Вик-Арм/Т — «Виккерс-Армстронг», Тайн, ДжБр — «Дж. Браун», Клайдбэнк, Клд — Каледон, Данди, Кмл — «Кэмел Лэйрд», Биркенхед, Стеф — Стефен, Глазго, СХ — «Суон Хантер», ФФ — Фэйрфилд, Глазго, ХВ — «Хэрленд энд Волф», Глазго, ХЛ — «Хоуторн Лесли».

Германия: Вулк — «Вулкан», Бремен.

США: БетК — «Бетлехем», Куинси, ВП — «Вестерн лайп», Сан-Франциско, Инг — «Ингаллс шипбилдинг», КВн — «Кайзер», Ванкувер, МАЙ — «Мар Айленд», НЙК — «Нью-Йорк Нэйви Ярд», Бруклин, НЙСБ — «Нью-Йорк шипбилдинг групп», Кэмден, ННьюс — «Ньюпорт Ньюс Шипбилдинг энд Драй Док Компани», Норф — «Норфолк Нэйви Ярд», Сан — «Сан шипбилдинг групп», Честер, Ткм — «Сиэтл-Такома», Сиэтл, Фед — «Федерал шипбилдинг Док», Керни, Фил — «Филадельфия Нэйви Ярд».

Список прочих сокращений

АВ — авианосец
 АВТ — авиатранспорт
 авт. — автомат, автоматический
 ат. — атолл
 БТФ — Британский тихоокеанский флот
 бух. — бухта
 ВСКР — вспомогательный крейсер
 ВЦ — воздушные цели
 ГАС — гидроакустическая станция
 гса — гидросамолет
 ГТЗА — главный турбозубчатый агрегат
 ДВН — десантный вертолетоносец
 ед. — единица
 зен. — зенитный
 истр. — истребитель
 кап. — капитальный
 КДП — командно-дальномерный пост
 КР — крейсер
 ЛК — линейный корабль
 ММ — миноносец

МПУАЗО — приборы управления огнем зенитной артиллерии
 НК — надводный корабль
 НЦ — надводные цели
 ПЛ — подводная лодка
 ПЛО — противолодочная оборона
 поб. — побережье
 ПТЗ — противоторпедная защита
 ПТП — противоторпедная переборка
 пул. — пулемет
 разв. — разведчик
 сух. — сухопутный
 ТА — торпедный аппарат
 торп. — торпедоносец
 ТР — транспорт
 ШАВ — штурмовой авианосец
 ЭВН — эскадренный вертолетоносец
 ЭМ — эскадренный миноносец
 ЭскМ — 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 — калибр в мм/длина ствола в калибрах.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Авианосцы типа «Илластриес» — 6 ед.

«Illustrious»	Вик-Арм/Б	27.4.1937/5.4.1939/25.5.1940	— искл. 1956
«Formidable»	ХВ	17.6.1937/17.8.1939/24.11.1940	— искл. 1953
«Victorious»	Вик-Арм/Т	4.5.1937/14.9.1939/15.5.1941	— искл. 1969
«Indomitable»	Вик-Арм/Б	10.11.1937/26.3.1940/10.10.1941	— искл. 1955
«Indefatigable»	ДжБр	3.11.1939/8.12.1942/3.5.1944	— искл. 1956
«Implacable»	Фф	21.2.1939/10.12.1942/28.8.1944	— искл. 1955

«Илластриес» по праву считается этапным кораблем в эволюции класса авианосцев. Он обладал высокой скоростью хода, мощным зенитным вооружением и рядом передовых решений в области корабельной архитектуры. Но главное его достоинство заключалось в принципиальном нововведении — бронированной полетной палубе, существенно повышавшей защиту авианосца от воздушных атак. Достаточно привести такой факт: за период 26.3 — 25.5.1945 потери на всех находившихся на Тихом океане британских авианосцах (в т.ч. в результате 7 попаданий камикадзе) составили всего 41 летчика и 44 членов экипажа, что на порядок меньше, чем на американских авианосцах, не имевших бронированной полетной палубы.

«Илластриес» и пять его собратьев стали самой большой серией тяжелых авианосцев Ройял Нэйви. Правда, они существенно отличались друг от друга и подразделялись на три типа. Первые три корабля («Илластриес», «Викторисес», «Формидейбл») имели одноярусный ангар и трехвальную ГЭУ. «Индомигтебл» отличался двухъярусным ангаром и несколько уменьшенной толщиной вертикальной брони, но в остальном был идентичен первой группе. Последние два корабля («Имплейкебл», «Индефатигебл») имели увеличенные размеры, двухъярусный ангар и четырехвальную ГЭУ. Были и другие различия, но они представляются менее важными.

Проектирование «Илластриеса» началось в 1936 г. Авианосец предназначался для европейского ТВД, где вероятность встречи с вражескими береговыми бомбардировщиками считалась весьма вы-

сокой. В связи с чем перед конструкторами поставили задачу обеспечить надежную защиту корабля от 500-фн (227-кг) бомб и 152-мм снарядов. При этом стандартное водоизмещение авианосца не могло превышать 23000 т — предельного значения, разрешенного Лондонским морским договором.

В итоге бронирование авианосца получилось весьма мощным. 62% площади полетной палубы прикрывала 76-мм броня. Пояс и стены ангара имели толщину 114 мм, траверзы — 64 — 114 мм. Ангарная палуба внутри броневой цитадели была 25-мм, нижняя палуба вне цитадели — 76-мм. За это пришлось заплатить, в частности, уменьшением высоты надводного борта: полетная палуба «Илластриеса» возвышалась над ВЛ на 11,6 м, в то время как на «Арк Ройяле» — на 17,1 м.

ПТЗ «Илластриеса» в целом повторяла примененную на «Арк Ройяле». Она включала в себя три продольные переборки, из которых внутренняя имела 37-мм толщину. Центральный из трех отсеков ПТЗ заполнялся нефтью, два крайних оставались пустыми и служили камерами расширения. Теоретически корабль мог выдержать подводный взрыв 340 кг тротила.

Главной платой за мощную защиту авианосца стала малая численность авиатруппы (по проекту — 36 самолетов) — та была вдвое меньше, чем на «Арк Ройяле» и втрое — чем на американском «Эссексе». Поэтому на последних трех кораблях серии за счет перепланировки внутренних помещений и уменьшения бортовой брони ангар смогли сделать двухъярусным — правда нижний ангар был вдвое короче верхнего.

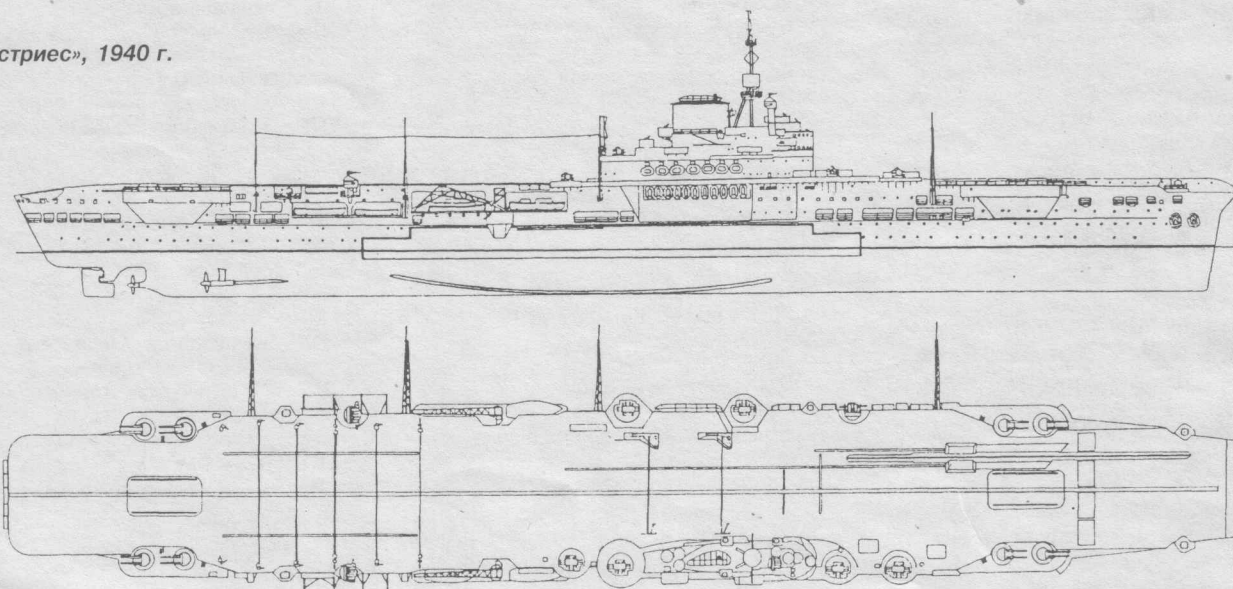
Размеры ангара на первых трех авианосцах — 139,6 x 18,9 x 4,9 м. На «Индомигтебле» верхний ангар имел те же размеры, но высоту 4,27 м, нижний — 51,2 x 18,9 x 4,9 м. Верхний ангар на последних двух кораблях серии был точно таким же, как на «Индомигтебле», но нижний стал несколько иным: 63,4 x 18,9 x 4,27 м. Все это позволило увеличить число принимаемых на борт самолетов: на «Индомигтебле» их стало 48, на «Имплейкебле» — 54. А с учетом использования палубных стоянок «Илластриес» мог брать до 52 машин, «Индомигтебл» — до 56. К сожалению, возможности трех последних авианосцев существенно снижала малая высота ангара: в них не помещались самолеты новых типов — в частности, американские истребители «Корсар».

В отличие от «Арк Ройяла», имевшего три близко расположенных самолетоподъемника, «Илластриес» был оборудован двумя лифтами (размерами 13,7 x 6,7 м и грузоподъемностью 6,4 т), разнесенными далеко в оконечности корабля — за пределы бронированного ангара. Такое решение обуславливалось нежеланием создавать лифт с тяжелой бронированной площадкой. Поэтому самолетоподъемники были размещены на небронированных участках палубы и отделялись от ангара 114-мм раздвижными дверями. На последних трех кораблях серии размеры носового лифта были увеличены до 13,7 x 10 м.

Авиационно-техническое оборудование включало в себя одну гидропневматическую катапульту ВН-III (могла разгонять самолет весом в 5 т до скорости 122 км/ч), 6 тросовых аэрофинишеров и 2 аварийных барьера. Запас авиабензина на первых трех кораблях составлял 230000 л (в т.ч. 196800 л внутри броневой цитадели), на «Индомигтебле» — 342000 л, на «Имплейкебле» — 430000 л.

Особенностью архитектуры «Илластриеса» стала «аэродинамическая» форма «острова» и дымовой трубы в виде профиля самолетного крыла, а также закругленная носовая палуба: по замыслу конструкторов, все

«Илластриес», 1940 г.



это должно было уменьшить турбулентность воздуха и улучшить условия взлета и посадки самолетов. В то же время закругления палубы уменьшали ее эффективную длину до 189 м, поэтому на последующих кораблях, начиная с «Викториеса», закругления уменьшили, и палуба стала более плоской.

Компоновка механической установки была традиционной: каждый ГТЗА размещался в своем отделении, котлы — по два в одном отделении. Диаметр циркуляции у «Илластриеса» составлял 960 м. Прибавка мощности в 37000 л.с. у кораблей с четырехвальной ГЭУ оказалась «соединенной» возросшим водоизмещением, и потому скорость у «Имплейкебла» увеличилась всего на один узел.

Зенитное вооружение кораблей на момент их создания выглядело весьма мощным. Оно включало в себя 16 новых 114-мм орудий Mk-III в двухорудийных башнях и 6 восьмиствольных 40-мм автоматов «пом-пом». В ходе войны число зенитных автоматов продолжало увеличиваться. В 1945 г. на «Илластриесе» помимо 114-мм пушек имелось 40 стволов 40-мм «пом-помов», 3 40-мм «бофорса» и 52 20-мм «эрликона». На «Викториесе» — соответственно 40 «пом-помов», 21 «бофорс» и 45 «эрликонов»; на «Формидебле» — 48 «пом-помов», 12 «бофорсов» и 54 «эрликона»; на «Индомитебле» — 48 «пом-помов», 25 «бофорсов» и 36 «эрликонов»; на «Имплейкебле» — 52 «пом-пона», 4 «бофорса» и 51 «эрликон»; на «Индефатигебле» — 44 «пом-пона», 10 «бофорсов» и 40 «эрликонов».

При вступлении в строй все авианосцы были оснащены радиомаяками типа 72 и РЛС обнаружения ВЦ типа 79 (последняя постепенно модернизировалась и обозначалась как 79В, затем 279). В 1943 — 1944 гг. были установлены радары 272, 277 и УАО типа 282 (по 6 шт. на каждом). К концу войны на кораблях появилась аппаратура опознавания «свой-чужой», а также РЛС 281В и 293. На «Илластриесе», «Викториесе» и «Индомитебле» во время их ремонта в США радиомаяк типа 72 заменили американским УЕ. На последнем корабле в 1945 г. также установили американскую станцию наведения истребителей SM-1, а на «Викториесе» — радар SG.

В 1950 — 1958 гг. «Викториес» прошел капитальное переоборудование: он получил угловую палубу и стал носителем реактивных самолетов. Подробнее об этом будет рассказано в выпуске «Авианосцы мира 1945 — 2000».

Служба

«Илластриес»

Подготовка авиагруппы в Вест-Индии (5–7.1940). 22.8.1940 покинул Скапа-Флоу и 5.9.140 прибыл в Александрию, где вошел в состав Средиземноморского флота. До 1.1941 принимал участие в ряде крупных операций, в т.ч. в нанесении ударов по ит. базам на Додеканесских о-вах (9.1940, 11–12.1940), Таранто (11/12.11.1940; потоплен ит. ЛК «Конте ди Кавур», повреждены «Литторио» и «Кайо Дуилио»), в Триполитании и Албании (12.1940). 21.12.1940 самолеты с АВ потопили близ о-вов Керкена два ит. тр-та (8237 брт). Ликвидация последствий мелкого возгорания в ангаре (кон. 10.1940).



Обеспечивал проводки конвоев на о. Мальта (9–10.1940, 1.1941). В последнем случае 10.1.1941 тяжело поврежден прямыми попаданиями 7 500-кг и 250-кг авиабомб и одним близким разрывом. Три бомбы не пробили полетную палубу и причинили незначит. повреждения; но три другие, попавшие в кормовой лифт, и еще одна, пробившая бронированную полетную палубу и взорвавшаяся в ангаре, нанесли тяжелый урон. Начавшийся пожар продолжался почти сутки. Близкий разрыв вывел из строя эл. рулевую машину — корабль лишился управления на 3 часа. Из-за поступления воды внутрь корпуса АВ получил крен в 5° на правый борт. Несмотря на тяжелые повреждения, он сумел дойти до Мальты 18-узловым ходом. 16.1.1941 во время аварийного ремонта «Илластриес» получил попадания 3 авиабомб (все 3 пробили полетную палубу), а 19.1.1941 пострадал от близкого разрыва — серьезно повреждена ЭУ левого борта.

25.1.1941 прибыл в Александрию, 10.3.1941 миновал Суэцкий канал. Аварийный ремонт в Дурбане (3–4.1941), капитальный ремонт и удлинение полетной палубы в Норфолке (США; 5–11.1941). Совершая переход в Англию, столкнулся с АВ «Формидебл» и повредил носовую часть. Ремонт в Биркенхеде (12.1941–2.1942). Подготовка авиагруппы (3.1942). Перешел в Индийский океан (4.1942), где принял участие в поддержке высадки у Диего-Суареса (о. Мадагаскар; 5–7.5.1942). В ходе операции самолеты АВ уничтожили фр. ПЛ «Бевезье», шлюп «Д' Антрекасто» и ВСКР «Бугенвиль» (5.5.1942), ПЛ «Ле Эро» (6.5.1942). Находился в составе Восточного флота до сер. 1.1943: поход в Бенгальский залив (нач. 8.1942), прикрытие высадки в юж. части о. Мадагаскар (9.1942). Ремонт и модернизация в Биркенхеде (2–5.1943). В составе Флота метрополии предпринял один демонстрационный поход к берегам Норвегии (кон. 7.1943). Перешел на

ТТХ АВ «Илластриес» по состоянию на 1940 г.

23000/28210 т, 225,5 (205,1 пп, 216,4 вл) x 32,5 (29,2 вл) x 8,78 м. ПТ-3 Parsons, 6 ПК Admiralty, 111000 л.с.=30,5 уз. 4850 т нефти. Броня: пояс и борт ангара 114 мм, траверзы 114-64 мм, полетная палуба 76 мм, нижняя палуба 76-25 мм. Экипаж 1229 чел. 16 — 114 мм/45 зен., 48 (6x8) — 40-мм авт.

ТТХ АВ «Индомитебл» по состоянию на 1942 г.

23000/29084 т, 229,8 (205,1 пп, 216,4 вл) x 35,4 (29,2 вл) x 8,75 м. ПТ-3 Parsons, 6 ПК Admiralty, 111000 л.с.=30,5 уз. 4500 т нефти. Броня: пояс 114 мм, борт ангара 37 мм, траверзы 64 мм, полетная палуба 76 мм, нижняя палуба 76-25 мм. Экипаж 1392 чел. 16 — 114 мм/45 зен., 48 (6x8) — 40-мм авт., 8 — 20 мм авт.

ТТХ АВ «Индефатигебл» по состоянию на 1944 г.

23450/32101 т, 233,6 (210,3 пп) x 34,9 (29,2 вл) x 8,9 м. ПТ-4 Parsons, 8 ПК Admiralty, 148000 л.с.=31,5 уз. 4690 т нефти. Броня: как на «Индомитебле». Экипаж 1585 чел. 16 — 114 мм/45 зен., 44 (5x8+1x4) — 40-мм авт., 40 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

11.1940 («Илластриес»): 24 торп. «Суордфиш», 12 истр. «Фулмар», 2 истр. «Си Гладиатор».

3.1941 («Формидебл»): 10 торп. «Альбакор», 4 торп. «Суордфиш», 13 истр. «Фулмар».

8.1942 («Индомитебл»): 24 торп. «Альбакор», 24 истр. «Си Харрикейн», 6 истр. «Мартлет II».

7.1943 («Индомитебл»): 15 торп. «Альбакор», 40 истр. «Сифайр».

4.1944 («Викториес»): 21 торп. «Барракуда», 28 истр. «Корсар».

1.1945 («Индефатигебл»): 21 торп. «Эвенджер», 12 истр.-бомб. «Файерфлай», 40 истр. «Сифайр».

5.1945 («Индомитебл»): 15 торп. «Эвенджер», 33 истр. «Хэллкет».

12.1951 («Индомитебл»): 12 торп. «Файрбрэнд» TF.5, 12 истр. «Си Фюри» FB.11.

Примечание: стандартное водоизмещение указано проектное, полное — фактическое. Реальное стандартное водоизмещение «Индомитебла» составляло около 25000 т, «Индефатигебла» — более 27000 т.

Средиземное море (8.1943). Прикрывал высадку союзных десантов в Салерно (Италия; 9–11.9.1943), вернулся в Англию (10.1943). При очередной модернизации в Биркенхеде (11.1943) длина полет. палубы доведена до 225,7 м. Отправлен на о. Цейлон – прибыл в Тринкомали 31.1.1944. Активно действовал в составе брит. Восточного флота: воздушные удары по Сабангу (о. Суматра; 19.4.1944, 25.7.1944), Сурабае (17.5.1944), Порт-Блэру (Андаманские о-ва; 21.6.1944). Ремонт в Дурбане (8–11.1944). Вновь вошел в состав Восточного флота: атаки нефтеперерабатывающих заводов в Белапан Дели (о. Суматра; 20.12.1944), Пладжу (24.1.1945) и Сунги-Геронге (29.1.1945). В ходе последней операции поврежден случайными попаданиями двух 133-мм снарядов с ЛК «Кинг Джордж V». Включен в состав БТФ. Ремонт в Сиднее (2–3.1945): снят центральный вал, вследствие чего скорость ограничена 24 уз. Удары по аэродромам камикадзе на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю; 26.3–7.4.1945), в сев. части о. Формоза (о. Тайвань; 12.4–13.4.1945). 6.4.1945 поврежден попаданием камикадзе – скользнув по «острову», самолет взорвался у борта, серьезно повредив обшивку и набор. 15.4.1945 выведен из состава БТФ. Перешел в Сидней, а затем – в Англию. Капитальный ремонт в Розайте (6.1945–6.1946) – изменена форма полетной палубы, установлены новые радары и катапульты, запасы ав. бензина увеличены на 30%, 20-мм «эрликоны» заменены 21 одноствольным «бофорсом». В 1947–1948 гг. оснащен для испытания реактивных самолетов. До 11.1954 использовался в качестве учебного АВ и опытового судна. Выведен в резерв и в 3.11.1956 продан на слом.

«Формидебл»

После окончания подготовки привлечен к сопровождению конвоев и поиску рейдеров в Центр. Атлантике (12.1940–1.1941). Участие в блокаде побережья ит. Сомали, нанесение ударов по ВМБ Могадишо и Массая (2.1941). Перешел через Суэцкий канал (10.3.1941) в Средиземное море.

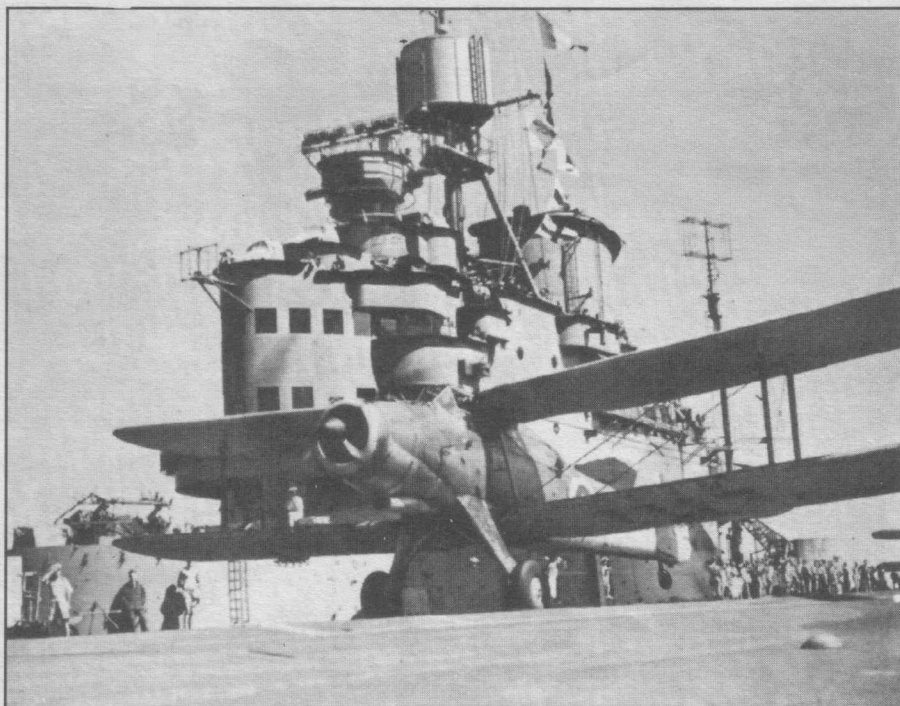
Осуществлял прикрытие конвоев на Мальту (3.1941, 5.1941). Самолеты АВ нанесли удары по Триполи (17.3 и 21.4.1941). Участвовал в сражении у м. Матапан (27–28.3.1941) – в результате ряда атак палубных торпедоносцев поврежден ит. ЛК «Викторио Венето» и КРТ «Пола» (последний добит НК). 25.5.1941 вышел из Александрии для прикрытия эвакуации с о. Крит и на след. день тяжело поврежден герм. пик. бомбардировщиками Ju-87. В корабль попало две 500-кг бомбы, в небронированные участки палубы близ носового и кормового лифтов. Обе бомбы взорвались во внутренних отсеках, ряд помещений в корме и носу был затоплен. Скорость корабля упала до 17 узлов. Ремонт в Норфолке (США; 7–11.1941). Вернулся в Англию, в 2.1942 направлен в Индийский океан и в 3.1942 вошел в состав Восточного флота. Привлекался к действиям по отражению рейда яп. АВ в Индийский океан (нач. 4.1942), совершил поход в Бенгальский залив (нач. 8.1942). 24.8.1942 убыл из Момбасы и перешел в Англию. С 11.1942 служил на Средиземном море. Входил в состав сил прикрытия Североафриканской высадки (11.1942; 17.11.1942 самолеты АВ потопили герм. ПЛ U-331), дес. операций в Сицилии (7.1943) и в Салерно (9.1943). В сер. 10.1943 прибыл в Англию, в нач. 11.1943 принял участие в прикрытии «северного» конвоя RA-54A, после чего встал на кап. ремонт в Белфасте (11.1943–5.1944). Вошел в состав Флота метрополии и принял участие в ударах по ЛК «Тирпиц» (17.7.1944 и 22–29.8.1944). Находился на Средиземном море (9.1944–1.1945) – готовился к десантной операции на о. Крит (последняя так и не состоялась). Перешел в Сидней (2–3.1945). После присоединения к БТФ наносил удары по аэродромам на о-вах Сакисима (о-ва Рюкю; 16.4–20.4.1945; 4–22.5.1945). 4.5.1945 серьезно поврежден попаданием камикадзе. «Зеро» с 250-кг бомбой попал в полетную палубу за «островом», в место соединения 4 броневых плит. Ко-

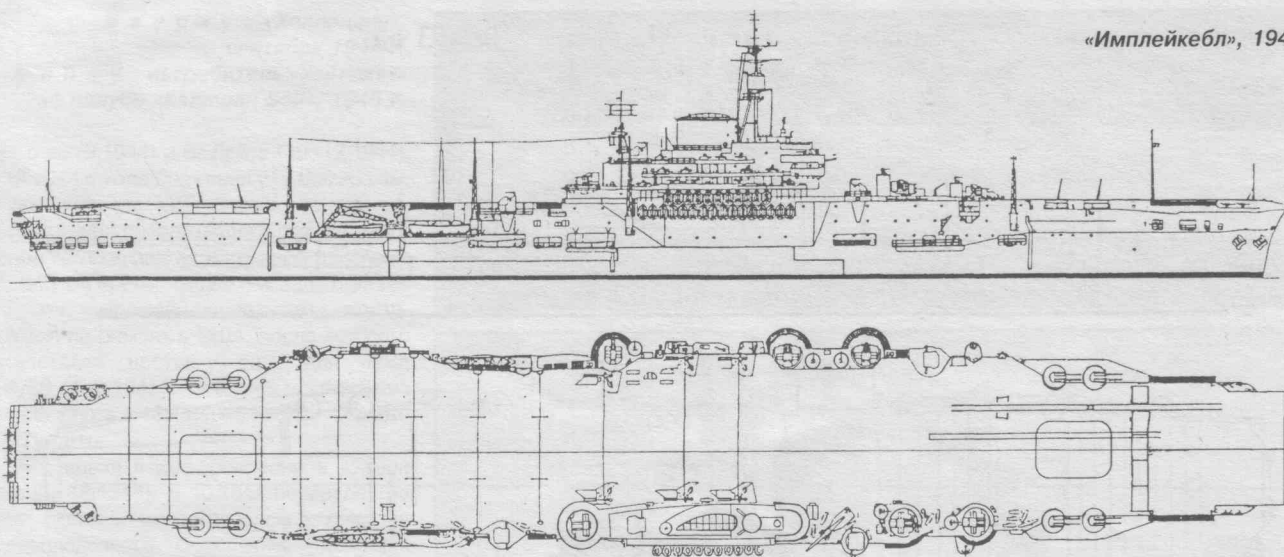
рабль вышел из строя на 5 часов. Пожаром повреждено радарное оборудование, уничтожено 11 истр. Отколовшийся осколок брони пробил дымоход центрального КО, скорость временно упала до 18 уз. Вечером 9.5.1945 вновь поврежден пилотом-смертником. Самолет, взорвавшийся в кормовой части палубы, не причинил кораблю серьезных повреждений (пожар был быстро устранен; взлетно-посадочные операции возобновлены через 50 мин.), однако уничтожил 11 «корсаров» и 4 «эвенджера», находившиеся на палубе. 18.5.1945 случайное возгорание в ангаре уничтожило еще 30 самолетов. Ввиду повреждений и серьезных потерь в авиагруппе 22.5.1945 отправлен в Сидней (ремонт в 6.1945). Затем – бомбардировка объектов на территории Японии (17.7–11.8.1945). После окончания войны использовался для перевозки демобилизованных солдат и репатриантов с Дальнего Востока в Англию. В силу незавершенности ремонта боевых повреждений в 11.1946 выведен в резерв. Планировавшаяся на 1949 г. модернизация не состоялась из-за обнаружившейся деформации набора корпуса. Продан на слом в 11.1953.

«Викториес»

После вступления в строй вошел в состав Флота метрополии. Участвовал в охоте на герм. ЛК «Бисмарк» – 25.5.1941 самолеты с АВ добились одного попадания в корабль, не причинившего, однако, больших повреждений. Вел поиск герм. судов снабжения, в составе флота участвовал в нанесении возд. ударов по герм. базам в Норвегии: Петсамо (30.7.1941), р-ну Будё (12.9 и 9.10.1941). Участвовал в неудачных попытках перехвата герм. КРТ «Лютцов» (22–23.2.1942) и ЛК «Тирпиц» (9.3.1942). Привлекался к сопровождению ряда атлантических и «северных» конвоев, в т.ч. PQ-12 – PQ-17. Осуществлял доставку сух. истр. на Мальту (6.1941), сопровождал конвой «Пьедестал» (8.1942). 12.8.1942 поражен бронебойной бомбой, сброшенной с ит. самолета, но та срикошетила от полетной палубы. Входил в состав сил прикрытия Североафриканской высадки (11.1942). 21.11.1942 при возвращении в Англию самолеты с АВ потопили в Атлантике герм. ПЛ U-517. В нач. 12.1942 отправлен на Тихий океан для действий в составе ВМФ США. Ремонт и установка амер. оборудования в Норфолке (12.1942–1.1943). 2.2.1943 прошел через Панамский канал и 11.3.1943 прибыл в Пёрл-Харбор. Подготовка авиагруппы (3–4.1943). Поврежден при неудачной посадке своего же самолета – пожар на полет. палубе (25.4.1943). 8.5.1943 после ремонта убыл в юж. часть Тихого океана. Учения и подготовка (5–6.1943), прикрытие дес. операции на о. Нью-Джорджия (27.6–25.7.1943). Переход в Англию через Панамский канал, ремонт в Ливерпуле (сер. 9.1943 – 2.1944). В 3.1944 г. – подготовка авиагруппы к удару по ЛК «Тирпиц» (операция «Тангстин» 3.4.1944). Две операции против сухоходства у берегов Норвегии (4.1944, нач. 6.1944). Перечислен в состав брит. Восточного флота и 3.7.1944 прибыл в Бомбей.

Взлет торпедоносца «Альбакор» с палубы «Формидебла», 1943 г.





Участие в ударах по Сабангу (25.7.1944), объектам сев. части о. Суматра (29.8 и 18.9.1944), Никобарским о-вам (17–19.10.1944). Подготовка авиагруппы (11–12.1944). Атаки нефтеперерабатывающих заводов в Пангалан-Брандан (4.1.1945), Пладжу (24.1.1945) и Сунги-Геронге (29.1.1945; все объекты на о. Суматра). Включен в состав БТФ и перешел в Сидней (2.1945). Удары по аэродромам на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю; 26.3–7.4.1945; 16–20.4.1945; 4–25.5.1945), сев. части о. Формоза (12–13.4.1945). 9.5.1945 дважды поврежден камикадзе. Первый самолет попал в район носового лифта, повредил его и вызвал пожар. Вскоре второй самолет спикировал на кормовую часть палубы, срикошетил, но уничтожил 4 истр. Ремонт в Сиднее (6.1945). Нанесение ударов по объектам на территории Японии (17.7–11.8.1945). Вернулся в Англию, отремонтирован в Портсмуте (10–12.1945). До вывода в резерв (1.1947) использовался для перевозки демобилизованных из Австралии в Англию. В 10.1947 вновь введен в строй в качестве учебного АВ. С 3.1950 поставлен на модернизацию, завершившуюся в 1.1958 (см. «Авианосцы мира 1945–2000»).

«Индомитебл»

После вступления в строй убыл в Вест-Индию для боевой подготовки. 3.11.1941 серьезно поврежден в рез. посадки на мель в р-не Кингстона (о. Ямайка). Ремонт в Норфолке (США), где за 10 дней для АВ была изготовлена новая носовая секция. В 12.1941 перешел в Индийский океан, включен в состав Восточного флота. Осуществил два рейса по доставке сух. истр. на о. Ява и о. Цейлон (кон. 1–2.1942). Участвовал в действиях по отражению рейда яп. АВ в Индийский океан (нач. 4.1942), в обеспечении высадки брит. войск у Диего-Суареса (о. Мадагаскар; 5–7.5.1942). Перешел в Англию (нач. 7–нач. 8.1942). Обеспечивал проводку конvoja на Мальту (операция «Пьедестал»; 10–12.8.1942). 12.8.1942 тяжело поврежден герм. пик. бомбардировщиками Ju-87. Две 500-кг бронебойные бомбы поразили небронированные участки палубы в районах носового и кормового лифтов. Три бомбы взорвалось у бортов, в т.ч. одна непосредственно у кормовой оконечности,

сделав 9-метровую пробоину. АВ получил крен в 8°. Ремонт в США (9.1942–2.1943). В 3.1943 прибыл в Скапа-Флоу, где до 6.1943 осуществлял подготовку авиагруппы. Участвовал в прикрытии высадки союзных десантов на о. Сицилия (операция «Хаски»; 10–16.7.1943). 16.7.1943 торпедирован герм. торпедоносцем Ju-88 в 90 милях сев.-вост. о. Мальта. Взрывом торпеды выведено из строя левое КО. Отломившиеся куски броневое пояса пробили ПТЗ, крен составил 12,5°. АВ был спасен благодаря быстрому контрзатоплению отсеков. Ремонт в Норфолке (8.1943–3.1944). В 4.1944 перешел в Англию. После подготовки авиагруппы (4–5.1944) отправлен в состав Восточного флота (6–7.1944). Участие в бомбардировке яп. объектов в сев. части о. Суматра (29.8 и 18.9.1944), Никобарских о-вах (17–19.10.1944). После переподготовки авиагруппы – атаки нефтеперерабатывающих заводов в Белаван Дели (о. Суматра; 20.12.1944), Пангалан-Брандан (4.1.1945), Пладжу (24.1.1945) и Сунги-Геронге (29.1.1945). Включен в состав БТФ и перешел в Сидней (2.1945). Удары по аэродромам на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю; 26.3–7.4.1945; 16–20.4.1945; 4.5–25.5.1945), сев. части о. Формоза (12–13.4.1945). 4.5.1945 легко поврежден попаданием камикадзе – ударившись о полетную палубу, самолет перекатился через носовую оконечность и взорвался в воде. Ремонт в Сиднее (6–7.1945). После капитуляции Японии принял участие в обеспечении высадки в Гонконге – 31.8.1945 самолеты АВ нанесли удар по базе яп. взрывающихся катеров близ порта. В 11.1945 вернулся в Англию. В 1946 г. совершил два рейса для перевозки демобилизованных. Капитальный ремонт (1947–1950 гг.). Зенитное вооружение после ремонта – 5 восьмиствольных «пом-помов» и 24 одноствольных «бофорса». Служил в составе Флота метрополии. 3.2.1952 во время учений пострадал от взрыва паров бензина (8 убитых, 32 раненых). В 5.1953 выведен в резерв и спустя 2 года продан на слом.

«Индефатигебл»

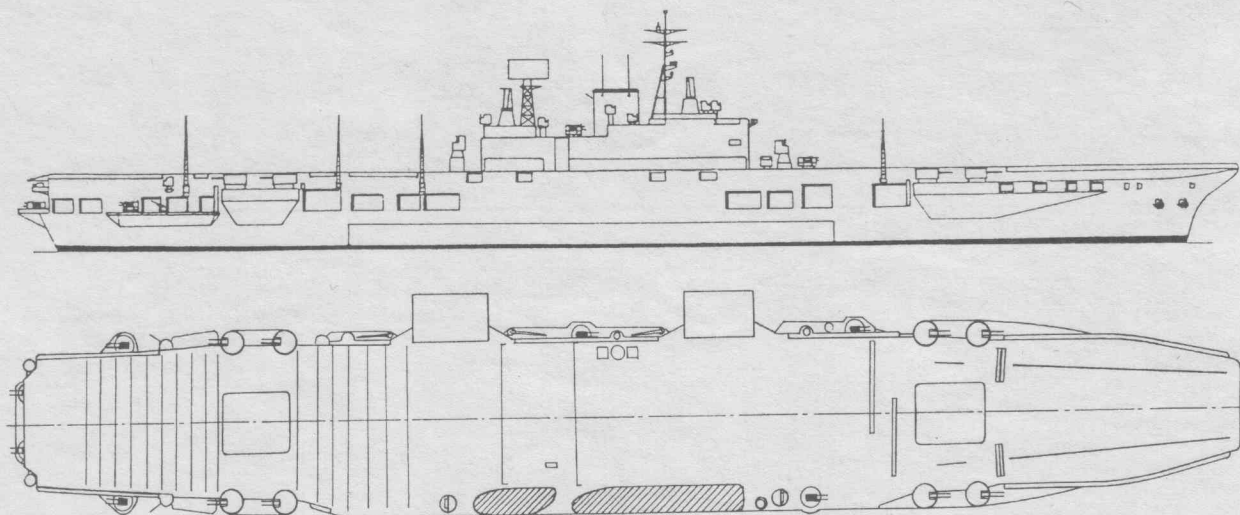
Подготовка авиагруппы (5–6.1944), затем участие в ударах по ЛК «Тирпиц» (17.7.1944 и 22–29.8.1944). Три операции

по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (8–9.1944). 19.11.1944 вышел из Портсмута в Коломбо, куда прибыл спустя месяц. Включен в состав брит. Восточного флота. Бомбардировки нефтеперерабатывающих заводов в Пангалан-Брандан (4.1.1945), Пладжу (24.1.1945) и Сунги-Геронге (29.1.1945; все объекты на о. Суматра). Вошел в состав БТФ и перебазировался в Сидней (2.1945). Удары по аэродромам на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю; 26.3–7.4.1945). 1.4.1945 поврежден попаданием камикадзе с 250-кг бомбой в основание «острова» (21 убитый, 27 раненых). Через час возобновил летно-посадочные операции. Удары по аэродромам камикадзе в сев. части о. Формоза (12.4–13.4.1945), вновь на о-вах Сакисима (16–20.4.1945; 4–25.5.1945). Отдых в Сиднее, ремонт ЭУ (6.1945). Воздушные налеты на Японию (24.7–15.8.1945). Находился в Токийской бухте при подписании акта о капитуляции Японии. Осуществлял перевозку репатриантов и демобилизованных с Дальнего Востока и Австралии. В 12.1946 выведен в резерв. Часть зенитной артиллерии снята. Переоборудован в учебный корабль (1949–1950 гг.). Выведен в резерв (8.1954) и 4.11.1956 продан на слом.

«Имплейкебл»

Испытания и подготовка палубной авиагруппы (5–10.1944). Три операции по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (10–12.1944), в ходе которых потоплено ок. 40000 брт торгового тоннажа и неск. мелких НК, тяжело повреждена ПЛ U-1060 (27.10.1944 добыта береговой авиацией). Ремонт (сер. 12.1944 – сер. 3.1945), переход в Сидней через Индийский океан. В нач. 5.1945 включен в состав БТФ. Удары по ВМБ на о. Трук (14–15.6.1945) и объектам на территории Японии (17.7–11.8.1945). После войны служил на Тихом океане (9.1945–4.1946), перешел в Англию и с 6.1946 использован для подготовки пилотов. Ремонты (4–10.1947 и 10.1948–4.1949). Входил в состав Флота Метрополии (4.1949–9.1950). Резерв (9.1950–1.1952), использовался в качестве учебного (1.1952–9.1954). Продан на слом 3.11.1955.

Авианосцы типа «Мальта» — 0 + 3 ед.



ТТХ (проектные)

46900/56800 т, 279,34 (249,93 пп) x 35,35 (вл) x 10,5 м. ПТ-4 Parsons, 8 ПК Admiralty, 200000 л.с. = 32,5 уз. 7500 т нефти. Броня: пояс и траверзы 114-37 мм, полетная палуба 25 мм. Экипаж 2780 (+ 755 авиагруппа) чел. 16 — 114 мм/45 зен., 55 — 40-мм авт.

Состав авиагруппы

ок. 80 самолетов различных типов

(до 152 мм) рулевой машины и погребов боезапаса. ПТЗ имела ширину по 6,4 м с каждого борта и была способна выдержать взрыв 900 кг тротила.

Интересной особенностью архитектуры «Мальты» стало наличие второго «острова», расположенного позади основного и предназначенного для размещения аппаратуры РЛС. Оба острова в плане имели обтекаемую форму — наподобие примененной на «Илластриес».

Заказ на постройку трех суперавианосцев («Мальта», «Гибралтар» и «Нью Зиленд») был выдан 15.7.1943, еще до завершения разработки проекта. Обсуждался вопрос о строительстве четвертого корабля — «Африка», но официального решения на сей счет не последовало. Между тем, в ходе конструкторских работ выяснилось, что новые АВ при огромном водоизмещении будут обладать недостаточной численностью авиагруппы и слабой защитой от авиабомб и особенно — от атак камикадзе. Закладку кораблей отложили на второе полугодие 1945 г., а затем — окончательно отменили («Гибралтара» 15.11.1945, остальных двух — 21.12.1945).

Разработка проекта авианосца «Мальта» началось в конце 1942 г. — одновременно с закладкой тяжелого АВ «Одейшиес» (будущий «Игл» — о нем мы расскажем в выпуске «Авианосцы мира 1945 — 2000»). Новый корабль виделся его создателям как аналог американского «Мидуэя». Любопытно, что с проектами этих суперавианосцев произошла своего рода рокировка кораблестроительных школ: американцы заимствовали английский опыт, англичане — американский. На архитектуру и компоновку «Мальты» оказали большое влияние «Эс-секс» и «Мидуэй», и в результате новый проект по многим пунктам представлял собой шаг назад по сравнению с «Илластриесом».

АВ «Мальта» должен был иметь открытый ангар площадью 5300 м² высотой 5,34 м. Полетная палуба (277 x 41,5 м) не являлась интегральной частью корпуса и выполнялась в виде надстройки. От бронирования полетной палубы в окончательном варианте отказались, ограничив ее толщину величиной 25 мм. Высота верхней палубы над ВЛ — 15,8 м. Впервые в мировой практике число самолетоподъемников довели до 4-х — двух палубных (размером 16,5 x 14 м) и двух бортовых американского типа (17 x 10,7 м). В носовой части палубы устанавливались две катапульты, рассчитанные на запуск самолетов массой до 13,6 т.

Система бронирования включала в себя цитадель из пояса и бронированной ангарной палубы, а также локальную защиту

Легкий авианосец «Юникорн» — 1 ед.

«Unicorn» ХВ 29.6.1939/20.11.1941/12.3.1943 — искл. 1959

«Юникорн» был заказан для Ройял Нэйви в 1938 г. как вспомогательный авианосец, главной задачей которого являлось обеспечение действий тяжелых АВ типа «Илластриес». Предполагалось, что он будет представлять собой нечто среднее между авиатранспортом и ремонтной мастерской, а в мирное использоваться в каче-

стве носителя радиоуправляемых самолетов-мишеней. Однако в годы войны «Юникорн» некоторое время использовался как чисто боевой корабль — легкий авианосец.

По архитектуре и конструкции «Юникорн» являлся как бы уменьшенным и упрощенным вариантом «Арк Ройяла». Он имел высокий надводный борт при относительно коротком

корпусе. Компоновка ЭУ — 2 МО и 2 КО. Полетная палуба имела площадь 195,1 x 27,4 м, из которой 115,2 x 27,4 м были защищены 51-мм броней. Традиционной броневой цитадели у корабля не было, но погреба боезапаса и цистерны авиабензина прикрывались коробчатой защитой из плит толщиной 51 — 76 мм. Система ПТЗ включала в себя продольную 35-мм переборку в районе МО.

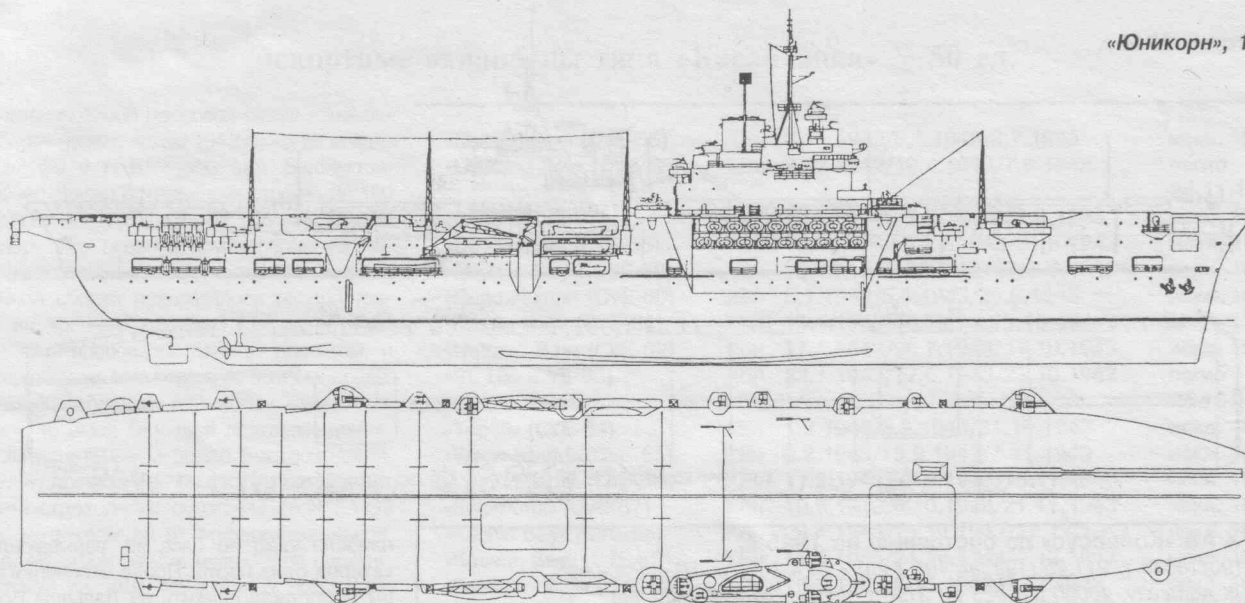
На верхней палубе имелись два самолетоподъемника (носовой размером 14 x 10 м, кормовой 14 x 7,3 м, оба грузоподъемностью 9,1 т), одна гидравлическая катапульта ВН-III и комплект аэрофинишеров Mk-IV. Платформы лифтов защищались 25-мм броней. Ангар был двухъярусным; общая площадь его равнялась 3530 м², высота ангара 5 м. Длина ангара составляла всего 91,5 м, что объясняется выделением значительного объема внутренних помещений под мастер-

ТТХ по состоянию на 1943 г.

14750/20300 т, 195,1 (171,9 пп, 175,3 вл) x 27,4 x 7,32 м. ПТ-2 Parsons, 4 ПК Admiralty, 40000 л.с. = 24 уз. 3157 т нефти. Броня: полетная палуба 51 мм, локальная защита погребов 76 — 51 мм. Экипаж 1200 чел. 8 — 102 мм/45 зен., 16 (4x4) — 40 мм авт., 13 (4 x 2, 5 x 1) — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

9.1943: 3 торп. «Суордфиш», 30 истр. «Сифайр».

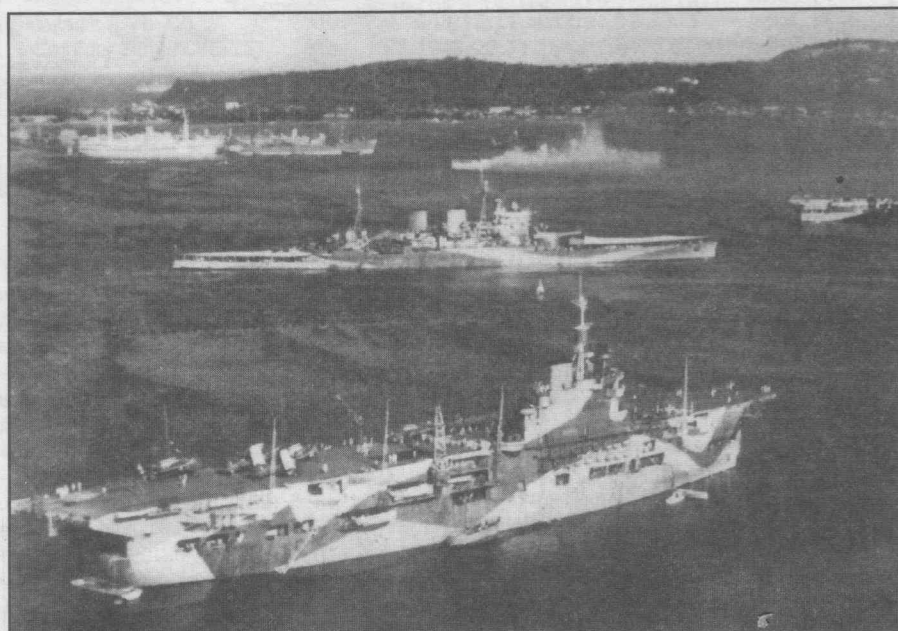


ские для обслуживания самолетов. Емкость цистерн авиабензина — 163656 л.

Радиоэлектронное оборудование включало в себя радиомаяк 72DM, позже замененный американским типа YE. Также имелись радары типа 281B, 282 и 285.

Служба

Участие в сопровождении трех гибралтарских конвоев (5–6.1943), демонстрационные выходы к берегам Норвегии (7.1943). Прикрытие высадки в Салерно (Италия; 9.1943). Перешел в Коломбо (о. Цейлон) в 10.1943, где находился до конца войны обеспечивал подготовку летчиков палубной авиации для Восточного и Тихоокеанского флотов. С весны 1945 г. включен в состав соединения плав. тыла БТФ. Вернулся в Англию, с 1.1946 — в резерве. Летом 1949 г. введен в строй в качестве авиатранспорта для перевозки самолетов на Дальний Восток. В ряде случаев использовался в качестве АВ в ходе войны в Корее, а однажды даже вел обстрел берега из 102-мм орудий. В 6.1953 переклассифицирован в авиатранспорт. Вернулся в Девонпорт (11.1953), выведен в резерв. 15.6.1959 сдан на слом.



«Юникорн» и линейный крейсер «Рипалс» на рейде Тринкомали, апрель 1944 г.

Легкие авианосцы типа «Колоссус» — 10 ед.

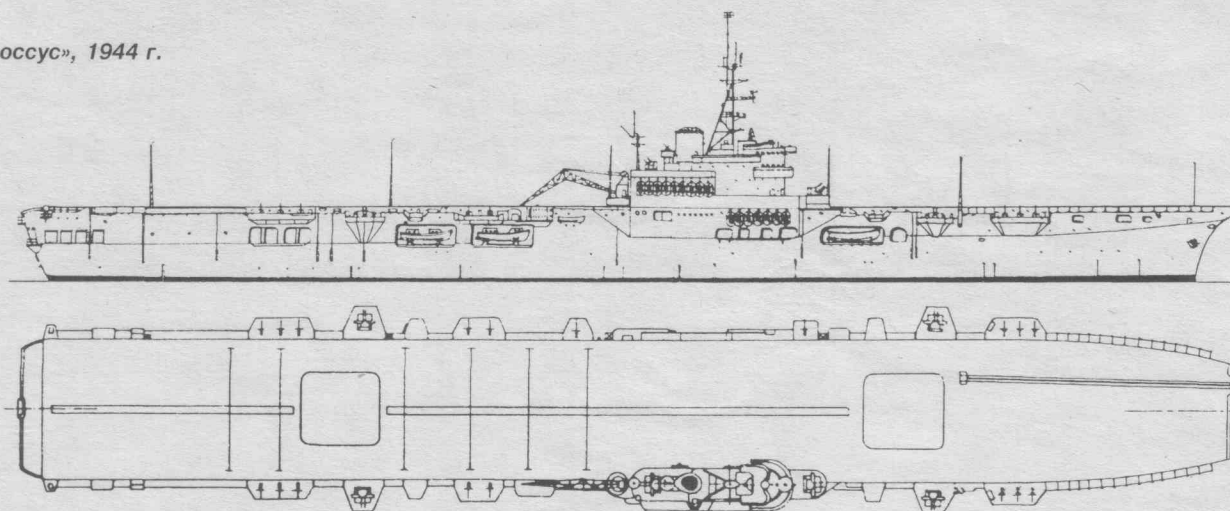
Проект легкого авианосца водоизмещением в 13200 т был разработан в 1942 г. При его создании особое внимание уделялось технологичности и дешевизне — такие корабли должны были строиться крупной серией и в очень сжатые сроки. В целом «Колоссус» был сконструирован весьма рационально. Его полетная палуба (210,3 x 24,4 м — почти как на «Илластриесе») была оборудована двумя лифтами размером по 13,7 x 10,4 м и грузоподъемностью 6,8 т. Одноярусный ангар имел внушительные размеры — 135,6 x 15,85 м, причем его высота (5,33 м) была больше, чем на «Илластриесе». Правда, за это пришлось заплатить полным отказом от броневой защиты (толщина стальных листов, прикрывавших погреба авиационного боезапаса, не превышала 10 мм).

Корпус АВ создавался на основе проекта торгового судна. Он не имел сплошных продольных переборок системы ПТЗ, но был хорошо разделен на отсеки и сохранял непотопляемость при попадании торпеды в район главных поперечных переборок. Повышению живучести способствовала и

эшелонная компоновка ЭУ, занимавшая 4 отсека (2 МО и 2 КО).

Авиационно-техническое оборудование: одна гидравлическая катапульта ВН-III и 8 аэрофинишеров, рассчитанных на торможение самолета массой 6,8 т с посадочной скоростью 110 км/ч. Запас авиатоплива — 448236 л.

«Colossus»	Вик-Арм/Т	1.6.1942/30.9.1943/16.12.1944	— передан Франции 1946
«Vengeance»	СХ	16.11.1942/23.2.1944/15.1.1945	— продан Бразилии 1956
«Venerable»	Кмл	3.12.1942/30.12.1943/17.1.1945	— продан Голландии 1948
«Glory»	ХВ	27.8.1942/27.11.1943/22.4.1945	— искл. 1961
«Ocean»	Стеф	8.11.1942/8.7.1944/30.6.1945	— искл. 1962
«Theseus»	Фф	6.1.1943/6.7.1944/9.1.1946	— искл. 1962
«Warrior»	ХВ	12.12.1942/20.5.1944/14.3.1946	— продан Аргентине 1958
«Triumph»	ХЛ	27.1.1943/2.10.1944/9.4.1946	— искл. 1980
«Pioneer»	Вик-Арм/Б	2.12.1942/20.5.1944/8.2.1945	— искл. 1954
«Perseus»	Вик-Арм/Т	1.6.1942/26.3.1944/19.10.1945	— искл. 1958



ТТХ АВ «Колоссус» по состоянию на 1945 г.

13190/18040 т, 211,25 (192 пп, 198,1 вл) x 24,4 x 7,1 м. ПТ-2 Parsons, 4 ПК Admiralty, 40000 л.с. = 25 уз. 3196 т нефти. Экипаж 1300 чел. 24 (6x4) – 40 мм авт. «пом-пом», 21 – 40 мм авт. «Бомфорс».

Состав авиагруппы

8.1945 («Глори»): 18 торп. «Барракуда», 21 истр. «Корсар».
5.1950 («Вендженс»): 12 истр.-бомб. «Файерфлай» Mk.5, 8 истр. «Си Хорнет» NF.21.
7.1950 («Трайемф»): 12 истр.-бомб. «Файерфлай» FR.1, 12 истр. «Сифайр» Mk.47.
5-7.1953 («Оушен»): 12 истр.-бомб. «Файерфлай» FR.5, 18 истр. «Си Фьюри» FB.11.
11.1956 («Тезеус»): 10 верт. «Уирлвинд» HAR.1.

Зенитное вооружение по проекту включало в себя 6 четырехствольных 40-мм автоматов «пом-пом» и 32 (11 x 2 и 10 x 1) 20-мм «эрликона». Реально число зенитных автоматов на разных кораблях заметно различалось. Так, на «Колоссусе» летом 1945 г. вместо «эрликонов» имелся 21 одноствольный 40-мм «бомфорс», на «Оушен» – 7 одноствольных «пом-помов» и 20 «эрликонов». Все АВ оснащались стандартным комплектом радаров – 79В, 281В, с нач. 50-х – 277 и 293. На «Оушен», вступившем в строй в качестве носителя ночных истребителей, были установлены РЛС SM-1 (американская), 93, а 293 заменена на 961. На всех кораблях имелись ГАС «Асдик».

Из 10 заложенных авианосцев до конца Второй мировой войны в строй вошли 6, в том числе «Пайонир» – в роли вспомогательного АВ. В 1943 г. англичане заложили еще 6 подобных АВ типа «Маджестик», но 5 из них вступили в строй только в 1948 – 1961 гг., а «Левифан» остался недостроенным. Подробнее об этих кораблях будет рассказано в выпуске «Авианосцы мира 1945 – 2000».

Служба «Вендженс»

После капитуляции Японии принимал участие в оккупации союзниками Гонконга (8–9.1945). Служил на Дальнем Востоке и Индийском океане, в 7.1946 вернулся в Англию. Ремонт (8–12.1946). Входил в состав Флота метрополии (5–7.1947), служил на Средиземном море (9.1947–3.1948). Ремонт (5–6.1948), вновь в составе Флота метрополии (8.1948–5.1951). После ремонта (кон. 1951 г.) совершил два рейса по доставке войск и самолетов на Дальний Восток. Ремонт (9.1952–1.1953), установлены радары 277Q/293Q. В период с 13.11.1952 по 25.10.1955 временно входил в состав ВМС Австралии (в период 5.1954–4.1955 – в резерве). После возвращения в Англию выведен в резерв (9.1955). В 12.1956 продан Бразилии (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Венерэбл»

Подготовлен для действий у берегов Филиппин и Индонезии, после капитуляции Японии принял участие в обеспечении высадки в Гонконге – 31.8.1945 самолеты АВ

нанесли удар по базе яп. взрывающихся катеров близ порта. После окончания войны продолжал служить на Дальнем Востоке. Прибыл в Плимут 30.3.1947. 1.4.1948 после ремонта продан ВМФ Нидерландов (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

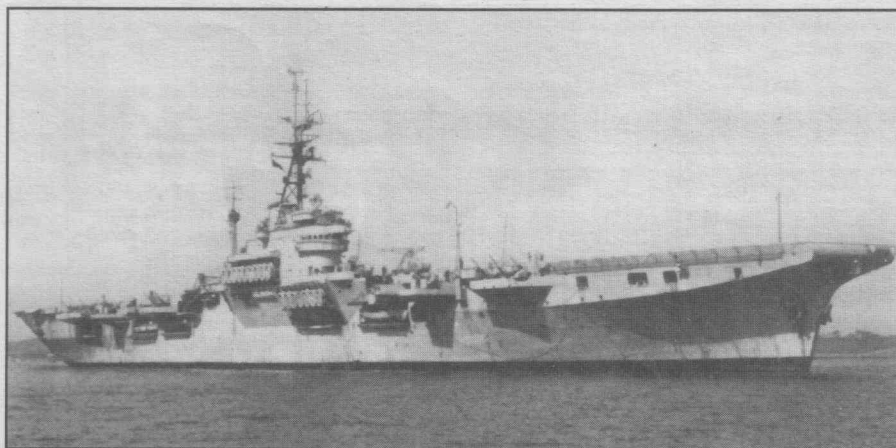
«Глори»

Перешел на Мальту (5.1945), на о. Цейлон, а затем на Филиппины (7.1945). После капитуляции Японии принимал участие в оккупации союзниками Рабаула (9.1945). Продолжал служить на Дальнем Востоке (9.1945–2.1947), затем в Индийском океане (2–9.1947). Ремонт и модернизация в Девонпорте (10.1947 – 9.1949). Установлен радар 277Q, зенитная артиллерия заменена на 16 40-мм одноствольных «бомфорсов». Служба на Средиземном море (11.1949–3.1951), затем боевые действия у западных берегов Кореи (28.4–нач. 9.1951). Авиагруппа АВ совершила 2892 боевых вылета для поддержки войск, атак объектов транспортной сети и каботажного судоходства. Боевые потери составили лишь три самолета. В нач. 10.1951 прибыл в Сингапур, затем перешел в Австралию. На Средиземном море принял новую авиагруппу. Вернулся к берегам Кореи, за период 1–5.1952 авиагруппа совершила 1943 боевых вылета, главным образом для поддержки сух. войск. Находился на Мальте (7–9.1952). Третий поход для действий у берегов Кореи (11.1952–нач. 5.1953). Произведено 4834 вылета, направленных на разрушение мостов и др. объектов транспортной сети. В 11.1953 вернулся на Средиземное море, а в 2.1954 – в Англию. Ремонт в Портсмуте (сер. 1954 г.), после которого осуществлял перевозку сам. на Дальний Восток. Обеспечивал базирование спасательных вертолетов в Северной Шотландии (нач. 1955 г.). В кон. 1955 г. выведен в резерв. Исключен из состава флота в 1958 г. Прибыл на разделку на металл 23.8.1961.

«Колоссус»

Подготовлен для действий у берегов Индонезии, однако после капитуляции Японии принимал участие в оккупации союзниками Шанхая (8–9.1945). Ремонт в Саймонстауне (нач. 1946 г.). Возвратился в Англию в 7.1946, после окончания ремонта арендован (8.1946), а в 1951 г. продан Франции (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Арроманш» (быв. «Колоссус»), конец 40-х годов.



«Оушен»

Подготовка ночной авиагруппы (8–12.1945) в метрополии. 3.12.1945 впервые в истории на палубу АВ сел реактивный самолет «Си Вампир». Поход на Средиземное море (1–3.1946). Служба в составе Флота метрополии (4–5.1946), затем – Средиземноморского флота (6.1946–6.1948; 9.1948–6.1949; 7.1951–4.1952). Ремонт (7.1949 – нач. 1951). Действия у берегов Кореи в составе сил ООН (5–11.1952). Авиагруппа АВ произвела около 5900 боевых вылетов, главным образом для нанесения ударов по объектам транспортной сети и каботажного судоходства у зап. берегов Кореи. 9.8.1952 истр. «Си Фьюри» уничтожили в возд. бою 1 МиГ-15. Вернулся на Средиземное море для приема и подготовки новой авиагруппы (кон. 11.1952 – 4.1953). В 5–7.1953 – действия у берегов зап. Кореи. Участвовал в операции «Чероки» (уничтожение запасов мат. средств в тылу линии фронта), поддержке сух. войск. Авиагруппа произвела 1533 боевых вылета. В 11.1953 убыл с Дальнего Востока в Англию и 17.12.1953 прибыл в Плимут. Ремонт (нач. 1954 г.), в дальнейшем использовался в кач. учебного корабля. Осуществлял перевозку войск на Мальту (8–9.1956), в 9.1956 оснащен для действий в кач. ДВН, участвовал в Суэцком конфликте (11.1956). С 5.12.1957 в резерве. В 2.1960 продан частному владельцу. Сдан на слом 6.5.1962.

«Пайонир»

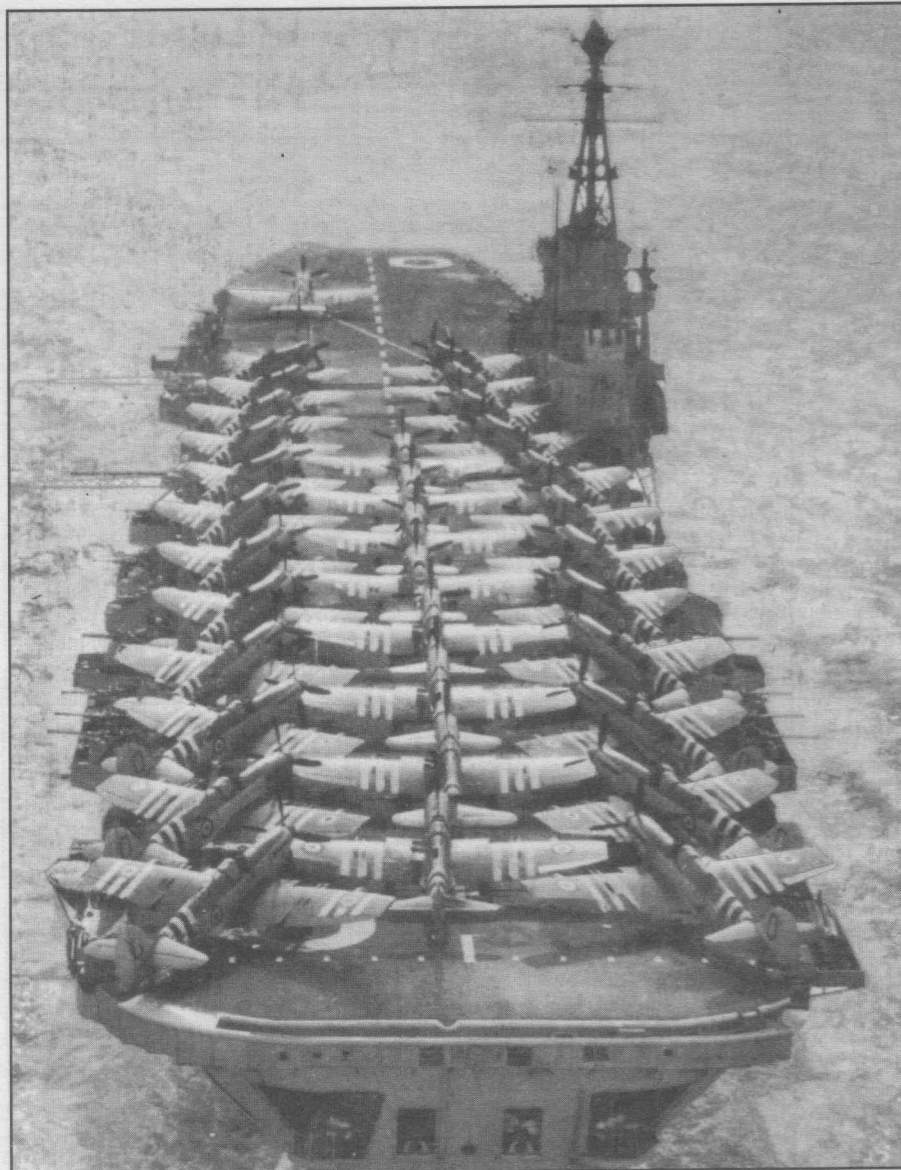
В 8.1945 прибыл в Австралию для обеспечения действий АВ БТФ. После войны выведен в резерв, в 6.1953 переклассифицирован в авиатранспорт. Продан на слом в 9.1954.

«Персеус»

Модернизация (1950–1951). Использовался для испытаний первой брит. пар. катапульты BXS-I (1951–1952 гг.). В 6.1953 переклассифицирован в авиатранспорт. Продан на слом 6.5.1958.

«Тезеус»

Подготовка в Англии, затем служба в составе Флота метрополии (2.1946–1.1947) и на Дальнем Востоке (2–12.1947). Ремонт в Англии (нач. 1948 г.). Входил в состав Флота метрополии (8–12.1948; 3.1949–8.1950), Средиземноморского флота (1–3.1949). Действовал у берегов Кореи в составе сил ООН (5.10.1950–15.4.1951). Патрулировал у зап. поб. Северной Кореи (удары по транспортным коммуникациям), прикрывал эвакуацию из Нампхо. Участие в операции по разрушению мостов через р. Ялу (12.1950), поддержка сух. войск на фронте и удары по дорогам (1–4.1951). Авиагруппа АВ совершила 3446 боевых вылета. После возвращения в Англию прошел ремонт (5–8.1951). Служба в составе Флота метрополии (9.1951–2.1952; 6–8.1952; 1–4.1953) и Средиземноморского флота (2–6.1952; 10–12.1952; 6–10.1953). С 1954 г. флагман учебной эскадры Флота метрополии. Осуществлял перевозку войск на



Мальту (8–9.1956), в 9.1956 оснащен для действий в качестве ДВН, участвовал в Суэцком конфликте (11.1956). Выведен в резерв (12.1956), в 2.1960 продан частному владельцу, прибыл для разделки на металл 29.5.1962.

«Трайемф»

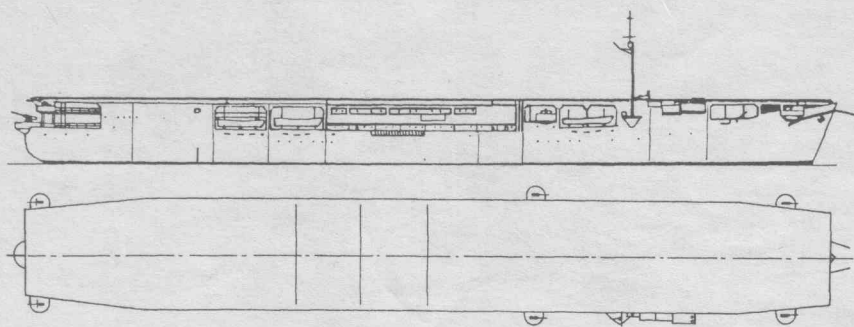
После подготовки в Англии служил на Средиземном море (2.1947–7.1949). Переведен на Дальний Восток (9.1949). В 12.1949 принимал участие в нанесении ударов по партизанским базам в Малайе. С 7.1950 действовал у берегов Кореи. 3.7.1950 самолеты АВ нанесли удар по объектам в р-не Пхеньяна, 2.8.1950 по Инчхону. Участвовал в нанесении ударов по коммуникациям на вост. поб. Северной Кореи, обороне пусанского плацдарма (8.1950), десантной операции в Инчхоне (9.1950). 25.9.1950 убыл в Англию. Ремонт (кон. 1950 – 1951 гг.), после которого переклассифицирован в учебный корабль. В 2.1952 использовался для экспериментов с угловой палубой. В 1956–1.1965 переделан в плавмастерскую. В 1972 г. выведен в резерв. В 1980 г. списан, 26.11.1981 продан на слом в Испанию.

«Уорриор»

В период с 24.1.1946 до кон. 1948 г. находился в составе ВМС Канады – служба в Северной Атлантике. По возвращении – ремонт, оснащен «гибкой» полетной палубой (11.1948–5.1949). В 6.1949 выведен в резерв. Введен в строй (7.1950), использовался для перевозки войск и сам. на Дальний Восток (8.1950–12.1951). Модернизация в Девонпорте (4.1952–10.1953). Увеличен «остров», изменена конструкция мачты. Установлены радары 293Q, два 277Q и 281BQ. Зенитная артиллерия доведена до 28 40-мм орудий. После окончания подготовки совершил поход на Дальний Восток через Средиземное море (2–12.1954). Летом привлекался к нанесению ударов по партизанским базам в Малайе. По возвращении прошел модернизацию (12.1954–8.1956) – установлена небольшая угловая палуба, усиленные аэрофинишеры (могли остановить самолет массой 7 т с посадочной скоростью 111 км/ч), оптическая система посадки. Артиллерия сокращена до 8 40-мм орудий. Служил штабным кораблем при испытаниях брит. ядерного оружия на о-вах Рождества (2–10.1957). Выведен в резерв (2.1958) и в 7.1958 продан Аргентине (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

Эскортный авианосец «Одесити» — 1 ед.

«Audacity»	Вулк	• /22.1.1941/26.6.1941	— погиб 21.12.1941
------------	------	------------------------	--------------------



Первый эскортный авианосец британского флота, переоборудован из германского рефрижератора «Ганновер» (5537 брт). Последний был захвачен 7.3.1940 в Вест-Индии английским крейсером «Дюондин» и включен в состав Ройял Нэйви в качестве транспорта «Эмпайр Одесити». Решение о

его переделке в эскортный АВ, предназначенный для защиты торговли, было принято 2.1.1941. Переоборудование на верфи «Блис Драйдок шипбилдинг» в Нортумберленде заняло 5 месяцев.

Конструкция корабля, получившего имя «Одесити», была предельно упро-

щенной. На нем не было ни ангара, ни самолетоподъемников, ни катапульты, ни «острова». Самолеты (всего 6–8 шт.) базировались прямо на полетной палубе (в этом отношении «Одесити» стал прототипом будущих «торговых авианосцев» типа МАС). На палубе устанавливались специально разработанные упрощенные аэрофинишеры, состоявшие из двух тросов (способные задержать самолет массой в 4 т при посадочной скорости 100 км/ч), и аварийный барьер. Запас авиационного бензина — 45460 л. В трюм было уложено 3000 т балласта. Мощность судовой электростанции — 800 кВт, дальность плавания — 12000 миль при скорости 14,5 уз.

Несмотря на скромные боевые возможности, «Одесити» сыграл важную роль в эволюции класса авианосцев. Он показал, что идея дешевого тихоходного АВ, предназначенного для защиты конвоев (а дискуссии о постройке таких кораблей в Англии шли с конца 1920-х гг.), полностью себя оправдала.

Служба

После вступления в строй до момента гибели успел принять участие в сопровождении всего двух гибралтарских конвоев: OG-74/HG-73 (18–21.9.1941) и HG-76 (14–21.12.1941). В ходе обеих операций истр. АВ сбили пять и повредили три герм. самолета Fw-200. 17.12.1941 ПЛ U-131 получила повреждения в результате атаки истр. и была потоплена НК. Вечером 21.12.1941 дважды торпедирован герм. ПЛ U-751. После попадания первой торпеды потерял ход, спустя 70 мин, после взрывов еще двух торпед, преломился и затонул. Потери экипажа составили 72 чел.

«Одесити», 1941 г.

ТТХ по состоянию на момент ввода в строй

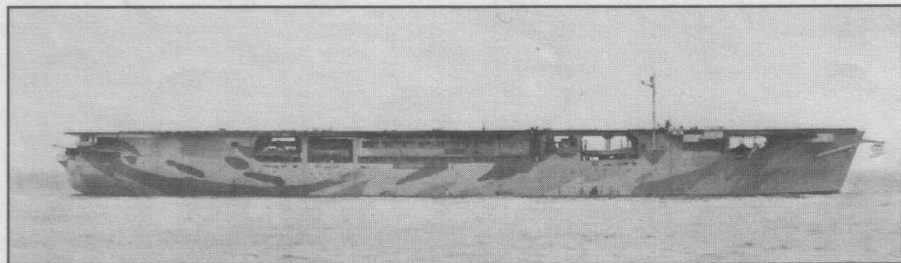
10230/11000 т, 142,42 (132,6 пп) x 17,14 x 6,58 м.

Диз-1 MAN, 5200 л.с.=14,5 уз. 649 т соляра. Экипаж 210 чел.

1 — 102 мм/45 зен., 4 — 40 мм авт. «пом-пом», 4 — 20 мм авт. «Эрликон».

Состав авиагруппы

12.1941: 8 истр. «Мартлет II/III».



Эскортные авианосцы типа «Арчер» — 4 ед.

«Archer»	Сан	1939/14.12.1939/17.11.1941	— искл. 1945
«Avenger»	Сан	1940/27.11.1940/1.3.1942	— погиб 15.11.1942
«Biter»	Сан	1940/18.12.1940/4.5.1942	— в 4.1945
			передан Франции
«Dasher»	Сан	1940/12.4.1941/1.7.1942	— погиб 27.3.1943

Первые британские эскортные АВ, заказанные в США в рамках соглашения о ленд-лизе. Переоборудованы из корпусов сухогрузов «Мормэкленд» («Арчер»), «Рио Хадсон» («Эвэнджер»), «Рио Парана» («Байтер») и «Рио-де-Жанейро» («Дэшер»). Пятый корабль — переделанный из «Рио де Ла-Платы» «Чарджер» — остался в составе ВМС США.

Работы по переоборудованию судов начались в апреле — мае 1941 г. Головной «Арчер» был перестроен из уже готового судна за 6 месяцев. Конструктивно он несколько отличался от своих систершипов, созданных из недостроенных транспортов. Его полетная палуба имела длину 133,5 м, высота ангара составляла

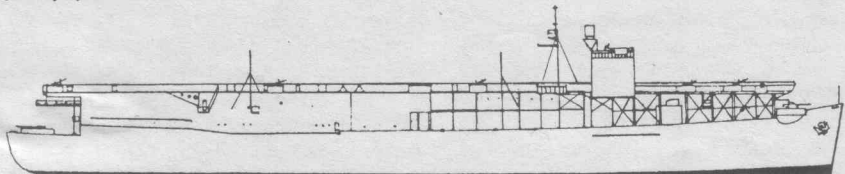
5,79 м; на остальных кораблях — соответственно 134,7 м и 4,88 м. «Арчер» и «Эвэнджер» были гладкопалубными, без «острова» (их силуэт повторял американский «Лонг-Айленд»). На остальных АВ имелся небольшой «остров» по правому борту.

Все авианосцы были оснащены одним лифтом размерами 12,8 x 10,4 м («Арчер» — 11,6 x 10,4 м), одной катапульты H-II и комплектом аэрофинишеров. Запас авиационного бензина по проекту составлял 341000 — 386000 л, но вскоре после ввода кораблей в строй его уменьшили до 163500 л.

Корпус каждого АВ был идентичен корпусу транспорта типа СЗ. Для обеспечения устойчивости, после прибытия в Англию на кораблях укладывался бетонный балласт (1800 т на «Арчере», 1930 т на остальных). Кроме того, рекомендовалось принимать до 1000 т водяного балласта. Броневой защиты и ПТЗ не было.

ЭУ включала в себя пару дизелей (марки «Зульцер» на «Арчере», «Доксфорд»

«Дэшер», 1942 г.



«Байтер», 1944 г.

на остальных), работавших через редуктор на один вал. Запас дизельного топлива состоял из 1362 – 1600 т непосредственно для двигателей и еще примерно 1100 – 1700 т в дополнительных цистернах (грузовых танках), используемых преимущественно для дозаправки в море кораблей эскорта.

Артиллерийское вооружение первоначально включало в себя 3 американские 102-мм пушки Mk-9; в августе – октябре 1942 г. их заменили на английские 102-мм зенитки Mk-V. На «Арчере» в марте 1943 г. вместо 12,7-мм пулеметов установили 4 (2 х 2) 40-мм автомата «Бюфорс». В октябре 1943 г. на «Арчере» и «Байтере» 4 одноствольных «эрликона» заменили спаренными. На всех кораблях имелись РЛС типа 79 и 271, а также коротковолновые радиопеленгаторы. Необходимость модернизации кораблей в соответствии с брит. стандартами задерживала вступление АВ в строй в среднем на полгода.

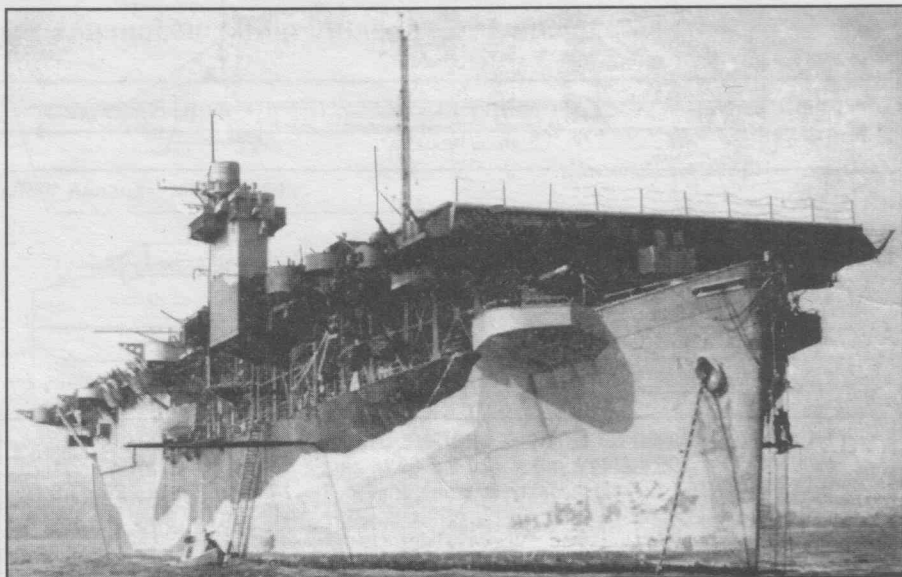
Служба

«Арчер»

В 12.1941 поврежден в рез. столкновения с торг. судном. В 1942 г. после окончания ремонта осуществлял доставку сух. самолетов в Сьерра-Леоне и Юж. Африку. Принимал участие в двух противолодочных поисках в Сев. Атлантике и сопровождении неск. трансатлантических конвоев (2–7.1943). 23.5.1943 самолеты АВ потопили ПЛ U-752 – первую вражескую ПЛ, уничтоженную брит. АВ в ходе битвы за Атлантику. Из-за серьезных дефектов ЭУ с 10.1943 использовался в качестве плавмастерской и склада. Выведен в резерв (3.1945), возвращен США (1.1946) и переоборудован в торговое судно.

«Байтер»

Принимал участие в обеспечении десантной операции в Северной Африке (р-н Орана; нач. 11.1942). В 4.1943 первым из АВ брит. флота вышел для противолодочного патрулирования Северной Атлантики. В период до 8.1944 осуществил несколько противолодочных поисков и отконвоировал 16 трансатлантических конвоев. Самолета-



ТТХ по состоянию на момент ввода в строй

«Арчер»: 10220/12860 т, 149,96(вл)/141,7(пп) х 21,3(вл) х 6,65 м.

«Эвенджер» и «Дэшер»: 10366/15125 т, 149,96(вл)/141,7(пп) х 21,3(вл) х 7,65 м.

«Байтер»: 12850/15300 т, 149,96(вл)/141,7(пп) х 21,3(вл) х 7,75 м.

Диз-1, 8500 л.с. = 16 – 16,5 уз. Экипаж 555 – 855 чел.

3 – 102 мм/50, 10 – 20 мм авт. «Эрликон», 6 – 12,7 мм пул.

Состав авиагруппы

9.1942 («Эвенджер»): 3 торп. «Суордфиш», 12 истр. «Си Харрикейн».

5.1943 («Арчер»): 9 торп. «Суордфиш», 3 истр. «Мартлет».

2.1944 («Байтер»): 11 торп. «Суордфиш», 4 истр. «Уайлдкэт».

ми АВ были повреждены ПЛ U-203 (25.4.1943) и U-89 (12.5.1943), потопленные затем НК. Ремонты (8–9.1943; 3–6.1944). После очередного ремонта 6.4.1945 возвращен США, которые, в свою очередь, передали АВ ВМС Франции (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Дэшер»

Принимал участие в обеспечении высадки в Северной Африке (р-н Орана; нач. 11.1942). В нач. 1943 г. готовился к нанесению ночного удара по ЛК «Тирпиц», находившемуся на якорной стоянке в Альтен-фьорде. Входил в состав эскорта конвоя JW-53 (2.1943), однако из-за штормовых повреждений был вынужден вернуться

в порт. 27.3.1943 погиб в результате взрыва цистерн с ав. бензином в устье р. Клайд. Потери экипажа составили 378 чел.

«Эвенджер»

Эскортировал «северный» конвой RQ-18 (9.1942). В ходе операции самолеты АВ сбили 5 и повредили еще 21 нем. самолет. Принимал участие в обеспечении десантной операции в Северной Африке (р-н Алжира; нач. 11.1942). 15.11.1942 торпедирован герм. ПЛ U-155 в 100 милях зап. Гибралтара. Попадание вызвало взрыв бомбового погреба. АВ разломился и затонул в течение 3 минут. Потери экипажа составили 505 чел., спаслось только 17.

Эскортный авианосец «Эктивити» – 1 ед.

Переоборудован из недостроенного рефрижератора «Телемахус». Решение о переоборудовании корабля принято в ноябре 1941 г., работы начались 17.1.1942. Проект разработан на базе «Одесити», но значительно усовершенствован. «Эктивити» получил небольшой «остров», ангар (высотой 6,4 м) и самолетоподъемник размером 12,8 х 6,1 м. Размеры полетной палубы – 151,8 х 20,1 м. Катапульт не было. Запас авиабензина составлял 91000 л. В трюм бывшего теплохода уложили 1600 т балласта, подводную часть корпуса более тщательно разделили на отсеки. Некоторые боевые посты защитили тонкой противоосколочной броней. Мощность судовой электростанции (4 генератора) составила 880 кВт.

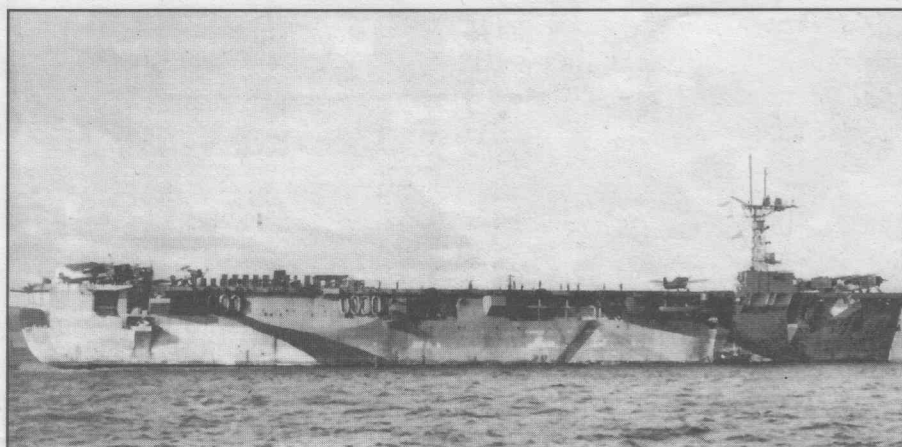
«Эктивити», апрель 1944 г.

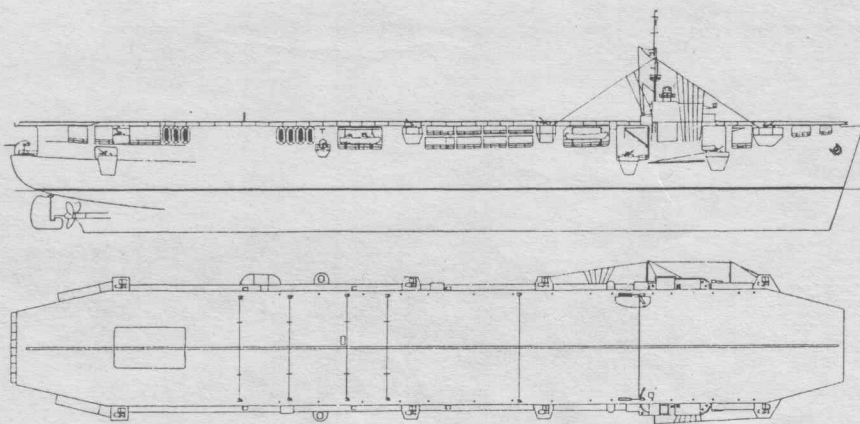
«Activity»

Клд

1.2.1940/30.5.1942/14.10.1942

– искл.1946





ТТХ по состоянию на момент ввода в строй

11800/14250 т, 156,4 (144,8 пп) x 20,1 x 7,65 м. Диз-2 Burmeister og Wain, 12000 л.с.=18 уз. 2015 т соляра. Экипаж 375 чел. 2 (1 x 2) – 102 мм/45 зен., 24 – 20 мм авт. «Эрликон».

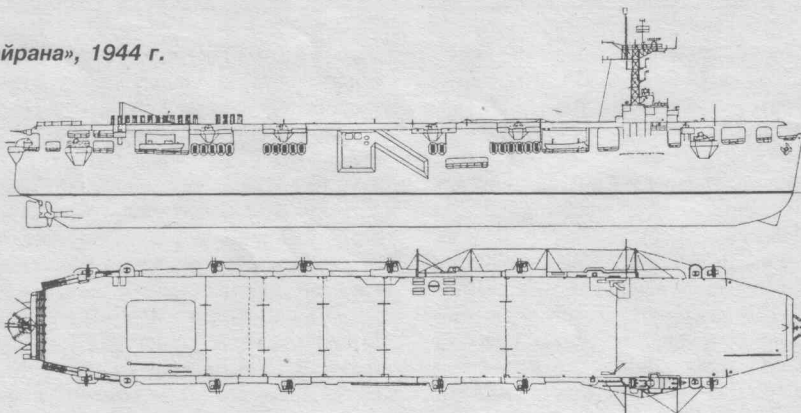
Состав авиагруппы

3.1944: 3 торп. «Суордфиш», 7 истр. «Уайлдкэт».

Эскортные авианосцы типа «Найрана» – 3 ед.

«Nairana»	ДжБр	6.11.1941/20.5.1943/12.12.1943	– искл.1948
«Vindex»	СХ	1.7.1942/4.5.1943/3.12.1943	– искл.1947
«Campania»	ХВ	12.8.1941/17.6.1943/7.3.1944	– искл.1955

«Найрана», 1944 г.



Зенитное вооружение состояло из английской спаренной 102-мм пушки Mk-XVI, четырех одноствольных и 10 спаренных 20-мм «эрликонов». Авиационный боезапас: 10 торпед, 144 глубинные бомбы, 36 227-кг и 96 113-кг фугасных бомб. Радары: типа 281 и 272; кроме того, была установлена ГАС «Асдик».

Служба

Первоначально использовался в качестве учебного. Подготовка авиагруппы (8–12.1943). С 1.1944 по 8.1944 принимал участие в битве за Атлантику: сопровождал 14 гибралтарских конвоев, провел один противолодочный поиск. Привлекался к сопровождению «северных» конвоев JW/RA-58 (3–4.1944; 3.4.1944 совместно с самолетами с АВ «Трэкер» потоплена U-288) и RA-59 (5.1944). С 9.1944 использовался для перевозки самолетов на о. Цейлон и подготовки пилотов палубной авиации. После возвращения в Англию исключен из состава флота (4.1946) и переоборудован в торг. судно.

Самые удачные из эскортных авианосцев британской постройки. Переоборудованы из корпусов быстроходных рефрижераторов, находившихся на стапелях и реквизируемых Адмиралтейством в июле – октябре 1942 г. Малая степень готовности теплоходов позволила внести в их конструкцию ряд важных изменений – в частности, увеличить число водонепроницаемых переборок, более рационально разместить погреба авиационного боезапаса и бензина. Корабли типа «Найрана» стали единственными английскими эскортными АВ, имевшими усиленную полетную палубу, обеспечивающую дополнительную прочность корпуса. Кроме того, они имели необычно широкие ангары: на «Найране» и «Виндексе» их размеры составляли 70,4 x 18,6 м, на «Кампании» – 60,35 x 19,35 м. Высота ангаров у всех АВ была одинаковой – 5,33 м.

Все корабли были оборудованы одной катапультной С-II, одним лифтом размером 13,7 x 10,4 м, аэрофинишерами и аварийным барьером. Число аэрофинишеров на «Найране» – 8, «Виндексе» – 6, «Кампании» – 4. Все авиационно-техническое оборудование рассчитывалось на применение самолетов массой до 7 т. Запас авиабензина равнялся 235000 л. Боекомплект включал 21 торпеду и 270 глубинных бомб, 126 227-кг, 180 113-кг. Мощность судовой электростанции (5 генераторов) на «Найране» – 1180 кВт, на «Кампании» – 1500 кВт. На всех АВ укладывался балласт: от 1620 т («Кампания») до 3000 т («Найрана»). Радиоэлектронные средства включали в себя РЛС типов 277, 281В и 293 (только типа 277 на «Кампании»), а также американский радиомаяк типа УЕ. На «Кампании» впервые оборудован боевой информационный центр.

«Кампания», 1944 г.

Служба «Найрана»

Первоначально использовался в Атлантике, за период с 2.1944 по 9.1944 сопровождал 13 гибралтарских конвоев и провел один противолодочный поиск. Далее привлекался к эскортированию «северных» конвоев JW/RA-61 (10–11.1944), JW/RA-62 (12.1944) и JW/RA-64 (2.1945). Участвовал в двух операциях по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (1.1945 и 3.1945). После ремонта использовался для подготовки пилотов. С 1946 г. по 1948 г. находился в составе ВМС Нидерландов, где служил под названием «Карел Доорман» (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»), после возвращения переоборудован в торг. судно.

«Виндекс»

Сопровождал два гибралтарских конвоя (3.1944), участвовал в трех противолодочных поисках в Северной Атлантике (3–8.1944). 15.2.1944 самолеты АВ повредили герм. ПЛ U-653, а 6.5.1944 – U-765 (обе впоследствии потоплены НК). С 8.1944 вошел в состав Флота метрополии. Привлекался к сопровождению «се-

ТТХ по состоянию на момент ввода в строй

«Найрана»: 13825/17250 т, 161,1 (151,9 пп) x 20,73 x 7,82 м.

«Виндекс»: 13445/16830 т, 161,1 (151,9 пп) x 20,73 x 7,67 м.

«Кампания»: 12450/15970 т, 163,98 (156,06 пп) x 21,34 x 6,96 м.

Диз-2, 10700 л.с. = 16 уз. 1655 т соляра («Кампания»: 13250 л.с. = 18 уз.

2229 т соляра). Экипаж 639 (позже 700 – 728) чел. 2 (1 x 2) – 102 мм/45 зен.,

16 (4 x 4) – 40 мм авт. «пом-пом», 16 (8 x 2) – 20 мм авт. «Эрликон».

Состав авиагруппы

3.1944 («Виндекс»): 12 торп. «Суордфиш», 6 истр. «Си Харрикейн».

2.1945 («Найрана»): 14 торп. «Суордфиш», 6 истр. «Уайлдкэт».

верных» конвоев JW/RA-59A (8.1944; 24.8 повреждена герм. ПЛ U-344, 25.8 потоплена U-354, 2.9 повреждена U-394; обе поврежденные ПЛ добыты НК), JW/RA-61 (10–11.1944), JW/RA-63 (1.1945) и JW/RA-66 (4.1945). После окончания войны в Европе использовался для переброски самолетов на Дальний Восток (7–8.1945). Выведен в резерв (1946 г.), продан и переделан в торг. судно (1947 г.).

«Кампания»

В сер. 1944 г. установлен пятый четырехствольный 40-мм атомат. Сопровождал 6 гибралтарских конвоев (6–8.1944),

далее переключен на эскортирование «северных» конвоев: JW/RA-60 (9.1944; 30.9 потоплена герм. ПЛ U-921), JW/RA-61A (11.1944), JW/RA-62 (12.1944; 13.12 потоплена герм. ПЛ U-365), JW/RA-64 (2.1945) и JW/RA-65 (3.1945). Участвовал в двух операциях по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (10.1944 и 1.1945). Во втор. пол. 1945 г. служил на Балтике. С 1946 г. выведен в резерв, перестроен в плавучую выставку (1949 г.), затем корабль для наблюдения за испытаниями ядерного оружия (1952 г.). Окончательно выведен в резерв (12.1952), сдан на слом (11.11.1955).

Эскортный авианосец «Претория Касл» – 1 ед.

Бывший пассажирский лайнер компании «Юнион Касл» (17392 брт), в 10.1939 мобилизован и превращен во вспом. крейсер. С 7.1942 переоборудован в эскортный АВ; вступил в строй 9.4.1943.

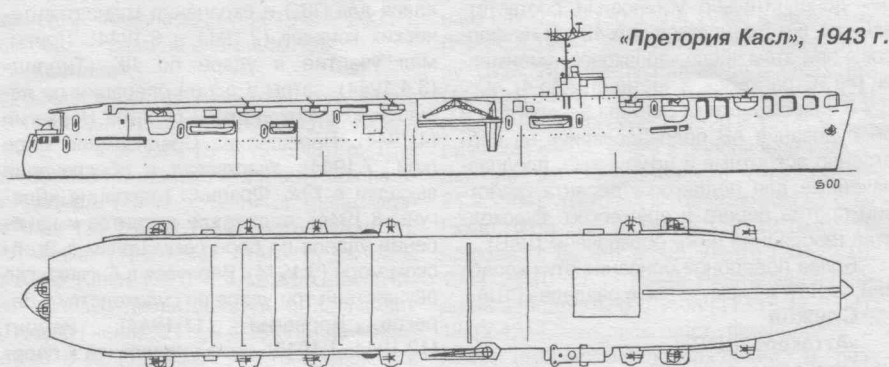
«Претория Касл» стал самым крупным эскортным авианосцем в мире. В отличие от остальных представителей своего класса, он имел легкое бронирование погребов боезапаса и рулевого привода, а также систему ПТЗ из пустых отсеков вдоль борта. Полетная палуба (170,7 x 23,2 м) была оборудована катапульты С-II, способной разгонять самолеты массой в 6,4 т до скорости 120 км/ч, и шестью аэрофинишерами, рассчитанными на посадку 7-т машин. Высота ангара равнялась 5,33 м. Единственный лифт имел размеры 13,7 x 11,9 м и грузоподъемность 6,8 т. В трюм было уложено 2500 т балласта. Общий запас авиатоплива составлял 345500 л. Боекомплект – 21 торпеда и 216 глубинных бомб, 54 227-кг, 144 113-кг авиабомбы. Дальность плавания 16-узловым ходом равнялась 16000 миль. Суммарная мощность судовой электростанции (7 дизель-генераторов) – 2250 кВт. Радиоэлектронное оборудование – РЛС типа 279 и 281.

Служба

Принимал участие в эскортировании одного конвоя в Исландию (сер. 1943 г.), остальное время использовался в качестве учебного АВ для подготовки пилотов. В ходе службы 40-мм автоматы заменены на восемь одноствольных «эрликонов». Продан частному владельцу 26.1.1946 и переоборудован в торг. судно.

«Претория Касл», август 1943 г.

«Pretoria Castle» XB 12.10.1938/переоб. CX 7.1942/9.4.1943 – искл.1946



«Претория Касл», 1943 г.

ТТХ на момент вступления в строй

19650/23450 т, 181 (пп) x 23,2 (вл) x 8,8 м. Диз-2 Burmeister og Wain,

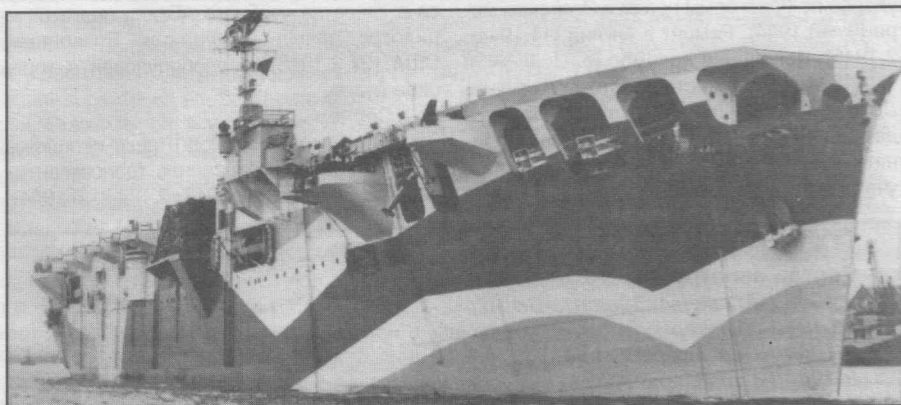
16000 л.с. = 18 уз. 2430 т соляра. Броня: погреба и отделение рулевой машины 25 мм.

Экипаж 666 чел. 4(2 x 2) – 102 мм/45 зен., 16 (4 x 4) – 40 мм авт «пом-пом»,

16 (8 x 2) – 20 мм авт. «Эрликон».

Состав авиагруппы

1943 (по штату): 15 торп., 6 истр.



«Attacker»	ВП	17.4.1941/17.9.1941/10.10.1942	— искл. 1946
«Battler»	Инг	15.4.1941/4.4.1942/15.11.1942	— искл. 1946
«Stalker»	ВП	6.10.1941/5.3.1942/30.12.1942	— искл. 1945
«Hunter»	Инг	15.5.1941/22.5.1942/11.1.1943	— искл. 1945
«Tracker»	Ткм	3.11.1941/7.3.1942/31.1.1943	— искл. 1945
«Fencer»	ВП	5.9.1941/4.4.1942/20.2.1943	— искл. 1946
«Chaser»	Инг	28.6.1941/15.1.1942/9.4.1943	— искл. 1946
«Searcher»	Ткм	20.2.1942/20.6.1942/8.4.1943	— искл. 1945
«Ravager»	Ткм	11.4.1942/16.7.1942/26.4.1943	— искл. 1946
«Striker»	ВП	15.12.1941/7.5.1942/29.4.1943	— искл. 1946
«Pursuer»	Инг	31.7.1941/18.7.1942/14.6.1943	— искл. 1946

Корабли типа «Боуг», построенные в США и переданные Великобритании по ленд-лизу. От американских систершипов они отличались численностью расчетной авиагруппы (20 машин вместо 28), уменьшенным до 225000 л запасом авиабензина и составом артиллерийского вооружения. Осадка АВ увеличилась до 7,19 м, стандартное водоизмещение — до 10200 т, полное — до 14170 т. Остальные параметры — те же, что и у «американцев».

При вступлении в строй на кораблях типа «Атакер» имелось по две американские 102-мм пушки Mk-9, 4 (на «Сёрчере» 8) спаренных 40-мм «бофорса» и от 10 до 35 20-мм «эрликонов». В январе 1943 г. на «Бэтлере» 102-мм пушки заменили английскими Mk-V такого же калибра. В июле 1945 г. на «Персьюзере», «Страйкере» и «Фенсере» дополнительно установили соответственно 4, 6 и 7 одноствольных 40-мм «бофорсов»; при этом число «эрликонов» уменьшили (на «Страйкере», в частности, до 4).

В зависимости от состава авиагруппы и оборудования АВ подразделялись на собственно эскортные и штурмовые, предназначенные для поддержки десанта, действий против берега и вражеского судоходства (последние ниже обозначены ШАВ).

Более подробное описание этих кораблей, их ТТХ и схему — см. в разделе «США».

Служба

«Атакер» (ШАВ)

Осуществлял перевозку самолетов из США в Англию (кон. 1942 — нач. 1943). После подготовки авиагруппы перешел на Средиземное море, где принял участие в прикрытии высадки в Салерно (Италия; 9.1943). Ремонт в Англии (кон. 1943 — нач. 1944). Вернулся на Средиземное море (5.1944). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция «Драгун»; 8.1944), поддержке десантов и нанесении ударов по береговым целям в Эгейском море (9—10.1944). Ремонт в Англии (11.1944—2.1945). Перешел в Коломбо (о. Цейлон), в 4.1945 включен в состав Восточного флота. До 8.1945 проходил подготовку к боевым действиям, в которых так и не успел принять участия. После капитуляции Японии участвовал в освобождении Пенанга

(8.1945). Возвращен США (5.1.1946), в 1948 г. переоборудован в торговое судно.

«Бэтлер»

Осуществлял противолодочное патрулирование в Северной Атлантике и сопровождение гибралтарских конвоев (4—6.1943). Перешел на Средиземное море и принял участие в прикрытии высадки в Салерно (Италия; 9.1943). В 10.1943 прибыл в Коломбо (о. Цейлон) и включен в состав Восточного флота. Привлекался к сопровождению конвоев, поиску ПЛ и их судов снабжения в Индийском океане (10.1943—11.1944). В дальнейшем до конца войны использовался для перевозки самолетов из Англии на о. Цейлон. Возвращен США (12.2.1946), сдан на слом.

«Персьюзер» (ШАВ)

После окончания подготовки использовался для ПВО и охранения трансатлантических конвоев (2.1944 и 6.1944). Принимал участие в ударе по ЛК «Тирпиц» (3.4.1944), затем в одной операции по нарушению судоходства у берегов Норвегии (4.1944). Перешел на Средиземное море (кон. 7.1944). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция «Драгун»; 8.1944), поддержке десантов и нанесении ударов по береговым целям в Эгейском море (9.1944). Вернулся в Англию, где осуществил три удара по судоходству у берегов Норвегии (11.1944). Ремонт (12.1944—1.1945), затем привлечен к перевозке самолетов из США в Англию. В 3—4.1945 перешел в Кейптаун (Юж. Африка), где получил новую авиагруппу (подготовка до 8.1945). В 7.1945 добавлено 4 одноствольных 40-мм «бофорса». После капитуляции Японии принимал участие в высадке десантов в Малайе. Возвращен США (12.2.1946), сдан на слом (5.1946).

«Ревэджер»

С 12.1943 до конца войны использовался в качестве учебного АВ для подготовки пилотов палубной авиации. Возвращен США (27.2.1946), переоборудован в торговое судно.

«Сёрчер» (ШАВ)

После окончания подготовки использовался для ПВО и охранения трансатлантических конвоев (12.1943—2.1944; 6.1944).

Принимал участие в ударе по ЛК «Тирпиц» (3.4.1944), трех операциях по нарушению судоходства у норвежского побережья (4—5.1944). Перешел на Средиземное море (кон. 7.1944). Прикрывал высадку в Юж. Франции (операция «Драгун»; 8.1944), оказывал поддержку десантам и наносил удары по береговым целям в Эгейском море (9.1944). Ремонт и установка оборудования для посадки и наведения ноч. истр. (12.1944—1.1945). Четыре операции по нарушению судоходства у берегов Норвегии (3—5.1945). В 6.1945 направлен в Индийский океан, но не успел принять участие в боевых действиях. Возвращен США (29.11.1945), переоборудован в торговое судно.

«Сталкер» (ШАВ)

Первоначально использовался в качестве учебного, но в 8.1943 принял авиагруппу и перешел на Средиземное море. Принимал участие в прикрытии высадки в Салерно (Италия; 9.1943), затем вернулся в Англию. Ремонт и модернизация, подготовка новой авиагруппы (кон. 1943 г. — нач. 1944 г.). Перешел на Средиземное море (5.1944). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция «Драгун»; 8.1944), поддержке десантов и нанесении ударов по береговым целям в Эгейском море (9—10.1944). 9.10.1944 самолеты АВ тяжело повредили герм. ММ ТА-38 (быв. ит. «Спада»; затоплен экипажем). Ремонт в Англии (11.1944—2.1945). Перешел в Коломбо (о. Цейлон), включен в состав Восточного флота и с 4.1945 до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (7—8.1945). Возвращен США (29.12.1945), переоборудован в торговое судно.

«Страйкер»

Участвовал в сопровождении гибралтарских конвоев и трех противолодочных поисках в Северной Атлантике (12.1943—3.1944; 7.1944). В составе Флота метрополии осуществил четыре операции против судоходства у берегов Норвегии (4—6.1944). Сопровождал «северные» конвои JW/RA-59A (8.1944), JW/RA-60 (9.1944). После ремонт (кон. 1944) отправлен в Австралию. Перевозил самолеты для нужд БТФ (5—8.1945). В 7.1945 добавлено 6 одноствольных 40-мм «бофорсов», число 20-мм автоматов уменьшено до 4. Возвращен США (12.2.1946), сдан на слом.

«Трэкер»

В нач. 1943 использовался в качестве учебного АВ. В период с 9.1943 до 6.1944 принимал участие в двух противолодочных поисках в Северной Атлантике, сопровождении 12 трансатлантических конвоев, а также конвоя JW/RA-58 (3—4.1944) в СССР. В последнем случае самолеты АВ повредили герм. ПЛ U-355 (1.4.1944; добыта НК) и потопили U-288 (3.4.1944; совместно с АВ «Эктивити»). Поврежден в рез. столкновения (6.1944). После ремонта (6—9.1944) принимал участие в сопровождении конвоя JW/RA-61 (10—11.1944). Из-за дороговизны полного ремонта по устранению всех повреждений выведен в резерв. Возвращен США (29.11.1945), переоборудован в торговое судно.

ТТХ — см. в разделе «США».

Состав авиагруппы

9.1943 («Атакер»): 19 истр. «Сифайр».

12.1943 («Трэкер»): 9 торп. «Суордфиш», 6 истр. «Сифайр».

8.1944 («Персьюзер»): 24 истр. «Уайлдкэт IV».

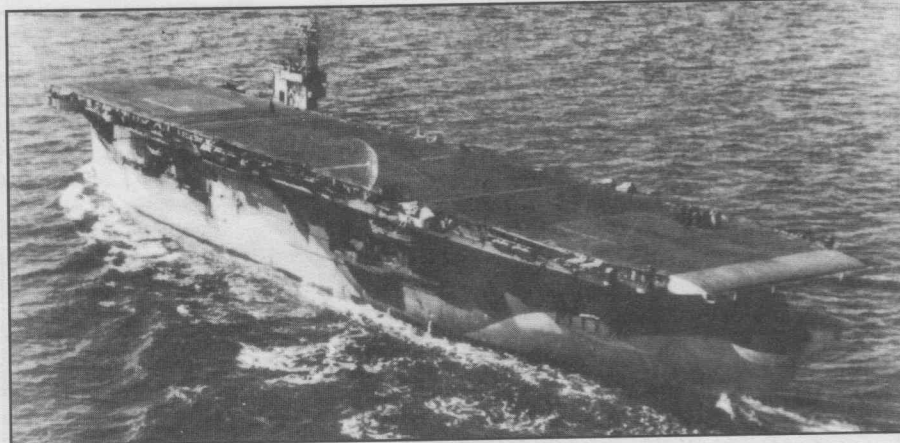
8.1944 («Страйкер»): 12 торп. «Суордфиш», 10 истр. «Уайлдкэт IV».

«Фенсер»

После подготовки авиагруппы с 10.1943 по 8.1944 принимал участие в охране 12 конвоев и 2 противолодочных поисках в Сев. Атлантике. 10.2.1944 самолетами АВ потоплена ПЛ U-666. Обеспечивал ПЛО со-единения АВ при ударе по «Тирпицу» (3.4.1944). При сопровождении конвоя RA-59 авиагруппа АВ потопила три герм. ПЛ: U-277 (1.5.1944), U-674 и U-959 (обе 2.5.1944). Участвовал в трех операциях по унич-тожению судоходства у берегов Норвегии (6.1944 и 10.1944). Ремонт (кон. 1944 г. – нач. 1945 г.). В дальнейшем использовался в качестве учебного. В 7.1945 добавлено 7 одноствольных 40-мм «бофорсов». Под-готовлен к отправке на Тихий океан, но в связи с окончанием боевых действий ост-ался в Европе. Возвращен США (21.12.1946), переоборудован в торговое судно.

«Хантер» (ШАВ)

После перехода в Англию и подготовки авиагруппы в 8.1943 прибыл на Средизем-ное море. Осуществлял прикрытие высад-ки в Салерно (Италия; 9.1943). Вернулся в Англию, ремонт (10-12.1943), подготовка новой авиагруппы (1-4.1944). С 5.1944 действовал на Средиземном море. Участ-вовал в обеспечении высадки в Юж. Фран-



ции (операция «Драгун»; 8.1944). Поддер-живал десанты и нанесил удары по бере-говым целям в Эгейском море (9-10.1944). Ремонт в Англии (11.1944-2.1945). Перешел в Коломбо (о. Цейлон), включен в состав Восточного флота и с 4.1945 до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Ни-кобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (6-8.1945). После капитуляции Японии принимал участие в освобождении Пенан-га (8.1945). Возвращен США (29.12.1945), переоборудован в торговое судно.

«Чейсер»

Осуществлял перевозку самолетов из США в Англию (кон.1943). Сопровождал конвои JW/RA-57 (2-3.1944). В ходе опе-рации самолеты АВ повредили герм. ПЛ U-472 (4.3.1944; добыта НК), потопили U-366 (5.3.1944) и U-973 (6.3.1944). Во второй пол. 1944 г. – ремонт. Перешел на о. Цейлон, затем в Австралию (1-4.1945). Перевозил самолеты для брит. Тихооке-анского флота (5-8.1945). Возвращен США (12.5.1946), переоборудован в торг-овое судно.

Эскортные авианосцы типа «Эмир» – 23 ед.

Вторая серия кораблей типа «Боуг». Из 24 АВ этого типа 23 были переданы по ленд-лизу Великобритании, и один («Принс Вильям») остался в составе ВМС США. По сравнению с головным АВ корабли второй серии имели усиленное артиллерийское вооружение, увеличенную полетную палубу (на «Смайтере» – 137,2 x 24,4 м), меньший запас авиабензина (158000-196300 л) и оснащались новой мощной катапульты Н-IV, способной разгонять самолеты мас-сой 7,25 т до скорости 137 км/ч.

Американские 127-мм пушки Mk-12 имели угол возвышения всего 27° и не мог-ли вести огонь по самолетам. Легкая ар-тиллерия в ходе войны неоднократно меня-лась. Так, летом 1945 г. на «Арбитере» бы-ли установлены 4 одноствольных «бофор-са», а на «Траунсере» – 14. Число «эрлико-нов» на последнем сократилось до 7. Более подробное описание кораблей типа «Боуг» см. в разделе «США».

Служба

«Бегам»

Перешел в Англию в 1.1944, а в 3.1944 в Коломбо (о. Цейлон), где был включен в состав Восточного флота. После подготов-ки авиагруппы сопровождал конвои и осу-ществлял поиск ПЛ в Индийском океане (7.1944- 1.1945). 21.2.1945 прибыл в Анг-лию. Ремонт (3.1945), после которого ис-пользовался для доставки самолетов на Дальний Восток. Возвращен США (4.1.1946), переоборудован в торговое судно.

«Куин»

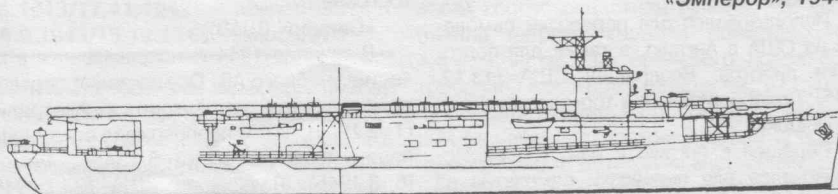
Перешел в Англию в 5.1944. Первона-чально использовался в качестве учебно-го. В 1.1945 включен в состав Флота мет-рополии. Принимал участие в четырех

«Slinger»	Ткм	25.5.1942/15.12.1942/11.8.1943	– искл. 1946
«Atheling»	Ткм	9.6.1942/7.9.1942/1.8.1943	– искл. 1946
«Khedive»	Ткм	22.9.1942/27.12.1942/23.8.1943	– искл. 1946
«Ameer»	Ткм	18.7.1942/18.10.1942/20.7.1943	– искл. 1946
«Begum»	Ткм	3.8.1942/11.11.1942/3.8.1943	– искл. 1946
«Trumpeter»	Ткм	25.8.1942/15.12.1942/4.8.1943	– искл. 1946
«Empress»	Ткм	9.9.1942/30.12.1942/13.8.1943	– искл. 1946
«Emperor»	Ткм	23.6.1942/7.10.1942/6.8.1943	– искл. 1946
«Speaker»	Ткм	9.10.1942/30.12.1942/20.11.1943	– искл. 1947
«Nabob»	Ткм	20.10.1942/9.3.1943/7.9.1943	– искл. 8.1944
«Premier»	Ткм	31.10.1942/22.3.1943/3.11.1943	– искл. 1946
«Shah»	Ткм	13.11.1942/21.4.1943/27.9.1943	– искл. 1945
«Patroller»	Ткм	27.11.1942/6.5.1943/25.10.1943	– искл. 1946
«Rajah»	Ткм	17.12.1942/18.5.1943/17.1.1944	– искл. 1946
«Ranee»	Ткм	5.1.1943/2.6.1943/8.11.1944	– искл. 1946
«Trouncer»	Ткм	1.2.1943/16.6.1943/31.1.1944	– искл. 1946
«Thane»	Ткм	23.2.1943/15.7.1943/19.11.1943	– йскл. 1945
«Queen»	Ткм	12.3.1943/31.7.1943/7.12.1943	– искл. 1946
«Ruler»	Ткм	25.3.1943/21.8.1943/22.12.1943	– искл. 1946
«Arbiter»	Ткм	26.4.1943/9.9.1943/31.12.1943	– искл. 1946
«Smiter»	Ткм	10.5.1943/27.9.1943/20.1.1944	– искл. 1946
«Puncher»	Ткм	21.5.1943/8.11.1943/5.2.1944	– искл. 1946
«Reaper»	Ткм	5.6.1943/22.11.1943/21.2.1944	– искл. 1946

операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии (3-5.1945). После ка-питуляции Германии сопровождал по-следнюю пару «северных» конвоев

JW/RA-67 (5.1945). С 5.1945 снова при-влечен к подготовке пилотов. Возвращен США (31.10.1946), переоборудован в торговое судно.

«Эмперор», 1944 г.





ТТХ на момент вступления в строй

11400/15160 т, 150 – 151,4 x 21,2 x 7,75 м. ПТ-1, 2 ПК Foster-Wheeler, 8500 л.с.=18 уз. 3160 т нефти. Экипаж 646 чел. 2(2 x 1) – 127 мм/38, 16 (8 x 2) – 40 мм авт. «Борфорс», 35 (14 x 2 + 7 x 1) – 20-мм авт. «Эрликон».

Состав авиагруппы

5.1944 («Эмперор»): 20 истр. «Хэллкет».

8.1944 («Трампитер»): 12 торп. «Эвенджер», 4 истр. «Уайлдкэт V/VI».

2.1945 («Панчер»): 9 торп. «Барракуда», 12 истр. «Уайлдкэт VI».

5.1945 («Шак»): 10 торп. «Эвенджер», 4 истр. «Хэллкет», 5 истр. «Сифайр».

«Набоб»

Укомплектован канадским экипажем. Перешел в Англию в 2.1944, и в 6.1944 включен в состав Флота метрополии. Самолеты АВ произвели первую минную постановку у поб. Норвегии (нач. 8. 1944), обеспечивали ПЛО АВ соединения в ходе удара по ЛК «Тирпиц» (22.8.1944). В этот же день торпедирован герм. ПЛ U-354. Несмотря на затопление кормовых отсеков на протяжении 50 м, сумел совершить 1090-мильный переход до Скапа-Флоу своим ходом. Выведен в резерв (30.9.1944), возвращен США (16.3.1945), перестроен в торговое судно.

«Панчер»

Укомплектован канадским экипажем. В 9.1944 включен в состав Флота метрополии, осуществлял подготовку авиагруппы (11.1944–1.1945). Принимал участие в трех операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии (2–4.1945). С 5.1945 использовался в качестве учебного. Возвращен США (16.1.1946), переоборудован в торговое судно.

«Праймер»

После перехода в Англию (нач. 1944 г.) использовался в качестве учебного АВ. Включен в состав Флота метрополии (9.1944). После окончания подготовки принимал участие в девяти операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии (11.1944–3.1945), сопровождал конвои JW/RA-66 (4.1945). С 5.1945 использовался в качестве учебного. Возвращен США (12.4.1946), переоборудован в торговое судно.

«Пэтролер»

Использовался для перевозки самолетов из США в Англию, а также для подготовки пилотов. Возвращен США (13.12.1946), переоборудован в торговое судно.

«Раджа»

Перешел в Англию в нач. 7.1944. Использовался для перевозки самолетов из США в Англию, а после 5.1945 – из Англии

в Индийский океан. Возвращен США (13.12.1946), переоборудован в торговое судно.

«Рани»

Перешел в Англию в 10.1944. Использовался для перевозки самолетов из США в Англию, затем – для БТФ. Возвращен США (21.11.1946), переоборудован в торговое судно.

«Рипер»

Перешел в Англию в 11.1944. Использовался для перевозки самолетов из США в Англию. Возвращен США (20.5.1946), переоборудован в торговое судно.

«Рулер» (ШАВ)

В 1944 г. использовался в качестве учебного АВ. В 1.1945 перешел в Австралию и с 3.1945 до конца войны сопровождал соединения плав. тыла БТФ. Возвращен США (29.1.1946), сдан на слом.

«Слингер»

Прибыл в Англию в 10.1943, в период подготовки 5.2.1944 подорвался на mine. Ремонт до 11.1944. Перешел в Австралию (12.1944–2.1945). Осуществлял перевозку самолетов для БТФ (5–8.1945). Возвращен США (27.2.1946), переоборудован в торговое судно.

«Смайтер»

Перешел в Англию в 6.1944. В нач. 1945 г. принял авиагруппу и убыл в Коломбо (о. Цейлон). Подготовлен к действиям к 8.1945. После капитуляции Японии принимал участие в высадке десантов в Малайе, Сингапуре и Гонконге. Возвращен США (6.4.1946), переоборудован в торговое судно.

«Спикер» (ШАВ)

В течение 1944 г. использовался в качестве учебного АВ. Осуществлял перевозку самолетов из Англии в Австралию (1–2.1945), затем сопровождал соединения плав. тыла БТФ (3–5.1945). Ремонт (6–8.1945). Возвращен США (27.7.1946), переоборудован в торговое судно.

«Эмперор», 1943 г.

«Тейн» (ШАВ)

После перехода в Англию (нач. 1944 г.) использовался для перевозки самолетов на базы в Средиземном море и Индийском океане. 15.1.1945 торпедирован герм. ПЛ U-482 в устье р. Клайд (при взрыве погибло 10 чел.). Попаданием в корму выведен из строя винт, отбуксирован в Гриннок. Не ремонтировался, выведен в резерв (20.3.1945), возвращен США (5.12.1945) и разобран на металл (1946).

«Трампитер»

Перешел в Англию в 10.1943 и длительное время использовался в качестве учебного. В 7.1944 включен в состав Флота метрополии. Обеспечивал действия АВ соединения в ходе удара по ЛК «Тирпиц» (22–29.8.1944). Принимал участие в 13 операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии (8.1944–5.1945), эскортировании конвоев JW/RA-65 (3.1945). При ударе по якорной стоянке Килботн (4.5.1945) самолеты АВ потопили герм. ПЛ U-711 и судно снабжения. После окончания войны в Европе отремонтирован и отправлен в Индийский океан для службы в качестве авиатранспорта. После капитуляции Японии обеспечивал высадку десантов в Малайе. Возвращен США (6.4.1946), переоборудован в торговое судно.

«Траунсер»

Перешел в Англию в 8.1944. Использовался в кач. учебного АВ. Весной 1945 г. переведен на Тихий океан. Перевозил сам. для БТФ. Возвращен США (3.3.1946), переоборудован в торговое судно.

«Хедив» (ШАВ)

Укомплектован канадским экипажем. Перешел в Англию в 11.1943, после чего некоторое время использовался в качестве учебного АВ. Подготовка авиагруппы (4–7.1944). Перешел на Средиземное море (кон. 7.1944). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция «Драгун»; 8.1944). Поддерживал десанты и наносил удары по береговым целям в Эгейском море (9.1944). Ремонт в Англии (10.1944–2.1945). Перешел в Коломбо (о. Цейлон). В составе Восточного флота с 4.1945 до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (7–8.1945). После капитуляции Японии обеспечивал высадку десантов в Малайе. Возвращен США (26.1.1946), переоборудован в торговое судно.

«Шак»

В 11.1943 перешел в Англию, а в 1–2.1944 в Коломбо (о. Цейлон). В составе Восточного флота осуществлял сопровождение конвоев и поиск ПЛ в Индийском океане (7.1944–2.1945). Ремонт в Дурбане (2–4.1945). С 4.1945 до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Возвращен США (6.12.1945), переоборудован в торговое судно.

«Эмир» (ШАВ)

Первоначально использовался в качестве учебного. В 6–7.1944 перешел в Коломбо (о. Цейлон). В составе Восточного флота осуществлял сопровождение конвоев и поиск ПЛ в Индийском океане (7–12.1944). С 1.1945 до конца войны

принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт в Кейптауне (4–5.1945). После капитуляции Японии участвовал в высадке десантов в Малае. Возвращен США (17.1.1946), переоборудован в торговое судно.

«Эмперор» (ШАВ)

Сопровождал габралтарский конвой (2.1944). Принимал участие в ударе по ЛК «Тирпиц» (3.4.1944), затем двух операциях по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (5.1944). Перешел на Средиземное море (кон. 7.1944). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция «Драгун»; 8.1944). Поддержка десантов и нанесение ударов по наземным целям в Эгейском море (9–11.1944). Ремонт (12.1944–2.1945). Перешел в Ко-

ломбо (о. Цейлон), включен в состав Восточного флота и с 4.1945 до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (6.1945). После капитуляции Японии обеспечивал высадку десантов в Малае. Возвращен США (12.2.1946), сдан на слом.

«Эмпресс» (ШАВ)

Перешел в Англию в 2.1944 и первоначально использовался в качестве учебного. Перешел в Коломбо (о. Цейлон) в 12.1944 и вошел в состав Восточного флота. С 2.1945 до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (6–7.1945). Возвращен США (28.1.1946), сдан на слом.

«Арбитер»

Перевозка самолетов из США в Великобританию, испытания амер. палуб. пик. бомб. «Хэллдайвер» (5–7.1944). Перешел в Австралию через Индийский океан (2–4.1945). Перевозка самолетов и подготовка пилотов для БТФ (6–8.1945). Возвращен США (3.3.1946), переоборудован в торговое судно.

«Этелинг» (ШАВ)

В 12.1943 перешел в Англию. После подготовки авиагруппы в 2–3.1944 переведен в Индийский океан, где вошел в состав Восточного флота. Принял участие в демонстрационном походе в Бенгальский залив (6.1944). В 8–9.1944 использовался для перевозки самолетов, затем служил в качестве учебного АВ. Возвращен США (6.12.1946), переоборудован в торговое судно.

«Торговые авианосцы» МАС – 19 ед.

В годы Второй мировой войны в Великобритании был создан оригинальный класс кораблей – так называемые «торговые авианосцы» МАС (Merchant Aircraft Carriers). Они перестраивались из танкеров и зерновозов и внешне были близки к эскортным АВ, но сохраняли грузовые трюмы. Несмотря на то, что некоторые из них имели не только сплошную полетную палубу, но и ангар и самолетоподъемник, по сути это были все же торговые суда, т.к. главной их задачей являлась перевозка грузов. Авиагруппа состояла всего из 3–4 машин. Суда типа МАС плавали под торговым флагом (17 под британским и 2 под голландским) и официально в состав Ройял Нэйви не входили.

Всего в 1942–1944 гг. было создано 6 авианосцев-зерновозов и 13 авианосцев-танкеров. Зерновозы имели полетную палубу, ангар и лифт, на танкерах ангара не было. Запас авиабензина не превышал 22500 л. На всех кораблях устанавливалось зенитное вооружение (обычно 1–102 мм, 2–40 мм и 4–20 мм) и даже радары типа 271 и 279.

Служба

В связи с тем, что подавляющее число «торговых авианосцев» вошло в строй лишь к 1944 г., они не сыграли важной роли в защите атлантических коммуникаций. Базировавшиеся на АВ «суордфиши» совершили ок. 4000 боевых вылетов, но атаковали герм. ПЛ лишь в 12 случаях (все безуспешно). Кроме обороны конвоев «торговые авианосцы» в первой пол. 1944 г. привлекались к перевозке сам. в Великобританию. Из всех кораблей пострадал только «Эмпайр МакЭлпайн» – в рез. столкновения в 6.1943.

Авианосцы-зерновозы

«*Empire MacAlpine*» (4.43–5.45), «*Empire MacKendrick*» (12.43–1948), «*Empire MacAndrew*» (12.43–6.45), «*Empire MacDermott*» (3.43–5.45): 7950 брт, 139,9 x 17,3 x 7,3 м. Диз-1, 3500 л.с. = 12,5 уз. Экипаж 107 чел.

1 – 102 мм зен., 2 – 40 мм авт., 4 – 20 мм авт., 4 самолета.

«*Empire MacRae*» (12.43–6.45), «*Empire MacCallum*» (12.43–6.45): 8250 брт, 136,1 x 17,6 x 7,5 м. Диз-1, 3300 л.с. = 12,5 уз. Экипаж 107 чел.

1 – 102 мм зен., 2 – 40 мм авт., 4 – 20 мм авт., 4 самолета.

Авианосцы-танкеры

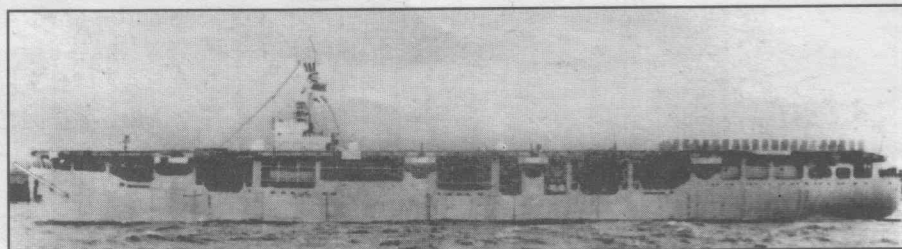
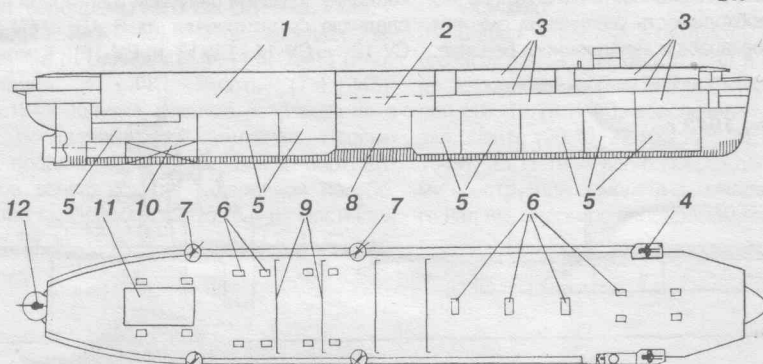
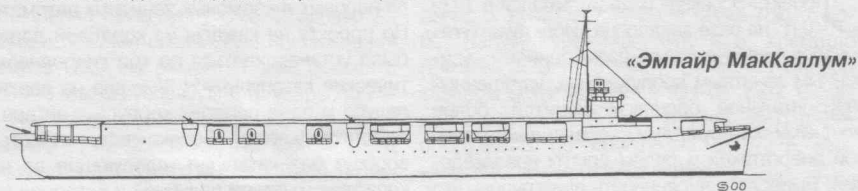
«*Ancylus*» (10.43–10.44), «*Acavus*» (10.43–9.44), «*Amastra*» (9.43–9.44), «*Alexia*» (12.43–6.45), «*Rapana*» (7.43–9.44), «*Miralda*» (1.44–5.45), «*Adula*» (2.44–5.45), «*Macoma*»* (9.44–5.45), «*Gadila*»* (3.44–5.45): 8017 брт (полное водоизмещение 16500 т), 147,3 x 18 x 8,4 м. Диз-1, 3300 – 4000 л.с. = 11,5 – 13 уз.

Экипаж 118 чел. 1 – 102 мм зен., 2 – 40 мм авт., 6 – 20 мм авт., 4 самолета.

«*Empire MacKay*» (10.43–7.45), «*Empire MacColl*» (11.43–5.45), «*Empire MacMahon*» (12.43–6.45), «*Empire MacCabe*» (12.43–6.45): 8900 – 9200 брт, 137,2 x 18,3 x 8,3 – 8,5 м. Диз-1, 3300 л.с. = 11 уз. Экипаж 122 чел.

1 – 102 мм зен., 8 – 20 мм авт., 3 самолета.

* Плавали под голландским торговым флагом.



«Эмпайр МакКолл»

- 1 – Ангар.
- 2 – Помещение вспомогательного котла.
- 3 – Жилые помещения и кладовые.
- 4 – Спаренная 40-мм артиллерия.
- 5 – Грузовые трюмы.
- 6 – Горловины грузовых шахт.
- 7 – 20-мм автоматы.
- 8 – Машинное отделение.
- 9 – Аэрофинишеры.
- 10 – Топливные цистерны.
- 11 – Самолетоподъемник.
- 12 – 102-мм орудие.

Авианосцы типа «Эссекс» — 24 + 2 ед.

«Essex» (CV-9)	ННьюс	28.4.1941/31.7.1942/31.12.1942	— искл. 1973
«Yorktown» (CV-10)	ННьюс	1.12.1941/21.1.1943/15.4.1943	— искл. 1973
«Intrepid» (CV-11)	ННьюс	1.12.1941/26.4.1943/16.8.1943	— искл. 1974
«Hornet» (CV-12)	ННьюс	3.8.1942/30.8.1943/29.11.1943	— искл. 1989
«Franklin» (CV-13)	ННьюс	7.12.1942/14.10.1943/31.1.1944	— искл. 1964
«Ticonderoga» (CV-14)	ННьюс	1.2.1943/7.2.1944/8.5.1944	— искл. 1973
«Randolph» (CV-15)	ННьюс	10.5.1943/29.6.1944/9.10.1944	— искл. 1973
«Lexington» (CV-16)	БетК	15.9.1941/26.9.1942/17.2.1943	— искл. 1991
«Bunker Hill» (CV-17)	БетК	15.9.1941/7.12.1942/25.5.1943	— искл. 1966
«Wasp» (CV-18)	БетК	18.3.1942/17.8.1943/24.11.1943	— искл. 1973
«Hancock» (CV-19)	БетК	26.1.1943/24.1.1944/15.4.1944	— искл. 1976
«Bennington» (CV-20)	ННьюс	15.12.1942/26.2.1944/6.8.1944	— искл. 1989
«Boxer» (CV-21)	ННьюс	13.9.1943/14.12.1944/16.4.1945	— искл. 1969
«Bon Homme Richard» (CV-31)	НЙК	1.2.1943/29.4.1944/26.11.1944	— искл. 1989
«Leyte» (CV-32)	ННьюс	21.2.1944/23.8.1945/11.4.1946	— искл. 1969
«Kearsarge» (CV-33)	НЙК	1.3.1944/5.5.1945/2.3.1946	— искл. 1973
«Oriskany» (CV-34)	НЙК	1.5.1944/13.10.1945/25.9.1950	— искл. 1989
«Reprisal» (CV-35)	НЙК	1.7.1944/1946/ —	— не достроен
«Antietam» (CV-36)	Фил	15.3.1943/20.8.1944/28.1.1945	— искл. 1973
«Princeton» (CV-37)	Фил	14.9.1943/8.7.1945/18.11.1945	— искл. 1970
«Shangri-La» (CV-38)	Норф	15.1.1943/24.2.1944/15.9.1944	— искл. 1982
«Lake Champlain» (CV-39)	Норф	15.3.1943/2.11.1944/3.6.1945	— искл. 1969
«Tarawa» (CV-40)	Норф	1.3.1944/12.5.1945/8.12.1945	— искл. 1967
«Valley Forge» (CV-45)	Фил	7.9.1944/18.11.1945/3.11.1946	— искл. 1970
«Iwo Jima» (CV-46)	Фил	29.1.1945/ — / —	— не достроен
«Philippine Sea» (CV-47)	БетК	19.8.1944/5.9.1945/11.5.1946	— искл. 1969

Самые знаменитые американские авианосцы, внесшие неоценимый вклад в победу над Японией в годы Второй мировой войны. Сам факт постройки в кратчайшие сроки сразу 24 кораблей этого типа поистине уникален: таких больших серий столь крупных боевых единиц флота в истории мирового кораблестроения еще не было.

Проект «Эссекса» разрабатывался в 1939 — 1940 гг. на базе авианосца «Йорктаун» и отличался увеличенными размерениями, усиленным зенитным вооружением, улучшенной горизонтальной броневой защитой, более мощными катапультами, усовершенствованной энергетикой и рядом других нововведений. Выросла и численность авиагруппы, что вызвало необходимость увеличения емкости портеблов боезапаса и авиационного бензина.

Размеры полетной палубы «Эссекса» и еще 8 кораблей — 262,8 x 32,9 м, одноярусного ангара — 199,4 x 21,3 м; высота ангара — 5,35 м. У авианосцев второй группы (CV-14, CV-15, CV-19, CV-21, CV-32 — CV-40, CV-45 — CV-47) корпус удлинили на 4,9 м, а полетную палубу укоротили до 257,4 м — это было сделано для увеличения углов обстрела носовых и кормовых зенитных автоматов. По проекту на каждом из кораблей должно было устанавливаться по три гидropневматические катапульты Н-IV — две на верхней палубе и одна поперек корпуса в ангаре. В действительности «Эссекс» вступил в строй вообще без катапульт, следующие за ним корабли — с одной палубной и ангарной (последнюю смонтировали на 6 АВ — CV-10, CV-12 — CV-14, CV-17 и CV-18). К концу

1943 г. на всех АВ — как вступивших в строй, так и находившихся в постройке — установили по две палубные катапульты, а не оправдавшие себя ангарные сняли.

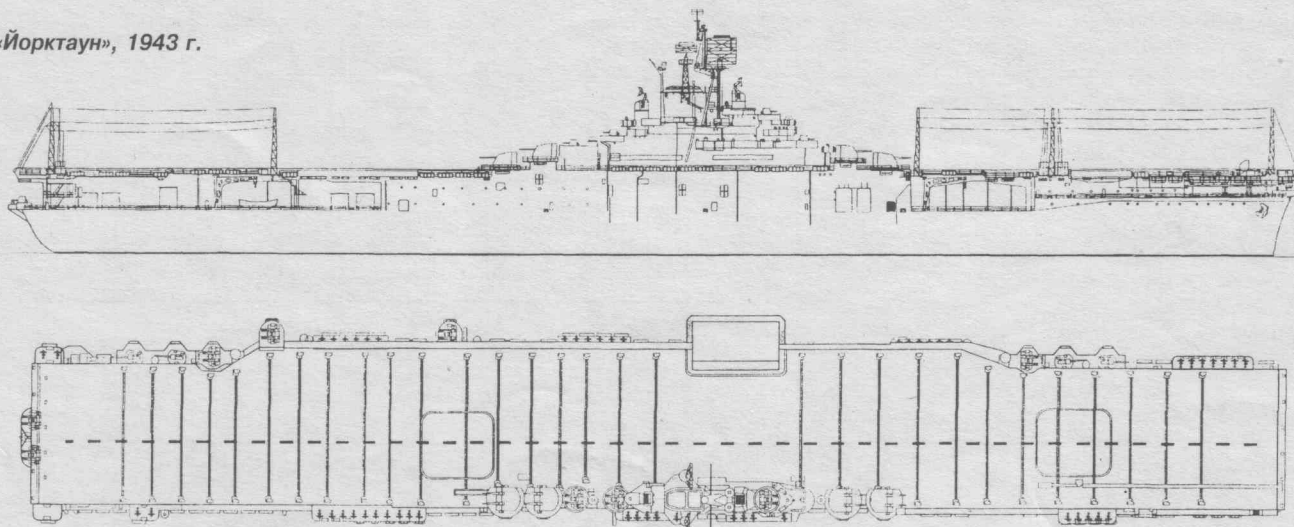
Первые АВ серии оснащались двумя комплектами аэрофинишеров Mk-IV, что позволяло производить посадку самолетов с обеих сторон палубы. В 1944 г. носовой комплект демонтировали. Последние корабли (начиная с CV-20) получили один комплект более мощных аэрофинишеров Mk-V.

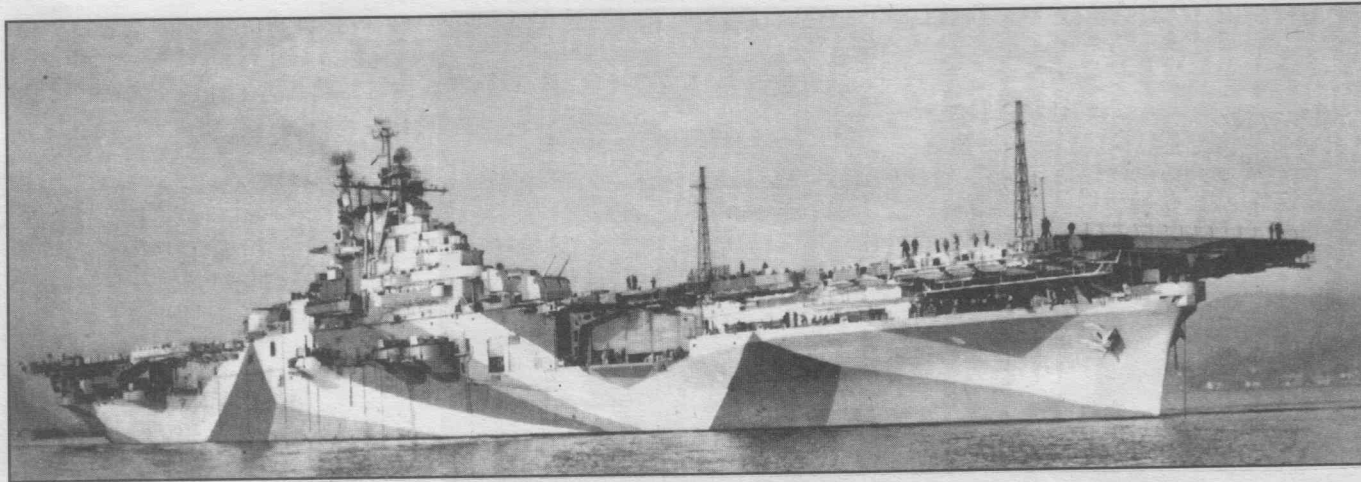
Важным новшеством в области авиационно-технического оборудования стало применение бортового самолетоподемника, вынесенного за контур палубы. Такая конструкция увеличивала полезную площадь ангара, повышала прочность полетной палубы за счет ликвидации в ней дополнительного выреза, давала возможность поднимать самолеты, габариты которых превышали размеры лифта. Два других самолетоподемника были обычными; грузоподъемность каждого составляла 12,7 т, размеры площадок — 18,3 x 10,4 м (бортовой лифт) и 14,7 x 13,5 м (остальные). Запас авиабензина на «Эссексе» на момент его ввода в строй — 876795 л.

Горизонтальная защита «Эссекса» по сравнению с первым «Йорктауном» была существенно усилена за счет увеличения толщины ангарной палубы до 64 мм. Правда, в отличие от английских тяжелых АВ, полетная палуба осталась небронированной. Ширина ПТЗ составляла 5,1 м с каждого борта.

ГЭУ имела эшелонную компоновку и была унифицирована с КРЛ типа «Атланта», представляя собой как бы удвоенный вариант последней. В целом механизмы всех кораблей оказались вполне удачными: они отличались высокой надежностью и могли в безотказно работать с полной нагрузкой в течение длительного времени. Так, в ноябре 1945 г. «Лейк Чемплейн» пересек Атлантику за 4 дня и 9 час. со средней скоростью 32,048 узла. Фактическая дальность плавания «Эссекса» равнялась 15440 миль 15-узловым ходом.

«Йорктаун», 1943 г.





Зенитное вооружение АВ типа «Эссекс» в ходе войны постоянно совершенствовалось. Если число 127-мм пушек (8 в спаренных башнях и 4 в палубных установках по левому борту) оставалось неизменным, то количество 40-мм и 20-мм автоматов постоянно росло. К лету 1945 г. на CV-12 было 10 четырехствольных «бофорсов», на CV-9 и CV-38 — по 11, на CV-10, CV-11, CV-16 — CV-18 и CV-31 — по 17, на остальных (кроме находившегося в ремонте CV-13) по 18. Число 20-мм «эрликонов» на CV-9 — CV-11 достигло 61 (61 x 1), на CV-14 — 70 (35 x 2), на CV-15 и CV-31 — по 56 (56 x 1), на CV-19 — 59 (59 x 1), на CV-20 — 60 (60 x 1), на CV-36 — 55 (23 x 1 + 16 x 2), на CV-38 — 116 (7 x 1 + 53 x 2). На CV-16 и CV-18 имелось по 56 (28 x 2) «эрликонов» и по 6 четырехствольных 12,7-мм пулеметов.

Управление огнем 127-мм орудий осуществлялось с помощью двух КДП Mk-37, 40-мм «бофорсов» — директорами Mk-51; последние к концу войны на некоторых кораблях заменили новыми Mk-57 или Mk-63. Радиолокационное оборудование «Эссекса» на момент ввода в строй: радары SK, SC-2, SG и радиомаяк YE. Уже в 1943 г. на авианосцах CV-16 и CV-17 в дополнение к ним появился радиовысотомер SM; позже этот радар или его преемник SP установили на всех АВ типа «Эссекс». В конце 1944 г. (начиная с CV-20) РЛС SK стали заменять более совершенной SK-2 с параболической антенной. Весной 1945 г. на CV-16 установили новый радар SR, представлявший собой значительно усовершенствованный вариант SC-2.

В целом АВ типа «Эссекс» оказались весьма удачными кораблями — их зачастую называют лучшими в своем классе. В то же время они обладали рядом недостатков: слабой конструкцией полетной палубы, неважной мореходностью, плохой вентиляцией внутренних отсеков, перегруженностью жилых помещений. Из-за отсутствия бронирования полетной палубы авианосцы с трудом выдерживали удары камикадзе, сильно страдая от пожаров, приводивших к огромным потерям среди экипажа.

После окончания Второй мировой войны многие из «эссексов» были модернизированы по проектам SCB-27A, SCB-27C и SCB-125, что фактически превратило их в корабли нового типа. О них будет рассказано в выпуске «Авианосцы мира 1945 — 2000».

Служба «Эссекс»

Прибыл в Пёрл-Харбор 31.5.1943. После окончания боевой подготовки активно участвовал в войне на Тихом океане. С 25.8.1943 по 22.2.1944 действовал с авиагруппой CVG-9: рейд на о. Маркус (31.8.1943), о. Уэйк (5–6.10.1943), Рабаул (11.11.1943). Обеспечивал высадку на о-ва Гилберта (13.11–8.12.1943), Маршалловы о-ва (29.1–22.2.1944). 30.4.1944 принял авиагруппу CVG-15. Новый рейд на о-ва Маркус и Уэйк (19–23.5.1944), поддержка десантов (11–23.6.1944; 21.7–5.8.1944) и морское сражение (19–20.6.1944) у Марианских о-вов. Обеспечение высадки на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944). Участие в бомбардировке яп. аэродромов на о-вах Формоза, Лусон (6–19.10.1944), морском сражении и прикрытии высадки в зал. Лейте (20–30.10.1944). 25.10.1944 сам. АВ приняли участие в потоплении яп. АВ «Дзуйхо» и «Читосэ». Действия против яп. конвоев, удары по военным объектам на Филиппинах (1–17.11.1944). 18.11.1944 прибыл во временную базу на ат. Улити, где принял авиагруппу CVG-4. Бомбардировка яп. позиций и аэродромов на о. Лусон (20–25.11.1944; 11–18.12.1944). 25.11.1944 легко поврежден попаданием камикадзе, взорвавшегося в носовой части полетной палубы (убито 15, ранено 44 чел.). Рейд на яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945), удары по Токио,

«Йорктаун», октябрь 1944 г.

Иокогаме, обеспечение высадки на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). С 10.3.1945 действовал с авиагруппой CVG-83: нанесение ударов по Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), яп. аэродром на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945). 19.3.1945 легко поврежден зен. огнем амер. кораблей. Участвовал в дес. операции на о. Окинава (1.4–13.6.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 11.4.1945 от взрыва камикадзе (по др. данным, АВ) рядом с левым бортом получил повреждения топливных цистерн и МО. Потери экипажа составили 33 убитых и 33 раненых. После ремонта (6.1945) — бомбовые удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8. 1945). Всего за годы войны истр. АВ сбили ровно 800 яп. сам. 9.1.1947 выведен в резерв. Затем модернизирован по проекту SCB-27A (1948–1951), вновь введен в строй 1.2.1951. (см. «Авианосцы мира 1945 — 2000»).

«Йорктаун»

Прибыл в Пёрл-Харбор 24.7.1943. С 22.8.1943 по 30.4.1944 действовал с авиагруппой CVG-5: рейд на о-ва Маркус (31.08.1943), Уэйк (10.1943), обеспечивал высадку на о-ва Гилберта (11–12.1943), Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944). Удары по яп. базам на о-вах Палау (30.3–1.4.1944), обеспечение высадки десантов в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944), рейд на о. Трук (29–30.4.1944).

ТТХ авианосца «Эссекс» на момент ввода в строй

26669/34881 т, 265,9 (250 вл) x 45 (28,4 вл) x 8,4 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Babcock & Wilcox, 150000 л.с. = 32,7 уз. 6330 т нефти.

Броня: пояс и траверзы 102 мм, нижняя палуба 37 мм, ангарная палуба 64 мм. Экипаж 3106 чел. 12 — 127 мм/38 зен., 32 (8 x 4) — 40 мм авт., 46 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

11.1943 («Эссекс»): 18 торп. TBF-1, 36 пик. бомб. SBD-5, 36 истр. F6F-3.

6.1944 («Уосп»): 18 торп. TBF-1, 32 пик. бомб. SB2C, 34 истр. F6F-3, 5 F6F-3N.

11.1944 («Уосп»): 15 торп. TBM-1C, 24 пик. бомб. SB2C-3, 54 истр. F6F-3/5.

1.1945 («Эссекс»): 18 торп. TBM-1C, 27 истр. F6F-3, 17 F6F-5, 36 F4U-1D.

3.1945 («Рэндолф»): 15 торп. TBM-3, 15 пик. бомб. SB2C-4E, 49 истр. F6F-5, 4 F6F-5N, 2 F6F-5P, 2 F6F-5E.

7.1945 («Бон Омм Ричард»): 18 торп. TBM-3, 37 истр. F6F-5N.

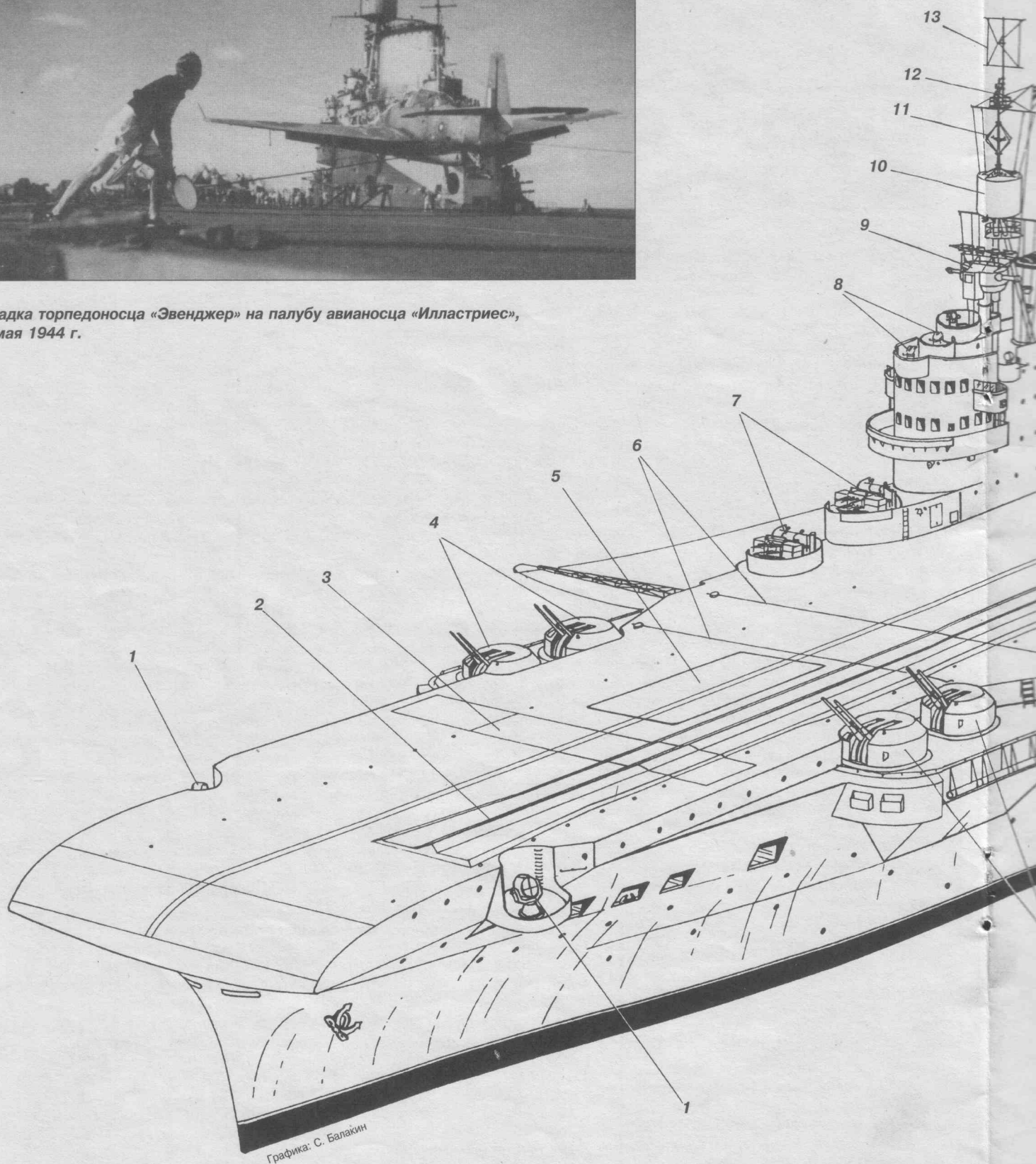
6.1950 («Вэлли Фордж»): 14 торп. AD-4, 2 AD-3N, 28 истр. -бомб. F4U-4B, 3 F4U-5N, 30 истр. F9F-2B, 2 фоторазв. F4U-5P, 3 сам. РЭБ AD-4Q, 1 AD-3Q, 3 сам. ДРЛО AD-5W, 2 верт. HO3S-1.

1956 (АВ ПЛО): 20 сам. ПЛО S2F, 4 сам. ДРЛО AD-5W, 4 истр. F2H, 10 верт. HSS-1.

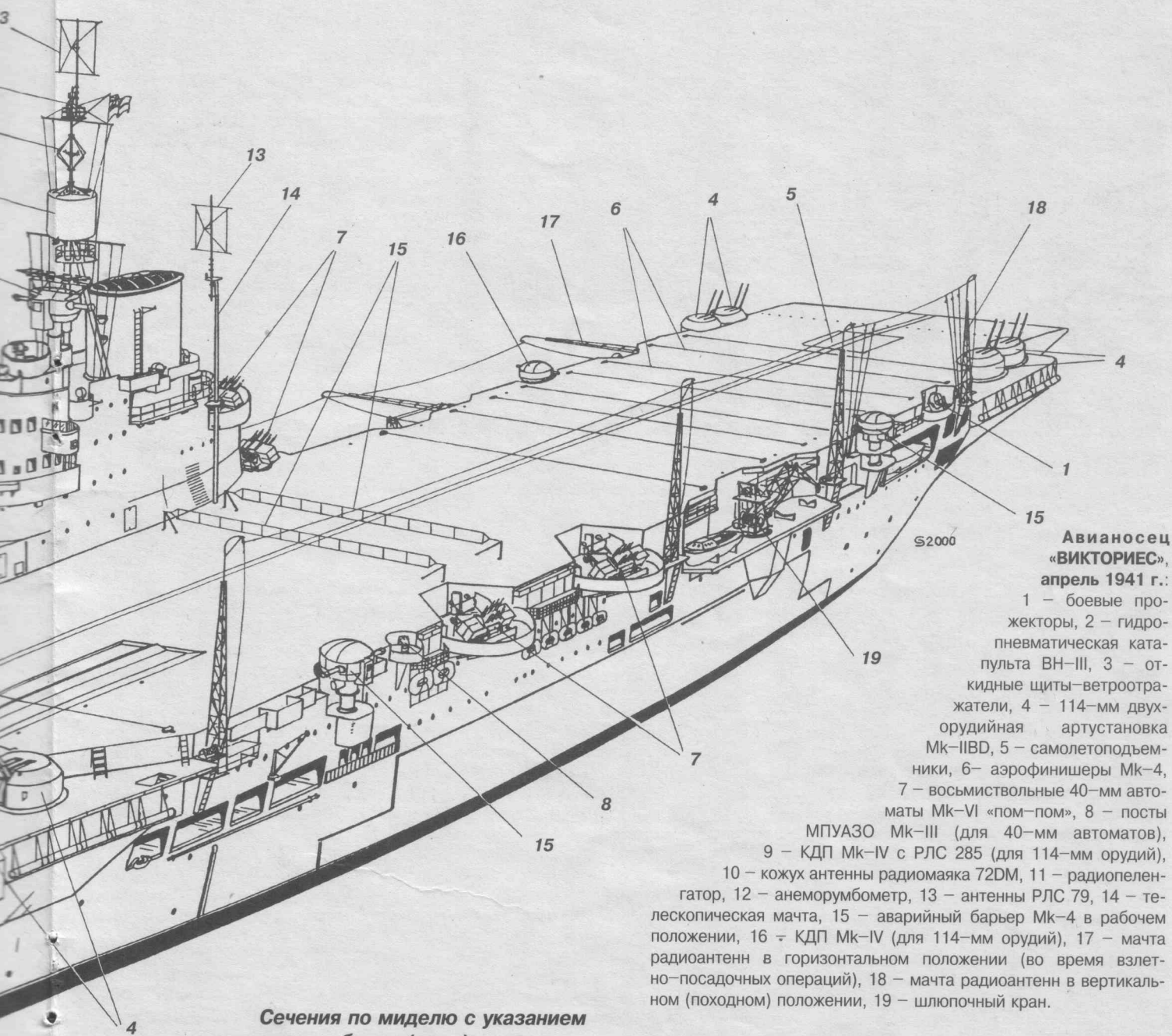
1960 (ДВН): 2 верт. HR2S, 20-24 верт. HUS.



Посадка торпедоносца «Эвенджер» на палубу авианосца «Илластриес»,
17 мая 1944 г.



Aircraft carrier «VICTORIOUS», April of 1941.

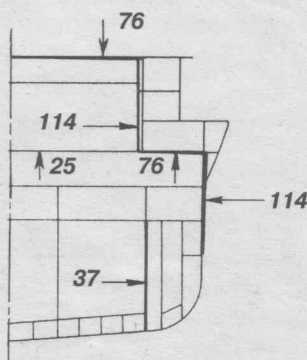


Авианосец
«ВИКТОРИЕС»,
апрель 1941 г.:

- 1 — боевые прожекторы, 2 — гидропневматическая катапульта ВН-III, 3 — откидные щиты-ветроотражатели, 4 — 114-мм двухорудийная артиллерийская установка Mk-IIID, 5 — самолетоподъемники, 6 — аэрофинишеры Mk-4, 7 — восьмиствольные 40-мм автоматы Mk-VI «пом-пом», 8 — посты МПУАЗО Mk-III (для 40-мм автоматов), 9 — КДП Mk-IV с РЛС 285 (для 114-мм орудий), 10 — кожух антенны радиомаяка 72DM, 11 — радиопеленгатор, 12 — анеморумбометр, 13 — антенны РЛС 79, 14 — телескопическая мачта, 15 — аварийный барьер Mk-4 в рабочем положении, 16 — КДП Mk-IV (для 114-мм орудий), 17 — мачта радиоантенн в горизонтальном положении (во время взлетно-посадочных операций), 18 — мачта радиоантенн в вертикальном (походном) положении, 19 — шлюпочный кран.

Сечения по миделю с указанием
толщин брони (в мм)

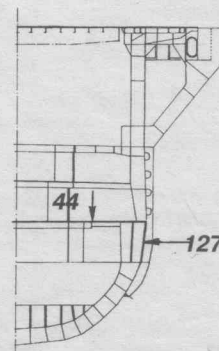
«Илластриес»

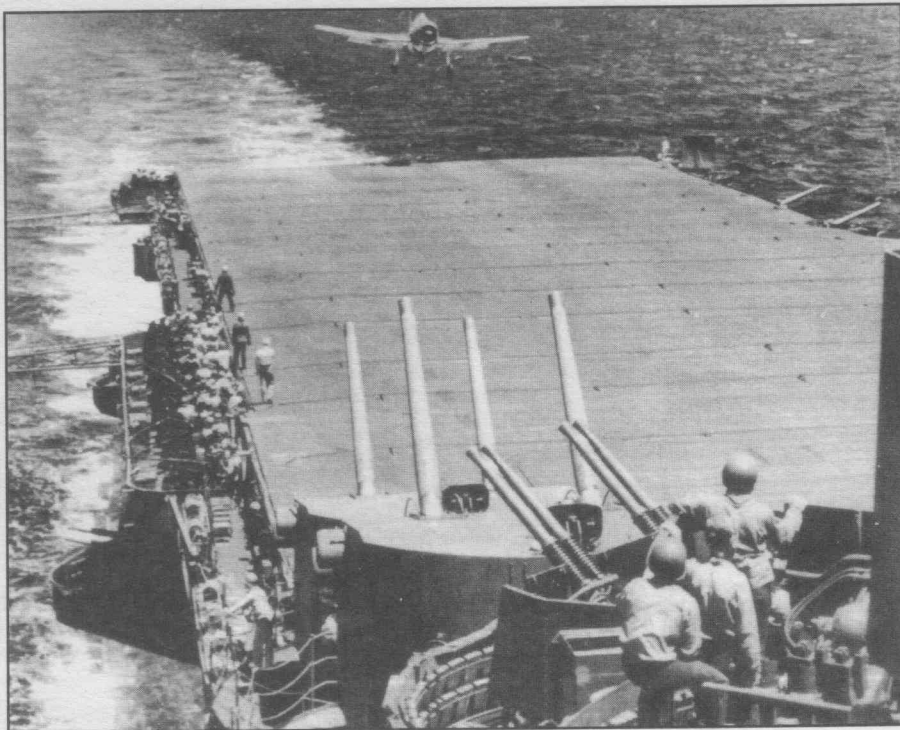


«Эссекс»



«Коулпенс»





Посадка истребителя «Хэллкет» на палубу «Лексингтона», 19 июня 1944 г.

29.5.1944 принял авиагруппу CVG-1. Участвовал в обеспечении высадки десантов (11–24.6.1944; нач. 7.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов, удары по о-вам Бонин и Каролинским о-вам (21.7–2.8.1944). Ремонт в США (8–нач. 10.1944). С 24.10.1944 действовал в составе 3-го флота, имея на борту авиагруппу CVG-3 (с 6.3.1945 CVG-9): удары по аэродромам на о. Лусон (11–18.12.1944), рейд на яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). Налеты на Токио, Иокогаму, обеспечение высадки на о. Иводзима (11.2–2.3.1945), новый рейд на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945). 18.3.1945 легко поврежден попаданием АБ с яп. сам. D4Y, пробившей мостик, палубу и взорвавшейся у борта (убито 5, ранено 26 чел.). Удары по яп. аэродромам на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945), участие в дес. операции на о. Окинава (1.4–13.6.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). Осмотр на базе ат. Улити (кон. 6 – нач. 7.1945). В 7–8.1945 действовал с авиагруппой CVG-88 на борту: удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуро и о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За годы войны истр. АВ сбили 504 яп. сам. Выведен в резерв 9.1.1947. В 1951–1953 гг. переоборудован по программе SCB-27A (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Интрепид»

Принимал участие в боях с 10.1.1944 с авиагруппой CVG-6 на борту: удары по базам и обеспечение десанта на Маршалловы о-ва (29.1–17.2.1944). 17.2.1944 поврежден попаданием торпеды, сброшенной яп. сам. B5N. В рез. взрыва, произошедшего в корме по прав. борту (11 убитых, 17 раненых), был заклинен рулевой привод. Скорость упала до 20 уз. АВ убыл для ремонта в США. 16.8.1944 вернулся в состав флота (авиагруппа CVG-18): обеспечение высадки на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), нанесение ударов по яп. аэродромам на

о-вах Лусон, Рюкю и Формоза (10–19.10.1944), обеспечение десанта и морское сражение в зал. Лейте (20.10–25.11.1944). 25.10.1944 принял участие в потоплении яп. АВ «Дзуйкаку». 29.10.1944 легко (10 убитых, 6 раненых) и 25.11.1944 серьезно поврежден попаданиями камикадзе. В последнем случае первый сам. попал в полет. палубу в сред. части, вызвав пожар на галерейной палубе. Второй сам. поразил корму АВ, и его бомба взорвалась на ангарной палубе, вызвав сильный пожар, продолжавшийся 2 часа. Погибло 69, было ранено 35 чел. Корабль убыл для ремонта в США. Вновь принимал участие в боях с 14.3.1945, имея на борту авиагруппу CVG-10: наносил удары по Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945). 18.3.1945 серьезно поврежден близким разрывом камикадзе. На ангарной палубе возник пожар, потери экипажа составили 2 чел. убитыми и 43 ранеными. Участвовал в налетах на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945), дес. операции на о. Окинава (1–16.4.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 16.4.1945 поврежден попаданием камикадзе, взорвавшегося на ангарной палубе у кормового лифта (пробоина в верх. палубе 5х7 м). Еще один камикадзе взорвался у борта. В рез. взрывов и пожаров 10 чел. было убито и 87 ранено. АВ ремонтировался в США. В кон. 7.1945 отправился на ТВД, имея на борту авиагруппу CVG-10. 6.8.1945 нанес удар по о. Уэйк. Находился в Токийской бухте в момент подписания капитуляции Японии. За годы войны истр. АВ сбили 298 яп. сам. Выведен в резерв 22.3.1947. В 1951–1954 гг. переоборудован по программе SCB-27C (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Хорнет»

Участвовал в боях с 12.3.1944 (авиагруппа CVG-2): удары по яп. базам на о-вах Палау (30.3–1.4.1944), обеспечение десантов в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944), рейд на о. Трук (29–

30.4.1944). Прикрытие высадки (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и морское сражение (19–20.6.1944) у Марианских о-вов, десантная операция на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944). В кон. 9 – нач. 10.1944 прошел мелкий ремонт. С 10.10.1944 действовал с авиагруппой CVG-11: рейд на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–20.10.1944), обеспечение десанта в зал. Лейте (20.10–22.10.1944; 26.10–27.11.1944). 26.10.1944 сам. АВ приняли участие в потоплении яп. КРЛ «Носиро». Удары по аэродромам на о. Лусон (11–18.12.1944), рейд на яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). 1.2.1945 принял авиагруппу CVG-17. Участвовал в ударах по Токио, Иокогаме, прикрывал высадку на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). Новый рейд на Токио, ВМБ Куре (14–19.3.1945) и яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945). Обеспечивал дес. операцию на о. Окинава (1.4–13.6.1945), в ходе которой 7.4.1945 сам. АВ участвовали в потоплении яп. ЛК «Ямато». 5.6.1945 юж. о. Кюсю получил штормовые повреждения, после чего убыл в США для ремонта. За годы войны истр. АВ сбили 712 яп. сам. Выведен в резерв 15.1.1947. В 1951–1953 гг. переоборудован по программе SCB-27A (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Франклин»

В боях с 4.7.1944 (авиагруппа CVG-13): участвовал в обеспечении высадки (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов, прикрытие десантов на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), рейде на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–20.10.1944). 13.10.1944 поврежден падением на палубу сбитого яп. сам. Обеспечивал десант в зал. Лейте (20–30.10.1944). В ходе морского сражения (23–26.10.1944) принял участие в потоплении яп. АВ «Чихода». 30.10.1944 поврежден попаданием камикадзе. Самолет пробил палубу в р-не лифта № 3 и вызвал пожар в ангаре. Погибло 56 чел., еще 14 получили ранения, сгорело 33 самолета. АВ убыл на ремонт в Пёрл-Харбор. Вошел в состав 5-го флота 4.2.1945 (авиагруппа CVG-5): участвовал в рейде на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945). Тяжело поврежден 19.3.1945 попаданием двух АБ. Первая бомба пробилла палубу в р-не нос. лифта и вызвала пожар на ангарной палубе. Вторая нанесла такие же разрушения в корме. Через 4 часа пылающий корабль был оставлен экипажем и потерял ход. Крен на прав. борт составил 11°. Погибло 724 и ранено 265 чел. АВ отправлен на ремонт в Нью-Йорк. За время боевой карьеры истр. АВ сбили 120 яп. сам. Восстановлен, но в состав флота не вводился. С 17.2.1947 находился в резерве (по другим данным – вообще не восстанавливался, а законсервирован без капитального ремонта). Переклассифицирован в CVA-13 (1.10.1952), в CVS-13 (8.8.1953) и вспомогательный авиатранспорт ATV-8 (1959 г.). Исключен из списков флота 10.10.1964 и продан на слом.

«Тикондерога»

Вошел в состав 3-го флота 2.11.1944, имея на борту авиагруппу CVG-80. Участвовал в нанесении ударов по объектам и аэродромам на о. Лусон (6–25.11.1944; 11–18.12.1944), рейде на яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). 21.1.1945 поврежден попаданием двух камикадзе. Первый сам. взорвался в р-не мостика, а сброшенная им АВ – в ангаре. Во время тушения пожара почти в то же место попал второй сам., взорвавшийся на верхней палубе. Корабль получил крен в 9°, при пожаре сгорело 36 сам., погибло 143 чел., еще 202 получили ранения. АВ убыл для ремонта в США. Вновь участвовал в боях с 12.5.1945 (авиагруппа CVG-87): удар по ат. Тароа (17.5.1945), дес. операция на о. Окинава (24.5–13.6.1945). Ремонт на ат. Улити (нач. 7.1945). Удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзур, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За период войны истр. АВ сбили 304 яп. сам. Выведен в резерв 9.1.1947. В 1951–1954 переоборудован по программе SCB-27С (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Рэндолф»

Вошел в состав 5-го флота 18.1.1945 (авиагруппа CVG-12). Участвовал в ударах по Токио, Иокогаме, обеспечивал высадку на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). 11.3.1945 во время стоянки в бухте ат. Улити поврежден попаданием камикадзе, пробившего полет. палубу в корм. части. Ремонт до нач. 4.1945. Участвовал в дес. операции на о. Окинава (8.4–13.6.1945). С нач. 7.1945 действовал с авиагруппой CVG-16 на борту – наносил удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзур, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За войну истр. АВ сбили 151 яп. сам. Выведен в резерв 25.2.1948. В 1951–1953 переоборудован по программе SCB-27А (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Лексингтон»

Прибыл в Пёрл-Харбор 9.8.1943, имея на борту авиагруппу CVG-16. Участвовал в рейдах на о-ва Гилберта (18.9.1943), о. Уэйк (5–6.10.1943) и обеспечении высадки на о-ва Гилберта (13.11–8.12.1943). 4.12.1943 поврежден попаданием торпеды, сброшенной яп. сам. G4М. Взрывом, произошедшим в корм. части с прав. борта, уничтожена рулевая машина и заклинен руль. Потери экипажа составили 9 чел. убитыми и 35 ранеными. АВ убыл на ремонт. Вновь в боях с кон. 3.1944. Наносил удары по яп. базам на о-вах Палау (30.3–1.4.1944) и о. Трук (29–30.4.1944), обеспечивал десант. операцию в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944). Участвовал в дес. операции на о. Сайпан (11–23.6.1944) и морском сражении у Марианских о-вов (19–20.6.1944). 9.7.1944 принял на борт авиагруппу CVG-19. Прикрывал высадку на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), участвовал в рейде на яп. объекты и аэродромы на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–20.10.1944), десантной операции (20.10–6.11.1944) и морском сражении (23–26.10.1944) в зал. Лейте. Сам. АВ принял участие в потоплении яп. АВ «Дзуйкаку», «Читосэ» и «Чиода» (25.10.1944), уничтожил КРТ «Нати» (5.11.1944). 6.11.1944

серьезно поврежден попаданием камикадзе в «остров» (погибло 50 чел., ранено – 132), после чего убыл для ремонта в передовую базу. Вновь в боях с 23.11.1944 (авиагруппа CVG-20): удары по аэродромам на о. Лусон (11–18.12.1944), рейд на яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). С 3.2.1945 действовал с авиагруппой CVG-9 на борту – участвовал в налетах на Токио, Иокогаму, обеспечивал высадку на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). В нач. 3.1945 убыл для ремонта в США. Вошел в состав 3-го флота 13.6.1945 (авиагруппа CVG-94). Нанес удары по о. Уэйк (20.6.1945), Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзур, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За годы войны истр. АВ сбили 485 яп. сам. Выведен в резерв 23.4.1947. В 1951–1955 переоборудован по программе SCB-27С (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Банкер Хилл»

Входил в состав Тихоокеанского флота с 27.10.1943 (авиагруппа CVG-17): участвовал в рейде на Рабаул (11.11.1943) и Кавиенг (25.12.1943; 1–4.1.1944), обеспечивал высадку на о-ва Гилберта (13.11–8.12.1943) и Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944). Сам. АВ приняли участие в потоплении яп. КРЛ «Нака» (17.2.1944). 10.3.1944 принял авиагруппу CVG-8, после чего наносил удары по яп. базам на о-вах Палау (30.3–1.4.1944), в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944) и на о. Трук (29–30.4.1944). Обеспечивал десанты на Марианские о-ва (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и участвовал в морском сражении (19–20.6.1944). 19.6.1944 легко поврежден близким разрывом АВ. Прикрывал высадку на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), атаковал яп. объекты и аэродромы на о-вах Рюкю, Формоза и Лейте (10–21.10.1944). В нач. 11.1944 прошел профилактический ремонт в Пёрл-Харборе, принял авиагруппу CVG-4, однако на переходе получил штормовые повреждения и убыл в США на ремонт. Вновь в боях с 10.2.1945 (авиагруппа CVG-84): удары по Токио, Иокогаме, обеспечение высадки на о. Иводзима (11.2–2.3.1945), повторный рейд на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), атаки на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945). Участвовал в дес. операции на о. Окинава (1.4–11.5.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 11.5.1945 получил тяжелые повреждения в рез. попаданий двух камикадзе. Первый сам. попал в корму и свалился за борт. Его бомба взорвалась на галерейной палубе. Второй сам. пробил палубу в р-не мостика и

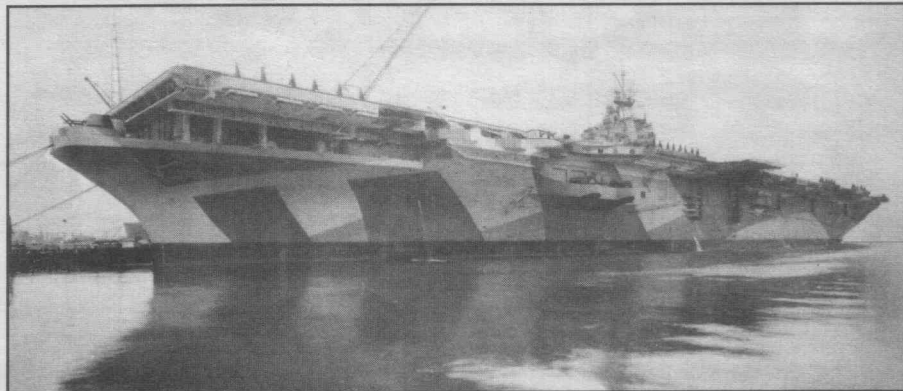
взорвался внутри корабля. Пожар продолжался в течение 5,5 часов. Погибло 392 чел., ранено 264 чел. АВ убыл в США. За период боевой карьеры АВ его истр. сбили 554 яп. сам. Отремонтирован в США и в 1.1947 введен в резерв. 1.10.1952 переклассифицирован в CVA-17, 8.8.1953 в CVS-17. Списан 1.11.1966 и отбуксирован в Сан-Диего (Калифорния), где до 11.1972 использовался в качестве несамоходного опытового судна для испытания радиоэлектронного оборудования. В 1973 г. продан на слом.

«Уосп»

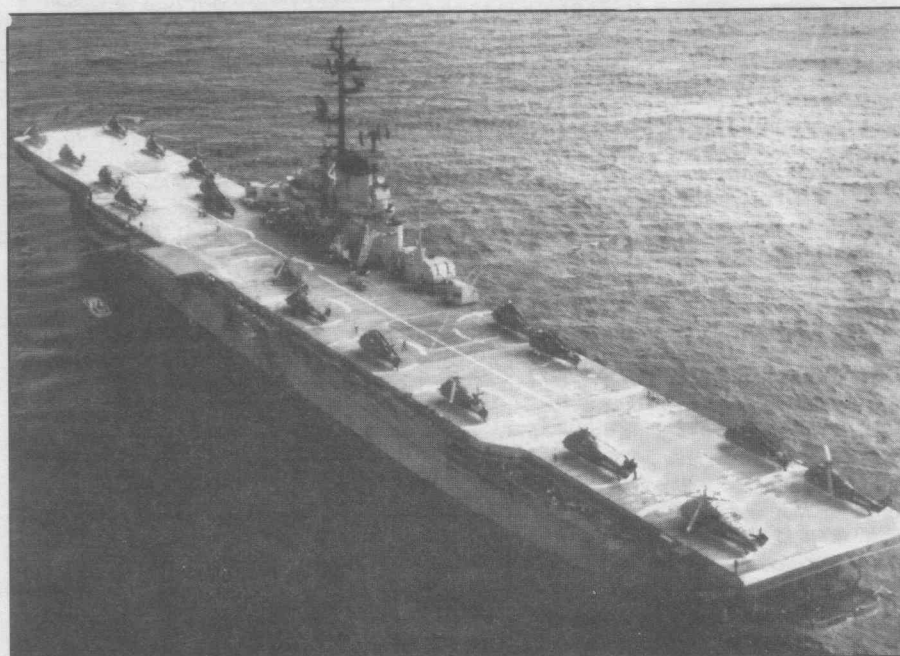
Вошел в состав 5-го флота 15.5.1944 (на борту авиагруппа CVG-14). Участвовал в рейде на о-ва Маркус и Уэйк (19–23.5.1944), обеспечивал высадку на Марианские (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944). Наносил удары по объектам и аэродромам на о-вах Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944). В ходе дес. операции в зал. Лейте (20.10–22.10.1944; 26.10 – нач. 11.1944) сам. АВ потопили яп. КРЛ «Носиро» (26.10.1944). 10.11.1944 принял на борт авиагруппу CVG-81. Наносил удары по аэродромам на о. Лусон (11–18.12.1944), яп. базам на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945), а также Токио и Иокогаме в ходе обеспечения высадки на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). 14.3.1945 сменил авиагруппу на CVG-86. Участвовал в рейде на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945). 19.3.1945 поврежден попаданием АВ, взорвавшейся на ангарной палубе. В момент тушения в борт самолетоподъемник попал камикадзе. В рез. пожара, возникшего одновременно на 5 палубах, погиб 101 и было ранено 269 чел. АВ убыл на ремонт в Пёрл-Харбор. С 11.7.1945 вновь вошел в состав действующего флота, имея на борту авиагруппу CVG-86. До окончания войны успел нанести удары по о. Уэйк (18.7.1945), а также Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзур и о. Хоккайдо (24–30.7 и 9–15.8.1945). За время боевой карьеры истр. АВ сбили 221 яп. сам. Выведен в резерв 17.2.1947. В 1948–1951 переоборудован по программе SCB-27А (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Хэнкок»

Вошел в состав 3-го флота 6.10.1944 (авиагруппа CVG-7). Участвовал в рейде на яп. аэродромы на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944), обеспечивал десант в зал. Лейте (20.10–22.10.1944; 26.10–27.11.1944). 25.11.1944 легко поврежден деталями конструкции самолета-камикадзе, сбитого над АВ. Удары по аэродромам на о. Лусон



«Тикондерога», 1944 г.



В в е р х у : «Энтиятам», 1953 г.
В н и з у : «Боксер», декабрь 1966 г.

корейских берегов — наносил удары по объектам транспортной сети, Чхончжину (4.1952), участвовал в операциях по разрушению Сунхунской ГЭС (6.1952), нефтеперерабатывающего завода в Аочжи (1.9.1952). 28.8.1952 с АВ впервые осуществлен запуск беспилотных управляемых РС. В 8.1952 пострадал от внутр. взрыва паров ав. керосина, вызвавшего пожар в ангарной палубе. Переклассифицирован в АВ CVA-21 (1.10.1952). Четвертый поход к берегам Кореи (12.5–27.7.1953): осуществлял поддержку сух. войск на фронте. После окончания боевых действий продолжал служить на Тихом океане (1953–1958 гг.). Переклассифицирован в АВ ПЛО CVS-21 (1.2.1956). Переоборудован в вертолетоносец LPH-4 (30.1.1959), прошел модернизацию по программе FRAM. Нес службу в Атлантическом океане. Доставил 1-ю кавалерийскую дивизию во Вьетнам (9.1965). Списан и продан на слом 1.12.1969.

«Бон Омм Ричард»

Принимал участие в войне на Тихом океане с 4.6.1945 (авиагруппа CVG(N)-91). Участвовал в обеспечении десанта на о. Окинава (6–13.6.1945), ударах по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945), ночных перехватах яп. сам (сбито 11 машин). Выведен в резерв 9.1.1947. 15.1.1951 г. вновь введен в строй и отправлен для действий у берегов Кореи (30.5–30.11.1951). Участвовал в операции «Стрэнгл» (изоляция линии фронта), а во втором походе (21.6–18.12.1952) — в нанесении ударов по объектам транспортной сети, а также в операции по разрушению Сунхунской ГЭС (6.1952), Пхеньяна и др. круп. пром. центров (7.1952). Переклассифицирован в CVA-31 (1.10.1952). В 1952–1955 гг. переоборудован по программе SCB-27C (см. «Авианосцы мира 1945 — 2000»).

«Лейте»

После вступления в строй служил в Атлантике (1946–1950 гг.) и на Средиземном море (сер. 1950 г.). Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (9.10.1950–19.1.1951). Участвовал в обеспечении высадки в Вонсане (10.1950), нанесении ударов по мостам через р. Ялу (11.1950), прикрытии эвакуации из Хыннама (12.1950), разрушении ж/д объектов на восточном поб. Северной Кореи (1.1951). В возд. боях истр. АВ сбили 1 МиГ-15. Переклассифицирован в CVA-32 (1.10.1952) и в CVS-32 (8.8.1953). 16.10.1953 во время стоянки в Бостоне на корабле произошел взрыв в воздушно-масляной системе катапульты, после чего начался сильный пожар (37 человек погибло, 40 ранено). 15.5.1959 переклассифицирован в авиатранспорт AVT-10 и выведен в резерв. 1.6.1969 списан и сдан на слом.

«Кирсардж»

Находился в составе флота до 16.6.1950, затем выведен в резерв и поставлен на модернизацию. В 1950–1952 гг. переоборудован по программе SCB-27A (см. «Авианосцы мира 1945 — 2000»).

«Орискани»

В 1950 г. достроен по проекту SCB-27A (см. «Авианосцы мира 1945 — 2000»).

(11–18.12.1944), яп. базам на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). 21.1.1945 серьезно поврежден попаданием 227-кг АВ, случайно упавшей с садящегося амер. сам. Возник пожар на верхней, ангарной и галерейной палубах, продолжавшийся 40 мин. Потери экипажа составили 52 чел. убитыми и 105 ранеными. Вернулся для ремонта на ат. Улити, 28.1.1945 принял авиагруппу CVG-80 (с 9.3.1945 заменена на CVG-6). Участвовал в ударах по Токио, Иокогаме, обеспечивал высадку на о. Иводзима (11.2–1.3.1945). Второй рейд на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), налеты на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945), дес. операции на о. Окинава (1.4–11.6.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 5.6.1945 юж. о. Кюсю получил штормовые повреждения, для устранения которых вернулся на ат. Улити. 17.6.1945 принял авиагруппу CVG-1. В последние месяцы войны находился у берегов Японии — наносил удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За время войны истр. АВ сбили 122 яп. сам. Выведен в резерв 9.5.1947. В 1951–1954 гг. переоборудован по программе SCB-27C (см. «Авианосцы мира 1945 — 2000»).

«Беннингтон»

Вошел в состав 5-го флота 10.2.1945 (авиагруппа CVG-82). Участвовал в ударах по Токио, Иокогаме, обеспечении высадки на о. Иводзима (11.2–2.3.1945), втором рейде на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), налетах на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945), дес. операции на о. Окинава (1.4–11.6.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 5.6.1945 юж. о. Кюсю получил штормовые повреждения, для устранения которых вернулся на ат. Улити. 17.6.1945 принял авиагруппу CVG-1. В последние месяцы войны находился у берегов Японии — наносил удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За время войны истр. АВ сбили 180 яп. сам. Выведен в резерв 8.11.1946. В 1950–1952 гг. переоборудован по программе SCB-27A (см. «Авианосцы мира 1945 — 2000»).

«Боксер»

После вступления в строй служил на Тихом океане. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (15.9–22.10.1950). Участие в Инчхонской дес. операции (9.1950), в высадке в Вонсане (10.1950). В ходе второго похода к берегам Кореи (27.3–3.10.1951) участвовал в операции «Стрэнгл» (изоляция линии фронта). В 12.1951 получил повреждения от взрыва бомб упавшего за борт собственного самолета. С 10.3 по 6.9.1952 вновь действовал у

«Энтиетам»

Находился в Токийской бухте в момент капитуляции Японии. В 1945-1949 гг. служил в составе Тихоокеанского флота. Выведен в резерв 21.6.1949, но 17.1.1951 вновь введен в строй. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (15.10.1951–22.3.1952) – принимал участие в операции «Стрэнгл» (изоляция линии фронта). В 11.1951 пострадал от пожара, возникшего в результате аварии самолета при посадке (6 чел. погибли, 10 ранены). В 1952 г. оборудован угловой палубой. Переклассифицирован в CVA-36 (1.10.1952) и в CVS-36 (1.8.1953). Служил в составе Атлантического флота. 21.4.1957 передан Учебному центру морской авиации в Пенсаколе. Выведен в резерв 8.5.1963, списан 1.5.1973.

«Принстон»

С 21.6.1949 по 29.8.1950 находился в резерве. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (5.12.1950–29.5.1951 и 2.6–10.8.1951): осуществлял прикрытие эвакуации из Хыннама (12.1950), участвовал в операции «Стрэнгл» (изоляция линии фронта; 1–8.1951), торпедной атаке Хвачхонской плотины (5.1951). С 14.4 по 18.10.1952 совершил второй поход к корейским берегам. Наносил удары по объектам транспортной сети, участвовал в операции по разрушению Сунхунской ГЭС (6.1952), Пхеньяна, др. круп. пром. и воен. центров (7–8.1952), нефтеперерабатывающего завода в Аочжи (1.9.1952). Принимал участие в операции «Чероки» (уничтожение запасов в тылу прифронтовой полосы; 10.1952). Переклассифицирован в CVA-37 (1.10.1952). В ходе очередного этапа участия в корейской войне (13.3–27.7.1953) совершил серию ударов по пром. объектам (4.1953), затем осуществлял поддержку сух. войск на фронте (6–7.1953). В возд. боях истр. АВ сбили 5 корейск. сам. Переклассифицирован в CVS-37 (1.1.1954). Служил на Тихом океане, совершал походы в Индийский океан. Переоборудован в десантный вертолетоносец и переклассифицирован в LPH-5 (2.3.1959). Прошел модернизацию по программе FRAM. Списан 30.1.1970, продан на слом 13.2.1970.

«Шангри-Ла»

С 21.4.1945 участвовал в войне на Тихом океане (авиагруппа CVG-85). Обеспечивал дес. операцию на о. Окинава (21.4–13.6.1945), осуществлял удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). Истр. АВ сбили 54 яп. сам. Принимал участие в проведении ядерных испытаний на атолле Бикини (7.1946). Выведен в резерв 7.11.1947, но 18.5.1951 вновь введен в строй. В 1952–1955 гг. переоборудован по программе SCB-27C (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Лейк Чемплейн»

Выведен в резерв 17.2.1947. В 8.1950–9.1952 переоборудован по программе SCB-27A (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

«Тарава»

До 10.1948 использовался в кач. учебного АВ в составе Атлантического флота. С 30.6.1949 по 3.2.1951 находился в резерве, после чего включен в состав Атлантического флота, с кон. 1953 г. – Тихоокеанского. Переклассифицирован в CVA-40 (1.10.1952), в CVS-40 (10.1.1955). После установки противолодочного оборудования (1–5.1955) вновь использовался в кач. учебного. В 1959 г. введен в состав флота и принял участие в экспериментах с дес. вертолетами. С 13.5.1960 в резерве. Переклассифицирован в авиатранспорт AVT-12 (17.4.1961). Исключен 1.6.1967 и 3.10.1968 продан на слом.

«Вэлли Фордж»

Служил на Тихом океане. Участвовал в корейской войне (25.6–23.11.1950) – наносил удары по объектам в р-не Пхеньяна (7.1950), оказывал поддержку сух. войскам на пусанском плацдарме (8.1950), участвовал в Инчхонской дес. операции (9.1950), высадке в Вонсане (10.1950). В возд. боях истр. АВ сбили 4 корейск. сам. После возвращения из США с новой авиагруппой вновь действовал у берегов Кореи (16.12.1950–30.3.1951): осуществлял прикрытие эвакуации из Хыннама (12.1950), оказывал поддержку сух. войскам. Ремонт в Пьюджет-Саунд (4–12.1951), после которого вновь участвовал в корейской войне

(12.12.1951–13.6.1952): наносил удары по объектам транспортной сети. 1.10.1952 переклассифицирован в CVA-45. Четвертый поход для участия в корейской войне (30.12.1952–10.6.1953). Действия по плану «Чероки», поддержка сух. войск на линии фронта. В кон. 1953 г. получил оснащение для действий в кач. противолодочного. 1.1.1954 переклассифицирован в CVS-45. В 2.1959 во время шторма в Атлантике получил серьезные повреждения носовой части палубы. В 3–7.1961 переоборудован в десантный вертолетоносец и 1.7.1961 получил обозначение LPH-8. Модернизирован по программе FRAM. В 1965–1969 гг. принимал участие в войне во Вьетнаме. Списан 15.1.1970 и сразу же сдан на слом.

«Филиппин Си»

После вступления в строй до 7.1950 служил в составе Атлантического флота. В январе 1947 г. совершил поход к антарктической станции «Литл Америка». Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (1.8.1950–2.6.1951): осуществлял поддержку десантных войск на пусанском плацдарме (8.1950), участвовал в Инчхонской дес. операции (9.1950), высадке в Вонсане (10.1950), нанесении ударов по мостам через р. Ялу (11.1950), прикрытии эвакуации из Хыннама (12.1950), операции «Стрэнгл» (изоляция линии фронта; 1–5.1951). В возд. боях истр. АВ сбили 1 МиГ-15. Вторая (30.1–8.7.1952) и третья (29.1–27.7.1953) кампании у берегов Кореи: нанесение ударов по объектам транспортной сети (2–7.1952), серия ударов по Чхончжину (4.1952), операция по разрушению Сунхунской ГЭС (6.1952). Действовал по плану «Чероки» (2–3.1953), произвел серию ночных ударов по дорогам. Налет на Чхончжин (4.1953), поддержка сух. войск на фронте (6–7.1953). Переклассифицирован в CVA-47 (1.10.1952). После окончания войны продолжал служить на Тихом океане. 15.11.1955 переклассифицирован в CVS-47 и в кон. 1955 г. переоборудован в противолодочный. 28.12.1958 выведен в резерв. 15.5.1959 переклассифицирован в авиатранспорт AVT-11. Исключен из состава флота 1.12.1969 и продан на слом.

Легкие авианосцы типа «Индепенденс» – 9 ед.

«Independence» (CVL-22)	НйСБ	1.5.1941/22.8.1942/1.1.1943	– искл. 1946
«Princeton» (CVL-23)	НйСБ	2.6.1941/18.10.1942/25.2.1943	– погиб 24.10.1944
«Belleau Wood» (CVL-24)	НйСБ	11.8.1941/6.12.1942/31.3.1943	– искл. 1960
«Cowpens» (CVL-25)	НйСБ	17.12.1941/17.1.1943/28.5.1943	– искл. 1959
«Monterey» (CVL-26)	НйСБ	29.12.1941/28.2.1943/17.6.1943	– искл. 1970
«Langley» (CVL-27)	НйСБ	11.4.1942/22.5.1943/31.8.1943	– искл. 1964
«Cabot» (CVL-28)	НйСБ	13.3.1942/4.4.1943/24.7.1943	– передан Испании 8.1967
«Bataan» (CVL-29)	НйСБ	31.8.1942/1.8.1943/17.11.1943	– искл. 1959
«San Jacinto» (CVL-30)	НйСБ	16.10.1942/26.9.1943/15.12.1943	– искл. 1970

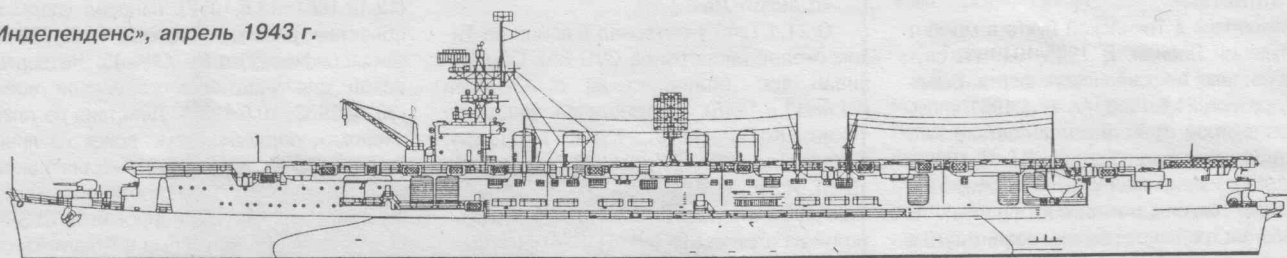
Опыт первых боев на Тихом океане показал возросшую роль палубной авиации и одновременно вынудил руководство США искать пути скорейшего пополнения флота авианосцами. Президент Рузвельт поддерживал идею создания небольших кораблей с

ограниченными боевыми характеристиками, но пригодными к быстрой и массовой постройке. Так в классе авианосцев появились новые подклассы: тихоходных эскортных (CVE) и быстроходных легких (CVL) АВ. Первые перестраивались из корпусов транспор-

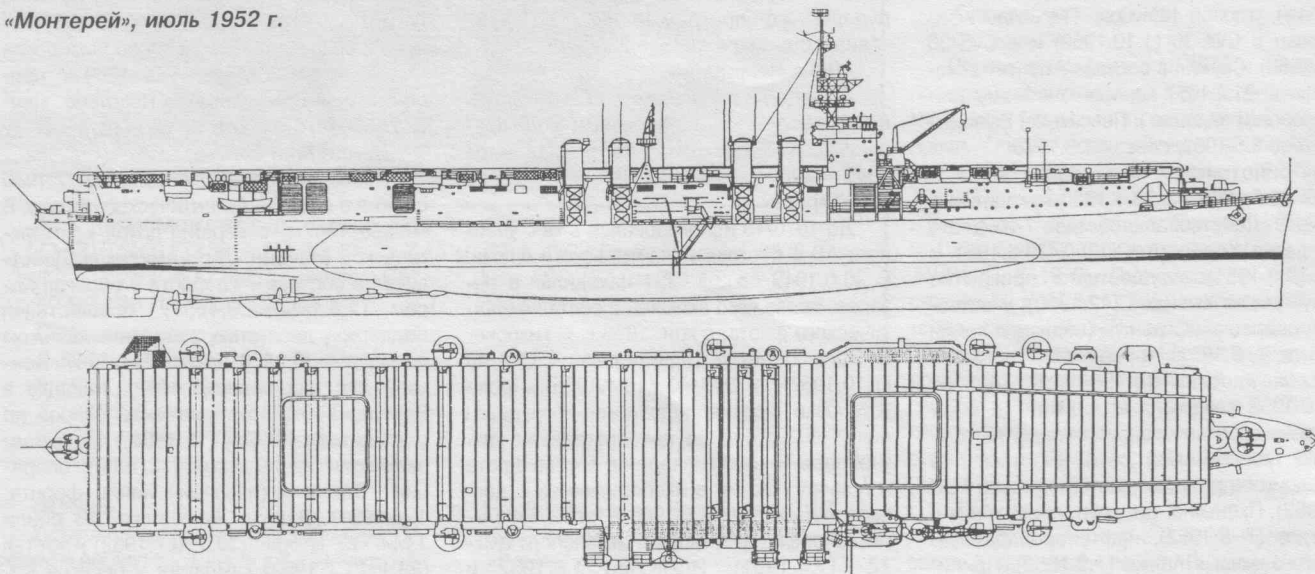
тных судов, вторые – из находившихся на стапеле легких крейсеров. Позже еще два корабля – «Сайпан» и «Райт» – были переоборудованы из корпусов тяжелых крейсеров типа «Балтимор», но они вошли в строй уже после окончания Второй мировой войны (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»).

Базой для создания АВ типа «Индепенденс» послужили легкие крейсера типа «Кливленд». Для обеспечения остойчивости корпус оснастили булями, что увеличило ширину корабля примерно на 1,5 м. Конструкция броневого пояса потребовала некоторых переделок; их сумели выполнить лишь на последних 7 АВ серии (первые два бортовой брони вообще не получили). В остальном внутренняя «начинка» кораблей, включая ГЭУ, осталась без изменений. Несмотря на рост водоиз-

«Индепенденс», апрель 1943 г.



«Монтерей», июль 1952 г.



мещения, ширины и осадки, скорость уменьшилась незначительно и оказалась весьма высокой. Так, «Сан-Джасинто» на испытаниях при водоизмещении 14220 т развил мощность 104805 л.с. и ход 31,74 узла.

Полетная палуба имела размеры 169,2 x 22,3 м; она оснащалась одной гидропневматической катапультной Н-II-1 и комплектом аэрофинишеров. В 1944 – 1945 гг. на всех АВ установили вторую такую же катапульту; после войны их заменили на более мощные Н-IVB. Два самолетоподъемника размером 12,8 x 13,4 м могли поднимать авиатехнику весом до 12,7 т. Площадь ангара (78,6 x 16,7 м, высота 5,3 м) была меньше, чем на эскортных авианосцах типа «Бог» и «Касабланка», что предопределило главный недостаток проекта – малую численность авиагруппы. Запас авиабензина составлял 462690 л.

Артиллерийское вооружение по проекту включало в себя две 127-мм универсальные пушки, 8 спаренных 40-мм и 16 одностольных 20-мм автоматов. Однако после ходовых испытаний на «Индепенденсе» 127-мм орудия заменили двумя четырехствольными

40-мм «бофорсами»; все последующие корабли изначально получили такое же вооружение. В ходе войны число зенитных автоматов постоянно менялось. Так, в 1945 г. на CVL-22, CVL-24 и CVL-29 имелось по 28 стволов (2 x 4 + 10 x 2) 40-мм и 4 20-мм автомата. На CVL-25 – CVL-28 – по 18 (9 x 2) 40-мм и 10 – 16 20-мм; на CVL-30 – 18 (9 x 2) 40-мм и 22 20-мм автомата.

На момент вступления в строй на «Индепенденсе» были установлены радары SK, SC-2, SG и радиомаяк YE. В дальнейшем радиолокационное оборудование на некоторых кораблях усовершенствовалось – в частности, на «Монтерее» в 1945 г. SC-2 заменили на радиовысотомер SP.

В целом авианосцы типа «Индепенденс» оценивались как весьма удачные, но слишком «тесные» корабли. Их авиагруппа и дальность плавания были вдвое меньше, чем у «Эссекса». Тем не менее, они активно участвовали в боевых действиях против Японии. После Второй мировой войны два авианосца США передали Франции, один («Кэбот») – Испании. Последний в 1989 г. был выкуплен американцами и превращен в музей в Новом Орлеане.

Служба

«Индепенденс»

Прибыл на ТВД с авиагруппой CVGL-22. Принимал участие в рейдах на о. Маркус (31.8.1943), о.Уэйк (5–6.10.1943), Рабаул (11.11.1943). Обеспечивал высадку на о-ва Гилберта (13–20.11.1943). 20.11.1943 поврежден попаданием торпеды, сброшенной яп. сам. G4M. Взрыв произошел в корм. части по прав. борту. Были затоплены кормовые МО и КО, скорость упала до 13,5 уз. Потери экипажа составили 17 чел. убитыми и 43 ранеными. Отправлен на ремонт в США. Вернулся в кон. 8.1944 с авиагруппой CVGL(N)-41. Обеспечивал высадку десантов на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), совершил рейд на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944). Прикрывал десантные операции (20.10–27.11.1944), участвовал в сражении в зал. Лейте (23–26.10.1944). 25.11.1944 легко поврежден падением амер. сам. Наносил удары по аэродромам на о. Лусон (11–18.12.1944), яп. базам на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). После смены авиагруппы (13.3.1945) взял на борт CVGL-46) совершил рейд на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945). Затем участвовал в бомбардировке яп. аэродромов на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945), прикрывал дес. операцию на о. Окинава (8.4–13.6.1945). 1.7.1945 произошла смена авиагруппы; самолеты CVGL-27 нанесли удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзур, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). Всего за время войны истр. АВ сбили 78 яп. сам. Исключен из состава флота 28.8.1946. 1.7 и 25.7.1946 тяжело поврежден

ТТХ на момент ввода в строй

11496/14751 т («Индепенденс»), 11900/15200 («Бельо Вуд»), 189,7 (182,9 вл) x 33,27 (21,8 вл) x 7,4 м. ПТ-4 General Electric, 4 ПК Babcock & Wilcox, 100000 л.с. = 31,6 уз. 2633 т нефти. Броня: пояс 127-87 мм (кроме CVL-22 и CVL-23), нижняя палуба 51 мм. Экипаж 1569 чел. 24 (2 x 4 + 8 x 2) – 40 мм авт., 22 – 20 мм авт.

Состав авиагруппы

11.1943 («Индепенденс»): 9 торп. TBF-1, 28 истр. F6F-3.

6.1944 («Монтерей»): 8 торп. TBM-1, 34 истр. F6F-3.

7.1945 («Бельо Вуд»): 9 торп. TBM-3, 25 истр. F6F-5.

6.1952 («Батаан»): ок. 10-15 сам. ПЛО AF-2S/W, ок. 15-20 истр. F4U-4B.

**Вверху: «Индепенденс», июль 1943 г.
Внизу: «Сан Джасинто», январь 1944 г.**

при испытаниях атомной бомбы у ат. Бикини. В 6.1947 отбуксирован в Сан-Франциско. Потоплен при испытаниях новых образцов оружия 29.6.1951.

«Принстон»

Вошел в состав Тихоокеанского флота 25.8.1943 (авиагруппа CVGL-23). Участвовал в ударах по яп. объектам на о-вах Бакер (1.9.1943), Гилберта (18.9.1943), Бука и в Рабауле (нач. 11.1943), обеспечении десантов на о-ва Гилберта (13.11–8.12.1943) и Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944), рейдах на о-ва Палау (30.3–1.4.1944), о. Трук (29–30.4.1944), яп. объекты в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944). 28.5.1944 принял авиагруппу CVGL-27. Прикрывал высадку на Марианские о-ва (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944), в ходе которой принимал участие в морском сражении (19–20.6.1944). После дес. операции на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), атаковал яп. объекты на о-вах Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944). В течение боевой карьеры АВ его истр. сбили 178 яп. сам. Участвовал в обеспечении высадки и морском сражении в зал. Лейте (20–24.10.1944). Утром 24.10.1944 получил попадание 250-кг АВ, взорвавшейся рядом с кормовым лифтом между главной и второй палубами. В рез. пожара, начавшегося в ангаре, произошел ряд внутр. взрывов, от которых корабль потерял ход. Взрыв бомбовых погребов, произошедший 5,5 часов спустя, оторвал кормовую часть «Принстона». Остов корабля был потоплен торпедами КРЛ «Рено». Потери экипажа составили 108 чел. убитыми и 190 ранеными.

«Бельо Вуд»

Вошел в состав Тихоокеанского флота 22.8.1943 (авиагруппа CVGL-22, с 29.9.1943 CVGL-24). Участвовал в ударах по о-вам Бакер (1.9.1943), Гилберта (18.9.1943), Уэйк (5–6.10.1943), обеспечении высадки на о-ва Гилберта (13.11–8.12.1943), Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944), в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944). Совершил рейды на яп. базы на о-вах Палау (30.3–1.4.1944) и о. Трук (29–30.4.1944). Принимал участие в десантной операции (11–23.6.1944 и 21.7–5.8.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов. 20.6.1944 торпедоносцы с «Бельо Вуда» потопили яп. АВ «Хийо». 16.7.1944 принял на борт авиагруппу CVGL-21. Прикрывал десант на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), атаковал яп. аэродромы на о-вах Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944). Участвовал в десантной операции (20–30.10.1944) и морском сражении (23–26.10.1944) в зал. Лейте. 30.10.1944 тяжело поврежден попаданием камикадзе. Сам. пробил полет. палубу и взорвался в ангаре. В рез. длительного пожара погибло 92 чел., 54 получили ранения, сгорело 12 сам. АВ убыл на ремонт в США. Вошел в состав 5-го флота 10.2.1945, имея на борту авиагруппу CVGL-30. Наносил удары по Токио, Иокогаме, обеспечивал высадку на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). Второй рейд на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), атаки яп. аэродромов на о-вах Окинава, Рюкю и Кю-



сю (23–31.3.1945), участие в дес. операции на о. Окинава (1.4–13.6.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 5.6.1945 юж. о. Кюсю получил небольшие штормовые повреждения. В нач. 7.1945 принял авиагруппу CVGL-31. Участвовал в ударах по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За период войны истр. АВ сбили 222 яп. сам. Введен в резерв 13.1.1947. Передан Франции в 9.1953, в 1953–1954 гг. модернизирован (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»). Возвращен, сдан на слом 1.10.1960.

«Коупенс»

Вошел в состав Тихоокеанского флота в 9.1943 (авиагруппа CVGL-25). Участвовал в рейдах на о. Уэйк (5–6.10.1943), о. Трук (29–30.4.1944), обеспечении высадки на о-ва Гилберта (13.11–8.12.1943), Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944), потоплении яп. КРЛ «Нака» (17.2.1944). Атаковал яп. базы на о-вах Палау (30.3–1.4.1944). Обеспечивал высадку десантов в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944) и на Марианские о-ва (11–23.6.1944). Участвовал в сражении 19–20.6.1944. 30.7.1944 принял авиагруппу CVGL-22, после чего обеспечивал высадку на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), атаковал яп. аэродромы на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944). Принимал участие в дес. операции в зал. Лейте (20–22.10.1944; 26.10–27.11.1944), в ходе которой сам. АВ потопили яп. КРЛ «Носиро» (26.10.1944). Атаковал аэродромы на о. Лусон (11–18.12.1944). 18.12.1944, находясь вост. Филиппин, получил штормовые повреждения и вернулся в Улити. После ремонта участвовал в рейде на яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). 6.2.1945 принял авиагруппу CVGL-46. Наносил удары по Токио, Иокогаме, обеспечивал высадку на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). Ремонт (3–5.1945). 13.6.1945 убыл из Пёрл-Харбора с авиагруппой CVGL-50. Участвовал в ударах по о. Уэйк (20.6.1945), Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За время войны истр. АВ сбили 97 яп. сам. Введен в резерв 13.1.1947. Переклассифицирован в

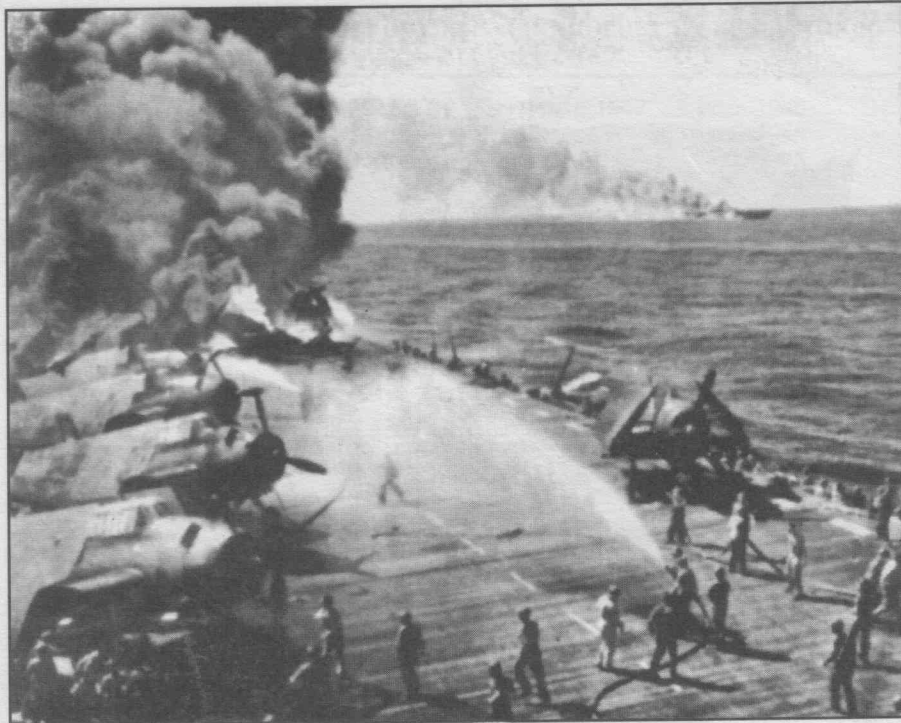
АВТ АВТ-1 (15.5.1959). Исключен 1.11.1959 и в 1961 продан на слом.

«Монтерей»

Действовал в составе флота с 10.11.1943 (авиагруппа CVGL-30): обеспечивал высадку на о-ва Гилберта (13.11–8.12.1943), участвовал в рейде на Кавиенг (25.12.1943; 1–4.1.1944), прикрывал десант на Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944) и в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944), наносил удары по яп. базам на о-вах Палау (30.3–1.4.1944) и на о. Трук (29–30.4.1944). 29.5.1944 принял авиагруппу CVGL-28. Участвовал в дес. операции (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов, затем в обеспечении высадки на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944). Атаковал яп. аэродромы на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944), прикрывал десант в зал. Лейте (20–22.10.1944; 26.10–27.11.1944). Участвовал в рейде на аэродромы о. Лусон (11–18.12.1944). 18.12.1944, находясь вост. Филиппин, получил штормовые повреждения. В рез. столкновения сам. в ангаре возник небольшой пожар. АВ убыл на ремонт. 26.4.1945 принял в Пёрл-Харборе авиагруппу CVGL-34 и с 5.1945 до 13.6.1945 участвовал в операции у о. Окинава. Наносил финальные удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За годы войны истр. АВ сбили 124 яп. сам. С 11.2.1947 в резерве. 15.9.1950 введен в строй в кач. учебного АВ в Пенсаколе. Введен в резерв 16.1.1956. Переклассифицирован в АВТ АВТ-2 (15.5.1959). Сдан на слом 1.6.1970.

«Лэнгли»

Вошел в состав 5-го флота 19.1.1944 (авиагруппа CVGL-32). Участвовал в обеспечении высадки на Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944), ударах по яп. базам на о-вах Палау (30.3–1.4.1944), прикрывании десанта в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944), рейде на о. Трук (29–30.4.1944), дес. операции (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов. Прикрывал высадку на зап. Каролинские



**Ликвидация последствий попадания
камикадзе на авианосце «Белью Вуд».
За заднем плане поврежденный
«Франклин». 30 октября 1944 г.**

о-ва (28.8–24.9.1944). 6.10.1944 принял авиагруппу CVGL-44. Атаковал яп. аэродромы на о-вах Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944), обеспечивал десант в зал. Лейте (20.10–27.11.1944). 25.10.1944 в ходе морского сражения у Лейте сам. «Лэнгли» приняли участие в потоплении яп. АВ «Дзуйхо». Атаковал аэродромы на о. Лусон (11–18.12.1944), яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945). 21.1.1945 легко поврежден попаданием 50-кг (или 100-кг) АВ, сделавшей пробоину в нос. части полетной палубы. Потери экипажа составили 3 чел. убитыми и 11 ранеными. 6.2.1945 принял авиагруппу CVGL-23. Участвовал в ударах по Токио, Иокогаме, дес. операции на о. Иводзима (11.2–2.3.1945), втором рейде на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), атаках яп. аэродромов на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945). Обеспечивал действия десанта на о. Окинава (1.4–14.5.1945), после чего убыл в США для ремонта. За время войны истр. АВ сбили 119 яп. сам. 16.8.1945 вышел к берегам Японии, но принять участия в боевых действиях не успел. Выведен в резерв 11.2.1947. Передан передан в аренду ВМС Франции в 6.1951 (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»). Возвращен, сдан на слом 19.2.1964.

«Кэбот»

Вошел в состав 5-го флота в сер 1.1944 (авиагруппа CVGL-31). Участвовал в десанте на Маршалловы о-ва (29.1–26.2.1944), ударах по яп. базам на о-вах Палау (30.3–1.4.1944), обеспечении высадок в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944), рейде на о. Трук (29–30.4.1944), десантной операции (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов. Наносил удары по яп. базам в ходе овладения зап. Каролинскими о-вами (28.8–24.9.1944). 5.10.1944 принял авиагруппу CVGL-29. Участвовал в рейде на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944), обеспече-

нии десанта (20.10–27.11.1944) и морском сражении (23–26.10.1944) в зал. Лейте. 25.11.1944 поврежден попаданием камикадзе в полет. палубу с левого борта (разбита катапульта, убито 36 и ранено 16 чел.). Еще один сам. взорвался рядом. Корабль вышел из строя на 1 час. Удары по аэродромам на о. Лусон (11–18.12.1944). 18.12.1944, находясь вост. Филиппин, получил небольшие штормовые повреждения. Атаковал яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945), наносил удары по Токио, Иокогаме, обеспечивал высадку на о. Иводзима (11.2–2.3.1945). Участвовал во втором рейде на Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), начальном этапе дес. операции на о. Окинава (1–11.4.1945). Убыл на ремонт в США. В кон. 7.1945 принял авиагруппу CVGL-32 и нанес удар по о. Уэйк (1.8.1945), затем по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру и о. Хоккайдо (9–15.8.1945). За время войны истр. АВ сбили 280 яп. сам. Выведен в резерв 11.2.1947. Использовался в кач. учебного и противолодочного в составе Атлантического флота (10.1948–1.1955). Выведен в резерв 21.1.1955. Переклассифицирован в АВТ АВТ-3 (15.5.1959). Передан Испании 30.8.1967 (см. «Авианосцы мира 1945 – 2000»). Продан США в 1989 г.

«Батаан»

Вошел в состав 5-го флота в нач. 4.1944 (авиагруппа CVGL-50). Участвовал в обеспечении десантов в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21–29.4.1944), рейде на о. Трук (29–30.4.1944), десантной операции (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21–28.7.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов. После профилактического ремонта использовался для перевозок сам. (10.1944 – нач. 1945). С 14.3.1945 действовал с авиагруппой CVGL-47. Принял участие в нанесении ударов по Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), яп. аэродромам на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945), дес. операции на о. Окинава (1.4–

13.6.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 17.4.1945 сам. АВ потопили яп. ПЛ I-56 (совместно с НК). 13.5.1945 получил легкие повреждения от зен. огня амер. кораблей. В конце войны осуществлял удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За время войны истр. АВ сбили 132 яп. сам. В резерве (5.1947 – нач. 1950 г.). В нач. 1950 г. введен в строй в кач. противолодочного в составе Атлантического флота, но вскоре отправлен на Тихий океан. Участвовал в составе 7-го флота в войне в Корее (16.11.1950–25.6.1951). Осуществлялкрытие эвакуации из Хыннама (12.1950), поддерживал сух. войска и наносил удары по объектам коммуникаций на зап. побережье Кореи. В возд. боях истр. АВ сбили 3 корейск. Як-9. Второй (27.1–26.8.1952) и третий (28.10.1952–26.5.1953) походы к берегам Кореи: участие в операциях «Стрэнгл», «Чероки» и поддержка сух. войск. Выведен в резерв 9.4.1954. Переклассифицирован в АВТ АВТ-4 (15.5.1959). Исключен из состава флота 1.9.1959 и в 1960 г. продан на слом.

«Сан Джасинто»

Вошел в состав 5-го флота 15.5.1944 (авиагруппа CVGL-51). Участвовал в рейдах на о-ва Маркус и Уэйк (19–23.5.1944), дес. операции (11–23.6.1944; 4–5.7.1944; 21.7–5.8.1944) и морском сражении (19–20.6.1944) у Марианских о-вов. Обеспечивал десантирование на зап. Каролинские о-ва (28.8–24.9.1944), атаковал аэродромы на о-ва Рюкю, Формоза и Лусон (10–19.10.1944). Принимал участие в прикрытии высадки (20.10–22.11.1944) и морском сражении (23–26.10.1944) в зал. Лейте, в ходе которого сам. АВ нанесли фатальные повреждения яп. АВ «Дзуйкаку» (25.10.1944). 30.11.1944 принял авиагруппу CVGL-45. В ходе рейда на яп. аэродромы на о. Лусон (11–18.12.1944), 18.12.1944, находясь вост. Филиппин, получил штормовые повреждения. Атаковал яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944–22.1.1945), в р-не Токио и Иокогаме (11.2–2.3.1945). 27.2.1945 легко поврежден в рез. столкновения. Участвовал в нанесении ударов по Токио и ВМБ Куре (14–19.3.1945), аэродромам на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23–31.3.1945), первом этапе дес. операции на о. Окинава (1–27.4.1945) и потоплении яп. ЛК «Ямато» (7.4.1945). 6.4.1945 поврежден попаданием камикадзе, который, слетев с палубы, взорвался у борта. 12.5.1945 принял авиагруппу CVGL-49, после чего обеспечивал действия десанта на о. Окинава (12.5–13.6.1945). 5.6.1945 юж. о. Кюсю получил штормовые повреждения. В конце войны наносил удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10–18.7; 24–30.7 и 9–15.8.1945). За время войны истр. АВ сбили 166 яп. сам. Выведен в резерв 1.3.1947. Переклассифицирован в АВТ АВТ-5 (15.5.1959). Исключен и продан на слом 1.6.1970.

Эскортный авианосец «Лонг Айленд» — 1 ед.

Первый американский эскортный АВ, переоборудован из транспортного теплохода «Мормэкмейл» типа С-3 (дизельный вариант «Либерти»). Работы по переделке судна начались 6.3.1941 и были выполнены всего за 88 дней. Проект по концепции напоминал британский «Одесити», но представлял собой более полноценный АВ. «Лонг Айленд» имел небольшой ангар (29,9 x 16,5 м), самолето-подъемник грузоподъемностью 3,4 т (11,6 x 10,4 м) и катапульту Н-II. В трюм было уложено 1650 т балласта. Размеры полетной палубы — 109,7 x 21,3 м, причем сама палуба имела усиленную конструкцию из 19-мм стали. Корпус оборудовали примитивной системой ПТЗ, включавшей в себя 25-мм продольную переборку. В 1942 г. корабль прошел модернизацию: полетную палубу удлиннили до 127,4 м, вес балласта увеличили до 2640 т.

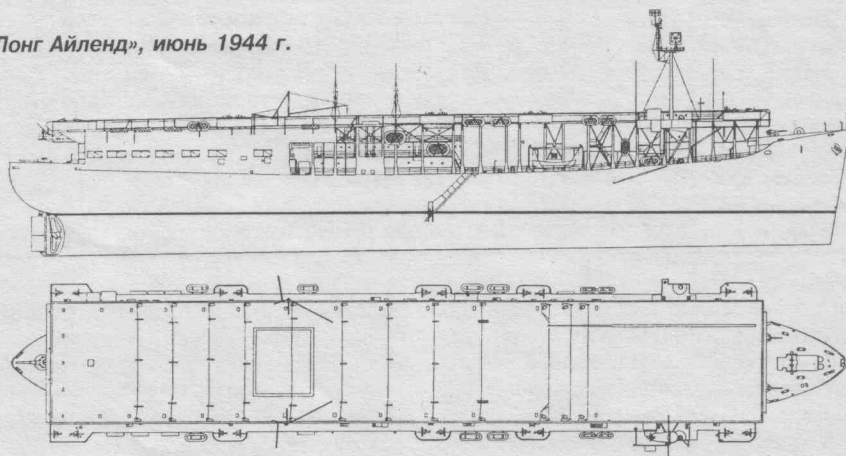
Скорость на испытаниях составила 17,8 узла. Запас авиабензина — 478000 л. Вооружение на момент вступления в строй состояло из неуниверсального 127-мм/51 клб орудия, двух 76-мм/50 клб зенитных пушек и четырех 12,7-мм пулеметов. В сентябре 1941 г. вместо пулеметов установили 20-мм «эрликоны»; к ноябрю 1942 г. число последних увеличили до 20. По всей вероятности, 127-мм пушку тогда же заменили на зенитную. В 1942 г. «Лонг Айленд» получил радиомаяк YE и РЛС SC; вместо последней в 1944 г. установили SC-2. В том же году корабль переоборудовали в авиатранспорт — сняли катапульту, аэрофинишеры, облегчили полетную палубу.

Служба

После участия в «нейтральном патруле» (8–12.1941) переведен на Тихий океан, где осуществлял перевозку сух. самолетов и использовался в качестве учебного. В 2.1944 перекласс. в авиатранспорт. 12.4.1946 продан и в 1949 г. перестроен в торг. судно.

«Long Island» (CVE-1) Сан • /11.1.1940/2.6.1941 — искл. 1946

«Лонг Айленд», июнь 1944 г.



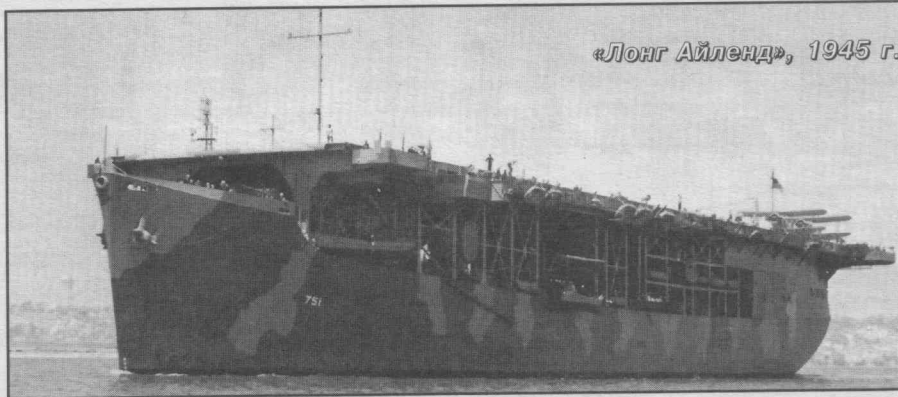
ТТХ по состоянию на 1944 г.

13324/14938 т, 150 (141,7 вл) x 31,1 (21,2 вл) x 7,7 м. Диз-1, 8500 л.с. = 16,5 уз.
1360 т соляра. Экипаж 970 чел. 1 — 127 мм/38 зен., 2 — 76 мм/50 зен., 20 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

кон. 1941: 7 истр. F2A, 17 разв. SOC-3.

«Лонг Айленд», 1945 г.



Эскортный авианосец «Чарджер» — 1 ед.

Один из 5 кораблей типа «Арчер», строившихся в США по заказу Великобритании. Конструктивно очень близок к «Лонг Айленду», но имел более широкую полетную палубу и небольшой «остров». Он был переоборудован из транспортного теплохода «Рио де Ла-Плата» (типа С-3) всего за 77 дней. Заказанный для Ройял Нэйви как BAVG-4 АВ не был передан Англии и остался в США.

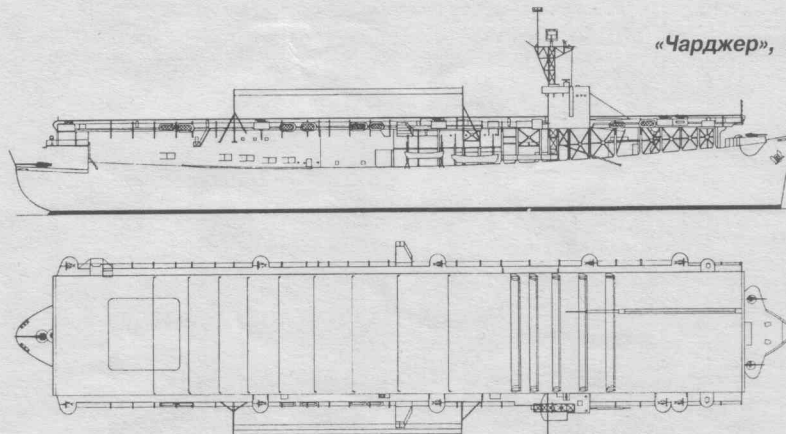
По элементам «Чарджер» почти полностью повторял «Лонг Айленд», но обладал большим запасом диз. топлива и несколько меньшим — авиабензина (409140 л).

Служба

В 1942–1945 гг. использовался для подготовки летчиков брит. морской авиации, совершил ряд учебных плаваний к Бермудским о-вам и на Кубу. 15.3.1946 исключен из состава флота. 29.3.1946 продан и впоследствии перестроен в торг. судно.

«Charger» (CVE-30) Сан • /1.3.1941/3.3.1942 — искл. 1946

«Чарджер», 1942 г.



ТТХ на момент ввода в строй

11800/15126 т, 150 (141,7 вл) x 33,9 (21,2 вл) x 7,7 м. Диз-1, 8500 л.с. = 16,5 уз.
3200 т соляра. Экипаж 856 чел. 1 — 127 мм/51, 2 — 76 мм/50 зен., 10 — 20 мм авт.

Эскортные авианосцы типа «Боуг» — 11 ед.

«Bogue» (CVE-9)	Ткм	•	/15.1.1942/26.9.1942	— искл. 1959
«Card» (CVE-11)	Ткм	•	/21.2.1942/8.11.1942	— искл. 1970
«Copahee» (CVE-12)	Ткм	•	/21.10.1942/15.6.1942	— искл. 1959
«Core» (CVE-13)	Ткм	•	/15.5.1942/10.12.1942	— искл. 1970
«Nassau» (CVE-16)	Ткм	•	/4.4.1942/20.8.1942	— искл. 1959
«Altamaha» (CVE-18)	Ткм	•	/22.5.1942/15.9.1942	— искл. 1959
«Barnes» (CVE-20)	Ткм	•	/22.5.1942/20.2.43	— искл. 1959
«Block Island» (CVE-21)	Ткм	•	/6.6.1942/8.3.43	— погиб 29.5.1944
«Breton» (CVE-23)	Ткм	•	/27.6.1942/12.4.43	— искл. 1971
«Croatan» (CVE-25)	Ткм	•	/3.8.1942/ 28.4.43	— искл. 1970
«Prince William» (CVE-31)	Ткм		18.5.1942/23.8.1942/9.4.1943	— искл. 1959

Решение о массовой перестройке эскортных авианосцев из корпусов торговых судов было принято сразу же после нападения японцев на Пёрл-Харбор. Благо, опыт подобных работ у американцев уже имелся («Лонг Айленд», «Арчер»).

В качестве базы для новой серии АВ был выбран транспорт С-3-С — вариант «Либерти» с паротурбинной ЭУ. В отличие от «Лонг Айленда» «Боуг» имел удлиненную полетную палубу (133,1 x 24,4 м) и два самолетоподъемника вместо одного. Габариты ангарной палубы — 79,6 x 18,9 м, высота ангара — 5,33 м. Грузоподъемность лифтов — 6,3 т, размеры площадок — 12,6 x 10,1 м. Авиационно-техническое оборудование включало в себя одну катапульту Н-II и аэрофинишеры Mk-4/5A. Запас авиабензина составлял 846850 л (у кораблей, предназначенных для Великобритании — 418050 л).

Зенитное вооружение кораблей в ходе войны планомерно усиливалось. Например, «Копакси» и «Кроатан» в мае 1943 г. несли по 2 127-мм, 16 (8 x 2) 40-мм и 27 20-мм орудий; к 1945 г. число 40-мм «бофоров» на всех АВ было доведено до 20. Радиотехническое оборудование — радары SC, SG и радиомаяк YE.

Первая группа АВ типа «Боуг» включала в себя 21 единицу: 10 для США и 11 для Великобритании (типа «Атакер»). Вторая группа

(24 корабля типа «Эмир») строилась специально для англичан, но один из кораблей — «Принс Вильям» — остался в американском флоте. Последний отличался от головного CVE-9 увеличенной площадью палубы (141,7 x 33,8 м) и меньшим запасом авиатоплива.

Служба

«Боуг»

С 3.1943 действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 11 боевых патрулирований в 1943 г., 6 в 1944 г., и 1 в 1945 г. Сам. АВ потопили 10 герм. ПЛ: U-569 (22.5.1943), U-217 (5.6.1943), U-118 (12.6.1943), U-527 (23.7.1943), U-86 (29.11.1943), U-172 (12.12.1943; совместно с НК), U-850 (20.12.1943), U-575 (13.3.1944; совместно с НК), I-52 (яп.; 24.6.1944), U-1229 (20.8.1944). Ремонт (кон. 1944 г.). Выведен в резерв 30.11.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-9 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Кард»

С 7.1943 действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 4 боевых патрулирования в 1943 г. и 1 в 1944 г. Сам. АВ потопили 8 герм. ПЛ: U-117 (7.8.1943), U-664 (9.8.1943), U-525 (11.8.1943), U-847 (27.8.1943), U-422 (4.10.1943), U-460 (4.10.1943), U-402 (13.10.1943), U-584 (31.10.1943). С 8.1944 исполь-

зовался для обучения пилотов мор. авиации, в 4.1945 перешел на Тихий океан. Выведен в резерв 13.5.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-11 (12.6.1955). 1.7.1958 введен в строй в кач. АВТ CVU-11 (с 7.5.1959 АКВ-40; укомплектован гражд. персоналом). Использовался для перевозки сам. и др. грузов в Юго-Восточную Азию. Исключен 15.9.1970 и сдан на слом.

«Копакси»

В 1942–1945 гг. использовался в кач. авиатранспорта для перевозки сам. из США на о-ва Тихого океана. Выведен в резерв 5.7.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-12 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Кор»

С 6.1943 действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 5 боевых патрулирования в 1943 г., 2 в 1944 г. и 1 в 1945 г. Сам. АВ потопили 5 герм. ПЛ: U-487 (13.7.1943), U-67 (16.7.1943), U-84, U-185 (24.8.1943), U-378 (20.10.1943). Выведен в резерв 4.10.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-13 (12.6.1955). 1.7.1958 введен в строй в кач. авиатранспорта CVU-13 (с 7.5.1959 АКВ-41; укомплектован гражд. персоналом). Использовался для перевозки сам. и др. грузов в Юго-Восточную Азию. Исключен 15.9.1970 и сдан на слом.

«Нассау»

Участвовал в дес. операции на Алеутские о-ва (5–6.1943), о-ва Гилберта (11–12.1943), Маршалловы о-ва (1–2.1944). В 3–10.1944 перевозил сам. на о-ва Тихого океана и для нужд TF38/58, затем использовался для подготовки летчиков. Выведен в резерв 28.10.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-16 (12.6.1955), исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Альтамаха»

В 1942 — сер. 1944 гг. использовался в кач. авиатранспорта для перевозки сам. из США на о-ва Тихого океана. В 9–12.1944 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38/58. 18.12.1944 вост. о. Лусон получил штурмовые повреждения и отправлен для ремонта в США. Выведен в резерв 27.9.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-18 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Барнс»

Участвовал в дес. операции на о-ва Гилберта (11–12.1943). В 3–10.1944 занимался перевозкой сам. на о-ва Тихого океана и для нужд TF38/58, затем использовался для подготовки летчиков. Выведен в резерв 29.8.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-20 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Блок Айленд»

С 10.1943 действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 7 боевых патрулирований. Сам. АВ потопили 4 герм. ПЛ: U-220 (28.10.1943), U-801 (16.3.1944; совместно с НК), U-1059 (19.3.1944), U-66 (6.5.1944; совместно с НК). 29.5.1944 в 420 милях южн. Азорских о-вов торпедирован герм. ПЛ U-549. Через полчаса после попадания трех торпед АВ затонул. Потери экипажа составили 6 чел.

ТТХ на момент ввода в строй

9393/13891 т, 151,1 (141,7 вл) x 34 (21,2 вл) x 7,1 м.

ПТ-1 Allis Chalmers, 2ПК Foster Wheeler, 8500 л.с. = 16,5 уз. 3290 т нефти.

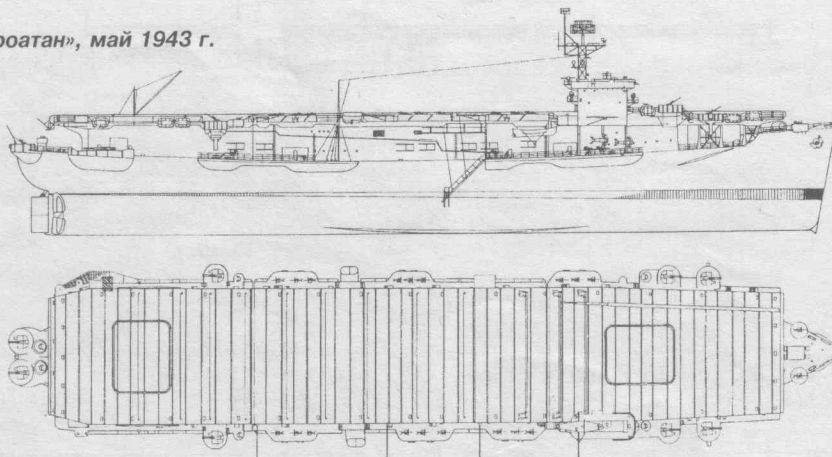
Экипаж 890 чел. 2 — 127 мм/38 зен., 4(2 x 2) — 40 мм авт., 10 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

5.1943 («Нассау»): 26 истр. F4F-4, 3 разв. F4F-3P, 1 SOC-3A.

1943–1945 (АВ ПЛО, Атлантика): 10–12 торп. TBF-1/ TBM-3, 9 истр. F4F-8 (FM-2).

«Кроатан», май 1943 г.



Вверху: «Бог», 1943 г.
Внизу: «Бретон», май 1943 г.

«Бретон»

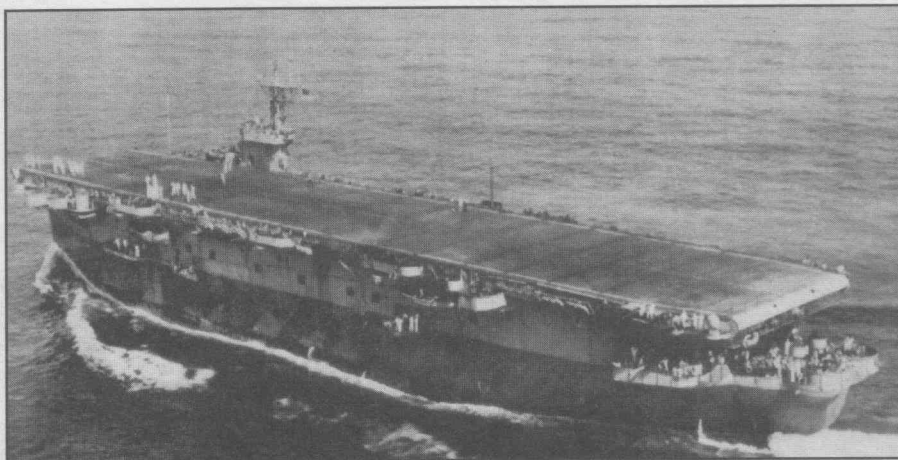
В 1943–1945 гг. использовался в кач. авиатранспорта для перевозки сам. из США на о-ва Тихого океана. Выведен в резерв 30.8.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-23 (12.6.1955). 1.7.1958 введен в строй в кач. авиатранспорта CVU-23 (с 7.5.1959 АКВ-42; укомплектован гражд. персоналом). Использовался для перевозки сам. и др. грузов в Юго-Восточную Азию. Исключен 6.8.1971 и сдан на слом.

«Кроатан»

С 8.1943 действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 2 боевых патрулирования в 1943 г., 2 в 1944 г. и 1 в 1945 г. Сам. АВ потопили герм. ПЛ U-490 (11.6.1944; совместно с НК). Введен в резерв 20.5.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-25 (12.6.1955). 1.7.1958 введен в строй в кач. авиатранспорта CVU-25 (с 7.5.1959 АКВ-43; укомплектован гражд. персоналом). Использовался для перевозки сам. и др. грузов в Юго-Восточную Азию, в 10.1964–4.1965 — для экспериментов НАСА. Исключен 15.9.1970 и сдан на слом.

«Принс Вильям»

В 1943 — 1944 гг. использовался в кач. авиатранспорта на Тихом океане. В 5.1944 переведен в Атлантику и служил учебным судном для подготовки летчиков амер. морской авиации. Весной 1945 г. вновь перешел на Тихий океан, обеспечивал перевозку авиатехники. Выведен в резерв 29.8.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-31 (12.6.1955), исключен 1.3.1959 и сдан на слом.



Эскортные авианосцы типа «Сэнгамон» — 4 ед.

Переоборудованы из нефтеналивных судов типа Т-3, заложенных в 1939 г. как «Эссо Трентон», «Маркэй», «Эссо Нью-Орлеанс», «Сикэй» и достроенных в качестве военных танкеров АО-28 «Сэнгамон», АО-38 «Суони», АО-31 «Шенанго» и АО-29 «Сэнти» (соответственно). В 1942 г. все четыре корабля перестроены в АВ. Они получили обозначения CVE-26 — 29 и сохранили свои последние названия.

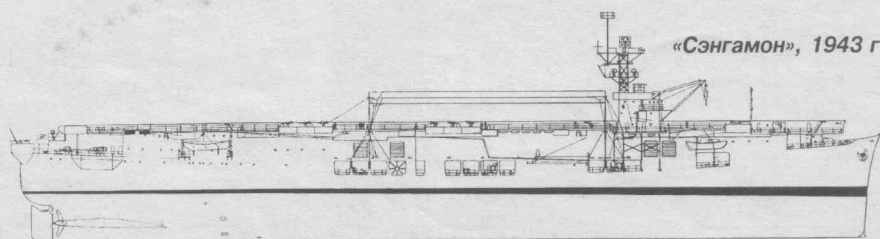
АВ типа «Сэнгамон» были значительно крупнее, чем корабли, переделанные из судов типа «Либерти». Их полетная палуба имела размеры 153 x 25,9 м, ангар — 60,4 x 21 x 5,33 м. Первоначально устанавливалась одна катапульта Н-II, в ходе ремонта в 1944 г. добавили вторую. Два лифта размером по 10,4 x 12,8 м могли поднимать самолеты массой до 6,3 т. Запас авиабензина составлял 674100 л (в 1945 г.). Грузовые танки сохранились — каждый корабль, подобно английским «торговым» авианосцам МАС, мог принять по 12876 т нефти, однако в этом качестве АВ типа «Сэнгамон» не использовались.

В ходе войны артиллерийское вооружение АВ постоянно усиливалось: старые 127-мм орудия заменили зенитными, число 40-мм «бофорсов» в 1945 г. достигло 28, 20-мм «эрликонов» — 21. В 1942 г. на всех кораблях установили радиомаяки YE, PJLC SG и SC; последние в 1944 г. заменили на SC-2.

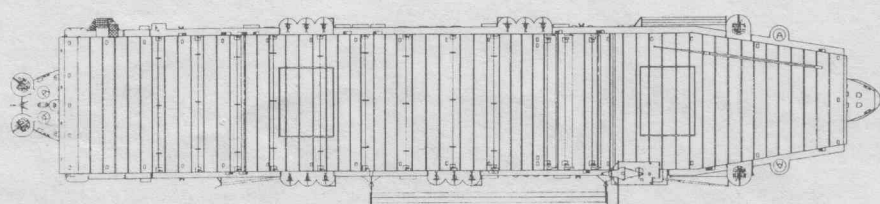
«Sangamon» (CVE-26)	Фед	• /4.11.1939/25.8.1942 — искл. 1945
«Suwannee» (CVE-27)	Фед	• /4.3.1939/24.9.1942 — искл. 1959
«Chenango» (CVE-28)	Сан	• /1.4.1939/19.9.1942 — искл. 1959
«Santee» (CVE-29)	Сан	• /4.3.1939/24.8.1942 — искл. 1959

По сравнению с другими эскортными авианосцами «Сэнгамон» обладал лучшей живучестью (за счет разделения корпуса на танки), большим запасом топлива (дальность плавания 15-узловым ходом достигала 24000 миль) и в целом оценивал-

ся как удачный корабль. Однако от планировавшейся постройки крупной серии таких АВ отказались, отдав предпочтение более совершенному проекту «Комменмент Бэй», ставшему преемником кораблей данного типа.



«Сэнгамон», 1943 г.





Служба «Сэнгамон»

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции (11.1942) — прикрывал высадку в р-не Порт-Лиоте. В 12.1942 переведен на Тихий океан. Обеспечивал доставку подкреплений на о. Гуадалканал (1–7.1943). Принимал участие в дес. операциях на о-ва Гилберта (11–12.1943), Маршалловы о-ва (1–2.1944), в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), Марианские о-ва (6–7.1944), 19.6.1944 сам. АВ потопили яп. ПЛ I-184. Обеспечивал высадку на о. Моротай (9.1944) и о. Лейте (19–25.10.1944). 25.10.1945 в ходе сражения у о. Самар поврежден камикадзе. Сам. и его АВ взорвались над ангарной палубой в р-не носового лифта. 26.10.1944 поврежден попаданием АВ. Прошел ремонт в США. Участвовал в боях у о. Окинава (27.3–20.6.1945) — наносил удары по аэродромам камикадзе на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю). 24.5.1945 легко поврежден внут. взрывом. Поддерживал десанты на о. Борнео (26.6–6.7.1945). Выведен в резерв 8.1.1947, переклассифицирован в ЭВН CVE-27 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Суони»

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции — прикрывал вы-

садку у Федала (11.1942), в 12.1942 переведен на Тихий океан. Обеспечивал доставку подкреплений на о. Гуадалканал (1.1943). Принимал участие в дес. операциях на о-ва Гилберта (11–12.1943), Маршалловы о-ва (1–2.1944), в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), Марианские о-ва (6–7.1944). 19.6.1944 сам. АВ потопили яп. ПЛ I-184. Обеспечивал высадку на о. Моротай (9.1944) и о. Лейте (19–25.10.1944). 25.10.1945 в ходе сражения у о. Самар поврежден камикадзе. Сам. и его АВ взорвались над ангарной палубой в р-не носового лифта. 26.10.1944 поврежден попаданием АВ. Прошел ремонт в США. Участвовал в боях у о. Окинава (27.3–20.6.1945) — наносил удары по аэродромам камикадзе на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю). 24.5.1945 легко поврежден внут. взрывом. Поддерживал десанты на о. Борнео (26.6–6.7.1945). Выведен в резерв 8.1.1947, переклассифицирован в ЭВН CVE-27 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Шенанго»

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции (11.1942; перевозка сух. истр.), в 12.1942 переведен на Тихий океан. Обеспечивал доставку под-

«Шенанго», сентябрь 1943 г.

креплений на о. Гуадалканал (1.1943 и 6–7.1943). Участвовал в дес. операциях на о-ва Гилберта 11–12.1943), 29.11.1943 сам. АВ потопили яп. ПЛ I-21. Прикрывал высадку на Маршалловы о-ва (1–2.1944), в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Моротай (9.1944) и о. Лейте (19–24.10.1944; 26.10–3.11.1944). Ремонт в США (12.1944–1.1945). Участвовал в боях у о. Окинава (1.4–8.6.1945) — наносил удары по аэродромам камикадзе на о-вах Сакисима. 9.4.1945 поврежден упавшим амер. сам. Обеспечивал действия соединения тыла 3-го флота (7–8.1945). Выведен в резерв 14.8.1946, переклассифицирован в ЭВН CVE-28 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Сэнти»

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции — обеспечивал высадку у Сафи (11.1942), осуществлял поиск нем. прорывателей блокады и ПЛ в Южной Атлантике (12.1942–12.1943). Сам. АВ потопили 3 герм. ПЛ: U-160 (14.7.1943), U-509 (15.7.1943), U-43 (30.7.1943). После ремонта (12.1943–3.1944) переведен на Тихий океан. Принимал участие в дес. операциях в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Моротай (9.1944) и о. Лейте (19–25.10.1944). В ходе сражения у о. Самар (25.10.1944) поврежден камикадзе. Сам. взорвался на полет. палубе в р-не носового лифта и вызвал пожар. Потери экипажа составили 16 чел. Спустя 16 мин торпедирован яп. ПЛ I-56. В рез. взрыва торпеды в сред. части правого борта был затоплен ряд помещений, крен составил 6°. Отправлен на ремонт в США. Участвовал в обеспечении высадки на о. Окинава (27.3–19.6.1945) — наносил удары по аэродромам камикадзе на о-вах Сакисима. Прикрывал действия тральщиков в Восточно-Китайском море (7.1945). Выведен в резерв 21.10.1946, переклассифицирован в ЭВН CVE-29 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Шенанго», сентябрь 1943 г.

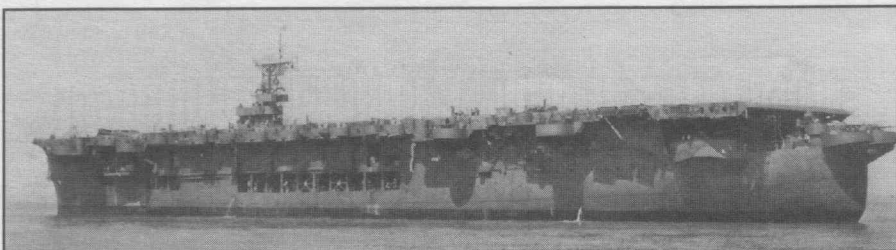
ТТХ на момент ввода в строй

10494/23875* т, 168,5 (160 вл) x 32,05 (22,9 вл) x 9,3 м.
ПТ-2 General Electric, 4 ПК Babcock & Wilcox, 13500 л.с. = 18 уз. 5880 т нефти.
Экипаж 1080 чел. 2 — 127 мм/51, 8(4 x 2) — 40 мм авт., 12 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

11.1942 («Сэнгамон»): 9 торп. TBF-1, 9 пик. бомб. SBD-3, 12 истр. F4F-4.
7.1943 («Сэнти»): 13 торп. TBF-1, 9 пик. бомб. SBD-5, 12 истр. F4F-4.
11.1943 («Сэнгамон»): 9 торп. TBF-1, 9 пик. бомб. SBD-5, 12 истр. F6F-3.
10.1944 («Шенанго»): 9 торп. TBM-1, 24 истр. F6F-3.
4.1945 («Сэнти»): 12 торп. TBM-1, 18 истр. F6F-5.

* Большая разница между стандартным и полным водоизмещением — следствие сохранившихся грузовых танков.



Эскортные авианосцы типа «Касабланка» — 50 ед.

История самой массовой серии авианосцев берет начало летом 1942 г., когда владелец верфи в г. Ванкувер (шт. Вашингтон) Г. Кайзер заявил о готовности строить до 100 эскортных АВ в год! К тому времени фирма «Кайзер» уже освоила крупносерийную постройку торговых судов, и теперь технологию поточной сборки предлагалось распространить на военные корабли. Президент Рузвельт заинтересовался данным проектом, и Кайзер получил заказ сразу на 50 авианосцев.

АВ «Касабланка» во многом напоминал «Бог», но имел меньшее водоизмещение, был двухвинтовым и более быстроходным. В основу проекта легла конструкция серийного быстроходного сухогруза типа S4-S2 BB-3, но в отличие от предшественников, новые АВ строились «с нуля», а не переделывались из уже заложенных корпусов. Срок постройки первых 10 кораблей составил 241–287 дней, последних — 101–112.

Полетная палуба имела размеры 144,5 x 24,4 м, ангарная — 78 x 17,1 м. Высота ангара — 5,33 м. Катапульты, аэрофинишеры и носовой самолетоподъемник применялись те же, что и на АВ «Бог»; кормовой лифт был несколько больше (12,7 x 11,5 м). Запас авиабензина — 602520 л. ЭУ включала в себя две оригинальные пятицилиндровые паровые машины типа «Юнифлоу», нередко именуемые турбинами. Дальность плавания по проекту достигала 10200 миль 15-узловым ходом. На испытаниях головной CVE-55 развил ход 20,75 уз.

В ходе войны зенитное вооружение усилено: на большинстве кораблей число «бофорсов» увеличилось до 16 (8 x 2), «эрликонов» — до 20. Стандартное радиолокационное оборудование — радары SG, SK, а также радиомаяк YE.

Служба

«Касабланка»

В 1943–1945 гг. использовался для подготовки летчиков амер. морской авиации. Выведен в резерв 10.6.1946, исключен 23.4.1947, но вскоре вновь возвращен в состав флота. Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Лиском Бэй»

Участвовал в десантной операции на о-ва Гилберта (11.1943). 24.11.1943 торпедирован яп. ПЛ I-175. В рез. взрывов танков с ав. бензином и боезапаса затонул через 23 мин после атаки. Потери экипажа составили 644 чел.

«Анцио» (до 15.9.1944 «Корал Си»)

Принимал участие в дес. операциях на о-ва Гилберта (11–12.1943), Маршалловы о-ва (1–2.1944), о. Эмирау (3.1944), в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Гуам (кон. 7.1944). Ремонт (8–9.1944), после которого использовался в качестве противолодочного. Обеспечение действий флота у Филиппин (10–12.1944), о. Иводзима (2.1945), о. Окинава (4–7.1945). Сам. АВ потопили 5 яп. ПЛ: I-41 (17.11.1944), RO-43 (25.2.1945), I-368 (26.2.1945), I-361 (30.5.1945), I-13 (16.7.1945; совместно с НК). Выведен в резерв 5.8.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-31 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Casablanca» (CVE-55)	КВН	3.11.1942/5.4.1943/8.7.1943	— искл. 1946
«Liscome Bay» (CVE-56)	КВН	9.12.1942/19.4.1943/7.8.1943	— погиб 24.11.1943
«Anzio» (CVE-57)	КВН	12.12.1942/1.5.1943/27.8.1943	— искл. 1959
«Corregidor» (CVE-58)	КВН	17.12.1942/12.5.1943/31.8.1943	— искл. 1958
«Mission Bay» (CVE-59)	КВН	28.12.1942/26.5.1943/13.9.1943	— искл. 1958
«Guadalcanal» (CVE-60)	КВН	5.1.1943/5.6.1943/25.9.1943	— искл. 1958
«Manila Bay» (CVE-61)	КВН	15.1.1943/10.7.1943/5.10.1943	— искл. 1958
«Natoma Bay» (CVE-62)	КВН	17.1.1943/20.7.1943/14.10.1943	— искл. 1958
«St. Lo» (CVE-63)	КВН	23.1.1943/17.8.1943/23.10.1943	— погиб 25.10.1944
«Tripoli» (CVE-64)	КВН	1.2.1943/2.9.1943/31.10.1943	— искл. 1958
«Wake Island» (CVE-65)	КВН	6.2.1943/15.9.1943/7.11.1943	— искл. 1946
«White Plains» (CVE-66)	КВН	11.2.1943/27.9.1943/15.11.1943	— искл. 1958
«Solomons» (CVE-67)	КВН	19.3.1943/6.10.1943/21.11.1943	— искл. 1946
«Kalinin Bay» (CVE-68)	КВН	26.4.1943/15.10.1943/27.11.1943	— искл. 1946
«Kasaan Bay» (CVE-69)	КВН	11.5.1943/24.10.1943/4.12.1943	— искл. 1959
«Fanshaw Bay» (CVE-70)	КВН	18.5.1943/1.11.1943/9.12.1943	— искл. 1959
«Kitkuli Bay» (CVE-71)	КВН	31.5.1943/8.11.1943/15.12.1943	— искл. 1946
«Tulagi» (CVE-72)	КВН	7.6.1943/15.11.1943/21.12.1943	— искл. 1946
«Gambler Bay» (CVE-73)	КВН	10.7.1943/22.11.1943/28.12.1943	— погиб 25.10.1944
«Nehenta Bay» (CVE-74)	КВН	20.7.1943/28.11.1943/3.1.1944	— искл. 1959
«Hoggatt Bay» (CVE-75)	КВН	17.8.1943/4.12.1943/11.1.1944	— искл. 1959
«Kadashan Bay» (CVE-76)	КВН	2.9.1943/11.12.1943/1.1.1944	— искл. 1959
«Marcus Island» (CVE-77)	КВН	15.9.1943/16.12.1943/26.01.1944	— искл. 1959
«Savo Island» (CVE-78)	КВН	27.9.1943/22.12.1943/3.2.1944	— искл. 1959
«Ommaney Bay» (CVE-79)	КВН	6.10.1943/29.12.1943/11.2.1944	— погиб 4.1.1945
«Petrof Bay» (CVE-80)	КВН	15.10.1943/5.1.1944/18.2.1944	— искл. 1958
«Rudyerd Bay» (CVE-81)	КВН	24.10.1943/12.1.1944/25.2.1944	— искл. 1959
«Saginaw Bay» (CVE-82)	КВН	1.11.1943/19.1.1944/2.3.1944	— искл. 1959
«Sargent Bay» (CVE-83)	КВН	8.11.1943/31.1.1944/9.3.1944	— искл. 1958
«Shamrock Bay» (CVE-84)	КВН	15.11.1943/4.2.1944/15.3.1944	— искл. 1958
«Shipley Bay» (CVE-85)	КВН	22.11.1943/12.2.1944/21.3.1944	— искл. 1959
«Sitkoh Bay» (CVE-86)	КВН	23.11.1943/19.2.1944/28.3.1944	— искл. 1960
«Steamer Bay» (CVE-87)	КВН	4.12.1943/26.2.1944/4.4.1944	— искл. 1959
«Cape Esperance» (CVE-88)	КВН	11.12.1943/3.3.1944/9.4.1944	— искл. 1959
«Takanis Bay» (CVE-89)	КВН	16.12.1943/10.3.1944/15.4.1944	— искл. 1959
«Thetis Bay» (CVE-90)	КВН	22.12.1943/16.3.1944/21.4.1944	— искл. 1964
«Makassar Strait» (CVE-91)	КВН	29.12.1943/22.3.1944/27.4.1944	— искл. 1958
«Windham Bay» (CVE-92)	КВН	5.1.1944/29.3.1944/3.5.1944	— искл. 1959
«Makin Island» (CVE-93)	КВН	12.1.1944/5.4.1944/9.5.1944	— искл. 1946
«Lunga Point» (CVE-94)	КВН	19.1.1944/11.4.1944/14.5.1944	— искл. 1960
«Bismarck Sea» (CVE-95)	КВН	31.1.1944/17.4.1944/20.5.1944	— погиб 21.2.1945
«Salamaua» (CVE-96)	КВН	4.2.1944/22.4.1944/26.5.1944	— искл. 1946
«Hollandia» (CVE-97)	КВН	12.2.1944/28.4.1944/1.6.1944	— искл. 1960
«Kwajalein» (CVE-98)	КВН	19.2.1944/4.5.1944/7.6.1944	— искл. 1960
«Admiralty Islands» (CVE-99)	КВН	26.2.1944/10.5.1944/13.6.1944	— искл. 1946
«Bougainville» (CVE-100)	КВН	3.3.1944/16.5.1944/18.6.1944	— искл. 1960
«Matanikau» (CVE-101)	КВН	10.3.1944/22.5.1944/24.6.1944	— искл. 1960
«Attu» (CVE-102)	КВН	16.3.1944/27.5.1944/30.6.1944	— искл. 1946
«Roi» (CVE-103)	КВН	22.3.1944/2.6.1944/6.7.1944	— искл. 1946
«Munda» (CVE-104)	КВН	29.3.1944/8.6.1944/8.7.1944	— искл. 1958

«Коррехидор»

Принимал участие в дес. операциях на о-ва Гилберта (11–12.1943), Маршалловы о-ва (1–2.1944), о. Эмирау (3.1944), в р-не Холландия (4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Гуам (кон. 7.1944). Отправлен на ремонт в США, после которого использовался для подготовки пилотов морской авиации. С 30.7.1946 в резерве, в 1951 г. введен в строй в качестве авиатранспорта. 12.6.1955 переклассифицирован в CVU-58. 4.9.1958 выведен из состава флота. 1.10.1958 исключен и в 1960 г. отправлен на слом.

«Мишон Бэй»

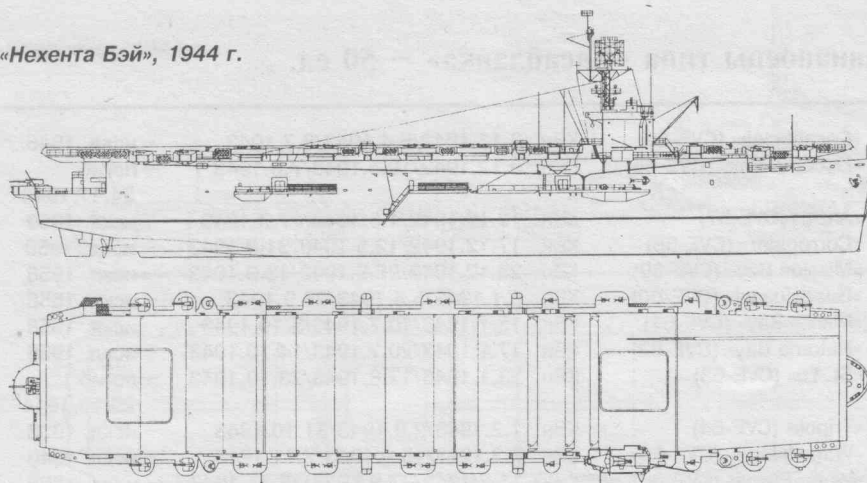
С 11.1943 по 5.1945 действовал в составе поисково-ударной группы в Атлан-

тике. В нач. 1944 г. совершил один рейс для перевозки сам. в Индию. Выведен в резерв 21.2.1947, переклассифицирован в АВТ CVU-59 (12.6.1955). Исключен 1.9.1958 и сдан на слом.

«Гуадалканал»

С 11.1943 по 6.1944 действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Сам. АВ потопили 3 герм. ПЛ: U-544 (16.1.1944), U-515 (9.4.1944; совместно с НК), U-68 (10.4.1944). 4.6.1944 U-505 была тяжело повреждена сам. с «Гуадалканала» и захвачена НК. Выведен в резерв 15.7.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-60 (12.6.1955). Исключен 27.5.1958 и сдан на слом.

«Нехента Бэй», 1944 г.



ТТХ АВ «Лиском Бэй» на момент ввода в строй

8188/10902 т, 156,1 (149,35 вл) x 32,9 (19,8 вл) x 6,3 м. ПМ-2 Skinner Unaflow, 4ПК Babcock & Wilcox, 9000 л.с. = 19 уз. 2228 т нефти. Экипаж 860 чел. 1 – 127 мм/38 зен., 8(4 x 2) – 40 мм авт., 12 – 20 мм авт.

Состав авиагруппы

1943-1945 (АВ ПЛО, Атлантика): 10-12 торп. TBF-1/ TBM-3, 9 истр. F4F-8 (FM-2).

8.1944 («Касаан Бэй»): 24 истр. F6F-5, 7 F6F-3N.

4.1945 («Фэншо Бэй»): 6 торп. TBM-3, 24 истр. F4F-8 (FM-2).

4.1945 («Сава Айленд»): 11 торп. TBM-1C, 4 TBM-3, 20 истр. F4F-8 (FM-2).

«Манила Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Маршалловы о-ва (1–2.1944), ударах по Кавиенгу (3.1944), высадках в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Моротай (9.1944), о. Лейте (10–12.1944) и в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945). 5.1.1945 поврежден попаданием камикадзе в «остров» (22 убитых, 56 раненых) и отправлен на ремонт в США. Осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38 (4–8.1945). Выведен в резерв 31.7.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-61 (12.6.1955). Исключен 27.5.1958 и сдан на слом.

«Натома Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Маршалловы о-ва (1–2.1944), ударах по Кавиенгу (3.1944), прикрывал десанты в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Моротай (9.1944), о. Лейте (10–12.1944), зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), о. Иводзима (2–3.1945), о. Окинава (4–6.1945). 6.6.1945 легко поврежден камикадзе. В 7–8.1945 действовал в Восточно-Китайском море. Выведен в резерв 20.5.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-62 (12.6.1955). Исключен 27.5.1958 и сдан на слом.

«Сент Ло» (до 15.9.1944 «Мидуэй»)

Принимал участие в ударах по Кавиенгу (3.1944), дес. операциях в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Моротай (9.1944) и о. Лейте (19–25.10.1944). В ходе сражения у о. Самар получил попадание камикадзе, за которым последовал ряд внутренних взрывов на ангарной палубе. Через 35 мин корабль затонул. Потери экипажа составили ок. 100 чел. убитыми и 400 ранеными.

«Триполи»

В кон. 1943 г. поврежден в рез. внутреннего взрыва. В 3–10.1944 входил в состав поисково-ударной группы в Атлантике, в дальнейшем перешел на Тихий океан, где выполнял транспортные функции и обеспечивал подготовку пилотов морской авиации. С 22.5.1946 в резерве, в 1952 г. введен в строй в качестве АВТ. 12.6.1955 переклассифицирован в CVU-64. 25.11.1958 выведен из состава флота, 1.2.1959 продан и в 1960 г. отправлен на слом.

«Уэйк Айленд»

В 4–8.1944 входил в состав поисково-ударной группы в Атлантике. 2.7.1944 сам. АВ потопили герм. ПЛ U-543. В кон. 1944 г. переведен на Тихий океан. Принимал уча-

стие в дес. операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4.1945). 3.4.1945 поврежден попаданиями двух камикадзе и отправлен в США на ремонт. После ремонта принимал участие в экспериментах с реактивными самолетами – 5.11.1945 на борт АВ совершил первую посадку реакт. истр. FR-1 «Файрбол». 5.4.1946 исключен из состава флота и 17.4.1946 продан на слом.

«Уайт Плейнс»

Принимал участие в ударах по Кавиенгу (3.1944), дес. операциях в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 4.1944), на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Моротай (9.1944) и о. Лейте (19–25.10.1944). 25.10.1944 в ходе сражения у о. Самар поврежден разорвавшимся за кормой камикадзе и близким подводным взрывом снаряда с яп. ЛК. Ремонт в США, после которого принимал участие в дес. операции на о. Окинава (4–6.1945). Выведен в резерв 10.7.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-66 (12.6.1955). Исключен 1.7.1958 и сдан на слом.

«Соломонс»

В 12.1943–1.1944 совершил один транспортный рейс в Тихий океан. В 4–8.1944 входил в состав поисково-ударной группы в Атлантике. 15.6.1944 сам. АВ потопили герм. ПЛ U-860. В дальнейшем обеспечивал подготовку пилотов морской авиации. 15.5.1946 исключен из состава флота и 5.6.1946 продан на слом.

«Калинин Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Марианские (6–7.1944), Зап. Каролинские о-ва (9.1944) и о. Лейте (19–25.10.1944). 25.10.1944 в ходе сражения у о. Самар получил 15 попаданий 203-мм снарядами с яп. КРТ и два попадания камикадзе, вызвавших многочисленные повреждения на полет. палубе, пожары и затопление ряда помещений. Убыл в США, после ремонта использовался в кач. авиатранспорта. 15.5.1946 исключен из состава флота и 5.6.1946 продан на слом.

«Касаан Бэй»

В нач. 1944 г. осуществлял доставку сам. на Гавайские о-ва. Участвовал в высадке десанта в Южной Франции (8.1944). После возвращения в США (нач. 1945 г.) использовался для подготовки пилотов морской авиации. Выведен в резерв 6.7.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-69 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Фэншо Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Марианские о-ва (6–7.1944), о. Моротай (9.1944), о. Лейте (19–25.10.1944). 17.6.1944 легко поврежден близкими разрывами АВ, а 25.10.1944, в ходе сражения у о. Самар получил тяжелые повреждения от огня яп. КРТ (попало 6 203-мм снарядов, в т.ч. один ниже ватерлинии). Убыл на ремонт в США, после которого принимал участие в дес. операции на о. Окинава (4–6.1945). В 7–8.1945 действовал в Восточно-Китайском море. Выведен в резерв 14.8.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-70 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Киткун Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Марианские о-ва (6–7.1944), Зап. Каролин-

«Уэйк Айленд», ноябрь 1944 г.



**В в е р х у : «Холландия»,
сентябрь 1944 г.**

**В н и з у : истребитель «Уайлдкэт»
на палубе «Кадашан Бэй», 1945 г.**

ские о-ва (9.1944) и о. Лейте (10–12.1944). 25.10.1944 в ходе сражения у о. Самар сам. АВ потопили яп. КРТ «Чокай», но сам корабль получил повреждения в рез. близкого разрыв камикадзе (17 убитых, 36 раненых). 8.1.1945 во время высадки в зал. Лингаен (о. Лусон) поврежден попаданием камикадзе. Убыл на ремонт в США, после которого осуществлял доставку сам. для нужд TF58/38 (4–8.1945). 19.4.1946 исключен из состава флота и 18.11.1946 продан на слом.

«Тулаги»

Участвовал в дес. операции в Южной Франции (8.1944). В 10.1944 переведен на Тихий океан и использовался в качестве противолодочного. Обеспечивал действия дес. соединений в зал. Лингаен (1.1945), у о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4–6.1945). Сам. АВ потопили яп. ПЛ I-44 (29.4.1945). 30.4.1946 исключен из состава флота и 8.5.1946 продан на слом.

«Гэмбиер Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Марианские о-ва (6–7.1944), Зап. Каролинские о-ва (9.1944) и о. Лейте (19–25.10.1944). 25.10.1944 в ходе сражения у о. Самар потоплен арт. огнем яп. КРТ «Хагуро», «Тоне» и «Чокай». Потери экипажа убитыми составили 100 чел.

«Нехента Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Марианские о-ва (6–7.1944). С 9.1944 по 8.1945 осуществлял прикрытие соединения плавучего тыла 3/5-го флота. Дважды (18.12.1944 и 17.1.1945) получал штурмовые повреждения. Выведен в резерв 15.5.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-74 (12.6.1955), АКВ-24 (7.5.1959). Исключен 1.8.1959 и сдан на слом.

«Хоггат Бэй»

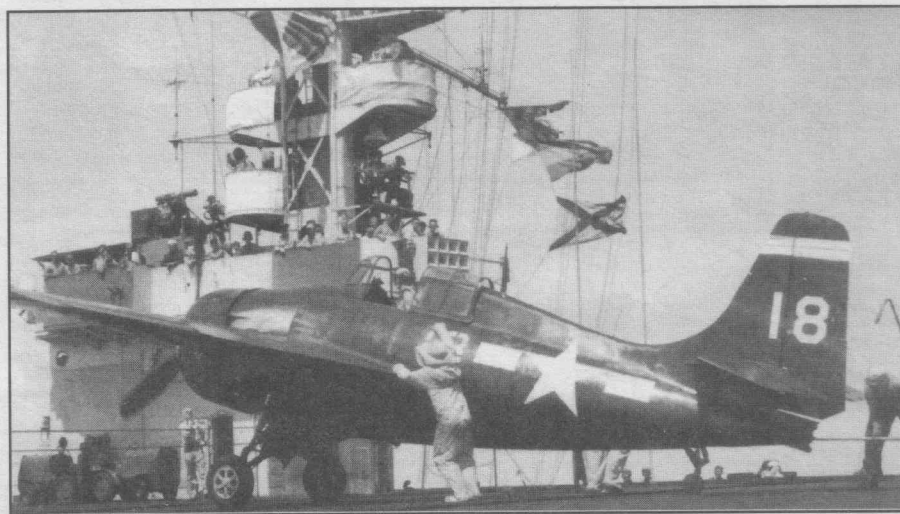
В 9–12.1944 осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38. Принимал участие в дес. операции в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945). 15.1.1945 поврежден внутр. взрывом, отправлен на ремонт в США. В 7.1945 действовал в Восточно-Китайском море. Выведен в резерв 20.7.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-75 (12.6.1955), АВТ АКВ-25 (7.5.1959). Исключен 1.8.1959 и сдан на слом.

«Кадашан Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Зап. Каролинские о-ва (9.1944), о. Лейте (10–12.1944) и в зал. Лингаен (1.1945). 8.1.1945 поврежден попаданием камикадзе (3 раненых) и убыл в США на ремонт, после которого использовался в качестве авиатранспорта. Выведен в резерв 14.6.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-76 (12.6.1955), АКВ-26 (7.5.1959). Исключен 1.8.1959 и сдан на слом.

«Маркус Айленд»

Принимал участие в дес. операциях на Зап. Каролинские о-ва (9.1944) и о. Лейте (10–12.1944). 15.12.1944 поврежден камикадзе. Обеспечивал высадки в зал. Лингаен (1.1945) и о. Окинава (4–5.1945). Выведен в резерв 12.12.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-77 (12.6.1955), АВТ АКВ-27 (7.5.1959). Исключен 1.8.1959 и сдан на слом.



«Саво Айленд»

Принимал участие в дес. операциях на Зап. Каролинские о-ва (9.1944), о. Лейте (10–12.1944) и в зал. Лингаен (1.1945). 5.1.1945 легко поврежден близким разрывом камикадзе. Обеспечивал высадку на о. Окинава (4–6.1945), действовал в Восточно-Китайском море (7–8.1945). Истр. АВ сбили 62,5 яп. сам. Выведен в резерв 12.12.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-78 (12.6.1955), АВТ АКВ-28 (7.5.1959), исключен 1.8.1959 и сдан на слом.

«Оммани Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на Зап. Каролинские о-ва (9.1944), о. Лейте (10–12.1944), в зал. Лингаен (1.1945). 4.1.1945 тяжело поврежден попаданием камикадзе, оставлен экипажем и потоплен торпедой ЭМ «Барнс». Потери экипажа составили 93 убитых и 65 раненых.

«Петроф Бей»

Принимал участие в дес. операциях на о. Моротай (9.1944), о. Лейте (10–12.1944), в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4–6.1945). Выведен в резерв 30.7.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-80 (12.6.1955). Исключен 27.6.1958 и сдан на слом.

«Радверд Бэй»

Осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38 (9–12.1944). Принимал участие в дес. операциях на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4–6.1945). Убыл в США. Выведен в резерв 11.6.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-81 (12.6.1955), АКВ-29 (7.5.1959). Исключен 1.8.1959 и сдан на слом.

«Сагинав Бэй»

Принимал участие в дес. операциях на о. Моротай (9.1944), о. Лейте (10–12.1944), в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава

(4–5.1945). Убыл в США. Выведен в резерв 19.6.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-82 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Сарджент Бэй»

Осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38 (9.1944–1.1945). 3.1.1945 получил повреждения в рез. столкновения с ЭсКМ «Роберт Ф. Келлер». Принимал участие в дес. операциях на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4–6.1945). Убыл в США. Выведен в резерв 23.7.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-83 (12.6.1955). Исключен 27.6.1958 и сдан на слом.

«Шэмрок Бэй»

В кон. 1944 г. осуществлял перевозку сам. в Северную Африку, затем переведен на Тихий океан. Участвовал в дес. операции в зал. Лингаен (1.1945). В 2–8.1945 обеспечивал действия соединения плав. тыла 5/3-го флота. Выведен в резерв 6.7.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-84 (12.6.1955). Исключен 27.6.1958 и сдан на слом.

«Шипли Бэй»

В 10.1944–5.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38. 16.5.1945 поврежден в рез. столкновения. Выведен в резерв 28.6.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-85 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Ситка Бэй»

В 9.1944–8.1945 осуществлял перевозку сам. для TF58/38 и корпуса мор. пехоты на о-ва Тихого океана. Выведен в резерв 30.11.1946. С 1950 г. использовался в качестве АВТ – перевозил сам. на Дальний Восток. 27.7.1954 повторно выведен в резерв, переклассифицирован в АВТ CVU-86 (12.6.1955), АКВ-30 (7.5.1959). Исключен 1.4.1960 и сдан на слом.



«Стимер Бэй»

В 9–12.1944 осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38. Принимал участие в дес. операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4–6.1945). 25.4.1945 легко поврежден в рез. столкновения с ЭМ «Хэл», 16.6.1945 – в рез. катастрофы амер. сам. Убыл в США. Выведен в резерв 8.8.1946, переклассифицирован в ЭВН CVNE-87 (12.6.1955). Исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Кейп Эсперанс»

В 10.1944–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38. 18.12.1944 получил штормовые повреждения. Выведен в резерв 22.8.1946. С 1950 г. использовался в качестве АВТ для перевозки сам. на Дальний Восток. Переклассифицирован в АВТ CVU-86 (12.6.1955). 15.1.1959 повторно выведен в резерв, исключен 1.3.1959 и сдан на слом.

«Таканис Бэй»

В кон. 1944–1945 гг. использовался для подготовки мор. летчиков. Выведен в резерв 1.5.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-89 (12.6.1955), АКВ-31 (7.5.1959). Исключен 1.8.1959 и сдан на слом.

«Тетис Бэй»

В 5–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38. Выведен в резерв 7.8.1946. В 6.1955–7.1956 перестроен в ДВН CVNA-1 (с 1.7.1955; LPH-6 с 28.5.1959). После перестройки полное водоизм. 10866 т, вооружение 8 – 40-мм орудий, 1004 мор. пехотинца и до 20 верт. 1.3.1964 исключен из состава флота и сдан на слом.

«Макассар Стрейт»

В 2–8.1945 обеспечивал действия соединения плав. тыла 5/3-го флота. Выведен в резерв 9.8.1946, переклассифицирован в

АВТ CVU-91 (12.6.1955). Исключен из состава флота 1.9.1958 и в 1962 г. потоплен при испытаниях ракетного оружия.

«Виндхэм Бэй»

В 5–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. Выведен в резерв 1.1947. В 1951 г. введен в строй в качестве АВТ для перевозки сам. на Дальний Восток. Переклассифицирован в АВТ CVU-92 (12.6.1955). В 1.1959 исключен, сдан на слом 1.2.1959.

«Макин Айленд»

Принимал участие в дес. операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4–6.1945). Рейды для нанесения ударов по судоходству в Восточно-Китайском море (кон. 7–нач. 8.1945). 19.4.1946 исключен из состава флота и 5.6.1946 продан на слом.

«Лунга Пойнт»

Принимал участие в дес. операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), на о. Иводзима (2–3.1945) и о. Окинава (4–6.1945). 21.2.1945 поврежден скользящим ударом камикадзе, вызвавшим небольшой пожар. Рейды для нанесения ударов по судоходству в Восточно-Китайском море (кон. 7–нач. 8.1945). Выведен в резерв 24.10.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-94 (12.6.1955), АКВ-32 (7.5.1959). Исключен 1.4.1960 и продан на слом.

«Бисмарк Си»

Принимал участие в дес. операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945), на о. Иводзима (2.1945). 21.2.1945 поражен двумя камикадзе, вызвавшими большие пожары и взрывы. Через 2 часа АВ затонул. Потери экипажа составили 119 чел. убитыми и 99 ранеными.

«Триполи», май 1944 г.

«Саламуа»

Принимал участие в дес. операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; 1.1945). 13.1.1945 поврежден попаданием камикадзе, ремонт (2–3.1945). В 4.1945 обеспечивал высадку на о. Окинава, в 6–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF58/38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. 9.5.1946 исключен и 21.5.1946 продан на слом.

«Холландия»

В 6–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38. Выведен в резерв 17.1.1947, переклассифицирован в АВТ CVU-97 (12.6.1955), АКВ-33 (7.5.1959). Исключен 1.4.1960 и сдан на слом.

«Кваджалейн»

В 10–12.1944 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38/58. Получил штормовые повреждения 18.12.1944, убыл на ремонт в США. В 1945 г. использовался в кач. учебного. Выведен в резерв 16.8.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-98 (12.6.1955), АКВ-34 (7.5.1959). Исключен 1.4.1960 и сдан на слом.

«Адмиралти Айлендс»

В 6–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38. 24.4.1946 исключен из состава флота и 8.5.1946 продан на слом.

«Бугенвиль»

В 5–6.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. Выведен в резерв 3.11.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-100 (12.6.1955), АКВ-35 (7.5.1959). Исключен 1.4.1960 и сдан на слом.

«Матаникау»

В кон. 1944–1945 гг. использовался для подготовки мор. летчиков. Выведен в резерв 11.10.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-101 (12.6.1955), АКВ-36 (7.5.1959). Исключен 1.4.1960 и сдан на слом.

«Атту»

В 5–6.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. 8.6.1946 исключен из состава флота, 3.7.1946 продан и впоследствии перестроен в торг. судно.

«Рои»

В 6–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38. 9.5.1946 исключен из состава флота и 21.5.1946 продан на слом.

«Мунда»

В 6–8.1945 осуществлял перевозку сам. для нужд TF38. Выведен в резерв 13.9.1946, переклассифицирован в АВТ CVU-104 (12.6.1955). Исключен 1.9.1958 и сдан на слом.

Эскортные авианосцы типа «Комменсмент Бэй» – 19 + 4 ед.

Самые крупные и наиболее удачные эскортные АВ из построенных в США. Проект представлял собой улучшенный «Сэнгамон». Всего было заказано 27 кораблей (23 верфи «Тодд» в Такоме и 4 верфи «Кайзер» в Ванкувере), но в строй вошли лишь 19, в том числе 9 после окончания войны.

Корпус АВ «Комменсмент Бэй» по конструкции повторял корпус танкера типа

Т-3, но был основательно усовершенствован и перекомпонован; увеличилось число водонепроницаемых переборок. Кормовое расположение МО и КО сохранилось, но ЭУ стала эшелонной. Ее мощность выросла (на испытаниях «Комменсмент Бэй» развил мощность 17800 л.с. и скорость 20,2 уз.). Площадь полетной палубы по сравнению с «Сэнгамоном» немного уменьшилась (152,7 x 24,4 м), зато

ангар стал больше – 65,8 x 21 м. В носовой части палубы установили две катапульты – Н-II и более мощную Н-IVC. Грузоподъемность лифтов увеличилась до 7,7 т, их размеры – до 13,4 x 12,8 м. Емкость цистерн авиабензина достигла 700000 л.

По сравнению с предшественниками заметно усилилось зенитное вооружение. Причем эффективность ПВО повышалось и

весьма совершенное радиолокационное оборудование – радары SK-2, SG и высотомер SP. Кроме того, имелся радиомаяк YE.

Служба

«Комменсмент Бэй»

В 1945 г. использовался для подготовки пилотов мор. авиации. Выведен в резерв 30.11.1946, переклассифицирован в ЭВН CVHE-105 (12.6.1955), АВТ АКВ-37 (7.5.1959). Исключен 1.4.1971 и сдан на слом.

«Блок Айленд»

Поддержка десантных войск на о. Окинава (5–6.1945) и на о. Борнео (кон. 6–нач.7.1945). Выведен в резерв 28.5.1946. Учебный корабль академии в Аннаполисе (1946–1950), в 4.1951–1954 гг. использовался в качестве АВТ. В 1957 г. поставлен на переоборудование в дес. вертолетоносец LHP-1 (с 22.12.1957), но работы не были закончены. Переклассифицирован в АКВ-38 (7.5.1959). Исключен 1.7.1959 и сдан на слом.

«Гилберт Айленд»

Поддержка десанта на о. Окинава (5–6.1945) и на о. Борнео (кон. 6–нач. 7.1945). В 8.1945 обеспечивал действия плав. тыла 3-го флота. Выведен в резерв (21.5.1946), в 9.1951–1.1955 использовался в качестве АВТ. 15.1.1955 выведен в резерв, переклассифицирован в АКВ-39 (7.5.1959). 1.6.1961 исключен из состава флота, в 8.1962–3.1964 переоборудован в стратегический ретрансляционный корабль AGMR-1 «Аннаполис» (укомплектован гражд. персоналом). В 1965–1969 гг. использовался для обеспечения связи амер. ВМФ, действовавшего у берегов Вьетнама. Исключен в 10.1976 и сдан на слом.

«Кула Галф»

В 1945 г. использовался для подготовки пилотов мор. авиации. Выведен в резерв (3.7.1946). В 1951–1953 гг. служил в качестве АВТ. С сер. 1953 г. переведен в Атлантику, где использовался в кач. АВ ПЛО. 15.12.1955 выведен в резерв, переклассифицирован в АКВ-8 (7.5.1959). Снова применялся для перевозки самолетов в Юго-Восточную Азию в 1965–1969 гг. 7.11.1966 поврежден пожаром в Перл-Харборе. Исключен из состава флота 15.9.1970 и сдан на слом.

«Кейп Глостер»

Рейды против яп. судоходства в Восточно-Китайское море (кон. 7–нач. 8.1945). Выведен в резерв 5.11.1946, переклассифицирован в ЭВН CVHE-109 (12.6.1955), АВТ АКВ-9 (7.5.1959), исключен 1.6.1960, возвращен в резерв, 1.4.1971 повторно исключен и сдан на слом.

«Салерно Бэй»

В боевых действиях не участвовал, использовался для подготовки летчиков. Выведен в резерв 4.10.1947, в 1951–1954 гг. использовался в кач. АВ ПЛО. 16.2.1954 выведен в резерв. Переклассифицирован в АКВ-10 (7.5.1959), исключен из состава флота 1.6.1960 и в 1961 г. сдан на слом.

«Велья Галф»

Принимал участие в ударе по о. Рота (24–26.7.1945), действовал в Восточно-Китайском море (8.1945). Выведен в резерв 9.8.1946. Переклассифицирован в ЭВН CVHE-111 (12.6.1955), АВТ АКВ-11 (7.5.1959), исключен 1.6.1960, возвращен в резерв, в 12.1970 повторно исключен и сдан на слом.

«Сейдор», 1946 г.

«Commencement Bay» (CVE-105)	Ткм	23.9.1943/9.5.1944/27.11.1944	– искл. 1971
«Block Island» (CVE-106)	Ткм	25.10.1943/10.6.1944/30.12.1944	– искл. 1959
«Gilbert Islands» (CVE-107)	Ткм	29.11.1943/20.7.1944/5.2.1945	– искл. 1976
«Kula Gulf» (CVE-108)	Ткм	16.12.1943/15.8.1944/12.5.1945	– искл. 1970
«Cape Gloucester» (CVE-109)	Ткм	10.1.1944/12.9.1944/5.3.1945	– искл. 1971
«Salerno Bay» (CVE-110)	Ткм	7.2.1944/26.9.1944/19.5.1945	– искл. 1960
«Vella Gulf» (CVE-111)	Ткм	7.3.1944/19.10.1944/9.4.1945	– искл. 1970
«Siboney» (CVE-112)	Ткм	1.4.1944/9.11.1944/14.5.1945	– искл. 1970
«Puget Sound» (CVE-113)	Ткм	12.5.1944/30.11.1944/18.6.45	– искл. 1960
«Rendova» (CVE-114)	Ткм	15.6.1944/28.12.1944/22.10.1945	– искл. 1971
«Bairoko» (CVE-115)	Ткм	25.7.1944/25.1.1945/16.7.1945	– искл. 1971
«Badoeng Strait» (CVE-116)	Ткм	18.8.1944/15.2.1945/14.11.1945	– искл. 1970
«Saidor» (CVE-117)	Ткм	29.9.1944/17.3.1945/4.9.1945	– искл. 1970
«Sicily» (CVE-118)	Ткм	23.10.1944/14.4.1945/27.2.46	– искл. 1960
«Point Cruz» (CVE-119)	Ткм	4.12.1944/18.5.1945/16.10.1945	– искл. 1970
«Mindoro» (CVE-120)	Ткм	2.1.1945/27.6.1945/4.12.1945	– искл. 1959
«Rabaul» (CVE-121)	Ткм	29.1.1945/14.7.1945/30.8.1946	– искл. 1971
«Palau» (CVE-122)	Ткм	19.2.1945/6.8.1945/15.1.1946	– искл. 1960
«Tinian» (CVE-123)	Ткм	20.3.1945/5.9.1945/30.7.1946	– искл. 1970
«Bastogne» (CVE-124)	Ткм	1945/ – / –	– не достроен
«Miwetok» (CVE-125)	Ткм	1945/ – / –	– не достроен
«Lingayen» (CVE-126)	Ткм	1945/ – / –	– не достроен
«Okinawa» (CVE-127)	Ткм	1945/ – / –	– не достроен

«Сибони»

Вскоре после вступ. в строй выведен в резерв (11.1947), в 1951–1956 гг. использовался в качестве АВ ПЛО в составе Атлантического флота. 31.7.1956 повторно выведен в резерв. Переклассифицирован в АВТ АКВ-12 (7.5.1959), исключен из состава флота 1.6.1970 и сдан на слом.

«Пьюджет Саунд»

Вскоре после вступ. в строй выведен в резерв (18.10.1946). Переклассифицирован в ЭВН CVHE-113 (12.6.1955), АВТ АКВ-13 (7.5.1959). Исключен 1.6.1960, сдан на слом в 1962 г.

«Рендова»

Действовал в составе Тихоокеанского флота в качестве АВ ПЛО, с 27.1.1950 на-

ходился в резерве. В нач. 1951 г. введен в строй. Участвовал в войне в Корее (8.7–22.12.1951): осуществлял противолодочное патрулирование у зап. побережья, в 9–12.1951 наносил удары по объектам транспортной сети. В 1953 г. временно выводился в резерв, окончательно – с 30.6.1955. Переклассифицирован в АКВ-14 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.4.1971 и сдан на слом.

«Байроко»

В 1946–1950 гг. входил в состав Тихоокеанского флота в кач. противолодочного. В 6.1948 обеспечивал испытания ядерн. оружия на атолле Бикини. В период 4–9.1950 – в резерве. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (14.11.1950–15.8.1951;

ТТХ на момент ввода в строй

18908/21397 т, 169,9 (160 вл) x 32,05 (22,9 вл) x 8,5 м.

ПТ-2 Allis Chalmers, 4 ПК, 16000 л.с. = 19 уз. 3380 т нефти.

Экипаж 1066 чел. 2 – 127 мм/38 зен., 36 (3 x4 + 12 x2) – 40 мм авт., 20 – 20 мм авт.

Состав авиагруппы

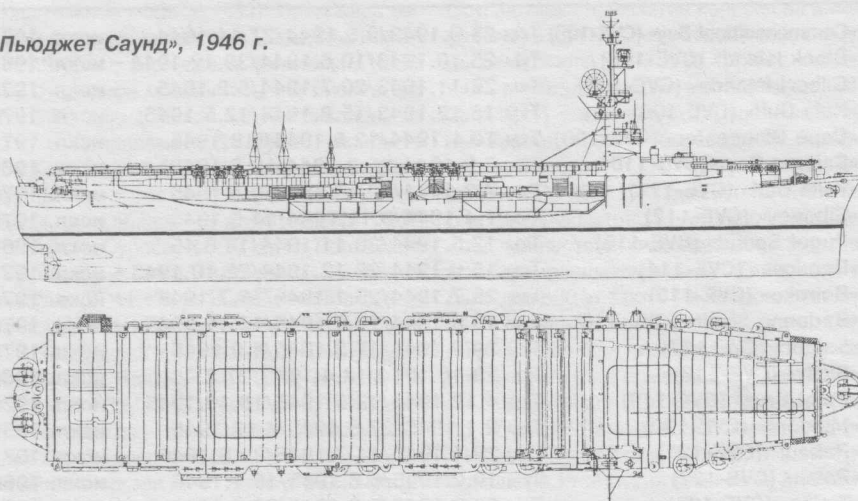
6.1945 («Блок Айленд»): 9 торп. ТВМ-3, ок. 20 истр. F4U-1D и F6F-5N.

9.1950 («Сицили»): ок. 10 сам. ПЛО ТВМ-3Е/С, ок. 15 истр. F4U-4В и 2 верт. НО3S-1.

9.1952 («Бадунг Стрейт»): 10-15 сам. ПЛО AF-2S/W и 2 верт. НО3S-1.



«Пьюджет Саунд», 1946 г.



1.12.1951–9.6.1952; 12.1–24.8.1953): осуществлял противолодочное патрулирование у зап. побережья, в 5–6.1953 – наносил удары по объектам транспортной сети. В 5.1951 поврежден в рез. внутреннего взрыва. После войны продолжал входить в состав Тихоокеанского флота, в 1954 г. принимал участие в испытании водородной бомбы на атолле Энниветок. Выведен в резерв 18.2.1955, переклассифицирован в АКВ-15 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.4.1960 и сдан на слом.

«Бадунг Стрейт»

Выведен в резерв 20.4.1946, но в 1.1947 вновь введен в строй в кач. проти-

володочного. Входил в состав Тихоокеанского флота. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (14.7.1950–7.2.1951). Принимал участие в поддержке войск на Пусанском плацдарме (8.1950), дес. операциях в Инчхоне (9.1950), Вонсане (10.1950), прикрытии эвакуации из Хыннама (12.1950). Второй и третий походы (15.9.1951–1.3.1952; 19.7.1952–27.2.1953) – противолодочное патрулирование у зап. побережья Кореи, нанесение ударов по объектам транспортной сети и каботажному судоходству, поддержка войск на фронте (9.1951–3.1952, 10.1952–2.1953). После войны продолжал находиться в составе Ти-

хоокеанского флота. Выведен в резерв 17.5.1957, переклассифицирован в АКВ-16 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.12.1970, в 1972 г. сдан на слом.

«Сейдор»

После ввода в строй служил на Тихом океане. В 7.1946 обеспечивал проведение ядерных испытаний на атолле Бикини. Выведен в резерв 12.9.1947, переклассифицирован в ЭВН CVNE-117 (12.6.1955), АКВ-17 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.12.1970 и сдан на слом.

«Сицили»

После вступления в строй служил в Атлантике в кач. противолодочного. В нач. 1950 г. переведен на Тихий океан. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (4.7.1950–5.2.1951). Принимал участие в поддержке войск на Пусанском плацдарме (8.1950), дес. операциях в Инчхоне (9.1950), Вонсане (10.1950), прикрытии эвакуации из Хыннама (12.1950). Второй и третий походы (12.5–12.10.1951; 8.5–4.12.1952) – противолодочное патрулирование у зап. побережья Кореи, нанесение ударов по объектам транспортной сети. Истр. АВ был сбит 1 корейск. МиГ-15. После войны продолжал входить в состав Тихоокеанского флота. Выведен в резерв 4.10.1954, переклассифицирован в АКВ-18 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.7.1960 и сдан на слом.

«Пойнт Круз»

Выведен в резерв 30.6.1947, в 7.1951 вновь введен в строй в кач. противолодочного. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (11.4–18.12.1953) – осуществлял поддержку войск на фронте. После войны продолжал находиться в составе Тихоокеанского флота. С 31.8.1956 в резерве. Переклассифицирован в АКВ-19 (7.5.1959). Введен в строй в 1965 г. и до 1969 г. использовался для перевозки самолетов в Юго-Восточную Азию. Исключен из состава флота 15.9.1970, в 1971 г. сдан на слом.

«Миндоро»

После вступления в строй служил в составе Атлантического флота в кач. противолодочного. Находился на Средиземном море (кон. 1950 – нач. 1951 гг.). Выведен в резерв 4.8.1955, переклассифицирован в АКВ-20 (7.5.1959). Исключен из состава флота (1.12.1959) и в 1960 г. сдан на слом.

«Рабаул»

Официально в строй не вводился, с 8.1946 находился в резерве. Переклассифицирован в ЭВН CVNE-121 (12.6.1955), АКВ-21 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.9.1971 и сдан на слом.

«Палау»

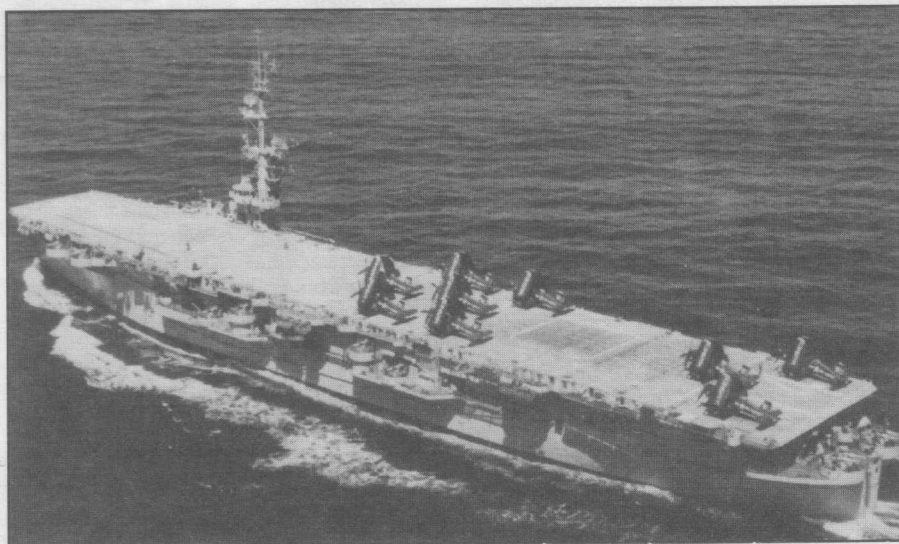
После вступления в строй служил в составе Атлантического флота в кач. противолодочного. Выведен в резерв 15.6.1954, переклассифицирован в АКВ-22 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.4.1960 и сдан на слом.

«Тиниан»

Официально в строй не вводился, находился в резерве с 7.1946. Переклассифицирован в ЭВН CVNE-123 (12.6.1955), АКВ-23 (7.5.1959). Исключен из состава флота 1.6.1970 и сдан на слом.

В в е р х у : «Рендова», 1952 г.

В н и з у : «Аннаполис» (быв. «Гилберт Айленд»), 1965 г.



Учебные авианосцы типа «Вулверин» — 2 ед.

Один из самых экзотических проектов в истории мирового кораблестроения — колесные «пресноводные» авианосцы, созданные специально для подготовки морских летчиков. Они были переоборудованы в 1942 — 1943 гг. из двух гигантских пассажирских пароходов с оз. Мичиган — «Си энд Би» («Кливленд энд Баффало») и «Грейтер Баффало», построенных еще в 1913 — 1914 гг. С обоих судов срезали надстройки, вместо них установили сплошную полетную палубу и «остров» по правому борту. Угольное отопление котлов сохранилось. Размеры полетной палубы на «Вулверине» («Си энд Би») составляли 167,6 x 25,9 м, на «Сэйбле» («Грейтер Баффало») — 179,1 x 25,9 м. Палубы оснащались комплектом аэрофинишеров; ангара, лифтов, катапульт и вооружения не было. На каждом из АВ установили по радиомаяку УЕ; в 1945 г. на «Сэйбле» появился второй радиомаяк — УG. Внешне корабли отличались друг от друга силуэтами: «Вулверин» был четырехтрубным, «Сэйбл» — двухтрубным. Цистерны для авиабензина (емкостью 27870 л) и система заправки самолетов имелись только на «Вулверине».

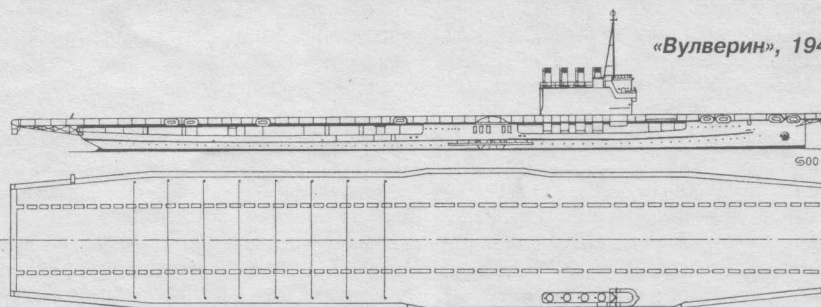
Оба АВ («Вулверин» с августа 1942 г., «Сэйбл» — с весны 1943-го) совершали учебные плавания по оз. Мичиган и использовались для отработки взлета и посадки самолетов учебного центра морской авиации в Гленвью. Всего до конца войны на них прошли практику 15000 пилотов. При этом в ходе разных ЧП и аварий было потеряно около 100 самолетов. Корабли вывели из эксплуатации в ноябре 1945 г., а затем сдали на слом.

IX-64 «Wolverine»
IX-81 «Sable»

9.11.1912/переоб.1942 — сдан на слом 1947
27.10.1913/переоб.1943 — сдан на слом 1948



«Сейбл», 1945 г.



«Вулверин», 1942 г.

ТТХ по состоянию на момент ввода в строй

«Вулверин»: 7315/ • т, 152,4 (147,7 вл) x 29,87 (17,7 вл) x 4,7 м.

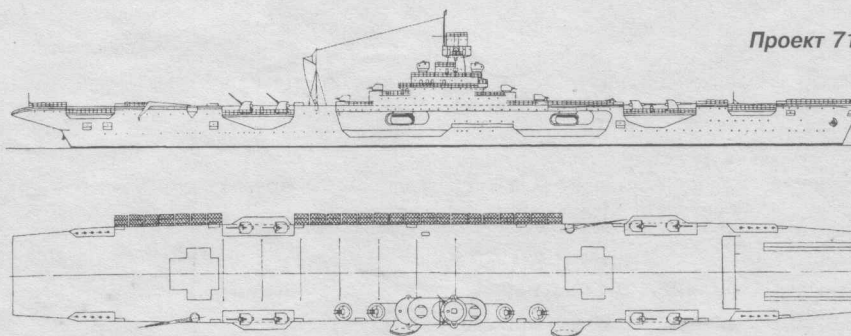
2 ПМ, 4 ПК, 8000 л.с. = 16 узл. Экипаж 270 чел.

«Сейбл»: 8144/ • т, 163,1 (158,2 вл) x 27,4 (17,7 вл) x 4,7.

2 ПМ, 4 ПК, 10500 л.с. = 18 узл. Экипаж 300 чел.

СССР

Вопрос о создании авианосцев в СССР обсуждался еще во второй половине 20-х гг. — тогда выдвигались предложения переоборудовать в АВ недостроенный линейный крейсер «Измаил», законсервированный после пожара линкор «Полтава» и учебное судно «Комсомолец». Увы, реализовать эти предложения было нереально: на столь дорогостоящие проекты у страны не хватало средств, да и в тогдашнюю военную доктрину авианосцы не вписывались. Поэтому вновь о кораблях данного класса вспомнили лишь при составлении 10-летней программы создания «Большого морского и океанского флота» (1938—1947 гг.). В 1939 г. в ленинградском ЦНИИ-45 (ныне ЦНИИ им. А.Н.Крылова) были разработаны предэскизные проекты легкого (проект 71а) и тяжелого (проект 71б) АВ, конструкция которых во многом была унифицирована с крейсерами проектов 68 («Чапаев») и 69 («Кронштадт»). Из них определенный интерес представляет первый — как наиболее сбалансированный и в некотором роде предвосхитивший появление американского «Индепенденса». Однако постройку авианосцев в окончательном варианте судостроительной программы так и не включили, а начавшаяся война заставила прекратить перспективные НИОКР.



Проект 71 а

Главенствующая роль палубной авиации, определившаяся в ходе Второй мировой войны, заставила вновь вернуться к работам по созданию АВ. В начале 1943 г. ГМШ подготовил оперативно-техническое задание на проектирование авианосца. В следующем году появились первые разработки — несколько вариантов корабля

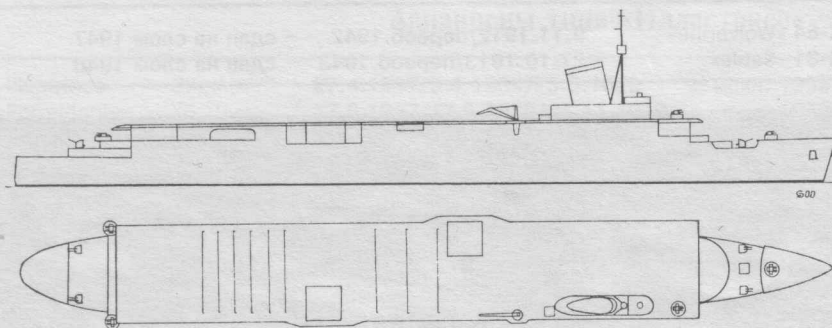
проекта 72. Но все они в конце концов были отвергнуты, а строительство АВ отложено на неопределенный срок.

Следует заметить, что все советские разработки в области АВ не продвинулись дальше предэскизных проектов, и поэтому рассматривать их подробно в рамках данного справочника вряд ли имеет смысл.

ТТХ легкого авианосца проекта 71а (предэскизный проект, 1939 г.)

10600/13150 т, 195(вл) x 18,7 x 5,88 м. ПТ-2, 6 пк, 110000 л.с. = 34—35 уз. 2550 т нефти. Броня: пояс 100 — 75 мм, ниж. палуба 90 мм, рубка 50 мм. 8 — 100 мм зен., 16 (4 x 4) — 37 мм авт., 20 — 12,7 мм пул.

Авиагруппа: 10 разв.-бомб., 20 истр.



Проект переделки лайнера «Куин Элизабет» в авианосец (Англия, 1942 г.)

Среди любопытных нереализованных проектов авианосцев, разработанных союзниками в годы Второй мировой войны, следует выделить проект переоборудования пассажирского лайнера «Куин Элизабет», предложенный английской фирмой «Джон Браун» в 1942 г. Этот АВ должен был стать крупнейшим в мире (72000 т, 312,4 x 43,7 x 11,6 м, 160000 л.с.=29 уз., 8 — 102 мм зен., 40 — 40 мм авт.). Правда, его полетная палуба имела длину всего 222,5 м (меньше, чем у «Илластриеса»), а ангар вмещал лишь 54 тяжелых или 72 легких самолета. Адмиралтейство отказалось от предложения, посчитав, что знаменитый лайнер целесообразнее использовать в качестве быстроходного войскового транспорта — тем более, что перевозка амери-

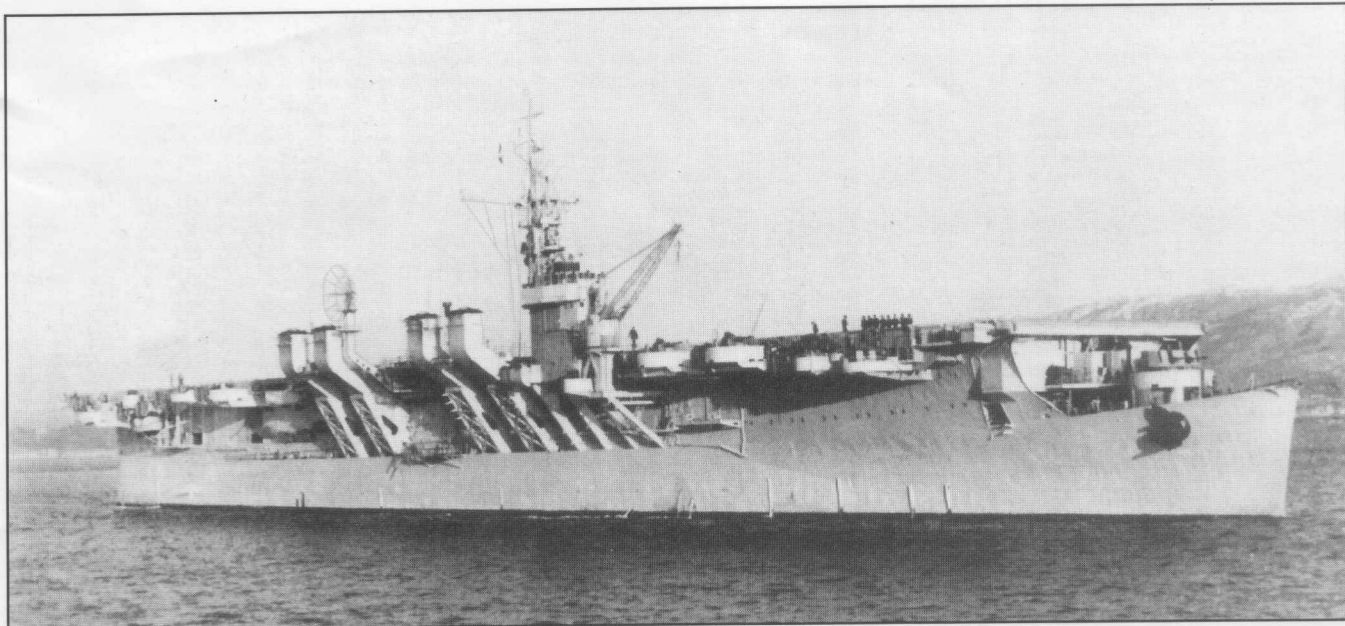
канских солдат в Европу становилась одной из самых актуальных задач. Характерно, что остались на бумаге и планы подобного переоборудования другого трансатлантика «Лафайет» (быв. «Нормандия»), рассматривавшиеся американцами в 1943 г.

Зато чуть было не дошел до реализации совсем фантастический прожект. В 1942 г. английский изобретатель Дж. Пайк выдвинул идею создания ледяного «непотопляемого» авианосца «Хаббакук» водоизмещением около 2 млн. т! «Хаббакук» представлял собой искусственный айсберг размерами 600 x 90 м с осадкой порядка 45 м. Дизель-электрическая ЭУ мощностью в 40000 л.с. должна была обеспечить ледяному монстру скорость в 7 уз. Чтобы уменьшить процесс таяния льда, в воду перед ее

заморозкой предлагалось добавлять целлюлозу, а сверху айсберг покрыть специальной трехметровой рубашкой из 27 слоев фанеры и теплоизолирующего наполнителя. На «палубе» плавучего острова могли находиться до 200 самолетов, включая тяжелые бомбардировщики, недоступные никакому другому авианосцу.

Несмотря на абсурдность идеи, в Англии и США ее долго рассматривали всерьез. В начале 1943 г. в Канаде была построена модель корабля в масштабе 1:50 (вес ее, кстати, составил 1100 т!). Англичане сделали другую модель для всесторонних лабораторных испытаний. К тому времени из-за изменений на европейских фронтах «Хаббакуку» «поручили» еще одну задачу — возможность при необходимости выполнять роль десантного корабля в ходе будущей операции по высадке войск в Нормандии.

Увы, результаты продолжительных исследований вынесли приговор необычному проекту: его стоимость и трудоемкость превышали все разумные пределы, а прочность льда как конструкционного материала оказалась неудовлетворительной. «Идея невыносимо глупа», — так подытожил проделанную работу советник американского президента В.Буш, которому поручили провести окончательную техническую экспертизу проекта. В итоге «Хаббакук» остался в истории лишь как один из самых знаменитых курьезов в мировом кораблестроении.



«Лафайет» (быв. «Лэнгли») на рейде Тулона, сентябрь 1951 г.

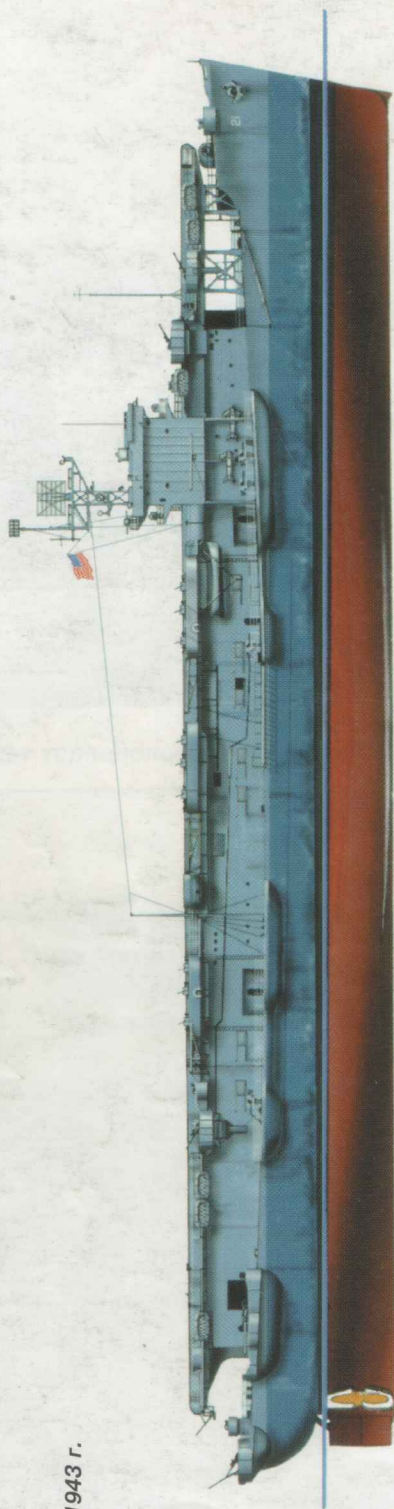


«Йорктаун», апрель 1943 г.



«Уэйк Айленд», ноябрь 1944 г.

Авианосец «БЛОК АЙЛЕНД», 1943 г.



Авианосец «ШЭМРОК Бэй», 1945 г.



Авианосец-МАС «РАПАНА», 1944 г.

