

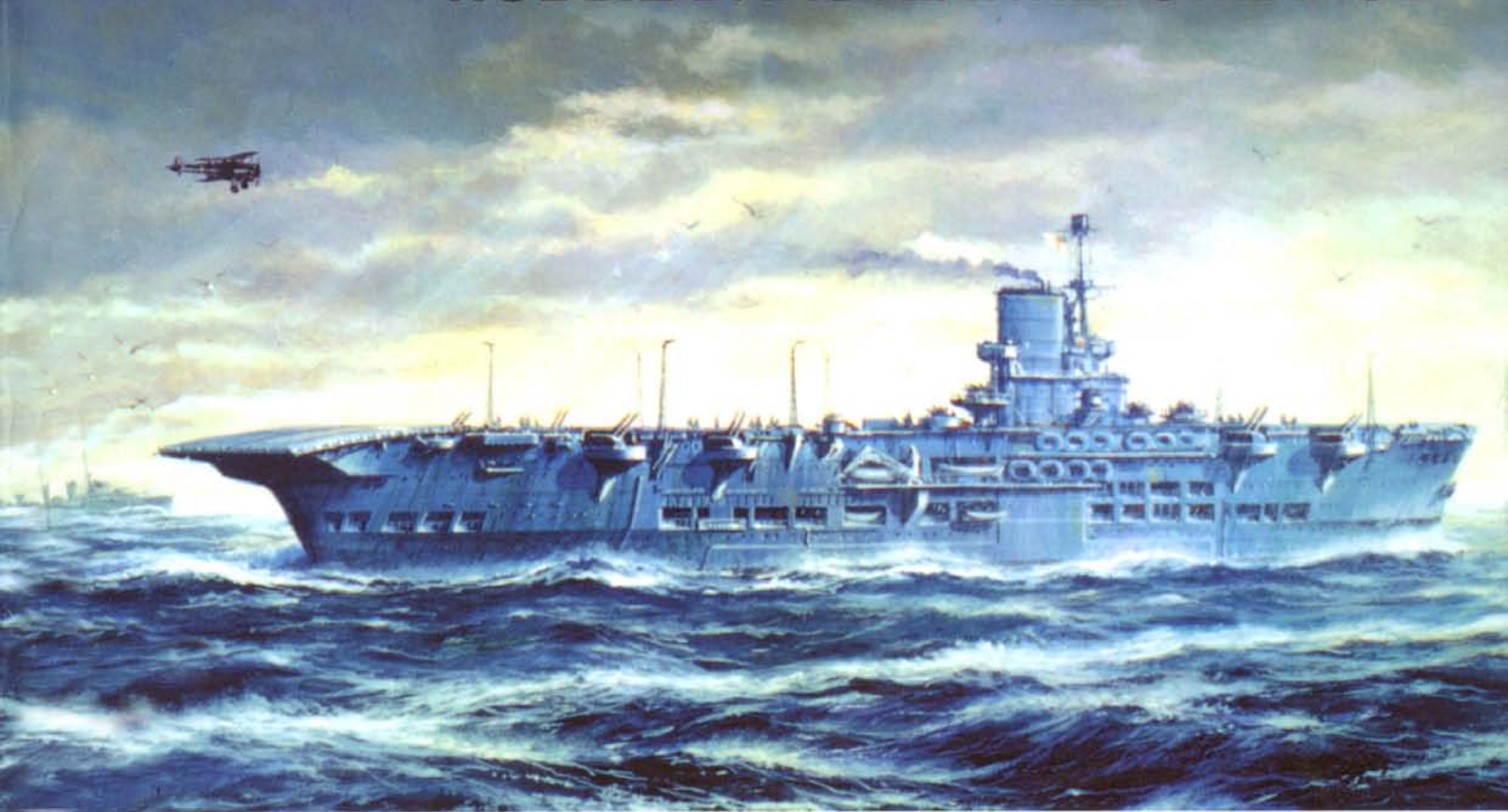
Вернуться к оглавлению

ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



Авианосцы Второй мировой

НОВЫЕ ВЛАСТЕЛИНЫ ОКЕАНОВ

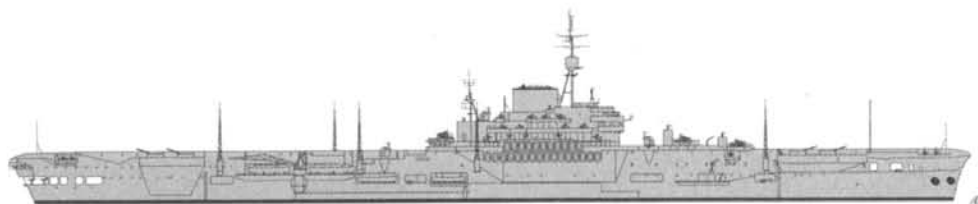


ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ

Авианосцы

Второй мировой

новые властелины океанов



Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«ЭКСМО»
2006



Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

АВТОРЫ:

**С.А.Балакин
А.В.Дашьян
М.Э.Морозов**

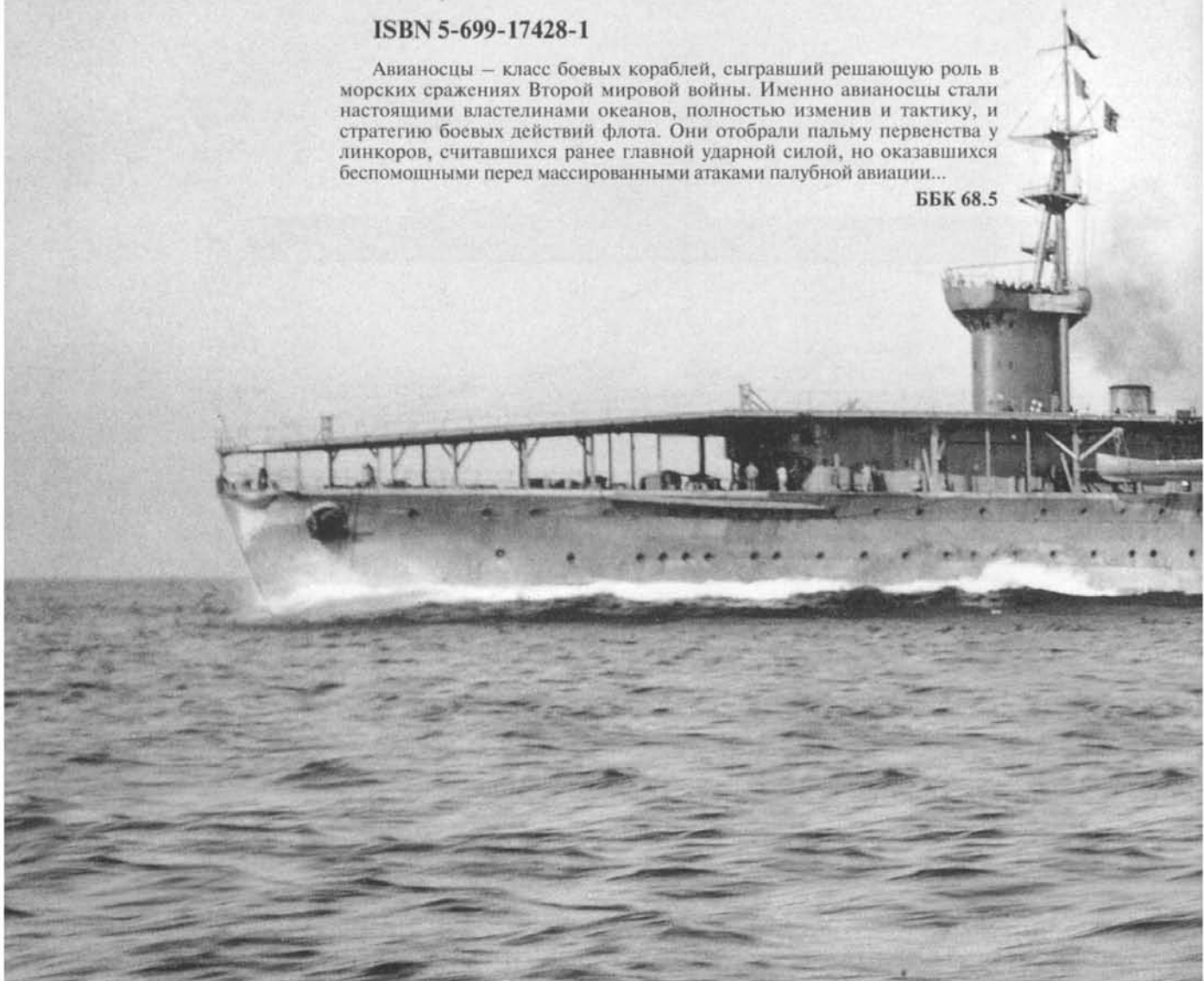
Разработка серийного оформления художника П.Волкова;
В оформлении переплета использована иллюстрация художника А.Заикина.
Схемы на стр. 196 – 197 и 224 – 225 выполнил К.Балакин.

**A20 Авианосцы Второй мировой — М.: Коллекция, Яуза,
ЭКСМО, 2006. — 256 с.: ил.**

ISBN 5-699-17428-1

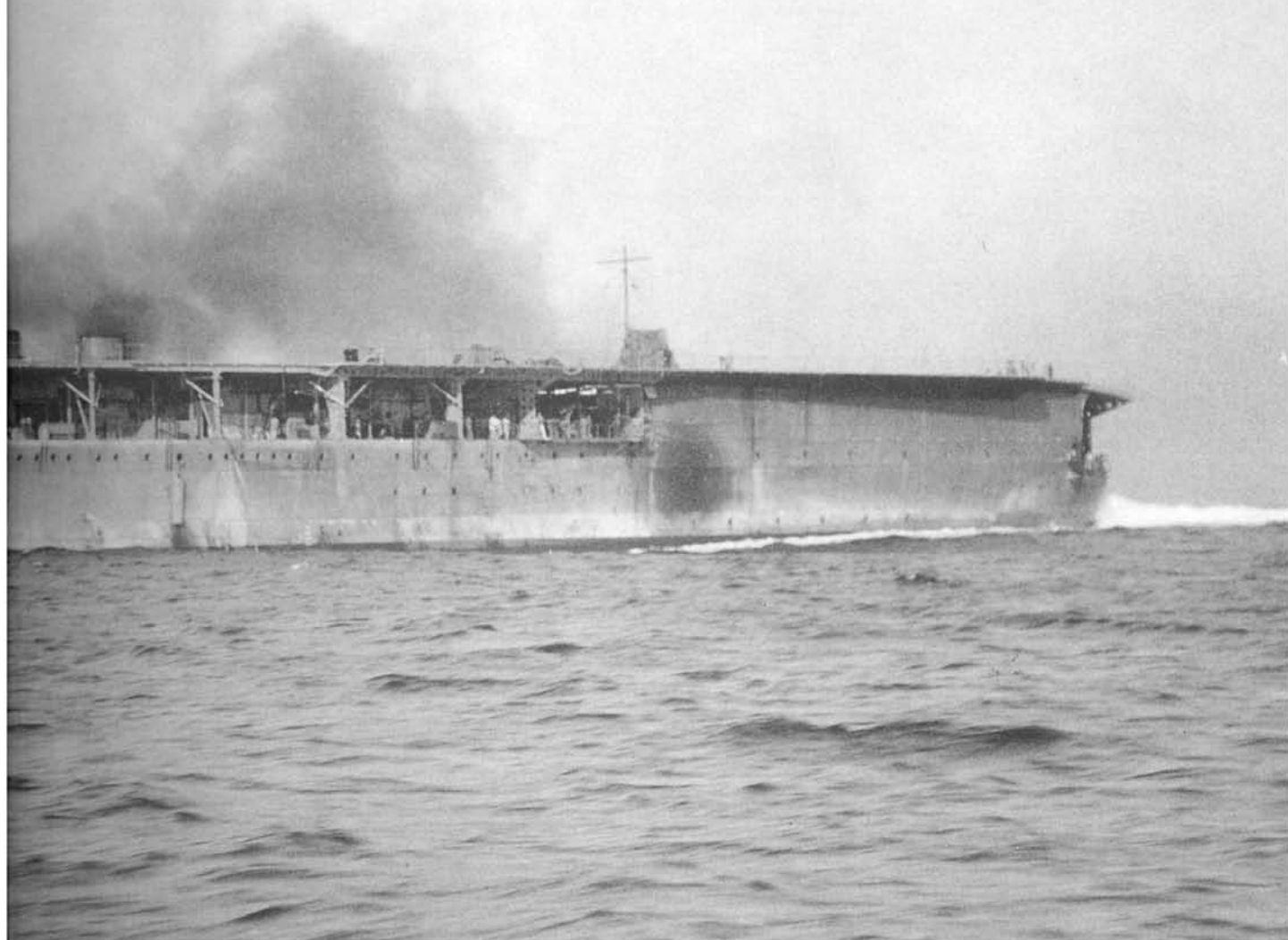
Авианосцы — класс боевых кораблей, сыгравший решающую роль в морских сражениях Второй мировой войны. Именно авианосцы стали настоящими властелинами океанов, полностью изменив и тактику, и стратегию боевых действий флота. Они отобрали пальму первенства у линкоров, считавшихся ранее главной ударной силой, но оказавшихся беспомощными перед массированными атаками палубной авиации...

ББК 68.5



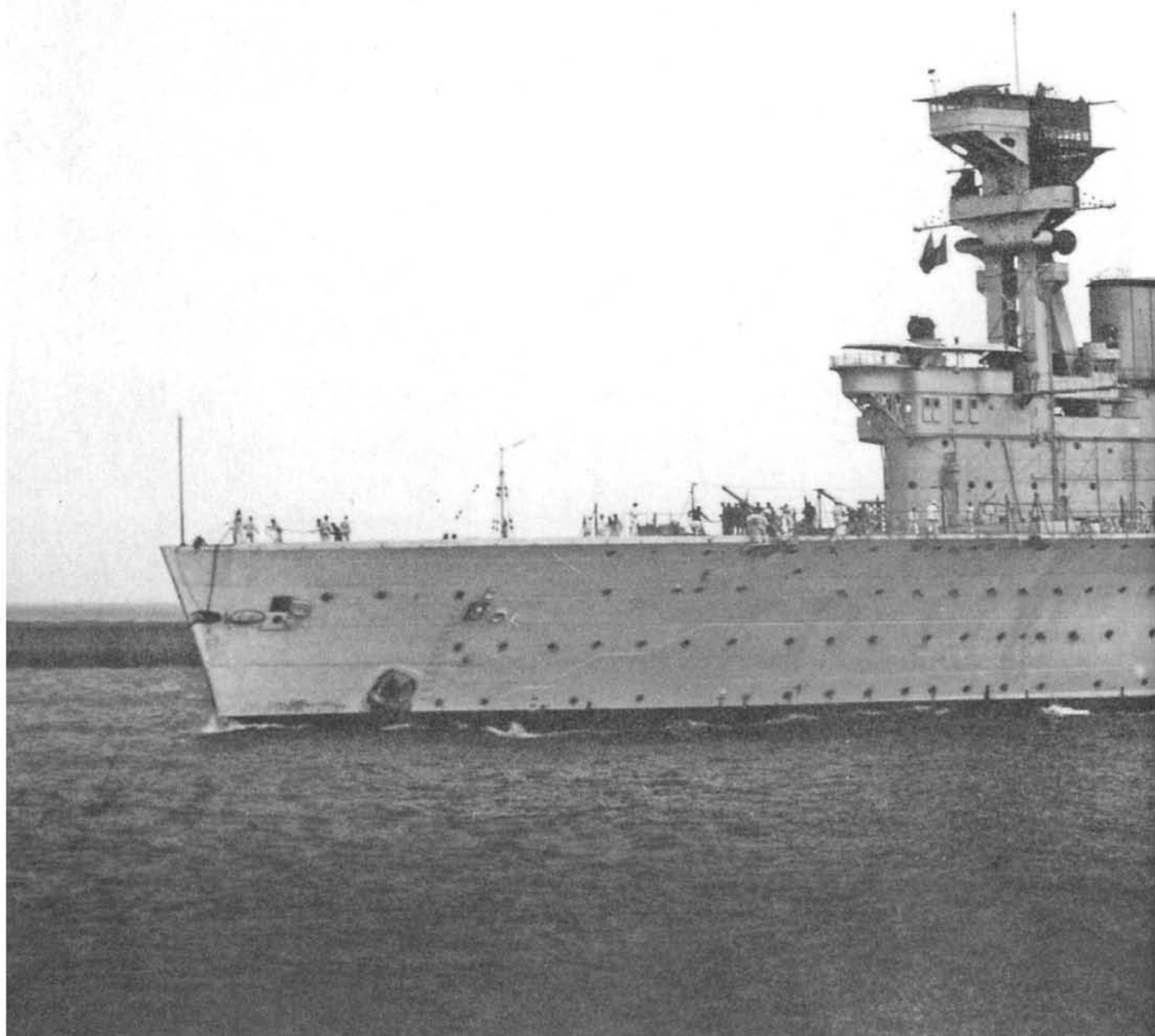
СОДЕРЖАНИЕ

Плавучие аэродромы	7
Великобритания	12
Германия	97
Италия	102
США	106
Франция	182
Япония	188
Литература и источники.....	254



В н и з у: авианосец "Hermes".

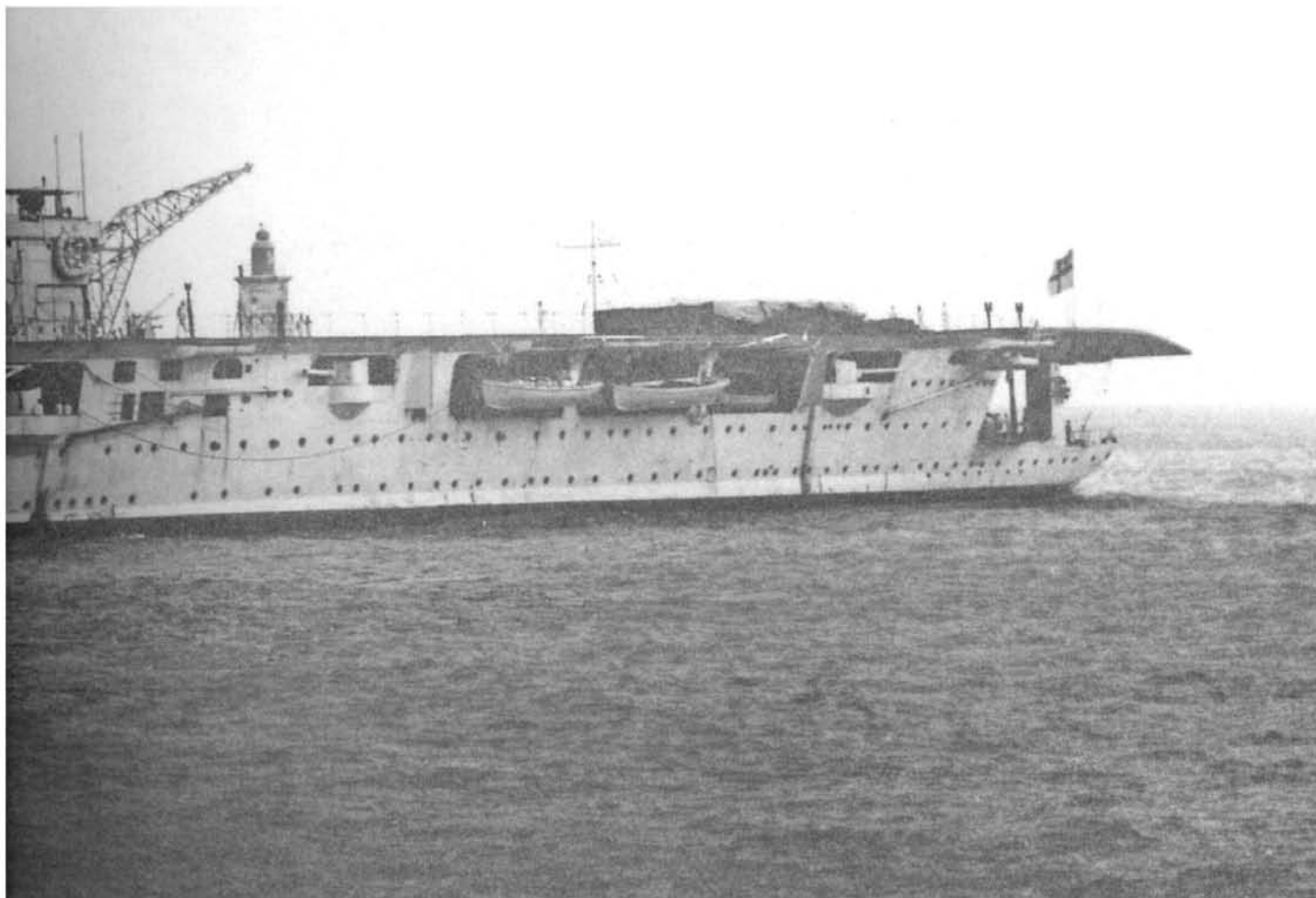
*На предыдущей странице:
легкий авианосец "Hosho" во время ходовых
испытаний, декабрь 1922 г.*

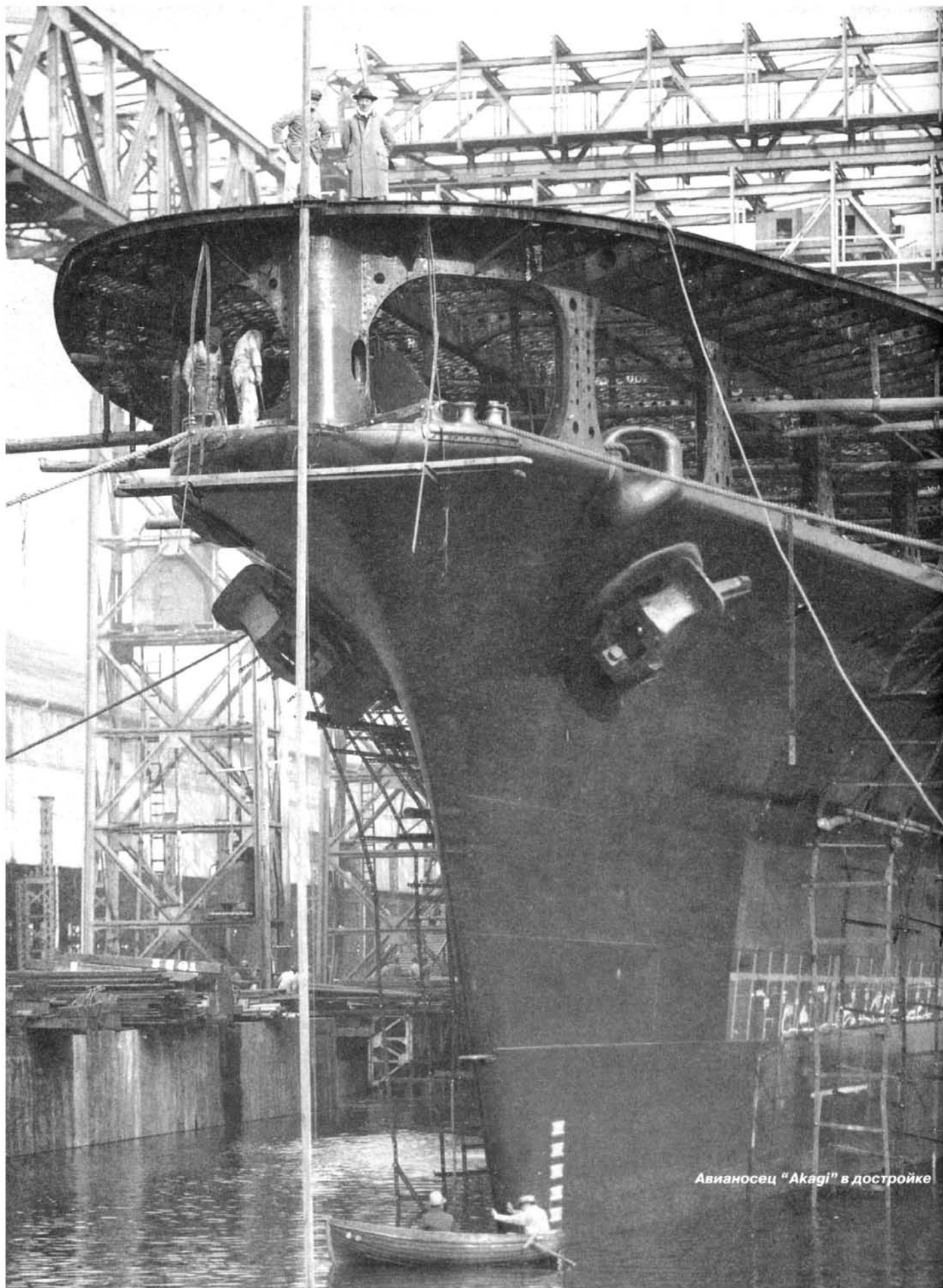


Энциклопедия "Авианосцы Второй мировой" продолжает серию иллюстрированных справочных изданий, посвященных разным классам боевых кораблей периода Второй мировой войны. Помимо собственно авианосцев, в ней рассказывается о крупных авиатранспортах и кораблях-носителях гидросамолетов. Исключений — два: японские линкоры "Ise" и "Huyuga", переоборудованные в "полуавианосцы" в 1943 г. (они рассматривались в книге "Линкоры Второй мировой") и шведский крейсер-гидроавианосец "Gotland" (будет включен в книгу "Крейсера Второй мировой"). Из нереализованных проектов в настоящую энциклопедию вошли только те, по которым началось строительство кораблей или хотя бы был выдан заказ на их постройку. Послевоенная служба английских и американских авианосцев приводится кратко, так как в перспективе этой теме будет посвящена отдельная книга.

Все схемы даны в одном масштабе — 1:1300. В небольших таблицах, предваряющих каждую статью о каком-либо типе авианосца, даются названия корабля, место его постройки и четыре даты — закладки, спуска на воду, вступления в строй и окончания службы. В графе "размерения" длина указывается наибольшая, если два значения, то между перпендикулярами/наибольшая. После калибра артиллерийских орудий через дробь указывается длина ствола в калибрах. Список сокращений помещен на с. 254.

Названия кораблей европейских стран и США приводятся в оригинальном написании, японских — в общепринятой латинской транскрипции. Для правильного прочтения последних следует иметь в виду, что буква "e" всегда читается как "э", "z" — как твердый звук "дз" (чистого звука "з", как и "л", в японском языке нет), буква "j" — как мягкое дребезжащее "дз". Сочетание "sh" обозначает японский мягкий шепелявый звук "сь", "ch" — "ть". Встречающееся в отечественной литературе прочтение звуков "j" и "sh" как "дж" и "ш" некорректно хотя бы потому, что в русском языке звук, обозначаемый буквой "и", после "ж" и "ш" читается как "ы"; в японских же словах следующий за "j" и "sh" звук "i" должен быть мягким.





Авианосец "Акаги" в достройке

ПЛАВУЧИЕ АЭРОДРОМЫ

Бурное развитие авиации в годы, предшествовавшие Первой мировой войне, конечно же, не осталось без внимания военных. Заинтересовались аэропланами и на флоте — моряки быстро поняли, что новинка может стать исключительно эффективным средством разведки. Об использовании самолетов в роли ударного оружия поначалу никто не думал.

Первые эксперименты по применению авиации на флоте были проведены в США. В ноябре 1910 г. пилот Юджин Эли на аэроплане конструкции Кёртиса успешно взлетел с деревянного помоста, сооруженного над носовой палубой легкого крейсера "Birmingham". Два месяца спустя Эли благополучно совершил посадку на броненосный крейсер "Pennsylvania", в кормовой части которого соорудили специальную деревянную платформу размером 40 x 9,6 м. Любопытно, что в последнем случае американцы применили прообраз аэрофинишера: 44 мешка с песком связали попарно тросами, а самолет оснастили посадочным гаком. Зацепившись за трос, аэроплан потащил за собой мешки и таким образом резко сократил свободный пробег.

В 1912 г. аналогичные опыты провели и англичане. Лейтенант Чарльз Сэмсон успешно стартовал на биплане "Шорт" S-27 с броненосцев "Africa", "Hibernia" и "London". А в следующем году наклонной эстакадой со специальными тележками для запуска самолетов оснастили крейсер "Hermes".

Результаты первых экспериментов с палубной авиацией оценивались неоднозначно. С одной стороны, они подтвердили принципиальную возможность взлета с палубы и посадки самолетов непосредственно на корабль. С другой, выяснилась значительная сложность и неоправданная рискованность таких операций. Гораздо безопаснее выглядел старт поплавкового гидросамолета с воды и, соответственно, посадка на воду — для этого требовалось всего-навсего оснастить корабль краном, способным спустить аэроплан за борт и поднять его на палубу. Тогдашние летательные аппараты были настолько легкими, что осуществить эту идею не представляло труда.

Так во флотах разных стран появилось целое семейство гидроавиатранспортов, очень похожих между собой по конструкции. Они имели один-два палубных ангара, закрытых от ветра и брызг брезентом, и краны (либо грузовые стрелы) для спуска самолетов на воду. В трюмах оборудовались емкости для хранения авиационного бензина и, как правило, небольшие мастерские для экстренного ремонта поврежденных аэропланов и их двигателей.

Базировавшиеся на кораблях поплавковые самолеты и летающие лодки в ходе Первой мировой войны решали свои задачи более-менее успешно. Однако боевой опыт свидетельствовал, что разведка — далеко не единственная роль морской авиации. В разгар Дарданелльской операции произошло событие, сыгравшее важную роль в эволюции морского оружия. 12 августа 1915 г. поплавковый гидросамолет "Шорт" S-184 с английского авиатранспорта "Ben-My-Chree" атаковал 356-мм торпедой турецкий транспорт. Так состоялась первая в истории авиационная торпедная атака, показавшая, что самолет отныне может стать опасным противником для любого, даже самого мощного корабля.

Впрочем, опасность в то время была скорее теоретической. В действительности слабосильные и маломаневренные эскадры имели немного шансов нанести неприятельскому кораблю сколько-нибудь значительные повреждения. Что наглядно подтвердили события, произошедшие в январе 1918 г. Гидросамолеты с авиатранспортов "Ark Royal" и "Manxman" в течение шести дней пытались разбомбить севший на мель германо-турецкий линейный крейсер "Goeben". Они 276 раз выходили в атаку и сбросили более 15 т бомб, но добились ничтожных результатов. От применения торпед во-

обще отказались, так как 356-мм были слишком слабыми против дредноута, а 450-мм — слишком тяжелыми для самолетов. В конце концов немецкому кораблю удалось сняться с мели и благополучно уйти в Стамбул, отделавшись лишь незначительными повреждениями.

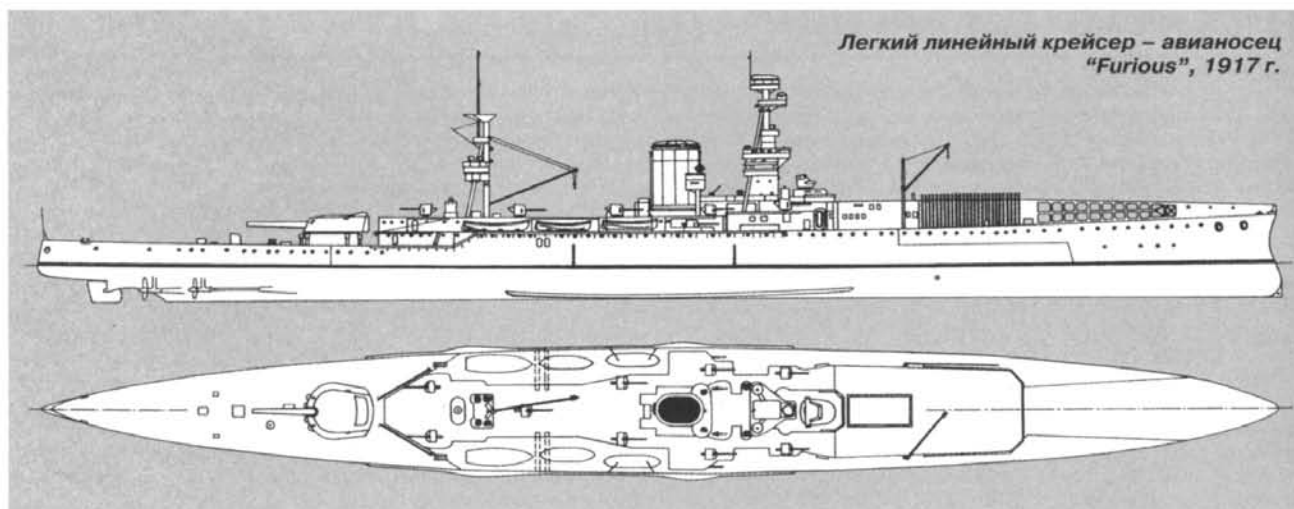
Одна из причин низкой эффективности тогдашних гидросамолетов — массивные поплавки, съедающие значительную часть грузоподъемности и резко ухудшающие маневренность машины. Как решение проблемы напрашивалось использование самолетов с колесным шасси. Собственно говоря, боевые аэропланы в те годы были настолько легкими, что при развороте корабля против ветра они могли взлетать практически без разбега, чуть ли не с места. Это дало повод оснастить орудийные башни линкоров Гранд Флита небольшими платформами, на которых размещались истребители или разведчики. Но вот с посадкой аэропланов на палубу дело обострялось куда сложнее. Поэтому стартовавшие с боевых кораблей самолеты вынуждены были приземляться на береговых аэродромах — благо, британский флот оперировал, в основном, в прибрежных водах.

Легкие эстакады для разбега самолетов с колесным шасси, созданные на основе опробованной на крейсере "Hermes", англичане установили на нескольких авиатранспортных, переоборудованных из почтовых пароходов, а также на более крупных кораблях — бывшем пассажирском лайнере "Campania" и легком линейном крейсере "Furious". Последний уже в ходе постройки был превращен в "полуавианосец": в носу вместо одноорудийной 457-мм башни соорудили ангар на десять самолетов-эскадрок и стартовую дорожку длиной 69,5 м. В освободившемся после демонтажа башни пространстве оборудовали склад авиабомб и разместили 600 канистр с бензином.

"Furious" вступил в строй в июле 1917 г., а 2 августа произошло знаменательное событие: пилоту Эрнсту Даннингу впервые удалось посадить самолет прямо на палубу. В тот день "Furious" шел 10-узловым ходом против ветра, дувшего со скоростью 21 узел. Даннинг сначала летел на небольшой высоте параллельно курсу корабля, затем обогнул надстройку с левой стороны и приземлился точно по центру носовой палубы. Чтобы уменьшить пробег аэроплана, применялся своеобразный "аэрофинишер": к нижнему крылу биплана прикрепили канаты с петлями, за которые следовало ухватиться находившимся на палубе авиатехникам! Таким образом, "Furious" стал первым в мире настоящим авианосцем, способным и запускать самолеты, и принимать их на палубу.

Эксперимент Даннинга, как в свое время и его предшественника Эли, сыграл важную роль. Именно он натолкнул на мысль оснастить "Furious" второй — посадочной — палубой. С ноября 1917 г. по март 1918-го корабль прошел второй капитальный переоборудование. С него сняли грот-мачту, кормовую 457-мм башню, одно 140-мм орудие, позади дымовой трубы разместили второй ангар на шесть самолетов и полетную палубу размером 86,5 x 21 м. Обе палубы соединили огибающими надстройку эстакадами, по которым самолеты перекачивались вручную. Кормовой ангар оборудовали воротами и двумя кранами для спуска на воду и подъема гидросамолетов. Ангара — и носовой, и кормовой — оснастили лифтами-самолетоподъемниками. На посадочной палубе установили примитивный аварийный барьер из вертикально натянутых канатов. Кроме того, над палубой натянули горизонтальные канаты, предотвращающие горизонтальное смещение самолета.

Как это ни парадоксально, но самая характерная особенность архитектуры любого авианосца — сплошная полетная палуба, простиравшаяся от носа до кормы корабля, поначалу казалась очевидной далеко не всем. Наоборот, во время бур-



Легкий линейный крейсер – авианосец
"Furious", 1917 г.

ных дебатов в британском Адмиралтействе на первых порах возобладало мнение о целесообразности двух отдельных палуб — взлетной и посадочной. Сторонники этой схемы утверждали, что последняя должна иметь сложную систему аэрофинишеров и заканчиваться аварийным барьером; но-совая же — наоборот, оставаться свободной. Ну, а поскольку скорость аэропланов продолжала оставаться невысокой, то палубы могли быть очень компактными, уместающимися в габаритах корабля.

Вместе с тем, один из авианосцев англичане решили строить принципиально иным. В августе 1916 года Адмиралтейство приобрело корпус недостроенного пассажирского лайнера "Conte Rosso", заложенного по заказу итальянской судоходной компании еще до войны. Внушительные размеры судна, свободного от артиллерии, брони и других не слишком нужных авианосцу элементов, позволяли оснастить его увеличенной авиагруппой, включавшей самолеты нового типа — торпедоносцы "Куку". Появление торпед на палубных самолетах с колесным шасси превращало (по крайней мере, теоретически) авианосец из корабля-разведчика в ударную единицу флота. Переоборудованный корабль, получивший имя "Argus", стал первым в мире авианосцем классической компоновки. Его появление стало поводом для командования ВМС США принять решение о переоборудовании в похожий корабль "Langley" бывшего угольщика "Jupiter".

Недостающий элемент привычной "авианосной" архитектуры — сдвинутая к одному борту надстройка — "остров" — появился на следующем британском корабле — "Eagle", переоборудованном из корпуса недостроенного чилийского линкора. Похожую компоновку имел и первый авианосец специальной постройки "Hermes".

Важнейшим событием, определившим развитие кораблестроения во всем мире на последующие два десятилетия, стала Вашингтонская конференция по ограничению морских вооружений (1922 г.). В то же время главным предметом торга прибывших в Вашингтон делегаций стали линкоры, и именно на их постройку наложили самые жесткие ограничения. Создание же новых авианосцев отнюдь не возбранялось — важно было лишь не превысить разрешенный суммарный тоннаж, который для Великобритании и США составлял по 135 тыс. т, для Японии — 81 тыс. т, для Франции и Италии — по 60 тыс. т. И ряд "лишних" сверхдредноутов, находившихся в стадии постройки, решено было спешно превратить в авианосцы — это был единственный шанс спасти корабли от сдачи на слом. В их числе оказались гигантские линкоры и линейные крейсера — американские "Lexington" и

"Saratoga", японские "Kaga" и "Akagi". Заметим, что это решение, не оцененное современниками, в действительности имело далеко идущие последствия. Огромные размеры авианосцев просто вынудили конструкторов создавать мощные боевые самолеты, а штабных специалистов — разрабатывать тактику их применения. И если бы не внеплановое появление авианосцев-исполинов, то процесс эволюции этого класса боевых кораблей наверняка шел бы куда медленнее. Так политики, не слишком компетентные в военно-морских аспектах, санкционировали стремительное развитие палубной авиации и кораблей для ее базирования...

В документах Вашингтонского соглашения авианосцем считался корабль водоизмещением более 10 тыс. т, спроектированный специально для запуска и приема на борт самолетов и вооруженный артиллерией калибром не более 203 мм, причем число крупных орудий (от 152 до 203 мм) не должно было превышать 10. Ограничивалось и максимальное водоизмещение авианосца — 27 тыс. т, однако здесь было сделано исключение для четырех сверхдредноутов, намеченных к перестройке в США и Японии.

Восемь кораблей-мастодонтов, переоборудованных из линкоров и линейных крейсеров после Вашингтонской конференции, обычно относят ко второму поколению авианосцев, ознаменовавших собой период поисков и экспериментов. Счет им открыл переоборудованный в третий раз "Furious". Несмотря на весьма вычурную архитектуру (например, две полетные палубы, расположенные одна над другой, а также выдвижной центральный мостик), он оказал заметное влияние на конструкцию своих последователей — бывших сестершипов "Glorious" и "Courageous", а также японских "Kaga" и "Akagi".

Наиболее внушительно из восьмерки авианосцев второго поколения выглядели "Lexington" и "Saratoga" — самые большие и самые быстроходные корабли своего класса. Они имели полностью закрытый ангар и могли нести рекордное количество самолетов — до 120 штук. Как и их японские соперники, они были вооружены 8-дюймовой артиллерией: в то время считалось, что в случае встречи с вражескими крейсерами авианосец обязан постоять за себя без привлечения палубной авиации.

Французский авианосец "Bearn", переоборудованный в 1923 — 1927 гг. из недостроенного линкора, на фоне своих современников смотрелся наиболее скромно. Впрочем, этот корабль вовсе не предназначался для действий на тихоокеанских просторах, как его американские и японские "одноклассники". Тем более, что он так и остался единственным авианосцем континентальной Европы, поскольку Италия

своим правом построить авианосцы до начала Второй мировой войны не воспользовалась.

Первыми "поставщиками" авианосцами специальной постройки стали относительно небольшие японский "Ryujo" и американский "Ranger". По сути, это были полупериментальные корабли, на которых, тем не менее, было внедрено немало технических новшеств. По-настоящему же полноценными представителями нового — третьего — поколения авианосцев считаются американские корабли типа "Yorktown", английский "Ark Royal", японские "Soryu" и "Hiryu". Все они были быстроходными (более 30 уз.), имели по три самолетоподъемника (на подавляющем большинстве их предшественников их было по два) и несли увеличенные авиагруппы (более 50 машин на "Soryu" и "Hiryu", 72 на "Ark Royal", до 80 на "Yorktown"). От крейсерского калибра артиллерии конструкторы отказались: теперь авианосцы несли только зенитные орудия калибром не более 127 мм. "Ark Royal" отличался передовой конструкцией: его полетная палуба выполнялась не в виде надстройки, а являлась конструктивным элементом корпуса и участвовала в обеспечении продольной прочности корабля. А за счет носового и кормового свесов ее длина была больше длины самого авианосца. Эти нововведения оказали большое влияние на дальнейшую эволюцию корабельной архитектуры класса авианосцев.

В конце 1930-х гг. в Японии были заложены прекрасные авианосцы "Shokaku" и "Zuikaku", в Англии — сразу 6 кораблей типа "Illustrious", в Германии — 2 мощных авианосца типа "Graf Zeppelin", во Франции — более скромный по размерам "Joffre". Из них особый интерес представляет "Illustrious" — в этом проекте впервые была введена броневая полетная палуба, повысившая защиту корабля от воздушных атак, но одновременно вынудившая существенно уменьшить численность авиагруппы. Правда, британские и японские авианосцы вступили в строй уже после начала Второй мировой войны, а немецкие и французский вообще не были достроены.

К сентябрю 1939 г. в мире имелось 19 полноценных авианосцев: 7 в Англии, 6 в Японии, 5 в США и 1 во Франции; еще как минимум 12 кораблей находились в постройке. К этому следует добавить, что в Японии имелось несколько быстроходных вспомогательных кораблей, которые в соответствии с их "теневой" судостроительной программой предусматривалось быстро переоборудовать в авианосцы, если в том возникнет необходимость.

О роли авианосцев и концепции их применения в то время велись жаркие споры, причем мнения адмиралов и на сей счет зачастую были диаметрально противоположными. Большинство военно-морских штабов по-прежнему считало основой ударной силой флота линкоры, а авианосцам отводилась второстепенная роль. И первый боевой опыт, казалось бы, подтвердил их правоту.

Двух торпед немецкой субмарины хватило, чтобы "Courageous" затонул в течение 15 минут. Следующей жертвой стал "Glorious" — его пустили ко дну пушки германских линкоров "Scharnhorst" и "Gneisenau". Проповедники всемогущества палубной авиации приуныли: пример безнаказанного расстрела авианосца артиллерийскими кораблями перечеркивал все их прогнозы.

Впрочем, вскоре все стало на свои места. Успешный налет английской палубной авиации на Таранто, затем триумф японцев в Перл-Харборе и последующие сражения на Тихом океане со всей очевидностью доказали, что гибель "Glorious" — в общем-то, трагическая случайность. А реальной основой морской мощи бесспорно стали именно авианосцы.

Особенно очевидным первенство "Его Величества Авианосца" было на тихоокеанском театре. В США и Японии строительству кораблей данного класса придавалось особое значение. С наибольшим размахом за дело взялись американцы. В 1941 — 1944 гг. они заложили на стапелях огромную серию из 25 авианосцев типа "Essex", представлявших

собой увеличенный и усовершенствованный проект "Yorktown". По новой классификации эти корабли теперь именовались тяжелыми авианосцами. Промышленность США справилась с невероятно трудной задачей вполне успешно: к концу 1943 г. в строй вошли 7 "эссексов", а до конца войны — 17. Постройка головного корабля заняла всего 20 месяцев, а одного из серийных — "Franklin" — вообще лишь 14.

Но этого американцам показалось мало. В придачу к большому и весьма совершенному "эссексам" они решили начать массовое строительство небольших авианосцев с ограниченными возможностями, но дешевых и простых по конструкции. Так появились новые подклассы авианосцев — тихоходные эскортные и быстроходные легкие. Первые проектировались на основе корпусов торговых судов, вторые перестраивались из находившихся на стапеле легких крейсеров. Всего до конца войны в состав американского флота вошли 9 легких авианосцев типа "Independence", 77 эскортных и два учебных, переоборудованных из пассажирских колесных пароходов. Еще 38 эскортных авианосцев были построены в США для британского флота, а 3 тяжелых типа "Midway", 2 легких типа "Saipan" и 9 эскортных типа "Commencement Bay" достроены после войны. Всего же американские верфи в 1941 — 1945 гг. спустили на воду 163 авианосца — это абсолютный рекорд на все времена!

На фоне своих противников успехи японских кораблестроителей выглядят куда скромнее, хотя и им есть чем гордиться. Прежде всего, необходимо отметить "Taiho" — передовой проект, во многих аспектах (конструкция корпуса, броневая полетная палуба) превосходивший своих американских оппонентов и претендующий на то, чтобы считаться лучшим в мире. Однако серийная постройка столь совершенных, но дорогих кораблей Японии оказалась не по зубам: вместо планируемых 8 авианосцев в строй вступил только один "Taiho". Причем по неблагоприятному стечению обстоятельств он погиб от попадания единственной торпеды в первом же боевом походе.

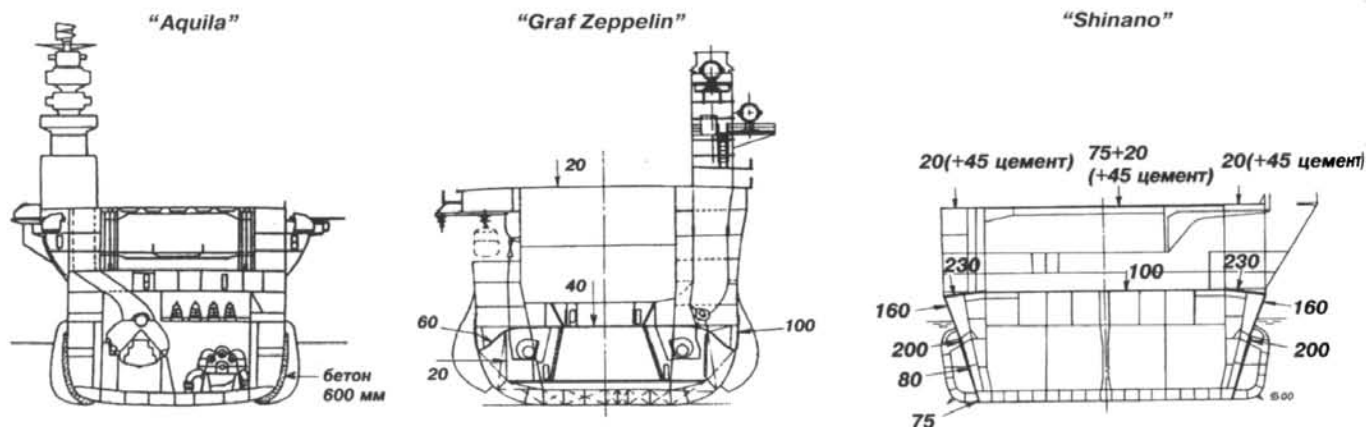
Для серийной постройки в Стране восходящего солнца выбрали другой проект — "Unryu", меньший по водоизмещению, более простой и технологичный в постройке. Он разрабатывался на базе удачного довоенного "Soryu". Но и тут японцы потерпели фиаско: из 15 заказанных кораблей реально заложили 6, а достроили — всего 3.

В числе кораблей, переоборудованных японцами в авианосцы, значились самые разные суда — от торговых пароходов и быстроходных плавбаз "теневой" судостроительной программы до гигантского "Shinano" — третьего линкора типа "Yamato". "Shinano", кстати, стал самым большим авианосцем Второй мировой войны. Правда, его конструкция оказалась не слишком удачной. К тому же кораблю крайне не повезло: он был потоплен американской подлодкой еще до официального вступления в строй.

Всего за годы войны с США в Японии было построено и переоборудовано 20 авианосцев (включая 3 армейских авианесущих десантных судна, но не считая вошедших в строй накануне войны "Shokaku", "Zuikaku", "Zuiho" и "Taiyo"). Причем 6 из них участия в боевых действиях принять не успели.

Великобритания с начала войны и до сентября 1945 г. построила и переоборудовала 19 авианосцев, в том числе 6 заложенных в 1937 — 1939 гг. кораблей типа "Illustrious". Еще 38 эскортных авианосцев, как уже упоминалось, были получены по ленд-лизу от США. Кроме того, сплошной полетной палубой были оснащены 19 торговых судов (тип MAC), однако они несли слишком малочисленные авиагруппы (всего 3-4 самолета), чтобы считать их полноценными авианосцами. К тому же они плавали под торговым флагом и официально в состав ВМФ не входили.

Все авианосцы английской постройки военного времени относились к подклассам легких и эскортных. Заложенные



тяжелые авианосцы типа "Eagle" и так называемые "промежуточные" типа "Centaur" вошли в строй лишь в 1950-е гг.

В европейских водах обстановка на море и суше складывалась так, что у Германии никакой потребности в авианосцах не было. Поэтому, как уже говорилось, строительство двух кораблей типа "Graf Zeppelin" было приостановлено. Правда, в 1942 г. немцы, под впечатлением от успехов авианосной авиации на Тихом океане, возобновили достройку головного "Graf Zeppelin", а также разработали ряд проектов по переоборудованию в авианосцы кораблей и судов других классов. Однако в следующем году все работы в этом направлении были прекращены.

Италия в силу своего выгодного географического положения (большая часть оперативных зон Средиземного моря могла прикрываться сухопутной авиацией) долгое время палубными самолетами не интересовалась вообще. Лишь в 1941 — 1942 гг. итальянцы приступили к переоборудованию в авианосцы двух пассажирских лайнеров. Причем одной из причин такого решения стали частые случаи банальной несогласованности действий авиации и флота, из-за чего адмиралы захотели иметь самолеты, что называется, всегда под рукой. Но оба итальянских авианосца так и остались недостроенными.

В СССР вопрос о создании авианосцев обсуждался довольно долго, но реально проектные работы начались лишь после принятия 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) авианосцев, конструкция которых во многом была унифицирована с легким и тяжелым крейсерами проектов 68 ("Чапаев") и 69 ("Кронштадт"). Из них определенный интерес представляет первый — как наиболее сбалансированный и в некотором роде предвосхитивший появление американского "Independence". Однако постройку авианосцев в окончательном варианте судостроительной программы так и не включили, а начавшаяся война заставила прекратить перспективные работы.

Говоря о нереализованных проектах, разработанных в годы Второй мировой войны, следует упомянуть проект переоборудования пассажирского лайнера "Queen Elizabeth", предложенный английской фирмой "Джон Браун" в 1942 г. Этот авианосец должен был стать крупнейшим в мире (водоизмещение — 72 тыс. т, размерения — 312,4 x 43,7 x 11,6 м, мощность 160 тыс. л.с., скорость 29 уз.). Правда, его полетная палуба имела длину всего 222,5 м (меньше, чем у "Illustrious"), 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 американских солдат в Европу стано-

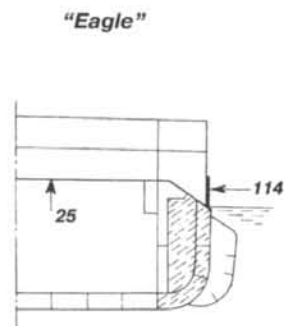
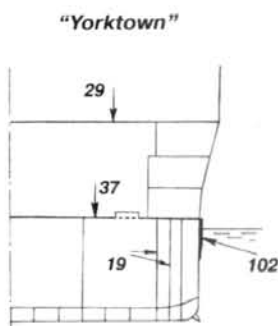
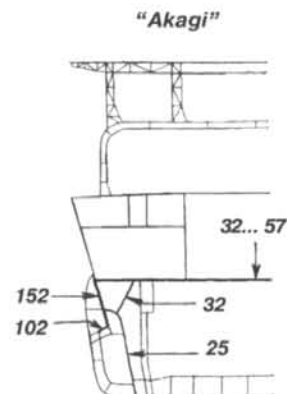
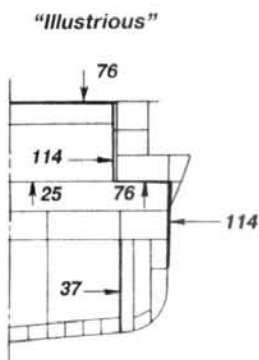
вилась одной из самых актуальных задач. Характерно, что остались на бумаге и планы подобного переоборудования другого трансатлантика "Lafayette" (быв. "Normandie"), рассматривавшиеся американцами в 1943 г.

Зато чуть было не дошел до реализации совсем фантастический проект. В 1942 г. английский изобретатель Дж. Пайк выдвинул идею создания ледяного "непотопляемого" авианосца "Habakkuk" водоизмещением 1,8 млн. т! "Habakkuk" представлял собой искусственный айсберг размерами 600 x 90 м с осадкой порядка 45 м. Дизель-электрическая силовая установка должна была обеспечить ледяному монстру скорость в 7 уз. Чтобы уменьшить процесс таяния льда, в воду перед заморозкой предлагалось добавлять целлюлозу, а сверху айсберг покрыть специальной трехметровой рубашкой из 27 слоев фанеры и теплоизолирующего наполнителя. На "палубе" плавучего острова могли находиться 200 истребителей или 100 бомбардировщиков.

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 ледяному авианосцу "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 экспертизу проекта. В итоге "Habakkuk" остался в истории как один из самых знаменитых курьезов в мировом кораблестроении.

В заключение — несколько слов об эволюции авиационно-технического оборудования. Катапульты (пороховые, затем гидроневматические) для быстрого запуска самолетов применительно к авианосцам разрабатывались только в США, Англии и Германии. Япония игнорировала их, считая, что размеры полетной палубы авианосца вполне обеспечивают взлет самолетов без применения каких-либо дополнительных устройств. Отчасти так оно и было: скажем, американцы использовали катапульты лишь для старта самолетов непосредственно из ангара ("Yorktown", "Essex"). Однако по мере роста взлетного веса летательных аппаратов и их боевой нагрузки катапультный старт с палубы стал давать ряд преимуществ. К концу войны примерно 40% американских палубных самолетов уже взлетали с помощью катапульт. Японцы осознали необходимость этого вида техники слишком поздно, и на ее создание у них уже не оставалось времени.

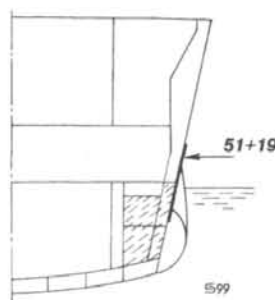


Идея аэрофинишера – поперечного троса, за который цепляется как самолета – на примитивном уровне была воплощена в жизнь уже в годы Первой мировой войны (в США – даже раньше). Но классическая конструкция аэрофинишера с двумя тормозными барабанами впервые появилась в 1920-е гг. во Франции (на "Bearn"). Любопытно, что американцы и японцы оснащали свои большие авианосцы двумя комплектами аэрофинишеров – так, чтобы самолеты могли садиться на палубу и с кормы, и с носа. Правда, на практике это оказалось крайне неудобным.

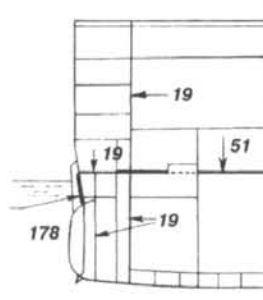
Важным новшеством, придуманном американцами, стал бортовой самолетоподъемник, вынесенный за контур палубы. Такая конструкция увеличивала полезную площадь ангара, повышала прочность полетной палубы, давала возможность поднимать самолеты, габариты которых превышают размеры площадки лифта. Экспериментальная конструкция бортового самолетоподъемника отработывалась на авианосце "Wasp", фактически же она была внедрена на кораблях типа "Essex".

Наконец, нельзя не упомянуть еще об одном важном изобретении – оптической системе посадки. До недавнего времени считалось, что такая конструкция на основе вогнутого зеркала и двух рядов красных и зеленых огней впервые появилась в Англии в 1954 г. Однако, как стало известно, почти такая же система была испытана в Японии еще в 1932 г.! Два красных и четыре зеленых прожектора со специальными зеркальными отражателями создавали узкие лучи, определяющие глиссаду садящегося самолета – зеленые имели захват чуть выше, красные чуть ниже. Задача пилота заключалась в том, чтобы видеть и красные, и зеленые огни одновременно.

"Hermes"



"Lexington"

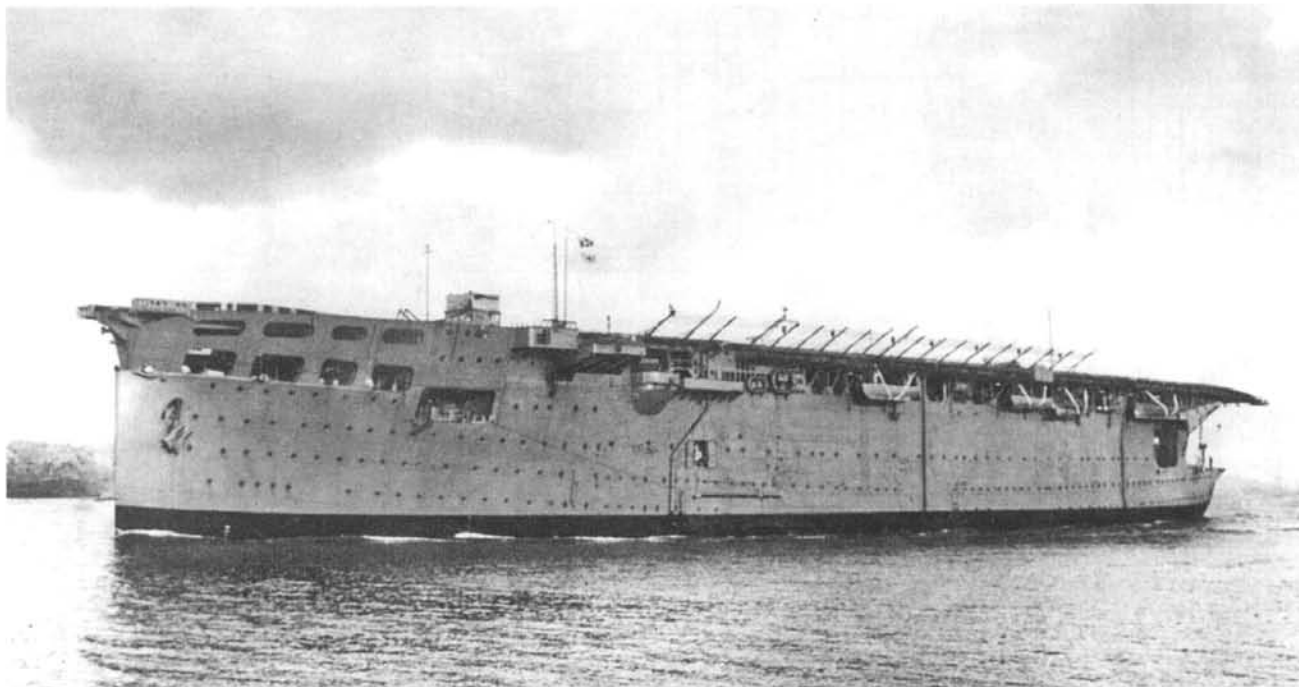


**Поперечные сечения авианосцев
(цифры означают толщину брони в мм)**

Если огни одного цвета пропадают, значит, требуется корректировка угла захода на посадку. Первоначально оптическая система посадки предназначалась для обеспечения ночных полетов, но она оказалась очень полезной и в дневное время. В конце 1930-х ее установили на всех крупных японских авианосцах. Тем не менее, ни в Европе, ни в Америке о ней ничего не знали. Вероятно, англичане после войны пришли к идее аналогичной (хотя немного отличающейся по исполнению) системы самостоятельно. В усовершенствованном виде она устанавливается на авианосцах по сей день.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Авианосец "Argus"



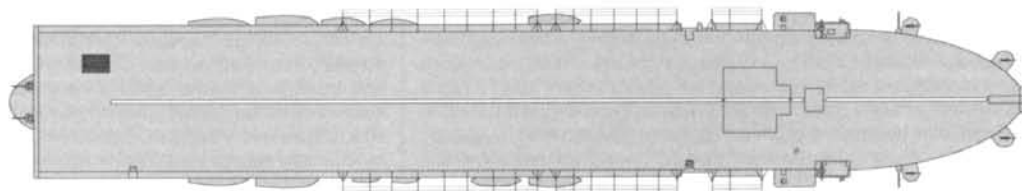
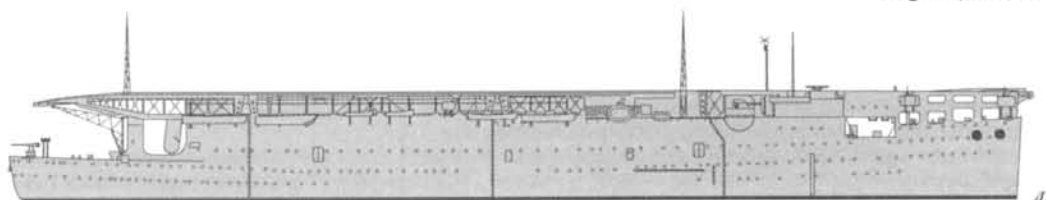
"Argus"	"Beardmore"	6.1914	2.12.1917	16.9.1918	Исключен в 1946 г.
---------	-------------	--------	-----------	-----------	--------------------

Заложен как пассажирский лайнер "Conte Rosso" по заказу итальянской судоходной компании. С началом Первой мировой войны работы на судне прекратились. В августе 1916 г. корпус лайнера приобрело британское Адмиралтейство для последующей достройки в качестве носителя гидросамолетов. Впоследствии было решено приспособить корабль для базирования колесных самолетов. Было разработано несколько вариантов переоборудования; в конце концов остановились на проекте

со сплошной полетной палубой и расположенным под ней ангаром. Таким образом, бывший лайнер, получивший имя "Argus", стал первым в мире авианосцем классической компоновки.

Ангар был одноярусным и имел размеры 89,7 x 15,2 м. В противопожарных целях он делился на 4 секции. На ангарной палубе находились также кладовые авиационных запчастей и оборудования. Подача аэропланов наверх осуществлялась через две шахты размерами 9,1 x 11 и 18,3 x 5,5 м. Для торможения самолетов при

"Argus", 1941 г.



Вверху:
авианосец "Argus"

посадке служило устройство в виде натянутых вдоль палубы тросов. Катапульт не было. Запас авиабензина составлял 63 645 л.

"Argus" имел локальное бронирование: погреба боезапаса защищались 51-мм плитами.

Будучи одним из первых авианосцев в мире, "Argus" служил своеобразным полигоном для отработки различных конструкций и потому многократно перестраивался и модернизировался. В 1922 г. на нем вместо двух самолетоподъемников смонтировали один повышенной грузоподъемности (6100 кг).

С 1.11.1925 по 19.1.1927 гг. на верфи в Чатеме авианосец оснастили булями, призванными улучшить положение с остойчивостью.

В 1936 г. установлено оборудование для старта и посадки радиоуправляемых самолетов-мишеней "Queen Bee". В 1937 — 1938 гг. на "Argus" смонтировали экспериментальную катапульту (способную разгонять самолеты весом 5500 кг до скорости 120 км/ч) и аэрофинишеры. Тогда же огнетрубные котлы были заменены на водотрубные ПК адмиралтейского типа. Артиллерийское вооружение демонтировали.

К началу Второй мировой войны скорость корабля не превышала 18,75 уз.

В начале 1942 г. длину полетной палубы увеличили до 173,7 м. Добавлены 2 x 1 102-мм/45 зенитки, 13 x 1 20-мм "эриконов" и 1 x 4 12,7-мм пулемет.

Служба

"Argus" введен в строй Гранд-Флита в сентябре 1918 г. Первый старт и посадка самолета на палубу авианосца произошла 1.10.1918.

С января 1920 г. корабль находился в составе Атлантического флота.

В апреле 1930 г. выведен в резерв. В 1932 г. прошел плановый ремонт в Чатеме и вновь поставлен в резерв.

Вновь введен в строй в январе 1936 г., переоборудован в судно-носитель радиоуправляемых мишеней. Модернизация и ремонт с 1937 по 30.7.1938, после чего служил в качестве учебного авианосца.

После начала Второй мировой войны "Argus" перешел в Тулон, где с ноября 1939 по

Тактико-технические характеристики авианосца "Argus" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 14 450 т, полное 16 570 т
Размерения:	163,1/172,2x20,7x6,4 м
Энергетическая установка:	4 ПТУ "Parsons", 8 ПК Адмиралтейского типа, 20 000 л.с., 2500 т нефти
Скорость:	20 уз.
Бронирование:	защита погребов 51 мм
Вооружение:	артиллерийское отсутствует, 1 катапульты, 12 самолетов
Экипаж:	495 человек
Состав авиатруппы	
Июнь 1942 г.:	4 истребителя "Фулмар", 4 торпедоносца "Суордфиш".
Ноябрь 1942 г.:	12 истребителей "Сифайр".

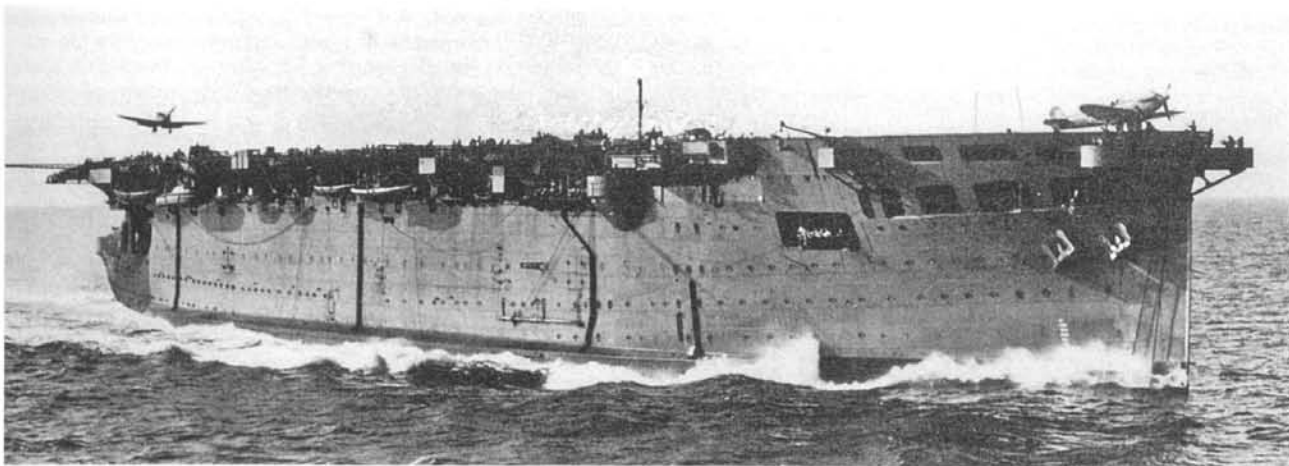
июнь 1940 г. осуществлял подготовку экипажей для палубной авиации.

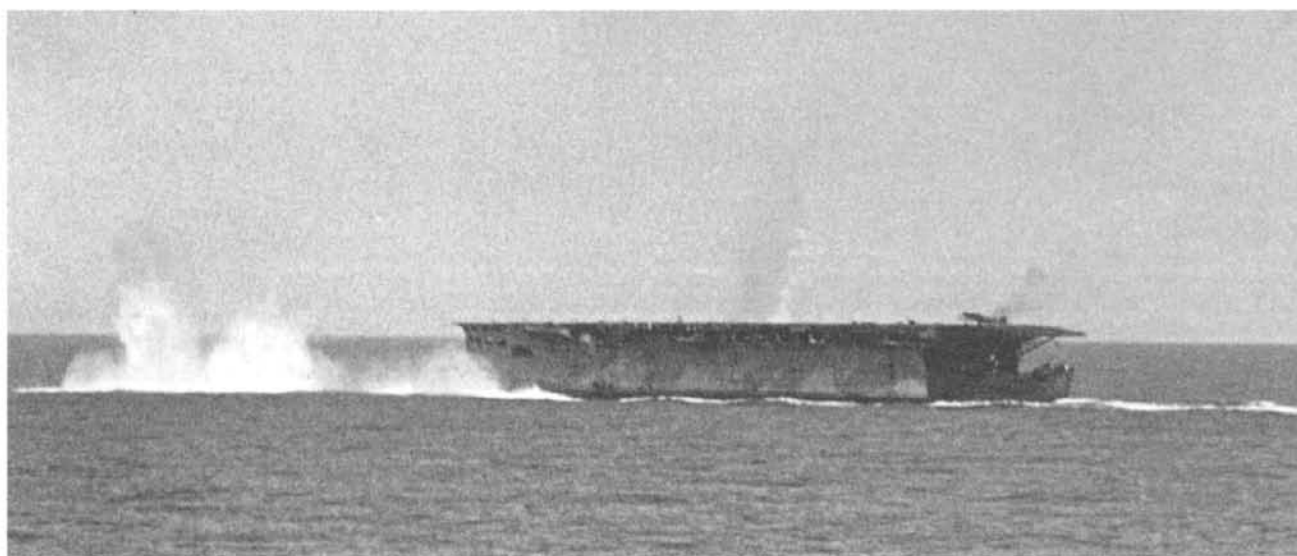
После капитуляции Франции авианосец возвратился в Англию.

В 1940 — 1941 гг. использовался в качестве авиатендера. В августе и ноябре 1940 г. участвовал в переброске сухопутных истребителей на Мальту. В декабре 1940 — марте 1941 г. перевозил самолеты из Англии в Такоради. Сопровождение конвоев в Атлантике (апрель — июль 1941 г.). В качестве авиатранспорта в мае 1941 г. установил своеобразный рекорд, приняв на борт 92 самолета (32 "харрикейна" и 3 "фулмара" в ангаре и 60 "харрикейнов" на верхней палубе). Переброска брит. сухопутных истребителей на аэродром Ваенга (СССР; август 1941 г.) и вновь на Мальту (ноябрь 1941 г.).

Ремонт и модернизация (декабрь 1941 — февраль 1942 г.). Введен в строй в качестве боевого авианосца. С марта 1942 г. входил в состав Гибралтарской эскадры. Участвовал в трех операциях по переброске сухопутных истребителей на Мальту (март — май 1942 г.), конвое "Гарпун" (июнь 1942 г.). В ноябре 1942 г. прикрывал высадку союзных десантов близ Алжира и Бужи, 10.11.1942 поврежден попаданием 250-кг бомбы в кормовую часть полетной

Авианосец "Argus", 1942 г.





Авианосец "Argus" под бомбами, 14.6.1942
Вверху: авианосцы "Argus" (слева), "Eagle" (на заднем плане) и "Indomitable", август 1942 г.

палубы, уничтожившей четыре самолета, однако остался в строю. Ремонт в Великобритании, после которого использовался в качестве учебного, с сентября 1943 г. официально переклассифицирован в учебный авианосец. Вы-

веден из боевого состава в августе 1944 г. и использовался в качестве вспомогательного судна. Продан на слом 5.12.1946 г. и разобран в 1947 г. В годы Второй мировой войны имел тактический номер 149.



Ангар авианосца "Argus"

Авианосец "Furious"



"Furious"	"Armstrong"	8.6.1915	15.8.1916	7.1917	Исключен в 1948 г.
-----------	-------------	----------	-----------	--------	--------------------

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

По вступлении в строй на "Furious" базировалось 8 самолетов — 5 истребителей Сопвич "Пап" и 3 разведчика-торпедоносца "Шорт". Поплавковые "шорты" могли садиться на воду, и затем поднимались на борт краном, а стартовавшие с палубы "сопвичи" с колесным шасси должны были приземляться на береговых аэродромах. Первую посадку истребителя на палубу "Фьюриеса" удалось совершить 2.8.1917, после чего возникла мысль оборудовать корабль второй — посадочной — палубой в кормовой части.

Работы по превращению "Фьюриеса" в полноценный авианосец проходили на верфи "Armstrong" с 23.11.1917 по 15.3.1918. С него сняли грот-мачту, кормовую 457-мм башню, одно 140-мм орудие; одновременно установили четыре трехтрубных ТА. Позади дымовой

трубы разместили второй ангар на 6 самолетов и полетную палубу размером 86,5 x 21 м. Кормовую часть ангара оборудовали воротами и двумя кранами для спуска на воду и подъема гидросамолетов. Оба ангара — носовой и кормовой — оснастили новыми лифтами-самолетоподъемниками. На посадочной палубе установили примитивный аварийный барьер из вертикально натянутых канатов. Состав авиакрыла увеличился до 16, а с октября 1918 г. — до 20 самолетов.

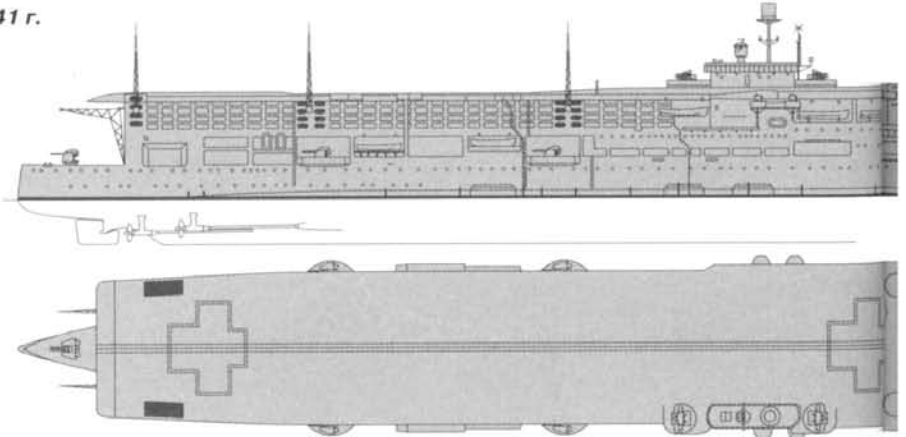
Опыт применения авиации показал, что посадка самолетов на кормовую палубу "Furious"

Вверху:
авианосец "Furious"

Тактико-технические характеристики авианосца "Furious" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 22 450 т, полное 27 165 т
Размерения:	224,5/239,7x26,8 (полетная палуба — 27,9)x6,4 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Brown-Curtis", 12 ПК "Yarrow", 90 000 л.с., 3830 т нефти
Скорость:	30 уз.
Бронирование:	борт 76 мм, палуба 76 — 20 мм
Вооружение:	6x2 — 102-мм/45, 3x8 — 40-мм/40, 2x4 — 12,7-мм, 2x1 — 533-мм ТА подводных, 2 катапульты, 36 самолетов
Экипаж:	1218 человек
Состав авиагруппы	
Апрель 1940 г.:	18 торпедоносцев "Суордфиш".
Ноябрь 1942 г.:	24 истребителя "Сифайр", 8 торпедоносцев "Альбакор".
Апрель 1944 г.:	14 истребителей "Сифайр", 18 торпедоносцев "Барракуда".

"Furious", 1941 г.



сопряжена со значительным риском из-за завихрений воздуха, возникающих при обтекании расположенной в диаметральной плоскости надстройки и дымовой трубы. Поэтому в 1922 — 1925 гг. корабль прошел очередное переоборудование, радикально изменившее его облик.

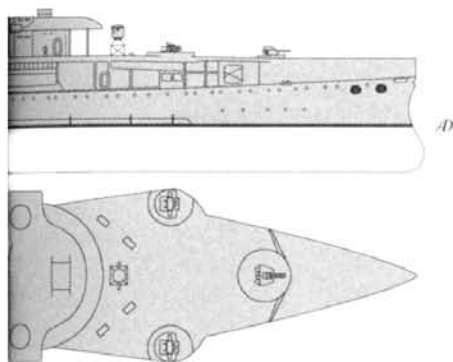
Авианосец "Furious"

С бывшего линейного крейсера сняли все надстройки, трубу и мачту. Два старых ангара — носовой и кормовой — объединили в

один, а над ним надстроили еще и верхний ангар. Самолеты теперь могли стартовать сразу с двух уровней: с короткой носовой полетной палубы и с 175,5-м верхней сплошной палубы, занимавшей 3/4 длины корабля.

Подъем самолетов на верхнюю палубу осуществлялся двумя лифтами грузоподъемностью по 5,5 т. Носовой имел гидравлический привод, кормовой — электрический.





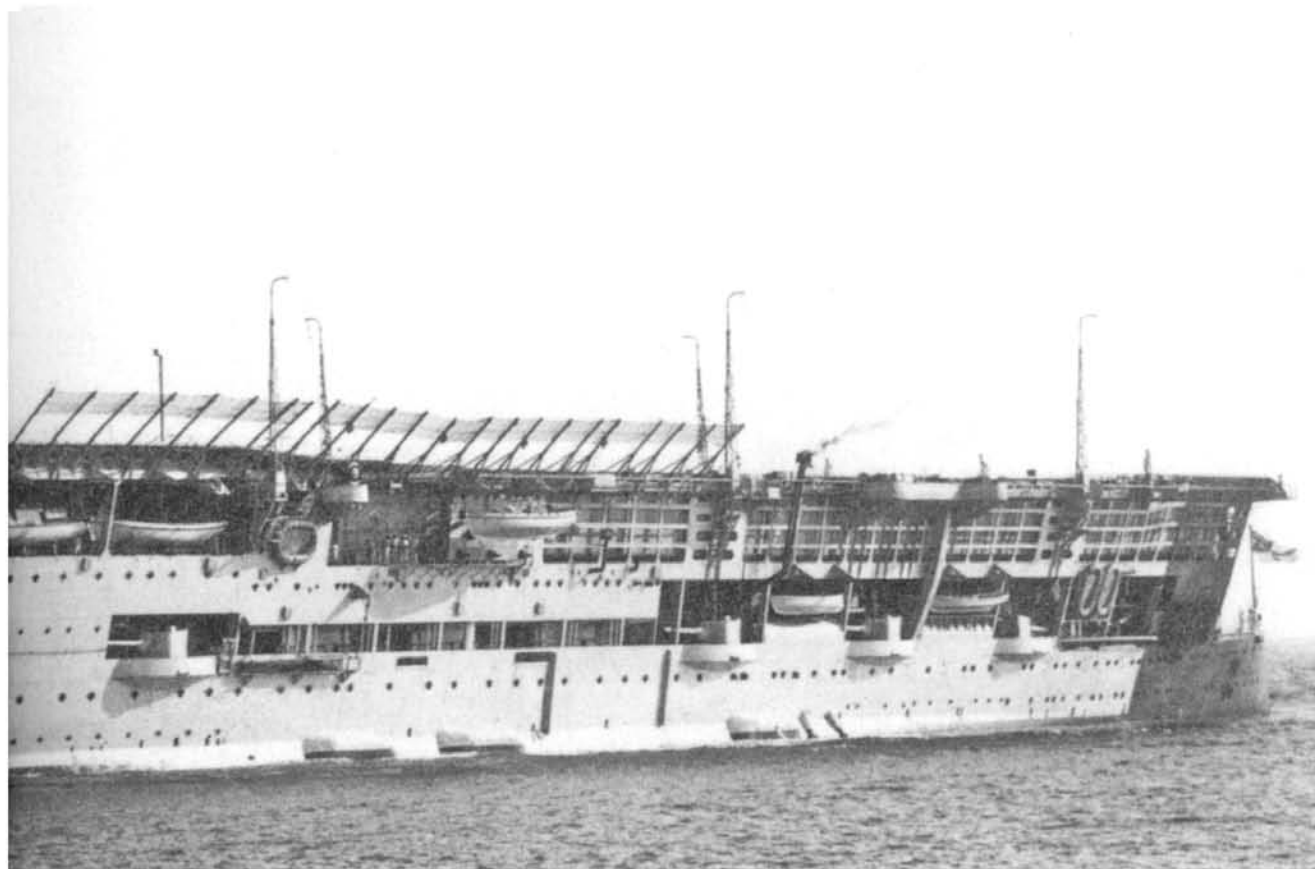
Катапульт и аэрофинишеров не было. Весьма оригинально удалось решить проблему отвода дыма, ранее сильно мешавшего летчикам садить свои аппараты на корабль. Длинные дымоходы шли от котельного отделения в корму, где дым выпускался либо вверх сквозь решетки в полетной палубе (в походном положении), либо вниз через отверстия в бортах (во время посадки самолетов).

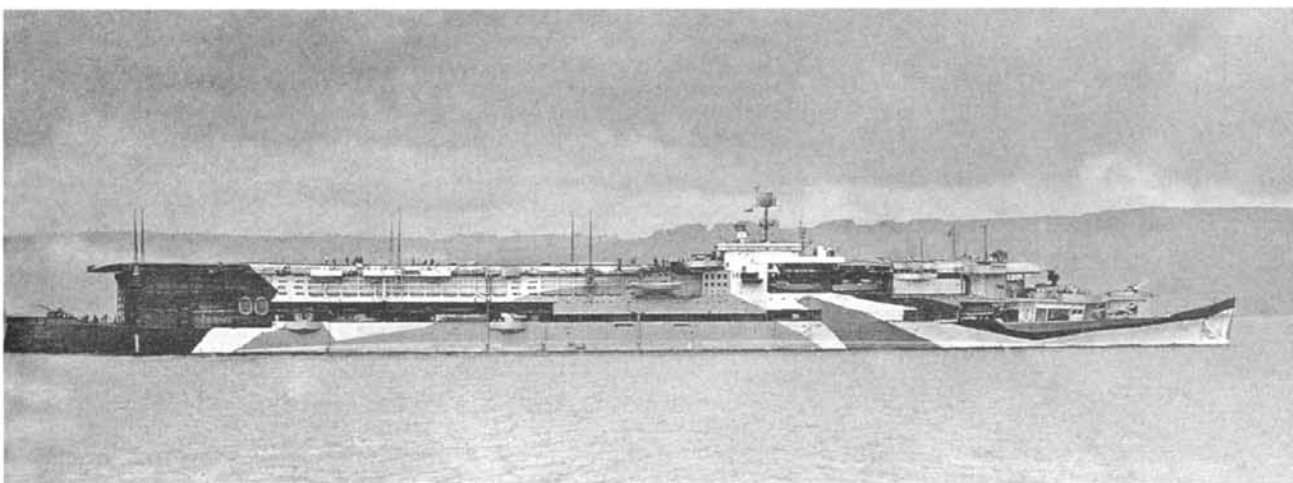
Ходовой мостик разместили с правого борта ниже полетной палубы. Кроме того, дополнительно оборудовали центральный выдвижной мостик, поднимавшийся на специальной платформе лишь во время старта и посадки самолетов. Корабль оснастили булями системы ПТЗ, рассчитанной на взрыв 200 кг тротила.

"Furious" сохранил 10 140-мм орудий, но вместо стоявших ранее 76-мм зениток, получил 6 новых 102-мм — 2 в носу и 4 в корме. Кроме того, на нем появилось 14 пулеметов "Виккерс" и "Льюис".

На испытаниях 3.4.1925 переоборудованный "Furious" развил скорость 30,03 уз. — таким образом, он стал самым быстроходным авианосцем в мире.

Последнюю крупную модернизацию "Furious" претерпел в 1938 — 1939 гг. На верхней палубе с правого борта появилась небольшая надстройка-"остров". Полностью заменили артиллерию: вместо одностовольных 140-мм и 102-мм пушек установили 6 спаренных 102-мм зениток и 3 восьмиствольных 40-мм "пом-пома", а также 2 четырехствольных 12,7-мм пулемета. В ходе войны зенитное вооружение авианосца продолжало усиливаться. Так, в апреле 1941 г. добавили четвертый восьмиствольный "пом-пом" и 15 20-мм автоматов "Эрликон". Позже число "эрликонов" довели до 22. Появились и РЛС типов 290, 282 (4 станции) и 285 (2 станции). Все эти довооружения





Авианосец "Furious"

увеличили "верхний" вес, поэтому в 1942 г. для улучшения остойчивости на "Furious" изменили форму булей, углубив их и сделав более полными.

Служба

После вступления в строй участвовал в экспериментах по использованию палубной авиации (июль — август 1917 г.), действовал в составе Флота метрополии (октябрь — ноябрь 1917 г.). Переоборудование в Эльзвике (17.11.1917 — 15.3.1918). Испытания (март — июнь 1918 г.). Первая победа в воздухе: 18.6.1918 истребители с "Furious" сбили немецкий гидросамолет. 19.7.1918 7 истребителей "Кэмел" участвовали в бомбардировке базы герм. дирижаблей в Тондерне, уничтожив цеппелины L-54 и L-60.

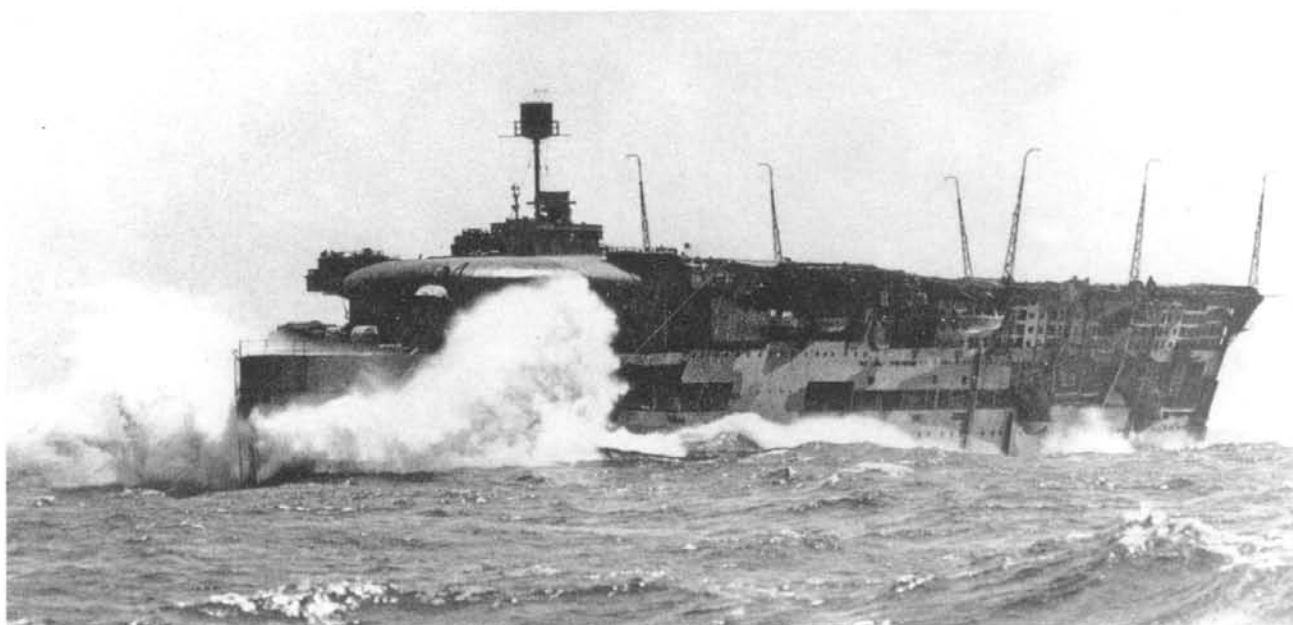
После окончания Первой мировой войны — служба на Балтике, поддержка брит. эскадры в действиях против Советской России (1919 г.).

С 21.11.1919 — резерв в ожидании реконструкции. Капитальное переоборудование в Девонпорте (1.6.1922 — 1.9.1925), после которого вновь включен в состав флота. Ремонт в Девонпорте (1.7.1930 — 5.1931). До ноября 1938 г. — служба в составе флота Метрополии и на Средиземном море (июнь 1934 — январь 1935 г.; январь — март 1937 г.). Переоборудование и модернизация (ноябрь 1938 — май 1939 гг.), после чего выведен в резерв.

С началом Второй мировой войны вновь введен в строй. Действий в составе Флота метрополии (октябрь 1939 г.), затем до марта 1940 г. — поиск рейдеров и сопровождение войсковых конвоев в Северной Атлантике.

Ремонт (март 1940 г.). С начала Норвежской кампании (апрель — июнь 1940 г.) снова включен в состав Флота метрополии — самолеты с "Furious" атаковали герм. корабли в Тронхейме и Нарвике. 18.4.1940 получил повреждения ЭУ в результате близких разрывов авиабомб.

Авианосец "Furious"





Авианосец "Furious",
август 1941 г.

После аварийного ремонта принимал участие в переброске сухопутных самолетов в район Нарвика (май 1940 г.). После окончания кампании действовал в составе Флота метрополии (середина июня — октябрь 1940 г.), принимал участие в нанесении ударов по портам Тронхейм (22.9.1940) и Тромсё (16.10.1940). Осуществлял перевозку самолетов из Великобритании в Такоради (Сьера-Леоне) (октябрь 1940 — февраль 1941 гг.), сопровождение конвоев в Атлантике (март 1941 г.), доставку истребителей на Мальту (три операции в мае — сентябре 1941 г.). Ремонт и усиление зенитного вооружения (апрель 1941 г.). В июле — сентябре 1941 г. входил в состав Флота метрополии, 30.7.1941 принимал участие в воздушном ударе по Петсамо.

Ремонт в Филадельфии, США (7.10.1941 — апрель 1942 г.), затем до августа 1942 г. — под-

готовка в Великобритании. С августа 1942 г. входил в состав Гибралтарской эскадры, принимал участие в трех операциях по переброске истребителей на Мальту (август — октябрь 1942 г.) и высадке союзников в Северной Африке (ноябрь 1942 г.). С конца февраля 1943 г. служил в составе Флота метрополии. Принимал участие в трех ударах по герм. линкору "Tirpitz" (апрель — август 1944 г.), 12 операциях против судоходства у побережья Норвегии (февраль — сентябрь 1944 г.). 15.9.1944 выведен в резерв. Использовался в качестве опытового корабля для проведения испытаний систем ПТЗ (26.5.1945 — 1948 г.). Исключен из состава флота 15.3.1948 и разобран на металл в 1948 — 1954 гг.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 47.

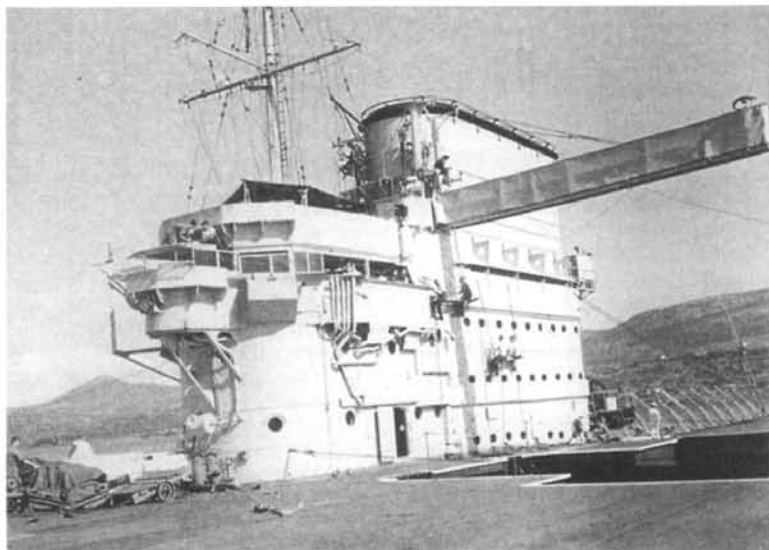
Авианосцы типа "Glorious"



"Glorious"	"Harland & Wolff"	1.5.1915	20.4.1916	14.10.1916	Погиб 8.6.1940
"Courageous"	"Armstrong"	29.3.1915	5.2.1916	4.11.1916	Погиб 17.9.1939

**Вверху: авианосец
"Courageous".
Надстройка
авианосца "Glorious"**

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

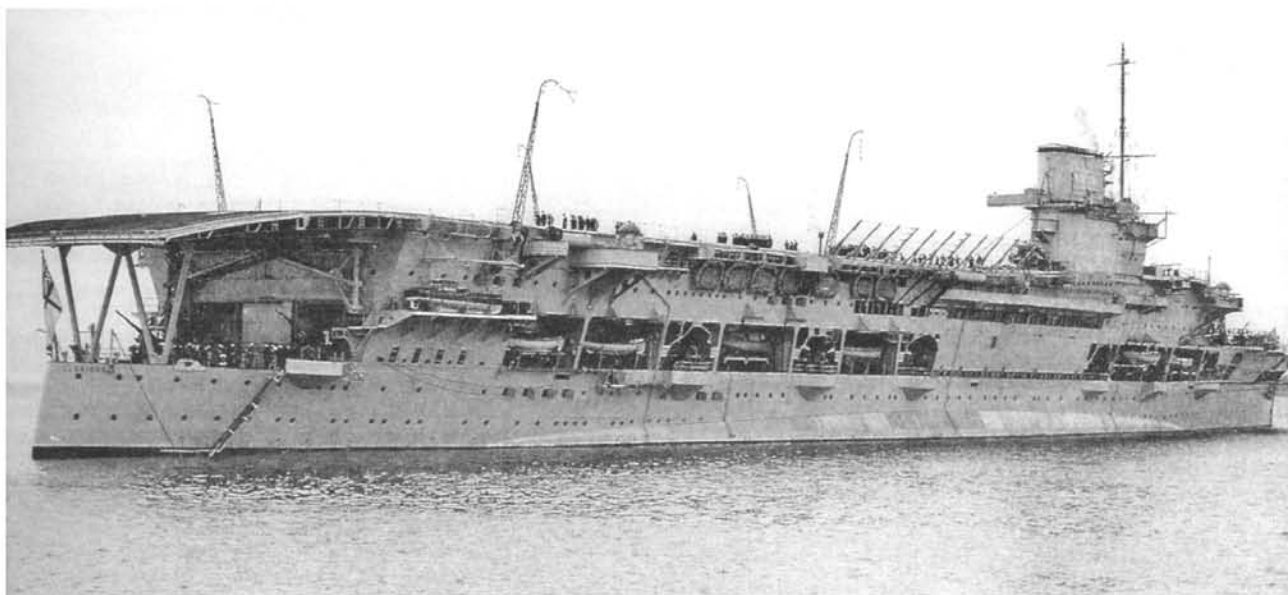
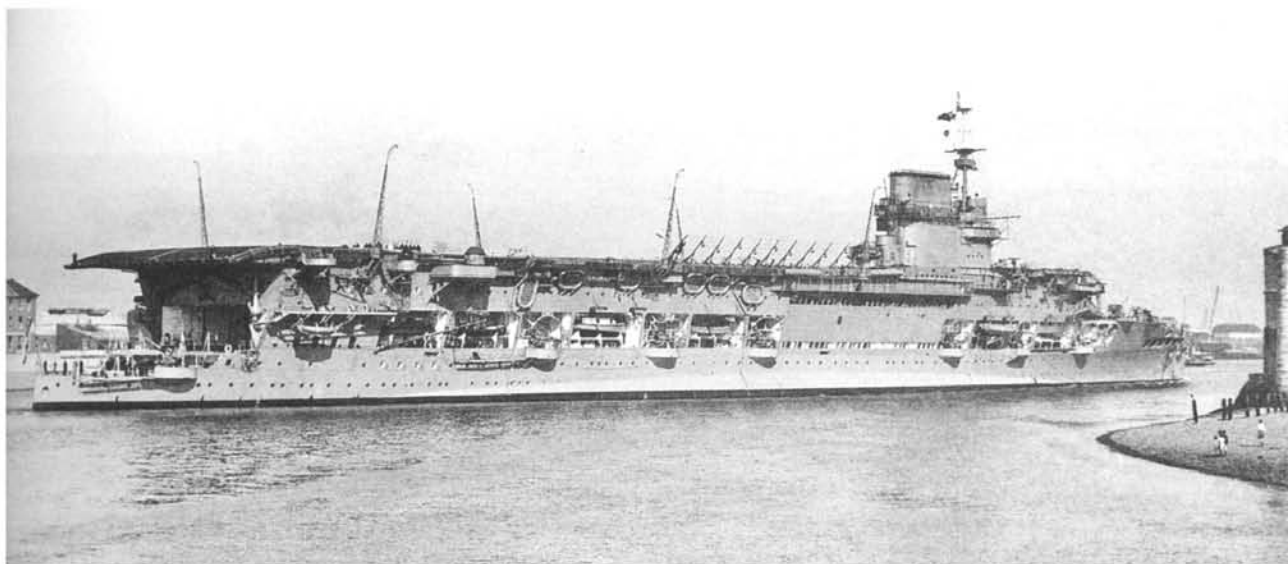


В июле 1920 г. на совещании в Адмиралтействе было выдвинуто предложение переоборудовать оба корабля в авианосцы по образцу "Furious". Правда, разработка проекта затянулась: перестройка "Glorious" началась в феврале, а "Courageous" — в июне 1924 г. Вступили в строй в новом качестве они соответственно 10.3.1930 и 5.5.1928.

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

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

В 1935 — 1936 гг. на обоих кораблях установили по две катапульты, способные разгонять самолеты весом в 3650 кг до скорости 100 км/ч. Правда, они предназначались лишь для запуска гидросамолетов. Кроме того, на "Glorious" в ходе ремонта удлинени полетную палубу за счет кормового свеса.



Первоначально вооружение авианосцев включало в себя 16 120-мм зенитных орудий, 4 одноствольных 40-мм автомата "пом-пом" и 14 пулеметов. В 1934 г. на "Courageous" вместо одноствольных "пом-помов" установили два, а на "Glorious" — три восьмиствольных. В следующем году на обоих кораблях появилось по 4 12,7-мм пулемета "Виккерс". В 1938 г. третий восьмиствольный "пом-пом" смонтировали и на "Courageous". Радаров на кораблях не было, но "Courageous" первым в британском флоте получил радиомаяк типа 72 (в 1938 г.).

Служба

"Courageous" вступил в строй в качестве "легкого линейного крейсера" 4.11.1916. После войны использовался в качестве учебного корабля, в 1919 г. выведен в резерв. Пе-

реоборудование в авианосец прошел в Девонпорте с июня 1924 по 5.5.1928. Официально вошел в строй 21.2.1928, то есть еще до окончания работ.

Служба на Средиземном море (май 1928 — июнь 1930 г.), ремонт (июнь — август 1930 г.), затем — в составе Атлантического флота и Флота метрополии. В связи с итало-абиссинской войной переведен на Средиземном море (август 1935 — февраль 1936 гг.). Ремонт в середине 1936 г. Выведен в резерв, использовался в качестве учебного авианосца (декабрь 1938 — август 1939 г.).

С объявлением войны вышел в Северную Атлантику для поиска герм. подводных лодок и транспортов. 17.9.1939 атакован германской подводной лодкой U-29, добившейся попадания двух торпед. Затонул в течение 15 минут после атаки. Потери экипажа составили 518

На этих двух снимках хорошо видны основные внешние различия между "Courageous" (вверху) и "Glorious" (внизу): размеры кормового свеса полетной палубы и конструкция фок-мачты.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Glorious" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 22 500 т, полное 27 400 т
Размерения:	224,5/239,7х27,6х6,4 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Parsons" и 18 ПК "Yarrow", 90 000 л.с., 3685 т нефти
Скорость:	30,5 уз.
Бронирование:	борт 76 мм, палуба 76 — 20 мм
Вооружение:	16 х 1 — 120-мм/40, 3 х 8 — 40-мм/40, 2 х 4 — 12,7-мм, 2 катапульты, 48 самолетов
Экипаж:	1216 человек
Состав авиагруппы	
"Courageous" Сентябрь 1939 г.:	18 торпедоносцев "Суордфиш".
"Glorious" Сентябрь 1940 г.:	18 истребителей "Си Гладиатор", 11 истребителей-бомбардировщиков "Скьюа".

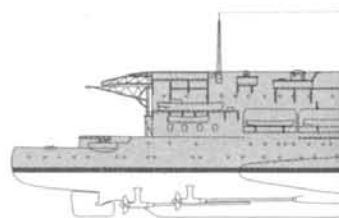
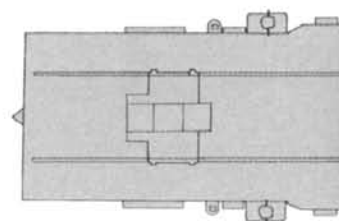
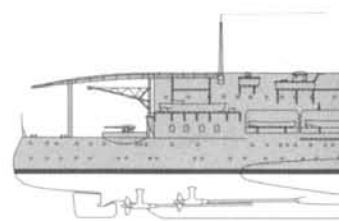
человек. В годы Второй мировой войны корабль имел тактический номер 50.

"Glorious" вступил в строй в качестве "легкого линейного крейсера" 14.10.1916. Выведен в резерв в 1919 г. Вновь введен в строй в качестве учебного корабля в январе 1921 г. Переоборудование в авианосец прошел в Росайте (завершающий этап — в Девонпорте) с 1.2.1924 по 10.3.1930. Официально вошел в строй 7.1.1930, то есть еще до окончания работ.

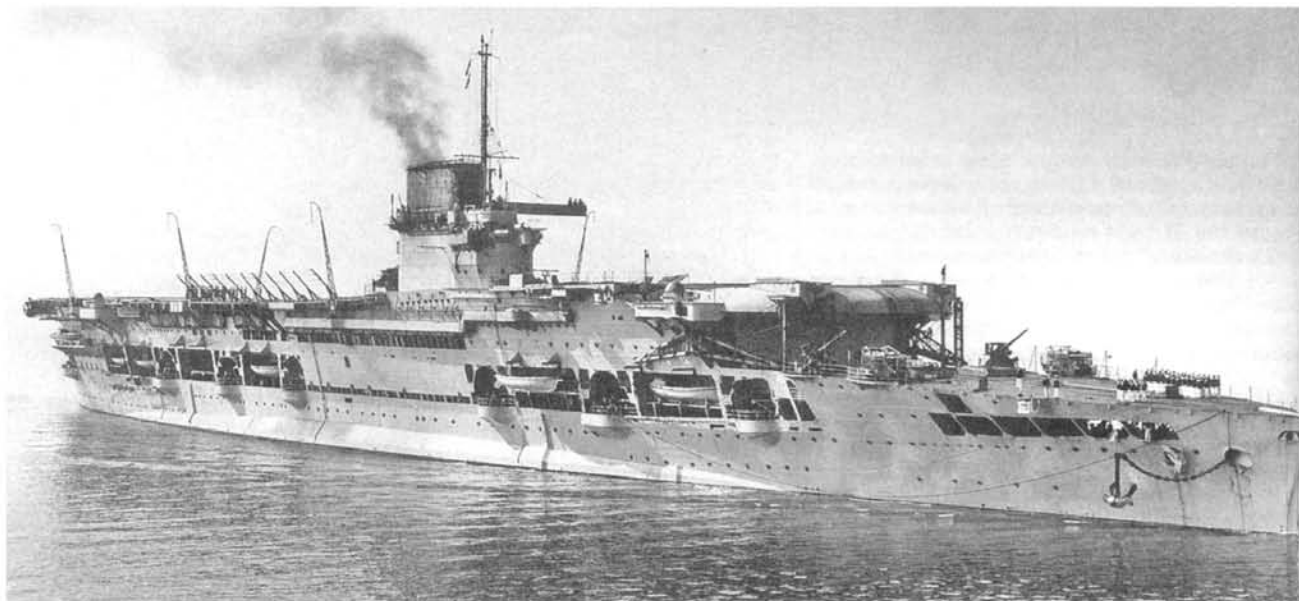
Служил в составе Средиземноморского флота. Столкнулся с французским лайнером "Florida" (1.4.1931), ремонт повреждений на Мальте (апрель — сентябрь 1931 г.). Ремонт и модернизация в Девонпорте (1.5.1934 — 23.7.1935).

С началом Второй мировой войны до декабря 1939 г. осуществлял поиск рейдеров и сопровождение важных конвоев в зап. части Ин-

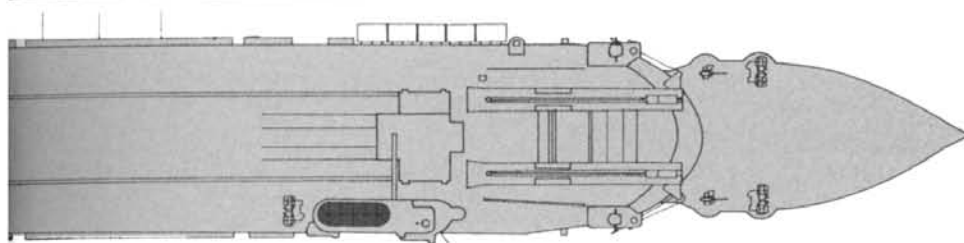
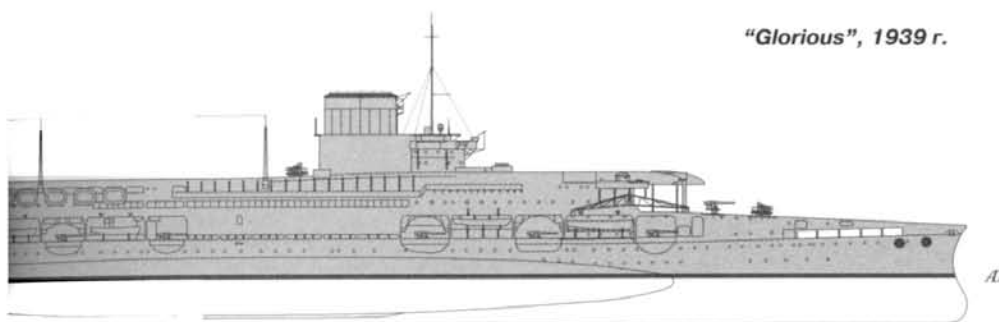
дийского океана. Ремонт на Мальте (середина января — конец марта 1940 г.). После начала Норвежской кампании срочно переведен в состав Флота метрополии. С 24.4.1940 действовал в составе флота — прикрывал ко-



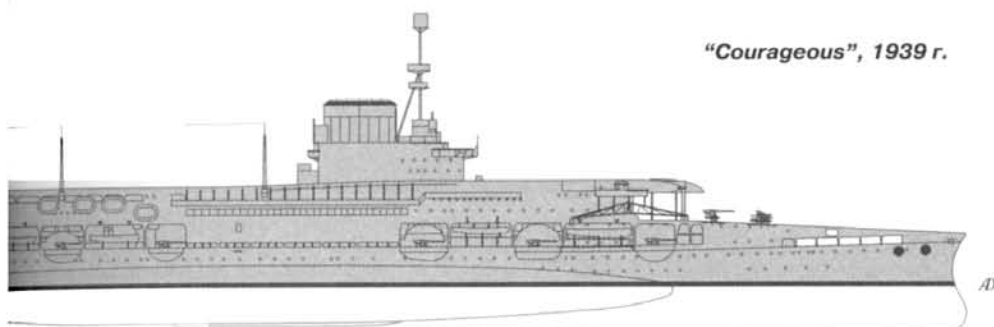
Авианосец "Glorious"



"Glorious", 1939 г.



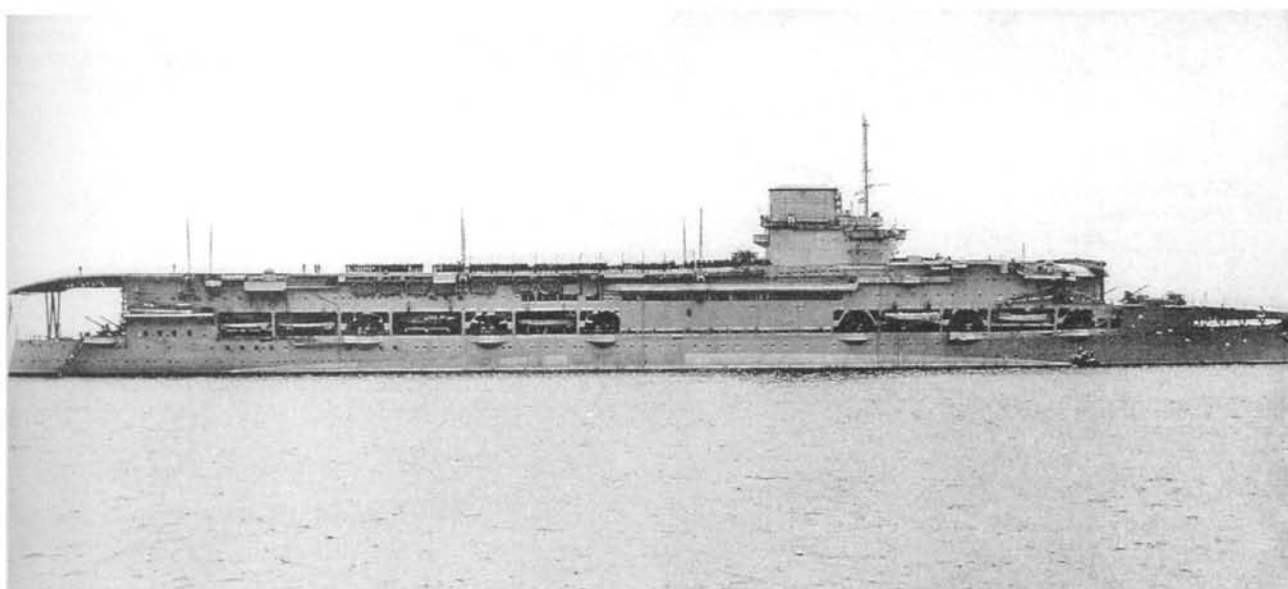
"Courageous", 1939 г.



рабли и сухопутные войска, а затем и эвакуацию в районах Намсоса и Ондаальсна, с середины мая — Нарвика. Дважды осуществлял переброску сухопутных истребителей. В ходе эвакуации из Нарвика 8.6.1940 перехвачен и

потоплен герм. линкорами "Scharnhorst" и "Gneisenau". Общие потери экипажа и личного состава морской и сухопутной авиагрупп составили 1472 человека. В годы Второй мировой войны имел тактический номер 77.

Авианосец "Glorious"

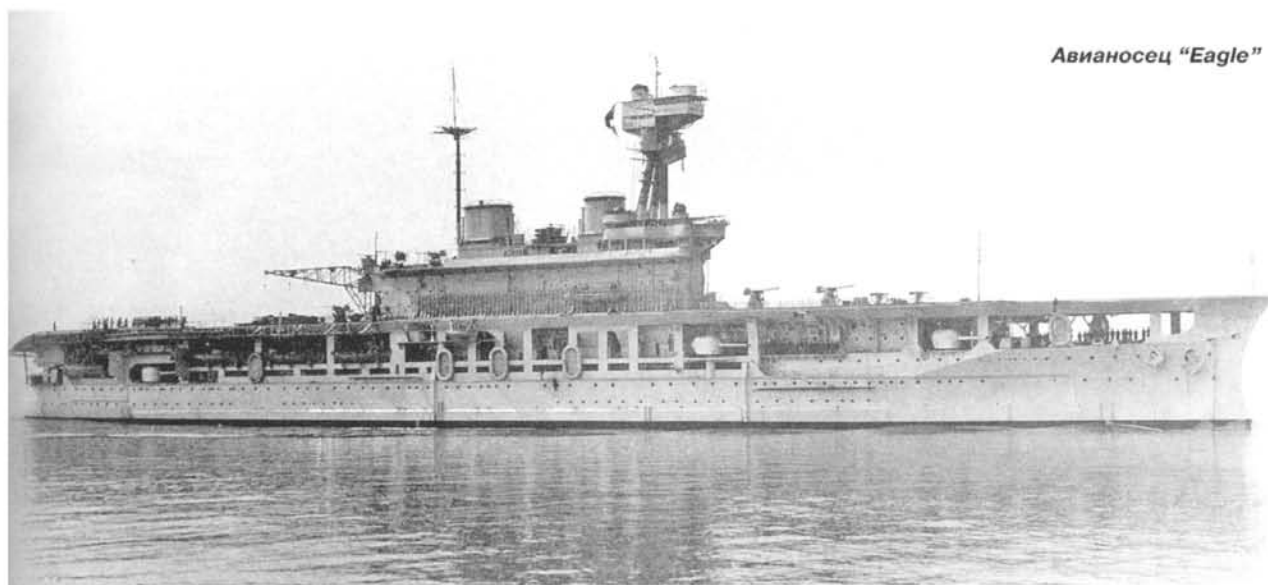


*"Courageous",
"Glorious" и "Furious"
на Мальте, середина
1930-х гг.*



Авианосец "Glorious"





Авианосец "Eagle"

"Eagle"	"Armstrong", Ньюкасл	22.1.1913	8.6.1918	9.1923	Погиб 11.8.1942
---------	----------------------	-----------	----------	--------	-----------------

Заложен как линкор "Almirante Cochrane" для ВМС Чили вместе с однотипным "Almirante Latorre". С началом Первой мировой войны англичане реквизируют корабли, переименовав их соответственно в "India" и "Canada". Но если последний уже в 1915 г. вошел в состав Гранд Флита, то на первом работы шли неспешно, и к концу 1917 г. его корпус еще не был готов к спуску. Как раз в это время возникло предложение достроить линкор в качестве авианосца. По первоначальному проекту предполагалось соорудить два "острова" с полетной палубой между ними, но уже в марте 1918 г. от такого решения отказались в пользу лишь одной надстройки по правому борту. 28.2.1918 корабль был выкуплен Адмиралтейством и 28.8.1918 переименован в "Eagle". Авианосец планировалось ввести в строй в марте 1919 г., но окончание войны нарушило планы. В ноябре 1918 г. работы были приостановлены; в октябре 1919 г. обсуждался вопрос о достройке корабля по первоначальному проекту для последующей продажи Чили, однако вскоре от этих планов отказались и на "Eagle" вновь начались работы по переоборудованию в авианосец (достройку утвердили 11.11.1919).

13.4.1920 частично укомплектованный корабль (на нем действовали только два паровых котла, не было одной дымовой трубы и вооружения) вступил в строй для проведения испытаний авиационного оборудования, продолжавшихся с апреля по октябрь 1920 г.

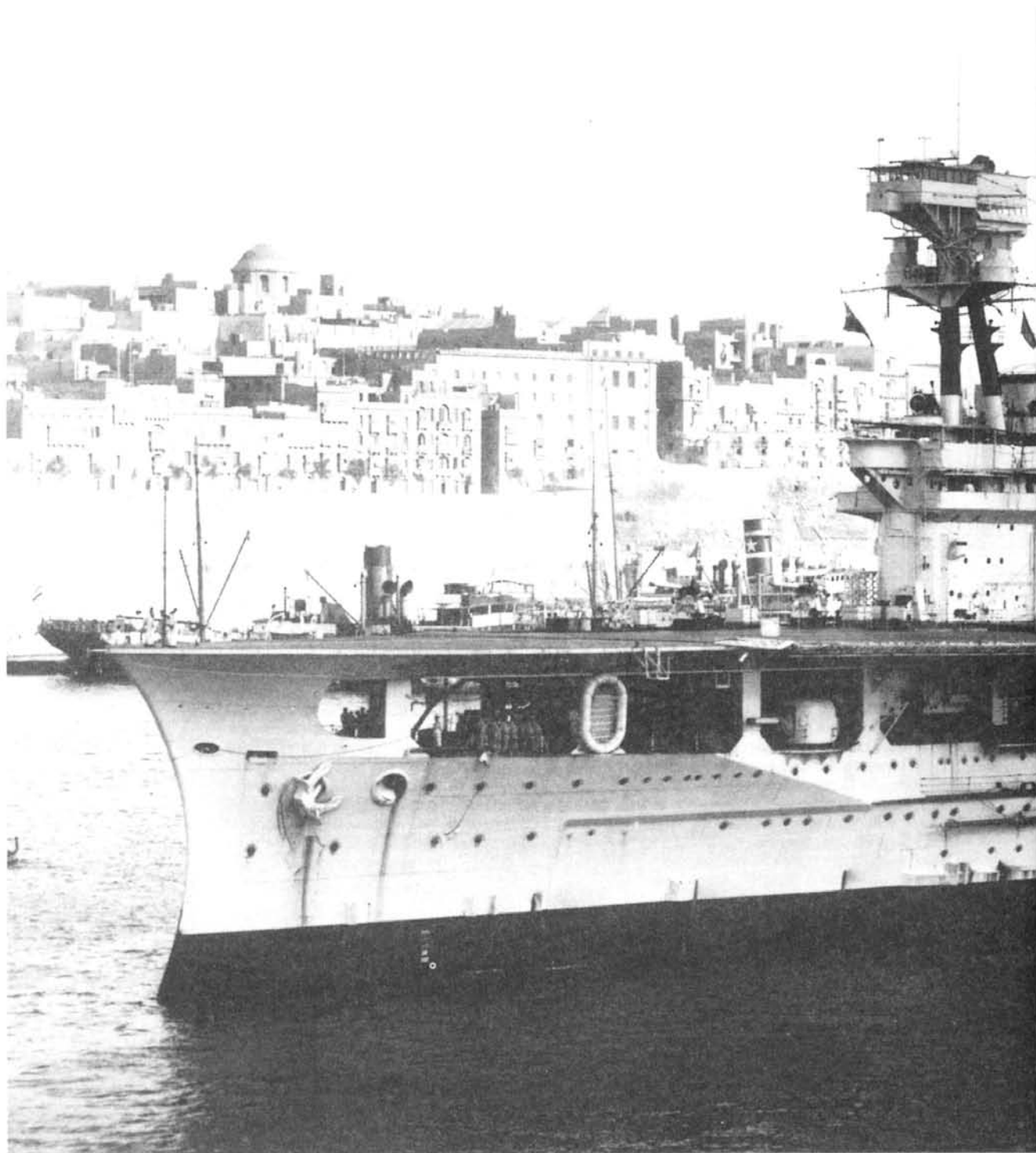
На основании полученного опыта проект переработали (измененный вариант утвердили 24.9.1920). 16.11.1920 "Eagle" вывели в резерв и 21.2.1921 перевели в Портсмут для достройки, в ходе которой корабль перевели на нефтяное топливо, ширину корпуса увеличили за счет надделки булей, число 152-мм орудий

уменьшили с 12 до 9, "остров" удлиннили для придания ему лучших аэродинамических свойств. Фактически "Eagle" был принят флотом лишь 26.2.1924, но все равно он стал первым в мире полноценным авианосцем классической схемы.

Ангар "Eagle" имел длину 122 м и мог вмещать 25 самолетов типа Сопвич "Куку". На полетную палубу самолеты подавались двумя лифтами грузоподъемностью по 6,4 т. Катапульт и аэрофинишеров не было. Первоначально на палубе была смонтирована опробованная на "Furious" система торможения самолетов, состоявшая из продольных тросов. Позади надстройки имелся мощный кран для

Тактико-технические характеристики авианосца "Eagle" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 22 960 т, полное 27 940 т
Размерения:	192,4/203,5х32,0х8,1 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Brown-Curtis" и 32 ПК "Yarrow", 50 000 л.с., 2990 т нефти
Скорость:	22,5 уз.
Бронирование:	борт 25 — 114 мм, противоторпедная переборка до 102 мм, палуба 25 — 37 мм
Вооружение:	9 x 1 — 152-мм/45, 4x1 — 102-мм/45, 2 x 8 — 40-мм/40, 2x4 — 12,7-мм, 25 самолетов
Экипаж:	953 человека
Состав авиагруппы	
Июнь 1940 г.:	18 торпедоносцев "Суордфиш", 4 истребителя "Си Гладиатор".
Июнь 1942 г.:	24 истребителя "Си Харрикейн", 9 торпедоносцев "Суордфиш".



подъема и спуска на воду гидросамолетов. Вооружение на момент ввода в строй состояло из 9 152-мм орудий и 4 102-мм зениток.

На испытаниях 10.9.1923 "Eagle" развил скорость 24,4 уз. при мощности 52 100 л.с.

В 1926 г. с корабля сняли продольную систему торможения, запас авиационного бензи-

на увеличен до 67 200 л. В следующем году было добавлено пятое 102-мм орудие и 14 7,7-мм пулеметов.

В 1929 г. установили два одностольных 40-мм автомата "пом-пом".

В ходе ремонта 1931 — 1932 гг. на корабле проведена замена паровых котлов (после чего



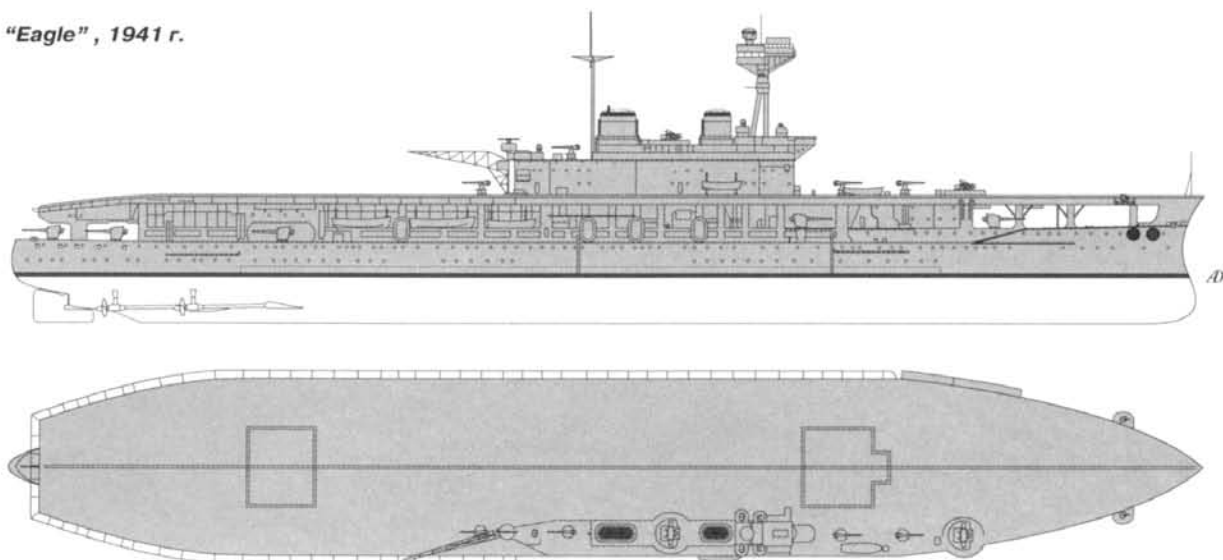
скорость несколько снизилась), вместо одной из 102-мм пушек смонтирован восьмиствольный "пом-пом", а 7,7-мм пулеметы уступили место 4 12,7-мм. Кроме того, на корабле появилась новая система управления зенитным огнем.

В 1937 г. добавлен второй восьмиствольный "пом-пом".

В ходе последней модернизации (1941 — 1942 гг.) на авианосец дополнительно установили 12 автоматов "Эрликон" и радары типов 290 и 285 (по 1 станции) и 282 (2 станции). Кроме того, за счет некоторого уменьшения запаса топлива увеличили емкости для хранения авиационного бензина.

**Авианосец "Eagle"
на Мальте**

"Eagle", 1941 г.



Служба

После завершения испытаний — служба на Средиземном море (1924 — 1926 гг.). Ремонт и переоборудование в 1926 г. Снова служба в составе Средиземноморского флота (1926 — 1928 гг.). Ремонт и модернизация в Девонпорте с 8.1931 по 28.11.1932. Введен в строй 9.1.1933. Переход в Гонконг и служба в дальневосточных водах (1933 — 1934 гг.).

Ремонт и модернизация с июня 1935 по февраль 1937 г. Вновь служба у берегов Китая (1937 — 1939 гг.).

С начала Второй мировой войны до середины января 1940 г. "Eagle" осуществлял поиск рейдеров и прорывателей блокады в Индийском океане. 14.3.1940 на борту корабля произошел несчастный случай: в ангаре по неизвестной причине взорвалась 250-фн (114-кг) бомба, уничтожившая 1 и повредившая 4 самолета "Суордфиш". Ремонт в Сингапуре (16 марта — начало мая 1940 г.), который пришлось срочно прервать для перехода в Александрию.

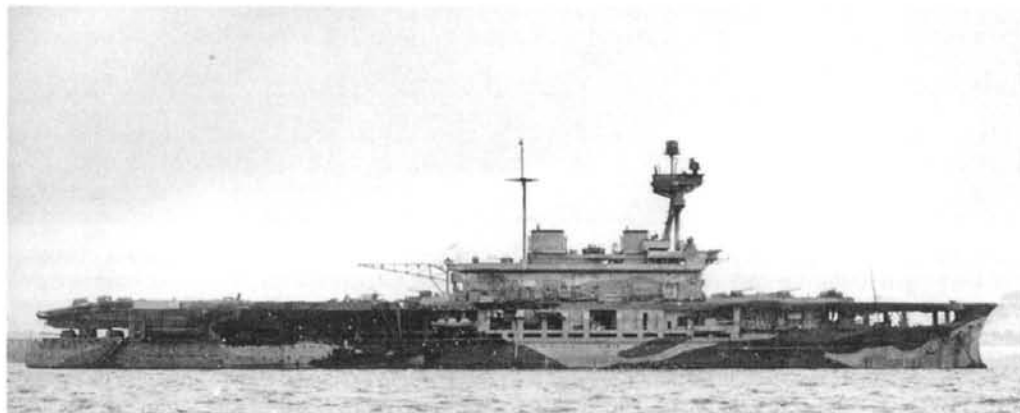
С июня 1940 до февраль 1941 г. — действия на Средиземном море. Участвовал в бою у Калабрии (9.7.1940), проводке конвоев на Мальту

и в Грецию, ударах по ит. базам в Ливии, на Сицилии и о-вах Додеканес. В силу незавершенности ремонта страдал от частых поломок и не смог принять участия в нанесении удара по Таранто (11/12.11.1940).

Направлен на ремонт в Великобританию маршрутом вокруг Африки. 13.4.1941 прошел через Суэцкий канал, однако затем задержан в Центральной Атлантике для поиска германских рейдеров и судов снабжения (май — октябрь 1941 г.). 20.9.1941 на корабле произошел пожар в результате короткого замыкания, уничтоживший 3 самолета "Суордфиш". По возвращении в метрополию прошел ремонт и модернизацию с 30.10.1941 по 9.1.1942.

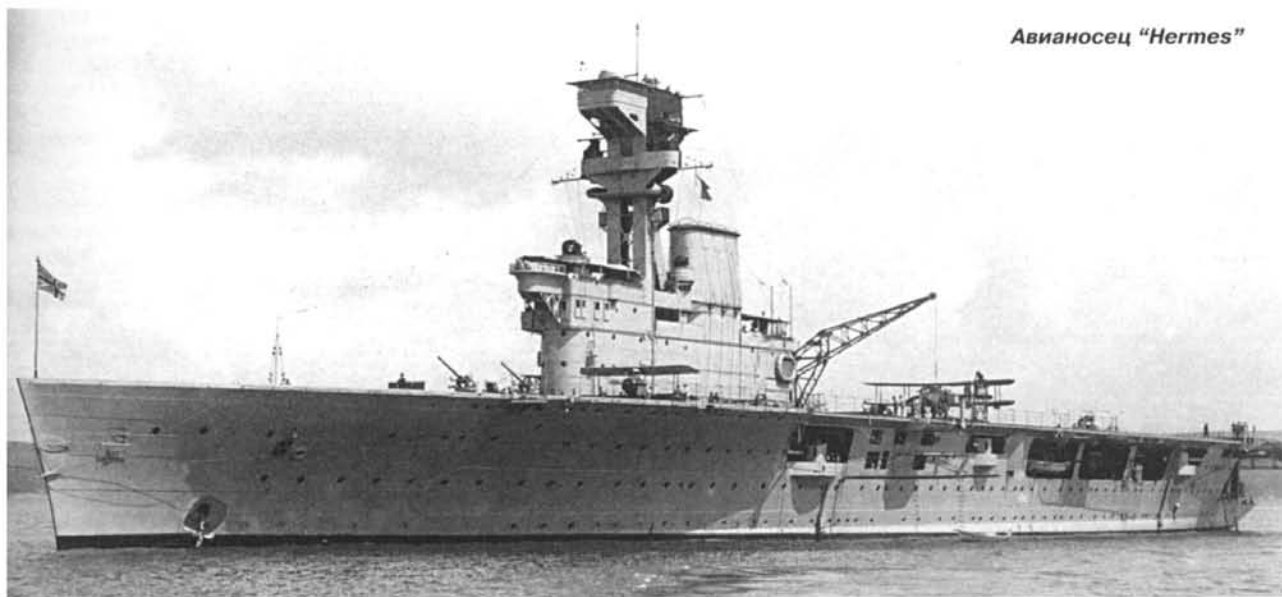
В марте 1942 г. включен в состав Гибралтарской эскадры. До августа 1942 г. принял участие в 8 операциях по переброске сухопутных истребителей на Мальту и сопровождении двух конвоев — "Гарпун" (июнь) и "Пьедестал" (август). 11.8.1942 "Eagle" торпедировала германская подводная лодка U-73. Авианосец, получивший попадания 4 торпед, затонул через 4 мин. Вместе с ним погибло 263 члена экипажа.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 94.



Авианосец "Eagle", 1942 г.

Авианосец "Hermes"



Авианосец "Hermes"

"Hermes"	"Armstrong"	15.1.1918	11.9.1919	3.6.1925	Погиб 9.4.1942
----------	-------------	-----------	-----------	----------	----------------

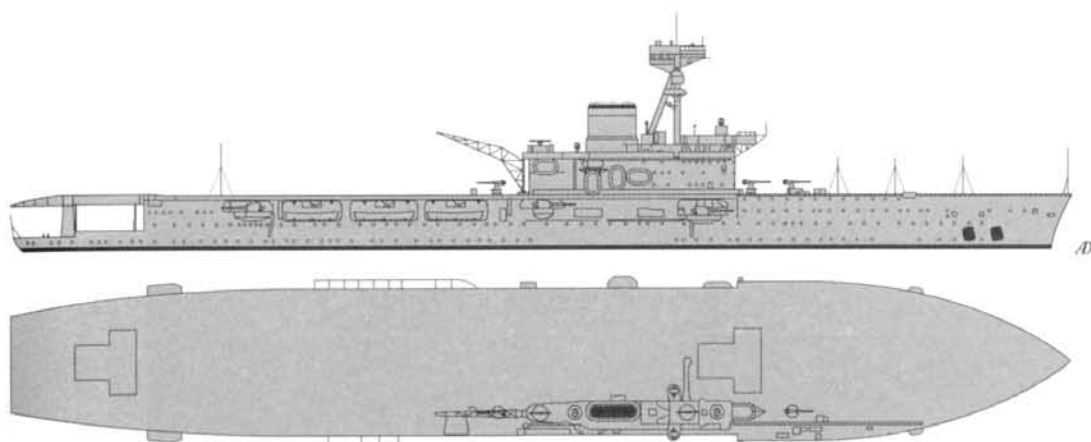
Первый в мире корабль, изначально спроектированный и построенный как авианосец. Заказан в июле 1917 г. Разработка чертежей и строительство в условиях военного времени шли очень быстро, однако после заключения мира постройку приостановили. В дальнейшем проект основательно переработали с учетом результатов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

Корпус и система бронирования "Hermes" разрабатывались на базе чертежей крейсера "Cavendish". Одноярусный ангар был длинным и узким (100 x 14,6 м). Он делился на три секции; в 1939 г. в каждой из них умещалось лишь 4 торпедоносца "Суордфиш". Два самолето-подъемника были унифицированы с применяв-

шимися на авианосце "Eagle". Катапульты отсутствовали. Небольшая численность авиагруппы (20 машин) соответствовала господствовавшим в 1920-е гг. тактическим взглядам на использование авианосцев. Большое внимание уделялось возможности применения гидросамолетов, для чего позади "острова" установили мощный кран.

Энергетическая установка "Hermes" была унифицирована с ЭУ лидеров типа "Scott". На испытаниях авианосец развил ход в 26,2 уз. при мощности 41 318 л.с., но в 1939 г. его скорость не превышала 22 — 23 уз.

Мореходность корабля считалась вполне удовлетворительной, но остойчивость оставляла желать лучшего. С максимальным зап-



"Hermes", 1939 г.

Тактико-технические характеристики авианосца "Hermes" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 10 850 т, полное 13 700 т
Размерения:	182,3х21,4х5,7 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons", 6 ПК "Yarrow", 40 000 л.с., 2000 т нефти
Скорость:	25 уз.
Бронирование:	борт 76 мм, палуба 25 мм
Вооружение:	6 x 1 — 140-мм/50, 2 x 1 — 102-мм/45, 2 x 4 — 12,7-мм, 15 самолетов
Экипаж:	664 человек
Состав авиагруппы 1939 — 1942 г.:	12 торпедоносцев "Суордфиш".

асом топлива "Hermes" имел склонность самопроизвольно крениться на левый борт (до 4°). Из-за этого количество нефти, принимаемой в топливные танки, пришлось уменьшить на 600 т.

Первоначально "Hermes" планировалось вооружить 152-мм орудиями, но уже в ходе

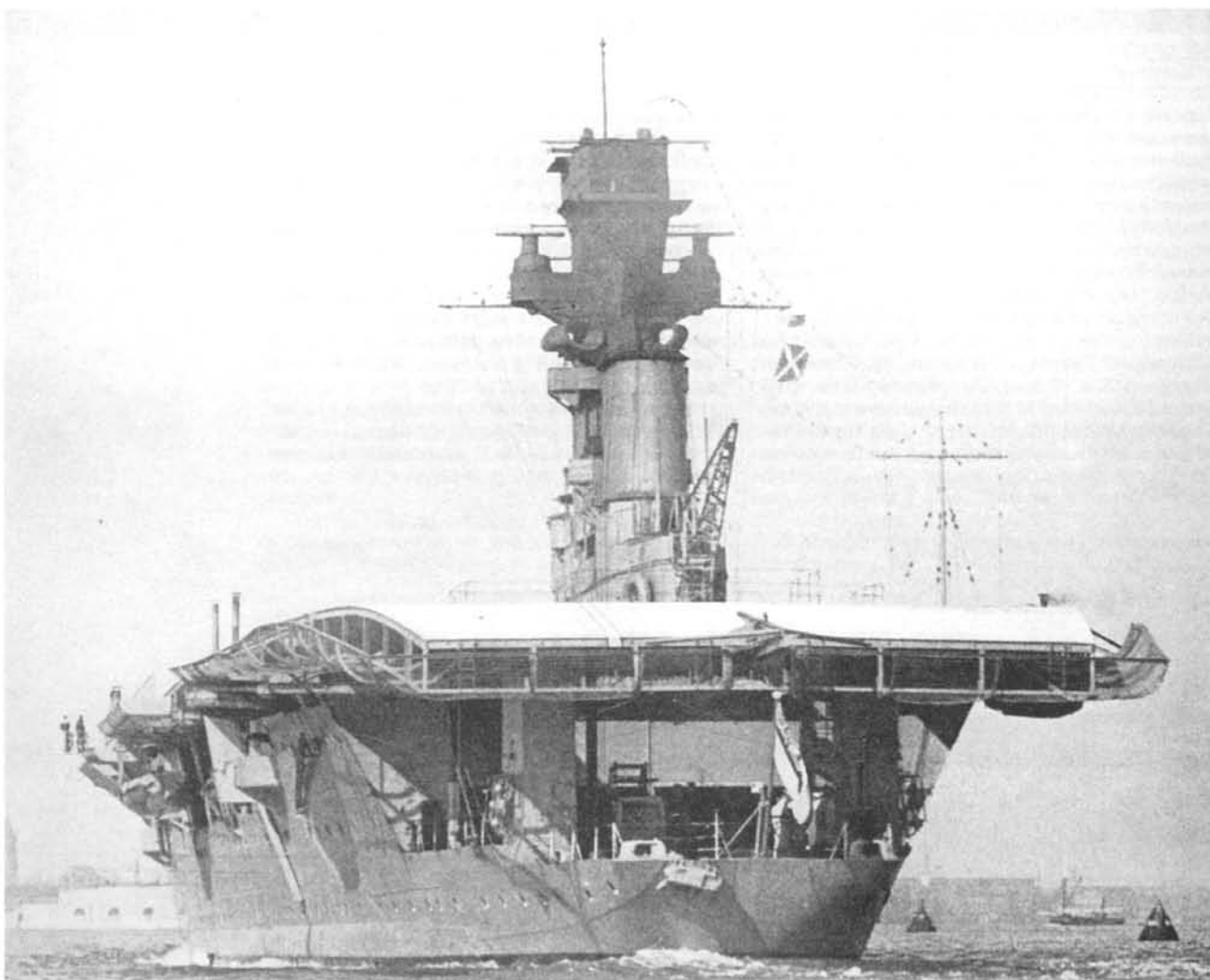
постройки их заменили на 140-мм. В 1927 г. сняли одну из трех 102-мм пушек; вместо нее позади "острова" разместили два 40-мм одноствольных "пом-пома". В 1932 г. последние заменили четырехствольными 12,7-мм пулеметами. В целом зенитное вооружение корабля к началу Второй мировой войны оставалось крайне слабым. Планировавшаяся замена 102-мм орудий спаренными, монтаж 8-ствольных 40-мм автоматов и радаров так и не состоялся. Лишь в 1941 г. на палубе авианосца впереди "острова" установили четырехствольный 40-мм "пом-пом" и, возможно, несколько "эрликонов".

Служба

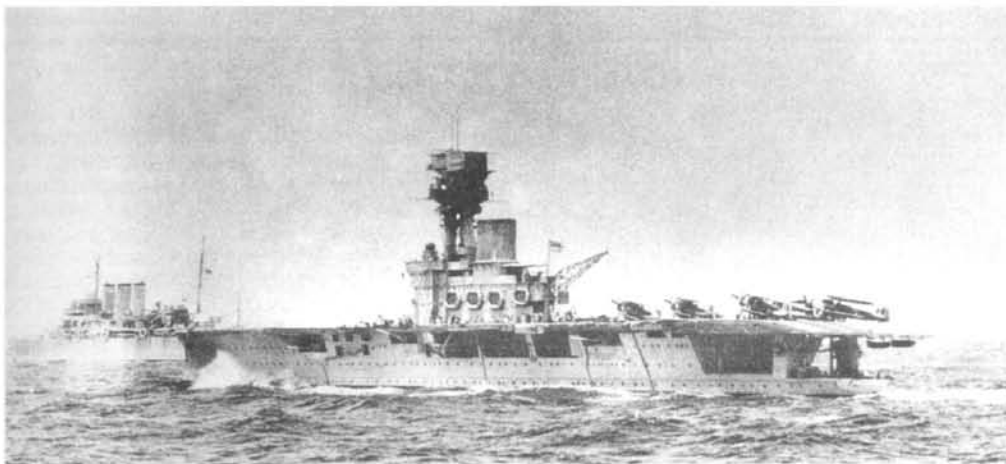
После спуска на воду переведен для достройки в Девонпорт. В 1920-е годы служил на Средиземном море. С 22.9.1933 по 1.11.1934 прошел ремонт в Девонпоре. С 1935 до весны 1937 гг. служил в дальневосточных водах. С 20.5.1937 по август 1939 г. находился в резерве.

С началом войны осуществлял поиск герм. подводных лодок на юго-зап. подходах к Вели-

Авианосец "Hermes"



Авианосец "Hermes"



кобритании (сентябрь 1939 г.). Включен в состав англо-французской поисковой группы в Центральной Атлантике (октябрь 1939 — июнь 1940 г.). Ремонты (январь и апрель 1940 г.). В ходе операции "Катапульта" торпедоносцы с "Hermes" повредили в Дакаре фр. линкор "Richelieu" (8.7.1940). Поиск рейдеров у побережья Зап. Африки (июль — август 1940 и ноябрь 1940 — январь 1941 гг.). Столкнулся с вспомогательным крейсером "Corfu" (середина августа 1940 г.), ремонт в Южной Африке (август — ноябрь 1940 г.).

В начале 1941 г. переведен в Индийский океан, осуществлял блокаду Могадишо, преследовал герм. тяжелый крейсер "Admiral Scheer" (февраль 1941 г.). Поиск рейдеров,

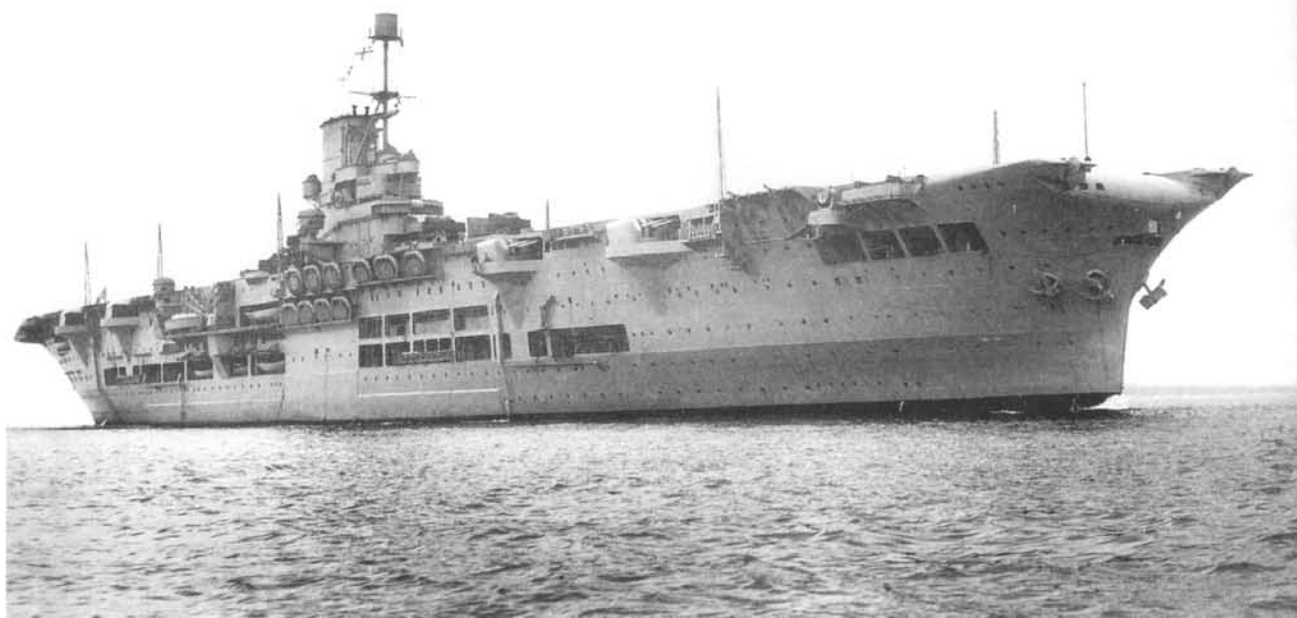
сопровождение войсковых конвоев в Басру (март — апрель 1941 г.). Принимал участие в подавлении восстания в Ираке (май — июль 1941 г.). Вел поиск прерывателей блокады в Индийском океане (июль — сентябрь 1941 г.). Ремонт в Саймонстауне (Юж. Африка, сентябрь 1941 — февраль 1942 г.). С середины февраля 1942 г. входил в состав Восточного флота. 9.4.1942 потоплен японскими палубными пикирующими бомбардировщиками юго-зап. Тринкомали (о. Цейлон). За 10 минут в корабль попало около 40 250-кг бомб. Потери экипажа составили 19 офицеров и 283 матроса.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер I95.

**"Hermes" тонет,
9 апреля 1942 г.**



Авианосец "Ark Royal"



"Ark Royal"	"Cammell Laird"	16.9.1935	13.4.1937	16.11.1938	Погиб 14.11.1941
-------------	-----------------	-----------	-----------	------------	------------------

"Ark Royal" стал первенцем нового поколения авианосцев британского флота.

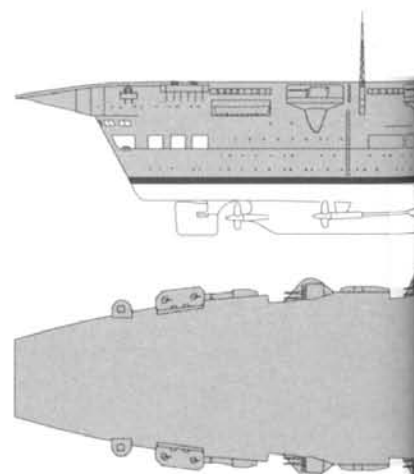
Особенностями архитектуры этого корабля стали высокий надводный борт и большая длина полетной палубы, за счет кормового свеса существенно превосходившая длину корпуса. Полетная палуба возвышалась над ватерлинией на 17,1 м; она являлась конструктивным элементом корпуса и участвовала

в обеспечении продольной прочности корабля. Корпус авианосца удалось существенно облегчить благодаря широкому применению сварки: с ее помощью выполнялось около 65% всех соединений. Сэкономленный вес пошел на усиление бронирования — в результате оно, несмотря на ограничение стандартного водоизмещения в 22 000 т (неиспользованный тоннаж, отведенный Англии на ави-

Вверху: авианосец "Ark Royal", 1939 г.

Тактико-технические характеристики авианосца "Ark Royal" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 22 585 т, полное 27 720 т
Размерения:	208,8/243,8х28,9 (полетная палуба — 29)х8,5 м
Энергетическая установка:	3 ТЗА "Parsons" и 6 ПК Адмиралтейского типа, 102 000 л.с., 4620 т нефти
Скорость:	31 уз.
Бронирование:	борт 114 мм, палуба до 87 мм
Вооружение:	8 х 2 — 114-мм/45, 4 х 8 — 40-мм/40, 4 х 4 — 12,7-мм, 2 катапульты, 72 самолета
Экипаж:	1580 человек
Состав авиагруппы	
Май 1940 г.:	18 истребителей-бомбардировщиков "Скьюа", 21 торпедоносец "Суордфиш", 5 истребителей "Рок".
Май 1941 г.:	24 истребителя "Фулмар", 30 торпедоносцев "Суордфиш".



носцы по Вашингтонскому соглашению), оказалось весьма мощным.

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

Общая вместимость ангара — 72 самолета, но фактически на борту корабля находилось не более 60 машин. Запас авиабензина составлял 454 600 л. Полетная палуба оснащалась двумя гидropневматическими катапультами, восемью аэрофинишерами и аварийным барьером. Аэрофинишеры были рассчитаны на торможение самолета массой в 5000 кг с посадочной скоростью 110 км/ч.

Нетипичная для британского флота трехвальная ЭУ "Ark Royal" размещалась в трех котельных и трех машинных отделениях. На испытаниях в мае 1938 г. авианосец достиг скорости 31,7 уз. Маневренность, правда, оказалась отвратительной: диаметр циркуляции составил около 925 м.

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

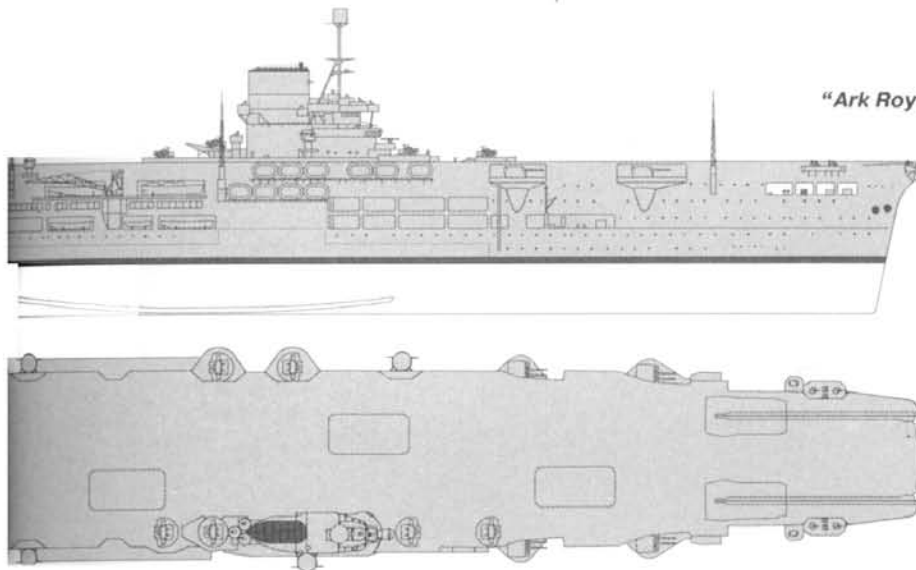
Броневой пояс толщиной 114 мм защищал около 45% ватерлинии; по высоте он доходил



до нижней ангарной палубы. Броня последней в районе МО, погребов боезапаса и цистерн авиабензина достигала толщины 87 мм. ПТЗ имела ширину 4,08 м и теоретически могла вы-

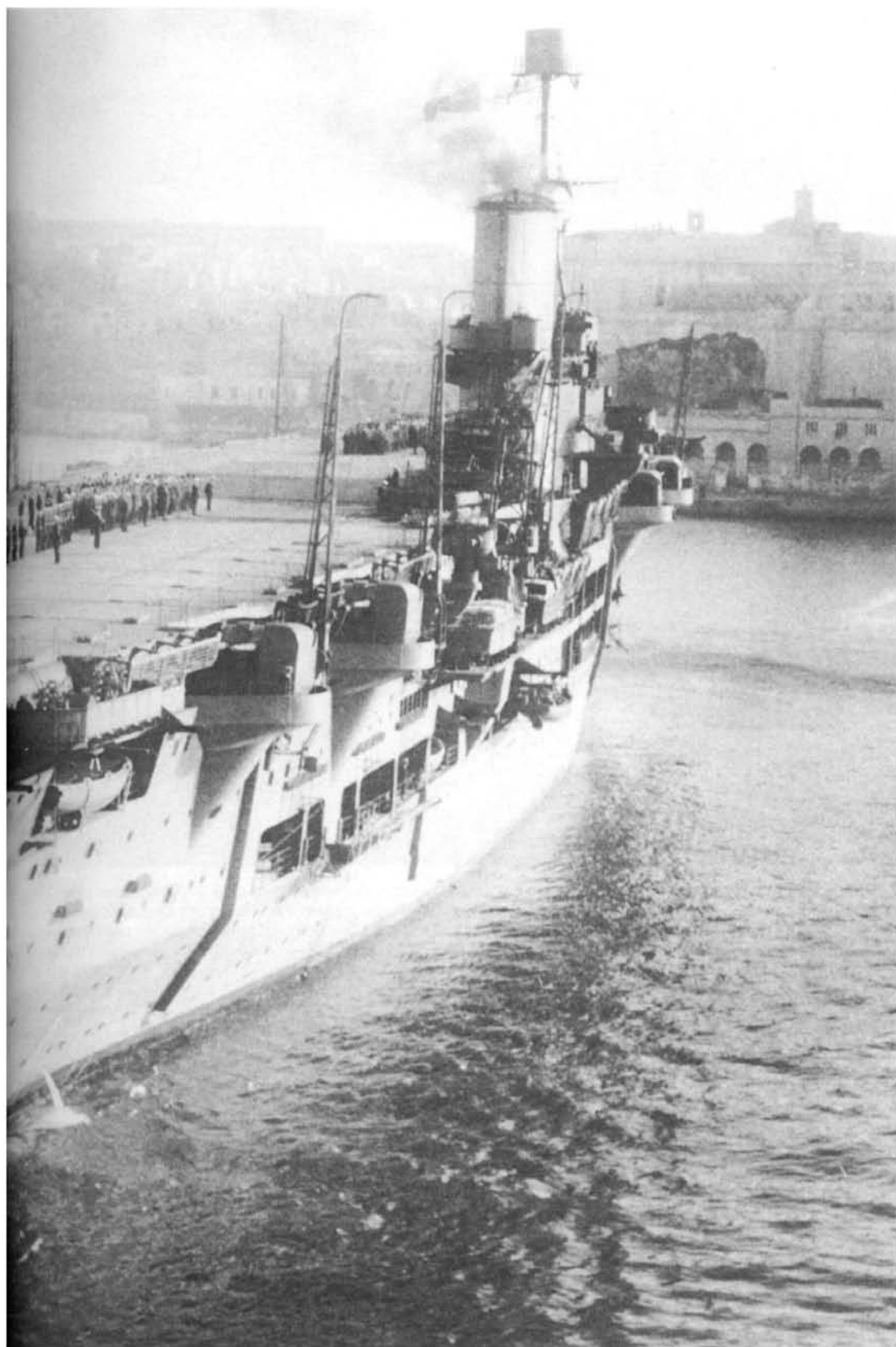
Церемония спуска на воду авианосца "Ark Royal", 13 апреля 1937 г.

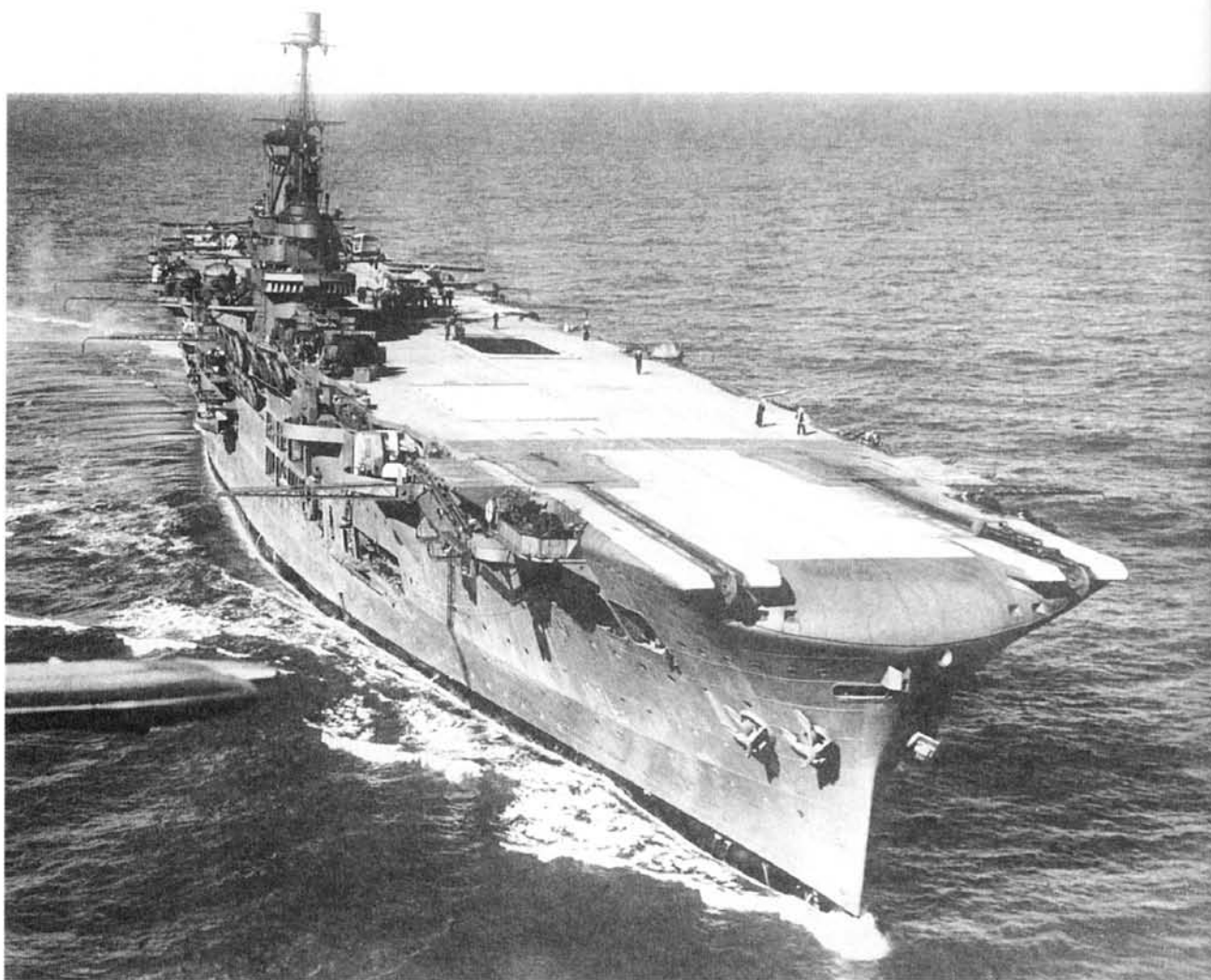
"Ark Royal", 1939 г.





Авианосец
"Ark Royal"





**Авианосец
"Ark Royal",
1939 г.**

держивать взрыв подводного заряда массой 380 кг тротила.

Зенитное вооружение по довоенным меркам было весьма мощным, однако возможности ПВО снижало отсутствие РЛС: "Ark Royal" стал последним крупным кораблем британского флота, не имевшим радара. Во время ремонта в мае 1941 г. число восьмиствольных 40-мм "пом-помов" увеличено с 4 до 6.

Служба

После вступления в строй включен в состав Флота метрополии. С началом войны действовал в составе флота, а также осуществлял поиск герм. подводных лодок и прорывателей блокады. Включен в состав группы поиска рейдеров в Юж. Атлантике (октябрь 1939 — январь 1940 гг.). Принимал участие в операции по перехвату германских транспортов в Бискайском заливе (февраль 1940 г.). Ремонт и подготовка экипажей авиагруппы в Александрии (март — апрель 1940 г.). В конце апреля включен в состав Флота метрополии. Дейст-

вовал у берегов Норвегии —крытие союзных плацдармов в Намсусе, Ондалсьнесе и Нарвике, а также обеспечение их последующей эвакуации (конец апреля — начало июня 1940 г.). Нанесение ударов по герм. войскам и аэродромам. 13.6.1940 неудачный воздушный удар по германскому линкору "Scharnhorst" в Тронхейме.

23.6.1940 прибыл в Гибралтар. 3 и 6.7.1940 принимал участие в акции против французского флота в Мерс-эль-Кебире, в результате чего линкор "Dunkerque" получил серьезные повреждения. Участвовал в попытке захвата Дакара (сентябрь 1940 г.). Профилактический ремонт в Англии (октябрь 1940 г.). До конца года действовал в составе гибралтарской эскадры. Неоднократно самолеты с "Ark Royal" бомбили итальянские объекты на Сардинии, а 27.11.1940 неудачно атаковали итальянский флот в бою у м. Спартивенто.

В 1941 г. продолжал базироваться на Гибралтар. Прикрывал конвои на Мальту (в январе, мае, июле и сентябре 1941 г.), восемь раз перебрасывал в эту военно-морскую ба-



зу сухопутные истребители. Участвовал в рейде на Геную и Специю (февраль 1941 г.), в поиске германских линкоров "Scharnhorst" и "Gneisenau" в Центральной Атлантике (март — апрель 1941 г.). Мелкий ремонт (май 1941 г.). В атаке на линкор "Bismarck" (26.5.1941) самолеты авианосца добились двух торпедных попаданий, что предрешило судьбу рейдера, потопленного на следующий день в артиллерийской дуэли с англ.

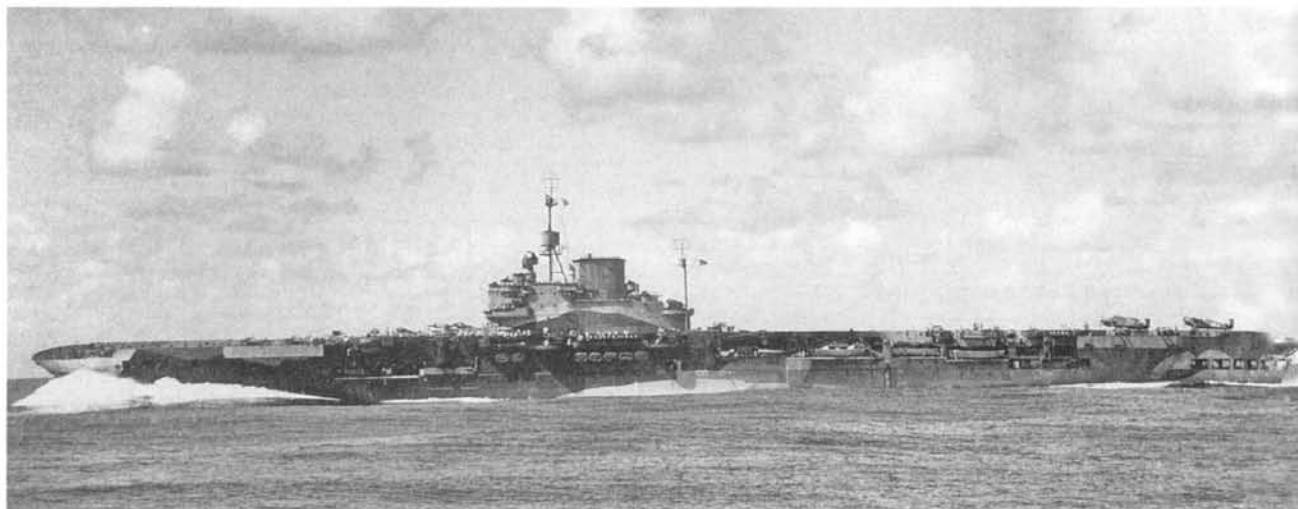
линкорами. 13.11.1941 при возвращении из очередной операции по переброске истребителей на Мальту "Ark Royal" получил попадание торпеды, выпущенной германской подводной лодкой U-81 (при взрыве погиб 1 человек). На следующий день, спустя 14 часов после атаки, авианосец затонул в 25 милях вост. Гибралтара.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 91.

В в е р х у: авианосец "Ark Royal" под бомбами итальянских самолетов, 9 июля 1940 г.
В н и з у: "Ark Royal" незадолго до гибели, 13 ноября 1941 г.



Авианосцы типа "Illustrious"



1-я группа

"Illustrious" "Vickers-Armstrong", 27.4.1937 5.4.1939 25.5.1940 Исключен в 1956 г.
Барроу

"Victorious" "Vickers-Armstrong", 4.5.1937 14.9.1939 29.5.1941 Исключен в 1969 г.
Тайн

"Formidable" "Harland & Wolff" 17.6.1937 17.8.1939 24.11.1940 Исключен в 1953 г.

2-я группа:

"Indomitable" "Vickers-Armstrong", 10.11.1937 26.3.1940 10.10.1941 Исключен в 1955 г.
Барроу

3-я группа:

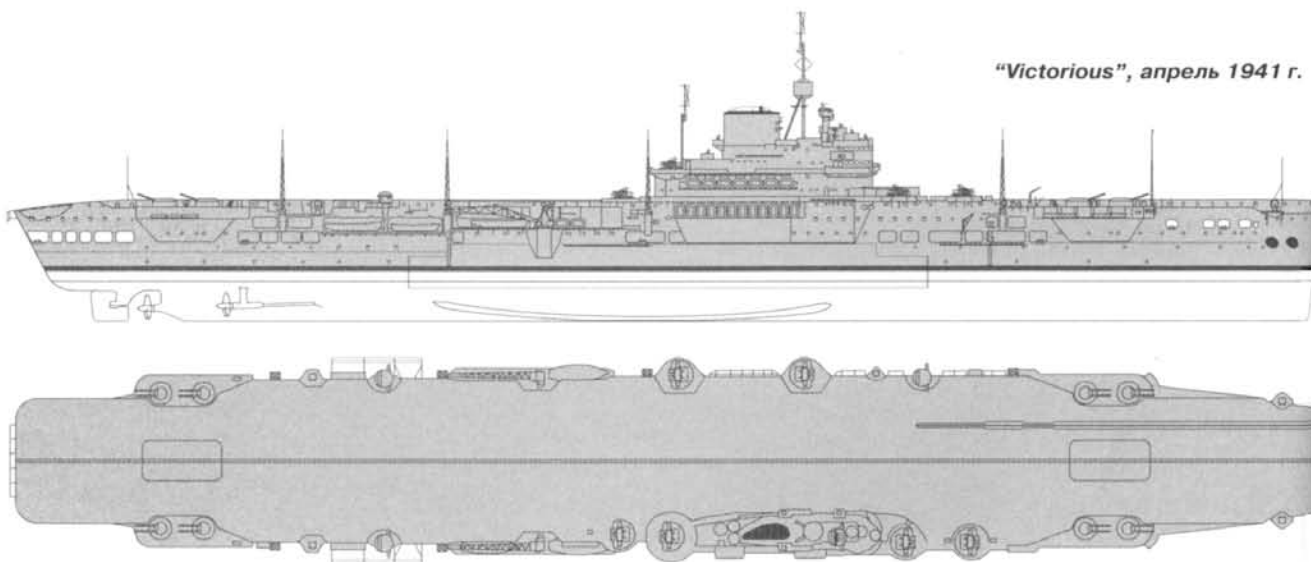
"Implacable" "Fairfield" 21.2.1939 10.12.1942 28.8.1944 Исключен в 1955 г.

"Indefatigable" "John Brown" 3.11.1939 8.12.1942 3.5.1944 Исключен в 1956 г.

Вверху: авианосец
"Illustrious"

"Illustrious" 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 —



"Victorious", апрель 1941 г.

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.

"Illustrious" и пять его собратьев стали самой большой серией тяжелых авианосцев Ройял Нэйви. Правда, они существенно отличались друг от друга и подразделялись на три группы. Первые три корабля ("Illustrious", "Victorious", "Formidable") имели одноярусный ангар и трехвальную энергетическую установку. "Indomitable" отличался двухъярусным ангаром и несколько уменьшенной толщиной вертикальной брони, но в остальном был идентичен первой группе. Последние два корабля ("Implacable" и "Indefatigable") имели увеличенные размеры, двухъярусный ангар и четырехвальную ЭУ. Были и другие различия, но они представляются менее важными.

Проектирование "Illustrious" началось в 1936 г. Авианосец предназначался для европейского театра военных действий, где вероятность встречи с вражескими береговыми бомбардировщиками считалась весьма высокой. 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 23 000 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 броневого цитадели была 25-мм, нижняя палуба вне цитадели — 76-мм. За это пришлось заплатить, в частности, уменьшением высоты надводного борта: полетная палуба "Illustrious" возвышалась над ВЛ на 11,6 м, в то время как на "Ark Royal" — на 17,1 м.

ПТЗ "Illustrious" в целом повторяла примененную на "Ark Royal". 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 авиагруппы (по проекту — 36 самолетов) — та была вдвое меньше, чем на "Ark Royal" и втрое — чем на американском "Essex". Поэтому на последних трех кораблях серии, за счет перепланировки внутренних помещений и уменьшения толщины бортовой брони ангара, последний смогли сделать двухъярусным — правда, нижний был вдвое короче верхнего. Размеры ангара на первых трех авианосцах — 139,6 x 18,9 x 4,9 м. На "Indomitable" 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 "Indomitable", но нижний стал несколько иным:

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Illustrious" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:

1-я группа	стандартное 23 000 т, полное 28 620 т
2-я группа	стандартное около 25 000 т, полное 29 730 т
3-я группа	стандартное более 27 000 т, полное 32 110 т

Размерения:

1-я группа	205,1/225,5x29,2 (полетная палуба — 32,5)x8,8 м
2-я группа	205,1/229,8x29,2 (полетная палуба — 35,4)x8,8 м
3-я группа	210,3/233,6x29,2 (полетная палуба — 34,5)x8,9 м

Энергетическая установка:

1-я и 2-я группы	3 ТЗА "Parsons" и 6 ПК Адмиралтейского типа, 111 000 л.с., 4840 т (1-я группа), 4500 т (2-я группа) нефти
3-я группа	4 ТЗА "Parsons" и 8 ПК Адмиралтейского типа, 148 000 л.с., 4810 — 4690 т нефти
Скорость:	30,5 уз. (1-я и 2-я группы), 31,5 уз. (3-я группа)

Дальность плавания:

Бронирование:	борт 114 мм, борт ангара 114 мм (1-я группа), 37 мм (2-я и 3-я группы), траверсы 114 — 64 мм (1-я группа), 64-мм (2-я и 3-я группы), полетная палуба 76 мм, нижняя палуба 76 — 25 мм
---------------	--

Вооружение:

1-я группа	8 x 2 — 114-мм/45, 6 x 8 — 40-мм/40 "пом-пома", 1 катапульта, 33 самолета
2-я группа	8 x 2 — 114-мм/45, 3 x 8 — 40-мм/40 "пом-пома", 1 катапульта, 45 самолетов
3-я группа	8 x 2 - 114-мм/45, 5 x 8 и 1 x 4 - 40-мм/40, 1 катапульта, 60 самолетов

Экипаж:

1229 человек (1-я группа), 1392 человека (2-я группа), 1585 человек (3-я группа)
--

Состав авиагруппы

"Illustrious" Ноябрь 1940 г.:	24 торпедоносца "Суордфиш", 12 истребителей "Фулмар", 2 — "Си Гладиатор".
"Formidable" Март 1941 г.:	13 истребителей "Фулмар", 4 торпедоносца "Суордфиш", 10 — "Альбакор".
"Indomitable" Август 1942 г.:	24 истребителя "Си Харрикейн", 6 — "Мартлет II", 24 торпедоносца "Альбакор".
Июль 1943 г.:	40 истребителей "Сифайр", 15 торпедоносца "Альбакор".
Май 1945 г.:	33 истребителя "Хэллкет", 15 торпедоносцев "Эвенджер".
"Victorious" Апрель 1944 г.:	28 истребителя "Корсар", 21 торпедоносец "Барракуда".
"Indefatigable" Май 1945 г.:	40 истребителей "Сифайр", 12 истребителей-бомбардировщиков "Файерфлай", 21 торпедоносец "Эвенджер".

63,4 x 18,9 x 4,27 м. Все это позволило увеличить число принимаемых на борт самолетов: на "Indomitable" их стало 48, на "Implacable" — 54. А с учетом использования палубных стоя-



**Авианосец
"Formidable"**

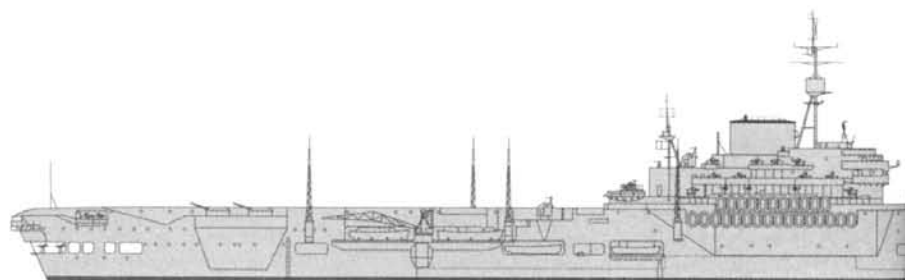
нок "Illustrious" мог брать до 52 машин, "Indomitable" — до 56. К сожалению, возможности трех последних авианосцев существенно снижала малая высота ангаров: в них не помещались самолеты новых типов — в частности, американские истребители "Корсар".

В отличие от "Ark Royal", имевшего три близко расположенных самолетоподъемника, "Illustrious" 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 230 000 л (в т.ч. 196 800 л внутри броневой цитадели), на "Indomitable" — 342 000 л, на "Implacable" — 430 000 л.

Особенностью архитектуры "Illustrious" стала "аэродинамическая" форма "острова" и дымовой трубы в виде профиля самолетного крыла, а также закругленная носовая палуба: по замыслу конструкторов, все это должно было уменьшить турбулентность воздуха и улучшить условия взлета и посадки самолетов. В то





Авианосец
"Implacable", 1949 г.

же время закругления палубы уменьшали ее эффективную длину до 189 м, поэтому на последующих кораблях, начиная с "Victorious", закругления уменьшили, и палуба стала более плоской.

Компоновка механической установки была традиционной: каждый ТЗА размещался в своем отделении, котлы — по два в одном отделении. Диаметр циркуляции у "Illustrious" составлял 960 м. Прибавка мощности в 37 000 л.с. у кораблей с четырехвальной ЭУ оказалась "съеденной" возросшим водоизмещением, и потому скорость у "Implacable" увеличилась всего на один узел.

Зенитное вооружение кораблей на момент их создания выглядело весьма мощным. Оно включало в себя 16 новых 114-мм орудий МК-III в двухорудийных башнях и 6 восьмиствольных 40-мм автоматов "пом-пом". В ходе войны число зенитных автоматов продолжало увеличиваться. В 1945 г. на "Illustrious" помимо 114-мм пушек имелось 40 стволов 40-мм "пом-помов", 3 40-мм "бофорса" и 52 20-мм "эрликона". На "Victorious" — соответственно 40 "пом-помов", 21 "бофорс" и 45 "эрликонов"; на "Formidable" —

48 "пом-помов", 12 "бофорсов" и 54 "эрликона"; на "Indomitable" — 48 "пом-помов", 25 "бофорсов" и 36 "эрликонов"; на "Implacable" — 52 "пом-пома", 4 "бофорса" и 51 "эрликон"; на "Indefatigable" — 44 "пом-пома", 10 "бофорсов" и 40 "эрликонов".

При вступлении в строй все авианосцы были оснащены радиомаяками типа 72 и РЛС типа 79 (последняя постепенно модернизировалась и обозначалась как 79В, затем 279). В 1943 — 1944 гг. были установлены радары типов 272, 277 и 282 (по 6 станций на каждом). К концу войны на кораблях появилась аппаратура опознавания "свой-чужой", а также РЛС 281В и 293. На "Illustrious", "Victorious" и "Indomitable" 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 "Victorious" — радар SG.

В ноябре 1943 г. на "Illustrious" увеличена длина полетной палубы до 225,7 м.

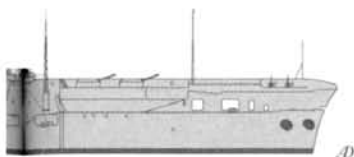
Во время ремонта в начале 1945 г. с "Illustrious" снят центральный вал, вследствие чего скорость уменьшилась до 24 уз.

В 1950 — 1958 гг. "Victorious" прошел капитальное переоборудование: он получил угловую палубу и стал носителем реактивных самолетов.

Служба

"Illustrious". Подготовка авиагруппы в Вест-Индии (май — июль 1940 г.). 22.8.1940 покинул Скапа-Флоу и 5.9.1940 прибыл в Александрию, где вошел в состав Средиземноморского флота. До января 1941 г. принимал участие в ряде крупных операций, в том числе в нанесении ударов по итальянским базам на Додеканесских о-вах (сентябрь и ноябрь — декабрь 1940 г.), Таранто (11/12.11.1940: потоплен лин-

"Implacable", 1944 г.





**Авианосец
"Illustrious", 1940 г.**

кор "Conte di Cavour", повреждены "littorio" и "Caio Duilio"), в Триполитании и Албании (декабрь 1940 г.). 21.12.1940 самолеты с авианосца потопили близ о-вов Керкена два итальянских транспорта (8237 брт). Ликвидация последствий мелкого возгорания в ангаре (конец октября 1940 г.).

Обеспечивал проводки конвоев на о. Мальта (сентябрь — октябрь 1940 и январь 1941 гг.). 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 причини-

ли незначительные 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 электрическую рулевую машину — корабль лишился управления на 3 часа. Из-за поступления воды внутрь корпуса авианосец получил крен в 5° на правый борт. Несмотря на тяжелые повреждения, он сумел дойти до Мальты 18-уз. ходом. 16.1.1941 во время аварийного ремонта "Illustrious" получил попадания 3 авиабомб (все

**Авианосец
"Illustrious",
июнь 1940 г.**



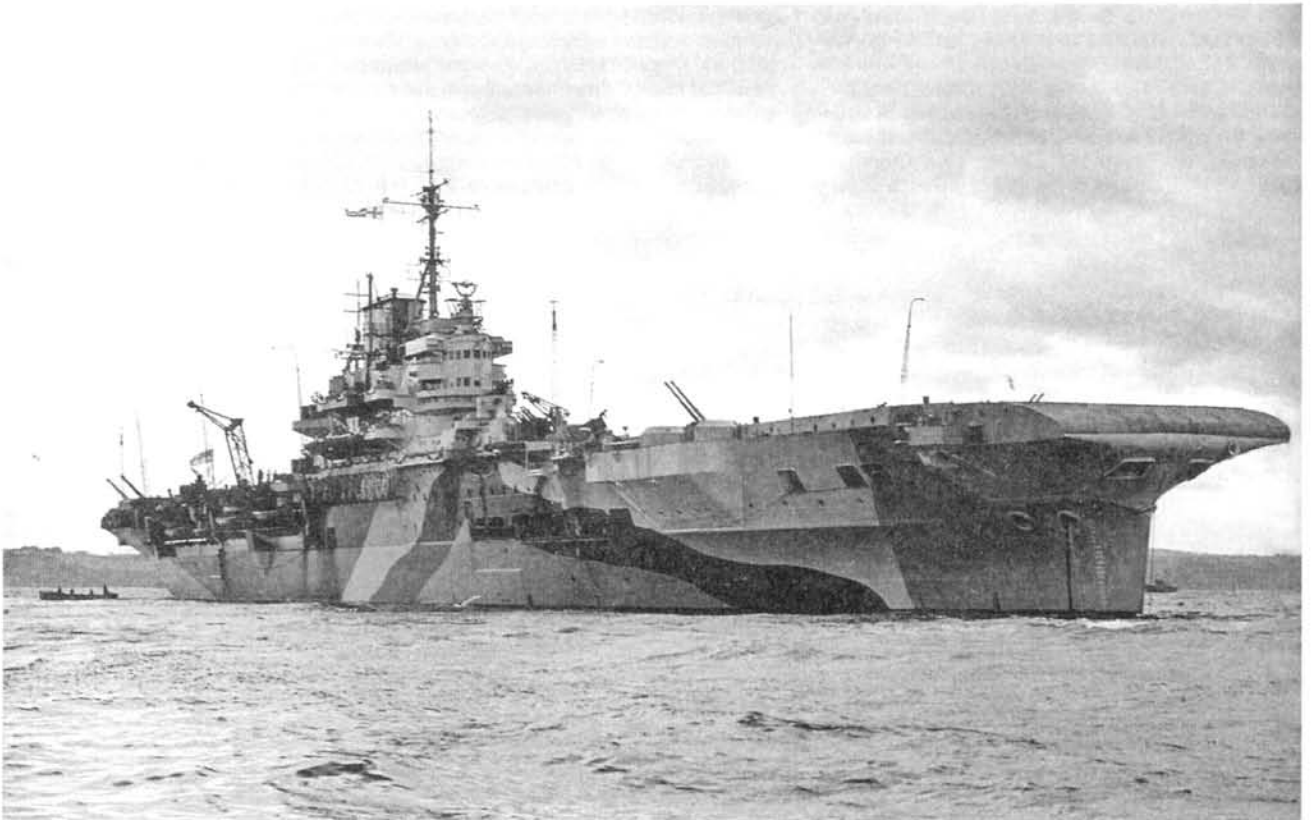
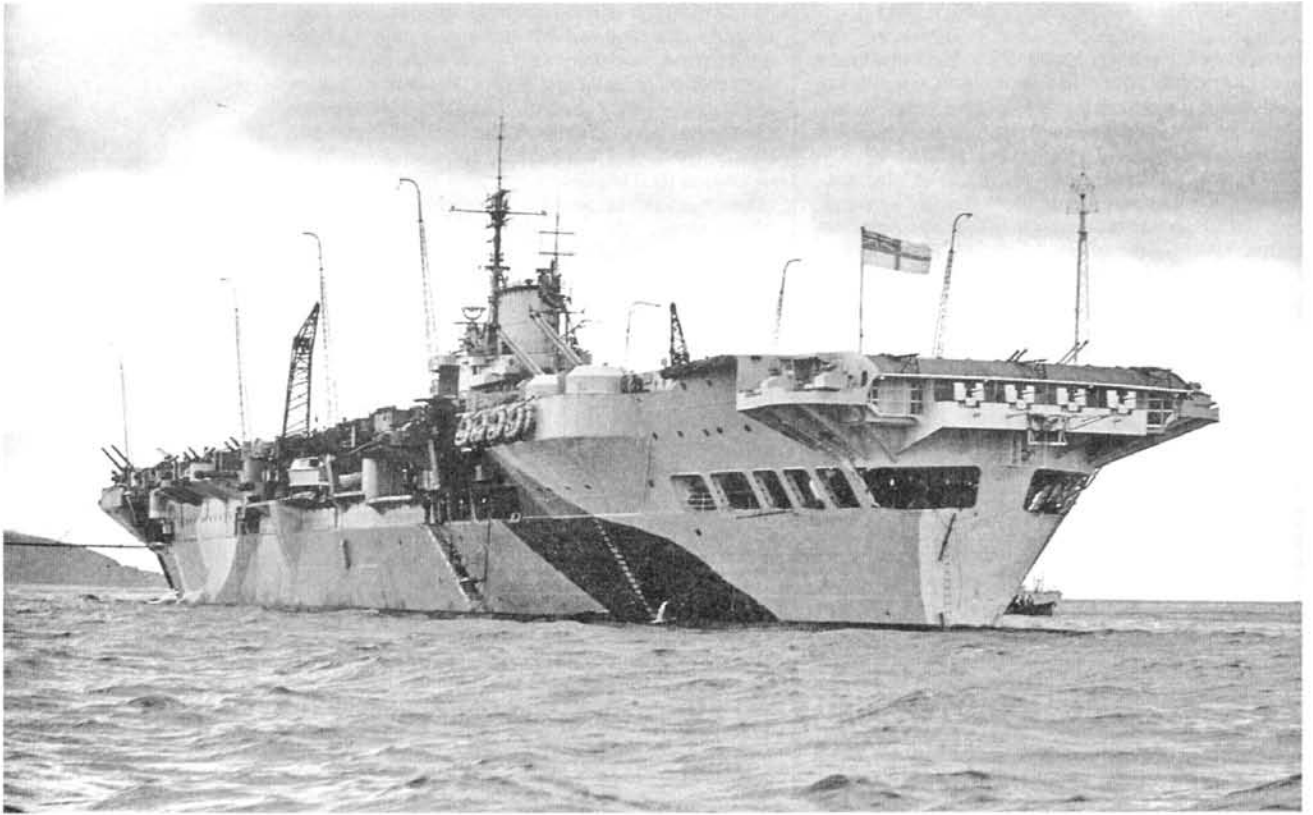
3 пробили полетную палубу), а 19.1.1941 пострадал от близкого разрыва — серьезно повреждена ЭУ левого борта. 25.1.1941 прибыл в Александрию, 10.3.1941 миновал Суэцкий канал. Аварийный ремонт в Дурбане (март — апрель 1941 г.), капитальный ремонт и удлинение полетной палубы в Норфолке (США; 12.5 — 28.11.1941). Совершая переход в Англию, столкнулся с авианосцем "Formidable" и повредил носовую часть. Ремонт в Биркенхеде (декабрь 1941 — февраль 1942 гг.). Подготовка авиагруппы (март 1942 г.). Перешел в Индийский океан (апрель 1942 г.), где принял участие в поддержке высадки у Диего-Суареса (о. Мадагаскар; 5 — 7.5.1942). В ходе операции самолеты авианосца уничтожили фр. подводную лодку "Beveziers", шлюп "D' Entrecasteaux" и вспомогательный крейсер "Bougainville" (5.5.1942), подводную лодку "Le Heros" (6.5.1942). Находился в составе Восточного флота до середины января 1943 г.: поход в Бенгальский залив (начало августа 1942 г.), прикрытие высадки в юж. части о. Мадагаскар (сентябрь 1942 г.). Ремонт и модернизация в Биркенхеде (февраль — май 1943 г.). В составе Флота метрополии предпринял один демонстрационный поход к берегам Норвегии (конец июля 1943 г.). Перешел на Средиземное море (август 1943 г.). Прикрывал высадку союзных десантов в Салерно (Италия; 9 — 11.9.1943), вернулся в Англию (октябрь 1943 г.). При очередной модернизации в Биркенхеде (ноябрь 1943 г.) увеличена длина полетной палубы. 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 (август — ноябрь 1944 г.). Вновь вошел в состав Восточного флота: атаки нефтеперерабатывающих заводов в Белаван Дели (о. Суматра; 20.12.1944), Пладжу (24.1.1945) и Сунги-Герон-

ге (29.1.1945). В ходе последней операции поврежден случайными попаданиями двух 133-мм снарядов с линкора "King George V". Включен в состав Тихоокеанского флота, Ремонт в Сиднее (февраль — март 1945 г.). Удары по аэродромам камикадзе на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю; 26.3 — 7.4.1945), в северной части о. Формоза (о. Тайвань; 12 — 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 Тихоокеанского флота. Перешел в Сидней, а затем — в Англию. Капитальный ремонт в Росайте (27.6.1945 — июнь 1946 г.). В 1947 г. выведен в резерв. В сентябре 1948 г. вновь введен в строй для проведения испытаний реактивных самолетов. До ноября 1954 г. использовался в качестве учебного авианосца и опытового судна. Выведен в резерв в декабре 1954 г. и 3.11.1956 продан на слом. В годы Второй мировой войны имел тактический номер 87, в 1945 г. изменен на R2.

"Formidable". После окончания подготовки привлечен к сопровождению конвоев и поиску рейдеров в Центральной Атлантике (декабрь 1940 — январь 1941 г.). Участвовал в блокаде побережья итальянского Сомали, нанесение ударов по военно-морским базам Могадишо и Масауа (февраль 1941 г.). Перешел через Суэцкий канал (10.3.1941) в Средиземное море. Осуществлял прикрытие конвоев на Мальту (март — май 1941 г.). Самолеты авианосца 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 итальянский линкор "Vittorio Veneto" и тяжелый крейсер "Pola" (последний добит надводными кораблями). 25.5.1941 вышел из Александрии для прикрытия эвакуации с о. Крит и на следующий день тяжело поврежден герм. пикирующими бомбардировщиками Ju-87. В корабль попало две 500-кг бомбы, в небронированные участки палубы

Авианосец
"Formidable"





близ носового и кормового лифтов. Обе бомбы взорвались во внутренних отсеках, ряд помещений в корме и носу был затоплен. Скорость корабля упала до 17 уз. Ремонт в Норфолке (США; июль — ноябрь 1941 г.). Вернулся в Англию, в феврале 1942 г. направлен в Индийский океан и в марте вошел в состав Восточного флота. Привлекался к действиям по отражению рейда японских авианосцев в Индийский океан (начало апреля), совершил поход в Бенгальский залив (начало августа), 24.8.1942 убыл из Момбасы и перешел в Англию. С ноября 1942 г. служил на Средиземном море. Входил в состав сил прикрытия Североафриканской высадки (ноябрь 1942 г.; 17.11.1942 самолеты авианосца потопили герм. подводную лодку U-331), десантной операций в Сицилии (июль 1943 г.) и в Салерно (сентябрь 1943 г.). В середине октября 1943 г. прибыл в Англию, в начале ноября 1943 г. принял участие в прикрытии "арктического" конвоя RA-54A, после чего встал на капитальный ремонт в Белфасте (ноябрь 1943 — май 1944 г.). Вошел в состав Флота метрополии и принял участие в ударах по линкору "Tirpitz" (17.7.1944 и 22 — 29.8.1944). Находился на Средиземном море (сентябрь 1944 — январь 1945 г.) — готовился к десантной операции на о. Крит (последняя так и не состоялась). Перешел в Сидней (февраль — март 1945 г.). После присоединения к Тихоокеанскому флоту наносил удары по аэродромам на о-вах Сакисима (о-ва Рюкю; 16 — 20.4 и 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 четырех броневых плит. Корабль 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 июне 1945 г.). 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 марте 1947 г. выведен в резерв. Планировавшаяся на 1949 г. модернизация не состоялась из-за обнаружившейся деформации набора корпуса. Исключен в 1950 г. Продан на слом в ноябре 1953 г. Разборка началась в октябре 1956 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 67, в 1945 г. изменен на R1.

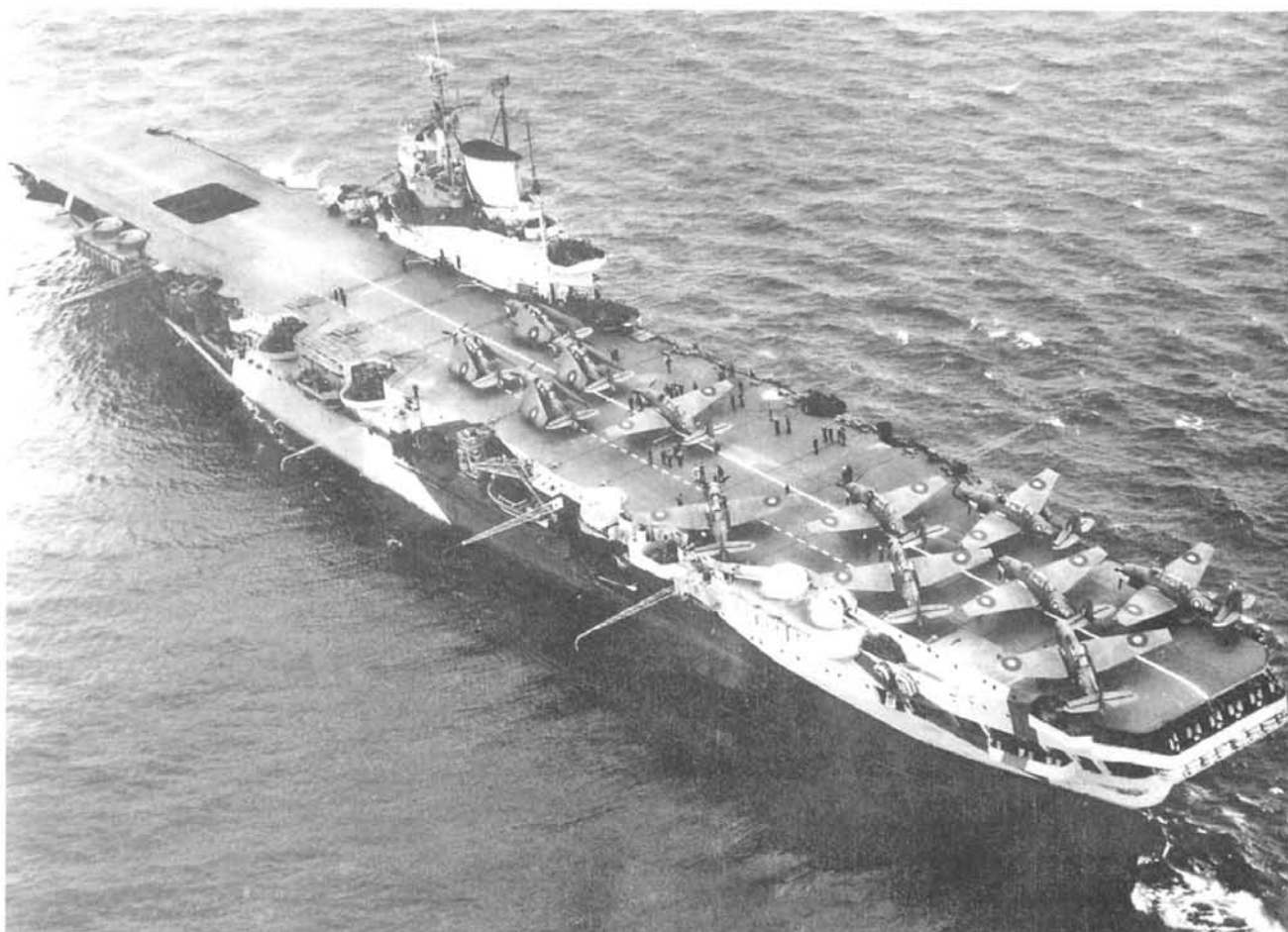
"Victorious". После вступления в строй вошел в состав Флота метрополии. Участвовал в охоте на герм. линкор "Bismarck" — 25.5.1941 самолеты с авианосца добились одного попа-

дания в корабль, не причинившего, однако, больших повреждений. Вел поиск герм. судов снабжения, в составе флота участвовал в нанесении воздушных ударов по герм. базам в Норвегии: Петсамо (30.7.1941), району Будё (12.9 и 9.10.1941). Участвовал в неудачных попытках перехвата герм. тяжелого крейсера "Lutzow" (22 — 23.2.1942) и линкора "Tirpitz" (9.3.1942). Привлекался к сопровождению ряда атлантических и "арктических" конвоев, том числе PQ-12 — PQ-17. Осуществлял доставку сухопутных истребителей на Мальту (июнь 1941 г.), сопровождал конвой "Пьедестал" (август 1942 г.). 12.8.1942 поражен бронебойной бомбой, сброшенной с ит. самолета, но та срикошетила от полетной палубы. Входил в состав сил прикрытия Североафриканской высадки (ноябрь 1942 г.). 21.11.1942 при возвращении в Англию самолеты с авианосца потопили в Атлантике герм. подводную лодку U-517. В начале декабря 1942 г. отправлен на Тихий океан для действий в составе ВМФ США (соглашение о передаче корабля заключено 20.11.1942). Ремонт и установка амер. оборудования в Норфолке (декабрь 1942 — январь 1943 г.). 2.2.1943 прошел через Панамский канал и

На стр. 44:
"Formidable", 1942 г.

Авианосец
"Indomitable"





**Авианосец
"Indomitable"**

11.3.1943 прибыл в Пёрл-Харбор. Подготовка авиагруппы (март — апрель 1943 г.). Поврежден при неудачной посадке своего же самолета — пожар на полетной палубе (25.4.1943). 5.5.1943 после ремонта убыл в южную часть Тихого океана. Учения и подготовка (май — июнь 1943 г.), прикрытие десантной операции на о. Нью-Джорджия (27.6 — 25.7.1943). Перешел в Англию через Панамский канал, ремонт в Ливерпуле (середина сентября 1943 — февраль 1944 г.). В марте 1944 г. — подготовка авиагруппы к удару по линкору "Tirpitz" (операция "Тангстин" 3.4.1944). Две операции против судоходства у берегов Норвегии (апрель и начало июня 1944 г.). Перечислен в состав Восточного флота и 3.7.1944 прибыл в Бомбей. 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 (ноябрь — декабрь 1944 г.). 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 Тихоокеанского флота и перешел в Сидней (февраль 1945 г.). Удары по аэродромам на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю; 26.3 — 7.4; 16 — 20.4 и 4 — 25.5.1945), сев. части о. Формоза (12 — 13.4.1945). 9.5.1945 дважды поврежден ками-

кадзе. Первый самолет попал в район носового лифта, повредил его и вызвал пожар. Вскоре второй самолет спикировал на кормовую часть палубы, срикошетил, но уничтожил 4 истребителя. Ремонт в Сиднее (июнь 1945 г.). Нанесение ударов по объектам на территории Японии (17.7 — 11.8.1945). Вернулся в Англию, отремонтирован в Портсмуте (октябрь — декабрь 1945 г.). До вывода в резерв в январе 1947 г. использовался для перевозки демобилизованных из Австралии в Англию. В октябре 1947 г. вновь введен в строй в качестве учебного авианосца. Капитальная модернизация в Портсмуте (март 1950 — 14.1.1958). В июле 1961 г. совершил поход в Персидский залив для прикрытия брит. войск в Кувейте во время конфликта с Ираком. Ремонт в Портсмуте (апрель 1962 — июнь 1963 г.): усилена полетная палуба, снята часть артиллерии, усовершенствована оптическая система посадки. Списан и сдан на слом в июле 1969 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 38, в 1945 г. изменен на R23.

"Indomitable". После вступления в строй убыл в Вест-Индию для боевой подготовки. 3.11.1941 серьезно поврежден в результате посадки на мель в районе Кингстона (о. Ямайка). Ремонт в Норфолке (США), где за 10 дней для авианосца была изготовлена новая носос-



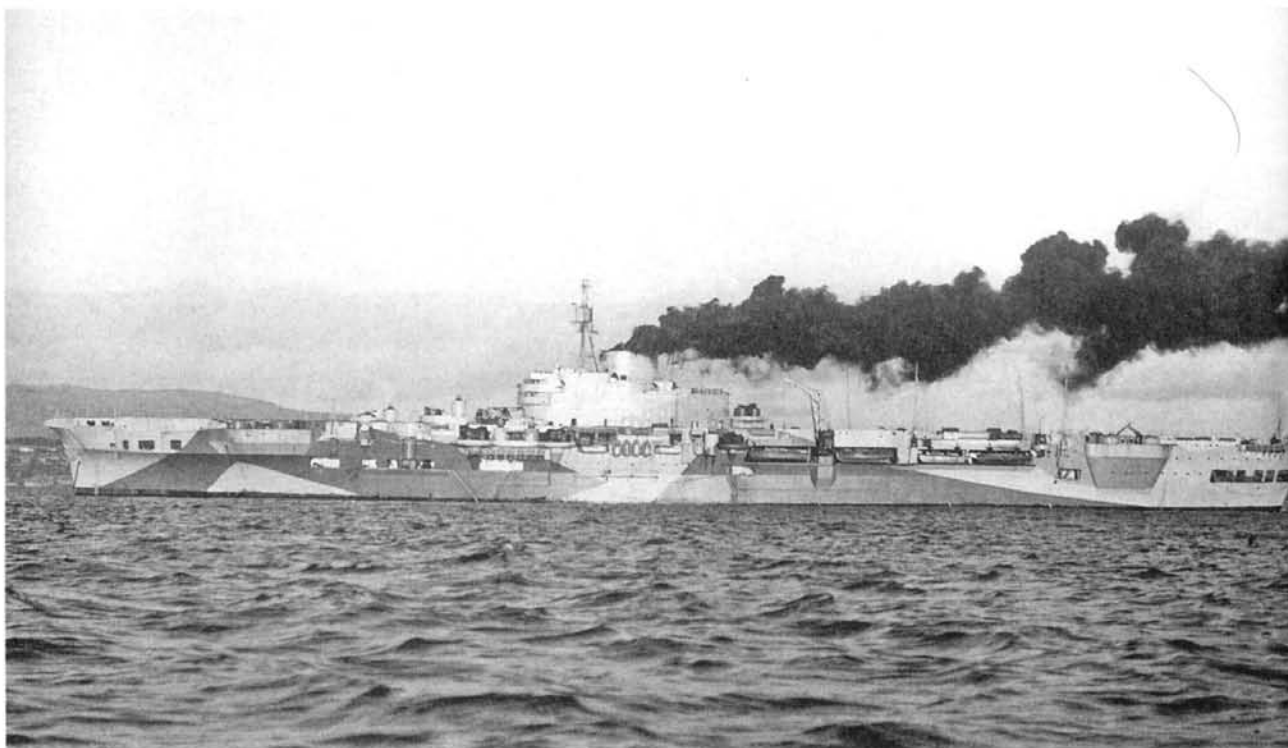
вая секция. В декабре 1941 г. перешел в Индийский океан, включен в состав Восточного флота. Осуществил два рейса по доставке сухопутных истребителей на о. Ява и о. Цейлон (конец января — февраль 1942 г.). Участвовал в действиях по отражению рейда яп. авианосцев в Индийский океан (начало апреля 1942 г.), в обеспечении высадки брит. войск у Диего-Суареса (о. Мадагаскар; 5 — 7.5.1942). Перешел в Англию (начало июля — начало августа 1942 г.). Обеспечивал проводку конвоя на Мальту (операция "Пьедестал"; 10 — 12.8.1942). 12.8.1942 тяжело поврежден герм. пикирующими бомбардировщиками Ju-87. Две 500-кг броневые бомбы поразили небронированные участки палубы в районах носового и кормового лифтов. Три бомбы взорвались у бортов, в т.ч. одна непосредственно у кормовой оконечности, сделав 9-метровую пробоину. Авианосец получил крен в 8°. Ремонт в США (сентябрь 1942 — февраль 1943 г.). В марте прибыл в Скапа-Флоу, где до июня 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 броневых пояса пробиты ПТЗ, крен составил 12,5°. Авианосец был спасен благодаря быстрому контрзатоплению отсеков. Ремонт в Норфолке, США (август 1943 — март 1944 г.). В апреле 1944 г. перешел в Англию. После подготовки авиагруппы (апрель — май 1944 г.) отправлен в состав Восточного флота (июнь — июль 1944 г.). Участвовал в бомбардировке японских 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 Тихоокеанского флота и перешел в Сидней (февраль 1945 г.). Удары по аэродромам на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю; 26.3 — 7.4; 16 — 20.4 и 4 — 25.5.1945), северной 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 (июнь — июль 1945 г.). После капитуляции Японии принял участие в обеспечении высадки в Гонконге — 31.8.1945 самолеты авианосца нанесли удар по базе яп. взрывающихся катеров близ порта. В ноябре 1945 г. вернулся в Англию. В 1946 г. совершил два рейса для перевозки демобилизованных. Капитальный ремонт (1947 — 1950 гг.). Служил в составе Флота метрополии. 3.2.1952 во время учений пострадал от взрыва паров бензина (8 убитых, 32 раненых). 5.10.1953 выведен в резерв, продан на слом 21.9.1955.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 92, в 1945 г. изменен на R8.

"Indefatigable". Подготовка авиагруппы (май — июль 1944 г.), затем участие в ударах по линкору "Tirpitz" (17.7.1944 и 22 — 29.8.1944). Три операции по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (август — сентябрь 1944 г.). 19.11.1944 вышел из Портсмута в Коломбо, куда прибыл спустя месяц. Включен в состав Восточного флота. Бомбардировки нефтеперерабатывающих заводов в Пангалан-Бран-

**Авианосец
"Indomitable"**



**Авианосец
"Indefatigable"**

дан (4.1.1945), Пладжу (24.1.1945) и Сунги-Геронге (29.1.1945; все объекты на о. Суматра). Вошел в состав тихоокеанского флота и перебазировавшись в Сидней (февраль 1945 г.). 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 северной части о. Формоза (12 — 13.4.1945), вновь на о-вах Сакисима (16 — 20.4 и 4 — 25.5.1945). Ремонт в Сиднее (июнь 1945 г.). Воздушные налеты на Японию (24.7 — 15.8.1945). Находился в Токийской бухте при подписании акта о капитуляции Японии. Осуществлял перевозку репатриантов и демоби-

**Авианосец
"Indefatigable"**

лизованных с Дальнего Востока и Австралии. В декабре 1946 г. выведен в резерв. В 1949 — 1950 гг. переоборудован в учебный корабль. Вновь выведен в резерв в сентябре 1954 г. и 4.11.1956 продан на слом.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 10, в 1945 г. изменен на R7.

"Implacable". Испытания и подготовка палубной авиагруппы (май — октябрь 1944 г.). Три операции по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (октябрь — декабрь 1944 г.), в ходе которых потоплено около 40 000 брт торгового тоннажа и несколько мелких кораблей, тяжело повреждена подводная лодка U-1060 (27.10.1944 добыта береговой авиацией). Ремонт (середина декабря 1944 — середина марта 1945 г.), переход в Сидней через Ин-





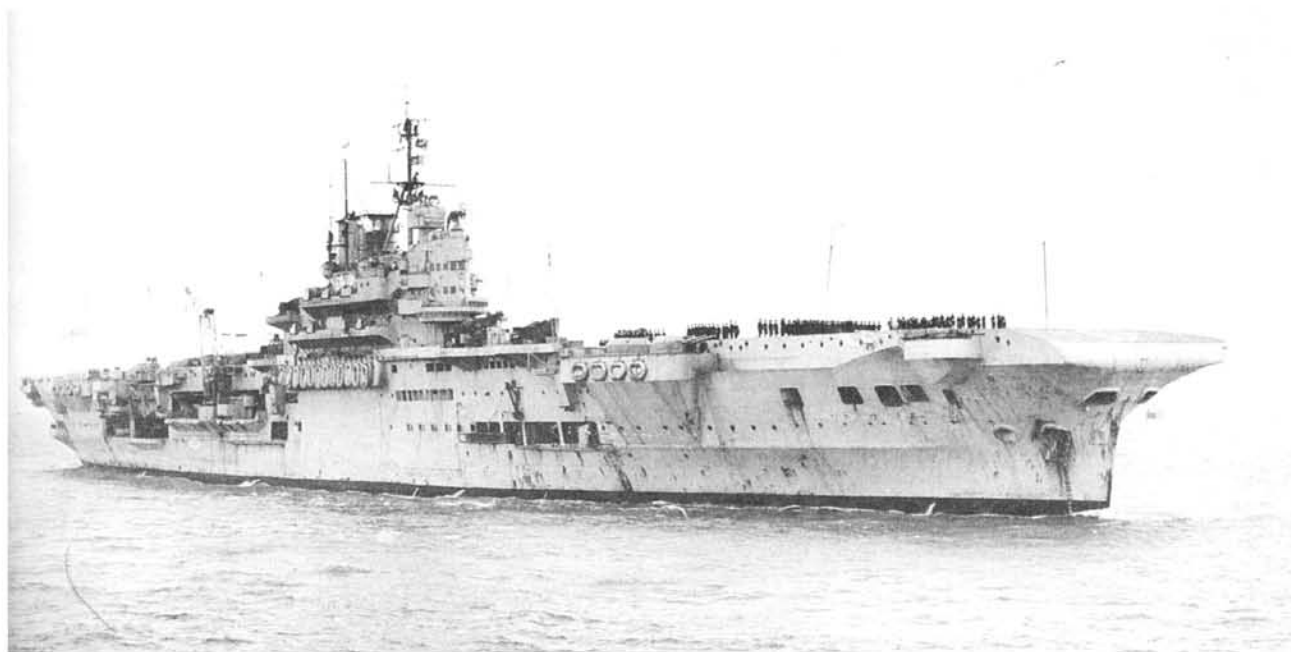
дийский океан. В начале мая 1945 г. включен в состав Тихоокеанского флота. Удары по военно-морской базе на о. Трук (14 — 15.6.1945) и объектам на территории Японии (17.7 — 11.8.1945). После войны служил на Тихом океане (сентябрь 1945 — апрель 1946 г.), перешел в Англию и с июня 1946 г. использовался для подготовки пилотов. Ремонты (апрель — ок-

тябрь 1947 и октябрь 1948 — апрель 1949 г.). Входил в состав Флота метрополии (апрель 1949 — сентябрь 1950 гг.). Резерв (сентябрь 1950 — январь 1952 гг.), использовался в качестве учебного (январь 1952 — сентябрь 1954 г.). Исключен 1.9.1954. Продан на слом 3.11.1955.

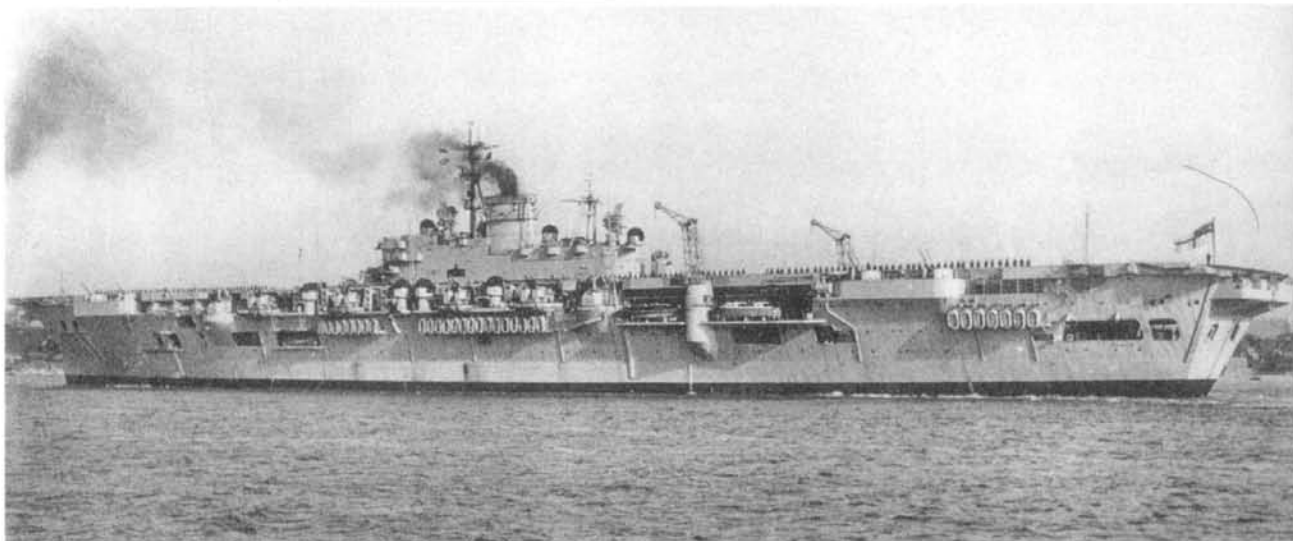
В годы Второй мировой войны имел тактический номер 86, в 1945 г. изменен на R5.

Авианосец
"Implacable"

Авианосец
"Implacable", 1946 г.



Авианосцы типа "Audacious"/"Eagle"



"Audacious" (позднее "Eagle")	"Harland & Wolff"	24.10.1942	19.3.1946	1.3.1952	Исключен в 1972 г.
"Irresistible" (позднее "Ark Royal")	"Cammell Laird"	3.5.1943	3.5.1950	26.2.1955	Исключен в 1978 г.
"Eagle"	"Vickers-Armstrong", Тайн	19.4.1944	Постройка отменена в апреле 1946 г.		

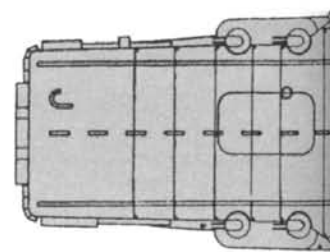
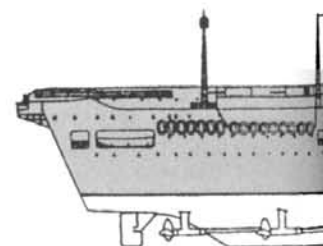
Самые большие и самые мощные авианосцы в истории Британского флота. Первоначальный проект был разработан в 1942 г. и представлял собой вариант увеличенного и улучшенного авианосца "Illustrious". Всего планировалась постройка 4 авианосцев типа "Audacious", однако после начала работ над еще более мощными кораблями типа "Malta", 4-й корабль серии решили перезаказать по новому проекту. К моменту окончания войны все три заложенных авианосца находились еще на стапеле. От достройки находящегося в наименьшей готовности "Eagle" (верфь "Vickers-Armstrong") в январе 1946 г. отказались, а его имя перешло к головному "Audacious", после чего корабли стали официально именоваться как тип "Eagle". С прекращением военных действий строительство "Eagle" и "Ark Royal" фактически остановились — как по финансовым причинам, так и из-за внесения в проект более тысячи изменений, учитывающих опыт войны и внедрение на флоте реактивной авиации. Поскольку корабли находились в разной степени готовности, объем изменений по сравнению с первоначальным проектом оказался на "Ark Royal" гораздо больше, чем на "Eagle".

По общей компоновке "Eagle" был подобен "Illustrious". Его ангар был двухъярусным; высота каждого из ярусов составляла 5,33 м. Самолеты подавались на верхнюю палубу двумя лифтами: носовой имел размеры 16,5 x 13,5 м, кормовой — 16,5 x 10 м. Оба лифта были смещены от диаметральной плоскости к левому борту. Грузоподъемность каждого — 13,6 т.

На полетной палубе "Eagle" имелись две гидравлические катапульты ВН-V, способные

разгонять самолет массой 8,4 т до скорости 176 км/ч, массой 13,6 т — до 153 км/ч. Общий запас авиатоплива составлял 1 772 тыс. л керосина и бензина.

В наследство от "Illustrious" "Eagle" досталось довольно мощное бронирование. Броневой пояс по ватерлинии имел толщину 114 мм,



Вверху: авианосец "Eagle" вскоре после постройки

полетная палуба — 102 — 37 мм, ангарная палуба — 63 — 25 мм, внутренние стены ангара — 37 мм. Коробчатая защита прикрывала погреба боезапаса, топливные цистерны и помещения дизель-генераторов. ПТЗ состояла из трех продольных переборок с каждого борта, причем внутренняя имела толщину 63 мм.

Расположение 114-мм орудий повторяло примененное на "Illustrious", но автоматическая 40-мм артиллерия была более современной. Фигурировавшие в проекте восьмистольные "пом-помы" в ходе достройки уступили свое место 8 шестиствольным (установки Mk-6), двумя спаренными (Mk-5) и 9 одиночным 40-мм "бофорсам". Для управления зенитным огнем служили КДП с 12-ю радарными.

На испытаниях в 1951 г. "Eagle" показал мощность 156 630 л. с. и при водоизмещении 44 250 т развил ход 30,53 уз., а при 49 950 т — 29,6 уз. Дальность плавания 24-уз. ходом составляла 4500 миль.

Радиолокационное оборудование "Eagle" на момент ввода в строй включало радары типов 960, 940, 982, 983, 242Q, 293Q, 974 и радиомаяк YE.

В 1954 — 1955 гг. "Eagle" оснастили угловой полетной палубой (5,5 к диаметральной плоскости). "Ark Royal" получил ее уже в ходе постройки, причем на этом авианосце впервые в брит. флоте установили третий, бортовой лифт размерами 17,5 х 10,7 м. Правда, он обслуживал только верхний ангар и был демонтирован в процессе модернизации в 1958 — 1959 гг. В 1960-е гг. угол посадочной палубы на обоих кораблях увеличили до 8,5°.

На "Ark Royal", в отличие от головного корабля, установили новейшие паровые катапульты B5-4 длиной по 46 м; они придавали стартующему самолету массой 13,6 т скорость

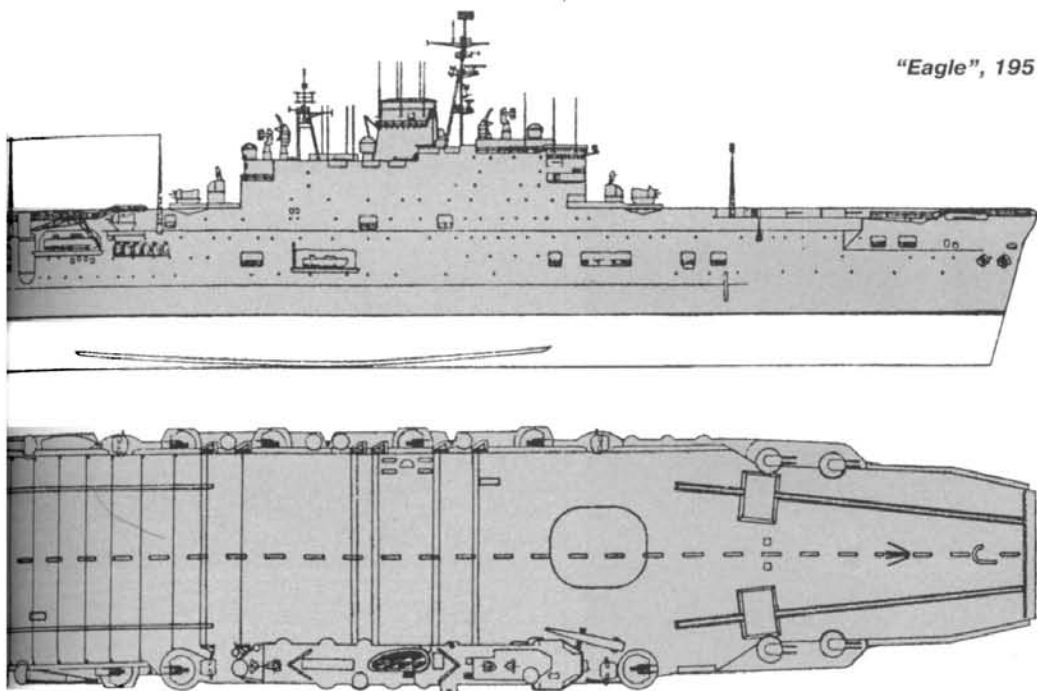
Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Audacious"/"Eagle" (проектные данные)

Водоизмещение:	полное 46 000 т
Размерения:	219,5/245х34,3х9,4 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Parsons" и 8 ПК Адмиралтейского типа, 152 000 л.с., 3685 т нефти
Скорость:	32 уз.
Бронирование:	борт 114 мм, борт ангара 37 мм, полетная палуба 37 — 102 мм, ангарная палуба 25 — 63 мм
Вооружение:	8 х 2 — 114-мм/45, 8 х 8 — 40-мм/40 "пом-пома", 78 самолетов, 2 катапульты
Экипаж:	2740 человек

195 км/ч. Во время модернизации 1959 — 1964 гг. аналогичные катапульты получил и "Eagle", причем длину одной из них (левого борта) увеличили до 61 м. В 1966 — 1967 гг. последнюю перенесли на угловую часть полетной палубы. В 1967 — 1970 гг. то же самое сделали и на "Ark Royal": теперь 61-м B5-4 на угловом участке палубы применялась для старта тяжелых истребителей "Фантом".

В ходе модернизаций в целях компенсации перегрузки броневая защита постепенно облегчалась. Так, в 1959 — 1964 гг. толщина полетной палубы на "Eagle" была уменьшена до 37 мм; позже аналогично поступили и на "Ark Royal".

Состав артиллерийского вооружения на "Ark Royal" при вступлении в строй несколько отличался от "Eagle": число 114-мм спаренных установок сократилось до 6, а общее количество "бофорсов" составило 46 стволов (6 х 6, 2 х 2 и 6 х 1).



"Eagle", 1951 г.



Служба

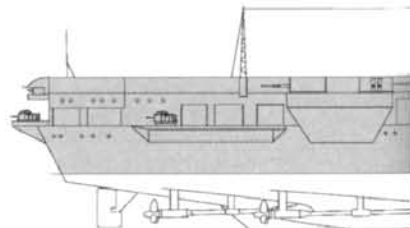
“Eagle”. Заложен под названием “Audacious”, переименован в “Eagle” в январе 1946 г.

Включен в боевой состав флота в марте 1952 г., с августа того же года — флагман Флота метрополии. 20.1.1953 ушел на Средиземное море. 9.9.1953 участвовал в Коронационном Ревю на Спитхедском рейде. Ремонты и модернизации (июнь 1954 — февраль 1955 и ноябрь 1955 — апрель 1956 гг.). 22.8.1955 установил своеобразный рекорд: с палубы корабля в течении суток были совершены 201 старт и посадка. Участвовал в боевых действиях против Египта во время Суэцкого кризиса (операция “Мушкетер”, ноябрь 1956 г.): удары по аэ-

родромам и сухопутным позициям (за 6 дней авиакрыло совершило 621 боевой вылет). В июле 1958 г. прикрывал брит. войска в Иордании после обострения обстановки в Ираке. Ремонт и модернизация в Девонпорте (11.5.1959 — 14.5.1964). 1.12.1964 ушел на Дальний Восток, затем вернулся в Девонпорт (24.5.1965) для кратковременного ремонта. В августе 1965 г. снова ушел в Сингапур, нес патрульную службу в Молуккском проливе во время кризиса в Индонезии, затем перебазировался в Аден для прикрытия находившихся на Аравийском полуострове британских войск. В январе 1966 г. патрулировал у берегов Африки, защищая воздушное пространство Замбии от возможного вторжения Родезии, а затем участвовал в операции “Бейра Патрол” — осуществлял блокаду мозамбикского порта Бейра с целью перехвата танкеров, перевозивших в Родезию нефть. 22.5.1966 прибыл в Девонпорт для ремонта и модернизации. 8.7.1971 вновь прибыл в Сингапур. Вернулся в метрополию и выведен в резерв в январе 1972 г. До продажи на слом в 1978 г. служил источником запасных частей для остающегося в строю “Ark Royal”. Разборка корабля начата в октябре 1978 г.

“Ark Royal”. Заложен под названием “Irresistible”, в 1945 г. переименован в “Ark Royal”.

Вышел на испытания 4.6.1954, но снова отправлен на верфь для доводочных работ и перестройки (июнь 1954 — февраль 1955 г.). После эксплуатации в водах метрополии и Средиземного моря — ремонт и модернизация в Девонпорте (июль 1958 — сентябрь 1959 г.). Модернизация вооружения (февраль — ноябрь 1964 г.). Нес патрульную службу у берегов Южной Африки после одностороннего объявления независимости Родезией и осуществлял блокаду мозамбикского порта Бейра (1965 — январь 1966 г.). По возвращении в Англию — обширная модернизация под реактивные истребители “Фантом” (март 1967 — февраль 1970 г.). 9.11.1970 столкнулся с советским эсминцем “Бравый”. Выведен из боевого состава 4.12.1978, продан на слом в феврале 1979 г. и разобран в 1980 г.



Справа и сверху:
авианосец “Eagle”

Авианосцы типа "Malta"

"Malta"	"John Brown"	заказ отменен 21.12.1945
"New Zealand"	"Cammell Laird", Биркенхед	заказ отменен 21.12.1945
"Gibraltar"	"Vickers-Armstrong", Тайн	заказ отменен 15.11.1945
"Africa"	"Fairfield"	заказ отменен в октябре 1945 г.

Разработка проекта авианосца "Malta" началась в конце 1942 г. — одновременно с закладкой тяжелого авианосца "Audacious". Новый корабль виделся его создателям как аналог американского "Midway". Любопытно, что с проектами этих суперавианосцев произошла своего рода рокировка кораблестроительных школ: американцы заимствовали английский опыт, англичане — американский. На архитектуру и компоновку "Malta" оказали большое влияние "Essex" и "Midway", и в результате новый проект по многим пунктам представлял собой шаг назад по сравнению с "Illustrious".

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

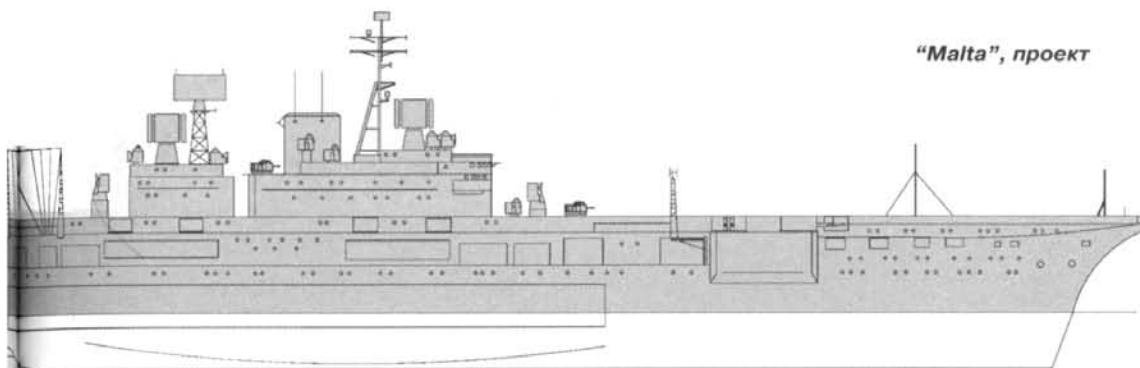
Интересной особенностью архитектуры "Malta" стало наличие второго "острова", расположенного позади основного и предназначенного для размещения аппаратуры РЛС. Оба

мостика в плане имели обтекаемую форму — наподобие примененной на "Illustrious".

Заказ на постройку трех суперавианосцев ("Malta", "New Zealand", "Gibraltar") был выдан 15.7.1943, еще до завершения разработки проекта. Обсуждался вопрос о строительстве четвертого корабля — "Africa", но официального решения на сей счет не последовало. Между тем, в ходе конструкторских работ выяснилось, что новые авианосцы 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 ("Gibraltar" 15.11.1945, остальных двух — 21.12.1945).

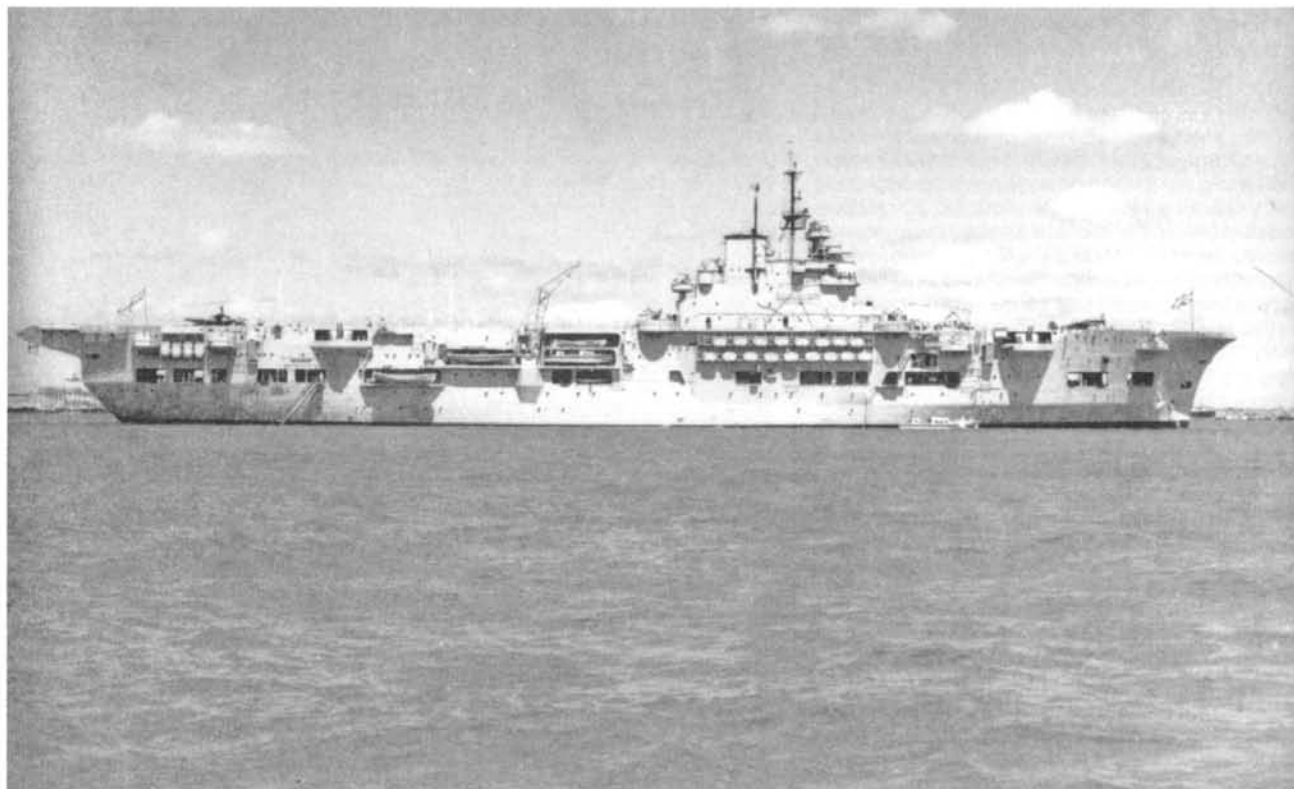
Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Malta" (проектные данные)

Водоизмещение:	стандартное 46 900 т, полное 56 800 т
Размерения:	249,9/279,3x41,5 (вл 35,4)x10,5 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Parsons" и 8 ПК Адмиралтейского типа, 200 000 л.с., 7500 т нефти
Скорость:	32,5 уз.
Бронирование:	борт и траверзы 37 — 114 мм, полетная палуба 25 мм
Вооружение:	8 x 2 — 114-мм/45, 8 x 6 — 40-мм/56, 81 самолет
Экипаж:	2780 человек



"Malta", проект

Легкий авианосец "Unicorn"

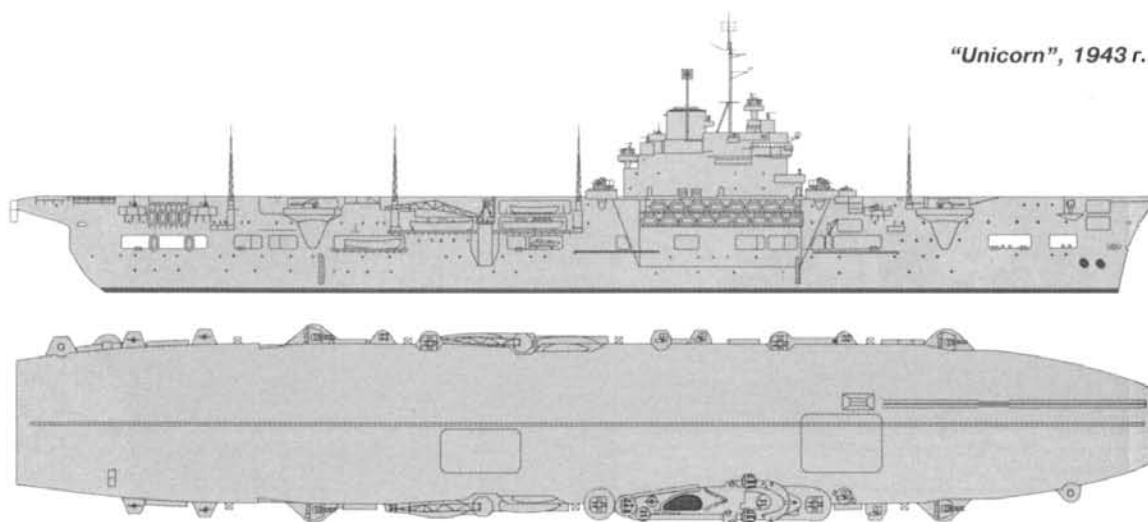


Вверху: легкий авианосец "Unicorn"

"Unicorn"	"Harland & Wolff"	29.6.1939	20.11.1941	12.3.1943	Исключен в 1959 г.
-----------	-------------------	-----------	------------	-----------	--------------------

"Unicorn" был заказан в 1938 г. как вспомогательный авианосец, главной задачей которого являлось обеспечение действий тяжелых авианосцев типа "Illustrious". Предполагалось, что он будет представлять собой

нечто среднее между авиатранспортом и ремонтной мастерской, а в мирное использоваться в качестве носителя радиоуправляемых самолетов-мишеней. Однако в годы войны "Unicorn" некоторое время использо-



"Unicorn", 1943 г.

вался как чисто боевой корабль — легкий авианосец.

По архитектуре и конструкции "Unicorn" являлся как бы уменьшенным и упрощенным вариантом "Ark Royal". Он имел высокий надводный борт при относительно коротком корпусе. Компановка ЭУ — 2 МО и 2 КО. Полетная палуба имела размеры 195,1 x 27,4 м, причем на протяжении 115,2 в средней части она была защищена 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 гидropневматическая 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 мастерские для обслуживания самолетов. Емкость цистерн авиабензина — 163 656 л.

Радиоэлектронное оборудование включало в себя радиомаяк 72DM, позже заменен-

Тактико-технические характеристики авианосца "Unicorn" по состоянию на март 1943 г.

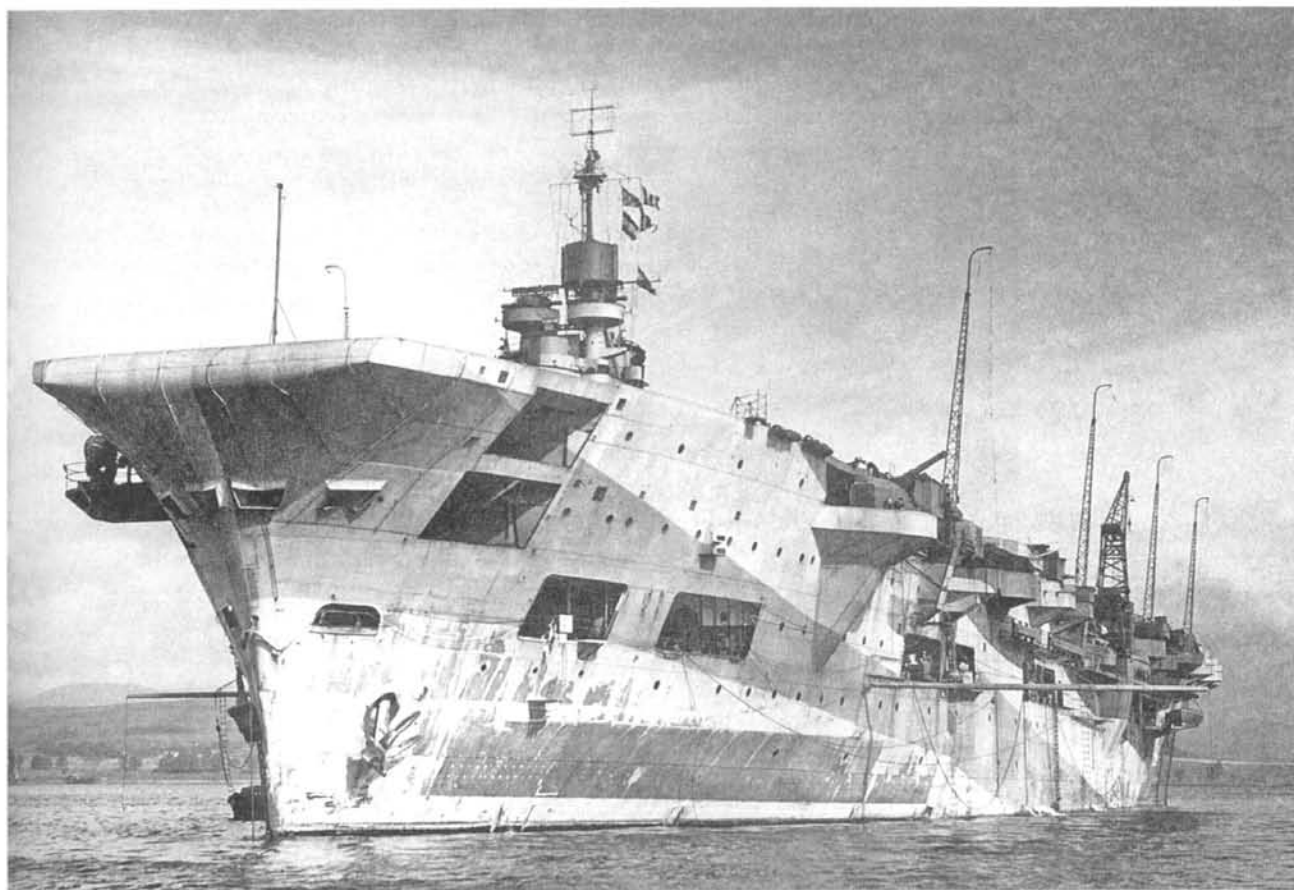
Водоизмещение:	стандартное 14 750, полное 20 300 т
Размерения:	171,9/195,1 x 27,4x7,3 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons" и 4 ПК Адмиралтейского типа, 40 000 л.с., 3157 т нефти
Скорость:	24 уз.
Бронирование:	полетная палуба 51 мм, погреба 76 — 51 мм
Вооружение:	4 x 2 — 102-мм/45, 4 x 4 — 40-мм/40, 4 x 2 и 5 x 1 — 20-мм/70, 1 катапульта, 35 самолетов
Экипаж:	1200 человек
Состав авиагруппы	
Сентябрь 1943 г.:	3 торпедоносца "Суордфиш", 30 истребителей "Сифайр".

ный американским типа УЕ. Также имелись радары типов 281В, 282 и 285.

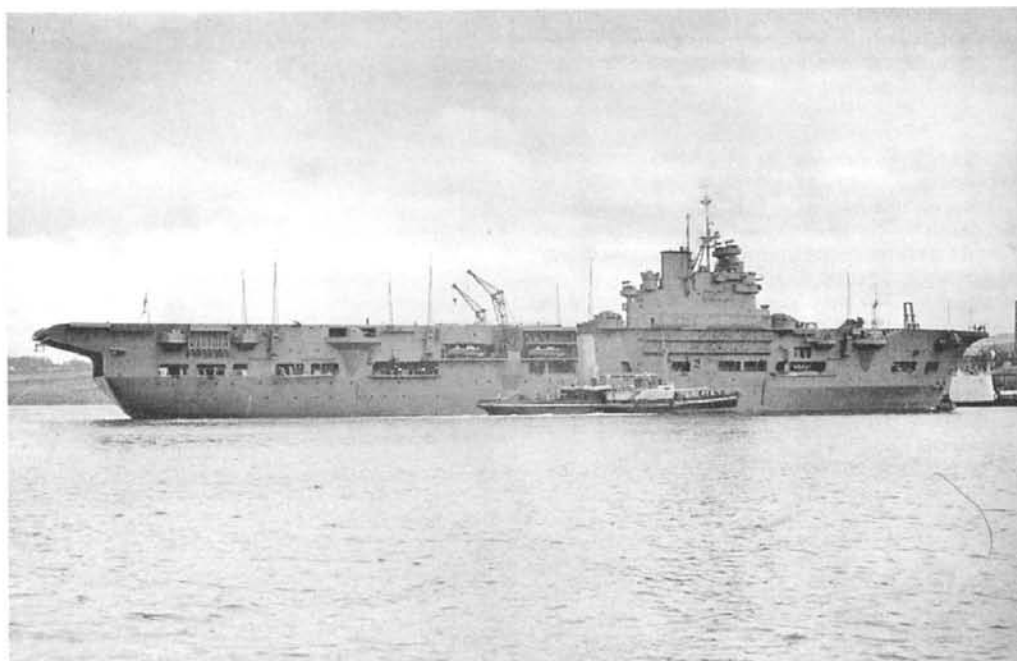
Служба

Участвовал в сопровождении трех гибралтарских конвоев (май — июнь 1943 г.), демонстрационные выходы к берегам Норвегии (июль 1943 г.). Прикрывал высадку в Салерно (Италия; сентябрь 1943 г.). Перешел в

Легкий авианосец "Unicorn", 1943 г.

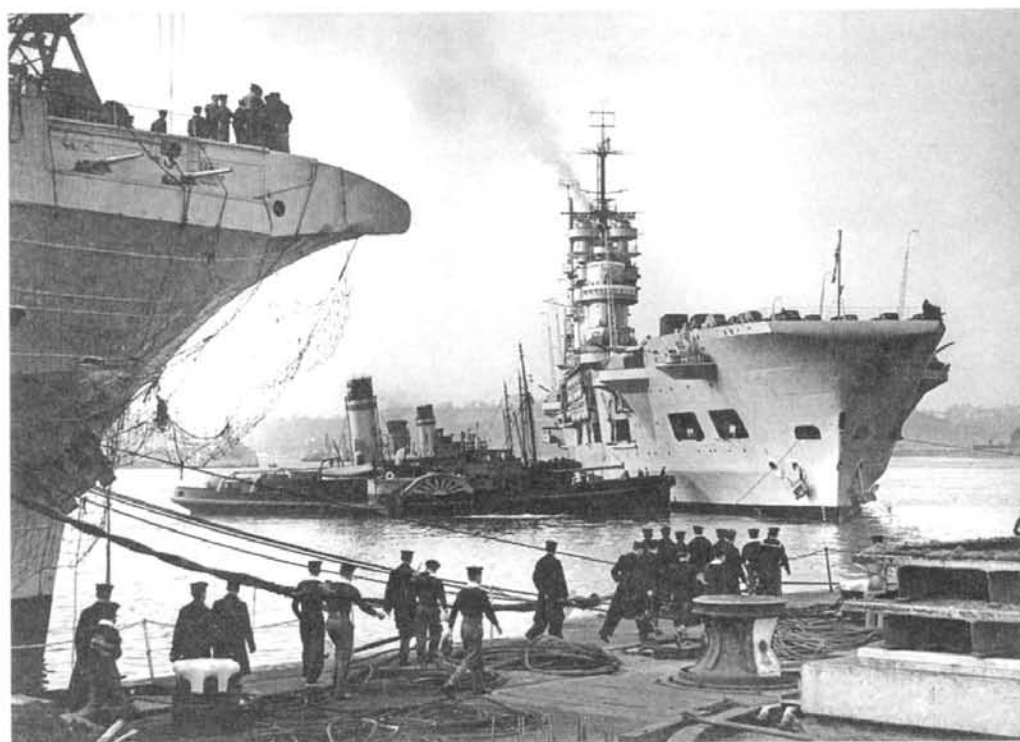


Легкий авианосец
"Unicorn"



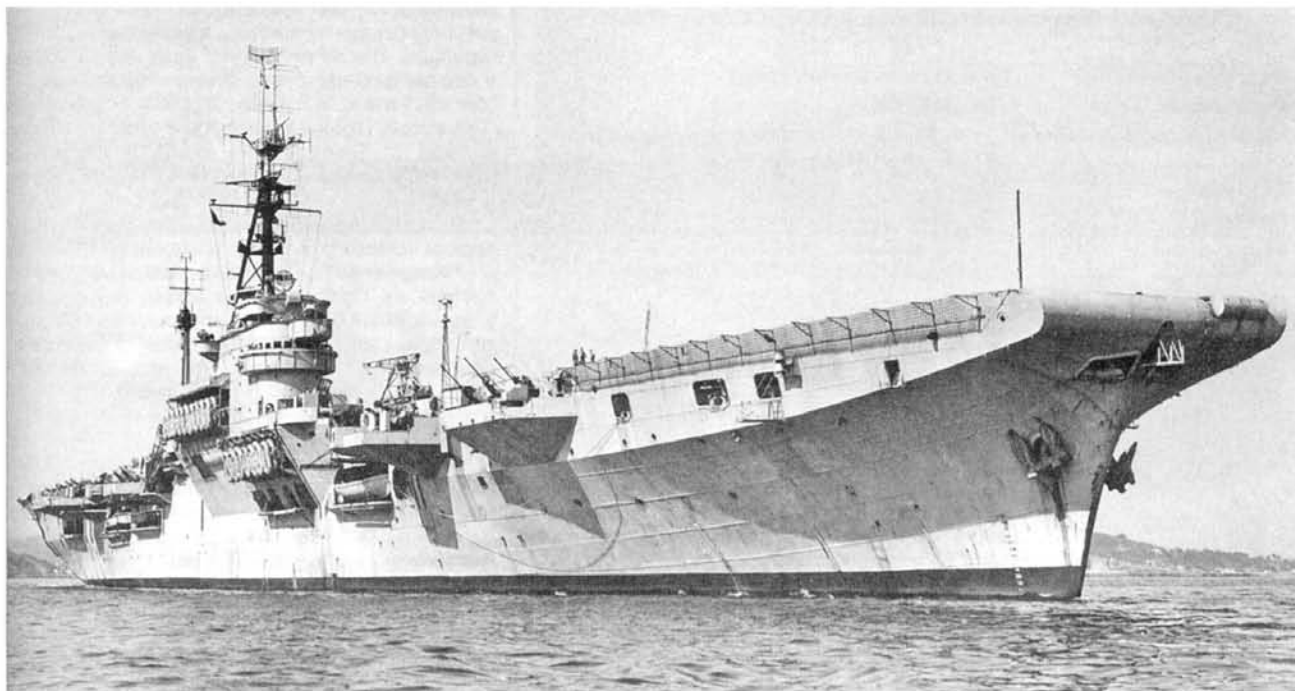
Коломбо (о. Цейлон) в октябре 1943 г., где находился до конца войны и обеспечивал подготовку летчиков палубной авиации для Восточного и Тихоокеанского флотов. С весны 1945 г. включен в состав соединения плавучего тыла Тихоокеанского флота. После капитуляции Японии вернулся в Англию, с января 1946 г. выведен в резерв. Летом 1949 г. введен в строй в качестве авиатранспорта для перевозки самолетов на

Дальний Восток. В ряде случаев использовался в качестве авианосца в ходе войны в Корее, однажды даже вел обстрел берега из 102-мм орудий. В июне 1953 г. переклассифицирован в авиатранспорт. Вернулся в Девонпорт (ноябрь 1953 г.), выведен в резерв 17.11.1953. Исключен в 1958 г., 15.6.1959 сдан на слом, разборка начата в 1960 г. В годы Второй мировой войны имел тактический номер F72.



Легкий авианосец
"Unicorn"

Легкие авианосцы типа "Colossus"



"Colossus"	"Vickers-Armstrong", Тайн	1.6.1942	30.9.1943	16.12.1944	Передан Франции в 1946 г.
"Vengeance"	"Swan Hunter"	16.11.1942	23.2.1944	15.1.1945	Продан Бразилии в 1956 г.
"Venerable"	"Cammell Laird"	3.12.1942	30.12.1943	17.1.1945	Продан Нидерландам в 1948 г.
"Pioneer"	"Vickers-Armstrong", Тайн	2.12.1942	20.5.1944	8.2.1945	Исключен в 1954 г.
"Glory"	"Harland & Wolff"	27.8.1942	27.11.1943	2.4.1945	Исключен в 1957 г.
"Ocean"	"Stephen"	8.11.1942	8.7.1944	8.8.1945	Исключен в 1958 г.
"Perseus"	"Vickers-Armstrong", Тайн	1.6.1942	26.3.1944	19.10.1945	Исключен в 1957 г.
"Theseus"	"Fairfield"	6.1.1943	6.7.1944	9.2.1946	Исключен в 1958 г.
"Triumph"	"Hawthorn Leslie"	27.1.1943	2.11.1944	9.5.1946	Исключен в 1981 г.
"Warrior"	"Harland & Wolff"	12.12.1942	20.5.1944	14.3.1946	Продан Аргентине в 1958 г.

Проект легкого авианосца водоизмещением в 13 200 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 "Colossus" был сконструирован весьма рационально. Его полетная палуба (210,3 x 24,4 м — почти как на "Illustrious") была оборудована двумя лифтами размером по 13,7 x 10,4 м и грузоподъемностью 6,8 т. Однорусный ангар имел внушительные размеры — 135,6 x 15,85 м, причем его высота (5,33 м) была больше, чем на "Illustrious". Правда, за это пришлось заплатить полным отказом от броневой защиты (толщина стальных листов, прикрывавших погреба авиационного боезапаса, не превышала 10 мм).

Корпус авианосца создавался по нормам гражданского судостроения. 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 энергетической установки, 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 — 448 236 л.

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 "Colossus" летом 1945 г. вместо "эрликонов" имелся 21 одноствольный 40-мм/56 "бофорс", на "Ocean" — 7 одноствольных "пом-помов" и 20 "эрликонов".

Вверху:
авианосец
"Colossus",
сентябрь 1946 г.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Colossus" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 13 190, полное 18 040 т
Размерения:	192/211,2х24,4х7,1 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons" и 4 ПК Адмиралтейского типа, 40 000 л.с., 3196 т нефти
Скорость:	25 уз.
Бронирование:	погребов 10 мм
Вооружение:	6 х 4 — 40-мм/40, 11 х 2 и 10 х 1 — 20-мм/70, 1 катапульта, 37 (32 на "Oceap") самолетов
Экипаж:	1300 человек
Состав авиагруппы "Glory"	
Май 1945 г.:	18 торпедоносцев "Барракуда", 21 истребитель "Корсар".

Все авианосцы оснащались стандартным комплектом радаров типов 79В, 281В, с начала 1950-х — 277 и 293. На "Oceap", 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 "Asdic".

Из 6 вступивших в строй до конца войны авианосцев один — "Pioneer" — достраивался по измененному проекту — в роли вспомогательного авианосца/плавмастерской по ремонту авиатехники. Еще один подобный корабль — "Perseus", вступил в строй после войны.

Служба

"Colossus". После завершения подготовки авиагруппы направлен для действий у берегов Индонезии, однако до капитуляции Японии принять участие в боевых действиях не успел. В то же время обеспечивал оккупацию союзни-

ками Шанхая (август — сентябрь 1945 г.). Ремонт в Саймонстауне (начало 1946 г.). Возвратился в Англию, выведен из строя 26.7.1946 для подготовки к передаче авианосца в аренду Франции. После окончания ремонта зачислен в состав французского флота под названием "Arromanches" 6.8.1946. В 1951 г. выкуплен Францией. Прошел ремонты в 1957 — 1958 и в 1968 гг. Выведен из строя и исключен 22.1.1974, вскоре продан на слом и разобран в 1978 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 15, в 1945 г. изменен на R61.

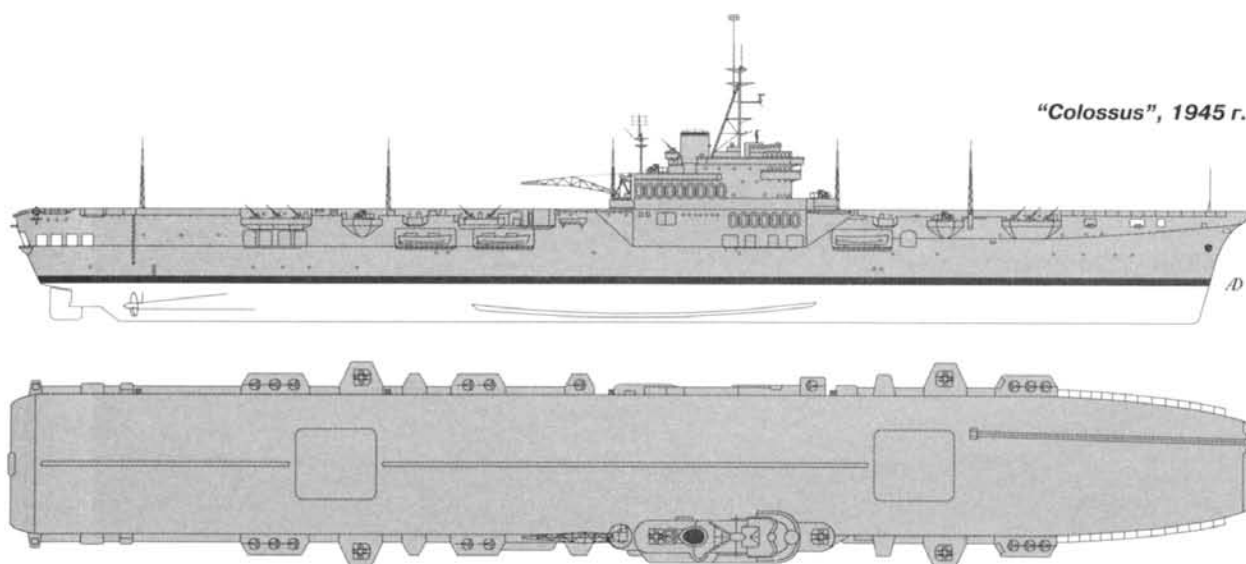
"Vengeance". Проходил подготовку авиагруппы на Средиземном море, после чего ушел на Тихий океан. Принять участие в боевых действиях до капитуляции Японии не успел, обеспечивал оккупацию союзниками Гонконга (август — сентябрь 1945 г.). Служил на Дальнем Востоке и Индийском океане, в июле 1946 г. вернулся в Англию. Ремонт (август — декабрь 1946 г.). Входил в состав Флота метрополии (май — июль 1947 г.), служил на Средиземном море (сентябрь 1947 — март 1948 г.). Ремонт (май — июнь 1948 г.), вновь в составе Флота метрополии (август 1948 — май 1951 г.). После ремонта (конец 1951 г.) совершил два рейса по доставке войск и самолетов на Дальний Восток. Ремонт (сентябрь 1952 — январь 1953 г.). В период с 13.11.1952 по 25.10.1955 временно входил в состав ВМС Австралии (в период с мая 1954 по апрель 1955 г. находился в резерве). После возвращения в Англию выведен в резерв (сентябрь 1955 г.). Продан Бразилии 12.12.1956 и после ремонта в Роттердаме (июнь 1957 — декабрь 1960 г.) 6.12.1960 вошел в строй бразильского флота под названием "Minas Gerais". Прошел ремонты в 1976 — 1980 и 1991 — 1993 гг. Выведен из боевого состава в 2003 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 71, в 1945 г. изменен на R64.

"Venerable". Подготовлен для действий у берегов Филиппин и Индонезии, но принять

Авианосец
"Colossus" на
стапеле, 1943 г.





"Colossus", 1945 г.

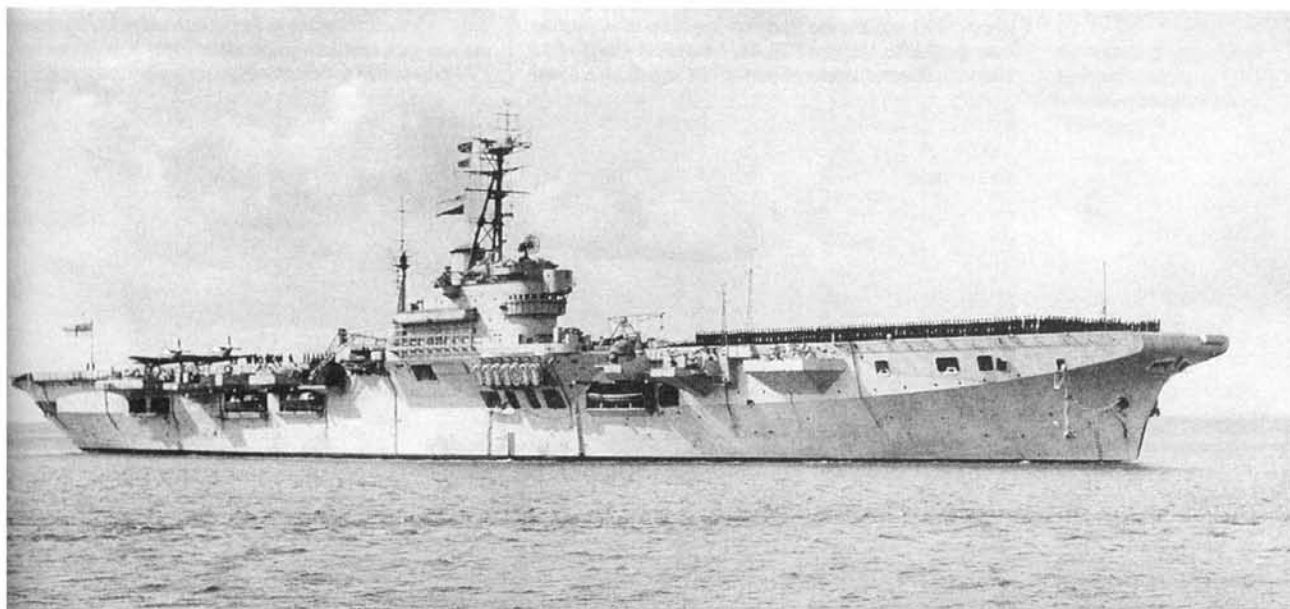
участие в боевых действиях до капитуляции Японии не успел. Обеспечивал высадку в Гонконге — 31.8.1945 самолеты авианосца нанесли удар по базе японских взрывающихся катеров близ порта. После окончания войны продолжал служить на Дальнем Востоке. Прибыл в Плимут 30.3.1947. После ремонта 1.4.1948 продан Нидерландам и под названием "Karel Doorman" 28.5.1948 вошел в строй. Прошел коренную реконструкцию в 1955 — 1958 гг. 26.4.1968 серьезно поврежден пожаром в котельном отделении. Не ремонтировался и выведен в резерв. 15.10.1968 продан Аргентине, прошел ремонт на верфи "Wilton Fijenoord" с заменой турбин и паровых котлов (снятых с недостроенного авианосца "Leviathan"). Вошел в строй аргентинского флота 12.3.1969 под названием "Veinticinco De Mayo". Принимал участие

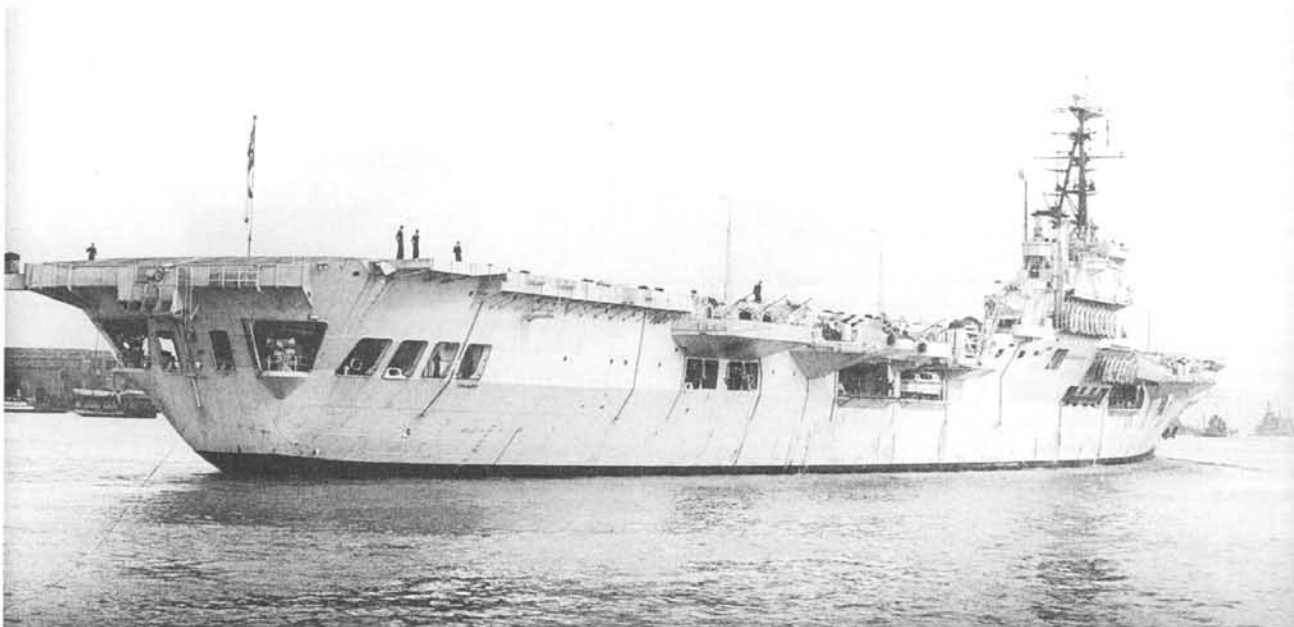
в англо-аргентинском конфликте (1982 г.), совершил 1 поход, но в боевое соприкосновение с противником не вступал. К середине 1980-х техническое состояние авианосца заметно ухудшилось и с 1985 г. он стоял на приколе. Официально выведен из боевого состава в июне 1986 г. В 1988 г. начался большой ремонт, но вскоре работы были остановлены по финансовым соображениям. Исключен из списков флота в 1997 г. и в январе 1999 г. продан на слом.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 04, в 1945 г. изменен на R63.

"Pioneer". Заложен под названием "Ethalion", вскоре переименован в "Mars". Уже после спуска на воду во второй половине 1944 г. вновь переименован — в "Pioneer". В августе 1945 г. прибыл в Австралию для обеспе-

*Легкий авианосец
"Ocean", 1948 г.*





**Легкий авианосец
"Triumph", 1946 г.**

чения действий авианосцев Тихоокеанского флота. После окончания войны выведен в резерв (1946 г.), в июне 1953 г. переклассифицирован в авиатранспорт. Продан на слом в сентябре 1954 г. и вскоре разобран.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер D76.

"Glory". Перешел на Мальту (май 1945 г.), на о. Цейлон, а затем на Филиппины (июль 1945 г.). После капитуляции Японии принимал участие в оккупации союзниками Рабаула (сентябрь 1945 г.). Продолжал служить на Дальнем Востоке (сентябрь 1945 — февраль 1947 г.), затем в Индийском океане (февраль — сентябрь 1947 г.). Ремонт и модернизация в Девонпорте (октябрь 1947 — сентябрь 1949 г.). Служба на Средиземном море (ноябрь 1949 — март 1951 г.), затем боевые действия у западных берегов Кореи (28.4 — начало сентября 1951 г.). В начале октября 1951 г. прибыл в Син-

гапур, затем перешел в Австралию. На Средиземном море принял новую авиагруппу. Вернулся к берегам Кореи (январь — май 1952 г.). Находился на Мальте (июль — сентябрь 1952 г.). Последний, третий поход к берегам Кореи совершил в ноябре 1952 — начале мая 1953 г. В ноябре 1953 г. вернулся на Средиземное море, а в феврале 1954 г. — в Англию. Ремонт в Портсмуте (середина 1954 г.), после которого осуществлял перевозку самолетов на Дальний Восток. В конце 1955 г. выведен в резерв. Исключен в 1957 г., вскоре продан на слом. Разборка начата в августе 1961 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер R62.

"Ocean". Подготовка ночной авиагруппы (август — декабрь 1945 г.) в метрополии. 3.12.1945 впервые в истории на палубу авианосца сел реактивный самолет "Си Вампир". Действовал у берегов Кореи в составе сил



**Легкий авианосец
"Theseus"**



*Легкий авианосец
"Warrior", 1946 г.*

ООН (май — ноябрь 1952 г.). Вернулся на Средиземное море для приема и подготовки новой авиагруппы (кон. ноября 1952 — апрель 1953 г.). В мае — июле 1953 г. — действия у берегов зап. Кореи. В ноябре 1953 г. убыл с Дальнего Востока в Англию и 17.12.1953 прибыл в Плимут. Ремонт (начало 1954 г.), в дальнейшем использовался в качестве учебного корабля. Участвовал в Суэцком конфликте (ноябрь 1956 г.). С 5.12.1957 в резерве, исключен в марте 1958 г., в феврале 1960 продан на слом и разобран в 1962 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер R68.

"Perseus". Заложен под названием "Edgar", уже после спуска на воду переименован в "Perseus". Вошел в строй уже после окончания Второй мировой войны.

В мае 1946 г. выведен в резерв. Вновь введен в строй в 1949 г. Использовался для испытаний первой брит. паровой катапульты BXS-1 (1951 — 1952 гг.). В июне 1952 г. переклассифицирован в авиатранспорт. Выведен в резерв в 1954 г. В 1955 г. начато переоборудование корабля в плавбазу подводных лодок, но вскоре все работы были прекращены. В 1957 г. исключен из списков флота, в следующем году продан на слом.

"Theseus". Вошел в строй уже после окончания Второй мировой войны.

Действовал у берегов Кореи в составе сил ООН (5.10.1950 — 15.4.1951). После возвращения в Англию прошел ремонт (май — август 1951 г.). С 19.8.1954 г. флагман учебной эскадры Флота метрополии. Участвовал в Суэцком конфликте (ноябрь 1956 г.). Выведен в резерв 21.12.1956, исключен в марте 1958 г., продан на слом 29.11.1960.

"Triumph". Вошел в строй уже после окончания Второй мировой войны.

В декабре 1949 г. принимал участие в нанесении ударов по партизанским базам в Малайе. С июля 1950 г. действовал у берегов Ко-

реи. 25.9.1950 убыл в Англию. Ремонт (конец 1950 — 1951 гг.), после которого переклассифицирован в учебный корабль. В феврале 1952 г. использовался для экспериментов с угловой палубой. С декабря 1957 по январь 1965 г. прошел переоборудование в плавмастерскую. В 1972 г. выведен в резерв. В 1980 г. исключен из списков флота и 26.11.1981 продан на слом.

"Warrior". Заложен под названием "Brave", вскоре переименован в "Warrior".

Вошел в строй уже после окончания Второй мировой войны.

Еще до вступления в строй, 24.1.1946 передан во временное пользование ВМС Канады, в составе которых служил до 23.3.1948.

Возвращен Великобритании и после ремонта, в ходе которого полетную палубу корабля оснастили резиновым покрытием, вошел в строй в ноябре 1948 г. С ноября 1948 по май 1949 г. на корабле проводились опыты с "резиновой" палубой, после чего в сентябре 1949 г. "Warrior" выведен в резерв. Вновь вошел в

*Вспомогательный
авианосец-
плавмастерская
"Pioneer"*



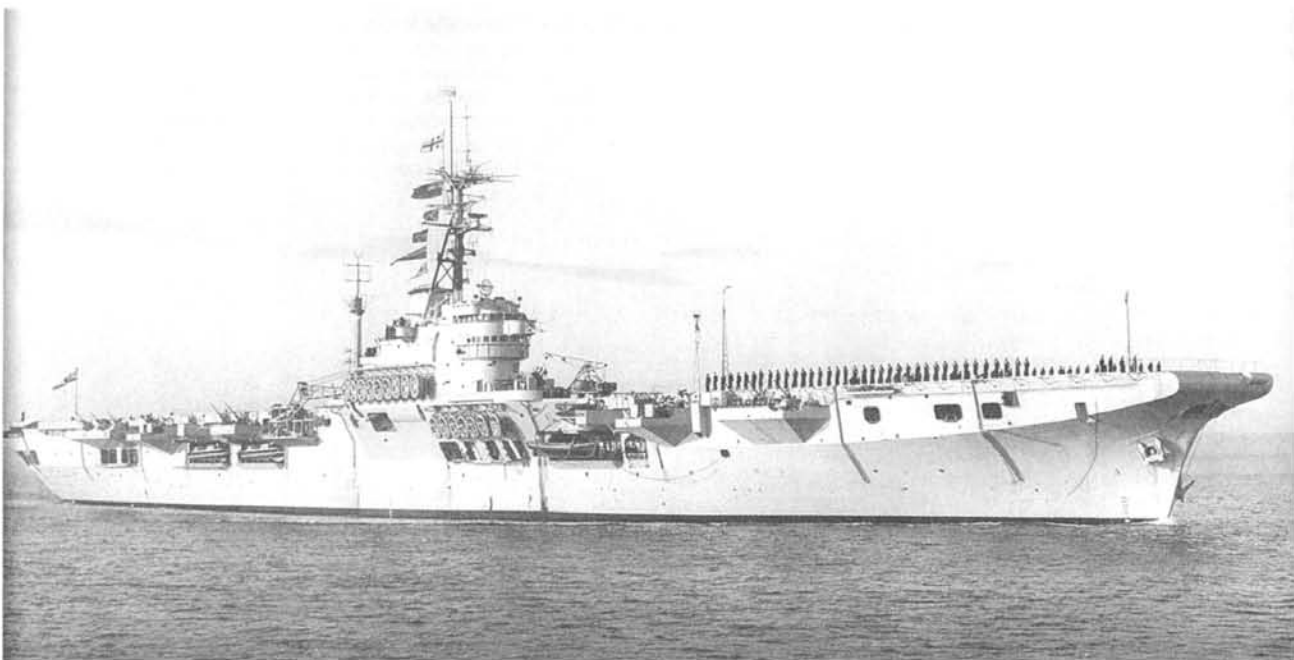


**Легкий авианосец
"Theseus",
апрель 1953 г.**

**Легкий авианосец
"Vengeance", 1949 г.**

строй в июле 1950 г. и использовался для перевозки войск и самолетов на Дальний Восток (август 1950 — декабрь 1951 г.). Модернизация в Девонпорте (март 1952 — сентябрь 1953 г.). Летом 1954 г. привлекался к нанесению ударов по партизанским базам в Малайе. По возвращении прошел модернизацию (14.12.1954 — 21.8.1956), в ходе которой оборудован угловой

палубой. Служил штабным кораблем при испытаниях брит. ядерного оружия на о-вах Рождества (февраль — октябрь 1957 г.). Выведен в резерв в феврале 1958 г. и 4.7.1958 продан Аргентине. Переименован в "Independencia" 24.7.1958, вошел в строй аргентинского флота 26.1.1959. В 1970 г. выведен в резерв. Продан на слом 17.3.1971.



Легкие авианосцы типа "Majestic"



"Terrible"	Верфь ВМС, Девонпорт	19.4.1943	30.9.1944	5.2.1949	Достроен для ВМС Австралии
"Magnificent"	"Harland & Wolff"	29.7.1943	16.11.1944	21.5.1948	Достроен для ВМС Канады
"Majestic"	"Vickers-Armstrong", Барроу	15.4.1943	28.2.1945	8.11.1955	Достроен для ВМС Австралии
"Powerful"	"Harland & Wolff"	21.11.1943	27.2.1945	17.1.1957	Достроен для ВМС Канады
"Hercules"	"Vickers-Armstrong", Тайн	12.11.1943	22.9.1945	4.3.1961	Достроен для ВМС Индии
"Leviathan"	"Swan Hunter"	18.10.1943	7.6.1945	—	Постройка остановлена в мае 1946 г.

Вторая серия легких авианосцев типа "Colossus". Корабли были заказаны в 1943 г. и отличались уменьшенным запасом авиатоплива, за счет чего удалось усилить конструкцию палубы, что позволяло использовать более тяжелые самолеты. Однако в связи с окончанием Второй мировой войны их постройку приостановили. Позже она возобновилась, но по первоначальному проекту были построены только два авианосца — "Magnificent" и "Terrible".

Конструктивно корабли типа "Majestic" были аналогичны "Colossus". Они имели одноярусный ангар высотой 5,33 м и оборудовались одной катапульты ВН-III. Два лифта отличались увеличенными размерами (16,5 x 10,4 м). Запас авиатоплива по проекту составлял 284 тыс. л. Для возможности прохождения Панамским каналом выходящие за габарит бортовые спонсоны зенитной артиллерии были сделаны съемными. Из состава зенитного вооружения наконец исчезли старомодные четырехствольные "пом-помы" — теперь на корабли устанавливались только 40-мм автоматы "Бофорс". Но броня и полноценная ПТЗ по-прежнему отсутствовали. В целом, "Majestic" представлял собой сильно упрощенный проект авианосца для экстренной постройки в военное время, и после завершения боевых действий в Европе потребность в нем отпала.

Вместе с тем, интерес к недостроенным кораблям проявили страны Британского Содружества, планировавшие обзавестись собственными авианосцами, но при этом не желавшие тратить на них слишком много денег. Первым был введен в строй "Magnificent" — его передали в аренду Канаде, где он служил под своим первоначальным названием. "Terrible"

приобрела Австралия и переименовала его в "Sydney". Затем для этих двух стран, а также для Индии, достроили еще три корабля, но уже по значительно переработанным проектам: "Majestic" стал австралийским "Melbourne", "Powerful" — канадским "Bonaventure" и "Hercules" — индийским "Vikrant". Последний, шестой авианосец использовался в качестве источника запчастей, а затем был сдан на слом.

Служба

"Terrible"/"Sydney". Заложен под названием "Terrible". После окончания Второй мировой войны постройка приостановлена. Куплен Австралией 16.12.1948, вошел в строй австралийского флота 12.4.1949 под названием "Sydney". В январе 1950 г. вернулся в Англию для приемки новой партии палубных самолетов. Принимал участие в боевых действиях в

Вверху:
легкий авианосец
"Magnificent"

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Majestic" (проектные)

Водоизмещение:	полное 17 780 т
Размерения:	192/211,8x24,4x7 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons" и 4 ПК Адмиралтейского типа, 40 000 л.с.
Скорость:	25 уз.
Бронирование:	погребов 10 мм
Вооружение:	6 x 4 — 40-мм/40, 19 — 40-мм/56, 1 катапульта, 37 самолетов
Экипаж:	1300 человек

Корею (1951 — 1952 г.). С 22.4.1955 — учебный авианосец, в феврале 1958 г. выведен в резерв. В 1962 г. вновь введен в строй в качестве быстроходного военного транспорта, доставлял самолеты на театр военных действий во время конфликта в Малайе (1962 — 1964 гг.) и в ходе войны во Вьетнаме. Выведен из состава флота 20.7.1973. Продан на слом 23.12.1975.

“Magnificent”. После окончания Второй мировой войны постройка приостановлена. Передан Канаде и зачислен в состав ее флота 17.4.1948, до окончания постройки.

Использовался в качестве авианосца и авиатранспорта. С декабря 1951 по апрель 1952 г. прошел ремонт. Осенью 1956 г. перевозил канадский контингент международных сил для действий в Египте. Возвращен Великобритании 14.6.1957 и поставлен в резерв. Исключен в 1961 г. и продан на слом в июле 1965 г.

“Majestic”/“Melbourne”. После окончания Второй мировой войны постройка приостановлена. В 1949 г. продан Австралии и достроен на верфи “Harland & Wolff” по модернизированному проекту. Вошел в состав австралийского флота под названием “Melbourne” 28.10.1955.

Ушел из Портсмута в Австралию 5.3.1956 и прибыл во Фримантл 23.4.1956. С 14.5.1956 — флагманский корабль флота. 10.2.1964 в Тасмановом море столкнулся с эсминцем “Voyager”, в результате последний затонул (82 человек погибло). Прошел ремонт и модернизацию с 22.11.1967 по 24.11.1968. 2.6.1969 во время маневров в Южно-Китайском море таранил американский эсминец “Frank E. Evans” (носовая часть эсминца затонула, погибло 74 человека).

30.6.1982 выведен в резерв. Исключен из списков флота 14.3.1983 и продан на слом в ноябре 1983 г. Прибыл для разборки в Шанхай в 1985 г.

“Powerful”/“Bonaventure”. После окончания Второй мировой войны постройка приостановлена. В 1952 г. продан Канаде, достроен по модернизированному проекту, вошел в строй канадских ВМС под названием “Bonaventure”.

Использовался как многоцелевой авианосец, с 1961 г. — как авианосец ПЛО. Базировался на Атлантическом побережье. Капитально модернизирован в марте 1966 — сентябре 1967 г. Выведен из боевого состава 1.4.1970 и вскоре продан на слом, разборка начата в марте 1971 г.

“Hercules”/“Vikrant”. После окончания Второй мировой войны постройка приостановлена. В январе 1957 г. продан Индии и достроен на верфи “Harland & Wolff” по модернизированному проекту. Вошел в состав индийского флота под названием “Vikrant” 4.3.1961.

Принимал участие в боевых действиях против Пакистана (апрель — декабрь 1971 г.). Прошел ряд ремонтов и модернизаций: 1973 — август 1974; 1979 — 3.1.1982; декабрь 1982 — февраль 1983; 1986 — 1987; 1987 — 1989 гг. В конце 1990 г. выведен в резерв. Исключен из списков флота 31.1.1997. В настоящий момент сохраняется в Мумбае (Бомбей) в качестве музея.

“Leviathan”. Постройка остановлена в мае 1946 г. Турбины и котлы корабля использовались при капитальном ремонте голландского авианосца “Karel Doorman” (бывшего “Venerable”). Сдан на слом в 1968 г.



Авианосец
“Magnificent”,
март 1950 г.

Авианосцы типа "Centaur"



"Centaur"	"Harland & Wolff"	30.5.1944	22.4.1947	17.9.1953	Исключен в 1971 г.
"Albion"	"Swan Hunter"	22.3.1944	6.5.1947	26.5.1954	Исключен в 1973 г.
"Bulwark"	"Harland & Wolff"	10.5.1945	22.6.1948	29.10.1954	Исключен в 1981 г.
"Hermes II"	"Vickers-Armstrong", Барроу	21.6.1944	16.2.1953	25.11.1959	Продан Индии 1986 г.
"Hermes I"	"Cammell Laird"	до 10.1945	—	—	Не достроен
"Monmouth"	"Fairfield"	до 10.1945	—	—	Не достроен
"Arrogant"	"Swan Hunter"	—	—	—	Заказ отменен
"Polyphemus"	Верфь ВМС, Девонпорт	—	—	—	Заказ отменен

Спроектированы в 1942 г. как увеличенный и быстроходный вариант "Colossus", способный использовать более тяжелые (до 13,5 т) палубные самолеты. Представляли собой нечто среднее между тяжелыми и легкими авианосцами (официально именовались "Intermediate Fleet Carriers" — дословно "Промежуточные флотские авианосцы"). Всего в 1944 г. было заказано 8 таких кораблей, но в октябре 1945-го закладку четырех из них отменили.

В ходе постройки в проект внесли существенные изменения: все корабли оснастили угловыми палубами и приспособили их под базирование реактивных самолетов. Также было заменено артиллерийское вооружение и радиолокационное оборудование.

По архитектуре и компоновке "Centaur" повторял "Colossus". Он имел одноярусный ангар высотой 5,33 м и два самолетоподъемника размером по 16,5 x 13,4 м грузоподъемностью 15,9 т. В носовой части полетной палубы устанавливались две гидравлические катапульты ВН-V (после 1956 г. их заменили паровыми).

По сравнению с "Colossus" значительно улучшилась защита: на корабле вновь появилась броня, а корпус получил более тщательное разделение на отсеки. Толщина полетной палубы составляла 19 мм, брони корабчатой защи-

ты погребов боезапаса — 50 мм, гласиса машинного отделения — 25 мм. Кроме того, район МКО прикрывал внутренний 25-мм пояс по ватерлинии. Правда, система ПТЗ оставалась весьма слабой, состоявшей лишь из расположенных внутри корпуса топливных цистерн.

Авианосец "Centaur"



Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Centaur" (проектные)

Водоизмещение:	полное 24 000 т
Размерения:	198/224,6х27,4х7,5 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons" и 4 ПК Адмиралтейского типа, 76 000 л.с.
Скорость:	29,5 уз.
Дальность плавания:	6000 (20) миль
Бронирование:	палуба, погреба и машины 25 — 51 мм
Вооружение:	4х2 — 114-мм/45, 2х6 и 11х2 — 40-мм/56, 42 самолета
Экипаж:	1390 человек



Авианосец "Centaur"

Зенитное вооружение включало в себя 14 40-мм автоматических артустановок "Бо-форс": две 6-ствольных Мк-6, 8 спаренных и 4 одноствольных.

Первоначальный состав радиоэлектронного вооружения включал РЛС типов 982 и 960, радиовысотомер 983, станцию наведения истребителей 277Q.

Авианосец "Albion"



Авиационный боезапас по проекту 1947 г. включал 212,5 т бомб, 2000 76-мм НУР, 32 450-мм торпеды и 316 000 20-мм патронов. Запас авиатоплива на первых трех кораблях составлял 1 100 000 л керосина и 232 000 л бензина.

"Hermes", вступивший в строй последним, заметно отличался от первых трех кораблей. Его полетная палуба располагалась под углом 6,5° (вместо 5,5°), паровые катапульты стояли изначально, а носовой лифт был бортовым (его размеры — 16,5 х 10,7 м). На "Hermes" была установлена оптическая система посадки самолетов на основе вогнутого зеркала. Кроме того, корабль оборудовался системой автоматической регулировки котлов и системой противопожарной защиты.

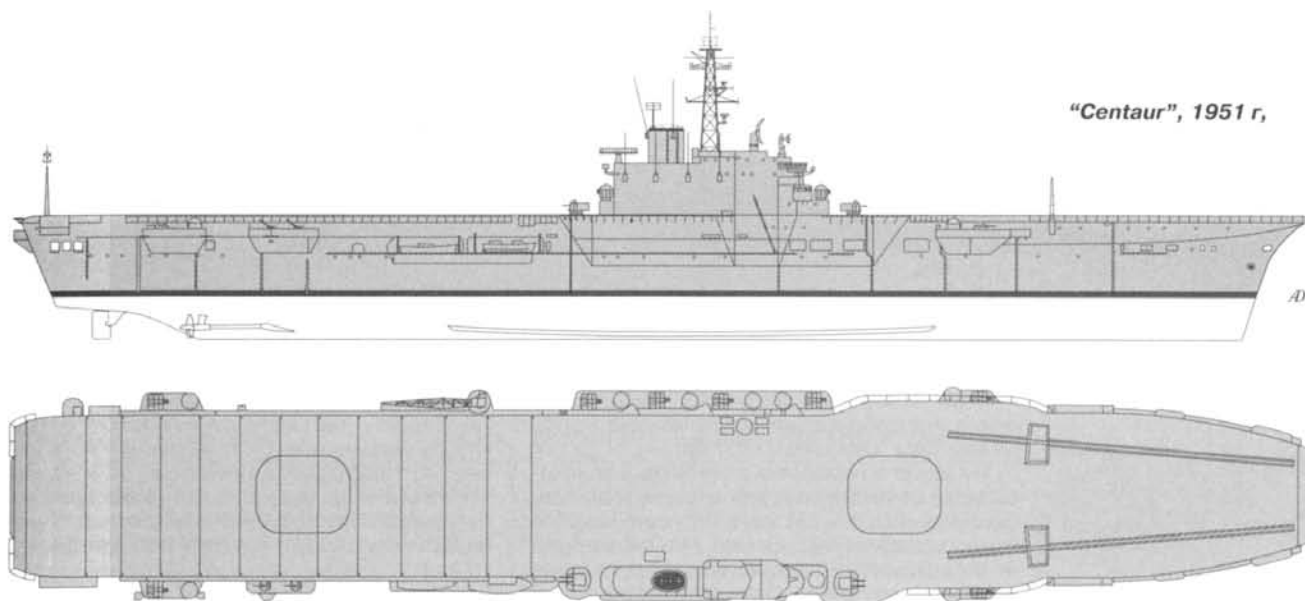
В 1959 — 1960 гг. "Bulwark" был переоборудован в десантный вертолетоносец. С него сняли катапульты, аэрофинишеры и часть 40-мм орудий (осталось 8 стволов); авиагруппу заменили на 16 вертолетов "Уирлуинд". Во внутренних помещениях оборудовали кубрики для размещения 733 морских пехотинцев, а также установили стрелы для подъема и спуска на воду четырех малых десантных катеров LCA. В 1961 — 1962 гг. аналогичное переоборудование прошел "Albion". На нем численность десантников была доведена до 900 человек, а авиакрыло состояло из вертолетов "Уэссекс".

Наиболее радикальную модернизацию в 1970-е гг. претерпел "Hermes". Сначала он также был переоборудован в десантный вертолетоносец, затем переклассифицирован в противолодочный (с заменой вертолетов "Уэссекс" противолодочными "Си Кинг") и, наконец, в носитель самолетов "Си Харриер". Для взлета последних в носовой части палубы в 1980 г. смонтировали специальный трамплин (длина 45,7 м, угол схода 12°, дополнительный вес 230 т) и систему светотехнической посадки.

Служба

"Centaur". Большую часть своей активной службы провел на Дальнем Востоке и в Средиземном море. Ремонты и модернизации в 1957 г. и 1961 г. В 1960-е гг. осуществлял "военное присутствие" в Аравийском море, участвовал в подавлении мятежа в Дар-эс-Саламе (январь — февраль 1964 г.). В 1966 г. поставлен на прикол в Девонпорте, затем переведен в Портсмут. Исключен из состава флота в 1971 г., продан на слом 11.8.1972 и вскоре разобран.

"Albion". Принимал участие в боевых действиях против Египта во время Суэцкого кризиса (ноябрь 1956 г.). Переоборудован в десантный вертолетоносец в Девонпорте (февраль 1961 — август 1962 г.). В ноябре 1962 г. ушел на Дальний Восток, участвовал в боевых действиях против партизан в Сараваке (декабрь 1962 г.), патрулировал у берегов Малайзии (1963 г.) и Индонезии во время кризиса в этой стране (1966 г.). 2.3.1973 выведен в резерв, 22.10.1973 продан частному владельцу для переоборудования в судно снабжения для обслуживания нефтепромыслов Северного моря, но вскоре от этой идеи отказались и корабль сдали на слом.



"Centaur", 1951 г.

"Bulwark". Принимал участие в боевых действиях против Египта во время Суэцкого кризиса (ноябрь 1956 г.). Переоборудован в десантный вертолетоносец в Девонпорте (январь 1959 — январь 1960 г.). Находился в Персидском заливе и сыграл важную роль в обороне Кувейта во время готовившегося вторжения иракских войск (июнь 1961 г.). Служил на Средиземном море и Дальнем Востоке, в 1966 г. патрулировал у берегов Индонезии во время кризиса в этой стране. Ремонт и модернизация в противолодочный авианосец (20.3.1978 — 23.2.1979). Пожар в котельном отделении 15.3.1980, не ремонтировался. Исключен из боевого состава флота в марте 1981 г. и сдан на слом.

"Hermes". Заложен под названием "Elephant", в ноябре 1945 г. переименован в

"Hermes". С 1960 г. нес службу на Средиземном море и Дальнем Востоке. Ремонт и модернизация (24.2.1964 — май 1966 г.). 14.7.1970 выведен в резерв в Девонпорте. Переоборудован в десантный вертолетоносец в Девонпорте (1.3.1971 — 18.8.1973). Ремонт и модернизация в противолодочный авианосец (10.5 — 10.12.1976). Модернизация и переоборудование в носитель самолетов с вертикальным взлетом и посадкой (май 1980 — май 1981 г.). Принимал активное участие в боевых действиях у Фолклендских о-вов (май — июнь 1982 г.); флагманский корабль британского соединения. Выведен в резерв 12.4.1984, исключен из состава флота 1.7.1985 и продан Индии 19.4.1986. Вошел в состав индийского флота "Viraat" 15.2.1989. В настоящее время находится в строю.

"Bulwark"
перестроенный в
вертолетоносец,
1979 г.



Эскортный авианосец "Audacity"



"Audacity" "Bremer Vulcan" (Германия) - 29.3.1939 10.5.1939 Погиб 21.12.1941.

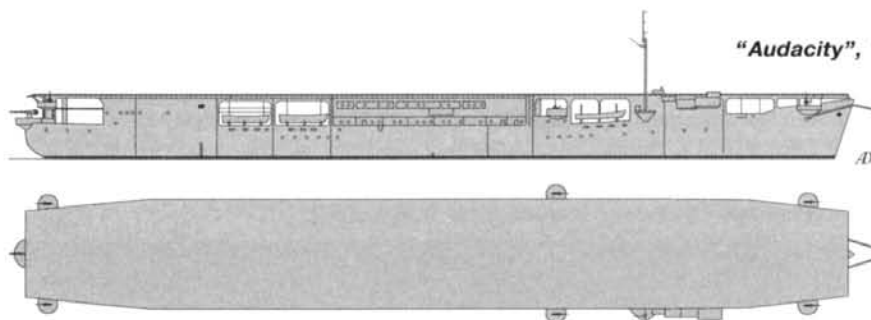
Первый эскортный авианосец британского флота, переоборудован из германского рефрижератора "Hannover" (5537 брт).

Решение о переделке в эскортный авианосец, предназначенный для защиты торговли, было принято 2.1.1941. Конструкция корабля была предельно упрощенной. На нем не было ни ангара, ни самолетоподъемников, ни катапульты, ни "острова". Самолеты (всего 6 — 8 машин) базировались прямо на полетной палубе (в этом отношении "Audacity" стал прототипом будущих "торговых авианосцев" типа МАС). На палубе устанавливались специально разработанные упрощенные аэрофинишеры, состоявшие из двух тросов (способные задерживать самолет массой в 4 т при посадочной скорости 100 км/ч), и аварийный барьер. Запас авиационного бензина — 45 460 л. В трюм было уложено 3000 т балласта. Мощность судовой электростанции — 800 кВт.

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

Служба

Германский рефрижератор "Hannover" был захвачен 7.3.1940 в Вест-Индии английским крейсером "Dunedin" и включен в состав британского флота в качестве транспорта "Sinbad", вскоре переименован в "Empire Audacity" и переоборудован в океанское досмотровое судно (Ocean Boarding Vessel) 11.11.1940. Переоборудован в эскортный авианосец на верфи "Blyth Shipbuilding" в январе — июне 1941 г., вошел в строй 20.6.1941.



Вверху: эскортный авианосец "Audacity", 1941 г.

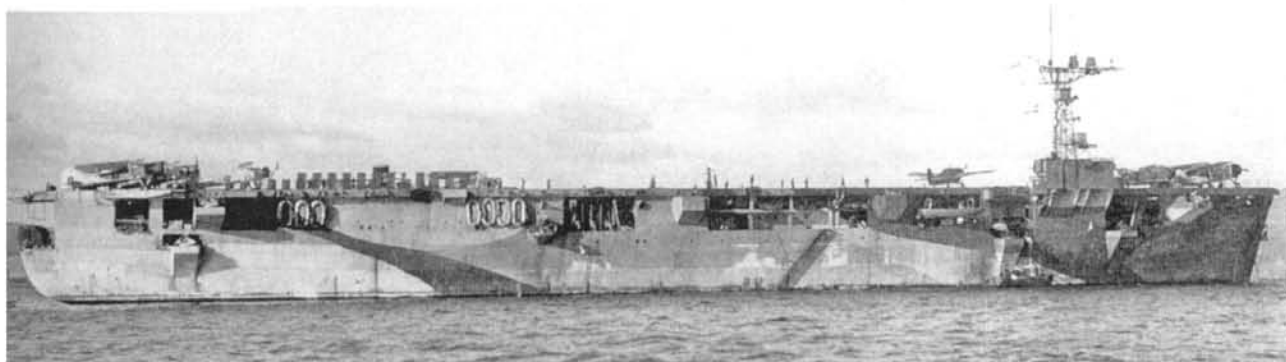
Тактико-технические характеристики авианосца "Audacity" по состоянию на август 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 10 230 т, полное 11 000 т
Размерения:	132,6/142,3х17,1х6,6 м
Энергетическая установка:	1 ДУ, 5200 л.с., 649 т соляра
Скорость:	14,5 уз.
Дальность плавания:	12 000 (14,5) миль
Вооружение:	1 х 1 — 102-мм/45, 1 х 1 — 57-мм, 4 х 1 — 40-мм/40, 4 х 1 — 20-мм/70, 6 самолетов
Экипаж:	210 человек
Состав авиагруппы	
Декабрь 1941 г.:	8 истребителей "Мартлет II/III".

Переименован в "Audacity" 30.7.1941. 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 истребители авианосца сбили пять и повредили три герм. самолета Fw-200. 17.12.1941 подводная лодка U-131 получила повреждения в результате атаки истребителей "Audacity" и была потоплена надводными кораблями.

Вечером 21.12.1941 дважды торпедирован герм. подводной лодкой U-751. После попадания первой торпеды потерял ход, спустя 70 мин, после взрывов еще двух торпед, преломился и затонул. Потери экипажа составили 72 человека.

Эскортный авианосец "Activity"

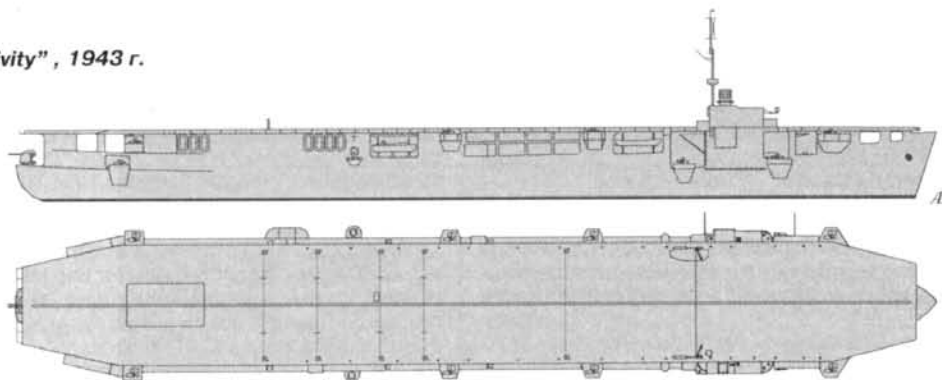


"Activity"	"Caledon"	1.2.1940	30.5.1942	29.9.1942	Исключен в 1946 г.
------------	-----------	----------	-----------	-----------	--------------------

Переоборудован из находящегося на стапелях недостроенного рефрижератора "Telemachus". Решение о переоборудовании корабля принято в ноябре 1941 г., работы начались 17.1.1942. Проект разработан на базе "Activity", но значительно усовершенствован. "Activity" получил небольшой "остров", ангар (высотой 6,4 м) и самолетоподъемник размером 12,8 x 6,1 м. Размеры полетной палубы — 151,8 x 20,1 м. Катапульт не было. Запас авиабензина составлял 91 000 л. В трюм бывшего теплохода уложили 1600 т балласта, подводную часть корпуса более тщательно разделили на отсеки. Не-

участие в битве за Атлантику: сопровождал 14 гибралтарских конвоев, провел один противолодочный поиск. Привлекался к сопровождению "арктических" конвоев JW/RA-58 (март — апрель 1944 г.; 3.4.1944 совместно с самолетами с авианосца "Tracker" была потоплена U-288) и RA-59 (май 1944 г.). С сентября 1944 г. использовался для перевозки самолетов на о. Цейлон и подготовки пилотов палубной авиации. После возвращения в Англию 20.10.1945 выведен в резерв, в апреле 1946 г. продан частному владельцу и переоборудован в торговое судно "Breconshire". Сдан на слом в 1967 г.

"Activity", 1943 г.



Вверху: эскортный авианосец "Activity"

которые боевые посты защитили тонкой противосколочной броней.

Мощность судовой электростанции (4 генератора) составила 880 кВт. Зенитное вооружение состояло из английской спаренной 102-мм пушки Mk XVI, четырех одностовольных и 10 спаренных 20-мм "эрликонов". Авиационный боезапас: 10 торпед, 144 глубинные бомбы, 36 227-кг и 96 113-кг фугасных бомб. Радары типов 281 и 272; кроме того, была установлена ГАС "Asdic".

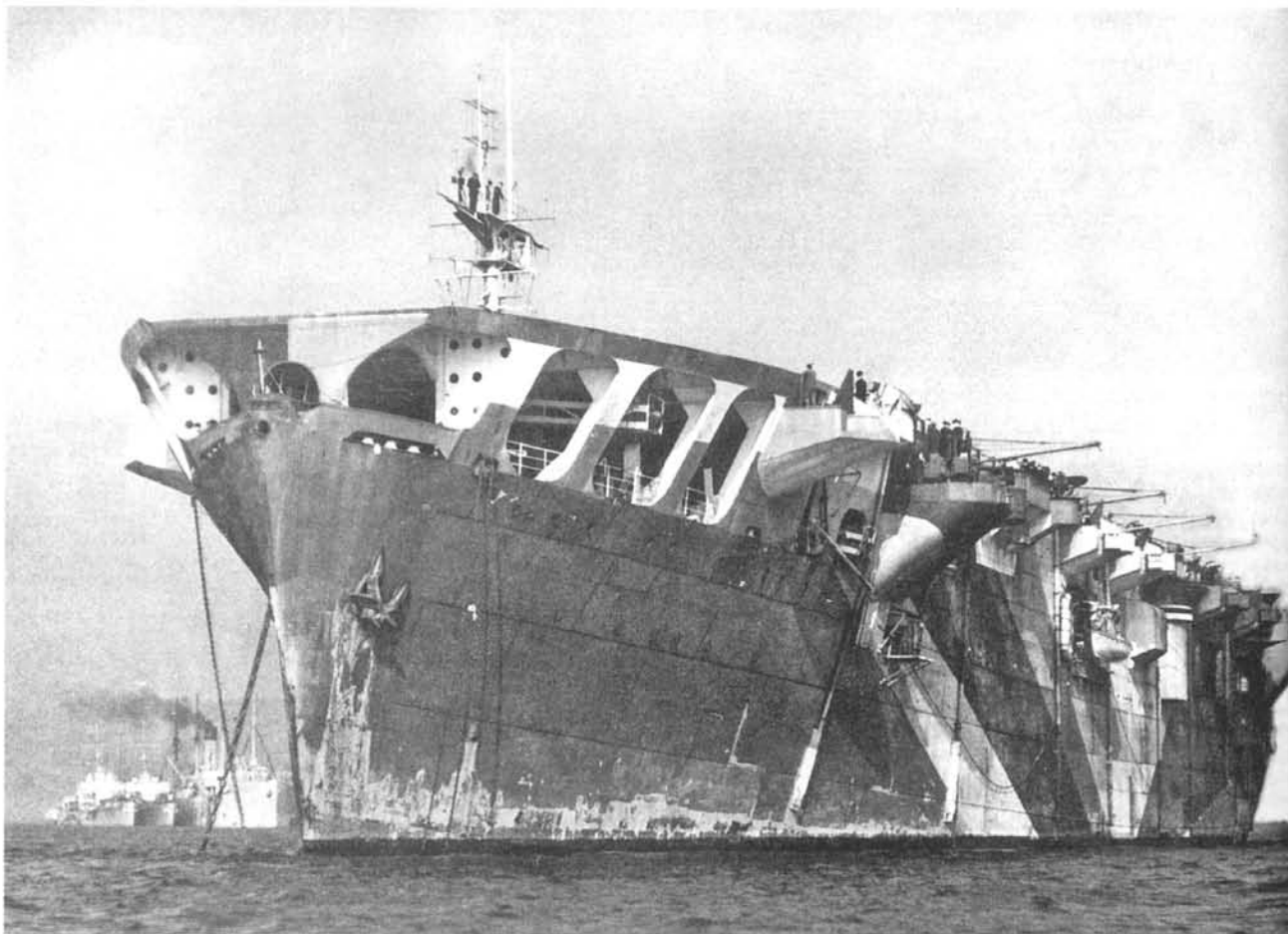
Служба

Первоначально использовался в качестве учебного. Подготовка авиагруппы (август — декабрь 1943 г.). С января по август 1944 г. принимал

Тактико-технические характеристики авианосца "Activity" по состоянию на октябрь 1942 г.

Водоизмещение:	стандартное 11 800 т, полное 14 250 т
Размерения:	144,8/156,4x20,1x7,7 м
Энергетическая установка:	2 ДУ, 12 000 л.с., 2015 т соляра
Скорость:	18 уз.
Вооружение:	1 x 2 — 102-мм/45, 10 x 2 и 4 x 1 — 20-мм/70, 11 самолетов
Экипаж:	375 человек
Состав авиагруппы	
Март 1944 г.:	3 торпедоносца "Суордфиш", 7 истребителей "Уайлдкэт".

Эскортный авианосец "Pretoria Castle"



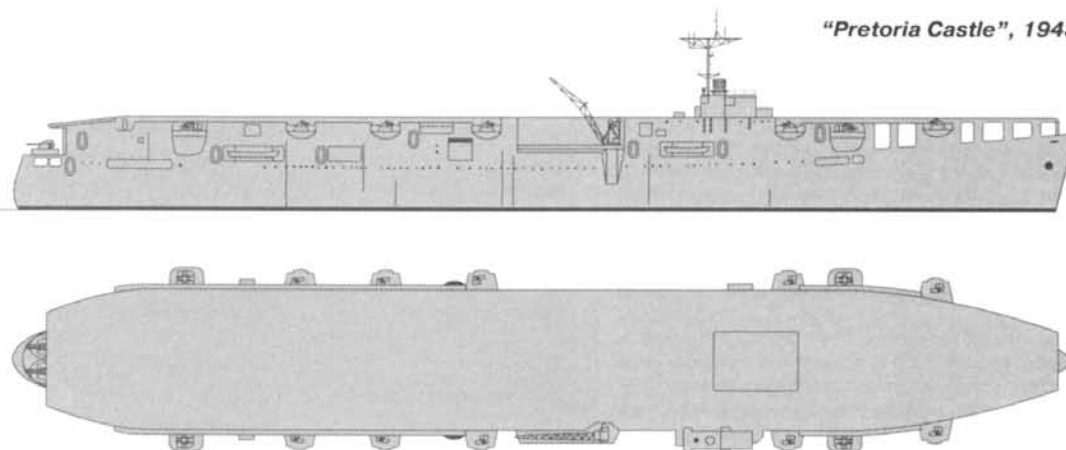
"Pretoria Castle"	"Harland & Wolff"	—	12.10.1938	1939	Исключен в 1946 г.
-------------------	-------------------	---	------------	------	--------------------

*В в е р х у: эскортный
авианосец
"Pretoria Castle"*

Бывший пассажирский лайнер "Pretoria Castle" компании "Union Castle" (17 392 брт), в октябре 1939 г. мобилизован и превращен во вспомогательный крейсер, вступил в строй 28.11.1939.

Выкуплен Адмиралтейством 16.7.1942 для последующей перестройки в эскортный авианосец. Работы проводились на верфи "Swan Hunter", формально введен в строй 29.7.1943,

"Pretoria Castle", 1943 г.



9



но фактически перестройка завершилась лишь 9.8.1943.

"Pretoria Castle" стал самым крупным эскадренным 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 катапультирующей 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 345 500 л. Боекомплект: 21 торпеда и 216 глубинных бомб, 54 227-кг, 144 113-кг авиабомбы. Суммарная мощность судовой электростанции (7 дизель-генераторов) — 2250 кВт. Радиоэлектронное оборудование — РЛС типов 279 и 281.

Служба

Принимал участие в эскадровании одного конвоя в Исландию (1943 г.), остальное время

Тактико-технические характеристики авианосца "Pretoria Castle" по состоянию на август 1943 г.

Водоизмещение:	стандартное 19 650 т, полное 23 450 т
Размерения:	180,5x23,2x8,8 м
Энергетическая установка:	2 ДУ, 16 000 л.с., 2430 т соляра
Скорость:	18 уз.
Дальность плавания:	16 000 (16) миль
Бронирование:	палуба и отделение рулевой машины 25 мм
Вооружение:	2 x 2 — 102-мм/45, 28 — 20-мм/70, 1 катапульта, 21 самолет
Экипаж:	666 человек
Состав авиагруппы	
1943 г. (по штату):	15 торпедоносцев, 6 истребителей.

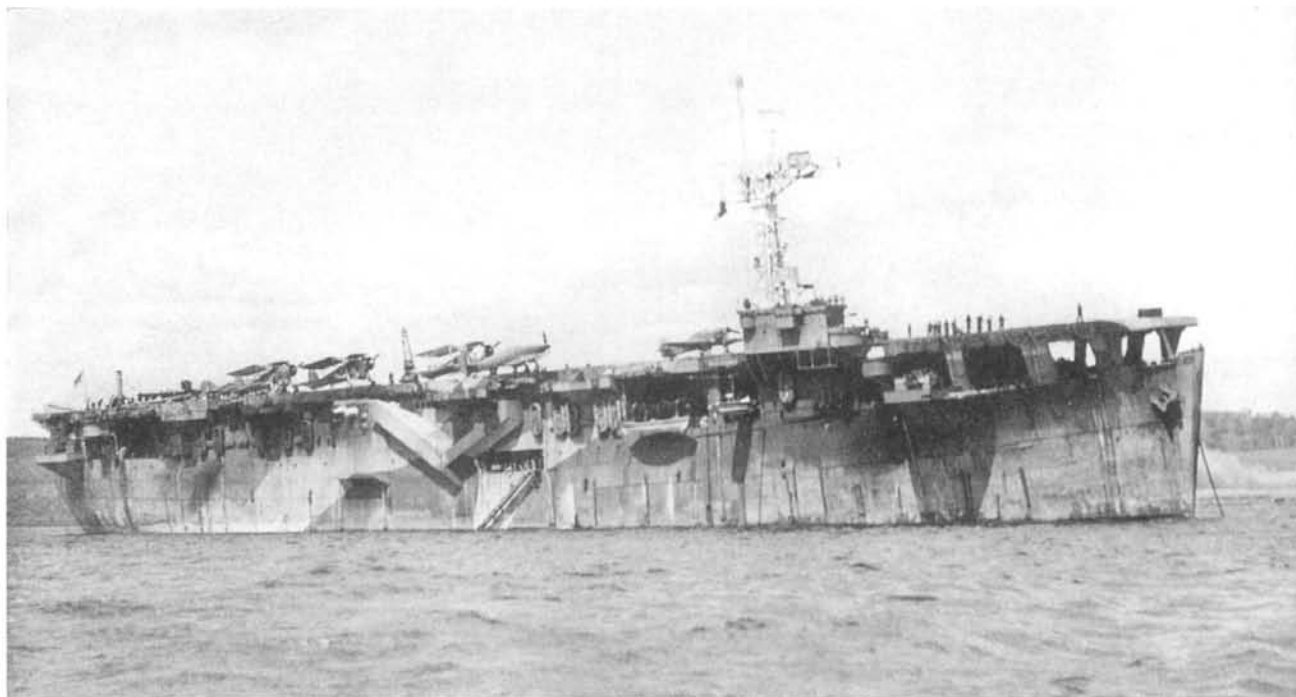
использовался в качестве учебного авианосца для подготовки пилотов. Продан частному владельцу 26.1.1946 и переоборудован в пассажирский лайнер "Warwick Castle". Сдан на слом в 1962 г.

В годы войны имел тактический номер F61.



С лева иверху:
эскадренный авианосец
"Pretoria Castle"

Эскортные авианосцы типа "Nairana"



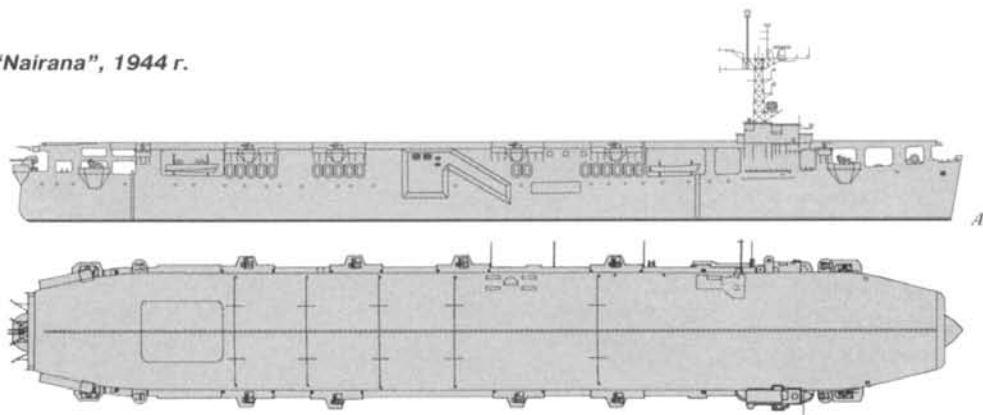
"Nairana"	"John Brown"	6.11.1941	20.5.1943	26.11.1943	Исключен в 1948 г.
"Vindex"	"Swan Hunter"	1.7.1942	4.5.1943	15.11.1943	Исключен в 1947 г.
"Campania"	"Harland & Wolff"	12.8.1941	17.6.1943	9.2.1944	Исключен в 1955 г.

Самые удачные из эскортных авианосцев британской постройки. Переоборудованы из корпусов быстроходных рефрижераторов, находившихся на стапелях и реквизированных 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 "Nairana" стали единственными английскими эскортными авианосцами, имевшими усиленную полетную палубу,

обеспечивающую дополнительную прочность корпуса. Кроме того, они имели необычно широкие ангары: на "Nairana" и "Vindex" их размеры составляли 70,4 x 18,6 м, на "Campania" — 60,35 x 19,35 м. Высота ангаров у всех авианосцев 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 "Nairana" — 8, "Vindex" — 6, "Campania" — 4. Все авиационно-техническое оборудование рассчитывалось на применение самолетов массой до 7 т.

"Nairana", 1944 г.



Вверху: эскортный авианосец "Vindex"

Запас авиабензина равнялся 235 000 л. Боекомплект включал 21 торпеду и 270 глубинных бомб, 126 227-кг, 180 113-кг авиабомб. Мощность судовой электростанции (5 генераторов) на "Nairana" — 1180 кВт, на "Campania" — 1500 кВт. На всех авианосцах укладывался балласт: от 1620 т ("Campania") до 3000 т ("Nairana"). Радиоэлектронные средства включали в себя РЛС типов 277, 281В и 293 (только типа 277 на "Campania"), а также американский радиомаяк типа YE. На "Campania" впервые оборудован боевой информационный центр.

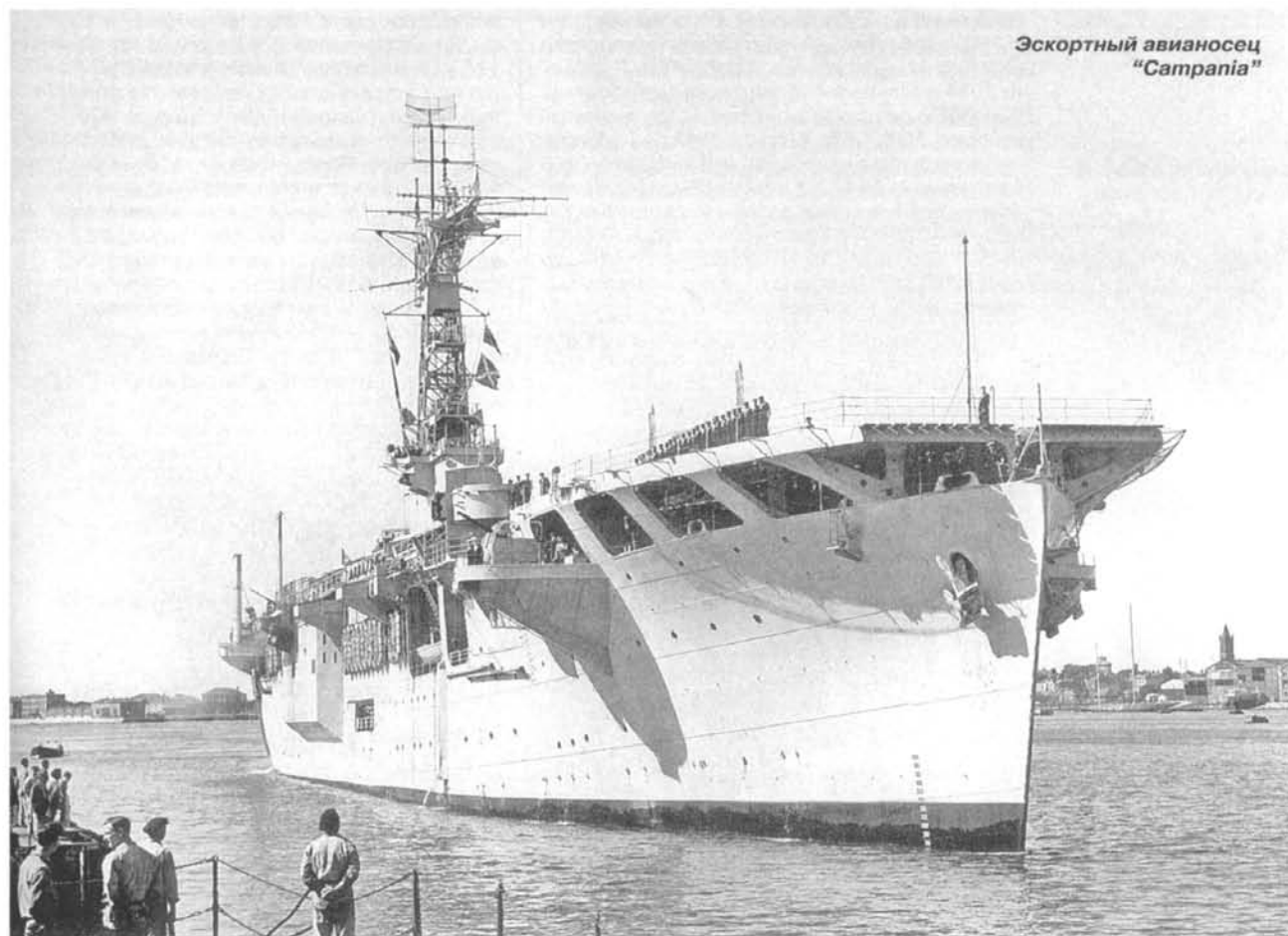
На "Campania" в середине 1944 г. установлен пятый четырехствольный 40-мм автомат.

Служба

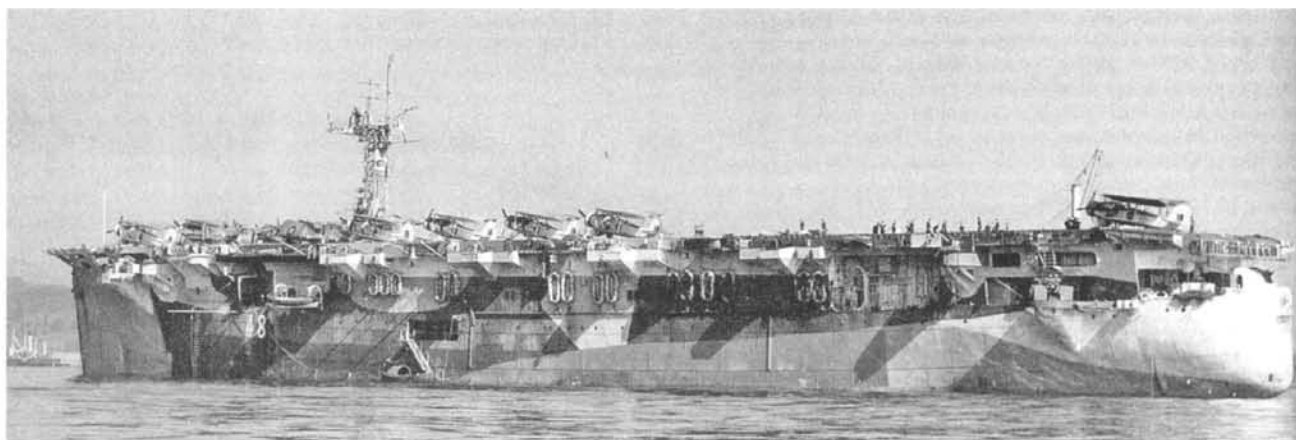
"Nairana". Первоначально использовался в Атлантике, за период с февраля по сентябрь 1944 г. сопровождал 13 гибралтарских конвоев и провел один противолодочный поиск. Далее привлекался к эскортированию "арктических" конвоев JW/RA-61 (октябрь — ноябрь 1944 г.), JW/RA-62 (декабрь 1944 г.) и JW/RA-64 (февраль 1945 г.). Участвовал в двух операциях по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (январь и март 1945 г.). После ремонта использовался для подготовки пилотов.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Nairana" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	
"Campania"	стандартное 12 450 т, полное 15 970 т
"Vindex"	стандартное 13 445 т, полное 16 830 т
"Nairana"	стандартное 13 825 т, полное 17 250 т
Размерения:	
"Vindex" и "Nairana"	151,9/161,1х20,7х7,7 — 7,8 м
"Campania"	156,1/164х21,3х6,7 м
Энергетическая установка:	
2 ДУ, 10 700 л.с. ("Vindex" и "Nairana") или 13 250 л.с. ("Campania"), 1655 ("Vindex" и "Nairana") или 2229 ("Campania") т соляра	
Скорость:	
16 уз. ("Vindex" и "Nairana") или 18 уз. ("Campania")	
Вооружение:	
1 х 2 — 102мм/45, 4 х 4 — 40-мм/40, 8 х 2 — 20-мм/70, 1 катапульта, 18 самолетов	
Экипаж:	
639 — 728 человек	
Состав авиагруппы	
"Vindex"	
Март 1944 г.:	12 торпедоносцев "Суордфиш", 6 истребителей "Си Харрикейн".
"Nairana"	
Февраль 1945 г.:	14 торпедоносцев "Суордфиш", 6 истребителей "Уайлдкэт".



Эскортный авианосец
"Campania"



**Эскортный
авианосец
"Campania"**

С 23.3.1946 по 28.5.1948 находился в составе ВМС Нидерландов, где служил под названием "Karel Doorman", после возвращения продан частному владельцу и переоборудован в торговое судно "Port Victor". Сдан на слом в 1971 г.

В годы войны имел тактический номер D05.

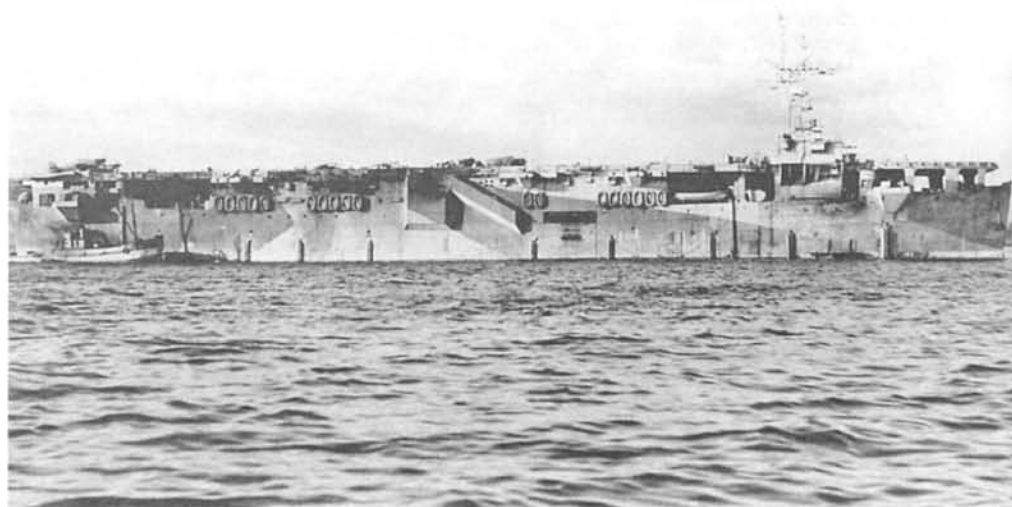
"Vindex". Сопровождал два гибралтарских конвоев (март 1944 г.), участвовал в трех противолодочных поисках в Северной Атлантике (март — август 1944 г.). 15.2.1944 самолеты авианосца повредили герм. подводную лодку U-653, а 6.5.1944 — U-765 (обе впоследствии потоплены надводными кораблями). С августа 1944 г. вошел в состав Флота метрополии. Привлекался к сопровождению "арктических" конвоев JW/RA-59A (август 1944 г.; 24.8 повреждена герм. подводная лодка U-344, 25.8 потоплена U-354, 2.9 повреждена U-394; обе поврежденные лодки добыты надводными кораблями), JW/RA-61 (октябрь — ноябрь 1944 г.), JW/RA-63 (январь 1945 г.) и JW/RA-66 (апрель 1945 г.). После окончания войны в Европе использовался для переброски самолетов на

Дальний Восток (июль — август 1945 г.). Выведен в резерв в 1946 г., продан частному владельцу 2.10.1947 и переделан в торговое судно "Port Vindex". Сдан на слом в 1971 г.

В годы войны имел тактический номер D15.

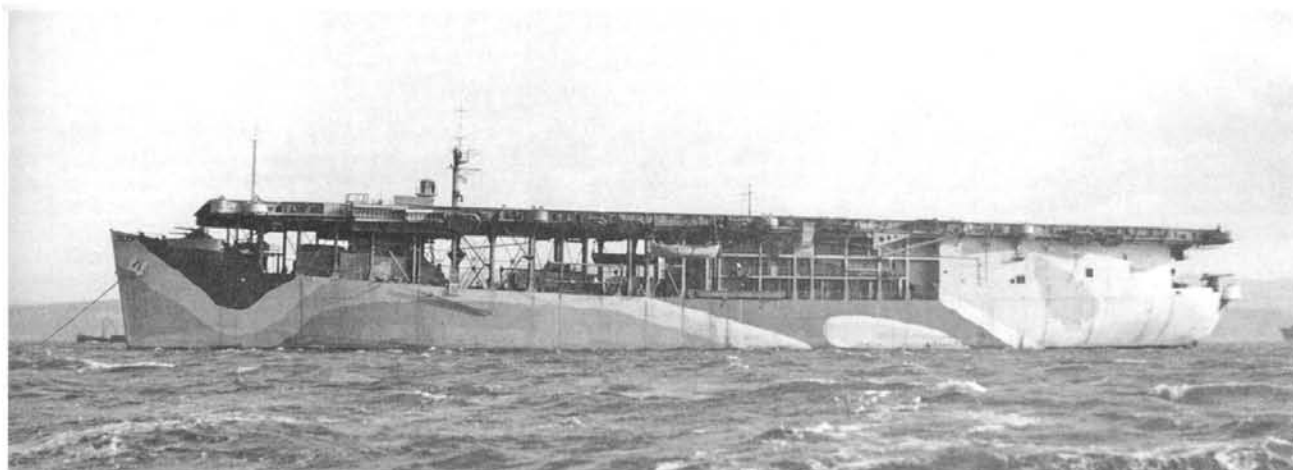
"Campania". Сопровождал 6 гибралтарских конвоев (июнь — август 1944 г.), далее переключен на эскортирование "арктических" конвоев: JW/RA-60 (сентябрь 1944 г.; 30.9 потоплена герм. подводная лодка U-921), JW/RA-61A (ноябрь 1944 г.), JW/RA-62 (декабрь 1944 г.; 13.12 потоплена герм. подводная лодка U-365), JW/RA-64 (февраль 1945 г.) и JW/RA-65 (март 1945 г.). Участвовал в двух операциях по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (октябрь 1944 и январь 1945 г.). Во второй половине 1945 г. служил на Балтике. 30.12.1945 выведен в резерв. Перестроен в плавучую выставку в 1949 г., в 1952 г. использовался в качестве корабля для наблюдения за испытаниями ядерного оружия. Повторно выведен в резерв в декабре 1952 г., продан на слом в октябре 1955 г. и разобран в 1955 — 1956 гг.

В годы войны имел тактический номер D48.



**Эскортный
авианосец "Nairana"**

Эскортные авианосцы типа "Archer"



"Archer"	"Sun S.B. & D.D. Co."	1939	14.12.1939	17.11.1941	Исключен в 1945 г.
"Avenger"	"Sun S.B. & D.D. Co."	28.11.1939	27.11.1940	2.3.1942	Погиб 15.12.1942
"Biter"	"Sun S.B. & D.D. Co."	28.12.1939	18.12.1940	1.5.1942	Передан Франции в 1945 г.
"Dasher"	"Sun S.B. & D.D. Co."	14.3.1940	12.4.1941	2.7.1942	Погиб 27.3.1943
"Charger"	"Sun S.B. & D.D. Co."	19.1.1940	1.3.1941	2.10.1941	Возвращен США 4.10.1941

Первые британские эскортные авианосцы, заказанные в США в рамках соглашения о ленд-лизе. Переоборудованы из корпусов сухогрузов "Mormacland", "Rio Hudson", "Rio Parana", "Rio de la Plata" и "Rio de Janeiro".

Работы по переоборудованию судов начались в апреле — мае 1941 г. Головной "Archer" был перестроен из уже готового судна за 6 месяцев. Конструктивно он несколько отличался от своих сестершипов, 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. "Archer" и "Avenger" были гладкопалубными, без "острова" (их силуэт повторял американский "Long Island"). На остальных авианосцах имелся небольшой "остров" по правому борту.

Все авианосцы были оснащены одним лифтом размерами 12,8 x 10,4 м ("Archer" — 11,6 x 10,4 м), одной катапульты Н-II и комплектом аэрофинишеров. Запас авиабензина по проекту составлял 341 000 — 386 000 л, но вскоре после ввода кораблей в строй его уменьшили до 163 500 л.

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

ЭУ включала в себя два — четыре дизеля (марки "Busch-Sulzer" на "Archer", "Doxford" 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 допол-

нительных 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

В в е р х у: эскортный авианосец "Archer"

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Archer" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	
"Archer"	стандартное 10 220 т, полное 12 860 т
"Avenger" и "Dasher"	стандартное 10 366 т, полное 15 125 т
"Biter"	стандартное 12 850 т, полное 15 300 т
Размерения:	141,7/150x21,3 (по палубе 23,7)x7,8 м
Энергетическая установка:	1 ДУ (7-цилиндр. дизели "Busch-Sulzer" на "Archer", 6-цилиндр. дизели "Doxford" на остальных), 8500 л.с., 1362 ("Archer") или 3061 (остальные) т нефти и соляра
Скорость:	17,5 уз. ("Archer"), 16,5 уз. (остальные)
Вооружение:	3 x 1 — 102мм/50, 15x1 — 20-мм/70, 6 — 12,7-мм пул., 1 катапульта, 15 самолетов
Экипаж:	555 — 855 человек
Состав авиагруппы	
"Avenger"	
Сентябрь 1942 г.:	3 торпедоносца "Суордфиш", 12 истребителей "Си Харрикейн".
"Archer"	
Май 1943 г.:	9 торпедоносцев "Суордфиш", 3 истребителя "Мартлет".
"Biter"	
Февраль 1944 г.:	11 торпедоносцев "Суордфиш", 4 истребителя "Уайлдкэт".



**Эскортный
авианосец "Avenger"**

"Archer" в марте 1943 г. вместо 12,7-мм пулеметов установили 4 (2 x 2) 40-мм автомата "Бофорс". В октябре 1943 г. на "Archer" и "Biter" 4 одноствольных "эрликона" заменили спаренными. На всех кораблях имелись РЛС типов 79 и 271, а также коротковолновые радиопеленгаторы. Необходимость модернизации кораблей в соответствии с брит. стандартами задерживала вступление авианосцев в строй в среднем на полгода.

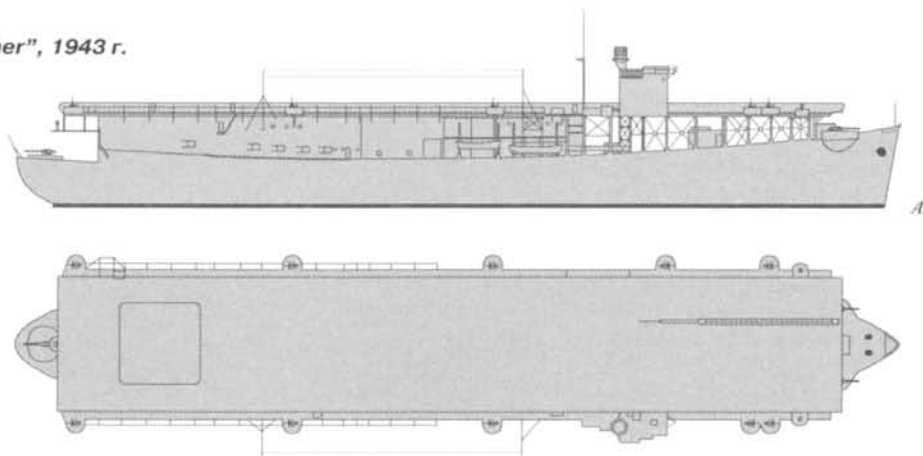
Служба

"Archer". Бывший грузовой теплоход "Mormacland", вошедший в строй в апреле 1940 г. Приобретен флотом США 20.5.1941 для перестройки в эскортный авианосец для Великобритании (получил индекс BAVG-1). Переоборудование проходило на верфи "Newport News".

В декабре 1941 г. поврежден в результате столкновения с торговым судном. В 1942 г. после окончания ремонта осуществлял доставку сухопутных самолетов в Сьерра-Леоне

и Юж. Африку. Принимал участие в двух противолодочных поисках в Сев. Атлантике и сопровождении нескольких трансатлантических конвоев (февраль — июль 1943 г.). 23.5.1943 самолеты авианосца потопили герм. подводную лодку U-752 — первую вражескую ПЛ, уничтоженную брит. авианосцем в ходе битвы за Атлантику. Из-за серьезных дефектов энергетической установкой в августе 1943 г. поставлен на капитальный ремонт, по ряду причин так и не заверченный. 6.11.1943 выведен в резерв и с марта 1944 г. использовался в качестве плавмастерской и склада. В августе 1944 г. возобновлен ремонт (Белфаст), в ходе которого заменен главный редуктор. Вновь введен в строй 15.3.1945 г. и передан министерству транспорта. Использовался в качестве транспорта для перевозки авиатехники, при этом переименован в "Empire Lagan". Возвращен США 9.1.1946 и в феврале того же года продан частному владельцу. Переоборудован в торговое судно "Archer" (с 1949 г. — "Anne Salem", с 1955 г. — "Tasmania", с 1961 г. —

"Dasher", 1943 г.



"Union Reliance"). 7.11.1961 столкнулся с танкером "Berean" у Хьюстона. Выгорел и посажен на мель. Сдан на слом в 1962 г. В годы войны имел тактический номер D78.

"Avenger". Заложен как грузовой теплоход "Rio Hudson". Приобретен флотом США 20.5.1941 для перестройки в эсортный авианосец для Великобритании (получил индекс BAVG-2). Переоборудование проходило на верфи "Bethlehem".

Эскортировал "арктический" конвой PQ-18 (сентябрь 1942 г.). В ходе операции самолеты авианосца сбили 5 и повредили еще 21 герм. самолет. Принимал участие в обеспечении десантной операции в Северной Африке (район Алжира; начало ноября 1942 г.). 15.11.1942 торпедирован герм. подводной лодкой U-155 в 100 милях зап. Гибралтара. Попадание вызвало взрыв бомбового погреба. Авианосец разломился и затонул в течение 3 минут. Потери экипажа составили 505 человек, спаслось только 17. В годы войны имел тактический номер D14.

"Biter". Заложен как грузовой теплоход "Rio Parana". Приобретен флотом США 20.5.1941 для перестройки в эсортный авианосец для Великобритании (получил индекс BAVG-3). Переоборудование проходило на верфи "Atlantic Basin Iron Works".

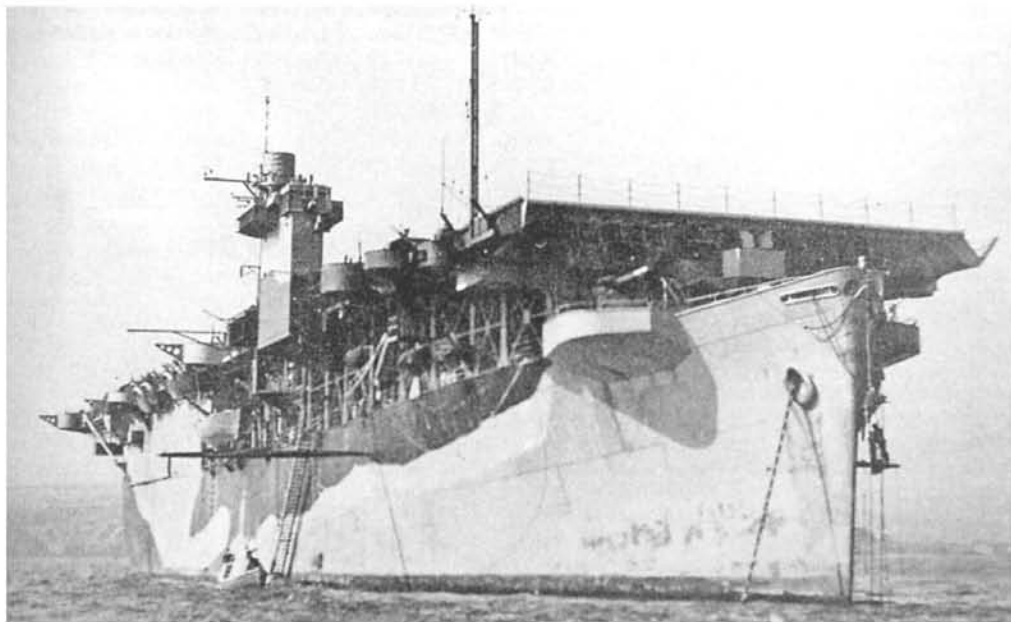
Принимал участие в обеспечении десантной операции в Северной Африке (район Орана; начало ноября 1942 г.). В апреле 1943 г. первым из авианосцев брит. флота вышел для противолодочного патрулирования Северной Атлантики. В период до августа 1944 г. осуществил несколько противолодочных поисков и отконвоировал 16 трансатлантических конвоев. Самолетами авианосца были повреждены подводные лодки U-203 (25.4.1943) и U-89 (12.5.1943), потопленные затем надводными кораблями. В августе — сентябре 1943 г. прошел ремонт. 16.11.1943

поврежден торпедой, случайно сброшенной собственным самолетом. Ремонт в марте — июне 1944 г. 24.8.1944 поврежден в результате пожара и выведен в резерв. Отремонтирован в начале 1945 г. и 9.4.1945 возвращен США, которые, в свою очередь, сразу передали авианосец Франции, и под названием "Dixmude" он вошел в состав французских ВМС. Служил сначала в качестве авианосца, с 1949 г. — авиатранспорта, с 1956 г. плавбазы. Возвращен США 10.6.1966 и вскоре потоплен в качестве мишени. В годы войны имел тактический номер D97.

"Charger". Заложен как грузовой теплоход "Rio de la Plata". Приобретен флотом США для перестройки в эсортный авианосец 20.5.1941. Переоборудование проходило на верфи "Newport News". 2.10.1941 передан английскому флоту, но уже два дня спустя последовало решение оставить корабль в США и использовать для подготовки британских морских летчиков (см. раздел "США").

"Dasher". Заложен как грузовой теплоход "Rio de Janeiro". Приобретен флотом США 20.5.1941 для перестройки в эсортный авианосец для Великобритании (получил индекс BAVG-5). Переоборудование проходило на верфи "Tietjen & Lang".

Принимал участие в обеспечении высадки в Северной Африке (район Орана; начало ноября 1942 г.). В начале 1943 г. готовился к нанесению ночного удара по линкору "Tirpitz", находившемуся на якорной стоянке в Альтен-фьорде. Входил в состав эскорта конвоя JW-53 (февраль 1943 г.), однако из-за штормовых повреждений был вынужден вернуться в порт. 27.3.1943 погиб в результате взрыва цистерн с авиационным бензином в устье р. Клайд. Потери экипажа составили 378 человек. В годы войны имел тактический номер D37.



Эсортный авианосец "Biter"

Эскортные авианосцы типа "Attacker"



"Attacker"	"Western Pipe & Steel"	17.4.1941	27.9.1941	30.9.1942	Исключен в 1946 г.
"Battler"	"Ingalls"	15.4.1941	4.4.1942	31.10.1942	Исключен в 1946 г.
"Stalker"	"Western Pipe & Steel"	6.10.1941	5.3.1942	21.12.1942	Исключен в 1945 г.
"Hunter"	"Ingalls"	15.5.1941	22.5.1942	9.1.1943	Исключен в 1945 г.
"Tracker"	"Seattle-Tacoma"	3.11.1941	7.3.1942	31.1.1943	Исключен в 1945 г.
"Fencer"	"Western Pipe & Steel"	5.9.1941	4.4.1942	27.2.1943	Исключен в 1946 г.
"Chaser"	"Ingalls"	28.6.1941	15.2.1942	9.4.1943	Исключен в 1946 г.
"Searcher"	"Seattle-Tacoma"	20.2.1942	20.6.1942	7.4.1943	Исключен в 1945 г.
"Ravager"	"Seattle-Tacoma"	11.4.1942	16.7.1942	25.4.1943	Исключен в 1946 г.
"Striker"	"Western Pipe & Steel"	15.12.1941	7.5.1942	28.4.1943	Исключен в 1946 г.
"Pursuer"	"Ingalls"	31.7.1941	18.7.1942	14.6.1943	Исключен в 1946 г.

Корабли типа "Bogue", построенные в США и переданные Великобритании по ленд-лизу. От американских собратьев они отличались численностью расчетной авиагруппы (20 машин вместо 28), уменьшенным до 225 000 л запасом авиабензина и составом артиллерийского вооружения. Осадка авианосцев увеличилась до 7,19 м, стандартное водоизмещение — до 10 200 т, полное — до 14170 т.

При вступлении в строй на кораблях типа "Attacker" имелось по две американские 102-мм пушки Mk-9, 4 (на "Searcher" 8) спаренных 40-мм "бофорса" и от 10 до 35 20-мм "эрликонов". В январе 1943 г. на "Battler" 102-мм пушки заменили английскими МК.V такого же калибра. В июле 1945 г. на

"Pursuer", "Striker" и "Fencer" дополнительно установили соответственно 4, 6 и 7 одноствольных 40-мм "бофорсов"; при этом число "эрликонов" уменьшили (на "Striker", в частности, до 4).

В зависимости от состава авиагруппы и оборудования авианосцы подразделялись на собственно эскортные и штурмовые, предназначенные для поддержки десанта, действий против берега и вражеского судоходства.

Служба

"Attacker" (штурмовой). Заложен как торговое судно "Steel Artisan", куплен ВМС США и

Вверху:
штурмовой
эскортный
авианосец "Attacker"

переименован в "Barnes" (получил индекс AVG-7), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Осуществлял перевозку самолетов из США в Англию (конец 1942 — начало 1943 г.). После подготовки авиагруппы перешел на Средиземное море, где принял участие в прикрытии высадки в Салерно (Италия; сентябрь 1943 г.). Ремонт в Англии (конец 1943 — начало 1944 г.). Вернулся на Средиземное море (май 1944 г.). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция "Драгун"; август 1944 г.), поддержке десантов и нанесении ударов по береговым целям в Эгейском море (сентябрь — октябрь 1944 г.). Ремонт в Англии (ноябрь 1944 — февраль 1945 г.). Перешел в Коломбо (о. Цейлон), в апреле 1945 г. включен в состав Восточного флота. До августа 1945 г. проходил подготовку к боевым действиям, в которых так и не успел принять участия. После капитуляции Японии участвовал в освобождении Пенанга (август 1945 г.). Возвращен США 5.1.1946, продан частному владельцу 28.10.1946 для переоборудования в торговое судно "Castel Forte". В 1970-х гг. переименован в "Fairsky". 23.6.1977 налетел на затопленное судно и посажен на мель, поднят 29.6.1977. В 1978 г. начато переоборудование в плавучий отель "Philippine Tourist". Уничтожен пожаром 3.11.1979, сдан на слом в 1980 г. В годы войны имел тактический номер D02.

"Battler". Заложен как торговое судно "Mormactern", куплен ВМС США и переименован в "Altamaha" (получил индекс AVG-6), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Осуществлял противолодочное патрулирование в Северной Атлантике и сопровождение гибралтарских конвоев (апрель — июнь 1943 г.). Перешел на Средиземное море и принял участие в прикрытии высадки в Салерно (Италия; сентябрь 1943 г.). В октябре 1943 г. прибыл в Коломбо (о. Цейлон) и включен в состав Восточного флота. Прив-

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Attacker" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 10 200 т, полное 14 170 т
Размерения:	141,7/149,1 — 151,2х21,2 (по полетной палубе 24)х7,2 м
Энергетическая установка:	1 ТЗА "Westinghouse", 2 ПК "Foster-Wheeler", 8500 л.с., 3018 — 3160 т нефти
Скорость:	18,5 уз.
Вооружение:	2х1 — 102-мм/50, 4 (на "Searcher" — 8) х 2 — 40-мм/56, от 14 х 1 — 20-мм/70, 1 катапульта, 20 самолетов
Экипаж:	646 человек
Состав авиагруппы	
"Attacker"	
Сентябрь 1943 г.:	19 истребителей "Сифайр".
"Tracker"	
Декабрь 1943 г.:	9 торпедоносцев "Суордфиш", 6 истребителей "Сифайр".
"Pursuer"	
Август 1944 г.:	24 истребителя "Уайлдкэт IV".
"Striker"	
Август 1944 г.:	12 торпедоносцев "Суордфиш", 10 истребителей "Уайлдкэт IV".

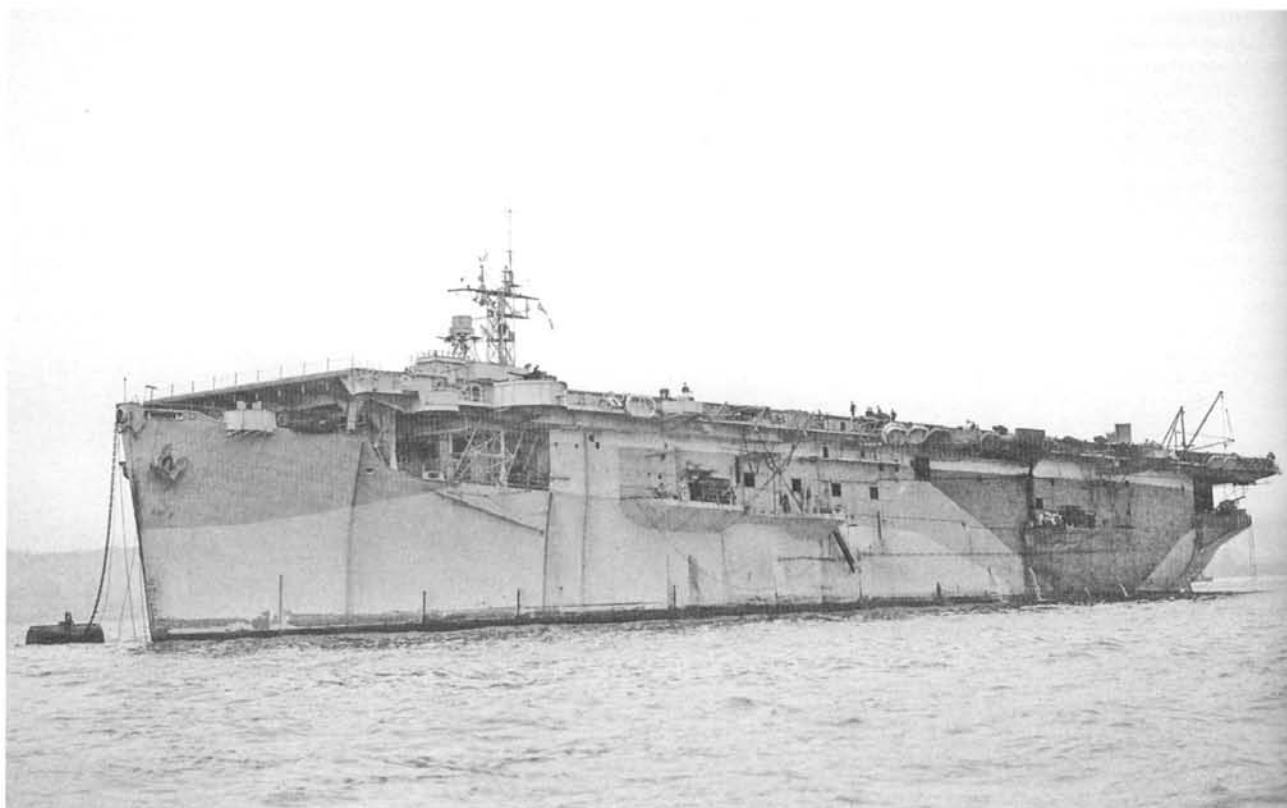
лекался к сопровождению конвоев, поиску подводных лодок и их судов снабжения в Индийском океане (октябрь 1943 — ноябрь 1944 г.). В дальнейшем до конца войны использовался для перевозки самолетов из Англии на о. Цейлон. Возвращен США 12.2.1946, продан на слом 14.5.1946. В годы войны имел тактический номер D18.

"Stalker" (штурмовой). Заложен как торговое судно, куплен ВМС США, получил название "Hamlin" (индекс AVG-15), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Первоначально использовался в качестве учебного, но в августе 1943 г. принял авиагруппу и перешел на Средиземное море.

Эскортный авианосец "Stalker"





**Эскортный
авианосец "Battler"**

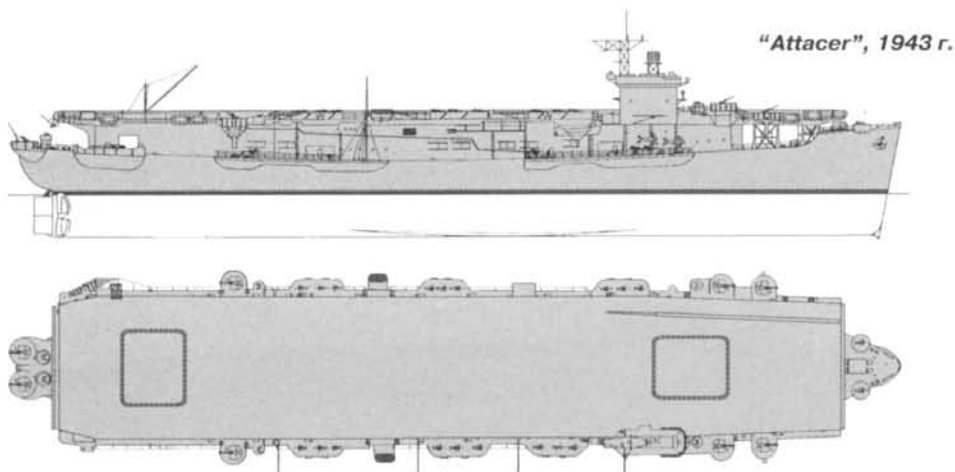
Принимал участие в прикрытии высадки в Салерно (Италия; сентябрь 1943 г.), затем вернулся в Англию. Ремонт и модернизация, подготовка новой авиагруппы (конец 1943 — начало 1944 г.). Перешел на Средиземное море (май 1944 г.). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция "Драгун"; август 1944 г.), поддержке десантов и нанесении ударов по береговым целям в Эгейском море (сентябрь — октябрь 1944 г.). 9.10.1944 самолеты авианосца тяжело повредили герм. миноносец TA-38 (затоплен экипажем). Ремонт в Англии (ноябрь 1944 — февраль 1945 г.). Перешел в Коломбо (о. Цейлон), включен в состав Восточного флота и с апреля 1945 г. до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (июль — август 1945 г.). Возвращен США 29.12.1945, продан в 1946 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Riouw". Переименован в "Lobito" в 1968 г. Сдан на слом в сентябре 1975 г. В годы войны имел тактический номер D91.

"Hunter" (штурмовой). Заложен как торговое судно "Morgasrenn", куплен ВМС США и переименован в "Block Island" (получил индекс AVG-8), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу. После перехода в Англию и подготовки авиагруппы в августе 1943 г. прибыл на Средиземное море. Осуществлял прикрытие высадки в Салерно (Италия; сентябрь 1943 г.). Вернулся в Англию, ремонт

(октябрь — декабрь 1943 г.), подготовка новой авиагруппы (январь — апрель 1944 г.). С мая 1944 г. действовал на Средиземном море. Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция "Драгун"; август 1944 г.). Поддерживал десанты и наносил удары по береговым целям в Эгейском море (сентябрь — октябрь 1944 г.). Ремонт в Англии (ноябрь 1944 — февраль 1945 гг.). Перешел в Коломбо (о. Цейлон), включен в состав Восточного флота и с апреля 1945 г. до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (июнь — август 1945 г.). После капитуляции Японии принимал участие в освобождении Пенанга (август 1945 г.). Возвращен США 29.12.1945, продан 17.1.1947 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Almdijk". Продан на слом в 1965 г. В годы войны имел тактический номер D80.

"Tracker". Заложен как торговое судно, куплен ВМС США для достройки в качестве эскортного авианосца для Англии (получил индекс BAVG-6).

В начале 1943 г. использовался в качестве учебного авианосца. В период с сентября 1943 до июня 1944 г. принимал участие в двух противолодочных поисках в Северной Атлантике, сопровождении 12 трансатлантических конвоев, а также "арктического" конвоя JW/RA-58 (март — апрель 1944 г.). В последнем случае самолеты авианосца повредили герм. подводную лодку U-355



"Attacer", 1943 г.

(1.4.1944; добита надводными кораблями) и потопили U-288 (3.4.1944; совместно с АВ "Activity"). Поврежден в результате столкновения (июнь 1944 г.). После ремонта (июнь — сентябрь 1944 г.) принимал участие в сопровождении "арктического" конвоя JW/RA-61 (октябрь — ноябрь 1944 г.). С ноября 1944 г. по соглашению с США использовался на Тихом океане в качестве авиатранспорта. Возвращен США 29.11.1945, в ноябре 1946 г. исключен и продан частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Corrientes". Сдан на слом в 1964 г. В годы войны имел тактический номер D24.

"Fencer". Заложен как торговое судно, куплен ВМС США, получил название "Croatan" (индекс AVG-14), 20.2.1943 вошел в строй американского флота, но уже 27.2.1943 передан Англии и под названием "Fencer" 1.3.1943 вошел в строй ВМС Великобритании.

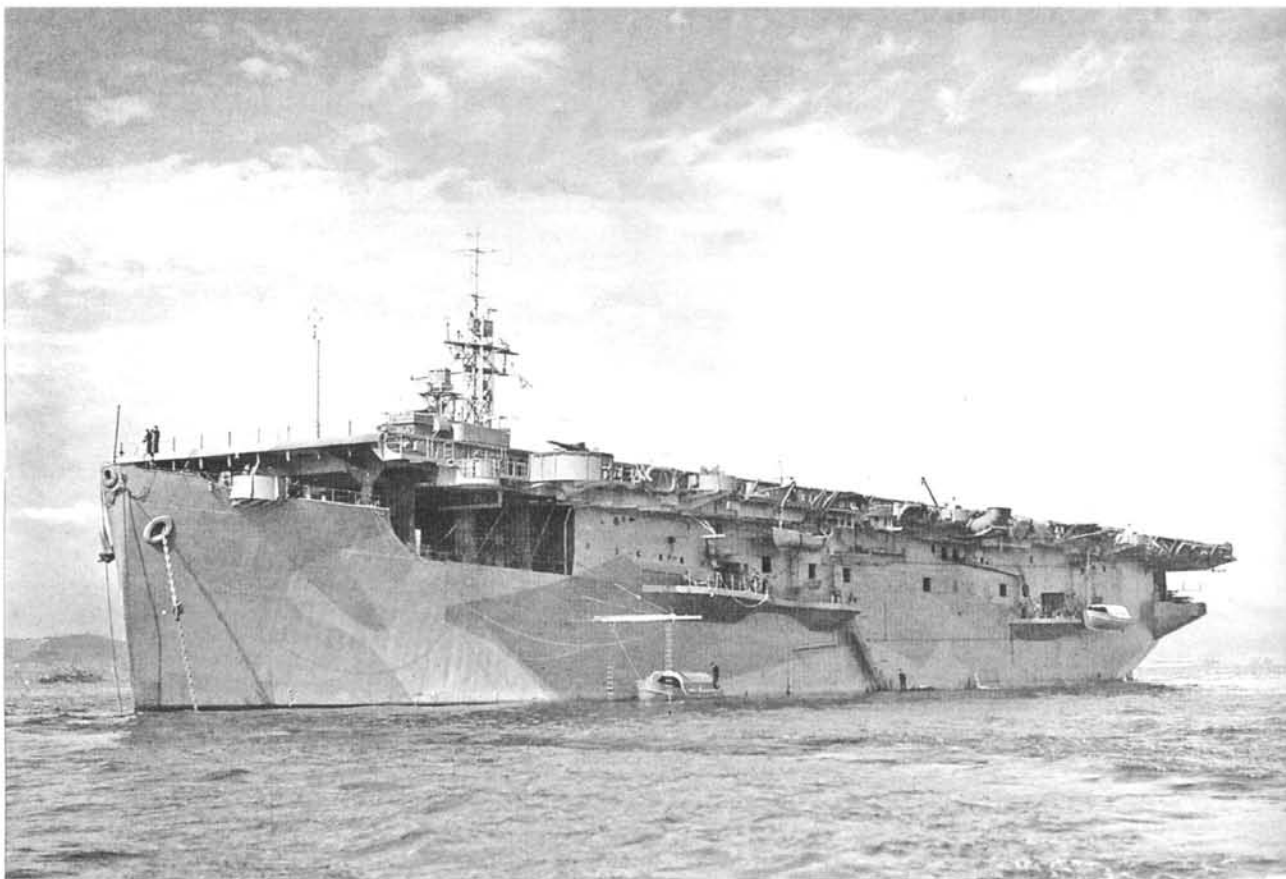
После подготовки авиагруппы с 10.1943 по 8.1944 принимал участие в охране 12 конвоев и 2 противолодочных поисках в Сев. Атлантике. 10.2.1944 самолетами авианосца потоплена герм. подводная лодка U-666. Обеспечивал ПЛО соединения авианосцев при ударе по линкору "Tirpitz" (3.4.1944). При сопровождении "арктического" конвоя RA-59 авиагруппа "Fencer" потопила три герм. подводных лодки: U-277 (1.5.1944), U-674 и U-959 (обе 2.5.1944). Участвовал в трех операциях по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (июнь и октябрь 1944 г.). Ремонт (конец 1944 — начало 1945 г.). В дальнейшем использовался в качестве учебного. Подготовлен к отправке на Тихий океан, но в связи с окончанием боевых действий остался в Европе. Возвращен США 21.12.1946, продан в 1947 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Sydney". Переименован в "Roma" в 1967 г., "Galaxy Queen" — в 1970 г., "Lady Dina" — в 1972 г., "Caribia" — в 1973 г. Сдан на слом в 1975 г. В годы войны имел тактический номер D64.

"Searcher" (штурмовой). Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 27.7.1942 (получил индекс AVG-22), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по

ленд-лизу. После окончания подготовки использовался для ПВО и охранения трансатлантических конвоев (декабрь 1943 — февраль и июнь 1944 г.). Принимал участие в ударе по герм. линкору "Tirpitz" (3.4.1944), трех операциях по нарушению судоходства у норвежского побережья (апрель — май 1944 г.). Перешел на Средиземное море (конец июля 1944 г.). Прикрывал высадку в Юж. Франции (операция "Драгун"; август 1944 г.), оказывал поддержку десантам и наносил удары по береговым целям в Эгейском море (сентябрь 1944 г.). Ремонт и установка оборудования для посадки и наведения ночных истребителей (декабрь 1944 — январь 1945 г.). Четыре операции по нарушению судоходства у берегов Норвегии (март — май 1945 г.). В июне 1945 г. направлен в Индийский океан, но не успел принять участие в боевых действиях. Возвращен США 29.11.1945, продан в 1947 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Captain Theo". Переименован в "Oriental Banker" в 1965 г. Сдан на слом в 1976 г. В годы войны имел тактический номер D40.

"Chaser". Заложен как торговое судно "Mormacgulf", куплен ВМС США и переименован в "Breton" (получил индекс AVG-10), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Осуществлял перевозку самолетов из США в Англию (конец 1943 г.). Сопровождал "арктические" конвои JW/RA-57 (февраль — март 1944 г.). В ходе операции самолеты авианосца повредили герм. подводную лодку U-472 (4.3.1944; добита надводными кораблями), потопили U-366 (5.3.1944) и U-973 (6.3.1944). Во второй половине 1944 г. прошел ремонт. Перешел на о. Цейлон, затем в Австралию (январь — апрель 1945 г.). Перевозил самолеты для брит. Тихоокеанского флота (май — август 1945 г.). Возвращен США 12.5.1946, продан 20.12.1946 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Aagtekerk". Переименован в "E Yung" в 1967 г. Затонул на мелководье 20.12.1972 (или 4.12.1973 по другим данным) у берегов Тайваня; остов сдан на слом в 1973 г. В годы войны имел тактический номер D32.



**Эскортный
авианосец "Attacker"**

"Ravager". Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 (получил индекс AVG-24), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

С декабря 1943 г. до конца войны использовался в качестве учебного авианосца для подготовки пилотов палубной авиации. Возвращен США 26.2.1946, продан в 1947 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Robin Trent". Впоследствии переименован в "Trent". Сдан на слом в 1973 г. В годы войны имел тактический номер D70.

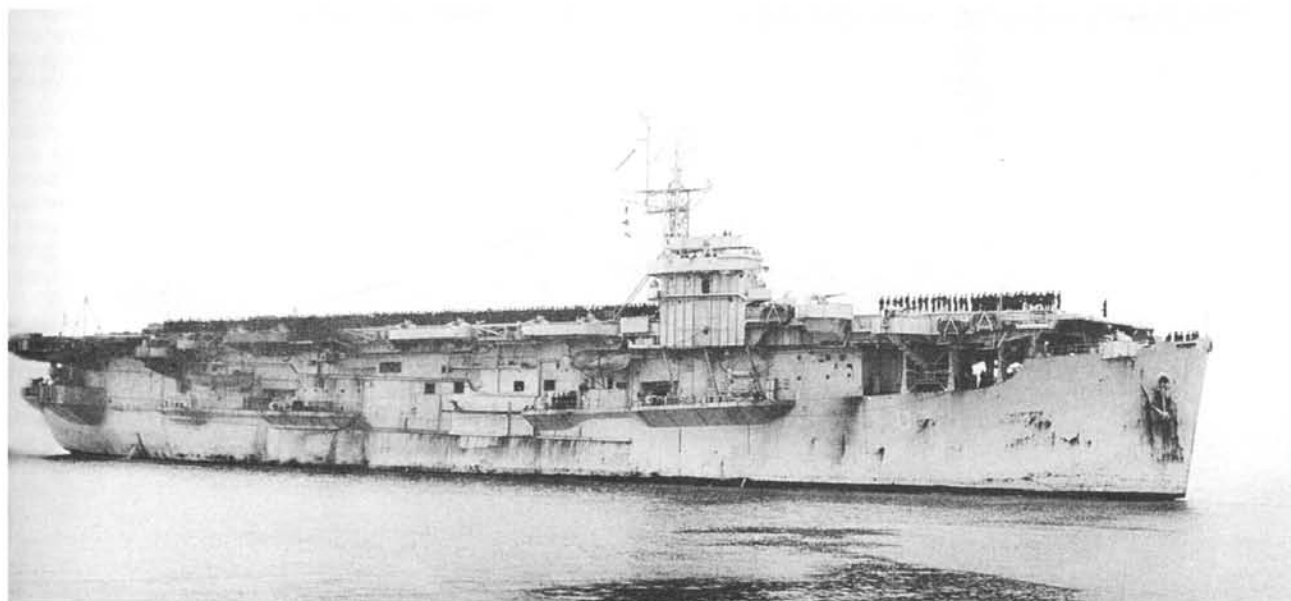
"Striker". Заложен как торговое судно, куплен ВМС США, получил название "Prince William" (индекс AVG-19), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Участвовал в сопровождении гибралтарских конвоев и трех противолодочных поисках в Северной Атлантике (декабрь 1943 — март и июль 1944 г.). В составе Флота метрополии осуществил четыре операции против судоходства у берегов Норвегии (апрель — июнь 1944 г.). Сопровождал "арктические" конвои JW/RA-59A (август 1944 г.), JW/RA-60 (сентябрь 1944 г.). После ремонта (конец 1944 г.) отправлен в Австралию. Перевозил самолеты для нужд Тихоокеанского флота (май — август 1945 г.). Возвращен США 12.2.1946, продан на слом 5.6.1946 и вскоре разобран.

В годы войны имел тактический номер D12. **"Pursuer"** (штурмовой). Заложен как торговое судно "Mormacland", куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в "St. George" (получил индекс AVG-17), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

После окончания подготовки использовался для ПВО и охранения трансатлантических конвоев (2.1944 и 6.1944). Принимал участие в ударе по линкору "Tirpitz" (3.4.1944), затем в одной операции по нарушению судоходства у берегов Норвегии (апрель 1944 г.). Перешел на Средиземное море (конец июля 1944 г.). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция "Драгун"; август 1944 г.), поддержке десантов и нанесении ударов по береговым целям в Эгейском море (сентябрь 1944 г.). Вернулся в Англию, где осуществил три удара по судоходству у берегов Норвегии (ноябрь 1944 г.). Ремонт (декабрь 1944 — январь 1945 г.), затем привлечен к перевозке самолетов из США в Англию. В марте — апреле 1945 г. перешел в Кейптаун (Юж. Африка), где получил новую авиагруппу (подготовка до августа 1945 г.). После капитуляции Японии принимал участие в высадке десантов в Малайе. Возвращен США 12.2.1946, продан на слом 14.5.1946 и вскоре разобран. В годы войны имел тактический номер D73.

Эскортные авианосцы типа "Амеер"



Эскортный
авианосец "Patroller"

"Ameer"	"Seattle-Tacoma"	18.7.1942	18.10.1942	19.7.1943	Исключен в 1946 г.
"Atheling"	Верфь ВМС, Бремертон	9.6.1942	7.9.1942	31.7.1943	Исключен в 1946 г.
"Begum"	"Seattle-Tacoma"	3.8.1942	11.11.1942	12.8.1943	Исключен в 1946 г.
"Trumpeter"	"Seattle-Tacoma"	25.8.1942	15.12.1942	4.8.1943	Исключен в 1946 г.
"Emperor"	"Seattle-Tacoma"	23.6.1942	7.10.1942	6.8.1943	Исключен в 1946 г.
"Slinger"	"Seattle-Tacoma"	25.5.1942	19.9.1942	11.8.1943	Исключен в 1946 г.
"Empress"	"Seattle-Tacoma"	9.9.1942	30.12.1942	12.8.1943	Исключен в 1946 г.
"Khedive"	"Seattle-Tacoma"	30.12.1942	30.1.1943	25.8.1943	Исключен в 1946 г.
"Speaker"	"Seattle-Tacoma"	9.10.1942	20.2.1943	20.11.1943	Исключен в 1946 г.
"Nabob"	"Seattle-Tacoma"	20.10.1942	22.3.1943	7.9.1943	Исключен в 1946 г.
"Premier"	"Seattle-Tacoma"	31.10.1942	22.3.1943	3.11.1943	Исключен в 1946 г.
"Shah"	"Seattle-Tacoma"	13.11.1942	21.4.1943	27.9.1943	Исключен в 1945 г.
"Patroller"	"Seattle-Tacoma"	27.11.1942	6.5.1943	22.10.1943	Исключен в 1946 г.
"Rajah"	"Seattle-Tacoma"	17.12.1942	18.5.1943	17.1.1944	Исключен в 1946 г.
"Ranee"	"Seattle-Tacoma"	5.1.1943	2.6.1943	8.11.1943	Исключен в 1946 г.
"Trouncer"	"Seattle-Tacoma"	1.1.1943	17.6.1943	31.1.1944	Исключен в 1946 г.
"Thane"	"Seattle-Tacoma"	23.2.1943	15.7.1943	19.11.1943	Исключен в 1945 г.
"Queen"	"Seattle-Tacoma"	12.3.1943	2.8.1943	7.12.1943	Исключен в 1946 г.
"Ruler"	"Seattle-Tacoma"	25.3.1943	21.8.1943	22.12.1943	Исключен в 1946 г.
"Arbiter"	"Seattle-Tacoma"	26.4.1943	9.9.1943	31.12.1943	Исключен в 1946 г.
"Smiler"	"Seattle-Tacoma"	10.5.1943	27.9.1943	20.1.1944	Исключен в 1946 г.
"Puncher"	"Seattle-Tacoma"	21.5.1943	8.11.1943	5.2.1944	Исключен в 1946 г.
"Reaper"	"Seattle-Tacoma"	5.6.1943	22.11.1943	18.2.1944	Исключен в 1946 г.

Вторая серия кораблей типа "Bogue". Из 24 авианосцев этого типа 23 были переданы по ленд-лизу Великобритании, и один ("Prince William") остался в составе ВМС США. По сравнению с авианосцами первой серии, корабли второй имели усиленное артиллерийское вооружение, увеличенную полетную палубу (на "Smiler" — 137,2 x 24,4 м), меньший запас авиабензина (158 000 — 196 300 л) и оснащались новой мощной катапультной Н-IV, способной разгонять самолеты массой 7,25 т до скорости 137 км/ч. Американские 127-мм пушки Mk-12 имели угол возвышения всего 27° и не могли вести огонь по самолетам. Легкая артиллерия

в ходе войны неоднократно менялась. Так, летом 1945 г. на "Arbiter" были установлены 4 одноствольных "бофорса", а на "Trouncer" — 14. Число "эрликонов" на последнем сократилось до 7.

Служба

"Ameer" (штурмовой). Заложен под названием "Baffins" (индекс AVG-35), 28.6.1943 вошел в строй американского флота, но уже 19.7.1943 передан Англии и под названием "Ameer" 20.7.1943 вошел в строй ВМС Великобритании.



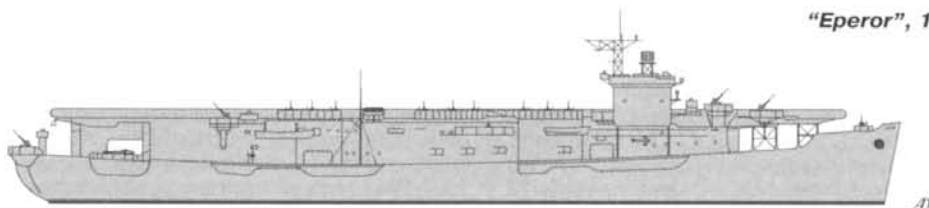
**Эскортный
авианосец "Emperor"**

Первоначально использовался в качестве учебного. В июне — июле 1944 г. перешел в Коломбо (о. Цейлон). В составе Восточного флота осуществлял сопровождение конвоев и поиск подводных лодок в Индийском океане (июль — декабрь 1944 г.). С января 1945 г. до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт в Кейптауне (апрель — май 1945 г.). После капитуляции Японии участвовал в высадке десантов в Малайе. Возвращен США 17.1.1946, продан 17.9.1946 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Robin Kirk". Сдан на слом в 1969 г. В годы войны имел тактический номер D01.

"Atheling" (штурмовой). Заложен под названием "Glacier" (индекс AVG-33), 3.7.1943 вошел в строй американского флота, но уже 31.7.1943 передан Англии и под названием "Atheling" 28.10.1943 вошел в строй ВМС Ве-

ликобритании. В декабре 1943 г. перешел в Англию. После подготовки авиагруппы в феврале — марте 1944 г. переведен в Индийский океан, где вошел в состав Восточного флота. Принял участие в демонстрационном походе в Бенгальский залив (июнь 1944 г.). В августе — сентябре 1944 г. использовался для перевозки самолетов, затем служил в качестве учебного авианосца. По соглашению с США с декабря 1944 по сентябрь 1945 г. служил в качестве авиатранспорта на Тихом океане. Возвращен США 6.12.1946, продан в 1947 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Roma". Сдан на слом в 1967 г. В годы войны имел тактический номер D51.

"Begum". Заложен под названием "Bolinas" (индекс AVG-36), 22.7.1943 вошел в строй американского флота, но 12.8.1943 передан Англии и под названием "Begum" вошел в строй ВМС Великобритании.



"Emperor", 1943 г.

Перешел в Англию в январе 1944 г., а в марте 1944 г. в Коломбо (о. Цейлон), где был включен в состав Восточного флота. После подготовки авиагруппы сопровождал конвой и осуществлял поиск подводных лодок в Индийском океане (июль 1944 — январь 1945 г.). 21.2.1945 вернулся в метрополию. Ремонт в марте 1945 г., после которого использовался для доставки самолетов на Дальний Восток. Возвращен США 4.1.1946, продан 16.4.1947 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Raki". Переименован в "I Yung" в 1966 г. Сдан на слом в марте 1974 г. В годы войны имел тактический номер D38.

"Trumpeter". Заложен под названием "Bastian" (индекс AVG-37), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в октябре 1943 г. и длительное время использовался в качестве учебного авианосца. В июле 1944 г. включен в состав Флота метрополии. Обеспечивал действия авианосного соединения в ходе удара по линкору "Tirpitz" (22 — 29.8.1944). Принимал участие в 13 операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии (август 1944 — май 1945 г.), эскортировании конвоев JW/RA-65 (март 1945 г.). При ударе по якорной стоянке Килботн (4.5.1945) самолеты авианосца потопили герм. подводную лодку U-711 и судно снабжения. После окончания войны в Европе отремонтирован и отправлен Индийский океан для службы в качестве авиатранспорта. После капитуляции Японии обеспечивал высадку десантов в Малайе. Возвращен США 6.4.1946, продан в 1946 г. частному владельцу для переоборудования в

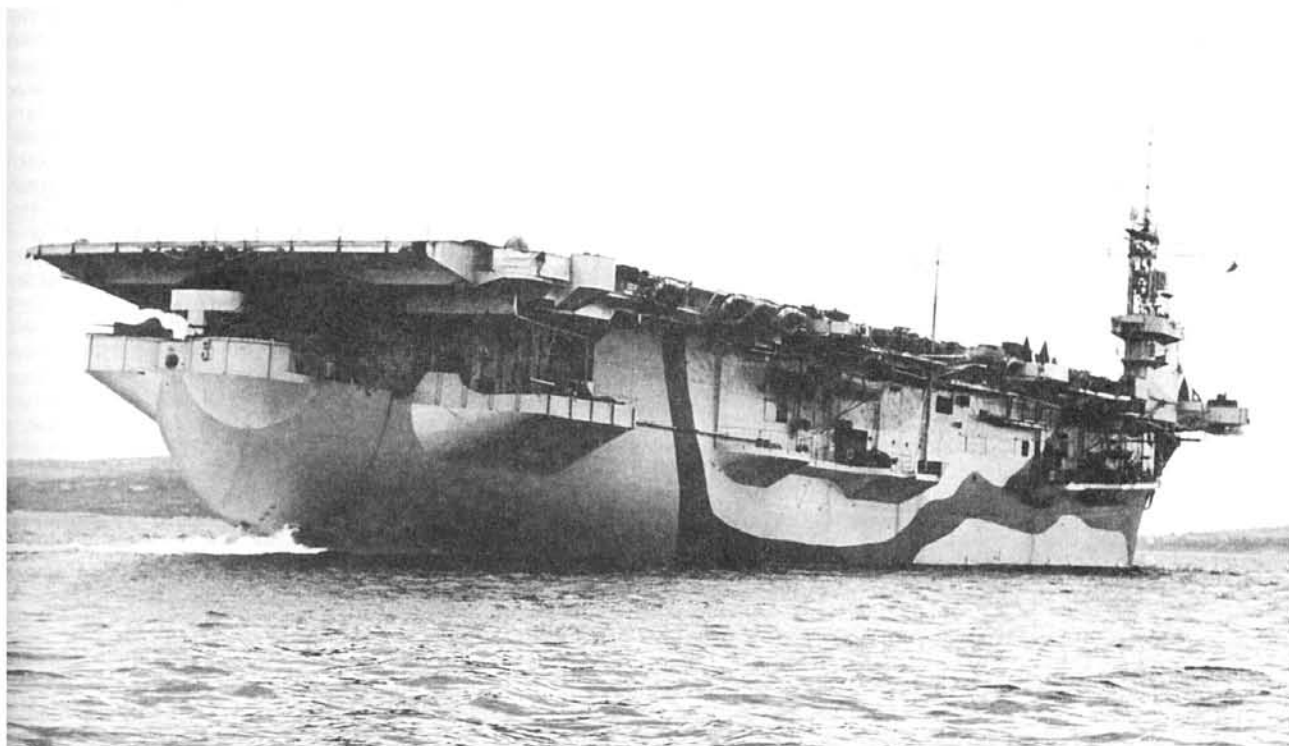
Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Ameer" по состоянию на момент вступления в строй

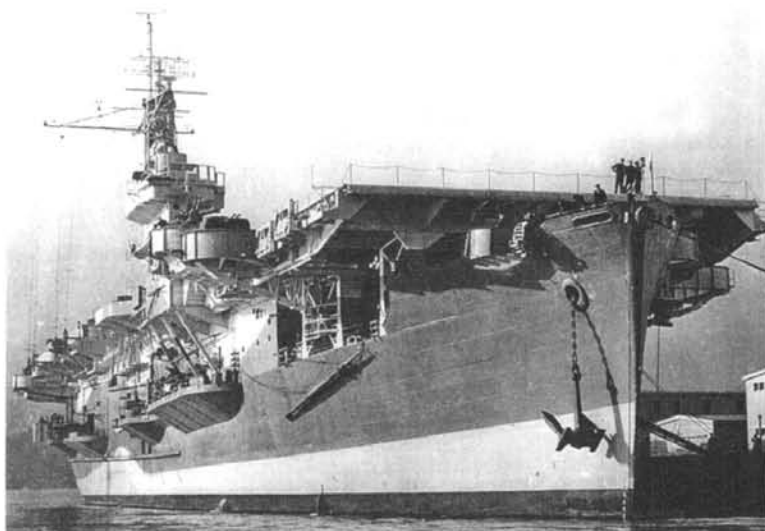
Водоизмещение:	стандартное 11 400 т, полное 15 160 т
Размерения:	141,7/151x21,2 (по полетной палубе 24)x7,8 м
Энергетическая установка:	1 ТЗА "Westinghouse", 2 ПК "Foster-Wheeler", 8500 л.с., 3160 т нефти
Скорость:	18 — 18,5 уз.
Вооружение:	2 x 1 — 127-мм/38, 4 x 4 — 40-мм, 10 x 2 — 20-мм/70, 1 катапульта, 20 самолетов
Экипаж:	646 человек
Состав авиагруппы	
"Emperor" Май 1944 г.:	20 истребителей "Хэллкет".
"Trumpeter" Август 1944 г.:	12 торпедоносцев "Эвенджер", 4 истребителя "Уайлдкэт V/VI".
"Puncher" Февраль 1945 г.:	9 торпедоносцев "Барракуда", 12 истребителей "Уайлдкэт VI".
"Shah" Май 1945 г.:	10 торпедоносцев "Эвенджер", 4 истребителя "Хэллкет", 5 истребителей "Сифайр".

торговое судно "Alblasserdijk". В 1966 г. переименован в "Irene Valmas". Сдан на слом в 1971 г. В годы войны имел тактический номер D09.

"Emperor" (штурмовой). Заложен под названием "Pybus" (индекс AVG-34), 31.5.1943 вошел в строй американского флота, 6.8.1943 передан Англии и под названием "Emperor" вошел в строй ВМС Великобритании.

Эскортный авианосец "Trumpeter"





**Эскортный
авианосец "Puncher"**

Сопровождал гибралтарский конвой (февраль 1944 г.). Принимал участие в ударе по линкору "Tirpitz" (3.4.1944), затем двух операциях по уничтожению судоходства у берегов Норвегии (май 1944 г.). Перешел на Средиземное море (конец июля 1944 г.). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция "Драгун"; август 1944 г.). Поддержка десантов и нанесение ударов по наземным целям в Эгейском море (сентябрь — ноябрь 1944 г.). Ремонт (декабрь 1944 — февраль 1945 гг.). Перешел в Коломбо (о. Цейлон), включен в состав Восточного флота и с апреля 1945 г. до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт в июне 1945 г. После капитуляции Японии обеспечивал высадку десантов в Малайе. Возвращен США 12.2.1946, сдан на слом в том же году.

В годы войны имел тактический номер D98. "Slinger". Заложен под названием "Chatham" (индекс AVG-32), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Прибыл в Англию в октябре 1943 г., в период подготовки 5.2.1944 подорвался на mine. Ремонт до 17.10.1944. Перешел в Австралию (декабрь 1944 — февраль 1945 г.). Осуществлял перевозку самолетов для Тихоокеанского флота (май — август 1945 г.). Возвращен США 27.2.1946, продан в том же году частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Robin Mowbray". Продан на слом в 1970 г.

В годы войны имел тактический номер D26. "Empress" (штурмовой). Заложен под названием "Carnegie" (индекс AVG-38), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в феврале 1944 г. и первоначально использовался в качестве учебного авианосца. Перешел в Коломбо (о. Цейлон) в декабре 1944 г. и вошел в состав Восточного флота. С февраля 1945 г. до кон-

ца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт в июне — июле 1945 г. Возвращен США 4.2.1946, продан на слом 21.6.1946.

В годы войны имел тактический номер D42. "Khedive" (штурмовой). Заложен под названием "Cordova" (индекс AVG-39), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

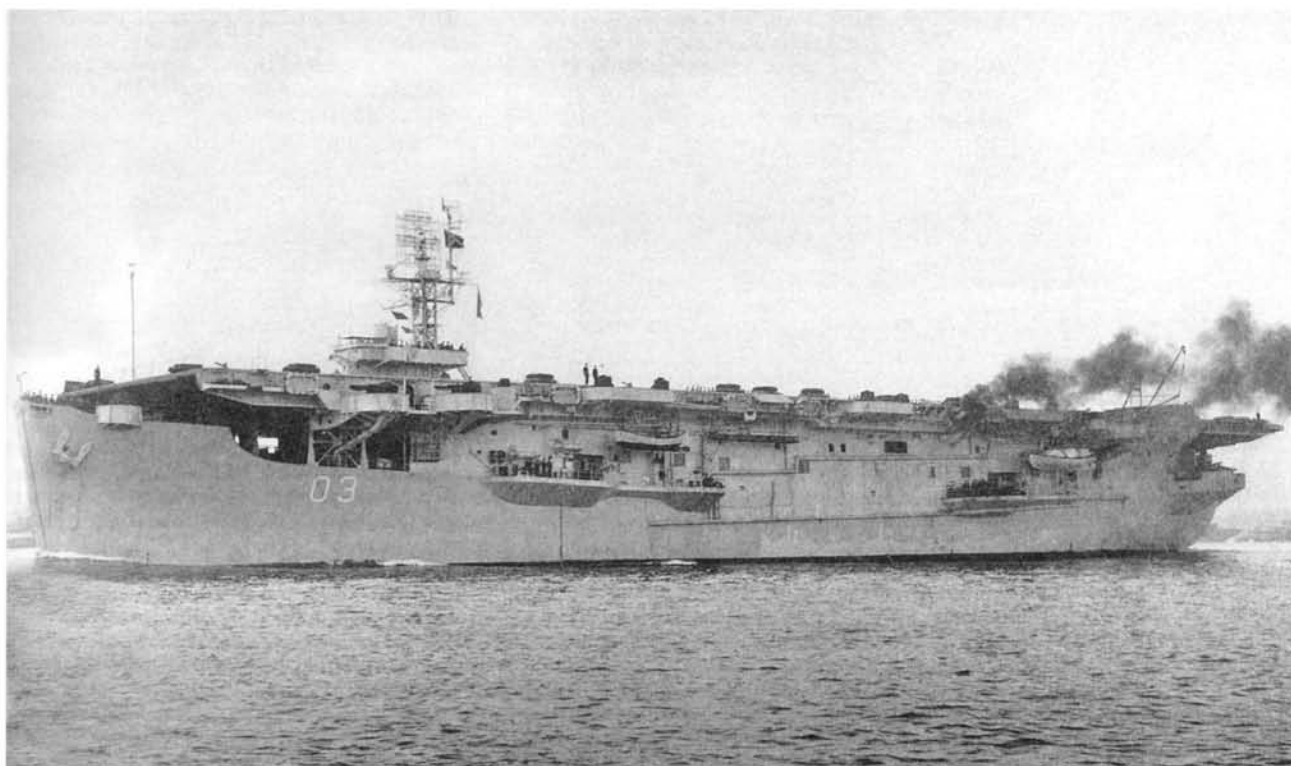
Укомплектован канадским экипажем. Перешел в Англию в ноябре 1943 г., после чего некоторое время использовался в качестве учебного авианосца. Подготовка авиагруппы (апрель — июль 1944 г.). Перешел на Средиземное море (конец июля 1944 г.). Участвовал в обеспечении высадки в Юж. Франции (операция "Драгун"; август 1944 г.). Поддерживал десанты и наносил удары по береговым целям в Эгейском море (сентябрь 1944 г.). Ремонт в Англии (октябрь 1944 — февраль 1945 гг.). Перешел в Коломбо (о. Цейлон). В составе Восточного флота с апреля 1945 г. до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов. Ремонт (июль — август 1945 г.). После капитуляции Японии обеспечивал высадку десантов в Малайе. Возвращен США 26.1.1946, продан 23.1.1947 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Remprang". Переименован в "Daphne" в 1968 г. Сдан на слом в 1975 г.

В годы войны имел тактический номер D62. "Nabob". Заложен под названием "Edisto" (индекс AVG-41), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Укомплектован канадским экипажем. Перешел в Англию в феврале 1944 г. и в июне включен в состав Флота метрополии. Самолеты авианосца произвели первую минную постановку у побережья Норвегии (начало августа 1944 г.), обеспечивали ПЛО авианосного соединения в ходе удара по линкору "Tirpitz" (22.8.1944). В этот же день торпедирован герм. подводной лодкой U-354. Несмотря на затопление кормовых отсеков на протяжении 50 м, сумел совершить 1090-мильный переход до Скапа-Флоу своим ходом. Не ремонтировался, выведен в резерв 30.9.1944, использовался в качестве источника запасных частей для однотипных кораблей. Возвращен США 16.3.1946, продан на слом в марте 1947 г., но в 1952 г. перекуплен частным владельцем для перестройки в торговое судно "Nabob". Переименован в "Glory" в 1968 г. Сдан на слом в 1977 г.

В годы войны имел тактический номер D77. "Shah". Заложен под названием "Jamaica" (индекс AVG-43), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

В ноябре 1943 г. перешел в Англию, в январе — феврале 1944 г. в Коломбо (о. Цейлон). В составе Восточного флота осуществлял сопровождение конвоев и поиск подводных лодок в Индийском океане (июль 1944 — февраль 1945 г.). Ремонт в Дурбане (фев-



раль — апрель 1945 г.). С апреля 1945 г. до конца войны принимал участие в боевых действиях у берегов Бирмы, Суматры, Никобарских и Андаманских о-вов.

Возвращен США 6.12.1945, продан частному владельцу 20.6.1947 для переоборудования в торговое судно "Salta". Сдан на слом в 1966 г.

В годы войны имел тактический номер D21. **"Patroller"**. Заложен под названием "Keneenaw" (индекс AVG-44), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

С марта по май 1944 г. по соглашению с США осуществлял перевозку самолетов из США в Англию, с мая — использовался для подготовки пилотов. С января по май 1945 г. вновь перевозил американскую авиатехнику. После окончания войны некоторое время служил в качестве войскового транспорта.

Возвращен США 13.12.1946, продан частному владельцу в 1947 г. для переоборудования в торговое судно "Almkerk". Переименован в "Pacific Reliance" в 1969 г. Сдан на слом в 1974 г.

В годы войны имел тактический номер D07.

"Premier". Заложен под названием "Estero" (индекс AVG-42), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

После перехода в Англию в начале 1944 г. использовался в качестве учебного авианосца. Включен в состав Флота метрополии в сентябре 1944 г. После окончания подготовки принимал участие в девяти операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии

(ноябрь 1944 — март 1945 г.), сопровождал конвои JW/RA-66 (апрель 1945 г.). С мая 1945 г. использовался в качестве учебного. Возвращен США (12.4.1946), продан частному владельцу в 1947 г. для переоборудования в торговое судно "Rhodesia Star". Переименован в "Hong Kong Knight" в 1967 г. Сдан на слом в 1974 г.

В годы войны имел тактический номер D23.

"Ranee" (штурмовой). Заложен под названием "Niantic" (индекс AVG-46), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в октябре 1944 г. Использовался для перевозки самолетов из США в Англию. С января по май 1945 г. по соглашению с США использовался для перевозки авиатехники на Тихом океане.

Возвращен США 21.11.1946, продан в 1948 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Friesland". Переименован в "Pacific Breeze" в 1967 г. Сдан на слом в 1974 г. В годы войны имел тактический номер D03.

"Thane" (штурмовой). Заложен под названием "Sunset" (индекс AVG-48), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

После перехода в Англию в начале 1944 г. использовался для перевозки самолетов на базы в Средиземном море и Индийском океане. 15.1.1945 торпедирован герм. подводной лодкой U-482* в устье р. Клайд (при

Эскортный авианосец "Ranee"

* по другим данным — U-1172.



**Поврежденный
"Nabob"
возвращается
в базу, август 1944 г.**

взрыве погибло 10 человек). Попаданием в корму выведен из строя винт, отбуксирован в Гринок. Не ремонтировался, выведен в резерв 20.3.1945. Возвращен США 5.12.1945 и разобран в 1946 г. В годы войны имел тактический номер D83.

"Speaker" (штурмовой). Заложен под названием "Delgada" (индекс AVG-40), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

В течение 1944 г. использовался в качестве учебного авианосца. Осуществлял перевозку самолетов из Англии в Австралию (январь — февраль 1945 г.), затем сопровождал соединения плавучего тыла Тихоокеанского флота (март — май 1945 г.). Ремонт (июнь — август 1945 г.).

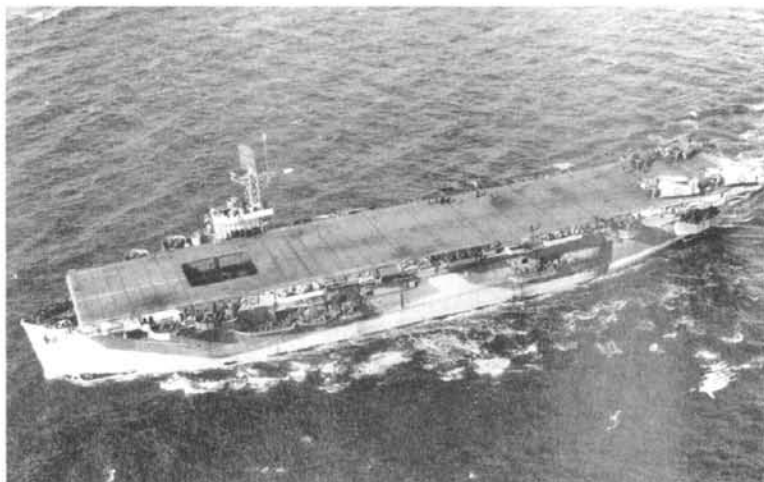
Возвращен США 27.7.1946, продан в 1948 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Lancero". Переименован в "President Osmena" в 1965 г., в "Lucky Three" — в 1971 г. Сдан на слом в 1972 г.

В годы войны имел тактический номер D90.

"Queen" (штурмовой). Заложен под названием "St. Andrews" (индекс AVG-49), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в мае 1944 г. Первоначально использовался в качестве учебного.

**Эскортный
авианосец "Nabob"**



В январе 1945 г. включен в состав Флота метрополии. Принимал участие в четырех операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии (март — май 1945 г.). После капитуляции Германии сопровождал последнюю пару "арктических" конвоев JW/RA-67 (май 1945 г.). С мая 1945 г. снова привлечен к подготовке пилотов.

Возвращен США 31.10.1946, продан 29.7.1947 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Roebiah". Переименован в "President Marcos" в 1967 г., "Lucky One" — в 1972 г. Сдан на слом в 1972 г. В годы войны имел тактический номер D19.

"Ruler" (штурмовой). Заложен под названием "St. Joseph" (индекс AVG-50), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

В 1944 г. использовался в качестве учебного авианосца. В январе 1945 г. перешел в Австралию и с марта до конца войны сопровождал соединения плавучего тыла Тихоокеанского флота.

Возвращен США 29.1.1946, продан на слом 31.5.1946. В годы войны имел тактический номер D72.

"Arbiter" (штурмовой). Заложен под названием "St. Simon" (индекс AVG-51), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перевозка самолетов из США в Великобританию, испытания амер. палубного пикирующего бомбардировщика "Хэллдайвер" (май — июль 1944 г.). Перешел в Австралию через Индийский океан (февраль — апрель 1945 г.). Перевозка самолетов и подготовка пилотов для Тихоокеанского флота (июнь — август 1945 г.).

Возвращен США 3.3.1946, продан 30.1.1947 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Coracero". Переименован в "President Macapagal" в 1965 г., "Lucky Two" — в 1972 г. Сдан на слом в 1972 г. В годы войны имел тактический номер D31.

"Rajah". Заложен под названием "McClure" (индекс AVG-45), 13.12.1943 переименован в "Prince", 17.10.1943 принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в начале июля 1944 г. С декабря 1944 по июль 1945 г. по соглашению с США осуществлял перевозки авиатехники

на Тихом океане. Возвращен США 13.12.1946, продан 7.7.1947 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Drente". Переименован в "Lambros" в 1966 г., "Ulysses" — в 1969 г. Сдан на слом в 1975 г. В годы войны имел тактический номер D10.

"Smiter" (штурмовой). Заложен под названием "Vermillion" (индекс AVG-52), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в июне 1944 г. В начале 1945 г. принял авиагруппу и убыл в Коломбо (о. Цейлон). Подготовлен к действиям в августе 1945 г. После капитуляции Японии принимал участие в высадке десантов в Малайе, Сингапуре и Гонконге.

Возвращен США 6.4.1946, продан 6.4.1946 частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Artillero". Переименован в "President Garcia" в 1965 г. Сел на мель у о. Гернси в июле 1967 г. и сдан на слом в том же году. В годы войны имел тактический номер D55.

"Trouncer". Заложен под названием "Perdido" (индекс AVG-47), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в августе 1944 г. Использовался в качестве учебного авианосца. Весной 1945 г. переведен на Тихий океан. Перевозил самолеты для Тихоокеанского флота.

Возвращен США 3.3.1946, продан в 1946 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Greystoke Castle". Переименован в "Gallic" в 1954 г., "Berinnes" в

1959 г. Сдан на слом в 1973 г. В годы войны имел тактический номер D85.

"Puncher". Заложен под названием "Willapa" (индекс AVG-53), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Укомплектован канадским экипажем. В сентябре 1944 г. включен в состав Флота метрополии, осуществлял подготовку авиагруппы (ноябрь 1944 — январь 1945 г.). 27.11.1944 в результате аварии разрушен главный редуктор, замененный снятым с однотипного авианосца "Nabob". Принимал участие в трех операциях по нарушению судоходства у берегов Норвегии (февраль — апрель 1945 г.). С мая 1945 г. использовался в качестве учебного.

Возвращен США 16.1.1946, продан в 1946 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "Muncaster Castle". В 1954 г. переименован в "Bardic", в 1959 г. — "Ben Nevis". Сдан на слом в 1973 г. В годы войны имел тактический номер D79.

"Reaper". Заложен под названием "Winjah" (индекс AVG-54), в процессе достройки принято решение передать корабль Англии по ленд-лизу.

Перешел в Англию в ноябре 1944 г. Использовался для перевозки самолетов из США в Англию. С января по май 1945 г. по соглашению с США осуществлял перевозки авиатехники на Тихом океане.

Возвращен США 20.5.1946, продан в 1946 г. частному владельцу для переоборудования в торговое судно "South Africa Star". Сдан на слом в 1967 г. В годы войны имел тактический номер D82.

Эскортный авианосец "Khedive"



“Торговые авианосцы” типа МАС



Вверху:
“Empire MacAlpine”

Авианосцы-зерновозы типа “Empire MacAlpine”

“Empire MacAlpine”	“Burnisland”	11.8.1942	23.12.1942	14.4.1943	Сдан на слом в 1975 г.
“Empire MacKendrick”	“Burnisland”	—	29.9.1943	12.1943	Сдан на слом в 1975 г.

Авианосцы-зерновозы типа “Empire MacAndrew”

“Empire MacAndrew”	“Denny”	—	3.5.1943	7.1943	Сдан на слом в 1970 г.
“Empire MacDermott”	“Denny”	—	24.1.1944	3.1944	После 1976 г. судьба неизвестна

Авианосцы-зерновозы типа “Empire MacRae”

“Empire MacRae”	“Lithgow”	—	21.6.1943	9.1943	Сдан на слом в 1971 г.
“Empire MacCallum”	“Lithgow”	—	12.10.1943	12.1943	Сдан на слом в 1960 г.

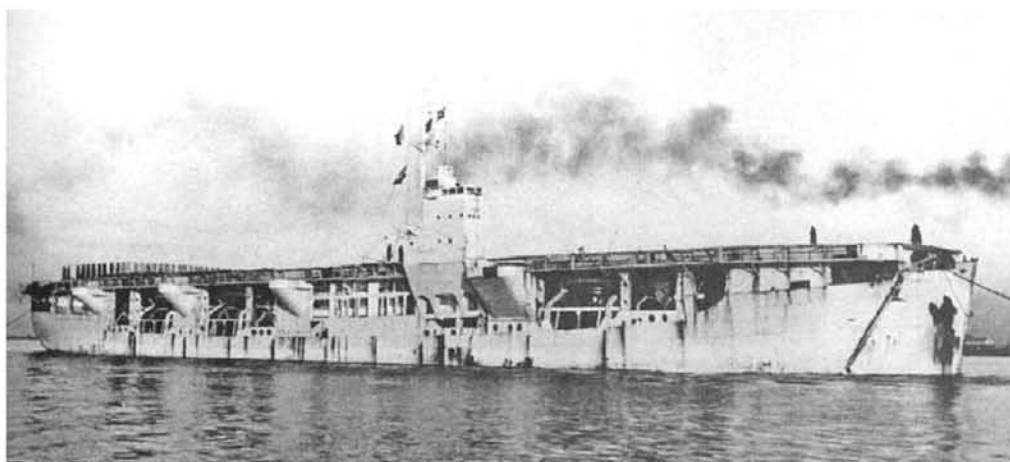
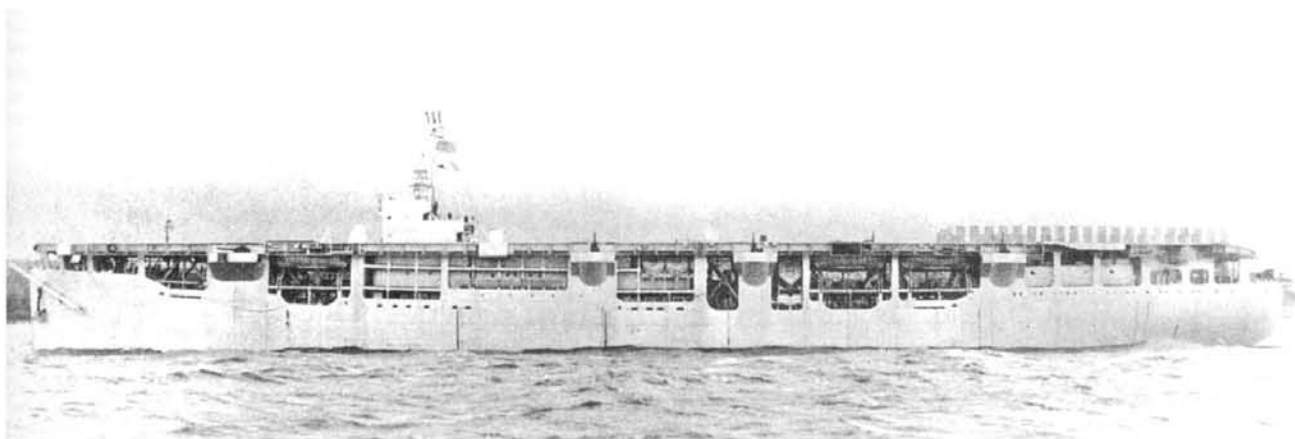
Авианосцы-танкеры типа “Rapana”

“Rapana”	“Witton-Fijenoord”	—	3.1935	7.1943	Сдан на слом в 1958 г. (4.1935)*
“Amastra”	“Lithgow”	—	18.12.1934	9.1943	Сдан на слом в 1955 г. (3.1935)
“Ancyclus”	“Swan Hunter”	—	9.10.1934	10.1943	Сдан на слом в 1954 г. (1.1935)
“Acavus”	“Workman Clark”	—	24.11.1934	10.1943	Сдан на слом в 1963 г. (1.1935)
“Alexia”	“Bremer Vulkan”	—	20.12.1934	12.1943	Сдан на слом в 1954 г. (4.1935)
“Miralda”	“Nederlandse Dok”	—	7.1936	1.1944	Сдан на слом в 1960 г. (7.1936)
“Adula”	“Blythswood”	—	28.1.1937	2.1944	Сдан на слом в 1953 г. (3.1937)
“Gadila”	“Howaldtswerke”, Киль	—	1.12.1934	1.2.1944	Сдан на слом в 1958 г. (4.1935)
“Macoma”	“Nederlandse Dok”, Амстердам	—	31.12.1935	1.4.1944	Сдан на слом в 1958 г. (5.1936)

Авианосцы-танкеры типа “Empire MacKay”

“Empire MacKay”	“Harland & Wolff”	—	17.6.1943	10.1943	Сдан на слом в 1959 г.
“Empire MacColl”	“Cammell Laird”	—	24.7.1943	11.1943	Сдан на слом в 1962 г.
“Empire MacMahon”	“Swan Hunter”	—	2.7.1943	12.1943	Сдан на слом в 1960 г.
“Empire MacCabe”	“Swan Hunter”	—	18.5.1943	12.1943	Сдан на слом в 1962 г.

* - в скобках приведена дата ввода в строй в качестве танкеров



“Торговые
 авианосцы”:
 “Amastra” (вверху),
 “Empair MacColl”
 (в центре)
 и “Gadila” (внизу)

Тактико-технические характеристики "торговых авианосцев" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:

тип "Empire MacAlpine"	7950 брт, полное 12 000 т
типы "Empire MacAndrew" и "Empire MacRae"	7950 — 8250 брт, полное 12 000 т
тип "Rapana"	8017 брт, полное 16 500 т
тип "Empire MacKay"	8900 — 9200 брт

Размерения:

тип "Empire MacAlpine"	139,9x17,3x7,3 м
типы "Empire MacAndrew" и "Empire MacRae"	136,1x17,6x7,5 м
тип "Rapana"	146,6 — 147,3x18 — 18,3x8,4 м
тип "Empire MacKay"	137,2 x 18,3 x 8,3 — 8,5 м

Энергетическая установка: 1 ДУ, 3300 — 4000 л.с.

Скорость: 11 — 13 уз.

Вооружение:

все, кроме типа "Empire MacKay"	1 x 1 — 102-мм/40, 2 x 1 — 40-мм/56, 4 x 1 — 20-мм/70, 4 самолета
тип "Empire MacKay"	1 x 1 — 102-мм/40, 8 x 1 — 20-мм/70, 3 — 4 самолета

Экипаж: 107 — 122 человека

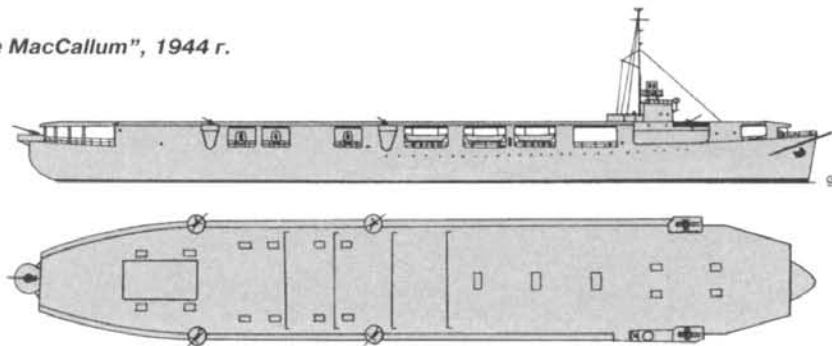
В годы Второй мировой войны в Великобритании был создан оригинальный класс кораблей — так называемые "торговые авианосцы" MAC (Merchant Aircraft Carriers). Они перестраивались из танкеров и зерновозов и внешне были близки к эскортным авианосцам, но сохраняли грузовые трюмы. Несмотря на то, что некото-

рые из них имели не только сплошную полетную палубу, но и ангар и самолетоподъемник, по сути это были все же торговые суда, поскольку главной их задачей являлась перевозка грузов. Авиагруппа состояла всего из 3 — 4 машин. Суда типа MAC плавали под торговым флагом (17 под британским и 2 — "Gadila" и "Masoma" — под голландским) и официально в состав ВМФ Великобритании 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 22 500 л. На всех кораблях устанавливалось зенитное вооружение и радары типов 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 авианосцы "суордфиши" совершили около 4000 боевых вылетов, но атаковали герм. подводные лодки лишь в 12 случаях (все безуспешно). Кроме обороны конвоев "торговые авианосцы" в первой половине 1944 г. привлекались к перевозке самолетов в Великобританию. Из всех кораблей пострадал только "Empire MacAlpine" — в результате столкновения в июне 1943 г. После окончания войны со всех "торговых авианосцев" демонтировали полетные палубы и в качестве торговых судов большинство из них служило до 1960 — 1970-х гг.

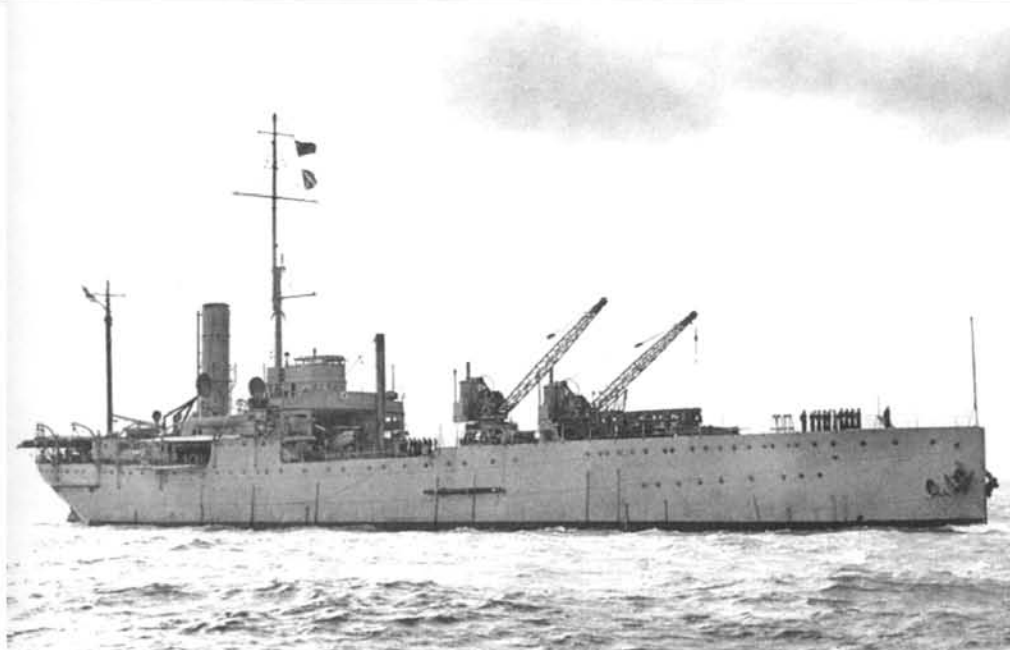
"Empire MacCallum", 1944 г.



"Amastra"



Гидроавиатранспорт "Pegasus"



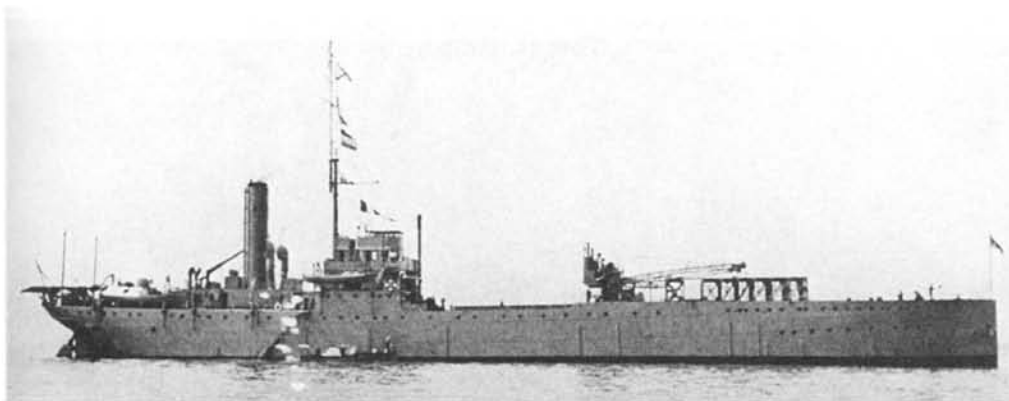
"Pegasus"	"Blyth SB Co"	7.11.1913	5.9.1914	10.12.1914	Исключен в 1946 г.
-----------	---------------	-----------	----------	------------	--------------------

Заложен как торговое судно, куплен Адмиралтейством в мае 1914 г. и достроен как гидроавиатранспорт "Ark Royal". Стал первым английским специализированным авианесущим кораблем, однако слишком тихоходным для действия вместе с флотом. В годы Первой мировой войны служил на Средиземном море. Прошел ремонт в ноябре 1920 — апреле 1921 г., после чего выведен в резерв. Вновь введен в строй в сентябре 1922 г. в качестве авиатранспорта, со следующего года использовался в роли плавбазы. 21.12.1934 г. переименован в "Pegasus". В 1938 г. получил новую катапульту. В 1940 г. оборудован для запуска истребителей "Харриер" с катапульты и в 1940 — 1941 гг. сопровождал конвои. С конца 1941 г. служил в качестве транспорта и учебного корабля. Выведен из боевого состава в февра-

ле 1944 г. и использовался в качестве блокшива. 18.10.1946 продан частному владельцу для последующей перестройки в торговое судно "Anita I", но работы завершены не были и корабль перепродали на слом в июне 1949 г.

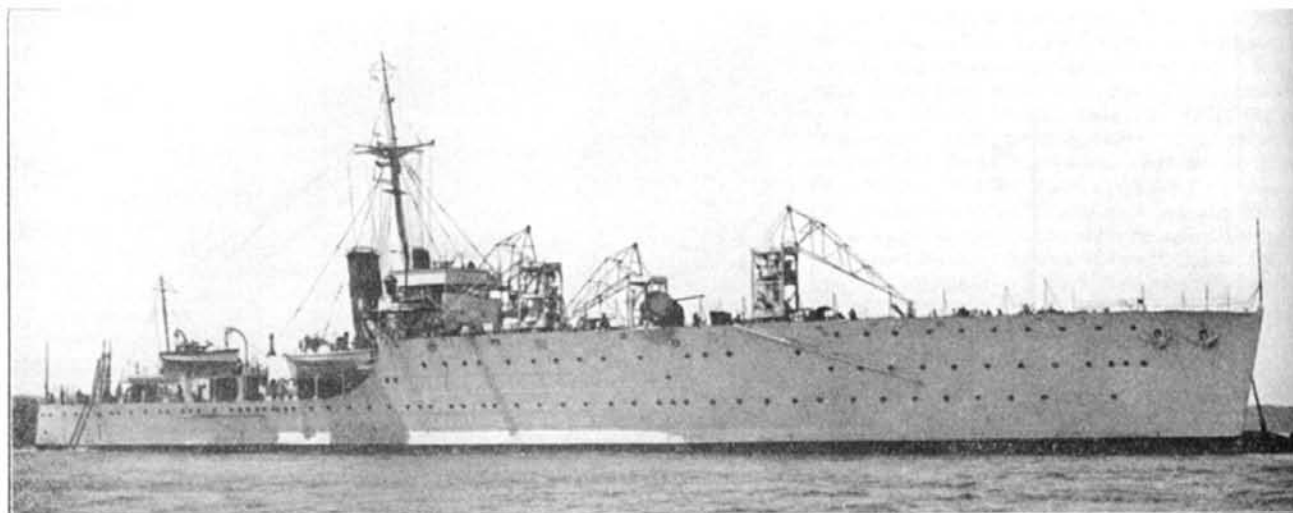
Тактико-технические характеристики гидроавиатранспорта "Pegasus" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 7450 т, полное свыше 8500 т
Размерения:	111,5х15,5х5,4 м
Энергетическая установка:	1 ПМ тройного расширения, 2 ПК, 3000 л.с., 500 т нефти
Скорость:	11 уз.
Вооружение:	4х1 — 76-мм, 1 катапульта, 5 гидросамолетов
Экипаж:	180 человек

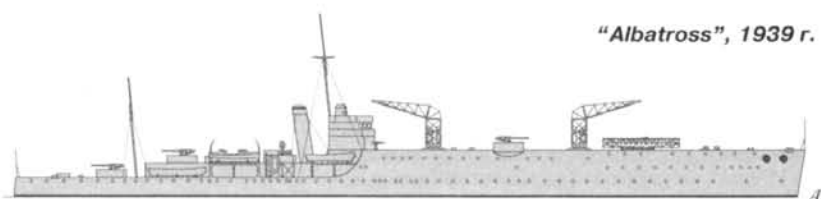


Слева и вверху:
гидроавиатранспорт
"Pegasus"

Гидроавиатранспорт "Albatross"



"Albatross" "Cockatoo", Сидней 5.5.1926 23.2.1928 23.1.1929 Исключен в 1946 г.



"Albatross", 1939 г.

Тактико-технические характеристики гидроавиатранспорта "Albatross" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 4800 т, полное 6350 т
Размерения:	128,6/135,3x18,6/23,7x5,3 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons", 4 ПК "Yarrow", 12 000 л.с., 942 т нефти
Скорость:	21 уз.
Вооружение:	4 x 1 — 120-мм/40, 4 x 1 — 40-мм/40, 1 катапульта, 6 — 9 гидросамолетов

Спроектирован в Австралии для своего флота, на момент вступления в строй — самый крупный корабль, построенный в доминионе. За основу взят существенно переработанный проект гидроавиатранспорта "Ark Royal".

Одноярусный ангар расположен в нос от надстройки. Запас авиабензина — 37 732 л. На испытаниях в декабре 1928 г. корабль развил скорость 22,5 уз. при мощности ЭУ 12 190 л.с. Общая стоимость постройки (с учетом стоимости вооружения) 1 200 тыс. фунт.ст.

В декабре 1940 г. установлена новая катапульта.

В 1943 — 1944 гг. переоборудован в плавмастерскую эскадренных кораблей и ТЩ. Катапульту демонтировали, в ангаре разместили разнообразное ремонтное оборудование и станки. Одновременно усилили зенитное вооружение — старые одностовольные "пом-помы" заменили на 2 x 4 40-мм "пом-пома" и 6 20-мм "эрликонов".

Служба

В декабре 1931 г. выведен в резерв для проведения ремонта, вновь вошел в строй в следующем году в качестве учебного артиллерийско-

Справа
и вверху:
гидроавиатранспорт
"Albatross"





го корабля. С апреля 1933 по 1936 г. находился в резерве (использовался в качестве стационарной базы гидроавиации). В 1938 г. принято решение о передаче корабля английскому флоту, официальная церемония прошла 29.9.1938. С 15.12.1938 по 25.8.1939 находился в резерве.

Обеспечивал защиту торговых коммуникаций у Западного побережья Африки и в Индийском океане. С 5.11.1943 по 17.4.1944 проходил переоборудование в плавмастерскую эскортных кораблей и ТЩ.

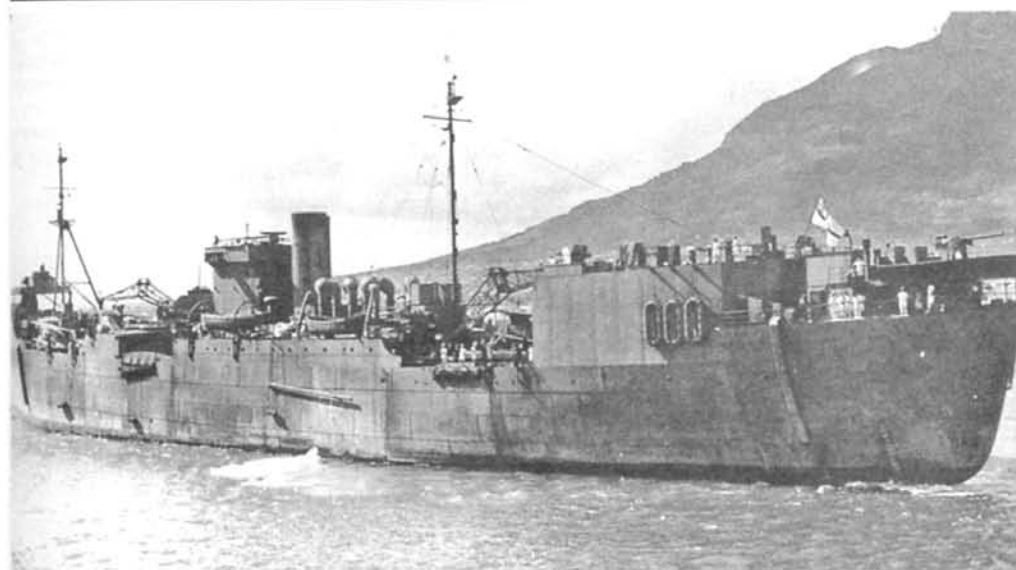
11.8.1944 "Albatross" был поврежден торпедой, ремонт признали неоправданным и ко-

рабль вывели в резерв 30 августа, но вновь ввели в строй в качестве блокшива-плавбазы ТЩ в ноябре того же года. В июле 1945 г. его окончательно вывели в резерв и в следующем году продали частному владельцу, собиравшемуся перестроить "Albatross" в круизный лайнер. Эти планы так и остались неосуществленными и в 1948 г. корабль вновь поменял владельца, был переименован в "Hellenic Prince" и некоторое время использовался в качестве грузового судна. Сдан на слом в Гонконге в 1954 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер 122.

**Гидроавиатранспорт
"Albatross"**

Авиатранспорты типа "Athene"

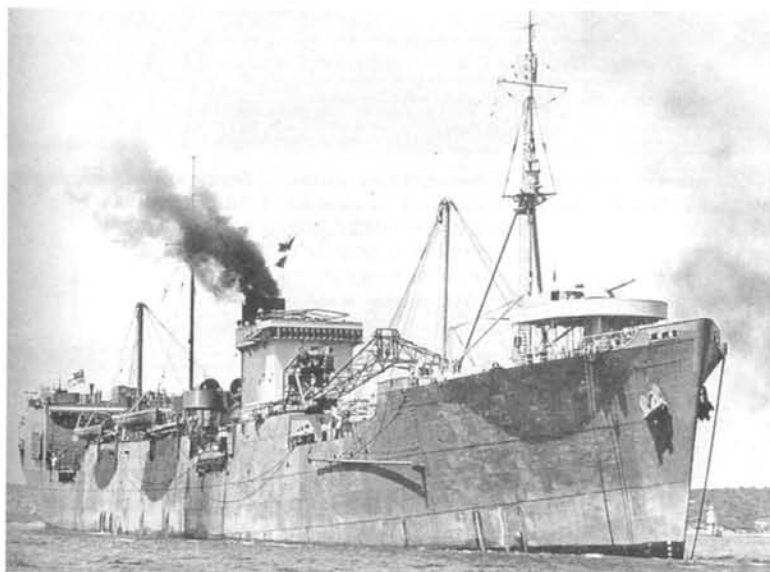


**Авиатранспорт
"Athene"**

"Athene"	"Greenock Dyd Co."	12.1939	1.10.1940	10.1941	Исключен в 1946 г.
"Engadine"	"William Denny & Bros."	16.3.1940	26.5.1941	17.11.1941	Исключен в 1946 г.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Athene" по состоянию на конец 1941 г.

Водоизмещение:	полное 10 890 т ("Athene") и 10 650 т ("Engadine")
Размерения:	148,6х19,2х6,1 — 6,2 м
Энергетическая установка:	2 ПМ тройного расширения, 5 ПК, 8300 л.с., 980 т нефти
Скорость:	17 уз.
Бронирование:	защита погребов 37 — 51 мм
Вооружение:	1 x 1 — 120-мм/45, 1 x 1 — 102-мм/45, 4 x 1 — 40-мм/40, 7 — 10 x 1 — 20-мм, 16 — 40 самолетов



**Авиатранспорт
"Engadine"**

Заложены как быстроходные рефрижираторы "Clan Brodie" и "Clan Buchanan" по заказу компании "Clan Line"*. Когда корпуса еще находились на стапелях, выкуплены Адмиралтей-

* Достроен на верфи "John Brown".

** Всего в серии 4 судна, из которых 2 перестроены в авиатранспорты, 1 — в плавбазу сверхмалых ПЛ, 1 (единственный достроенный по первоначальному проекту) погиб.

ством для перестройки в плавбазы гидросамолетов, которые предполагалось использовать для защиты транспортных коммуникаций. Переименованы соответственно в "Athene" и "Engadine". Проект переоборудования предусматривал размещение на корабле до 10 гидросамолетов, часть из которых предполагалось хранить в ангаре, катапульту и легкое бронирование погребов боезапаса.

Поскольку к моменту окончания постройки флот испытывал гораздо большую потребность в авиатранспортах для перевозки авиатехники, оба корабля вступили в строй без имевшихся в проекте катапульт.

Основные изменения конструкции по сравнению с первоначальным проектом заключались в оборудовании в районе полюта ангара, установке двух кранов в нос и корму от спардека. Надстройка имела упрощенную конструкцию. После решения достраивать корабли в качестве авиатранспортов от размещения поперечной катапульты перед ангаром отказались, одновременно два грузовых трюма оборудовали для хранения самолетов. В качестве авиатранспортов могли принять на борт до 40 истребителей "Харрикейн" с демонтированными плоскостями или 16 — 20 полностью собранных. Кроме того, от проекта гидроавиатранспорта у этих кораблей сохранилась возможность транспортировать 129 560 л авиабензина.

Служба

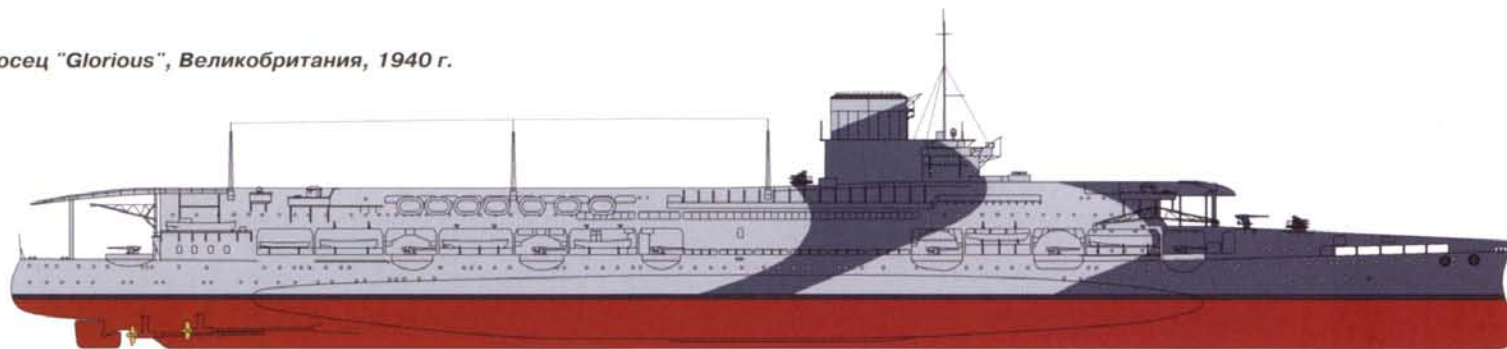
"Athene" (бывший "Clan Brodie"). В 1942 г. служил в составе Восточного флота. С 24.11.1942 по июнь 1943 г. находился под управлением ВМС США. Выведен в резерв в январе 1945 г. Продан компании "Clan Line" в 1946 г. и сменил имя на "Clan Brodie". Сдан на слом в Гонконге в 1963 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер D25.

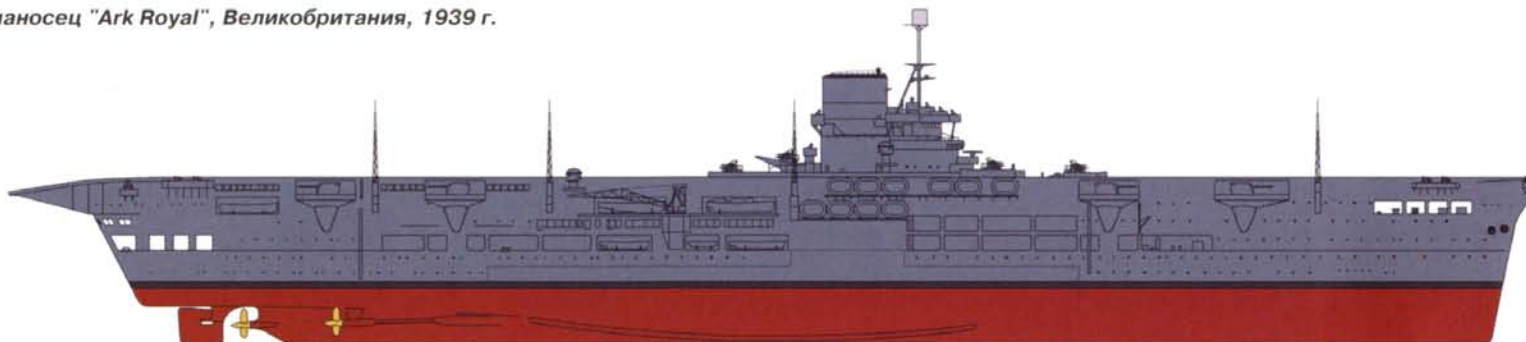
"Engadine" (бывший "Clan Buchanan"). С ноября 1942 г. по июль 1943 г. находился под управлением ВМС США. Выведен в резерв 9.1.1945 г. Исключен в августе 1945 г. и в следующем году продан компании "Clan Line" и сменил имя на "Clan Buchanan". Сдан на слом в Картахене (Испания) в 1962 г.

В годы Второй мировой войны имел тактический номер D71.

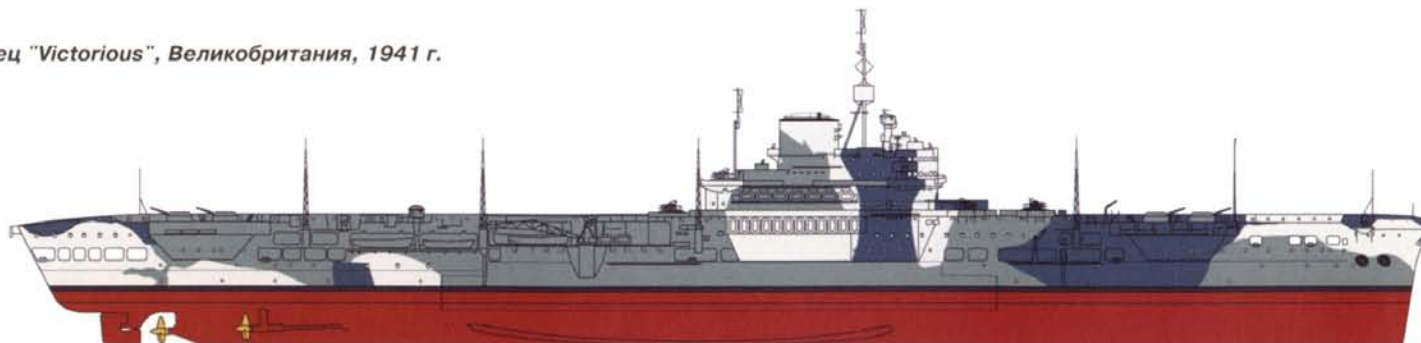
Авианосец "Glorious", Великобритания, 1940 г.



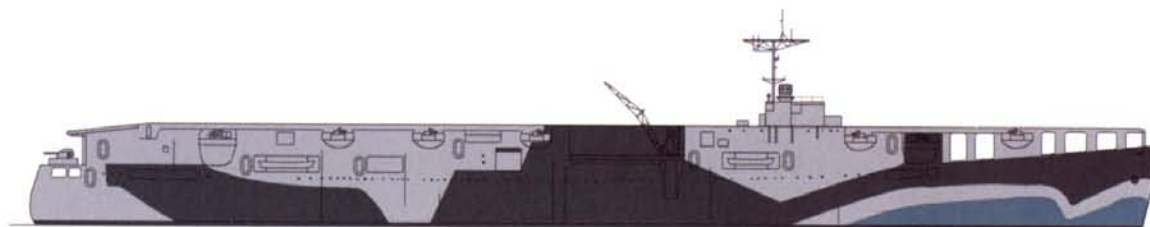
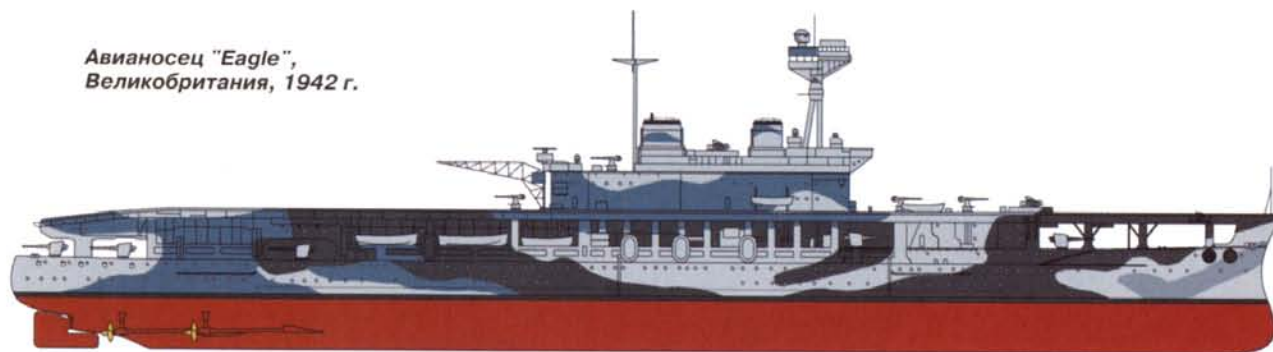
Авианосец "Ark Royal", Великобритания, 1939 г.



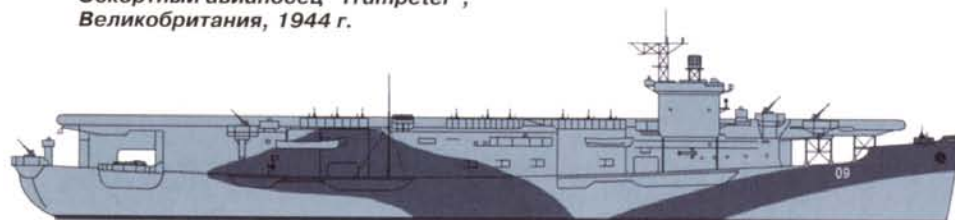
Авианосец "Victorious", Великобритания, 1941 г.



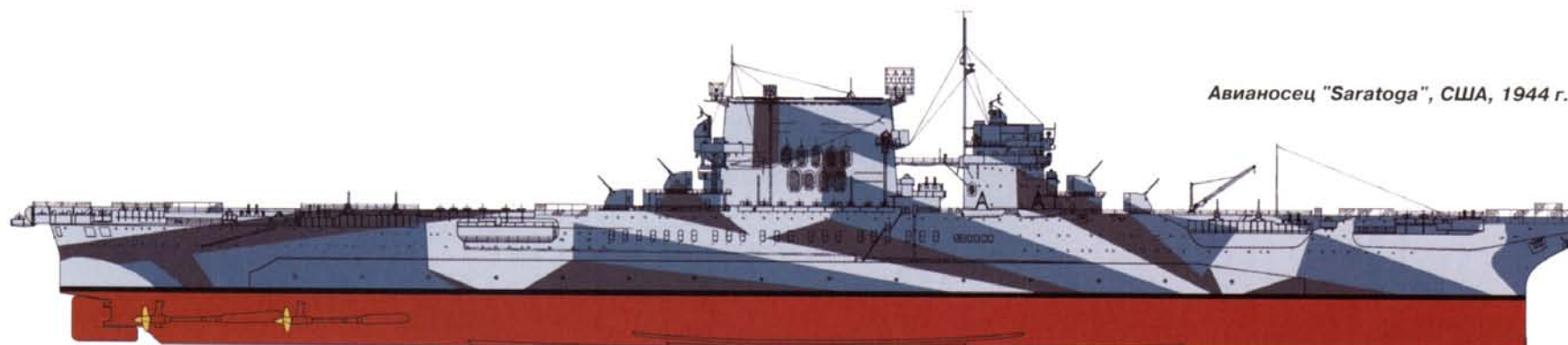
Авианосец "Eagle",
Великобритания, 1942 г.



Эскортный авианосец "Trumpeter",
Великобритания, 1944 г.

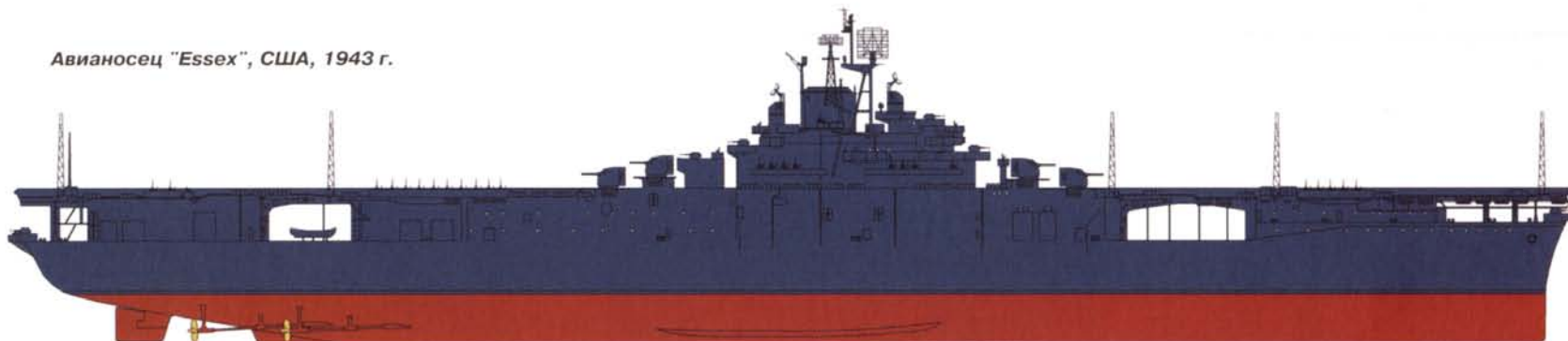


Эскортный авианосец "Pretoria Castle",
Великобритания, 1943 г.

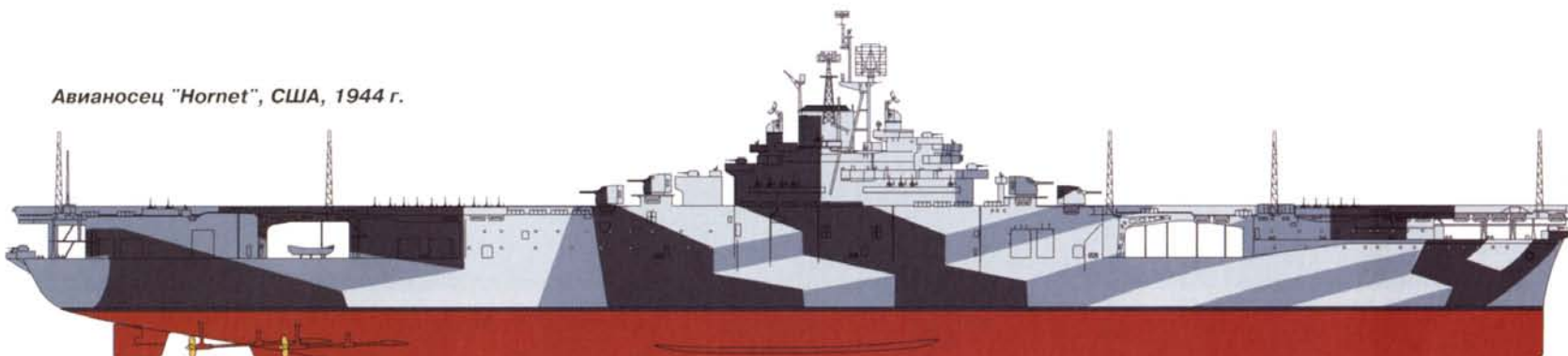


Авианосец "Saratoga", США, 1944 г.

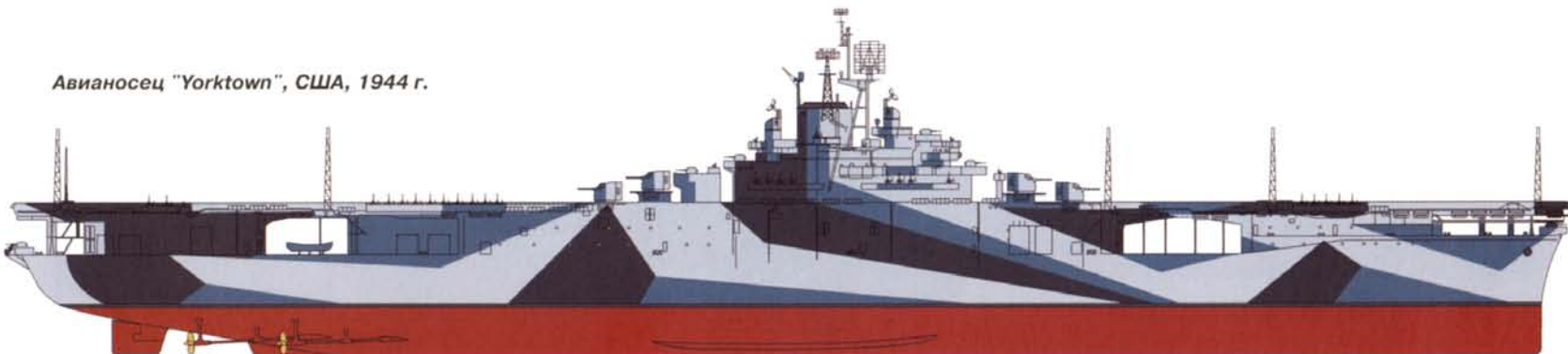
Авианосец "Essex", США, 1943 г.



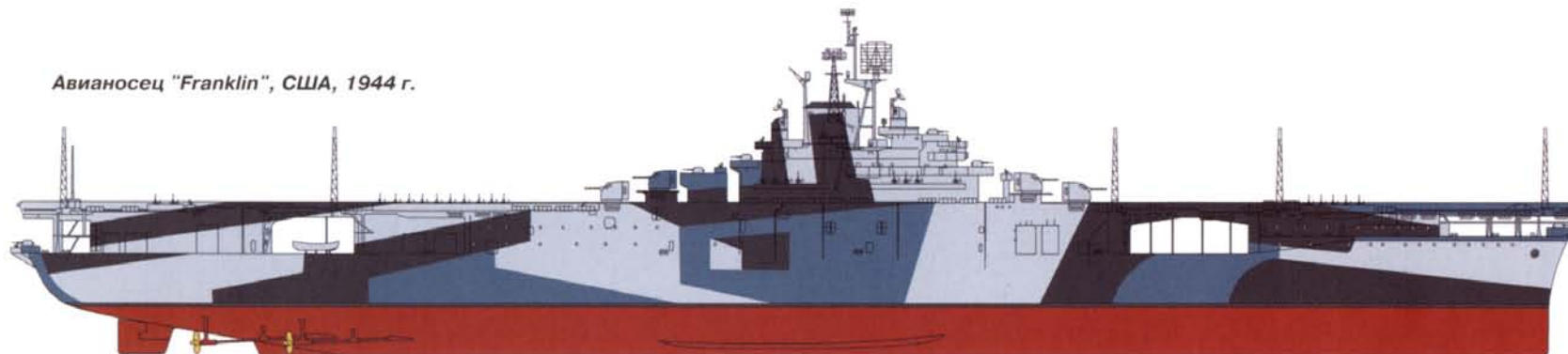
Авианосец "Hornet", США, 1944 г.



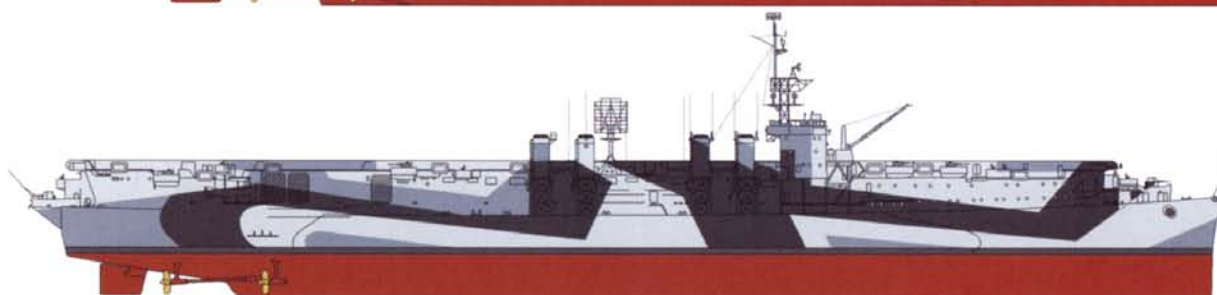
Авианосец "Yorktown", США, 1944 г.



Авианосец "Franklin", США, 1944 г.

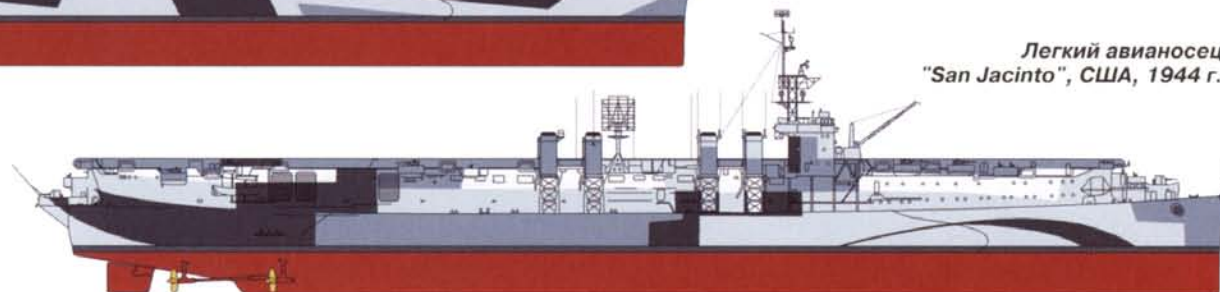


Авианосец "Intrepid", США, 1944 г.

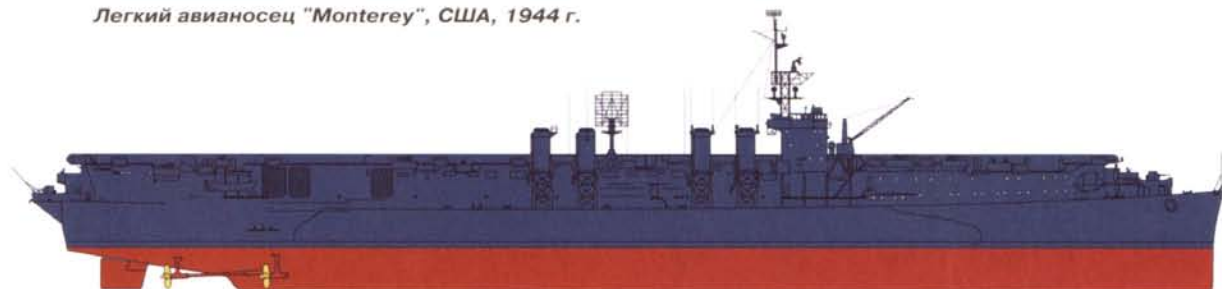


Легкий авианосец "Belleau Wood",
США, 1944 г.

Легкий авианосец
"San Jacinto", США, 1944 г.



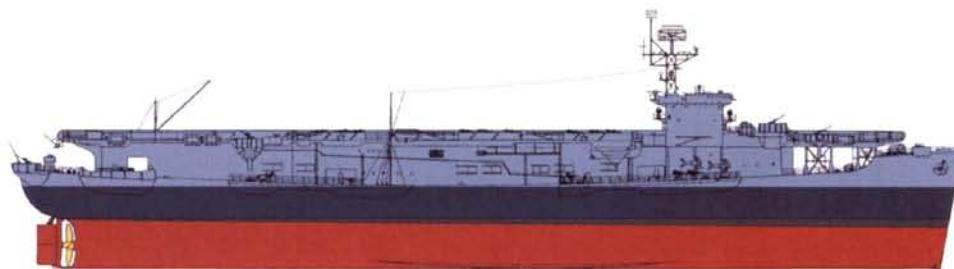
Легкий авианосец "Monterey", США, 1944 г.



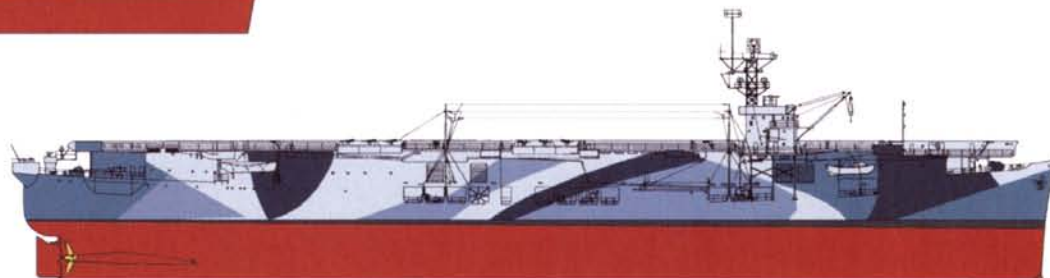
Эскортный авианосец "Long Island", США, 1942 г.

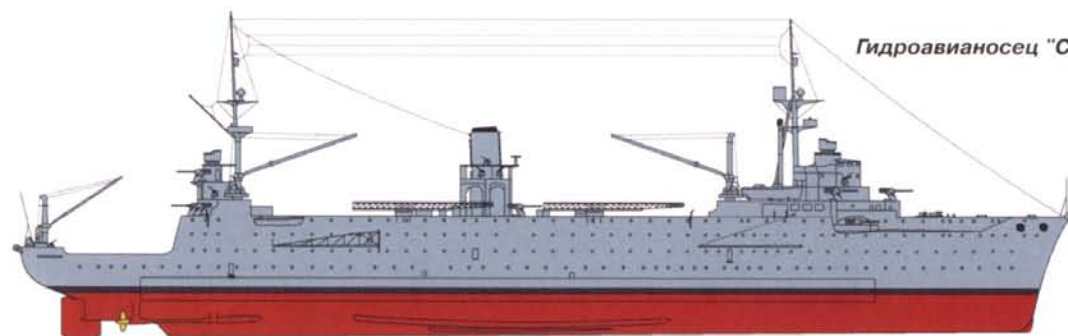


Эскортный авианосец "Block Island", США, 1944 г.

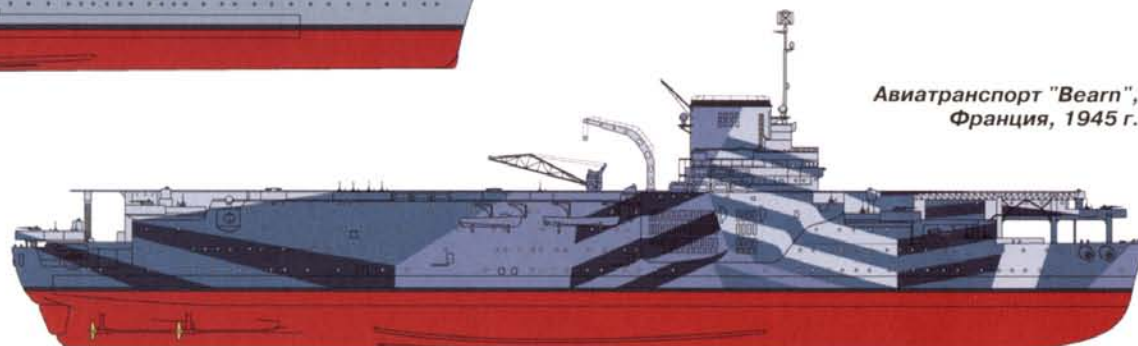


Эскортный авианосец "Santee", США, 1943 г.



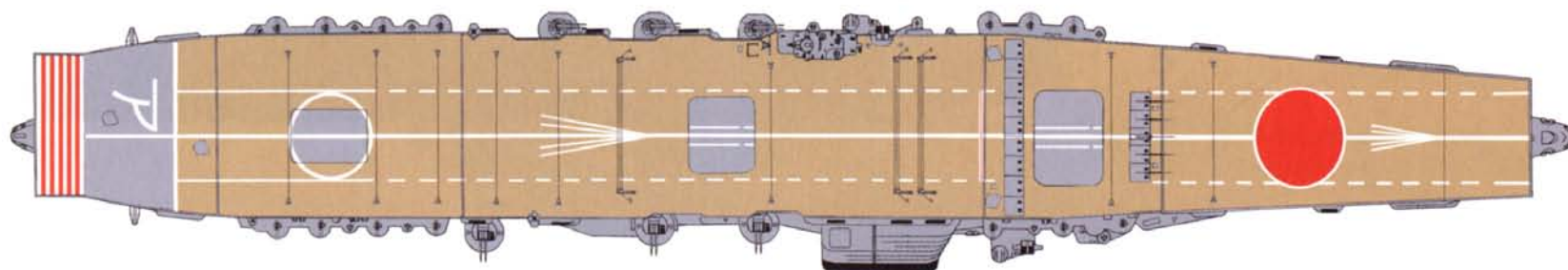
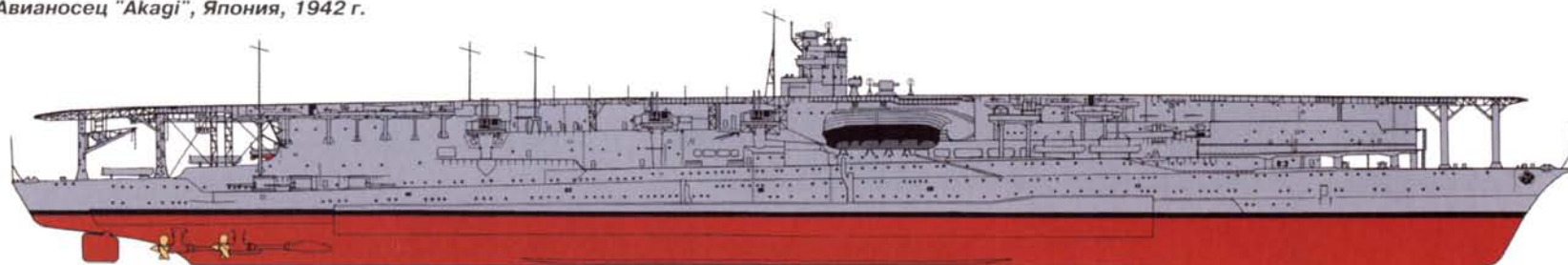


Гидроавианосец "Commandant Teste",
Франция, 1939 г.

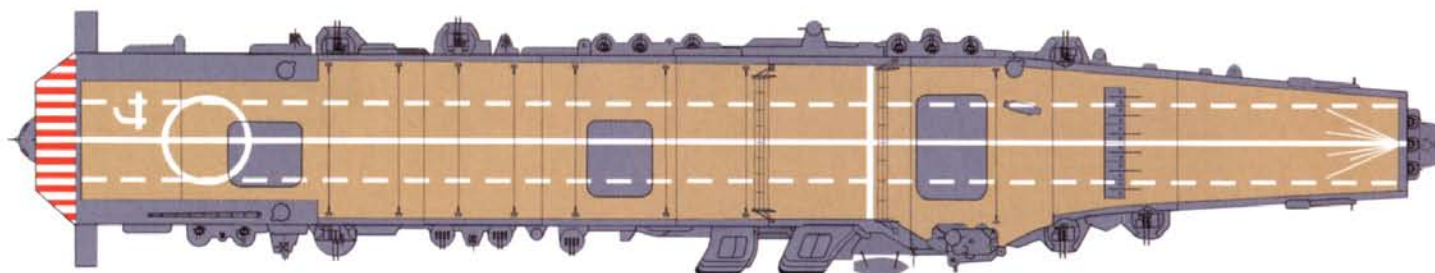
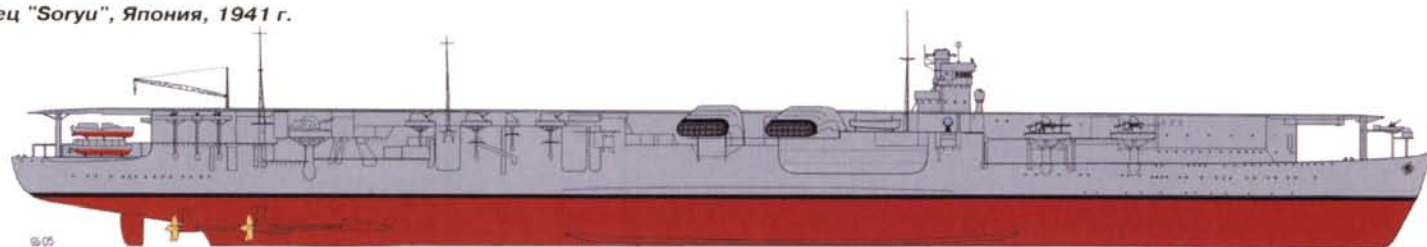


Авиатранспорт "Bearn",
Франция, 1945 г.

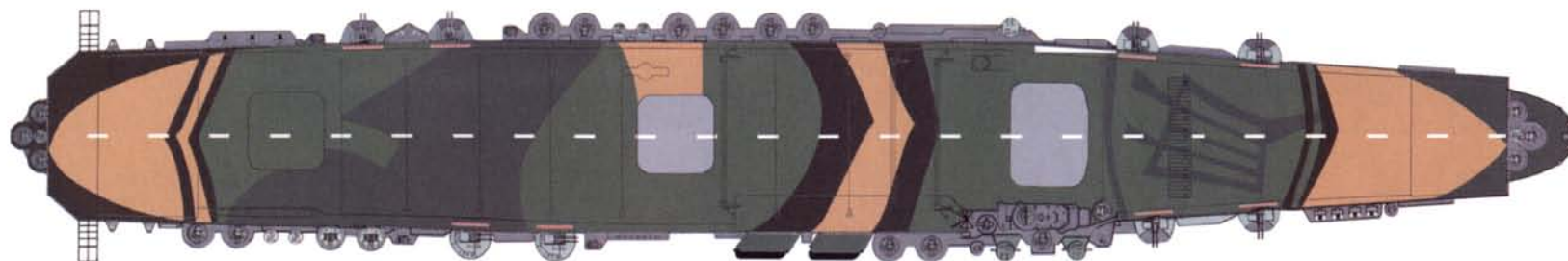
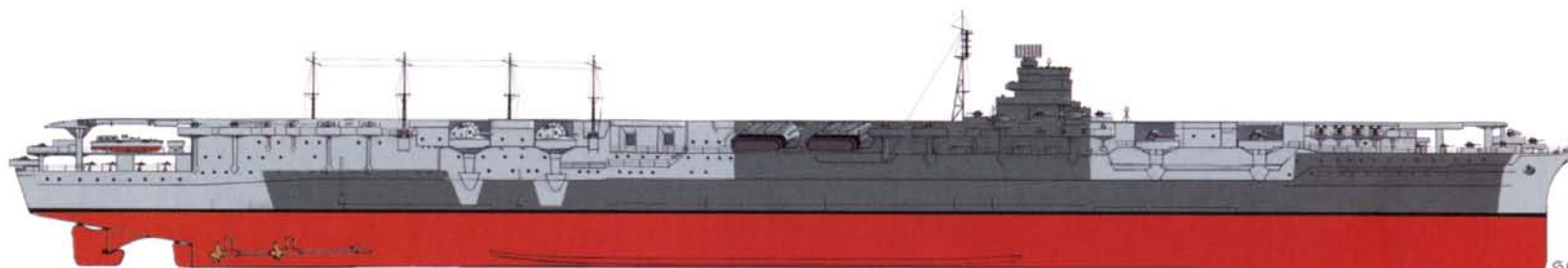
Авианосец "Akagi", Япония, 1942 г.

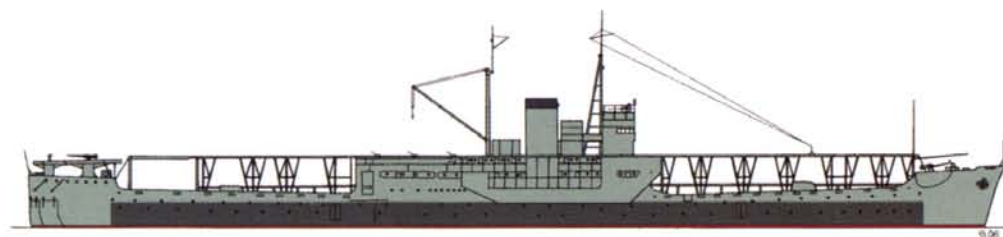


Авианосец "Soryu", Япония, 1941 г.

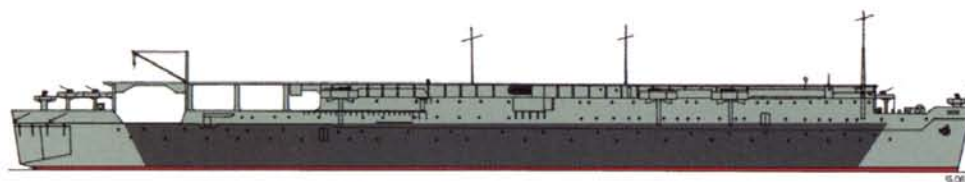


Авианосец "Zuikaku", Япония, 1944 г.





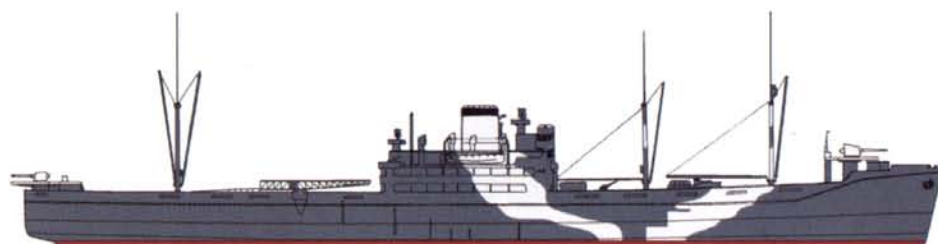
Десантное судно-авианосец "Akitsu Maru",
Япония, 1944 г.



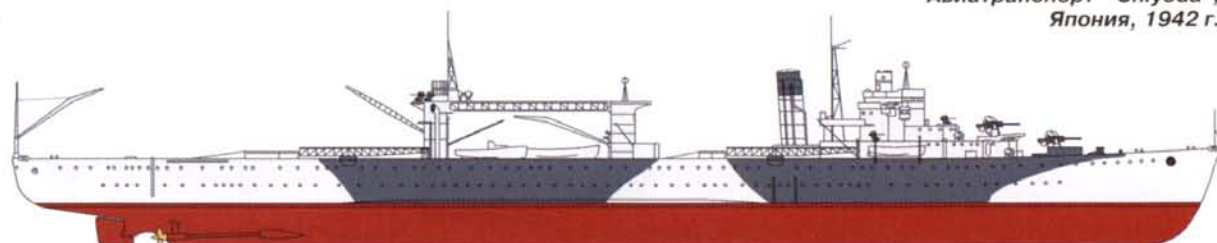
Десантное судно-авианосец "Kumano Maru",
Япония, 1945 г.



Эскортный авианосец "Yamashiro Maru",
Япония, 1945 г.



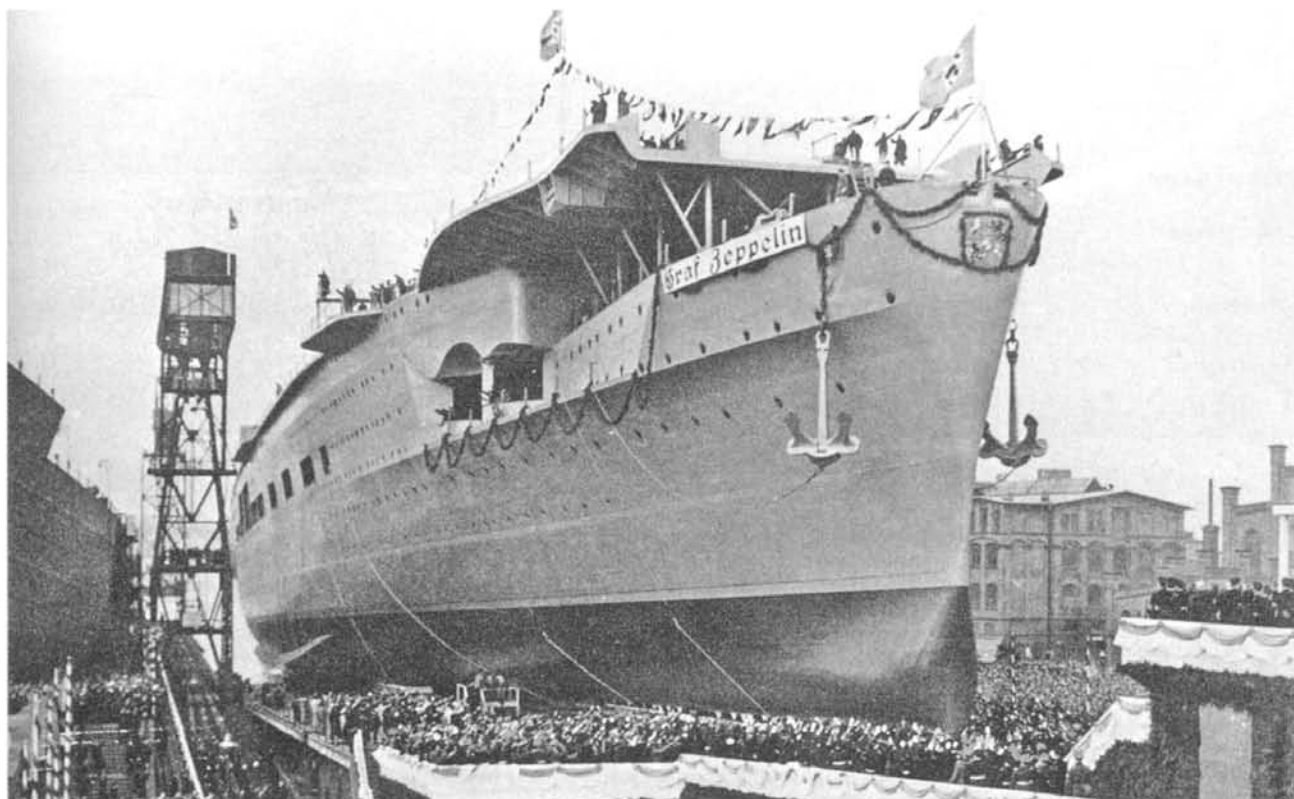
Гидроавиатранспорт "Kimikawa Maru",
Япония, 1942 г.



Авиатранспорт "Chiyoda",
Япония, 1942 г.

Германия

Авианосцы типа "Graf Zeppelin"



"Graf Zeppelin"	"Deutsche Werke", Киль	28.12.1936	8.12.1938	—	Не достроен
"Peter Strasser"	"Germaniawerft", Киль	1938	—	—	Не достроен

Первый и единственный воплощенный в металл проект немецкого авианосца. Созданный без какого-либо прототипа, "с нуля", он отличался рядом интересных особенностей и обладал внушительной боевой мощью. Однако ход войны в Европе шел таким образом, что потребность в этом корабле у германского флота пропала. В результате "Graf Zeppelin" так и не вступил в строй, хотя его готовность к 1942 г. достигла 92%.

К разработке проекта полноценного авианосца немцы приступили в конце 1933 — начале 1934 г. По концепции это был корабль крейсерского назначения, в некоторых аспектах повторявший американский "Lexington". Так, он имел мощное артиллерийское вооружение (в первом варианте 8 203-мм орудий, в окончательном — 16 150-мм) и типично крейсерское бронирование (броневой пояс и палубу со скосами). Проектная скорость — 34 уз. — также не уступала крейсерам и даже эсминцам.

Корпус корабля изготавливался с широким применением электросварки. Обводы в подводной части были несимметричными: чтобы компенсировать вес "острова", левую часть мидель-шпангоута пришлось сделать на 80 см

шире, чем правую. Непотопляемость обеспечивали 19 главных поперечных водонепроницаемых переборок, доходивших по высоте до нижней ангарной палубы. ПТЗ была весьма слабой; она состояла из 20-мм внутренней продольной переборки и наружных булей. В процессе постройки ширину булей несколько увеличили, что привело к снижению проектной скорости на 0,2 уз.

Ангар был двухъярусным; в верхнем (183 x 16 м) размещались 25 самолетов, в нижнем (170 x 16 м) — 18. Высота каждого ангара — 5,66 м. Полетная палуба размером 243 x 30 м изготавливалась из 20-мм стали и покрывалась сверху деревянным настилом. Конструктивно она выполнялась как интегральная часть корпуса и участвовала в обеспечении продольной прочности корабля. Важным достоинством авианосца было наличие трех самолетоподъемников (размером 15,2 x 14,3 м и грузоподъемностью 6,5 т), причем площадки последних также имели 20-мм толщину. Запас авиабензина составлял примерно 330 000 л.

Весьма оригинально осуществлялся старт самолетов. В отличие от зарубежных флотов, применявших, в основном, взлет путем сво-

Вверху:
церемония спуска
на воду авианосца
"Graf Zeppelin"

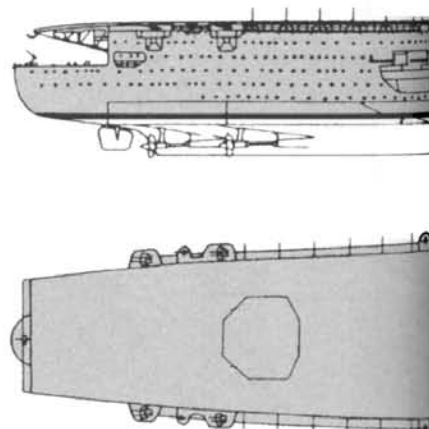
Тактико-технические характеристики авианосца "Graf Zeppelin" (проектные, 1942 г.)

Водоизмещение:	стандартное 28 090 т, полное 33 500 т
Размерения:	250 (вл)/262,5х36,2 (31,5 по булям)х8,5 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Brown-Boveri", 16 ПК "La Mont", 200 000 л.с., 6750 т нефти
Скорость:	33,8 уз.
Дальность плавания:	8000 (19) миль
Бронирование:	пояс 100 — 60 мм, палуба 40 (скосы 60) мм, казематы 30 мм, рубка 150 — 30 мм
Вооружение:	8 х 2 — 150-мм/55, 6 х 2 — 105-мм/65, 11 х 2 — 37-мм, 28 х 1 — 20-мм, 2 катапульты, 41 — 43 самолета
Экипаж:	1760 человек (без авиаперсонала)
Состав авиагруппы по проекту:	12 пикирующих бомбардировщиков/торпедоносцев Ju-87C, 30 истребителей Bf-109T.

бодного разбега, немцы предполагали запускать самолеты исключительно с помощью катапульт (двух пневматических типа K-252). Причем самолеты уже в ангаре устанавливались на специальные тележки, на которых подавались к лифтам и затем ставились на катапульты. После старта самолета тележки спускались в ангар. Любопытно, что подобная система взлета ранее испытывалась англичанами на авианосце "Furious", но из-за своей сложности в Британском флоте она распространения не получила.

Посадку самолетов обеспечивали 4 тросовых аэрофинишера. Для посадки ночью или в условиях плохой видимости палуба оснащалась специальными электрическими светильниками.

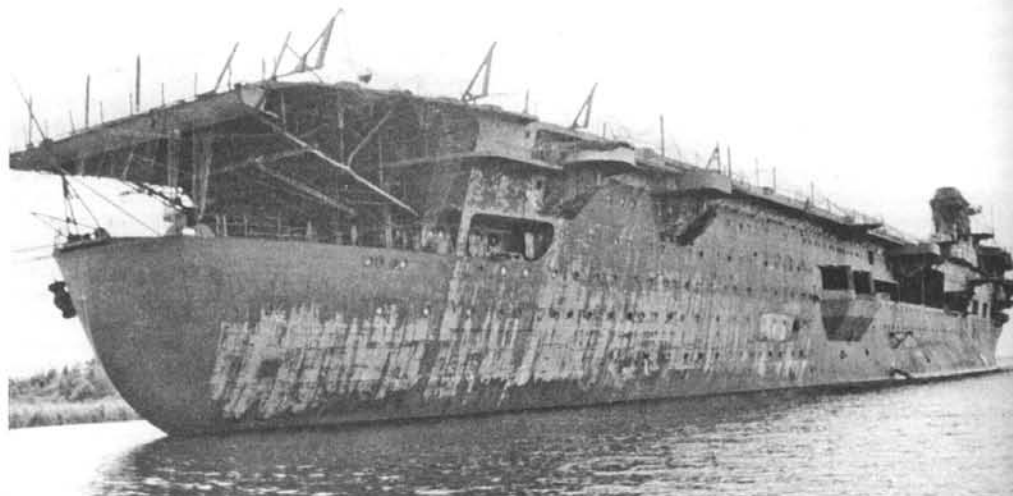
Энергетическая установка авианосца — паротурбинная с повышенными параметрами пара: давление 75 атм, температура 450°C. Рас-



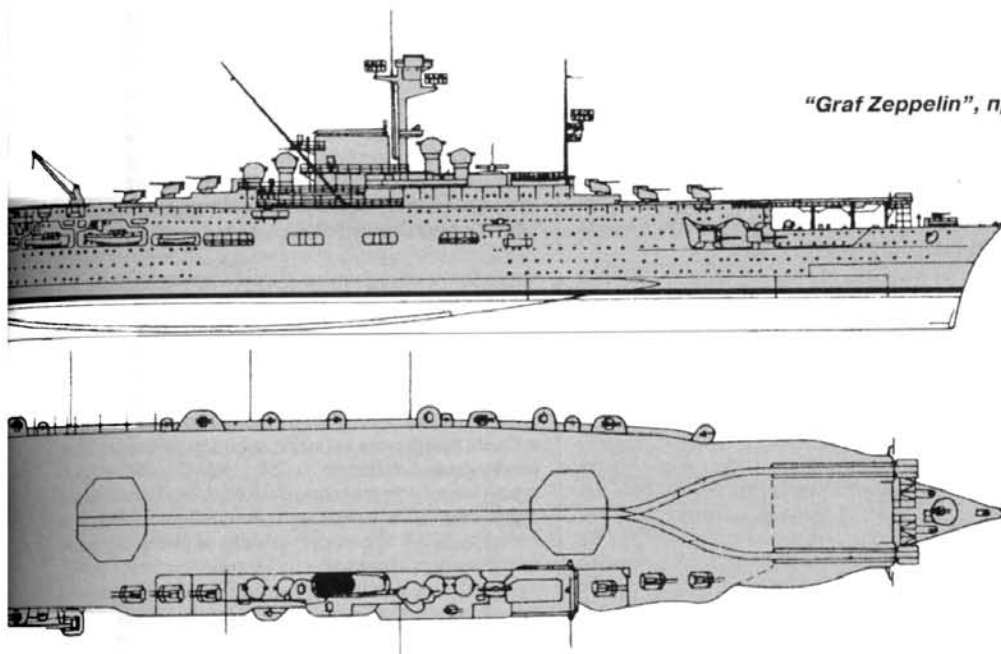
четная дальность плавания 19-уз. ходом — 8000 миль.

Очень необычным выглядело вооружение авианосца. 150-мм орудия SKC/28 размещались в спаренных (!) казематных установках и защищались 30-мм броней. 12 универсальных 105-мм пушек SKC/33 в спаренных стабилизированных установках LC/37 (первоначально LC/31) располагались линейно-возвышенно по обеим сторонам "острова". Управление зенитным огнем обеспечивали 4 стабилизированных КДП "Вакелькопф" с 4-м дальномерами. В окончательном варианте проекта "Graf Zeppelin" предполагалось оснастить тремя РЛС FuMO-21 и FuMO-25.

Справа
и на стр. 99:
"Graf Zeppelin",
захваченный
Советскими
войсками, 1945 г.



"Graf Zeppelin", проект



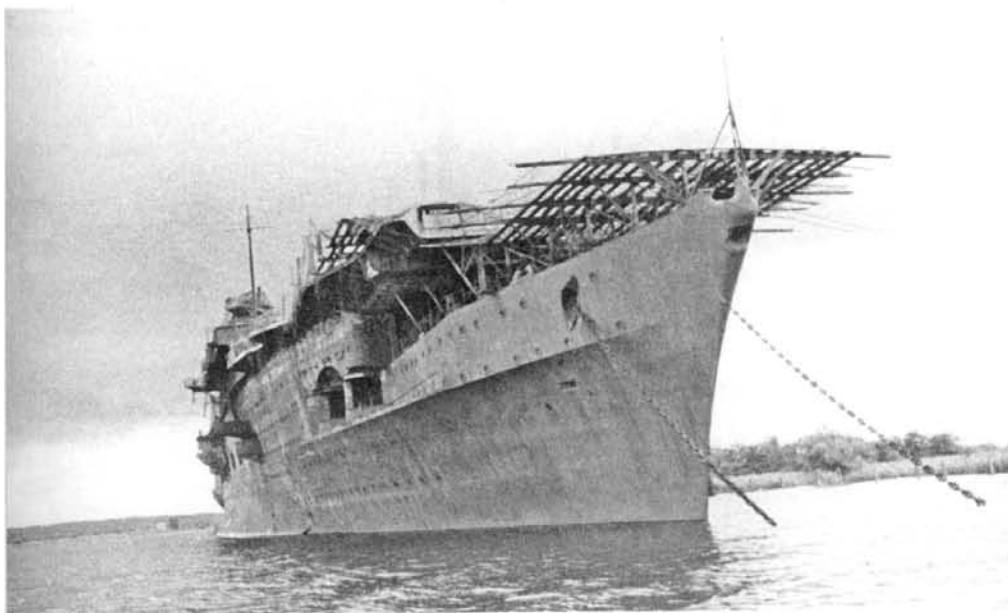
Служба

"Graf Zeppelin". К началу Второй мировой войны находился в 85%-й готовности. 29.4.1940 работы приостановлены, 6.7.1940 отбуксирован в Готенхафен (Гдыня). Достройка возобновлена 16.4.1942, 5.12.1942 авианосец переведен на буксире в Киль, но 30.1.1943 работы на корабле вновь прекращены. 21.4.1943 отбуксирован в Штеттин, где 25.4.1945 затоплен на мелководье.

Летом 1945 г. поднят аварийноспасательной службой КБФ. 19.8.1945 официально включен в состав Советского ВМФ, однако не

восстанавливался и два года стоял на приколе в Свиномюнде. 16.8.1947 использован в качестве мишени для бомбардировщиков 8-й минно-торпедной авиадивизии (из 100 сброшенных на неподвижный корабль бомб попало лишь 6!). 18.8.1947 потоплен двумя торпедами с сов. эсминца "Славный" и ТКА-503 в центральной части Балтийского моря.

"Peter Strasser". Постройка авианосца "В" (его предполагавшееся название "Peter Strasser" официально так и не было утверждено) остановлена 19.9.1939. Корпус, собранный до уровня броневой палубы, был продан на слом 28.2.1940.



Авианосец "Seydlitz"

"Seydlitz"	"Deschimag", Бремен	29.12.1936	19.1.1939	— Не достроен
------------	---------------------	------------	-----------	---------------

Заложен как 4-й тяжелый крейсер типа "Адмирал Хиппер". В мае 1942 г., когда корабль находился в 95%-й готовности, было принято решение переоборудовать его в авианосец. По некоторым данным, его планировалось переименовать в "Weser".

По архитектуре и компоновке проект авианосца напоминал уменьшенный вариант "Graf Zeppelin" с более короткой полетной палубой и двумя самолетоподъемниками вместо трех. Правда, ангар (длиной 137,5 м и шириной 17 м в носу и 12 м на миделе и в корме) пришлось сделать одноярусным, поэтому расчетная численность авиагруппы составила всего 18 машин. Старт самолетов осуществлялся аналогично применявшемуся на "Graf Zeppelin" — двумя катапультными с использованием специальных тележек. Число

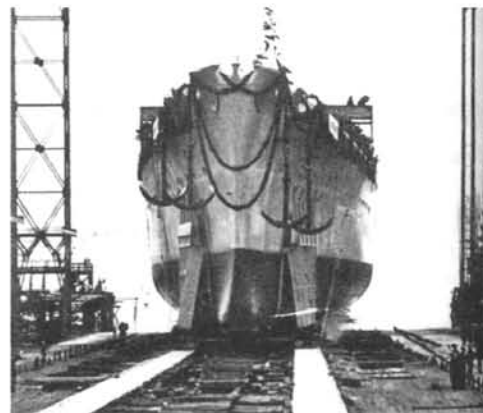
аэрофинишеров — 4. Казематная артиллерия отсутствовала; основу зенитного вооружения составляли 5 стабилизированных 105-мм артустановок LC/37. Управление огнем обеспечивали два КДП "Вакелькопф".

Служба

Решение о переделке тяжелого крейсера в авианосец подписано Гитлером 26.8.1942. Демонтаж вооружения и надстроек начался в декабре 1942 г., но в июне 1943 г. работы были прекращены. 2.4.1944 корабль отбуксировали в Кенигсберг, где он использовался в качестве плавучего склада. 29.1.1945 "Seydlitz" подорвали и затопили. В 1946 г. он был поднят аварийно-спасательной службой КБФ, в начале 1947 г. отбуксирован в Ленинград и вскоре сдан на слом.

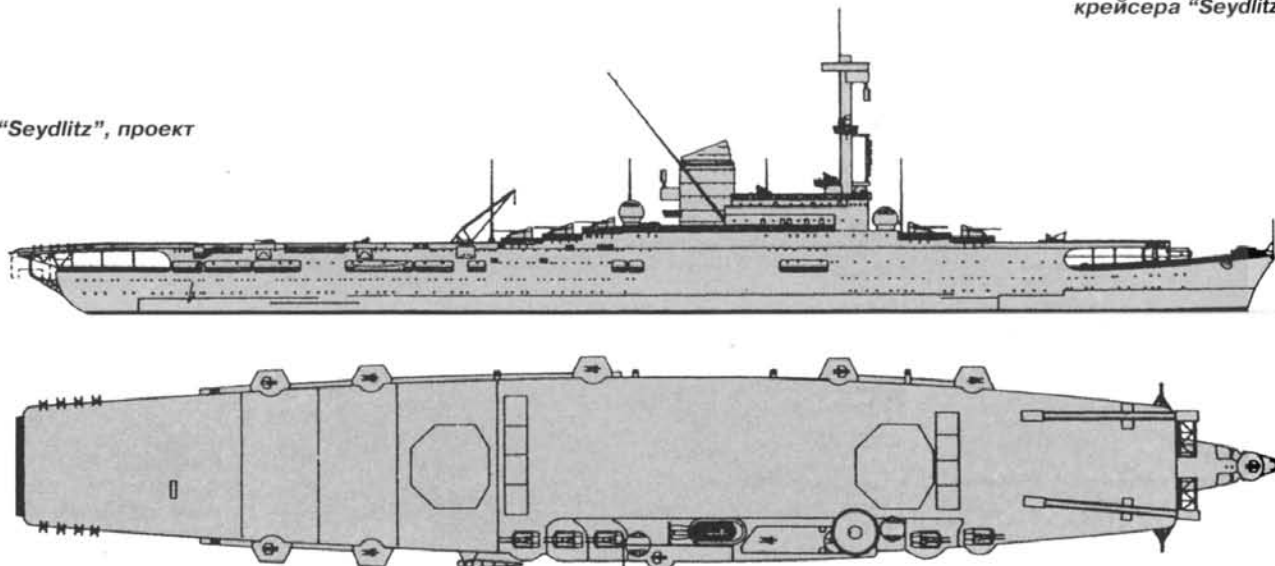
Тактико-технические характеристики авианосца "Seydlitz" (проектные, декабрь 1942 г.)

Водоизмещение:	стандартное 17 139 т
Размерения:	201,5 (вл)/216х32 (21,5 вл)х8 м
Энергетическая установка:	3 ТЗА "Deschimag", 9 ПК "Wagner", 132 000 л.с.
Скорость:	32 уз.
Дальность плавания:	8000 (19) миль
Бронирование:	пояс 80 мм, палуба 30 (скосы 50) мм
Вооружение:	5 x 2 — 105-мм/65, 5 x 2 — 37-мм, 20 x 1 — 20-мм, 2 катапульты, 18 самолетов
Состав авиагруппы по проекту:	8 пикирующих бомбардировщиков Ju-87D, 10 истребителей Bf-109T.



Спуск на воду
крейсера "Seydlitz"

"Seydlitz", проект



Вспомогательные авианосцы типа "Elbe"

"Elbe" ("Potsdam")	"Blohm & Voss"	1934	16.1.1935	27.6.1936	Сдан на слом в 1976 г.
"Jade" ("Gneisenau")	"Weser", Бремен	1934	17.5.1935	3.1.1936	Погиб 2.5.1943

Бывшие пассажирские лайнеры "Potsdam" (17 528 брт) и "Gneisenau" (18 160 брт), построенные в 1934 — 1936 гг. С июня 1940 г. использовались как войсковые транспорты. В мае 1942 г. принято решение переоборудовать суда во вспомогательные авианосцы. Любопытно, что третий однотипный лайнер — "Scharnhorst", находившийся с сентября 1939 г. в Японии, — впоследствии был переоборудован в авианосец "Shinyo" (смотрите раздел "Япония").

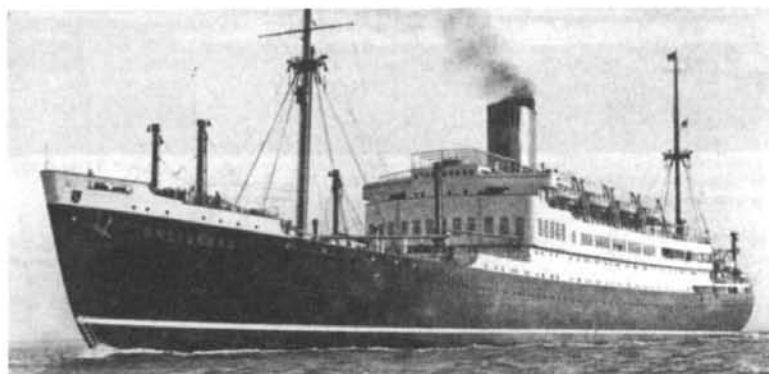
Проект переделки лайнеров предусматривал установку булей, сплошной полетной палубы (размером 186 x 27 м), двух пневматических катапульт, двух самолетоподъемников и 4-х аэрофинишеров. Полетная палуба изготавливалась из 20-мм стали. Размеры ангара: 148 x 18 м. Непотопляемость обеспечивалась 11-ю сварными водонепроницаемыми переборками, двойным дном и примитивной системой ПТЗ. Основу ПВО корабля составляли 4 стабилизированные 105-мм артустановки LC/37 и два КДП "Вакелькопф". Планировалось также установить три РЛС.

Переоборудование лайнера "Potsdam" в авианосец "Elbe" началось в Киле в декабре 1942 г., однако 2.2.1943 работы были прекращены. В дальнейшем судно использовалось в качестве плавказармы в Готенхафене; после войны оно досталось Англии, служило войсковым транспортом "Empire Fowey", а в 1950 г. было продано Пакистану и переименовано в "Safina-E-Hujja". Сдано на слом в 1976 г.

Переделка "Gneisenau" так и не начиналась; с 25.11.1942 его вновь переклассифицировали в войсковой транспорт. Судно погибло в результате подрыва на mine 2.5.1943.

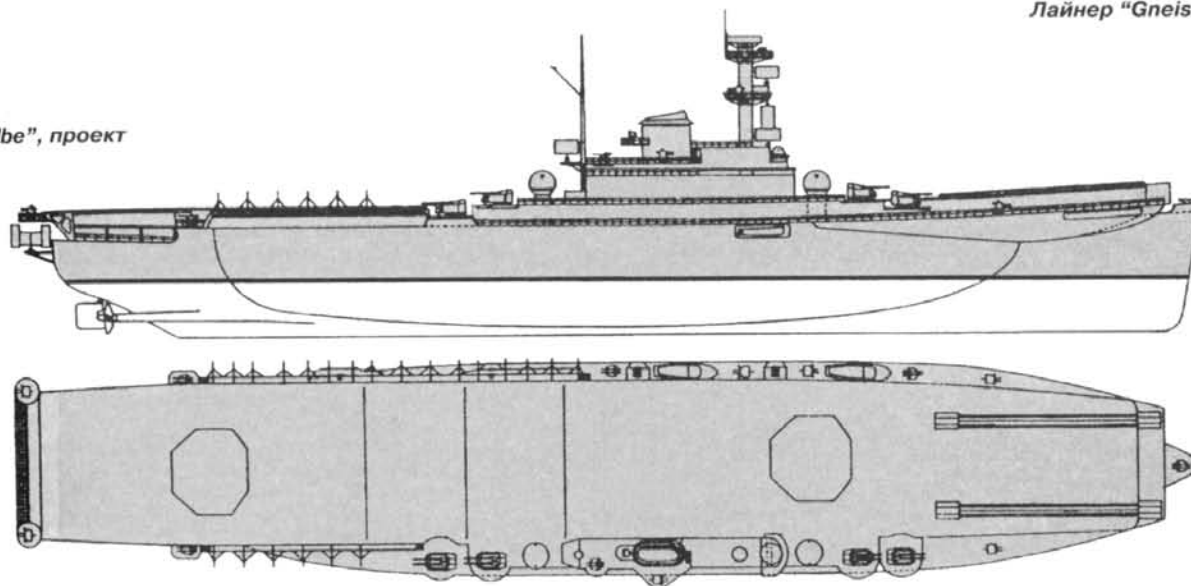
Тактико-технические характеристики авианосцев "Elbe" и "Jade" (проектные, декабрь 1942 г.)

Водоизмещение:	
"Elbe"	стандартное 17 527 т, полное 23 500 т
"Jade"	стандартное 18 160 т
Размерения:	189 (вл "Elbe") или 191 (вл "Jade")/203x27 (26,8 по булям)x8,85 м
Энергетическая установка:	2 ТЭУ ("Elbe") или 2 ТЗА ("Jade"), 4 ПК "Benson", 26 000 л.с., 4500 т нефти
Скорость:	19 уз. ("Elbe") или 21 уз. ("Jade")
Вооружение:	6 x 2 — 105-мм/65, 5 x 2 — 37-мм, 8 x 4 — 20-мм, 2 катапульты, 24 самолета
Экипаж:	880 — 900 человек
Состав авиагруппы	
по проекту:	12 пикирующих бомбардировщиков Ju-87D, 12 истребителей Bf-109T.



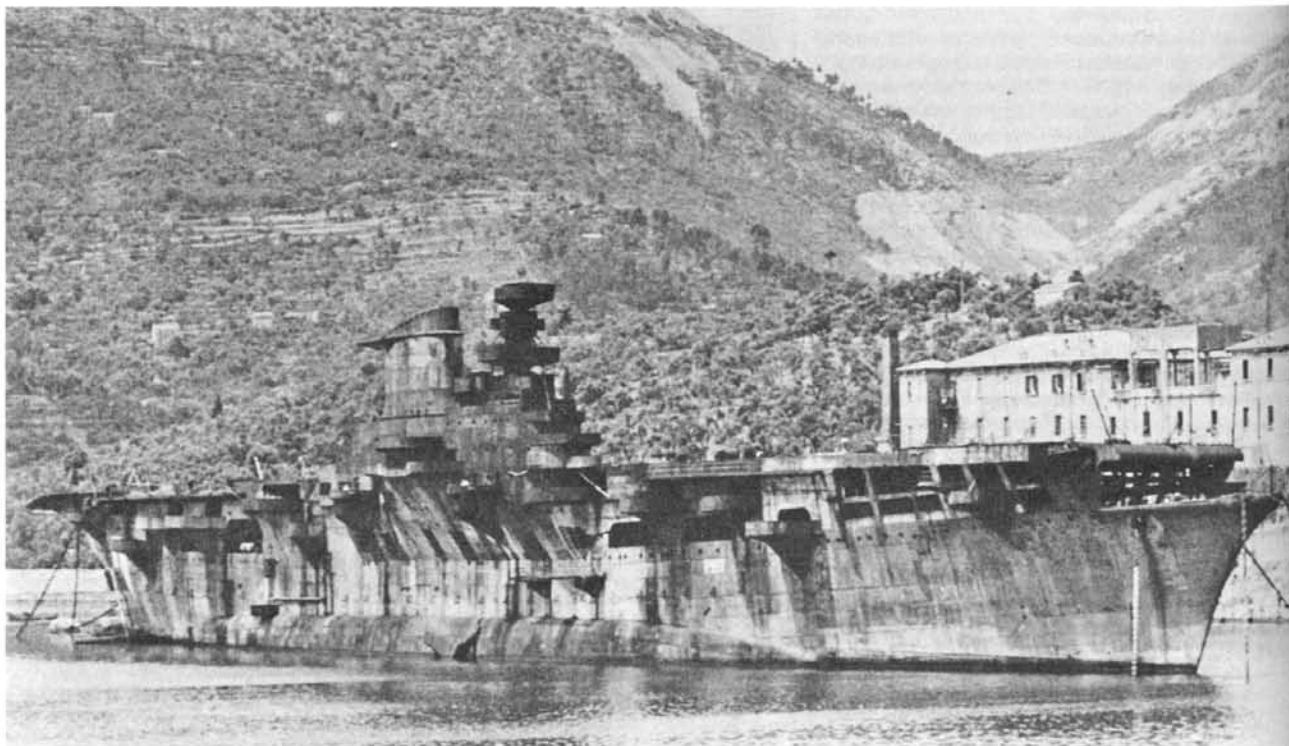
Лайнер "Gneisenau"

"Elbe", проект



Италия

Авианосец "Aquila"



"Aquila"	"Ansaldo"	—	1926	9.1926	Не достроен
----------	-----------	---	------	--------	-------------

Вверху:
авианосец "Aquila"
в достройке.
Внизу: лайнер
"Roma"

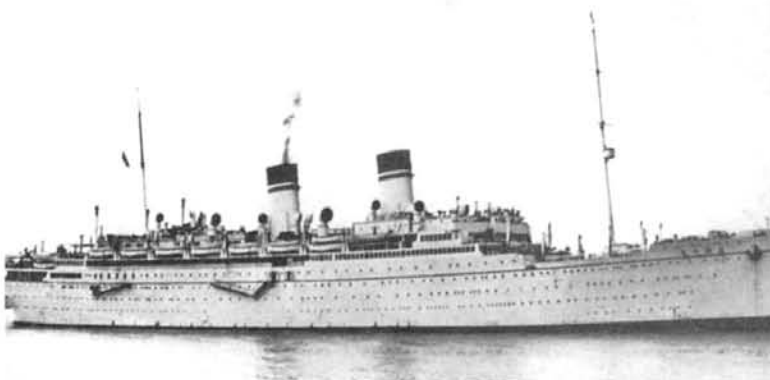
Бывший пассажирский лайнер "Roma" (32 583 брт) компании "Navigazione Generale Italiana". Еще в середине 1930-х гг. его предлагалось переоборудовать в гидроавианосец, способный запускать также и самолеты с колесным шасси, которые затем должны были приземляться на сухопутные аэродромы (благо, географическое положение Италии позволяло использовать авиацию таким образом). Тогда проект остался нереализованным. Но после воздушного удара по Таранто 11.11.1940 командование итальянских ВМС захотело экстренно пополнить свой

флот авианосцами. В январе 1941 г. началась разработка нового проекта, предусматривавшего превращение "Roma" в полноценный авианосец.

Перестройка старого лайнера в авианосец, получивший имя "Aquila", представляла собой радикальный вариант модернизации. Корпус судна был удлинен, оснащен булями и "клиперским" форштевнем. Для улучшения остойчивости и усиления ПТЗ внутреннюю секцию булей, примыкающую к корпусу, залили бетоном — таким образом корабль получил "броневой" пояс толщиной около 600 мм. Кроме того, внутри корпуса смонтировали дополнительные продольные переборки, а погреба боезапаса и цистерны авиабензина защитили 80-мм броней. Румпельное отделение прикрывали 30-мм стальные плиты.

Скорость "Roma" (20 уз.) посчитали недостаточной, и механизмы судна полностью заменили, позаимствовав машины и котлы с недостроенных легких крейсеров "Cornelio Silla" и "Paolo Emilio". Весьма необычной была ее компоновка: в каждом отсеке по одну сторону от диаметральной плоскости располагалось по одному ТЗА, по другую — по два котла. Дальность плавания 18-уз. ходом по проекту составляла 5500 миль.

Одноярусный ангар "Aquila" размером 160 x 18 м мог вместить лишь 26 истребителей-бом-

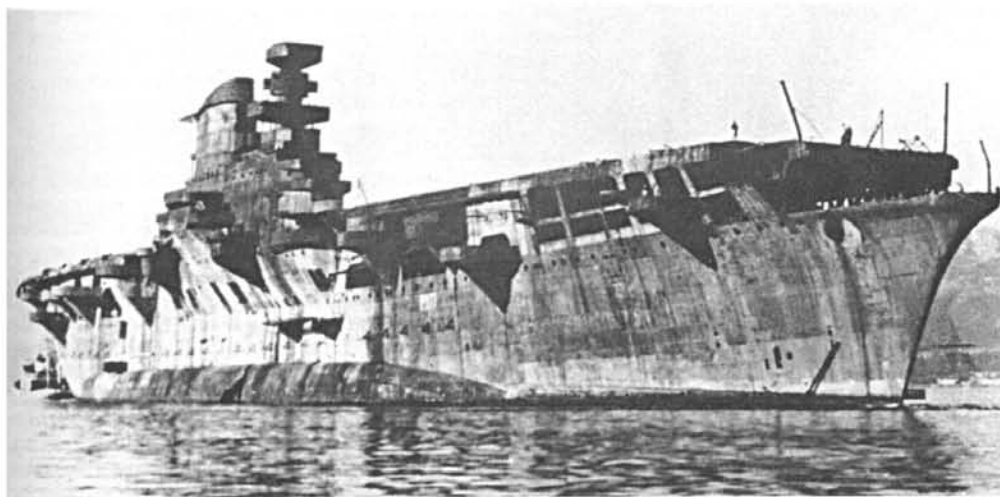


бардировщиков Re-2001, поскольку у последних не было складывающихся крыльев. В случае принятия на вооружение разрабатывавшегося самолета Re-2001G со складывающимся крылом число машин в ангаре можно было увеличить до 66.

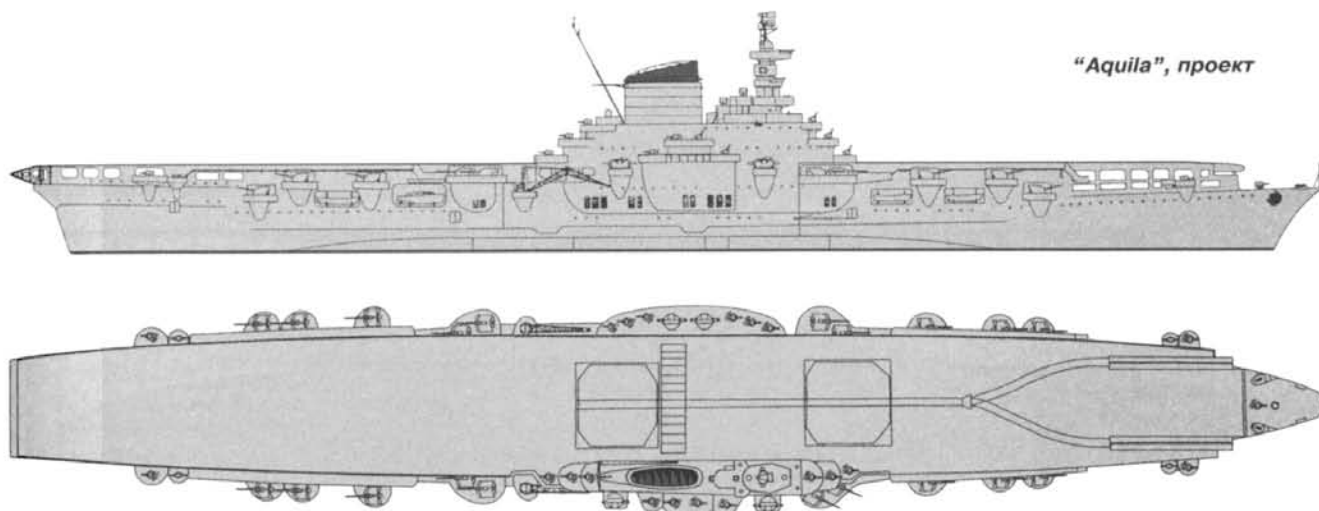
Авиационно-техническое оборудование — две пневматические катапульты, два самолетоподъемника, 4 аэрофинишера — было германского производства (по некоторым данным, часть его немцы просто сняли с "Graf Zeppelin"). Старт самолетов — катапультный с использованием тележек немецкого образца. При всем своем неудобстве, такой способ взлета оставлял на верхней палубе довольно много свободного места, что позволило безо всякого ущерба разместить дополнительно 10 самолетов прямо на палубе. Еще 15 машин предполагалось подвесить под подволоком в ангаре — таким образом, численность самолетов без складных

Тактико-технические характеристики авианосца "Aquila" (проектные, 1942 г.)

Водоизмещение:	стандартное 23 130 т, полное 28 350 т
Размерения:	207,4/232,5х30,1 (29,4 вл)х7,3 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Beluzzo", 4 ПК "Thornycroft", 151 000 л.с., 3600 т нефти
Скорость:	29,5 уз.
Дальность плавания:	5500 (18) миль
Бронирование:	борт 600 мм (бетон), локальная защита погребов 80 — 60 мм, рулевого отделения 30 мм
Вооружение:	8 x 1 — 135-мм/45, 12 x 1 — 65-мм/64, 22 x 6 — 20-мм/65, 2 катапульты, 51 самолет
Экипаж:	1408 человек
Состав авиагруппы по проекту:	51 истребитель-бомбардировщик Re-2001.



*Корпус
недостроенного
авианосца "Aquila"
после его захвата
германскими
войсками*



"Aquila", проект

крыльев достигала 51 единицы. Запас авиационного бензина составлял 327 000 л.

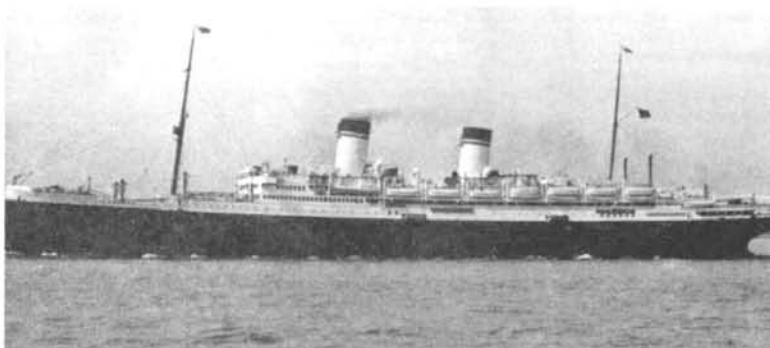
Артиллерийское вооружение состояло из универсальных 135-мм пушек, снятых с недостроенных крейсеров типа "Capitani Romani", и многочисленных зенитных установок малого калибра. Управление огнем 135-мм артиллерии обеспечивали 4 КДП. Для обнаружения воздушных целей использовался радар ЕС-3 "Gufo" итальянского производства.

Авианосец "Sparviero"

"Sparviero"	"Ansaldo"	—	12.1926	10.1927	Не достроен
-------------	-----------	---	---------	---------	-------------

Бывший пассажирский лайнер "Augustus" (30 418 брт) компании "Navigazione Generale Italiana", близкий по типу к "Roma", но в отличие от последнего, имел дизельную энергетическую установку. Проект переоборудования "Augustus" в авианосец был разработан еще в 1936 г., но к осуществлению идеи приступили лишь в 1942 г. Судно переименовано в "Falco", затем — в "Sparviero". Поначалу его хотели ка-

Лайнер "Augustus"



Тактико-технические характеристики авианосца "Sparviero" (проектные, 1942 г.)

Водоизмещение:	стандартное около 23 000 т
Размерения:	202,4 (вл)х25,3 (вл) около 30 (по булям)х9,2 м
Энергетическая установка:	4 диз. MAN, 28 000 л.с.
Скорость:	18 уз.
Вооружение:	6 x 1 — 152-мм, 4 x 1 — 102-мм, 25 — 30 самолетов

Служба

Проходил переоборудование на верфи "Ansaldo" в Генуе с июня 1941 г. Переименован в "Aquila" в феврале 1942 г. После капитуляции Италии захвачен герм. войсками. 16.6.1944 поврежден союзной авиацией, 19.4.1945 потоплен ит. человеко-торпедами. После окончания войны поднят и в 1949 г. отбуксирован для ремонта в Специю, однако в 1951 — 1952 гг. сдан на слом.

питально перестроить по типу "Aquila", но затем остановились на более простом варианте, напоминавшем довоенный проект.

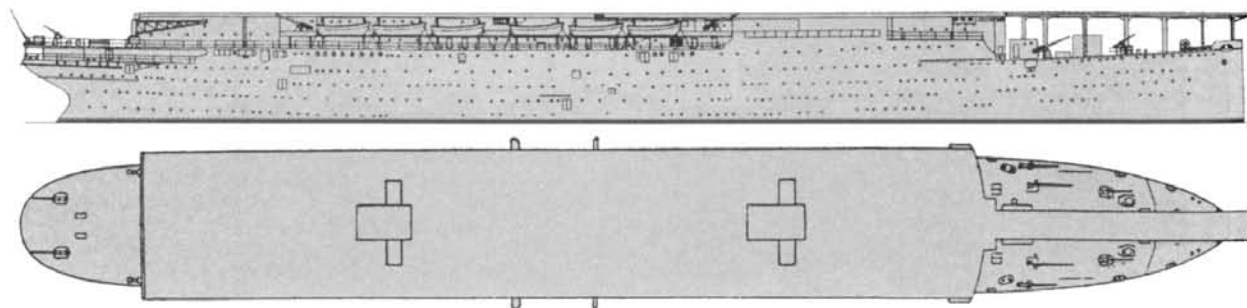
Авианосец "Sparviero" имел архаичную архитектуру и внешне был похож на старый английский "Argus". Корпус и энергетическая установка лайнера остались без изменений, но для обеспечения остойчивости и усиления ПТЗ установили широкие були. Последние внутри разделялись продольными переборками на 4 отсека, причем переборки и наружная обшивка изготавливались из 30-мм стали (таким образом, суммарная толщина вертикальной брони в подводной части составляла 120 мм!). Кроме того, есть сведения, что одна из секций булей заливалась бетоном. Следствием установки булей при неизменной мощности должна была стать заметная потеря скорости — с 22 до 18 уз.

На верхней палубе помещался одноярусный ангар, при формировании которого частично использовались старые надстройки. Полетная палуба длиной около 150 м и шириной около 25 м соединялась с ангаром с помощью двух лифтов. Состав и численность авиагруппы неизвестны. Старт самолетов должен был осуществляться, по-видимому, с помощью катапульты, однако точных данных на этот счет нет.

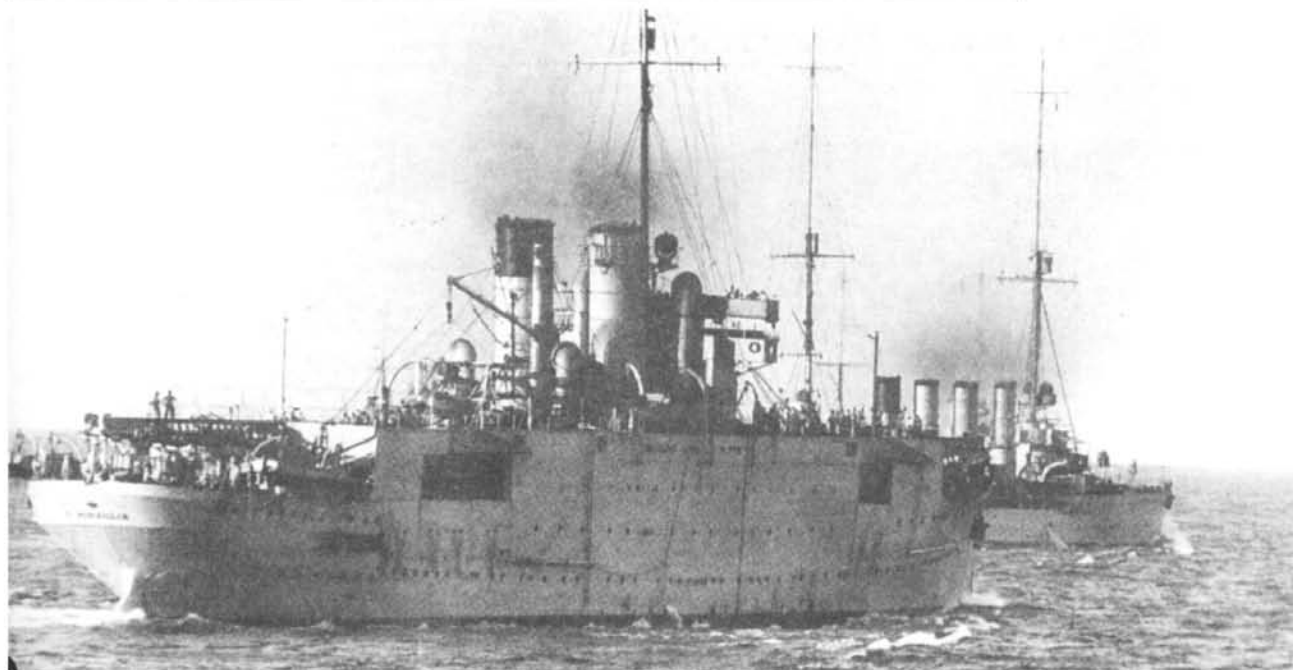
Служба

Переоборудование на верфи "Ansaldo" в Генуе началось в сентябре 1942 г. Недостроенный авианосец захвачен герм. войсками 9.9.1943. К этому времени работы продвинулись весьма незначительно. 5.10.1944 затоплен с целью заграждения фарватера. Поднят в 1946 г. и разобран на металл в 1947 г.

"Sparviero", проект



Авиатранспорт "Giuseppe Miraglia"



"Giuseppe Miraglia"	Специя	5.3.1921	20.12.1923	1927	Исключен в 1950 г.
---------------------	--------	----------	------------	------	--------------------

Заложен как пассажирский пароход "Citta di Messina", куплен итальянским правительством недостроенным для переделки в авиатранспорт. Работы по переоборудованию начаты 24.1.1925. В центральной части корпуса возведен большой ангар. Поверх ангара в диаметральной плоскости находились надстройки и две дымовые трубы. В нос и корму от них крыша ангара образовывала подобие полетной палубы, служащей для предполетной подготовки самолетов. Запуск производился двумя катапультами — одной в носовой оконечности, второй — в корме. Подъем приводившихся гидросамолетов осуществлялся кранами через боковые двери в стенках ангара. Всего на корабле могли базироваться 20 гидросамолетов: 4 больших и 16 маленьких.

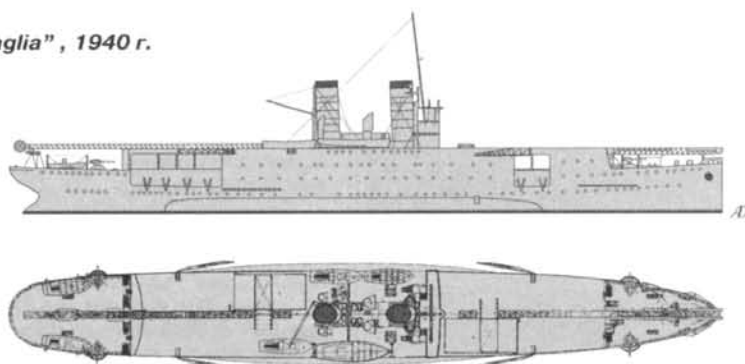
В начале войны использовался в роли учебного судна, после сентября 1943 г. — в качестве плавбазы итал. подводных лодок на Мальте.

В в е р х у:
гидроавиатранспорт
"Giuseppe Miraglia"

Тактико-технические характеристики авиатранспорта "Giuseppe Miraglia" по состоянию на июль 1940 г.

Водоизмещение:	стандартное 4880 т, полное 5913 т
Размерения:	115/121,2х15х5,3 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 8 ПК, 12 000 л.с., 430 т нефти
Скорость:	21 уз.
Вооружение:	4х1 — 102-мм/35, 2 катапульты, 20 гидросамолетов
Экипаж:	196 человек

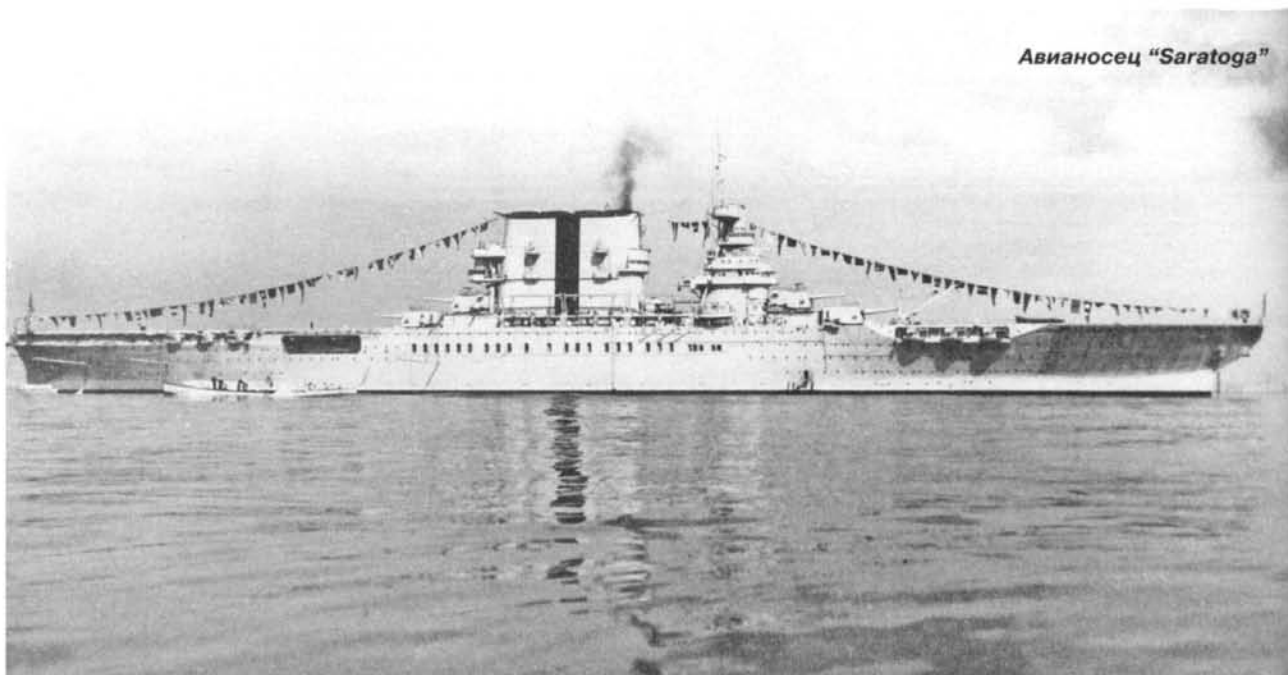
"Giuseppe Miraglia", 1940 г.



США

Авианосцы типа "Lexington"

Авианосец "Saratoga"



CV-2 "Lexington"	"Bethlehem", Куинси	8.1.1921	3.10.1925	14.12.1927	Погиб 8.5.1942
CV-3 "Saratoga"	"New York Shipbuilding", Кэмден	25.9.1920	7.4.1925	16.11.1927	Затонул 25.7.1946



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

В отношении корабельной архитектуры "Lexington" и "Saratoga" опередили свое время, оказали заметное влияние на дальнейшее развитие класса авианосцев. Их полетная палуба (268,2 x 27,4 м) и внешние стены ангара составляли единое целое с корпусом, участвуя в обеспечении его продольной прочности (в отличие от последующих кораблей, на которых палуба и ангар выполнялись в качестве надстройки). Подобное конструктивное решение обеспечило определенный выигрыш в весе корпуса и позволило сделать одноярусный ангар размером 129,2 x 22,6 м полностью закрытым. Его высота была рекордной — 6,4 м. Позади ангара находились ремонтные мастерские, а под ним — хранилище для самолетов в разобранном виде.

Самолеты подавались двумя довольно близко расположенными друг к другу лифтами. Кормовой (размер 9,15 x 11 м) предназначался только для истребителей, носовой (9,15 x 18,3 м) — для тяжелых (до 8 т) машин. Любопытной особенностью носового самолето-подъемника было то, что он мог поднимать самолеты с большой длиной фюзеляжа, для чего

имелся дополнительный откидной люк размерами 6 x 8 м. В то же время наличие на огромных кораблях всего двух лифтов стало серьезным просчетом конструкторов и в дальнейшем отрицательно сказалось на эффективности использования палубной авиации.

Первоначально авианосцы несли по одной 47-м катапульте, предназначавшейся для запуска гидросамолетов, но в 1934 г. их сняли. Торможение при посадке обеспечивали 8 поперечных тросовых аэрофинишеров и 4 аварийных барьера.

"Lexington" и "Saratoga" имели необычную для своего времени турбоэлектрическую энергетическую установку огромной мощности — 180 000 л.с. Причем турбогенераторы находились в центральных отсеках, а КО — слева и справа от них, вдоль бортов.

Броневая защита корпуса включала в себя 178-мм пояс по ВЛ длиной 161,5 м и высотой 2,9 м, а также 51-мм нижнюю палубу. ПТЗ состояла из внешних булей и четырех продольных переборок с каждого борта (общая ширина ПТЗ — 4,8 м). В районе ВЛ имелись дополнительные були, служившие лишь для обеспечения необходимой остойчивости корабля.

В соответствии с господствовавшими в 1920-е гг. тактическими взглядами, авианосцы оснастили вооружением, аналогичным тяжелому крейсеру — восемь 203-мм орудий в четырех небронированных башнях размещались по правому борту в нос и корму от надстройки и массивной дымовой трубы.

Еще до вступления США во Вторую мировую войну было принято решение усилить зенитное вооружение кораблей за счет замены бесполезных 203-мм орудий универсальными 127-мм.

На "Lexington" демонтаж башен осуществили в апреле, разместив на их месте 28-мм автоматы. К маю 1942 г., помимо 12 127-мм зениток, авианосец имел 4 x 4 28-мм и 22 x 1 20-мм автомата и 28 12,7-мм пулеметов.

На "Saratoga" в ходе ремонта боевых повреждений в начале 1942 г. расширили палубу в носу, на месте снятых башен ГК смонтировали 4 x 2 127-мм/38 установки, одновременно все старые 127-мм/25 зенитки заменили на 8 x 1 127-мм/38 и добавили 4 x 4 28-мм автомата. В конце года в ходе очередного ремонта 28-мм автоматы заменены на такое же число счетверенных 40-мм "бофорсов", а число 20-мм "эрликонов" доведено до 52 стволов. Число легких зенитных автоматов на корабле постоянно увеличивалось и к концу войны насчитывалось 120 стволов (96 40-мм "бофорсов" и 24 20-мм "эрликона").

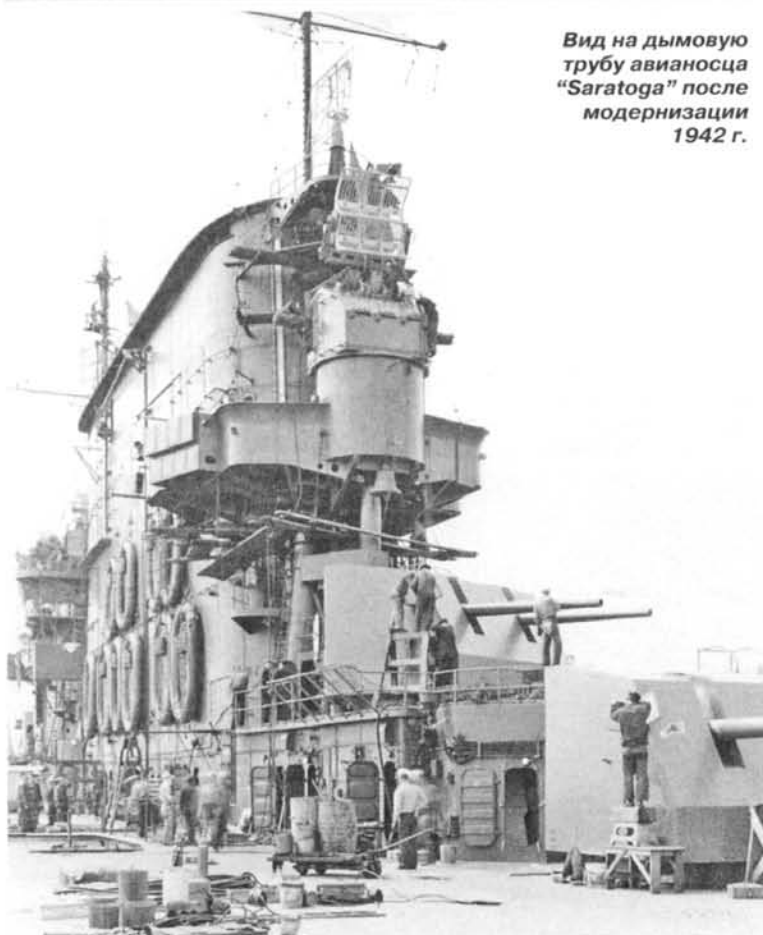
В 1944 г. на "Saratoga" смонтировали две катапульты. В результате удлинения полетной палубы наибольшая длина достигла 277,2 м, а ширина корпуса после установки буля по правому борту (для компенсации веса надстройки) — 34,1 м. Запас нефти повысили до 9748 т, а авиабензина — до 500 700 л. Экипаж возрос до 3373 человек.

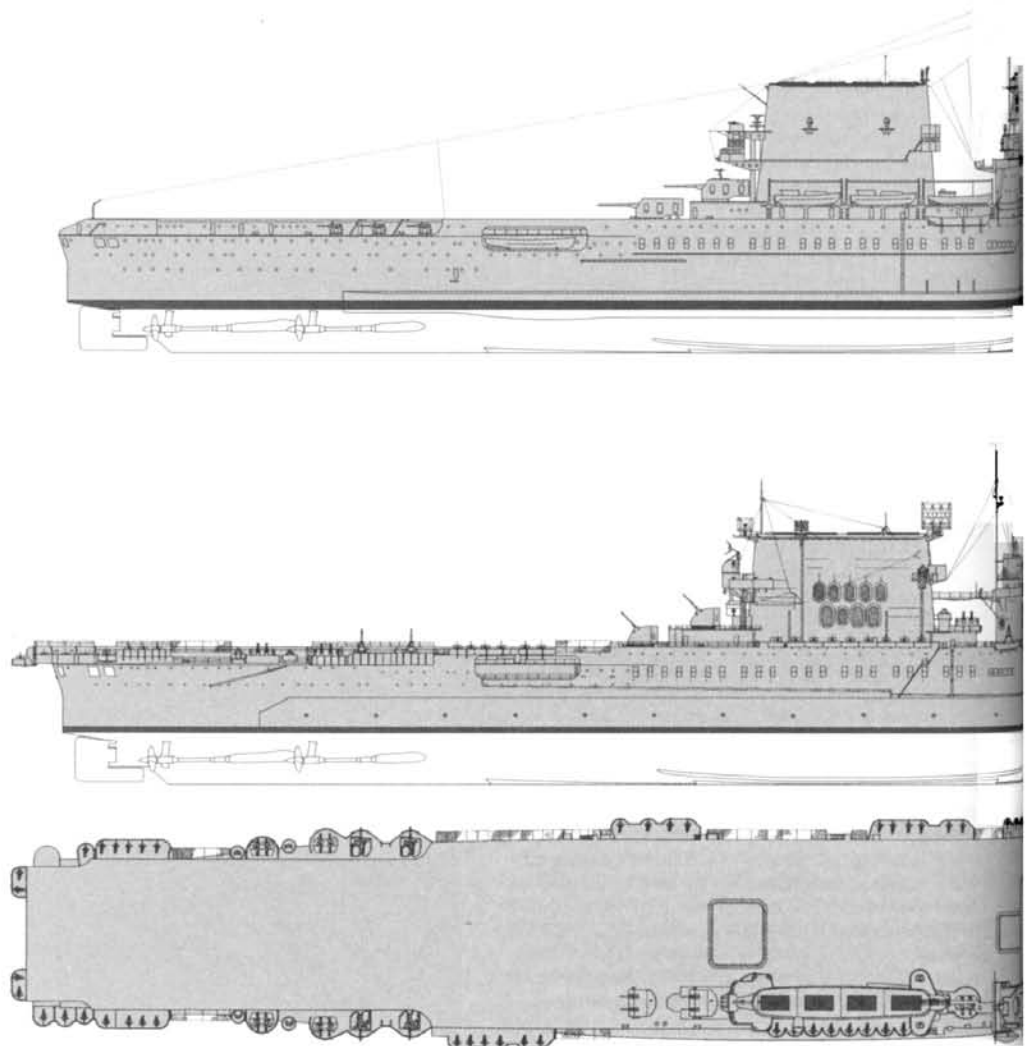
В 1942 г. на обоих кораблях установили по радару CXAM-1, КДП Mk-37 оснастили радаром FD. "Saratoga" дополнительно получила РЛС SC-1, а в 1944 — 1945 гг. ее CXAM-1 заме-

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Lexington" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 38 727 т, полное 47 700 т
Размерения:	250,5/270,7x32,2x8,5 м
Энергетическая установка:	4 ТЭУ "General Electric", 16 ПК "Yarrow", 180 000 л.с., 6660 т нефти
Скорость:	33,25 уз.
Дальность плавания:	10 500 (15) миль
Бронирование:	пояс 127 — 178 мм, палуба 51 мм, рубка 51 мм
Вооружение:	4 x 2 — 203-мм/55, 12 x 1 — 127-мм/25, 16 — 12,7-мм, 90 самолетов
Экипаж:	2327 человек
Состав авиагруппы	
"Lexington" Май 1942 г.:	22 истребителя F4F, 36 пикирующих бомбардировщиков SBD, 12 торпедоносцев TBD.
"Saratoga" Август 1942 г.:	36 истребителей F4F, 37 пикирующих бомбардировщиков SBD, 15 торпедоносцев TBF.
Апрель 1944 г.:	27 истребителей F6F, 24 пикирующих бомбардировщиков SBD, 18 торпедоносцев TBF.

Вид на дымовую трубу авианосца "Saratoga" после модернизации 1942 г.





*"Saratoga" после
ремонта на верфи в
Бремертоне,
7 сентября 1944 г.*

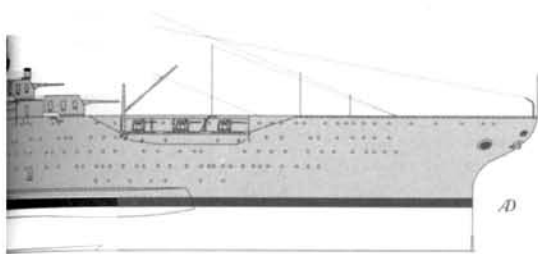


нили на новый радар SK, а FD — на Mk-4/22. Кроме того, был дополнительно установлен радиовысотомер SM.

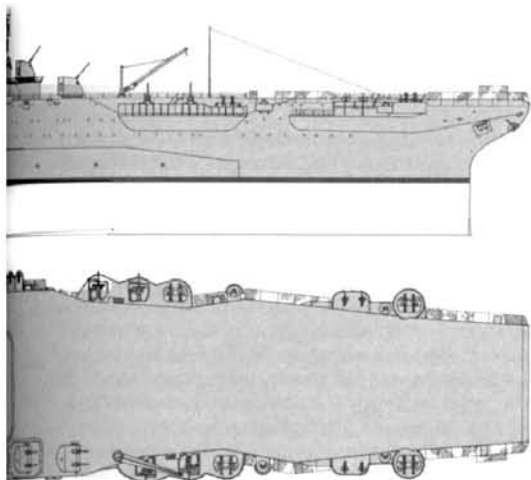
Служба

"Lexington". После вступления в строй почти все время служил на Тихом океане. Принимал участие во многих маневрах флота, в том числе в 1938 г., когда совместно с авианосцем "Saratoga" произвел учебную атаку Пёрл-Харбора. В момент нападения японцев на Пёрл-Харбор находился в море в 425 милях юго-вост. о. Мидуэй. Активно участвовал в тихоокеанской войне: предпринял неудачную попытку нанести удар по Рабаулу (20.2.1942), атаковал яп. десантные силы у Лаэ (Новая Гвинея, 10.3.1942). В апреле 1942 г. прошел ремонт в Пёрл-Харборе.

"Saratoga", 1939 г.



"Saratoga", 1944 г.



Вернувшись в южную часть океана, принял участие в сражении в Коралловом море (7 — 8.5.1942). 7.5.1942 самолеты "Lexington" атаковали яп. авианосец "Shoho", однако на следующий день сам корабль был тяжело поврежден яп. палубной авиацией с "Shokaku" и "Zuikaku". В левый борт корабля попало две торпеды (в носовую часть и под мостик); кроме того, две 60-кг бомбы, не причинившие больших повреждений. Сотрясения в результате торпедных попаданий привели к утечке авиационного бензина, что, в свою очередь, привело к серии внутренних взрывов. Спустя почти 6 часов после получения повреждений был отдан приказ покинуть корабль. ЭМ "Phelps" добил горящий авианосец торпедами (затонул 8.5.1942). Потери экипажа составили 26 офицеров и 190 матросов.



"Saratoga". До войны преимущественно находился в составе Тихоокеанского флота. Принимал участие во многих маневрах — в частности, провел успешную учебную атаку Панамского канала (январь 1929 г.), а в 1938 г. совместно с авианосцем "Lexington" "атаковал" Пёрл-Харбор. В момент нападения японцев на Пёрл-Харбор находился в Сан-Диего (Калифорния). Принимал участие в неудачной попытке оказания помощи гарнизону о. Уэйк (декабрь 1941 г.). 11.1.1942 авианосец торпедирован японской ПЛ I-16. В результате попадания затоплено три котельных отделения. Ремонт и модернизация в Бремертоне (штат Вашингтон) с января по конец мая 1942 г. 6.6.1942 прибыл в Пёрл-Харбор. В дальнейшем перешел в юж. часть Тихого океана. Принимал участие в обеспечении высадки десанта на о. Гуадалканал (7.8.1942), сражении у Восточных Соломоновых о-вов (24.8.1942). В последнем авиагрупп-

"Lexington"
незадолго до гибели,
8 мая 1942 г.





"Saratoga", 1945г.

на "Saratoga" потопила яп. авианосец "Ryujo". 31.8.1942 торпедирован японской ПЛ I-26. Попаданием торпеды в правый борт затоплено одно котельное отделение. Ремонт и модернизация в Пёрл-Харборе с сентября по конец ноября 1942 г. После ремонта вернулся в юж. часть океана. Действовал в районе Соломоновых о-вов: сопровождение конвоев, нанесение ударов по яп. береговым объектам (январь — май 1943 г.), обеспечение десантов на о. Нью-Джорджия

**"Saratoga",
15 мая 1945 г.**



(июнь — июль 1943 г.). Вернулся в Пёрл-Харбор для приема и подготовки новой авиагруппы (конец августа — начало сентября 1943 г.). Новый тур действий у Соломоновых о-вов: прикрытие десантов на о. Бугенвиль (1 — 2.11.1943), удары по Рабаулу (5 и 11.11.1943). Принимал участие в десантной операции на о-ва Гильберта (ноябрь 1943 г.). Ремонт в Сан-Франциско (начало января 1944 г.). После окончания ремонта участвовал в операции по захвату Маршалловых о-вов: наносил удары по базам на о-вах Вотье, Тароа, Эниветок, прикрывал высадку десантов (конец января — февраль 1944 г.).

В конце марта 1944 г. перешел в Индийский океан, где временно находился в составе брит. Восточного флота. Самолеты с "Saratoga" нанесли удары по Сабангу (о. Суматра, 19.4.1944) и Сурабае (17.5.1944). В конце мая вернулся в Пёрл-Харбор. Ремонт и модернизация в Бремертоне (июль — сентябрь 1944 г.). Установлено оборудование для управления ночными истребителями. Боевая подготовка (октябрь 1944 — январь 1945 г.). Удары по объектам в районах Токио и Иокогамы (16 — 17.2.1945), прикрытие высадки десанта на о. Иводзима (19 — 21.2.1945). Тяжело поврежден попаданиями 4 бомб и 2 самолетов-камикадзе (21.2.1945). Потери экипажа составили 123 убитых и 192 раненных.

Ремонт в Бремертоне (март — май 1945 г.). После победы над Японией использовался для перевозки войск. В качестве корабля цели участвовал в испытаниях ядерного оружия у о. Бикини: поврежден 1.7.1946, затонул после взрыва 25.7.1946.

Авианосец "Ranger"



CV-4 "Ranger" "Newport News", Ньюпорт 26.9.1931 25.2.1933 4.6.1934 Исключен в 1946 г.

Первый американский корабль, изначально заложенный как авианосец. Проект был разработан практически без опыта эксплуатации палубной авиации, относительно небольшие (по сравнению с типом "Lexington") размеры определялись желанием построить наибольшее число авианосцев в рамках суммарного водоизмещения, предусмотренного Вашингтонским соглашением 1922 г.

Решение о строительстве авианосца CV-4 водоизмещением в 13 800 т было принято в 1930 г. Первоначально предполагалось, что это будет гладкопалубный корабль без "острова", но в ходе постройки в проект внесли изменения. Характерной особенностью авианосца стало наличие шести откидных дымовых труб — по три с каждого борта.

Ангар "Ranger" (168,2 x 19,8 м — больше, чем на "Lexington") делился на три секции и вмещал 76 самолетов. Высота ангара составляла 5,77 м. Полетная палуба размером 216,1 x 26,2 м была оснащена тремя самолетоподъемниками, шестью аэрофинишерами и одним аварийным барьером, катапульты проектом не предусматривались. Запас авиабензина — 514 000 л.

Бронирование включало в себя 25-мм палубу над ангаром и 51-мм коробчатую защиту погребов боезапаса. ПТЗ отсутствовала. Артвооружение на момент ввода в строй состояло лишь из 8 127-мм орудий; позже к ним добавили 40 12,7-мм пулеметов.

По первоначальному проекту "Ranger" должен был иметь турбоэлектрическую ЭУ, но вследствие малых размеров корпуса установили более компактные ТЗА (турбины высокого давления — "Curtis", низкого — "Parsons"). На испытаниях АВ при водоизмещении 16 169 т развил мощность 54 631 л.с. и ход 29,9 уз.

В целом "Ranger" оказался не очень удачным авианосцем с недостаточной мореходностью, низкой остойчивостью, к тому же без ПТЗ.

В сентябре 1941 г. число 12,7-мм пулеметов сократили до 24 стволов, а на освободившееся место поставили 6 x 4 28-мм автоматов.

В августе 1942 г. на "Ranger" 28-мм автоматы и 12,7-мм пулеметы заменили на 6 x 4 40-мм "бофорсов" и 30 20-мм "эрликонов". Одновременно заменили систему управления огнем, установили РЛС SP и SC-2.

Вверху:
авианосец "Ranger"
Внизу:
на палубе "Ranger",
ноябрь 1942 г.



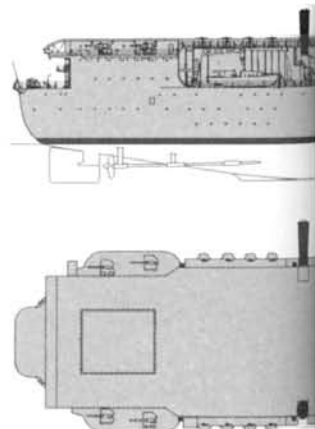
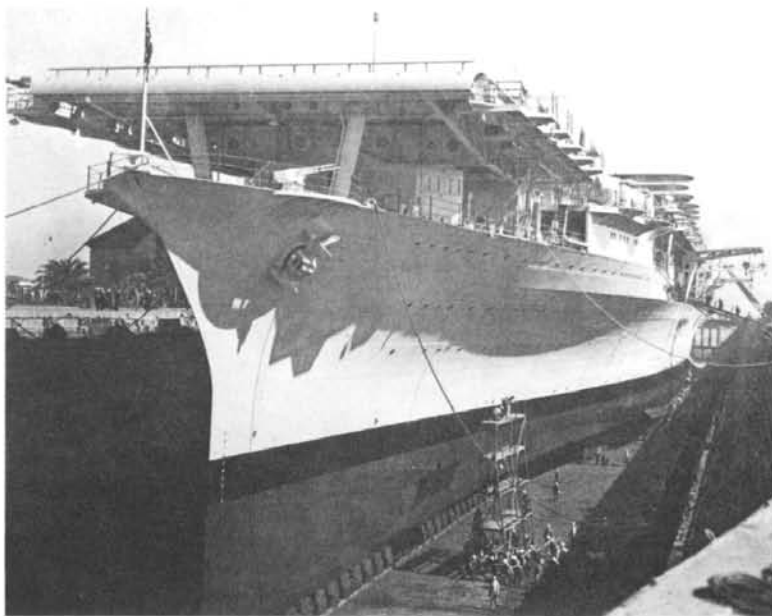
Тактико-технические характеристики авианосца "Ranger" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 16 092 т, полное 19 907 т
Размерения:	222,5(вл)/234,4х33,4(24,4 вл)х6,8 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Curtis"/"Parsons", 6 ПК "Babcock & Wilcox", 53 500 л.с., 2350 т нефти
Скорость:	29,25 уз.
Дальность плавания:	7000 (15) миль
Бронирование:	палуба 25 мм, погреба 51 мм
Вооружение:	8 х 1 — 127-мм/25, 6 х 4 — 28-мм, 24 — 12,7 мм пулемета, 76 самолетов, 2 катапульты
Экипаж:	2148 человек
Состав авиагруппы	
Ноябрь 1942 г.:	54 истребителя F4F, 18 пикирующих бомбардировщиков SBD, 1 торпедоносец TBF.
Октябрь 1943 г.:	27 истребителей F4F, 27 пикирующих бомбардировщиков SBD, 18 торпедоносцев TBF.

В начале 1943 г. в ходе модернизации длину полетной палубы увеличили до 228,6 м, а также установили гидропневматическую катапульту Н-II. Число 20-мм автоматов довели до 46 (однако 6 из них вскоре сняли). Тогда же предполагалось установить бортовые були для повышения остойчивости, но от этого отказались из-за ожидаемого падения и без того небольшой скорости. Для снижения перегрузки с корабля лишь сняли 127-мм орудия.

С 1943 г. корабль в основном использовался в качестве учебного для подготовки летчиков, ближе к концу войны с него сняли все 40-мм "бофорсы", а зенитное вооружение представляли 47 20-мм "эрликонов".

"Ranger" в сухом доке



Служба

После окончания курса боевой подготовки в середине 1935 г. переведен на Тихий океан. В 1939 г. вернулся в Атлантику. С начала Второй мировой войны находился в составе Атлантического флота. Принимал участие в "Нейтральном патруле", с лета 1941 г. — в сопровождении наиболее важных конвоев в Англию.

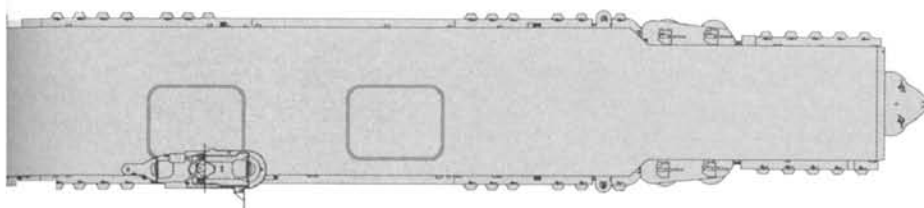
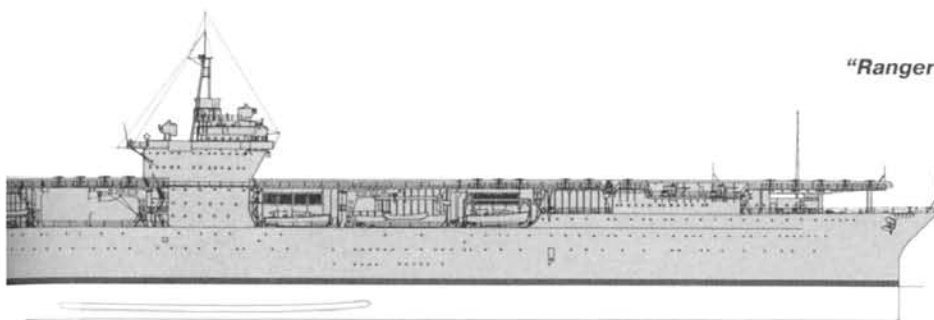
В сентябре 1941 г. прошел ремонт в Норфолке (усиление зенитного вооружения). Осуществлял поиск подводных лодок в Центральной Атлантике (декабрь 1941 — август 1942 г.). В марте прошел кратковременный ремонт в Норфолке. Осуществлял переброску сухопутных истребителей в Аккру (Гана) для брит. ВВС в Индии и на Ближнем Востоке (май — июль 1942 г.). В августе прошел ремонт и усиление зенитного вооружения в Норфолке.

Принимал участие в высадке союзных войск в Сев. Африке — действовал в районе Касабланки (ноябрь 1942 г.). Самолеты авианосца нанесли серьезные повреждения фр. линкору "Jean Bart".

С 16.12.1942 по 7.2.1943 прошел модернизацию в Норфолке. В феврале 1943 г. "Ranger" совершил несколько операций по переброске сухопутных самолетов в Западную Африку. По возвращению в США обеспечивал подготовку пилотов палубной авиации.

С августа по декабрь 1943 г. входил в состав брит. Флота метрополии. 4.10.1943 самолеты авианосца "Ranger" нанесли удар по герм. судоходству в районе Будё (Норвегия), в ходе которого было потоплено 4 крупных транспорта. С апреля 1944 г. — учебный авианосец. В мае — июле 1944 г. прошел ремонт в Норфолке. В 1945 г. принимал участие в испытаниях самолетов дальнего радиолокационного обнаружения. Выведен из состава флота 18.10.1946. Продан на слом 28.1.1947.

"Ranger", 1940 г.



Два снимка
вверху:
"Ranger"
в августе 1942 г.
Слева:
"Ranger"
в июле 1944 г.

Авианосцы типа "Yorktown"



CV-5	"Yorktown"	"Newport News", Ньюпорт	21.5.1934	4.4.1936	30.9.1937	Погиб 7.6.1942
CV-6	"Enterprise"	"Newport News", Ньюпорт	16.7.1934	3.10.1936	12.5.1938	Слом в 1958 г.
CV-8	"Hornet"	"Newport News", Ньюпорт	25.9.1939	14.12.1940	20.10.1941	Погиб 24.10.1942

После закладки "Ranger" на остальные американские авианосцы, согласно Вашингтонскому соглашению, оставалось 55 тыс. т суммарного водоизмещения. Уложиться в эту цифру можно было, построив три корабля по 18 500 т или два — по 27 000 т. Командование флота предпочитало иметь три авианосца, но, как показал мировой опыт, ограничение размеров кораблей данного класса резко снижало их боевые возможности. В конце концов остановились на компромиссном варианте: решено было построить два корабля водоизмещением по 20 700 т и еще один (будущий CV-7 "Wasp") — меньшего размера. CV-5 и CV-6 были заложены в 1934 г.; четыре года спустя, после прекращения действия Вашингтонского соглашения, Конгресс США принял решение о строительстве третьего однотипного авианосца — CV-8 "Hornet".

Проект "Yorktown" оказался гораздо удачнее проекта своего предшественника ("Ranger"), гармонично сочетая в себе наступательные и оборонительные возможности. Ангар был рассчитан на прием внушительной авиагруппы — 96 машин (на момент проектирования, впоследствии из-за возросших размеров самолетов их число несколько сократилось). Подъем авиатехники на полетную палубу (228,6 x 29,9 м) осуществлялся тремя лифтами размерами по

14,6 x 13,7 м. Помимо двух катапульт на полетной палубе имелась третья: она размещалась палубой ниже и с ее помощью можно было запускать самолеты прямо из ангара через специальные окна в бортах. Впрочем, оригинальная идея себя не оправдала, и третью катапульту в 1942 г. с "Enterprise" и "Hornet" сняли ("Yorktown" к тому времени уже погиб).

Авианосцы этого типа обладали неплохой броневой защитой, аналогичной "вашиingtonским" крейсерам. В отличие от "Ranger", "Yorktown" получил систему ПТЗ. Правда, последняя рассчитывалась на взрыв торпеды с боевым зарядом всего в 400 фн (180,2 кг), в то время как ПТЗ проектируемых в это же время линкоров была способна выдержать взрыв 700 фн (317 кг) тротила.

На испытаниях "Yorktown" при водоизмещении 22 963 т показал на мерной миле 33,53 уз.

Артиллерийское вооружение кораблей неоднократно менялось. В 1942 г. на них начали устанавливать 20-мм "эрликоны" (к лету 1942 г. на "Yorktown" и "Hornet" их было по 24, на "Enterprise" — 32; в августе на двух последних их число увеличилось соответственно до 32 и 38 единиц). В 1945 г. "Enterprise" нес 8 127-мм орудий, 5 x 2 и 11 x 4 40-мм "бофорсов", а также 32 20-мм "эрликона".

Вверху:
авианосец
"Yorktown", 1937 г.



Корабли типа "Yorktown" одними из первых в американском флоте оснастили радарными. В 1940 г. "Yorktown" и "Enterprise" получили РЛС СХАМ и СХАМ-1 соответственно, а "Hornet" — РЛС SC. Последняя имела меньшую дальность действия, и в середине 1942 г. ее также замени-

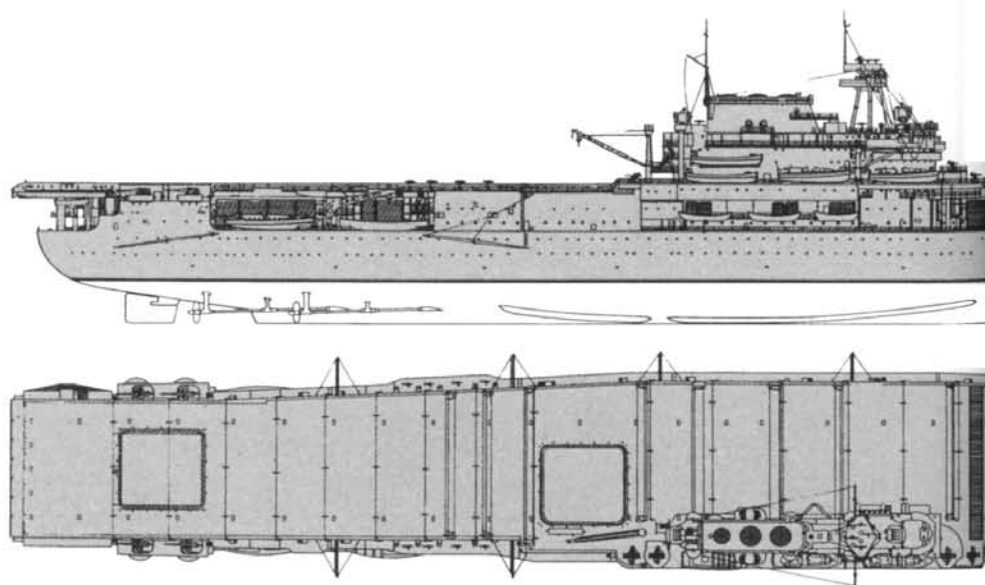
ли на СХАМ, снятую с поврежденного крейсера. С 1943 г. "Enterprise" нес три РЛС — SC-2, SK и SM, не считая радаров управления артогнем.

Многочисленные перевооружения сильно увеличили "верхний вес" и снизили остойчивость. С марта по октябрь 1943 г. оставшийся в

*"Enterprise",
август 1944 г.*

"Hornet", 1942 г.





**“Yorktown” ремонтируется
в Пёрл-Харборе после боя
в Коралловом море,
27 — 31 мая 1942 г.**



строю “Enterprise” прошел модернизацию: корпус оснастили булями, из-за чего ширина по ватерлинии увеличилась до 29,1 м, а скорость несколько уменьшилась. Корабль получил 40 40-мм “бофорсов”, число “эрликонов” достигло 48 единиц. Запас нефти возрос до 6511 т, водоизмещение — до 24 128/29 882 т (стандартное/полное).

В декабре 1944 г. авианосец оборудован для действий с него ночных истребителей.

В 1945 г. на “Enterprise” число стволов легкой зенитной артиллерии равнялось 86 (5х2 и 11х4 40-мм “бофорсов” и 16 х 2 20-мм “эрликонов”).

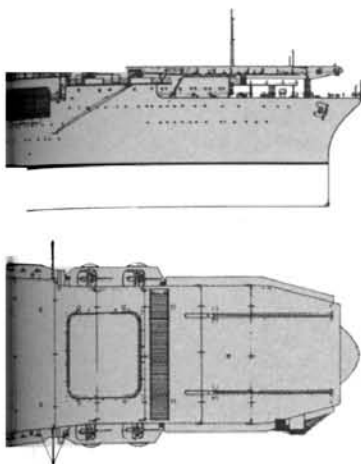
Служба

“Yorktown”. После вступления в строй входил в состав Тихоокеанского флота США. В мае 1941 г. совершил переход в Атлантический океан и вошел в состав сил “Нейтрального патруля”. Участвовал в сопровождении важных конвоев и поиске герм. судов. В конце декабря 1941 г. ушел на Тихий океан и 6.1.1942 прибыл в Сан-Диего.

Перешел в южную часть океана, где принял участие в нанесении ударов по яп. объектам на о-вах Гильберта (1.2.1942), в районе Лаз (Новая Гвинея, 10.3.1942).

В сражении в Коралловом море (7 — 8.5.1942) самолеты “Yorktown” потопили яп. авианосец “Shoho” и повредили “Shokaku”, однако сам корабль получил попадание 250-кг бомбы в район мостика. Бомба пробила три палубы и вызвала пожар, но тот был быстро взят под контроль экипажем. Экстренный ремонт в Пёрл-Харборе (27.5 — 31.5.1942). В сражении у о. Мидуэй (4.6.1942) авиагруппа “Yorktown” потопила яп. авианосец “Soryu”, однако спустя несколько часов сам корабль был тяжело поврежден попаданиями 3 авиабомб и 2 торпед с яп. самолетов. Днем 6.6.1942 “Yorktown” был поражен двумя торпедами, выпущенными японской ПЛ I-168, в после чего затонул в точке

"Yorktown", 1940 г.



с координатами 30°36' с.ш., 176°34' з.д. утром следующего дня.

"Enterprise". С момента вступления в строй служил на Тихом океане. 7.12.1941 "Enterprise" находился в море в 200 милях зап. Пёрл-Харбора. С первых дней принимал активное участие в войне: пикирующие бомбардировщики с авианосца потопили яп. ПЛ I-70 (10.12.1941), нанесли удар по яп. базам на Маршалловых о-вах (1.2.1942), о. Уэйк (24.2.1942), о. Маркус (4.3.1942). 1.2.1942 легко поврежден сбитым яп. самолетом, задевшем за угол полетной палубы. Обеспечивал действия авианосца "Hornet" в рейде на Токио (18.4.1942). В сражении у о. Мидуэй самолеты "Enterprise" потопили яп. АВ "Akagi", "Kaga" и "Hiryu" (4.6.1942). Принимал участие в прикрытии высадки на о. Гуадалканал (7.8.1942), сражении у Вост. Соломоновых о-вов (24.8.1942), в котором получил серьезные повреждения в результате попадания 3 250-кг авиабомб и такого же числа близких разрывов. Наиболее серьезным оказалось

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Yorktown" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	
"Yorktown"	стандартное 19 875 т, полное 25 484 т
Размерения:	234,7 (вл)/246,7х29,9 (25,3 вл)х7,9 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Westinghouse", 9 ПК "Babcock & Wilcox", 120 000 л.с., 4280 т нефти
Скорость:	32,5 уз.
Дальность плавания:	12 000 (15) миль
Бронирование:	пояс 65 — 102 мм, палуба 37 мм, траверзы 102 мм, рубка 102 мм
Вооружение:	8 x 1 — 127-мм/38, 4 x 4 — 28-мм, 24 x 1 — 12,7-мм, 81 самолет (CV-8 — 85 самолетов), 3 катапульты
Экипаж:	2175 человек
Состав авиагруппы	
"Yorktown"	
Июнь 1942 г.:	25 истребителя F4F, 37 пикирующих бомбардировщиков SBD, 13 торпедоносцев TBD.
"Enterprise"	
Июнь 1938 г.:	20 истребителей F3F, 13 пикирующих бомбардировщиков BT, 21 разведчик-бомбардировщик SBC, 20 торпедоносцев TBD, 3 разведчика O3U.
Июнь 1942 г.:	27 истребителя F4F, 37 пикирующих бомбардировщиков SBD, 14 торпедоносцев TBD.
Июнь 1944 г.:	31 истребитель F6F, 3 — F4U, 23 пикирующих бомбардировщиков SBD, 15 торпедоносцев TBF.
"Hornet"	
Июнь 1942 г.:	27 истребителя F4F, 37 пикирующих бомбардировщиков SBD, 15 торпедоносцев TBD.

повреждение кормового лифта, вызвавшее пожар под ангарной палубой. Близкими разрывами была разрушена заправочная система, что вызвало ряд возгораний в кормовой части авианосца. Потери экипажа составили 74 убитых и 95 раненых. Ремонт в Пёрл-Харборе (сентябрь — середина октября 1942 г.). Участвовал в сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942). Самолета-



Пожар на авианосце
"Yorktown",
4 июня 1942 г.



**"Yorktown" в бою у
атолла Мидуэй**

ми "Enterprise" был поврежден яп. авианосец "Zuiho", однако и сам корабль получил повреждения от попаданий 3 250-кг авиабомб. Первая пробила полубак и разорвалась в воде, вторая — поразила полетную палубу за носовым лифтом и вызвала пожар во внутренних отсеках,



**Бомбардировщик В-25 стартует с
авианосца "Hornet",
18 апреля 1942 г.**

третья взорвалась в ангаре в центральной части корпуса. Несмотря на тяжелые потери в личном составе, корабль сохранил ход и управляемость. Аварийный ремонт в Нумеа (конец октября — середина ноября 1942 г.). Принимал участие в сражении у о. Гуадалканал (13 — 15.11.1942, в т.ч. в потоплении яп. ЛК "Niei"), сопровождении конвоев на этот остров. Ремонт и модернизация в США с марта по октябрь 1943 г. Участвовал в десантных операциях на о-ва Гильберта (ноябрь — декабрь 1943 г.), Маршаловы и Вост. Каролинские о-ва (январь — февраль 1944 г.), рейд на о. Трук (17.2.1944), нанесение ударов по яп. объектам на о. Новая Гвинея. Обеспечивал высадку десанта на Марианские о-ва и принимал участие в сражении в Филиппинском море (19 — 20.6.1944). В июле прошел ремонт. Наносил удары по яп. базам на Западных Каролинских о-вах (сентябрь 1944 г.), объектах на о-вах Окинава, Лусон, Формоза (октябрь 1944 г.), участвовал в сражении в заливе Лейте (23 — 25.10.1944). Удары по яп. базам на Филиппинах (ноябрь 1944 г.). Удары по яп. объектам на о. Лусон, во фр. Индокитае, в Гонконге, на о. Формоза (январь 1945 г.). Принимал участие в обеспечении высадки на о. Иводзима (февраль 1945 г.), рейде на Токио (18 — 20.3.1945), боях за о. Окинава (апрель — май 1945 г.). 18.3.1945 поврежден близким разрывом бомбы, 20.3.1945 — зенитным огнем амер. кораблей. 11.4.1945 легко и 14.5.1945 тяжело поврежден камикадзе. Один из двух попавших в "Enterprise" самолетов взорвался близ носовой оконечности правого борта и вывел из строя энергетическую установку. До конца войны находился в ремонте. Выведен в резерв (17.2.1947). Переклассифицирован в ударный (1.10.1952), а затем противолодочный авианосец (8.8.1953), однако в строй не вводился. Попытка превратить "Enterprise" в корабль-музей не увенчалась успехом. Сдан на слом 1.7.1958.

"Hornet". После окончания боевой подготовки перешел из Норфолка (атлантическое побережье США) на Тихий океан (февраль — март 1942 г.). Первая военная операция — налет на Токио, осуществленный сухопутными бомбардировщиками В-25 с палубы авианосца (18.4.1942). Участвовал в сражении у о. Мидуэй (4 — 6.6.1942). После сражения оставался в Перл-Харборе, однако в конце августа 1942 г. отправлен в юж. часть Тихого океана для замены поврежденного авианосца "Enterprise". Сопровождал войсковые конвои на о. Гуадалканал, наносил удары по яп. объектам на Соломоновых о-вах (сентябрь — октябрь 1942 г.). Принимал участие в сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942). В нем самолеты "Hornet" тяжело повредили яп. авианосец "Shokaku", однако сам корабль получил фатальные повреждения в результате попадания 2 торпед, 4 бомб и двух сбитых самолетов (впоследствии в гибнущий авианосец попала еще одна торпеда и несколько бомб). После снятия экипажа (его потери составили около 130 человек) корабль был торпедирован амер. ЭМ "Anderson" и "Mustin", однако остался на плаву. Ночью остова "Hornet" был обнаружен и потоплен яп. ЭМ "Akigumo" и "Makigumo" в точке с координатами 08°38' ю.ш. и 166°43' в.д.

Авианосец "Wasp"



CV-7	"Wasp"	"Bethlehem", Куинси	1.4.1936	4.4.1939	25.4.1940	Погиб 15.9.1942
------	---------------	---------------------	----------	----------	-----------	-----------------

Решение построить авианосец "Wasp" было принято 27.3.1934 — еще до ввода в строй "Ranger". К тому времени стало ясно, что стандартные водоизмещение последнего превысит предусмотренное проектом как минимум на 700 т. Американцы, в отличие от японцев, старались честно выполняли требования Вашингтонского соглашения. Поскольку при проектировании нового корабля уложиться в оставшиеся 13 500 т представлялось нереальным, было принято решение переоборудовать "Langley" в авиатранспорт. Водоизмещение же нового корабля пришлось ограничить величиной в 14700 т. Заказ на строительство был выдан 19.9.1935.

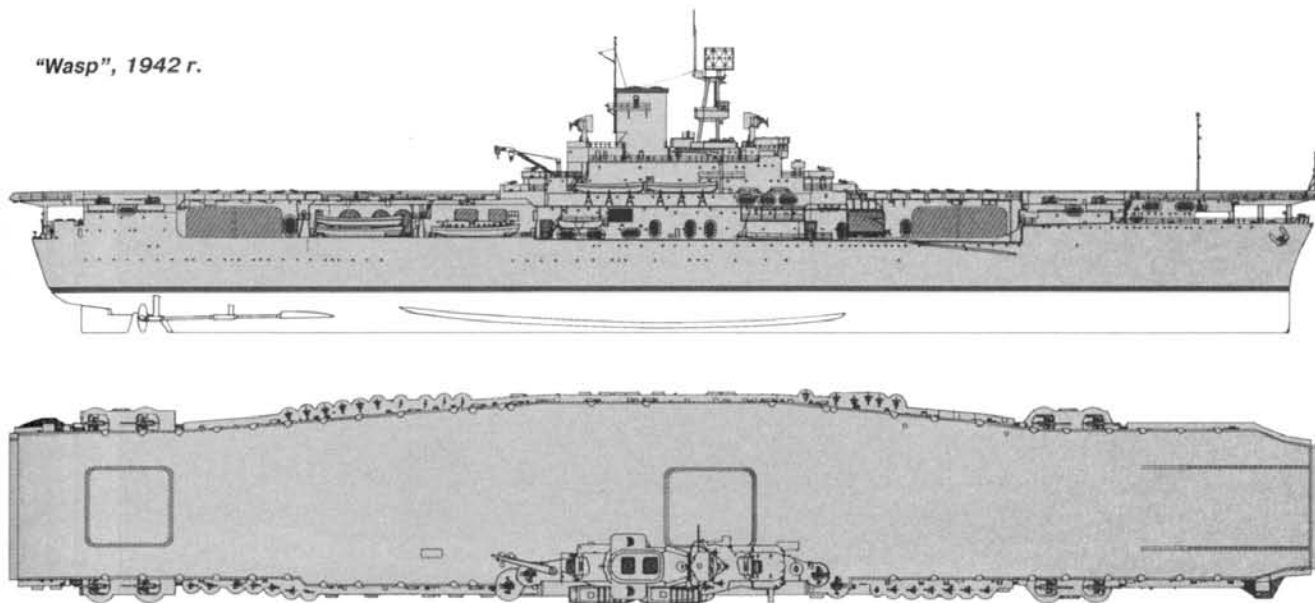
Конструкция "Wasp" имела несколько оригинальных особенностей. Уникальной чертой ко-

рабля стал асимметричный корпус — так проектировщики компенсировали вес "острова" без укладки балласта по левому борту. Кроме того, он отличался необычным эшелонным размещением машинно-котельных отделений, позже повторенным в проекте авианосца "Essex". В целом механизмы "Wasp" оказались весьма удачными; на испытаниях корабль развил мощность 73 906 л.с. и скорость хода 30,7 уз.

Ангара был одноярусным (159,1 x 19,2 м, высота 5,23 м) и довольно вместительным — в нем могли располагаться 72 самолета. Подъем самолетов на палубу (226 x 30,5 м) осуществлялся двумя лифтами размером 14,6 x 13,4 м и грузоподъемностью 7,7 т. Кроме того, в носовой части по левому борту в порядке экспери-

Вверху:
авианосец "Wasp"

"Wasp", 1942 г.



Тактико-технические характеристики авианосца "Wasp" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 14 700* т, полное 19 116 т
Размерения:	210,3 (вл)/226х30,5(вл 24,8)х7,1 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons", 6 ПК "Yarrow", 70 000 л.с., 3345 т нефти
Скорость:	29,5 уз.
Дальность плавания:	7500 (15) миль
Бронирование:	пояс 16 — 19 мм, палуба 37 мм, рубка 31 мм
Вооружение:	8 х 1 — 127-мм/38, 4 х 4 — 28-мм, 24 х 1 — 12,7-мм, 84 самолета, 4 катапульты
Экипаж:	2167 человек
Состав авиагруппы	
Декабрь 1941 г.:	47 истребителей F4F, 33 пикирующих бомбардировщиков SB2U, 3 торпедоносца TBD.
Август 1942 г.:	29 истребителей F4F, 30 пикирующих бомбардировщиков SBD, 10 торпедоносцев TBF.

* Официально декларированное заниженное значение. Фактически стандартное водоизмещение составляло 15 752 т.

мента установили дополнительный бортовой самолетоподъемник Т-образной формы. Его испытания прошли успешно, и на авианосцах типа "Essex" применили похожие лифты, но значительно больших размеров.

На корабле были установлены 4 гидropневматические катапульты Н-II (как на "Yorktown"). Две из них размещались на верхней палубе, еще две — в ангаре поперек корпуса. Аэрофинишеры Mk-4 располагались в носу и в корме — это обеспечивало посадку самолетов с обеих сторон палубы. Запас авиабензина — 613 200 л.

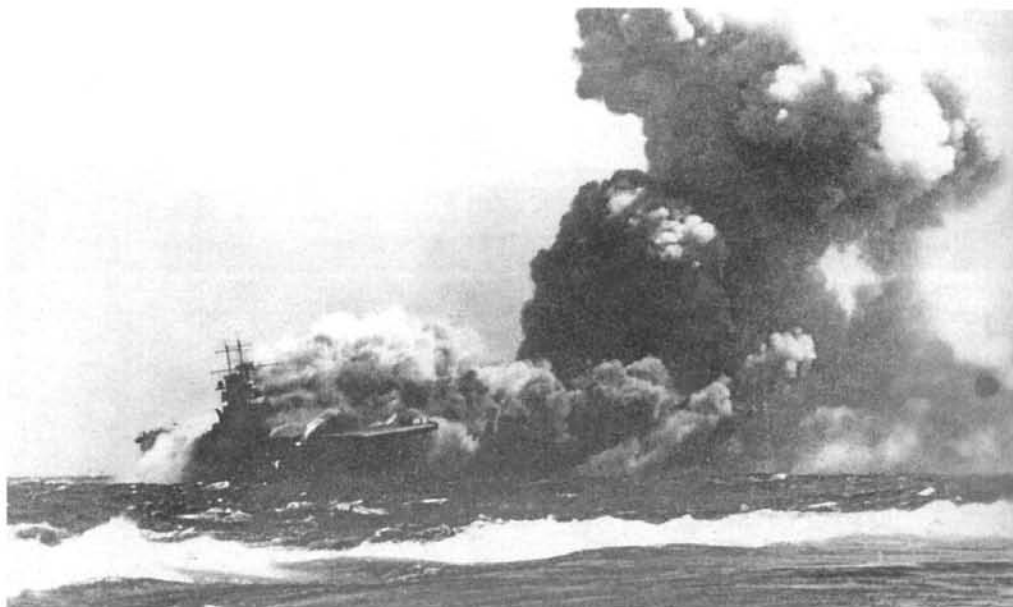
Из-за ограниченного водоизмещения бронирование было очень легким. Нижняя (броневая) палуба имела толщину 31 мм; ангарная и

верхняя палубы не бронировались. Вместо броневых поясов применялась лишь утолщенная (16 — 19 мм) обшивка в районе ватерлинии. Только отсек рулевой машины располагал относительно мощным бронированием: вертикальным толщиной 87 мм и горизонтальным толщиной — 31 мм.

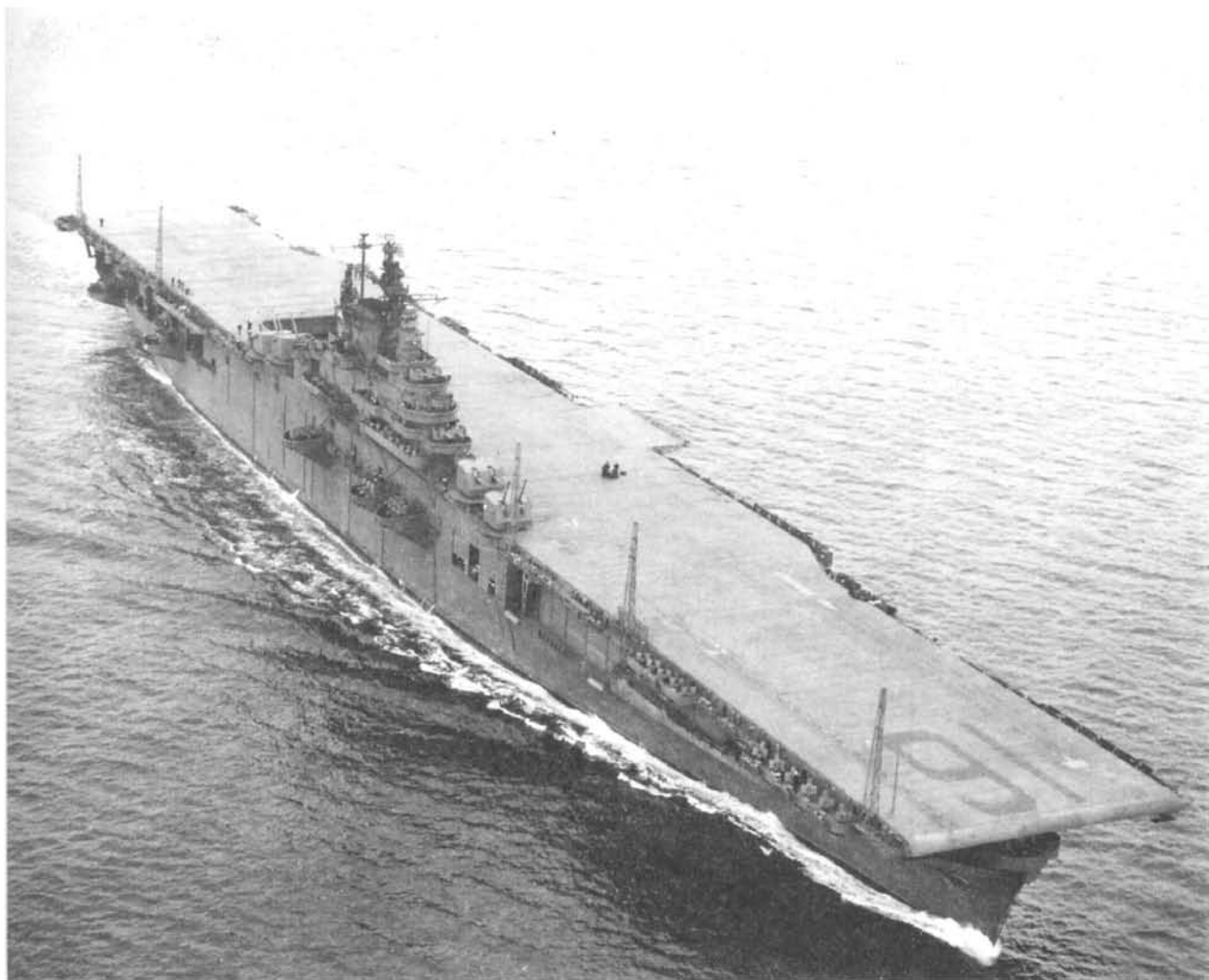
Ввиду короткой продолжительности службы "Wasp" не претерпел существенных модернизаций. В январе 1942 г. на нем установили радар CXAM-1. В мае — июне 1942 г. было усилено зенитное вооружение: вместо 24 12,7-мм пулеметов установили 32 20-мм "эрликона", а на левом борту разместили четырехствольный 40-мм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

Служба

Вступил в строй 25.4.1940. После завершения курса боевой подготовки принял участие в "Нейтральном патруле" в Атлантике. Сопровождение конвоев и поиск судов стран "оси" (конец 1940 — март 1942 гг.). Временно входил в состав брит. Флота метрополии (апрель — май 1942 г.). Принимал участие в двух операциях по переброске сухопутных истребителей на Мальту (20.4 и 9.5.1942). По возвращении в США начал подготовку к переходу на Тихий океан. 10.6.1942 прошел Панамский канал. Действовал в юж. части океана: принимал участие в высадке на о. Гуадалканал (7.8.1942). Сопровождал войсковые конвои на остров. В ходе одной из подобных операций 15.9.1942 торпедирован яп. ПЛ I-19. В корабль попало три торпеды, вызвавшие пожар авиационной заправочной системы. После 6 часов агонии личный состав был снят и авианосец затопили торпедами эсминца "Lancedown" в точке с координатами 12°25' ю.ш., 164°08' в.д. Потери экипажа составили 193 убитых и 366 раненых.



Пожар на авианосце "Wasp", 15 сентября 1945 г.



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

Проект "Essex" разрабатывался в 1939 — 1940 гг. на базе авианосца CV-5 "Yorktown" 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 объема погребов боезапаса и емкостей для авиабензина.

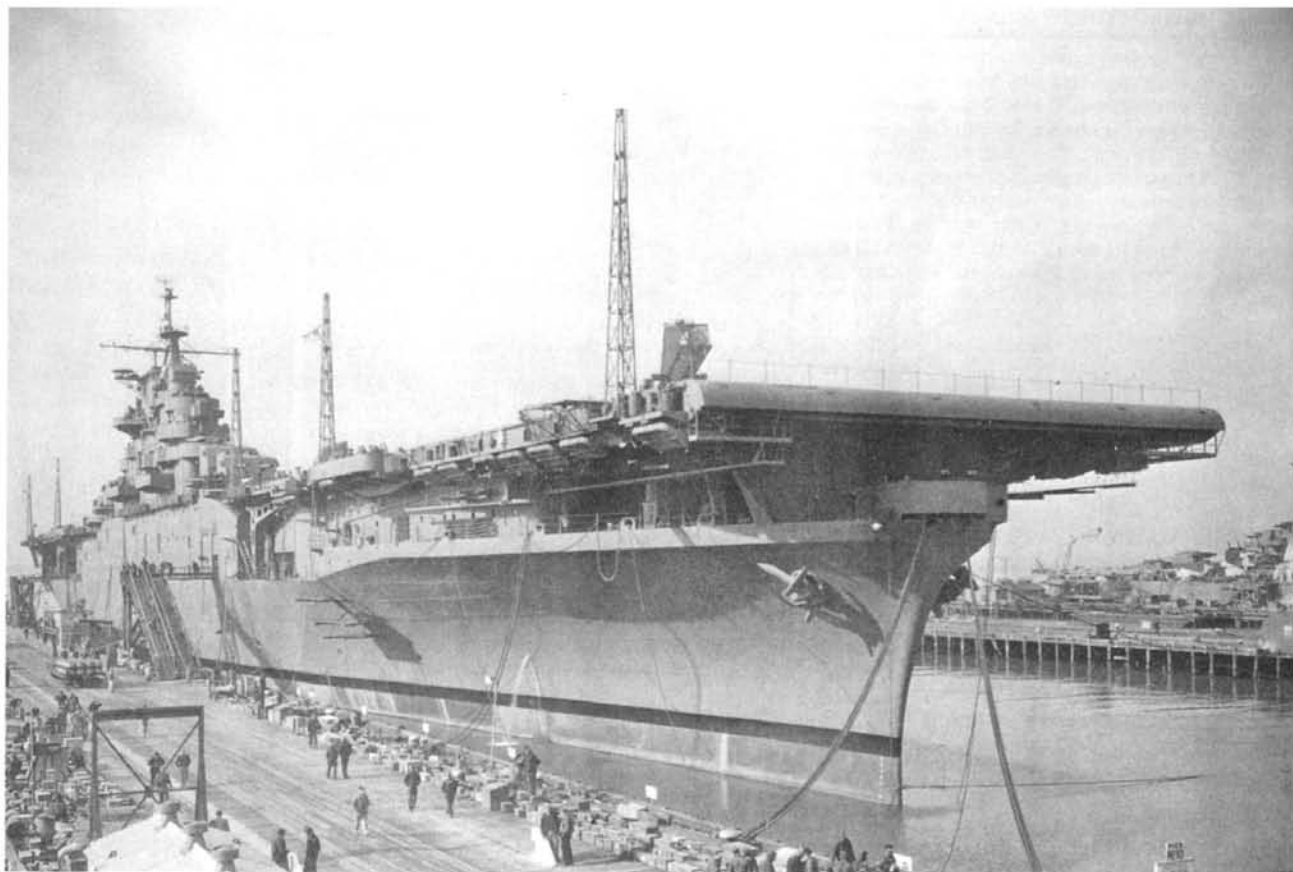
Размеры полетной палубы "Essex" и еще 8 кораблей — 262,8 x 32,9 м, одноярусного анга-

ра — 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 удлинени 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 корабле должно было устанавливаться по три катапульты — две на верхней палубе и одна поперек корпуса в ангаре. В действительности "Essex" вступил в строй вообще без катапульт, следующие за ним корабли — с одной палубной и одной ангарной (последнюю смонтировали на шести авианосцах: CV-10, CV-12, CV-13, CV-14, CV-17 и CV-18). К концу 1943 г. на всех кораблях, как вступивших в строй, так и находившихся в постройке, установили по две палубные катапульты, а не оправдавшие себя ангарные сняли.

Первые авианосцы серии оснащались двумя комплектами аэрофинишеров Mk-IV, что

Вверху: авианосец "Lexington"



**Авианосец "Essex",
декабрь 1942 г.**

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 самолетоподъемника, 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 самолетоподъемника были обычными; грузоподъемность каждого равнялась 12,7 т, размеры площадок — 18,3 x 10,4 м (бортовой лифт) и 14,7 x 13,5 м (остальные). Запас авиабензина на "Essex" на момент его ввода в строй — 908 400 л.

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

Энергетическая установка новых авианосцев имела эшелонную компоновку и была

унифицирована с ЭУ крейсеров типа "Atlanta", представляя собой как бы удвоенный вариант последней. В целом механизмы всех кораблей оказались вполне удачными: они отличались высокой надежностью и могли безотказно работать с полной нагрузкой в течение длительного времени. Так, в ноябре 1945 г. "Lake Champlain" пересек Атлантику за четверо суток и 9 часов со средней скоростью 32,048 уз.

Зенитное вооружение АВ типа "Essex" 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 — 113 (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.

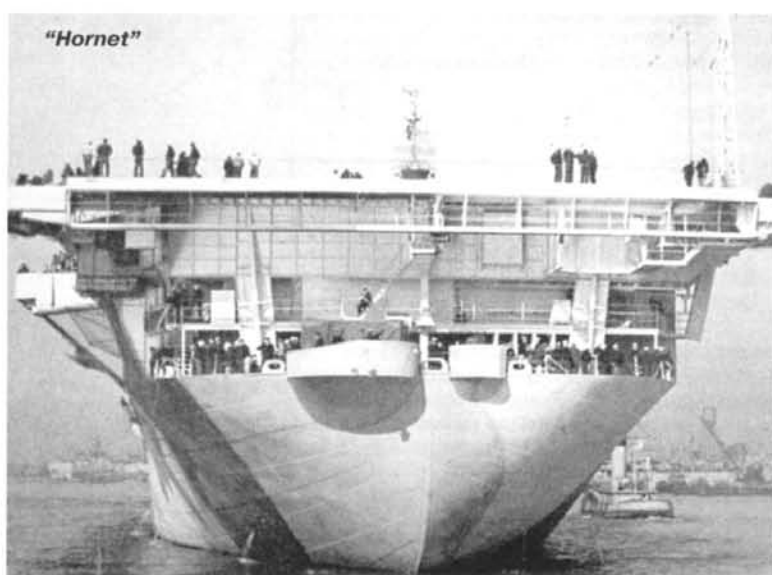
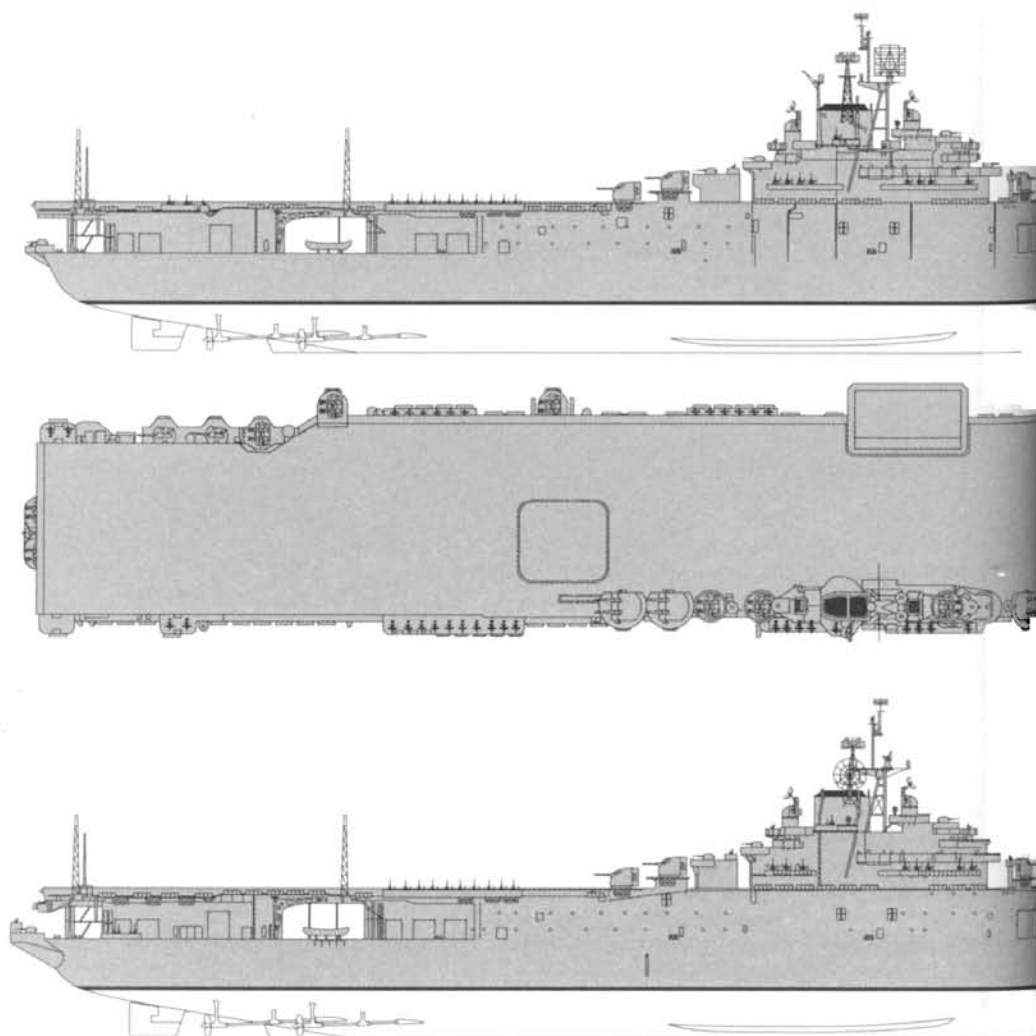
Управление огнем 127-мм орудий осуществлялось с помощью двух КДП Mk-37, 40-мм "бофорсов" — директорами Mk-51; последние

CV-9	"Essex"	"Newport News", Ньюпорт	28.4.1941	31.7.1942	31.12.1942	Исключен в 1973 г.
CV-10	"Yorktown"	"Newport News", Ньюпорт	1.12.1941	21.1.1943	15.4.1943	С 1973 г. корабль-музей
CV-11	"Intrepid"	"Newport News", Ньюпорт	1.12.1941	26.4.1943	16.8.1943	С 1982 г. корабль-музей
CV-12	"Hornet"	"Newport News", Ньюпорт	3.8.1942	30.8.1943	29.11.1943	С 1998 г. корабль-музей
CV-13	"Franklin"	"Newport News", Ньюпорт	7.12.1942	14.10.1943	31.1.1944	Исключен в 1964 г.
CV-14	"Ticonderoga"	"Newport News", Ньюпорт	1.3.1943	7.2.1944	8.5.1944	Исключен в 1973 г.
CV-15	"Randolph"	"Newport News", Ньюпорт	10.5.1943	29.6.1944	9.10.1944	Исключен в 1973 г.
CV-16	"Lexington"	"Bethlehem", Куинси	15.6.1941	26.9.1942	17.2.1943	С 1991 г. корабль-музей
CV-17	"Bunker Hill"	"Bethlehem", Куинси	15.9.1941	7.12.1942	24.5.1943	Исключен в 1966 г.
CV-18	"Wasp"	"Bethlehem", Куинси	18.3.1942	17.8.1943	24.11.1943	Исключен в 1972 г.
CV-19	"Hancock"	"Bethlehem", Куинси	26.1.1943	24.1.1944	15.4.1944	Исключен в 1976 г.
CV-20	"Bennington"	Верфь ВМС, Нью-Йорк	15.12.1942	26.2.1944	6.8.1944	Исключен в 1989 г.
CV-21	"Boxer"	"Newport News", Ньюпорт	13.9.1943	14.12.1944	16.4.1945	Исключен в 1969 г.
CV-31	"Bon Homme Richard"	Верфь ВМС, Нью-Йорк	1.2.1943	29.4.1944	26.11.1944	Исключен в 1989 г.
CV-32	"Leyte"	"Newport News", Ньюпорт	21.2.1944	23.8.1945	11.4.1946	Исключен в 1969 г.
CV-33	"Kearsarge"	Верфь ВМС, Нью-Йорк	1.3.1943	5.5.1945	2.3.1946	Исключен в 1973 г.
CV-34	"Oriskany"	Верфь ВМС, Нью-Йорк	1.5.1944	13.10.1945	25.9.1950	Исключен в 1989 г.
CV-35	"Reprisal"	Верфь ВМС, Нью-Йорк	1.7.1944	1946	-	Не достроен
CV-36	"Antietam"	Верфь ВМС, Филадельфия	15.3.1943	20.8.1944	28.1.1945	Исключен в 1973 г.
CV-37	"Princeton"	Верфь ВМС, Филадельфия	14.9.1943	8.7.1945	18.11.1945	Исключен в 1970 г.
CV-38	"Shangri La"	Верфь ВМС, Норфолк	15.1.1943	24.2.1944	15.9.1944	Исключен в 1982 г.
CV-39	"Lake Champlain"	Верфь ВМС, Норфолк	15.3.1943	2.11.1944	2.6.1945	Исключен в 1969 г.
CV-40	"Tarawa"	Верфь ВМС, Норфолк	5.1.1944	12.5.1945	8.12.1945	Исключен в 1967 г.
CV-45	"Valley Forge"	Верфь ВМС, Филадельфия	7.9.1945	18.11.1945	3.11.1946	Исключен в 1970 г.
CV-46	"Iwo Jima"	"Newport News", Ньюпорт	29.1.1945	-	-	Не достроен
CV-47	"Philippine Sea"	"Bethlehem", Куинси	19.8.1944	5.9.1945	11.5.1946	Исключен в 1969 г.

к концу войны на некоторых кораблях заменили новыми Mk-57 или Mk-63. Радиолокационное оборудование "Essex" 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 радиовысотометр SM; позже этот радар или его преемник SP установили на всех АВ типа "Essex". В конце 1944 г. (начиная с CV-20) РЛС SK стали заменять более совершенной SK-2 с параболической ан-

тенной. Весной 1945 г. на CV-16 установили новый радар SP, представлявший собой значительно усовершенствованный вариант SC-2.

В целом АВ типа "Essex" оказались весьма удачными кораблями, зачастую их 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-

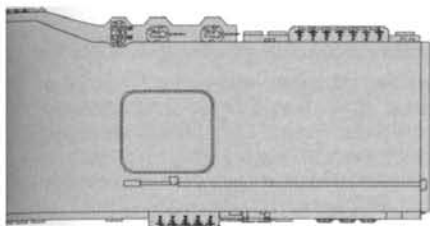
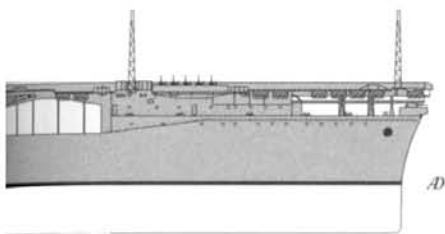


за отсутствия бронирования полетной палубы авианосцы с трудом выдерживали удары катанов, сильно страдали от пожаров, приводивших к чрезвычайно большим потерям среди экипажа.

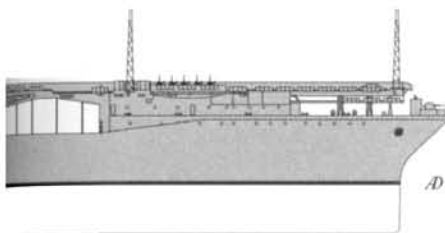
Служба

"Essex". Прибыл в Перл-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,

"Essex", 1943 г.



"Randolph", 1944 г.



Лусон (6 — 19.10.1944), морском сражении и прикрытии высадки в зал. Лейте (20 — 30.10.1944). 25.10.1944 самолеты "Essex" приняли участие в потоплении яп. авианосцев "Zuiho" и "Chitose". 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 человека). Рейд на яп. базы на о-вах Формоза, Рюкю, Лусон, в Индокитае и Гонконге (30.12.1944 — 22.1.1945), удары по Токио, 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 военно-морской базе Куре (14 — 19.3.1945), яп. аэродромам на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945). 19.3.1945 легко поврежден зенитным огнем амер. кораблей.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Essex" по состоянию на момент вступления в строй

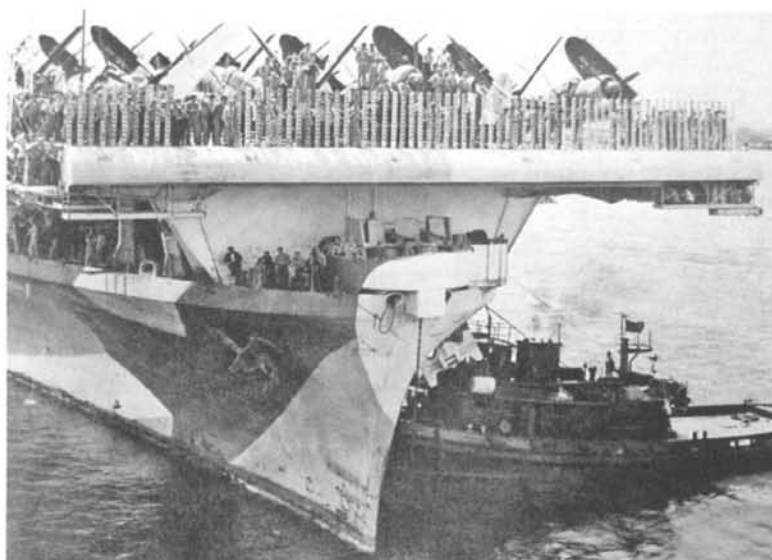
Водоизмещение:	стандартное 26 669 т, полное 34 881 т
Размерения:	249,3 (вл)/265,8 (CV-9 -13, 16 — 18, 20 и 31) или 270,7 (остальные)х45 (28,3 вл)х8,4 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Westinghouse", 9 ПК "Babcock & Wilcox", 150 000 л.с., 6330 т нефти
Скорость:	32,7 уз.
Дальность плавания:	15 440 (15) миль
Бронирование:	пояс и траверзы 102 мм, ангарная палуба 64 мм, нижняя палуба 37 мм
Вооружение:	4 x 2 и 4 x 1 — 127-мм/38, 8 x 4 — 40-мм/56, 46 x 1 — 20-мм/70, 80 — 91 самолет, 2 — 3 катапульты
Экипаж:	2682 человека
Состав авиагруппы "Essex"	
Ноябрь 1943 г.:	36 истребителей F6F-3, 36 пикирующих бомбардировщиков SBD-5, 18 торпедоносцев TBF-1.
Январь 1945 г.:	27 истребителей F6F-3, 17 — F6F-5, 36 — F4U-1D, 18 торпедоносцев TBM-1C.
"Wasp"	
Июнь 1944 г.:	36 истребителей F6F-3, 5 — F6F-3N, 32 пикирующих бомбардировщика SB2C, 18 торпедоносцев TBF-1.
Ноябрь 1944 г.:	54 истребителя F6F-3/5, 24 пикирующих бомбардировщика SB2C-3, 15 торпедоносцев TBM-1C.
"Randolph"	
Март 1945 г.:	49 истребителей F6F-5, 4 — F6F-5N, 17 — F6F-5P, 2 — F6F-5E, 15 пикирующих бомбардировщиков SB2C-4E, 15 торпедоносцев TBM-3.
"Bon Homme Richard"	
Июль 1945 г.:	37 истребителей F6F-5N, 18 торпедоносцев TBM-3.

Участвовал в десантной операции на о. Окинава (1.4 — 13.6.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (7.4.1945). 11.4.1945 от взрыва камикадзе (по др. данным, авиабомбы) рядом с левым бортом получил повреждения топливных цистерн и МО. Потери экипажа составили 33 убитых и 33 раненых. После ремонта в июне 1945 г. — 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 истребители "Essex" сбили ровно 800 яп. самолетов.

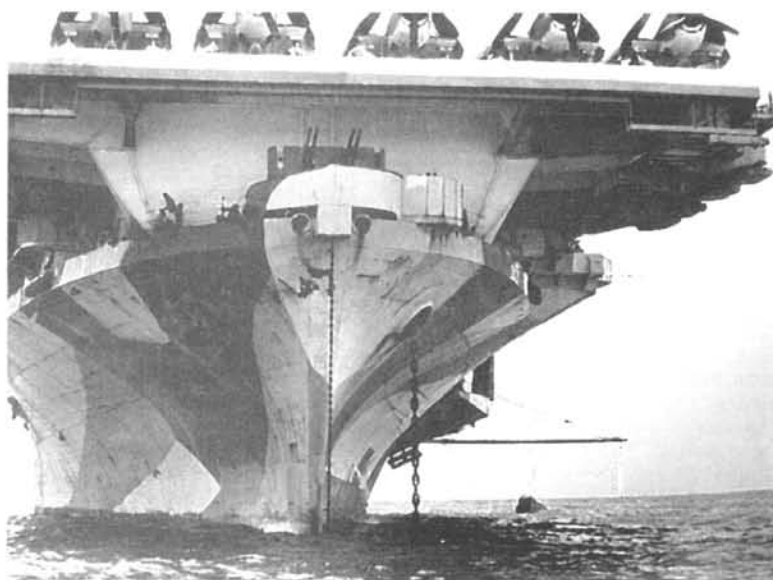
9.1.1947 выведен в резерв. С 1.9.1948 по 1.2.1952 прошел модернизацию по проекту SCB-27A на верфи в Бремертоне; там же прошел реконструкцию по программе SCB-125 (угловая палуба) с июля 1955 по январь 1956 гг. В марте — сентябре 1962 г. прошел ремонт по программе FRAM II. Выведен в резерв 30.6.1969, исключен 1.6.1973 и вскоре продан на слом.

"Yorktown". Заложен под названием "Bon Homme Richard", 26.9.1942 переименован в "Yorktown".

Авианосец
"Shangri La",
декабрь 1944 г.



Вверху и внизу: носовая оконечность авианосца "Hornet"



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 (31.8.1943), Уэйк (10.1943), обеспечивал высадку на о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.), 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 районе Холландия (о. Новая Гвинея; 21 — 29.4.1944), рейд на о. Трук (29 — 30.4.1944). 29.5.1944 принял авиагруппу CVG-1. Участвовал в обеспечении высадки десантов (11 — 24.6.1944; начало июля 1944 г.) 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 Бремертоне (август — начало октября 1944 г.). 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 военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945). 18.3.1945 легко поврежден попаданием авиабомбы с яп. самолета D4Y, пробившей мостик, палубу и взорвавшейся у борта (убито 5, ранено 26 человек). Удары по яп. аэродромам на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945), участие в десантной операции на о. Окинава (1.4 — 13.6.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (7.4.1945). Осмотр на базе ат. Улити (конец июня — начало июля 1945 г.). В июле — августе 1945 г. действовал с авиагруппой CVG-88 на борту: удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру и о. Хоккайдо (10 — 18.7; 24 — 30.7 и 9 — 15.8.1945). За годы войны истребители авианосца "Yorktown" сбили 504 яп. самолета.

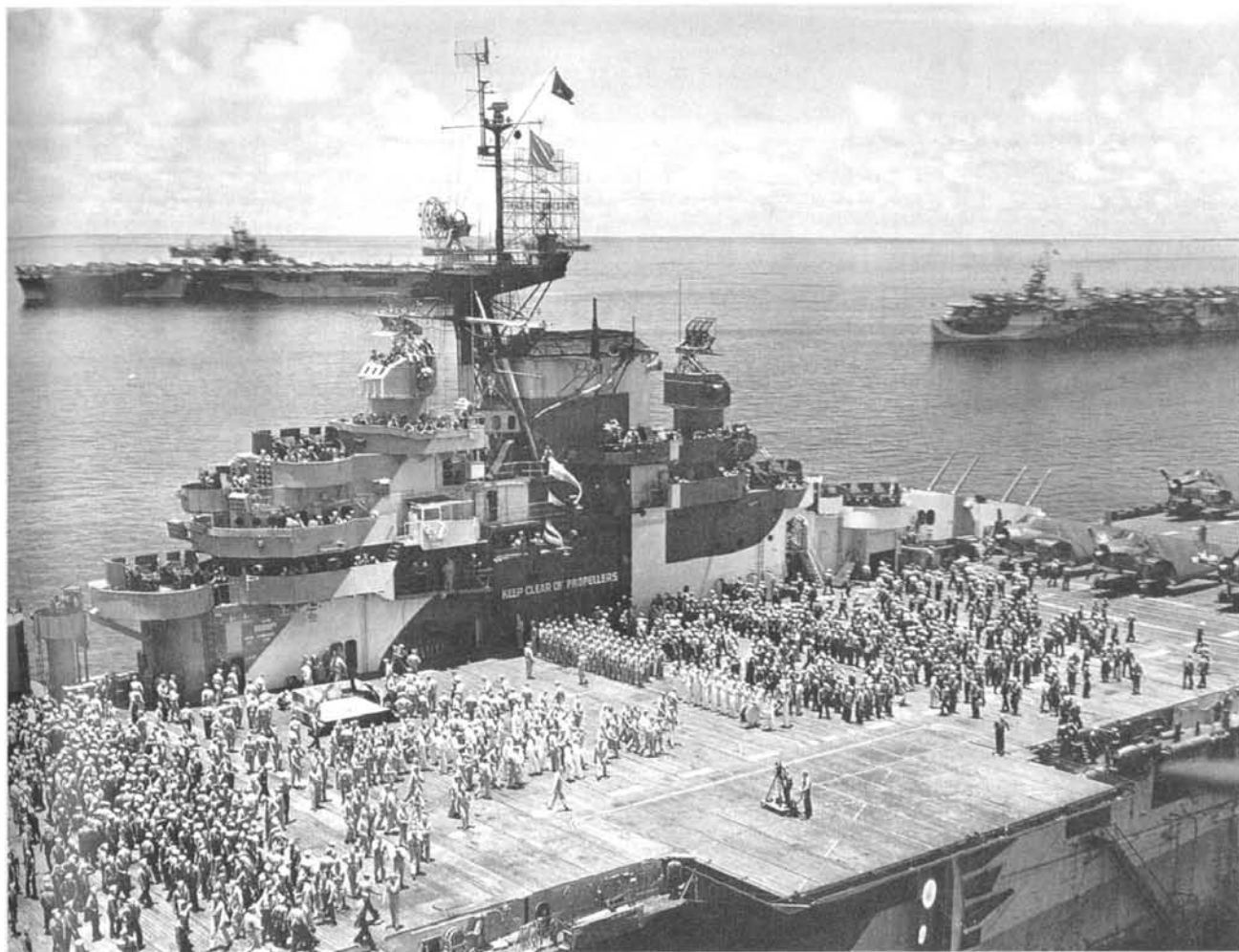
Выведен в резерв 9.1.1947. С мая 1951 по январь 1953 г. прошел переоборудование по программе SCB-27A на верфи в Бремертоне. Там же в марте — октябре 1955 г. оборудован угловой палубой по программе SCB-125. В 1966 г. планировалось провести ремонт по программе FRAM II, однако из-за плохого технического состояния корабля от этих планов отказались. Выведен в резерв 27.6.1970, иск-

лючен 1.6.1973. Сохраняется в качестве музея в Чарльстоне.

"Intrepid". 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 торпедой, сброшенной яп. самолетом B5N. В результате взрыва, произошедшего в корме по правому борту (11 убитых, 17 раненых), был заклинен рулевой привод. Скорость упала до 20 уз. Авианосец 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 японского авианосца "Zuikaku". 29.10.1944 легко (10 убитых, 6 раненых) и 25.11.1944 серьезно поврежден попаданиями камикадзе. В последнем случае один самолет попал в полетную палубу в средней части, вызвав пожар на галерейной палубе. Второй самолет поразил корму авианосца, и его бомба взорвалась на ангарной

палубе, вызвав сильный пожар, продолжавшийся 2 часа. Погибло 69, было ранено 35 человек. 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 военно-морской базе Куре (14 — 19.3.1945). 18.3.1945 серьезно поврежден близким разрывом камикадзе. На ангарной палубе возник пожар, потери экипажа составили 2 человека убитыми и 43 ранеными. Участвовал в налетах на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945), десантной операции на о. Окинава (1 — 16.4.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (7.4.1945). 16.4.1945 поврежден попаданием камикадзе, взорвавшегося на ангарной палубе у кормового лифта (пробоина в верхней палубе 5 x 7 м). Еще один камикадзе взорвался у борта. В результате взрывов и пожаров 10 человек было убито и 87 ранено. Авианосец ремонтировался в США. В конце июля 1945 г. вернулся в строй. 6.8.1945 нанес удар по о. Уэйк. Находился в Токийской бухте в момент подписания капитуляции Японии. За годы войны истребители авианосца "Intrepid" сбили 298 японских самолетов.

Вид на "остров" авианосца "Hornet", август 1944 г.





**Поврежденный
"Franklin",
19 марта 1945 г.**

**Авианосец
"Yorktown",
апрель 1943 г.**

Выведен в резерв 22.3.1947. С 9.4.1952 по 20.6.1954 переоборудован по программе SCB-27C на верфи "Newport News". С сентября 1956 по май 1957 г. на верфи ВМС в Нью-Йорке модернизирован по программе SCB-125 (оборудован угловой палубой). Прошел ремонт по программе FRAM II (с марта по октябрь 1965 г.).

Участвовал в боевых действиях у побережья Вьетнама. Выведен в резерв 15.3.1974, исключен 23.2.1982. Сохраняется в качестве музея в Нью-Йорке.

"Hornet". Заложен в начале 1942 г. под названием "Kearsarge", но вскоре работы были приостановлены для срочной постройки корпусов танкодесантных кораблей LST. Работы возобновлены 3.8.1942. Переименован в "Hornet" 22.1.1943.

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 конце сентября — начале октября 1944 г. 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 — 22.10.1944; 26.10 — 27.11.1944). 26.10.1944 самолеты авианосца приняли участие в потоплении яп. легкого крейсера "Noshiri". 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, военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945) и яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945). Обеспечивал десантную операцию на о. Окинава (1.4 — 13.6.1945), в ходе которой





Авианосец
"Franklin"
после атаки
19 марта 1945 г.

7.4.1945 самолеты авианосца участвовали в потоплении яп. линкора "Yamato". 5.6.1945 юж. о. Ксюю получил штормовые повреждения, после чего убыл в США для ремонта. За годы войны истребители авианосца "Hornet" сбили 712 яп. самолетов.

Выведен в резерв 15.1.1947. В 1950 — 1960-х гг. прошел три модернизации: по программе SCB-27A (верфь ВМС, Нью-Йорк, с 12.5.1951 по 1.10.1953); по программе SCB-125 (верфь ВМС в Бремертоне, с января по 15.8.1956); по программе FRAM II (с июня 1964 по февраль 1965 г.). Выведен в резерв 26.6.1970, исключен 25.7.1989 и 14.4.1993 продан на слом, однако впоследствии от разборки корабля отказались и "Hornet" был превращен в музей. Открыт 26.5.1998.

"Franklin". 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, прикрытии 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. самолета. Обеспечивал десант в заливе Лейте (20 — 30.10.1944). В ходе морского сражения (23 — 26.10.1944) принял участие в потоплении яп. авианосца "Chiyo-da". 30.10.1944 поврежден попаданием камикадзе. Самолет пробил палубу в районе лифта № 3 и вызвал пожар в ангаре. Погибло 56 человек, еще 14 получили ранения, сгорело 33 самолета. "Franklin" убыл на ремонт в Пёрл-Харбор. Вошел в состав 5-го флота 4.2.1945 (авиагруппа

CVG-5): участвовал в рейде на Токио и военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945). Тяжело поврежден 19.3.1945 попаданием двух авиабомб. Первая пробила палубу в районе носового 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 правый борт составил 11°. Погибло 724 и ранено 265 человек. Авианосец был отправлен на ремонт в Нью-Йорк. За время боевой карьеры истребители авианосца "Franklin" сбили 120 яп. самолетов. Восстановлен, но в состав флота не вводился. С 17.2.1947 находился в резерве. Исключен из списков флота 1.10.1964 и продан на слом в июле 1966 г. Разобран в течение 1966 — 1968 гг.

"Ticonderoga". Заложен под названием "Hancock", переименован в "Ticonderoga" 1.5.1943.

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 самолет взорвался в районе мостика, а сброшенная им бомба — в ангаре. Во время тушения пожара почти в то же место попал второй самолет, взорвавшийся на верхней палубе. Корабль получил крен в 9°, при пожаре сгорело 36 самолетов, погибло 143 человека, еще 202 получили ранения. Авианосец убыл для ремонта в США.



**Повреждения
полетной палубы
авианосца
"Randolph",
11 марта 1945 г.**

Вновь участвовал в боях с 12.5.1945 (авиагруппа CVG-87): удар по ат. Тароа (17.5.1945), десантная операция на о. Окинава (24.5 — 13.6.1945). Ремонт на ат. Улити (начало июля 1945 г.). Удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). За период войны истребители авианосца сбили 304 яп. самолетов.

Выведен в резерв 9.1.1947. В 1950-х гг. прошел две модернизации: по программе SCB-27C (верфь ВМС, Нью-Йорк, с 1.4.1952 по 1.10.1954) и по программе SCB-125 (верфь ВМС в Норфолке, с августа 1956 по 1.4.1957). Исключен 16.11.1973 и 15.8.1974 продан на слом и вскоре разобран.

"Randolph". 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 полетную палубу в кормовой части. Ремонт до начала апреля 1945 г. Участвовал в дес. операции на о. Окинава (8.4 — 13.6.1945). С начала июля 1945 г. действовал с авиагруппой CVG-16 на борту — наносил удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18.7; 24 — 30.7 и 9 — 15.8.1945). За войну истребители авианосца сбили 151 яп. самолет.

Выведен в резерв 25.2.1948. В 1950 — 1960-х гг. прошел три модернизации: по программе SCB-27A ("Newport News", с января 1952 по 1.7.1953); по программе SCB-125 (верфь ВМС в Норфолке, с августа 1955 по 12.2.1956); по программе FRAM II (1961 — 1962 г.). Выведен в резерв 13.2.1969. Исключен 1.7.1973 и впоследствии сдан на слом.

"Lexington". Заложен под названием "Cabot", переименован в "Lexington" 16.6.1942.

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 Гил-

берта (13.11 — 8.12.1943). 4.12.1943 поврежден попаданием торпеды, сброшенной яп. самолетом G4M. Взрывом, произошедшим в кормовой части с правого борта, уничтожена рулевая машина и заклинен руль. Потери экипажа составили 9 человек убитыми и 35 ранеными. Авианосец убыл на ремонт. Вновь в боях с конца марта 1944 г. Наносил удары по яп. базам на о-вах Палау (30.3 — 1.4.1944) и о. Трук (29 — 30.4.1944), обеспечивал десантную операцию в районе Холландия (о. Новая Гвинея; 21 — 29.4.1944). Участвовал в десантной 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. Самолеты "Lexington" приняли участие в потоплении яп. авианосцев "Zuikaku", "Chitose" и "Chiyoda" (25.10.1944), уничтожил КРТ "Nati" (5.11.1944). 6.11.1944 серьезно поврежден попаданием камикадзе в "остров" (погибло 50 человек, 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 начале марта 1945 г. убыл для ремонта в США. Вошел в состав 3-го флота 13.6.1945 (авиагруппа CVG-94). Наносил удары по о. Уэйк (20.6.1945), Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). За годы войны истребители авианосца сбили 485 яп. самолетов. Выведен в резерв 23.4.1947. С 1.9.1953 по 1.9.1955 прошел модернизацию по программам SCB-27C и SCB-125 на верфи ВМС в Бремертоне. Выведен в резерв 26.11.1991 и исключен 30.11.1991. Сохраняется в качестве музея.

"Bunker Hill". 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). Самолеты авианосца приняли участие в потоплении яп. легкого крейсера "Naka" (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 районе 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; 4 — 5.7; 21.7 — 5.8.1944) и участвовал в морском сражении (19 — 20.6.1944). 19.6.1944 легко поврежден близким разрывом авиабомбы. 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 начале ноября 1944 г. 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 военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945), атаки на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945). Участвовал в десантной операции на о. Окинава (1.4 — 11.5.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (7.4.1945). 11.5.1945 получил тяжелые повреждения в результате попаданий двух камикадзе. Первый самолет попал в корму и свалился за борт. Его бомба взорвалась на галерейной палубе. Второй самолет пробил палубу в районе мостика и взорвался внутри корабля. Пожар продолжался в течение 5,5 часов. Погибло 392 человека, ранено 264. Авианосец убыл в США на ремонт. За период боевой карьеры авианосца "Bunker Hill" его истребители сбили 554 яп. самолета. После окончания ремонта в 1.1947 выведен в резерв. Исключен 1.11.1966 и отбуксирован в Сан-Диего (Калифорния), где до декабря 1972 г. использовался в качестве несамоходного опытового судна для испытания радиоэлектронного оборудования. В ноябре 1973 г. продан на слом.

"Wasp". Заложен под названием "Oriskany", переименован в "Wasp" 26.9.1942.

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; 4 — 5.7; 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 десантной операции в заливе Лейте (20.10 — 22.10; 26.10 — начале ноября 1944 г.) самолеты авианосца потопили яп. КРЛ "Noshiro" (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 военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945). 19.3.1945 поврежден попаданием авиабомбы, взорвавшейся на ангарной палубе. В момент тушения в бортовой самолетоподъемник попал камикадзе. В результате пожара, возникшего одновременно на 5 палубах, погиб 101 и было ранено 269 человек. "Wasp" 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,



**Пожар
на "Bunker Hill",
11 мая 1945 г.**

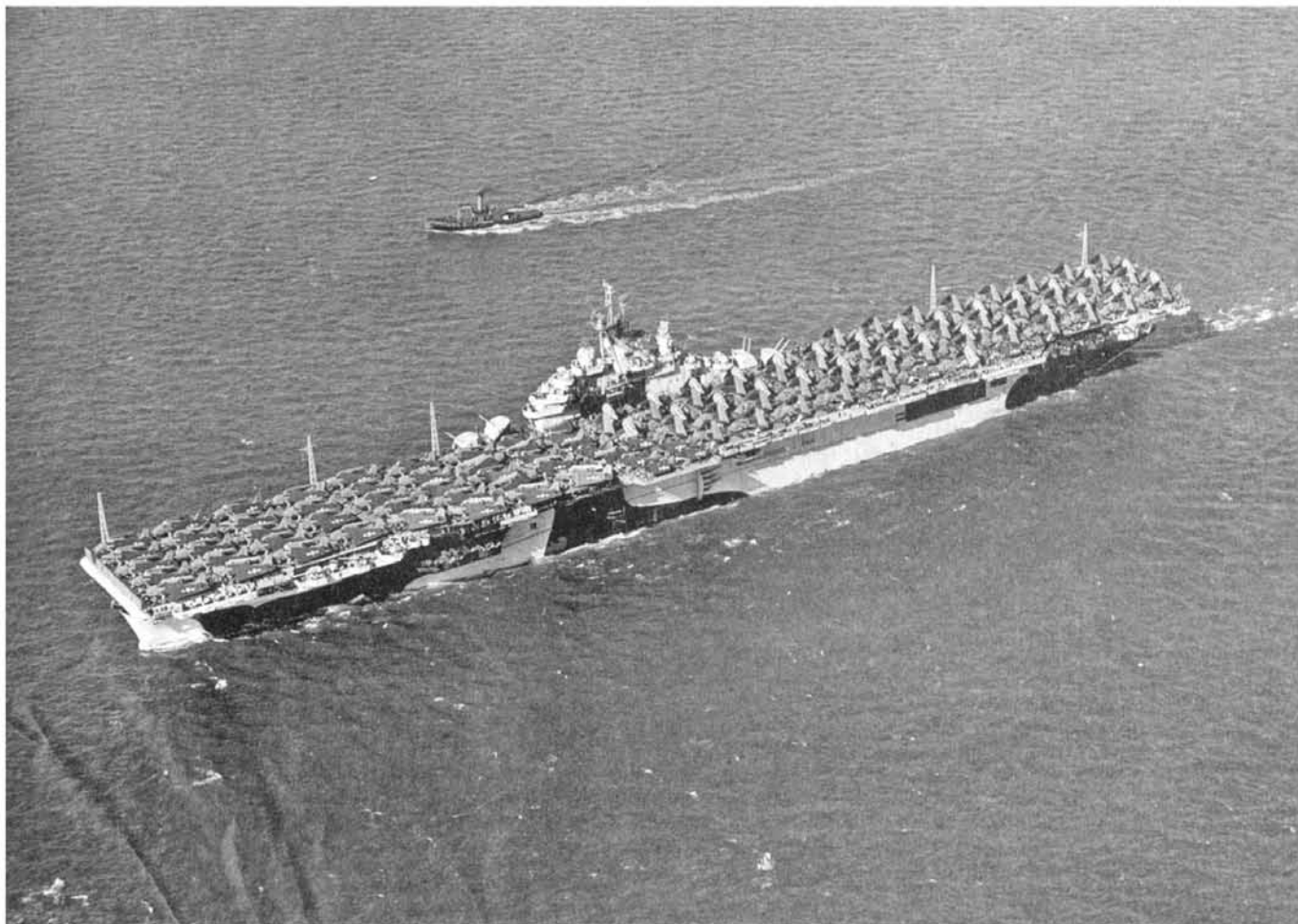
Нарое, Куре, Майдзуру и о. Хоккайдо (24 — 30.7 и 9 — 15.8.1945). За время боевой карьеры истребители авианосца сбили 221 яп. самолет. Выведен в резерв 17.2.1947. В 1950 — 1960-х гг. прошел три модернизации: по программе SCB-27A (верфь ВМС, Нью-Йорк, с сентября 1948 по 28.9.1951); по программе SCB-125 (верфь ВМС в Сан-Франциско, с марта по декабрь 1957 г.); по программе FRAM II (в 1967 г.). Исключен 1.7.1972 и вскоре продан на слом и в 1973 г. разобран.

"Hancock". Заложен под названием "Ticonderoga". Переименован в "Hancock" 1.5.1943.

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; 26.10 — 27.11.1944). 25.11.1944 легко поврежден де-

талями конструкции самолета-камикадзе сбитого над авианосцем. 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). 21.1.1945 серьезно поврежден попаданием 227-кг авиабомбы, случайно упавшей с саждающегося амер. самолета. Возник пожар на верхней, ангарной и галерейной палубах, продолжавшийся 40 мин. Потери экипажа составили 52 человек 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 военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945), налеты на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945). Участвовал в десантной операции на о. Окинава (1 — 7.4.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (7.4.1945). В тот же день поврежден попаданием камикадзе, пробившим верхнюю и взорвавшимся на ангарной палубе в носовой части корабля. Вышли из строя лифт и обе катапульты. В результате взрыва и пожара погибло 72 и было ранено 82 человека. 21.4.1945 авианосец прибыл в Пёрл-Харбор для ремонта. 13.6.1945 вошел в состав 3-го флота, и до конца войны успел принять участие в ударах по о. Уэйк (20.6.1945), Токио, Кобе, Нарое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18 и 24-30.7; 9 — 15.8.1945). За время войны истребители авианосца сбили 122 яп. самолета. Выведен в резерв 9.5.1947. В 1950-х гг. прошел две модернизации: по программе SCB-27C (верфь ВМС, Бремертон, с 5.12.1951 по 1.3.1954) и по программе SCB-125 (верфь ВМС в Сан-Франциско, с 13.4 по 15.11.1956 г.). Участвовал в боевых действиях во Вьетнаме. Исключен 31.1.1976 и вскоре продан на слом.

"Bennington". 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), вторым рейде на Токио и военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945), налетах на яп. аэродромы на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945), десантной операции на о. Окинава (1.4 — 11.6.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (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, Нарое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). За время войны истребители авианосца сбили 180 яп. самолетов. Выведен в резерв 8.11.1946. В 1950 — 1960-х гг. прошел три модернизации: по программе SCB-27A (верфь ВМС в Нью-Йорке, с октября 1950 по 31.11.1951); по программе SCB-125 (верфь ВМС в Нью-Йорке, с июня 1954 по 15.4.1956); по программе FRAM II (с сентября 1962 по май 1963 г.). Выведен в резерв 15.1.1970. Исключен 20.9.1989 и 12.1.1994 продан слом.



“Boxer”. После вступления в строй служил на Тихом океане. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи. Всего совершил 4 похода (сентябрь — октябрь 1950 г., 27.3 — 3.10.1951, 10.3 — 6.9.1952 и 12.5 — 27.7.1953). Переоборудован в вертолетоносец в 1959 г. В 1962 г. прошел модернизацию по программе FRAM II. Участвовал в боевых действиях во Вьетнаме в 1965 г. Исключен 1.12.1969 продан на слом в феврале 1971 г.

“Bon Homme Richard”. 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, Нагоя, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945), ночных перехватах яп. самолетов (сбито 11 машин).

Выведен в резерв 9.1.1947. 15.1.1951 г. вновь введен в строй и отправлен для действий у берегов Кореи. Свершил два похода: (30.5 — 30.11.1951; 21.6 — 18.12.1952. С 14.5.1952 по 1.11.1955 на верфи ВМС в Сан-Франциско прошел модернизацию по программам SCB-27C и SCB-125. Выведен в резерв 2.7.1971. Исключен 20.9.1989 и вскоре продан на слом. Разобран в 1992 г.

“Leyte”. Первоначально должен был строиться на верфи ВМС в Нью-Йорке, 23.3.1943 было принято решение о передаче заказа “Newport News”. До 8.5.1945 назывался “Crown Point”. После вступления в строй служил в Атлантике (1946 — 1950 гг.) и на Средиземном

море (середина 1950 г.). Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи с 9.10.1950 — 19.1.1951.

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 выведен в резерв. Исключен 1.6.1969 и в сентябре 1970 г. продан на слом.

“Kearsarge”. Находился в составе флота до 16.6.1950, затем выведен в резерв и поставлен на модернизацию по программе SCB-27A на верфи ВМС в Бремертоне. Вновь введен в строй 1.3.1952. С июля 1956 по 31.1.1957 на той же верфи оборудован угловой палубой по программе SCB-125. Выведен в резерв 13.2.1970. Исключен в мае 1973 г. и 18.1.1974 продан на слом.

“Oriskany”. 22.8.1948 достройка авианосца, находившегося в 85% степени готовности приостановлена с целью модернизировать проект для возможности принимать реактивные самолеты. Часть уже установленных конструкций была демонтирована (готовность при этом понизилась до 60%) и авианосец достроили по проекту, близкому к SCB-27A.

С января 1957 по 29.5.1959 на верфи ВМС в Сан-Франциско корабль прошел модернизацию по программе SCB-125A. Принимал участие в боевых действиях у побережья Вьетнама. 26.10.1966 получил тяжелые повреждения в результате пожара в ангарной палубе.

“Essex”, 1944 г.

Выведен в резерв 15.5.1976. Исключен 25.7.1989 после чего давжды (26.1.1993 и 29.9.1995) продавался на слом, но в обоих случаях контракт расторгнулся флотом. В конечном итоге "Oriskany" затоплен в мае 2006 г.

"Reprisal". Заказ на постройку авианосца отменен 11.8.1945 при готовности 52,3%. Корпус спущен на воду в 1946 г., но лишь для того, что бы освободить слип. В 1946 — 1948 гг. использовался для исследования подводных взрывов. Продан на слом 2.8.1949 и разобран в том же году.

"Antietam". 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). В ноябре 1951 пострадал от пожара, возникшего в результате аварии самолета при посадке (6 человек погибли, 10 ранены).

В сентябре — декабре 1952 г. на верфи ВМС в Нью-Йорке оборудован угловой палубой (прототип программы SCB-125). Выведен в резерв 8.5.1963, исключен 1.5.1973 и продан на слом 28.2.1974.

"Princeton". Заложен как "Valley Forge", переименован в "Princeton" 21.11.1944.

С 21.6.1949 по 29.8.1950 находился в резерве. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи, совершил три похода (декабрь

1950 — август 1951 г., апрель — октябрь 1952 г. и март — июль 1953 г.).

Переоборудован в десантный вертолетоносец в марте — мае 1959 г. на верфи ВМС в Лонг-Биче. Прошел модернизацию по программе FRAM II в октябре 1960 — июне 1961 г. Исключен 30.1.1970, продан на слом 13.2.1970 и разобран в 1973 г.

"Shangri La". С 21.4.1945 участвовал в войне на Тихом океане (авиагруппа CVG-85). Обеспечивал десантную операцию на о. Окинава (21.4 — 13.6.1945), осуществлял удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзур, о.Хоккайдо (10 — 18 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). Истребители авианосца сбили 54 яп. самолета. Принимал участие в проведении ядерных испытаний на атолле Бикини (июль 1946 г.). Выведен в резерв 7.11.1947, но 18.5.1951 вновь введен в строй. С июля 1951 по 1.2.1955 прошел на верфи ВМС в Бремертоне модернизацию по программам SCB-27С и SCB-125. Выведен в резерв 30.6.1971. Исключен 15.7.1982, продан на слом 9.8.1988.

"Lake Champlain". Выведен в резерв 17.2.1947. В августе 1950 — сентябре 1952 г. на верфи "Newport News" переоборудован по программе SCB-27A. Выведен в резерв 2.5.1966. Исключен 1.12.1969, вскоре продан на слом и разобран в 1972 г.

"Tarawa". До октября 1948 г. использовался в качестве учебного авианосца в составе Атлантического флота. С 30.6.1949 по 3.2.1951 находился в резерве, после чего включен в состав Атлантического флота, с конца 1953 г. — Тихоокеанского. Выведен в резерв 13.5.1960.

Исключен 1.6.1967 и 3.10.1968 продан на слом.

"Valley Forge". Служил на Тихом океане. Участвовал в боевых действиях у побережья Кореи, совершил четыре похода (25.6 — 23.11.1950; 16.12.1950 — 30.3.1951; 12.12.1951 — 13.6.1952 и 30.12.1952 — 10.6.1953).

В марте — июле 1961 г. переоборудован в десантный вертолетоносец. Модернизирован по программе FRAM II. В 1965 — 1969 гг. принимал участие в войне во Вьетнаме. Исключен 15.1.1970 и продан на слом 29.10.1971.

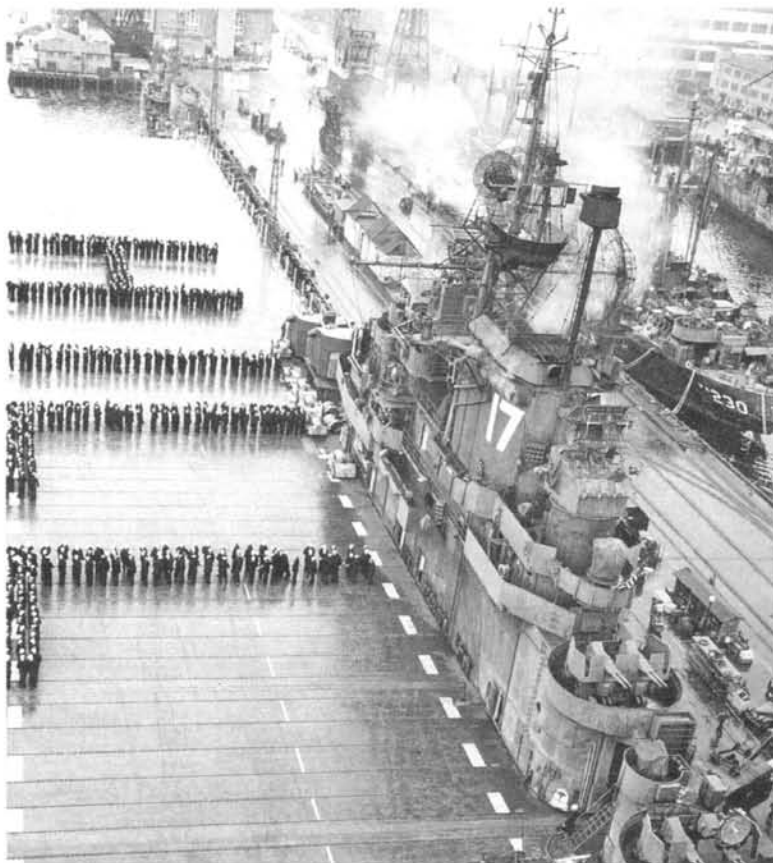
"Iwo Jima". Заказ на постройку отменен 11.8.1945 г. Корпус разобран на стапеле.

"Philippine Sea". Заложен как "Wright". Переименован в "Philippine Sea" 12.2.1945.

После вступления в строй до июля 1950 г. 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. Совершив 3 похода (1.8.1950 — 2.6.1951; 30.1 — 8.7.1952; 29.1 — 27.7.1953).

После окончания войны продолжал служить на Тихом океане. 28.12.1958 выведен в резерв. Исключен из состава флота 1.12.1969 и 23.3.1971 продан на слом.

Вид на "остров" авианосца
"Bunker Hill"



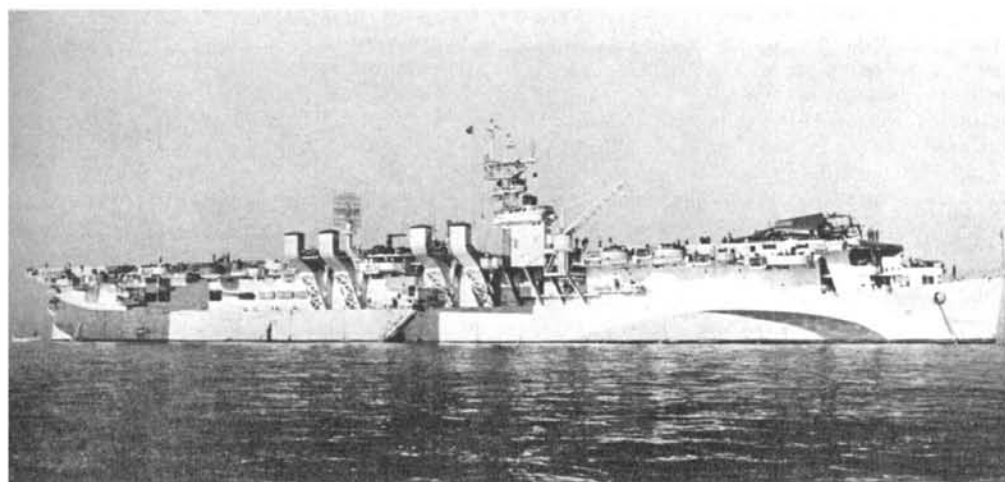
Легкие авианосцы типа "Independence"



CVL-22	"Independence"	"New York Shipbuilding", Кэмден	1.5.1941	22.8.1942	1.1.1943	Исключен в 1946 г.
CVL-23	"Princeton"	"New York Shipbuilding", Кэмден	2.6.1941	18.10.1942	25.2.1943	Погиб 24.10.1944
CVL-24	"Belleau Wood"	"New York Shipbuilding", Кэмден	11.8.1941	6.12.1942	31.3.1943	В 1953 г. передан Франции
CVL-25	"Cowpens"	"New York Shipbuilding", Кэмден	17.12.1941	17.1.1943	28.5.1943	Исключен в 1959 г.
CVL-26	"Monterey"	"New York Shipbuilding", Кэмден	29.12.1941	28.2.1943	17.6.1943	Исключен в 1961 г.
CVL-27	"Langley"	"New York Shipbuilding", Кэмден	11.4.1942	22.5.1943	31.8.1943	В 1951 г. передан Франции
CVL-28	"Cabot"	"New York Shipbuilding", Кэмден	13.3.1942	4.4.1943	24.7.1943	В 1967 г. передан Испании
CVL-29	"Bataan"	"New York Shipbuilding", Кэмден	31.8.1942	1.8.1943	17.11.1943	Исключен в 1959 г.
CVL-30	"San Jacinto"	"New York Shipbuilding", Кэмден	26.10.1942	26.9.1943	15.12.1943	Исключен в 1970 г.

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

ными боевыми характеристиками, но пригодными к быстрой и массовой постройке. В 1942 г. было принято решение достроить в качестве авианосцев часть из находящихся на стапелях легких крейсеров типа "Cleveland". Это позволяло ввести в строй новые авианос-



Легкий авианосец
"Princeton".
Вверху:
легкий авианосец
"Monterey",
май 1943 г.

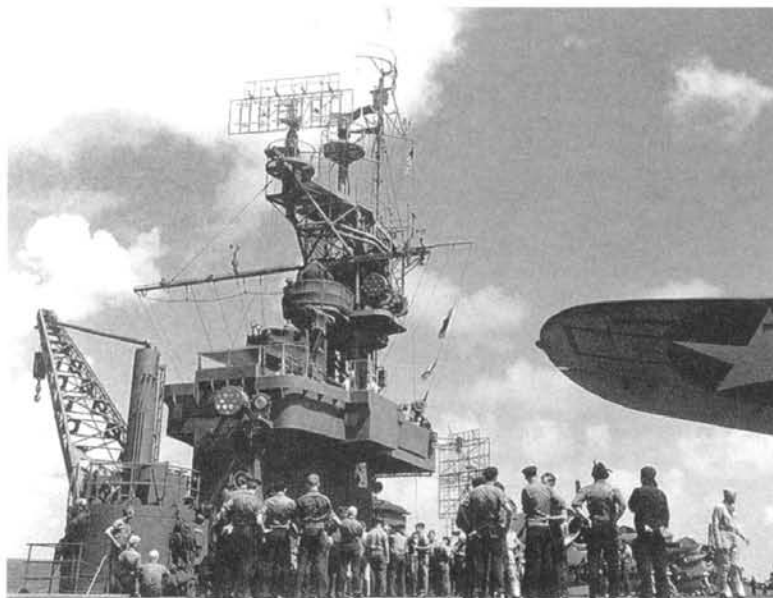
Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Independence" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	
"Independence"	стандартное 10 662 т, полное 14 751 т
"Belleau Wood"	стандартное 11 900 т, полное 15 200 т
Размерения:	182,9 (вл)/189,7х33,3 (21,8 вл)х7,4 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "General Electric", 4 ПК "Babcock & Wilcox", 100 000 л.с., 2633 т нефти
Скорость:	31,6 уз.
Дальность плавания:	13 000 (15) миль
Бронирование:	пояс 127 мм (отсутствует на CVL-22 и CVL-23), траверзы 127 мм, палуба 51 мм
Вооружение:	2 x 4 и 8 x 2 — 40-мм/56, 22 x 1 — 20-мм/70, 30 самолетов, 1 катапульта
Экипаж:	1569 человека
Состав авиагруппы	
"Independence" Ноябрь 1943 г.:	28 истребителей F6F-3, 9 торпедоносцев TBF-1.
"Monterey" Июнь 1944 г.:	34 истребителя F6F-3, 5 — F6F-3N, 8 торпедоносцев TBF-1.
"Belleau Wood" Июль 1945 г.:	25 истребителей F6F-5, 9 торпедоносцев TBM-3.

цы уже в начале 1943 г., за год до ожидаемой готовности первых кораблей типа "Essex".

Базой для создания авианосцев типа "Independence" послужили легкие крейсера типа "Cleveland". Для обеспечения остоичности корпус оснастили булями, что увеличило ширину корабля примерно на 1,5 м. Конструкция броневое пояса потребовала некоторых переделок; их сумели выполнить лишь на последних семи авианосцах серии (первые два бортовой брони вообще не получили). В остальном внутренняя "начинка" кораблей, включая энергетическую установку,

**Вид на надстройку
легкого авианосца
"Cowpens", 1943 г.**



осталась без изменений. Несмотря на рост водоизмещения, ширины и осадки, скорость уменьшилась незначительно. Так, "San Jacinto" на испытаниях при водоизмещении 14 220 т развил мощность 104 805 л.с. и ход 31,74 уз.

Полетная палуба имела размеры 169,2 x 22,3 м; она оснащалась одной гидропневматической катапульти H-II-1 и комплектом аэрофинишеров. В 1944 — 1945 гг. на всех авианосцах этого типа установили вторую такую же катапульти; после войны их заменили на более мощные H-IVB. Два самолетоподъемника размером 12,8 x 13,4 м могли поднимать авиатехнику весом до 12,7 т.

Размеры ангара (78,6 x 16,7 м, высота 5,3 м) были меньше, чем на эскортных авианосцах типа "Bogue" и "Casablanca", что предопределило главный недостаток проек та — малую численность авиагруппы. Запас авиабензина составлял 454 200 л.

Артиллерийское вооружение по проекту включало в себя две 127-мм/38 универсальные пушки, 8x2 40-мм и 16 x 1 20-мм автоматов. Однако после ходовых испытаний на "Independence" 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 32 ствола (2 x 4 + 10 x 2 40-мм/56 и 4 20-мм/70). На CVL-25 — CVL-28 — от 28 до 34 (9 x 2 40-мм/56 и от 10 до 16 20-мм/70), на CVL-30 — 40 (9 x 2 40-мм/56 и 22 20-мм/70).

На момент вступления в строй на "Independence" были установлены радары SK, SC-2, SG и радиомаяк YE. В дальнейшем радиолокационное оборудование на некоторых кораблях усовершенствовалось — в частности, на "Monterey" в 1945 г. SC-2 заменили на радиовысотомер SP.

В целом АВ типа "Independence" оценивались как весьма удачные, но слишком "тесные" корабли. Их авиагруппа по численности была втрое меньше, чем у "Essex", а дальность плавания — вдвое. Кроме того, корабли типа "Essex" (для временной замены которых и предусматривался тип "Independence") строились гораздо быстрее, чем первоначально планировалось, и головной вступил в строй раньше, чем "Independence".

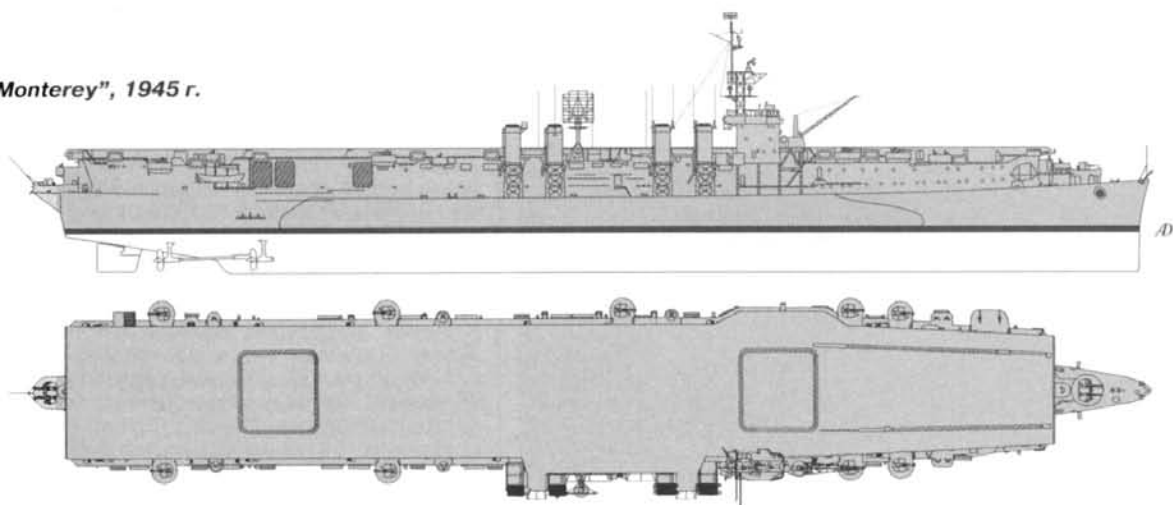
Первоначально классифицировались как эскадренные авианосцы CV, с 15.7.1943 — как легкие авианосцы CVL.

Служба

"Independence". Заложен как крейсер CL-59 "Amsterdam", переименован как авианосец 10.5.1942 г. и тогда же переименован в "Independence".

Прибыл на театр военных действий 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. самолетом G4M. Взрыв прои-

"Monterey", 1945 г.



вошел в кормовой части по правому борту. Были затоплены кормовые машинное и котельное отделения, скорость упала до 13,5 уз. Потери экипажа составили 17 человек убитыми и 43 ранеными. Отправлен на ремонт в США. Вернулся в августе 1944 г. с авиагруппой CVGL-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. самолета. 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 военно-морскую базу Куре (14 — 19.3.1945). Затем участвовал в бомбардировке яп. аэродромов на о-вах

Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945), прикрывал десантную операцию на о. Окинава (8.4 — 13.6.1945). 1.7.1945 произошла смена авиагруппы; самолеты CVGL-27 нанесли удары по Токио, Кобе, Нагоя, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). Всего за время войны истребили авианосца сбили 78 яп. самолетов. Выведен из состава флота 28.8.1946. 1 и 25.7.1946 тяжело поврежден при испытаниях атомной бомбы у ат. Бикини. В июне 1947 г. отбуксирован в Сан-Франциско. Потоплен при испытаниях новых образцов оружия 30.1.1951. Исключен 27.2.1951.

"Princeton". Заложен как крейсер CL-61 "Tallahassee", перезакан как авианосец 16.2.1942 г. и тогда же переименован в "Princeton".

Вошел в состав Тихоокеанского флота 25.8.1943 (авиагруппа CVGL-23). Участвовал в ударах по яп. объектам на о-вах Бакер



**Легкий авианосец
"Princeton",
1 января 1944 г.**



Легкий авианосец
"Cowpens"

Легкий авианосец
"Belleau Wood",
апрель 1943 г.

(1.9.1943), Гилберта (18.9.1943), Бука и в Рабауле (начало ноября 1943 г.), 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 районе 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 десантной 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). Участвовал в обеспечении высадки и морском сражении в зал. Лейте (20 — 24.10.1944). Утром 24.10.1944 получил попадание 250-кг авиабомбы, взорвавшейся рядом с кормовым лифтом между главной и второй палубами. В результате пожара, начавшегося в ангаре, произошел ряд внутренних взрывов, от которых корабль потерял ход. Взрыв бомбовых погребов, произошедший 5,5 часов спустя, оторвал кормовую часть "Princeton". Остов корабля был потоплен торпедами крейсером "Reno". Потери экипажа составили 108 человек убитыми и 190 ранеными. Всего в течение боевой карьеры авианосца его истребители сбили 178 японских самолетов.

"Belleau Wood". Заложен как крейсер CL-76 "New Haven", переименован в авианосец 16.2.1942 г. и тогда же переименован в "Belleau Wood".

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 "Belleau Wood" потопили яп. АВ "Hiyo". 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 полетную палубу и взорвался в ангаре. В результате длительного пожара погибло 92 человека, 54 получили ранения, сгорело 12 самолетов. Авианосец 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 военноморскую базу Куре (14 — 19.3.1945), атаки яп. аэродромов 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. линкора "Yamato" (7.4.1945). 5.6.1945 юж. о. Кюсю получил небольшие штормовые повреждения. В начале июля 1945 г. принял авиагруппу CVGL-31. Участвовал в ударах по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18.7 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). За период войны истребители авианосца сбили 222 яп. самолетов. Выведен в резерв 13.1.1947. Передан Франции в сентябре 1953 г. и переименован в "Bois Belleau". В сентябре 1960 г. возвращен США, исключен 1.10.1960 и вскоре продан на слом. Разобран в 1962 г.

"Cowpens". Заложен как крейсер CL-77 "Huntington", перезакан как авианосец 27.3.1942 г. и тогда же переименован в "Cowpens".

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 высадок на о-ва Гилберта (13.11 — 8.12.1943), Маршалловы о-ва (29.1 — 26.2.1944), потоплении яп. КРЛ "Naka" (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-вах Рюкю, Формоза и Лусон (10 — 19.10.1944). Принимал участие в десантной операции в заливе Лейте (20 — 22.10.1944; 26.10 — 27.11.1944), в ходе которой самолеты авианосца потопили яп. легкий крейсер "Noshiro" (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 (март — май 1945 г.). 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 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). За время войны истребители авианосца сбили 97 яп. самолетов. Выведен в резерв 13.1.1947. Исключен 1.11.1959, вскоре продан на слом и в 1961 г. разобран.

"Monterey". Заложен как крейсер CL-78 "Dayton", перезакан как авианосец 31.3.1942 г. и тогда же переименован в "Monterey".

Действовал в составе флота с 10.11.1943 (авиагруппа CVGL-30); обеспечивал высадку на о-ва Гилберта (13.11 — 8.12.1943), участ-

NAVY YARD HARE ISLAND CALIF

RESTRICTED



NAVY YARD HARE ISLAND CALIF

NOT TO BE RELEASED FOR PUBLICATION

NAVY YARD HARE ISLAND CALIF

RESTRICTED



вовал в рейде на Кавиенг (25.12.1943; 1 — 4.1.1944), прикрывал десант на Маршалловы о-ва (29.1 — 26.2.1944) и в районе 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 десантных операциях (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-вах Рюкю, Формоза и Лусон (10 — 19.10.1944), прикрывал десант в заливе 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 результате столкновения самолетов в ангаре возник не-

Легкий авианосец "Independence" вскоре после вступления в строй



большой пожар. Авианосец убыл на ремонт. 26.4.1945 принял в Пёрл-Харборе авиагруппу CVGL-34 и с мая до 13.6.1945 участвовал в операции у о. Окинава. Наносил финальные удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). За годы войны истребители авианосца сбили 124 яп. самолета. С 11.2.1947 в резерве. 15.9.1950 введен в строй в качестве учебного авианосца. Выведен в резерв 16.1.1956. Исключен 1.6.1970 и вскоре сдан на слом.

"Langley". Заказан как крейсер CL-85 "Fargo", 31.3.1942 г. перезаканан как авианосец, 13.11.1942 переименован в "Crown Point", 15.5.1943 — в "Langley".

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), прикрытии десанта в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; 21 — 29.4.1944), рейде на о. Трук (29 — 30.4.1944), десантных операциях (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 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 заливе Лейте (20.10 — 27.11.1944). 25.10.1944 в ходе морского сражения у Лейте самолеты "Langley" приняли участие в потоплении яп. авианосца "Zuiho". 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) авиабомбы, сделавшей

пробоину в носовой части полетной палубы. Потери экипажа составили 3 человека убитыми и 11 ранеными. 6.2.1945 принял авиагруппу CVGL-23. Участвовал в ударах по Токио, Иокогаме, десантной операции на о. Иводзима (11.2 — 2.3.1945), втором рейде на Токио и военно-морскую базу 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 истребители авианосца сбили 119 яп. самолетов. 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 июне 1951 г. и переименован в "Lafayette". Возвращен США в марте 1963 г. Исключен 20.3.1963, продан на слом 19.2.1964.

"Cabot". Заложен как крейсер CL-79 "Wilmington", перезаканан как авианосец 2.6.1942 г. и тогда же переименован в "Cabot".

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 районе 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), обеспечении десанта (20.10 — 27.11.1944) и морском сражении (23 — 26.10.1944) в заливе Лейте. 25.11.1944 поврежден попаданием камикадзе

в полетную палубу с левого борта (разбита катапульта, убито 36 и ранено 16 человек). Еще один самолет 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 военноморскую базу Куре (14 — 19.3.1945), начальном этапе десантной операции на о. Окинава (1 — 11.4.1945). Убыл на ремонт в США. В конце июля 1945 г. 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 истребители авианосца сбили 280 яп. самолетов. Выведен в резерв 11.2.1947. Вновь введен в строй в качестве учебного авианосца 27.10.1948. Вновь выведен в резерв 21.1.1955. В 1965 — 1967 гг. прошел ремонт и модернизацию на верфи ВМС в Филадельфии, после чего передан в аренду Испании. Вступил в строй 30.8.1967 под названием "Dedalo". Исключен из списков американского флота 1.8.1972 и выкуплен Испанией 5.12.1972.

После завершения службы в 1989 г. куплен США с целью сохранения в качестве музея, но осуществить задуманное не удалось и в 2000 г. корабль был разобран.

"Bataan". Заказан как крейсер CL-99 "Buffalo", переименован как авианосец 2.6.1942 г. и тогда же переименован в "Bataan".

Вошел в состав 5-го флота в начале апреля 1944 г. (авиагруппа CVGL-50). Участвовал в обеспечении десантов в районе 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 перевозки самолетов (октябрь 1944 — начало 1945 г.). С 14.3.1945 действовал с авиагруппой CVGL-47. Принял участие в нанесении ударов по Токио и военноморской базе Куре (14 — 19.3.1945), яп. аэродромам на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945), десантной операции на о. Окинава (1.4 — 13.6.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (7.4.1945). 17.4.1945 самолеты авианосца (совместно с надводными кораблями) потопили яп. ПЛ I-56. 13.5.1945 получил легкие повреждения от зенитного огня амер. кораблей. В конце войны осуществлял удары по Токио, Кобе, Нагое, Куре, Майдзуру, о. Хоккайдо (10 — 18.7 и 24-30.7; 9 — 15.8.1945). За время войны истребители авианосца сбили 132 яп. самолета. Выведен в резерв 11.2.1947. Вновь введен в строй 13.5.1950 в качестве противолодочного авианосца. Участвовал в составе 7-го флота в войне в Корее, совершил 3 похода (16.11.1950 — 25.6.1951; 27.1 — 26.8.1952 и 28.10.1952 — 26.5.1953). Выведен в резерв 9.4.1954. Исключен из состава флота 1.9.1959 и в 1960 г. продан на слом.



"San Jacinto". Заказан как крейсер CL-100 "Newark", переименован как авианосец 2.6.1942 г. и тогда же переименован в "Reprisal", а 6.6.1943 — в "San Jacinto".

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), 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. Обеспечивал десантирование на зап. Каролинские о-ва (28.8 — 24.9.1944), атаковал аэродромы на о-вах 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 заливе Лейте, в ходе которого самолеты "San Jacinto" нанесли фатальные повреждения яп. авианосцу "Zuikaku" (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 результате столкновения. Участвовал в нанесении ударов по Токио и военноморской базе Куре (14 — 19.3.1945), аэродромам на о-вах Окинава, Рюкю и Кюсю (23 — 31.3.1945), первом этапе десантной операции на о. Окинава (1 — 27.4.1945) и потоплении яп. линкора "Yamato" (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 и 24 — 30.7; 9 — 15.8.1945). За время войны истребители "San Jacinto" сбили 166 яп. самолетов. Выведен в резерв 1.3.1947. Исключен 1.6.1970 и вскоре продан на слом.

**Легкий авианосец
"Princeton",
24 октября 1944 г.**

Тяжелые авианосцы типа "Midway"

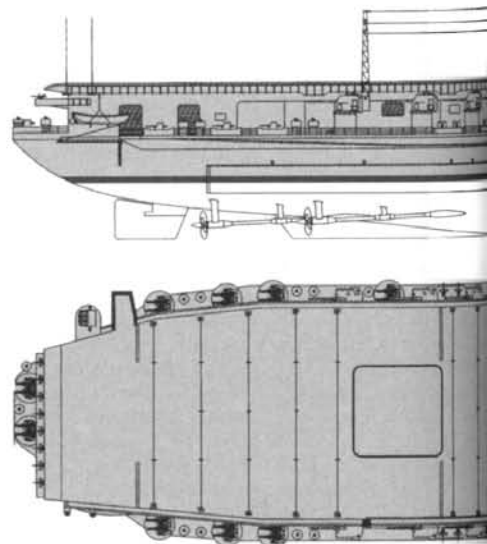


CVB-41	"Midway"	"Newport News", Ньюпорт	27.10.1943	20.3.1945	10.9.1945	Исключен в 1997 г.
CVB-42	"Franklin D. Roosevelt"	Верфь ВМС, Нью-Йорк	1.12.1943	29.4.1945	27.10.1945	Исключен в 1978 г.
CVB-43	"Coral Sea"	"Newport News", Ньюпорт	10.7.1944	2.4.1946	1.10.1947	Исключен в 1991 г.

Самые большие американские авианосцы, заложенные в годы Второй мировой войны. Спроектированы в 1940 — 1943 гг. как увеличенный вариант "Essex" с бронированной полетной палубой, более многочисленной авиагруппой, усиленным зенитным вооружением и улучшенной противоторпедной защитой. Удовлетворение всех этих требований привело к резкому росту размеров корабля, что исключало возможность прохода Панамским каналом и тем самым снижало его тактическую мобильность. Всего планировалось заказать 6 кораблей этого типа (CV-41 — 44 и CV-56 — 57), однако от строительства трех последних отказались.

Размеры полетной палубы "Midway" — 281,6 x 34,4 м; конструктивно она по-прежнему выполнялась в виде надстройки и не участвовала в обеспечении продольной прочности корабля. Огромный одноярусный ангар размером 210,9 x 28,9 м и высотой 5,33 м мог вмещать до 153 одномоторных истребителей. Два палубных лифта имели размеры 16,5 x 14 м и грузоподъемность 12 т, бортовой — соответственно 17,08 x 10,4 м и 8,2 т. На верхней палубе устанавливались две гидropневматические катапульты Н-IV-1, отличавшиеся от использовавшихся на кораблях типа "Essex" Н-IV лишь увеличенной длиной стартовой дорожки.

Вверху:
тяжелый авианосец
"Franklin D. Roosevelt",
1947 г.



Комплект аэрофинишеров Mk-5 был рассчитан на остановку 13,5-тонного самолета с посадочной скоростью 90 миль в час. Запас авиабензина — 1 254 960 л.

Надводная защита корабля включала в себя три броневых палубы и броневой пояс, а также локальное бронирование отдельных помещений. Полетная палуба защищалась нецементированной броней толщиной 87 мм; ангарная и нижняя палубы были покрыты 50-мм сталью марки STS. Парадоксально, но наряду с очень мощным горизонтальным, "Midway" нес столь же солидное вертикальное бронирование. Помня о гибели английского АВ "Glorious", создатели "Midway" старались обеспечить надежную защиту от 203-мм снарядов, поскольку встреча с японскими тяжелыми крейсерами считалась вполне вероятной. Так на корабле появился 193-мм броневой пояс — самый толстый из когда-либо применявшихся на авианосцах. Правда, он был установлен лишь по левому борту, справа же в целях компенсации веса "острова" толщину плит уменьшили до 178 мм и к тому же плавнов срезали их к нижней кромке до 76 мм. Броневой пояс крепился снаружи к 19-мм обшивке; его длина составляла 156 м.

Броневой пояс замыкался в цитадель траверзными переборками толщиной 160 мм; выше шли 25-мм траверзы. Рулевая машина имела коробчатую защиту: 193-мм броню с бортов, 160-мм — спереди и сзади, 127-мм — сверху и 63 мм — снизу. В отличие от "Essex", на "Midway" восстановили боевую рубку. С бортов ее прикрывала 165-мм броня, сверху — 87-мм. Кабели системы управления кораблем заключались в трубы с 102-мм стенками.

ПТЗ состояла из 4-х продольных переборок, деливших пространство у каждого борта на 4

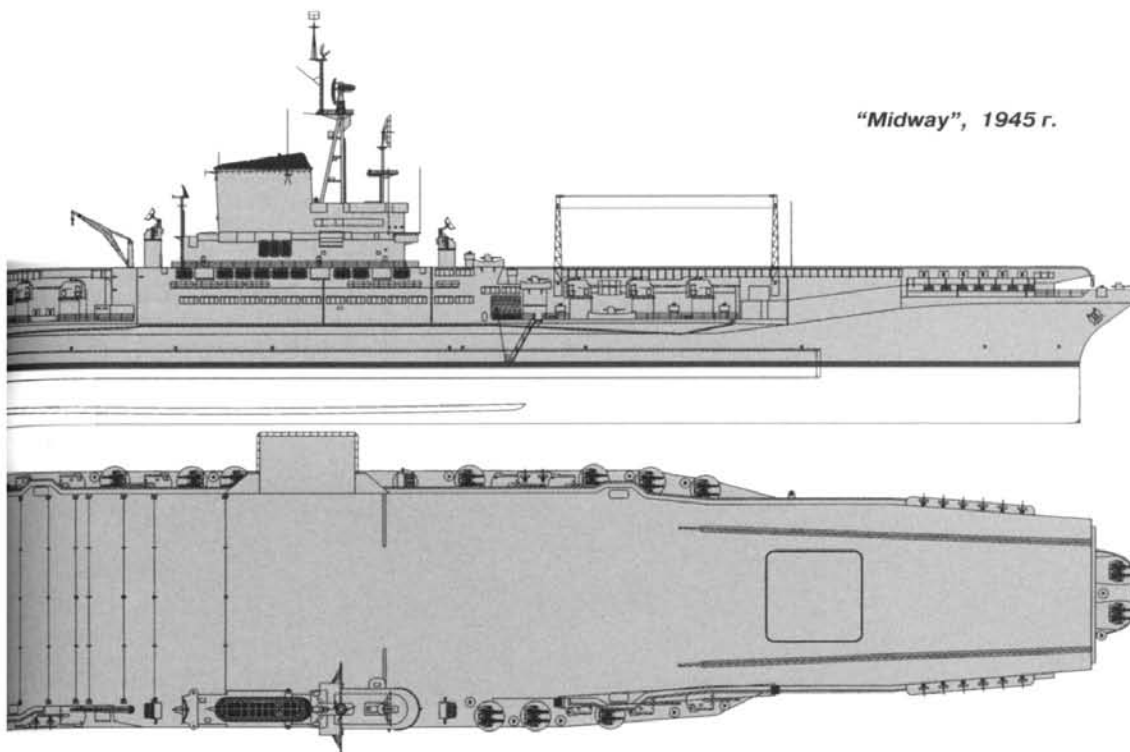
Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Midway" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 47 219 т, полное 59 901 т
Размерения:	274,3 (вл)/295,1x41,5 (34,4 вл)x10,5 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Westinghouse", 12 ПК "Babcock & Wilcox", 212 000 л.с., 10 000 т нефти
Скорость:	33 уз.
Бронирование:	пояс 193/178 мм (левый борт/правый борт), траверзы 160 мм, полетная палуба 87 мм, ангарная палуба 51 мм, нижняя палуба 51 мм, рубка 165 мм, ПТП 32 мм
Вооружение:	18 x 1 — 127-мм/54, 21 x 4 — 40-мм/56, 28 x 1 — 20-мм/70, 137 самолетов, 2 катапульты
Экипаж:	2112 человек (+ 1331 человек авиационного персонала)
Состав авиагруппы	
Проектный:	64 истребителя F4U-4, 4 — F6F-5N, 4 — F6F-5P, 64 пикирующих бомбардировщика SB2C-5.

отсека; 2 из них (наружных) заполнялись мазутом, 2 других (внутренних) оставались пустыми и служили камерой расширения при подводном взрыве. Но если на "Essex" толщина переборок не превышала 16 мм, то на "Midway" одна из них — третья — была 32-мм. Ширина ПТЗ — 5,19 м с каждого борта. По расчетам, такая защита выдерживала подводный взрыв 363 кг тротила.

Повышала устойчивость корабля по отношению к подводным взрывам и нетрадиционная компоновка машинно-котельных отделений, напоминавшая примененную на авианосце CV-2 "Lexington": машинные отде-

"Midway", 1945 г.





Церемония спуска на воду авианосца "Midway"

ления располагались по оси корабля, а котельные — слева и справа от них. Фактически каждое из 12 КО служило дополнительной защитой от подводного взрыва — в том случае, если система ПТЗ будет разрушена.

На ходовых испытаниях авианосец "Coral Sea" развил мощность 215 520 л.с. и ход 33,03 уз. Полный запас топлива в 10 000 т обеспечивал расчетную дальность плавания 20 000 миль 15-уз. ходом; фактически из-за перегрузки она не превышала 15 000 миль. Суммарная мощность электростанции — 12 850 кВт.

Основу зенитного вооружения составляли новые 127-мм орудия Mk-16/0 в одиночных башенных установках Mk-39/0. На момент вступления в строй "Midway" и "Franklin D. Roosevelt" имели по 18 таких установок и по 21 четырехствольному 40-мм "бофорсу", "Coral Sea" — соответственно 14 и 19. А вот вместо предусмотренных проектом 82 стволов 20-мм "эрли-

конов" на "Midway" установили лишь 28, да и те вскоре сняли. На "Coral Sea" их не было вообще.

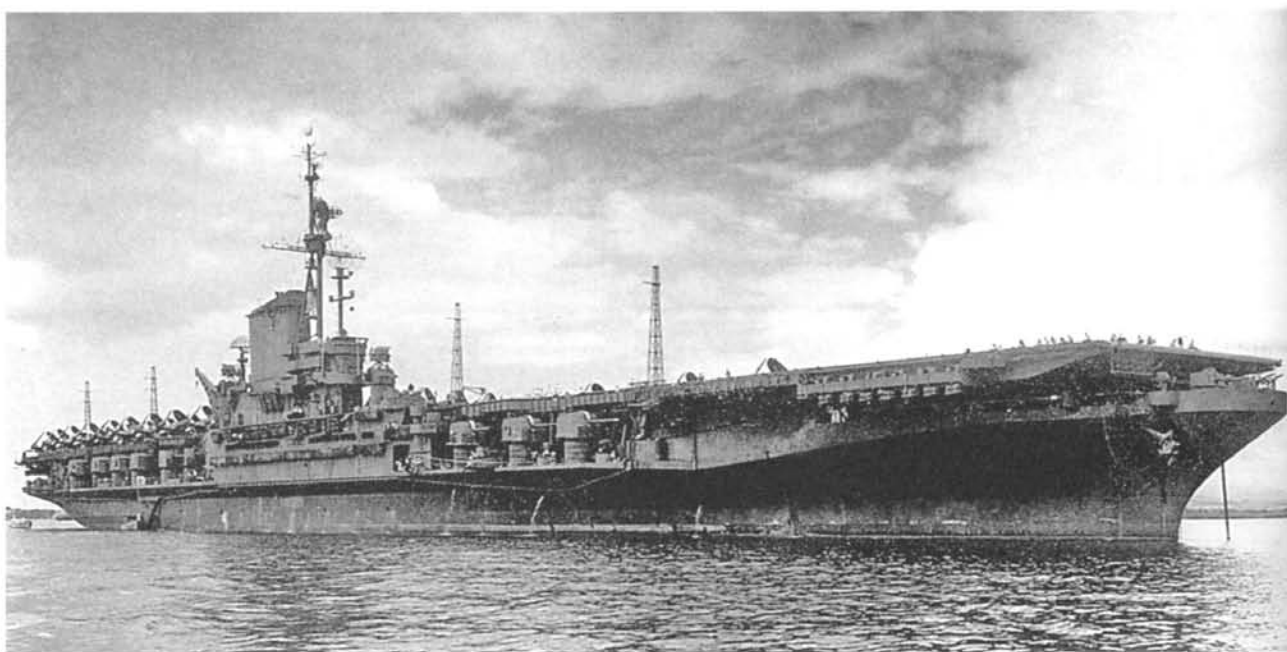
Управление огнем 127-мм орудий осуществляли 4 КДП Mk-37; стрельбой 40-мм автоматов — директоры Mk-51. В ходе службы кораблей системы управления огнем неоднократно менялись и модернизировались. Из радиолокационного оборудования "Midway" на момент вступления в строй имел радары SK-2 и SR-2, трехкоординатный SX и два SG. "Franklin D. Roosevelt" и "Coral Sea" отличались от головного корабля наличием нового радара SR-3, установленного вместо SK-2.

В 1947 — 1948 гг. на всех кораблях 40-мм автоматы демонтированы и заменены на 10 счетверенных 76-мм/50 зенитных пушек.

В 1950-е гг. АВ "Midway" и "Franklin D. Roosevelt" капитально модернизировали по проекту SCB-110. Их оснастили угловой палубой, бортовым лифтом в кормовой части и тремя паровыми катапультами. Броневой пояс демонтировался — вместо него применялась легкая 37-мм броня поверх булей. Сами були имели ширину 1,25 м с каждого борта и выполняли сразу две задачи: повышали остойчивость и усиливали ПТЗ.

Модернизация "Coral Sea" началась позже по усовершенствованному проекту SCB-110A. Его главное отличие от предшественников заключалось в том, что носовой самолетоподъемник тоже стал бортовым.

Следующая кардинальная модернизация "Midway" (проект SCB-101.66) включала в себя замену катапульта более мощными, дополнительное усиление и расширение полетной палубы, полную замену аэрофинишеров и самолетоподъемников. Практически полностью заменялась электроника. Любопытно, что на корабле не осталось никакого артиллерийского вооружения: теперь ПВО обеспечивали исключительно авиация и корабли охранения.



Огромная стоимость переоборудования "Midway" (202 млн. долл.) заставила отказаться от аналогичной модернизации двух других авианосцев и ограничиться более скромным перечнем усовершенствований. Так, на "Franklin D. Roosevelt" носовой самолетоподъемник заменили на более мощный бортовой, установили новую радиоэлектронику, демонтировали катапульту на угловой части палубы, но носовые катапульты сохранили прежними. Все это позволило уложиться в сумму 46 млн. долларов. Еще меньше стоили работы на "Coral Sea" поскольку его носовой лифт стал бортовым еще в ходе первой модернизации в 1950-е гг.

Служба

"Midway". Вошел в состав Атлантического флота. Проходил испытания в Арктике (у Лабрадора), где проверялись возможности применения авиации в плохую погоду (март 1946 г.). Совершил несколько плаваний на Средиземном море (1952 — 1955 г.). Переведен на Тихий океан (вокруг м. Горн) в начале 1952 г.

Модернизирован по проекту SCB-110 на верфи ВМС в Бремертоне (июль 1955 — сентябрь 1957 гг.). В декабре 1959 г. пострадал от пожара, возникшего во время стоянки в базе Субик-Бэй на Филиппинах. Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 4 похода (6.3.1965 — 23.11.1965, 16.4.1971 — 6.11.1971, 10.4.1972 — 3.3.1973, 11.9.1973 — 31.1.1975). Прошел капитальную модернизацию по проекту SCB-101 на верфи ВМС в Сан-Франциско (февраль 1966 — январь 1970 гг.). С 1973 г. по договору с Японией постоянно базировался на порт Йокосука. В октябре 1972 г. пострадал от аварии самолета и вспыхнувшего затем пожара (5 человек погибли, 23 ранены). В апреле 1975 г. участвовал в эвакуации из Южного Вьетнама американских граждан. В январе 1980 г. участвовал в неудавшейся операции по освобождению американских заложников в Тегеране. Участвовал в боевых действиях против Ирака (2.10.1990 — 17.4.1991), в том числе в операции "Буря в пустыне" (16.1.1991 — 27.2.1991). Выведен в резерв 11.4.1992 г. Исключен 17.3.1997.

"Franklin D. Roosevelt". Первоначально получил название "Coral Sea", 8.5.1945 переименован в "Franklin D. Roosevelt".

Вошел в состав Атлантического флота. Стал первым авианосцем, на который была осуществлена посадка реактивного самолета (21.7.1946). В 1946 г. совершил поход на Средиземное море. В апреле 1954 — апреле 1956 гг. модернизирован по проекту SCB-110. Переведен на Тихий океан, принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме (21.6.1966 — 21.2.1967). 4.11.1966 в Южно-Китайском море пострадал от пожара, возникшего в момент приема топлива с танкера-заправщика (8 человек погибли, 4 ранены). В октябре 1973 г., во время арабо-израильской войны находился на Средиземном море и служил промежуточным пунктом в обеспечении перелета из США 50 переданных Израилю штурмовиков А-4 "Скайхок". Списан 1.10.1977 и 11.4.1978 продан на слом, разобран в 1980 г.



"Coral Sea". Вошел в состав Атлантического флота. 21.4.1950 с палубы осуществлен первый старт бомбардировщика — носителя ядерного оружия AJ-1 "Сэвидж". В марте 1957 — январе 1960 г. модернизирован на верфи ВМС в Бремертоне по проекту SCB-110A. Переведен на Тихий океан, участвовал в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 8 походов (7.12.1964 — 1.11.1965, 29.7.1966 — 23.2.1967, 26.7.1967 — 6.4.1968, 7.9.1968 — 18.4.1969, 23.9.1969 — 1.7.1970, 12.11.1971 — 17.7.1972, 9.3.1973 — 8.11.1973, 5.12.1974 — 2.7.1975). В 4.1975 обеспечивал эвакуацию из Индокитая амер. граждан. Исключен 30.4.1990 и продан на слом 30.3.1993. Разборка завершена 9.8.2000.

Вид на "остров" авианосца "Coral Sea"

"Coral Sea", 1948 г.



Легкие авианосцы типа "Saipan"



CVL-48	"Saipan"	"New York Shipbuilding", 10.7.1944	8.7.1945	14.7.1946	Исключен в 1975 г.
		Кэмден			
CVL-49	"Wright"	"New York Shipbuilding", 21.8.1944	1.9.1945	9.2.1946	Исключен в 1977 г.
		Кэмден			

**Легкий авианосец
"Saipan".
Вверху:
легкий авианосец
"Wright"**

По конструкции аналогичны легким авианосцам типа "Independence", но созданы на базе тяжелых крейсеров типа "Baltimore". Построены по программе 1943 г.; ожидалось, что они войдут в строй в декабре 1945 г. в качестве

восполнения неизбежных потерь в легких авианосцах. В действительности же они были достроены уже после окончания войны и мгновенно морально устарели.

В отличие от "Independence", корабли типа "Saipan" не имели булей и обладали солидной броневой защитой, в общих чертах соответствовавшей защите значительно более крупного "Essex". Броневая 64-мм палуба располагалась ниже ангарной палубы; в корме помещение рулевых машин прикрывала "коробчатая" защита (102-мм стенки, 64-мм крыша и 19-мм дно). Толщина поперечных переборок — от 37 до 102 мм. Броневой рубки не было, ПТЗ представляла собой упрощенный "крейсерский" вариант. По сравнению с "Independence" существенно улучшилась защита авиационного боезапаса, а система его подачи на верхнюю палубу стала более эффективной.

Полетная палуба размером 186,2 x 24,4 м была усилена для использования самолетов весом до 9 т. В носовой части палубы устанавливались две катапульты H-II-1 (после Второй мировой войны одну из них заменили на H-IVB). Два лифта грузоподъемностью по 13,6 т имели размеры 14,6 x 13,4 м. Марка аэрофинишеров — Mk-5-0. Запас авиабензина — 543 150 л. Высота одноярусного ангара — 5,4 м, его площадь — 86,6 x 20,7 м.



“Остров” авианосцев по конструкции был подобен применявшемуся на эскадренных АВ типа “Commencement Bay”. Радиоэлектронное оборудование на момент ввода в строй: РЛС SP, SR-2 (“Wright”) или SK-2 (“Saipan”), станция постановки помех (РЭБ) TDY. Управление огнем зенитной артиллерии осуществлялось с помощью директоров Mk-29. Позже радиооборудование авианосцев неоднократно менялось. В 1950-е гг. с обоих кораблей демонтировали первую дымовую трубу и сняли все 20-мм автоматы.

На испытаниях “Saipan” при водоизмещении 17 490 т развил мощность 119 247 л.с. и скорость 32,26 уз. Фактическая дальность плавания 14-узловым ходом составляла 11 700 миль.

Планировавшаяся в середине 1950-х гг. перестройка кораблей типа “Saipan” в учебные авианосцы с угловой палубой так и не состоялась. В 1960-е гг. “Saipan” переоборудовали в корабль ретрансляции связи “Arlington” (индекс сменен на AGMR-2), а “Wright” — в корабль стратегического управления (индекс сменен на CC-2).

Служба

“Saipan”. После вступления в строй использовался для обучения и подготовки морских летчиков, с декабря 1947 г. входил в состав учебного оперативного соединения и базировался в Норфолке (шт. Вирджиния). В мае 1948 г. получил на вооружение первую в ВМС США палубную эскадрилью реактивных самолетов FH-1. 3.10.1957 выведен в резерв. В 1963 — 1966 гг. переоборудован в корабль ретрансляции связи AGMR-2 “Arlington”, вновь введен в строй 27.8.1966. С 1967 г. обеспечивал действия ВМС США у берегов Вьетнама. Выведен в резерв 14.1.1970 г. Исключен 15.8.1975 и вскоре сдан на слом.

“Wright”. После вступления в строй использовался для обучения и подготовки морских летчиков. С июля 1952 г. входил в состав

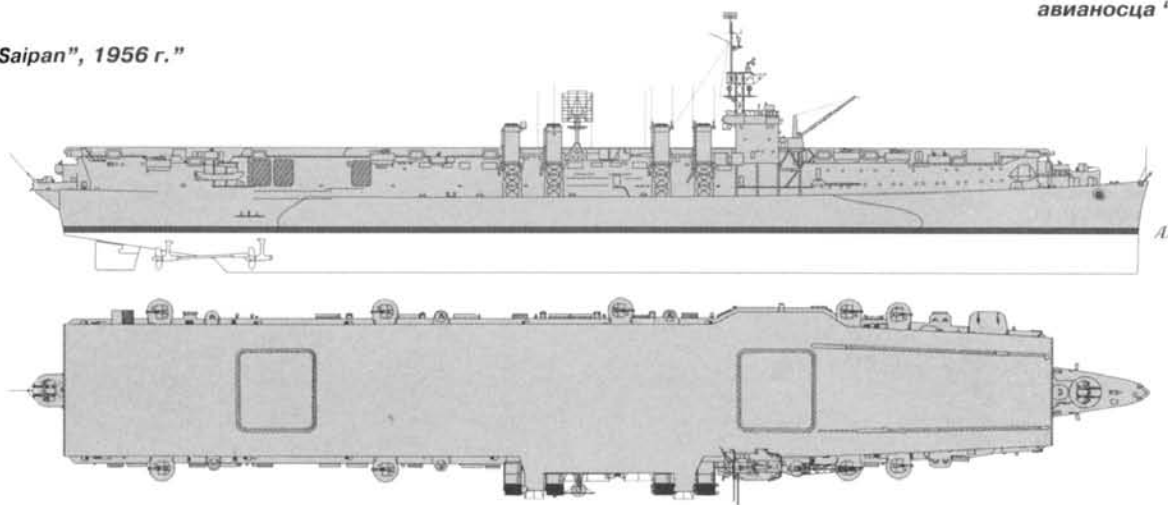
Тактико-технические характеристики авианосцев типа “Saipan” по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 15 118 т, полное 18 750 т
Размерения:	202,4 (вл)/208,3х32,9 (23,4 вл)х8,2 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА “General Electric”, 4 ПК “Babcock & Wilcox”, 120 000 л.с.
Скорость:	32 уз.
Бронирование:	пояс 102 — 64 мм, траверзы 102 мм, палуба 64 мм
Вооружение:	5 х 4 и 11 х 2 — 40-мм/56, 16 х 2 — 20-мм/70, 48 самолетов, 2 катапульты
Экипаж:	1821 человек
Состав авиагруппы	
Проектный:	36 истребителей F6F и F4U, 12 торпедоносцев TBM.



Вид на надстройку авианосца “Wright”

“Saipan”, 1956 г.”



**Легкий авианосец
"Wright"**

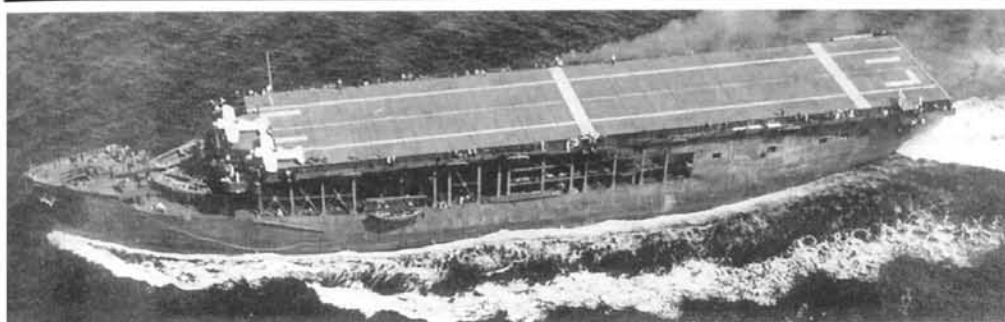
Атлантического противолодочного оперативного соединения, затем опять служил в роли учебного авианосца. 15.3.1956 выведен в резерв. В 1962 — 1963 гг. переоборудован в ко-

рабль стратегического управления (СС-2), вновь введен в строй 11.5.1963. Выведен в резерв 27.5.1970. Исключен из состава флота 1.12.1977 и сдан на слом в 1980 г.



**Эскортный
авианосец
"Long Island",
10 июня 1944 г.**

Эскортный авианосец "Long Island"



CVE-1 "Long Island" "Sun S.B. & D.D. Co.", Честер 7.7.1939 11.1.1940 2.6.1941 Исключен в 1946 г.

Первый американский эскортный авианосец; переоборудован из транспортного теплохода "Mormacmail" типа С-3 еще до вступления США во Вторую мировую войну. Работы по переделке судна начались 6.3.1941 на верфи "Newport News" и были выполнены всего за 88 дней.

"Long Island" имел небольшой ангар (29,9 x 16,5 м) в кормовой части корпуса, самолето-подъемник грузоподъемностью 3,4 т (11,6 x 10,4 м) и катапульту типа Н-II. Размеры полетной палубы — 109,7 x 21,3 м, причем сама палуба имела усиленную конструкцию из 19-мм стали. Запас авиабензина — 378 500 л. В трюм для сохранения остойчивости было уложено 1650 т балласта. Корпус оборудовали примитивной системой ПТЗ, включавшей в себя 25-мм продольную переборку.

Энергетическая установка состояла из 4 7-цилиндровых дизелей "Busch-Sulzer", работающих на один вал. Скорость на испытаниях составила 17,8 уз.

В сентябре 1941 г. вместо 12,7-мм пулеметов установили 20-мм "эрликоны". В 1942 г. корабль прошел модернизацию: полетную палубу удлиннили до 127,4 м, вес балласта увеличили до 2640 т. Неуниверсальную 102-мм пушку заменили на 127-мм/38 зенитную, число "эрликонов" довели до 20. Кроме того, корабль оснастили радиомаяком YE и РЛС SC.

В феврале 1944 г. корабль переоборудовали в авиатранспорт — сняли катапульту, аэро-

финишеры, облегчили полетную палубу. Вместо РЛС SC установили SC-2.

Служба

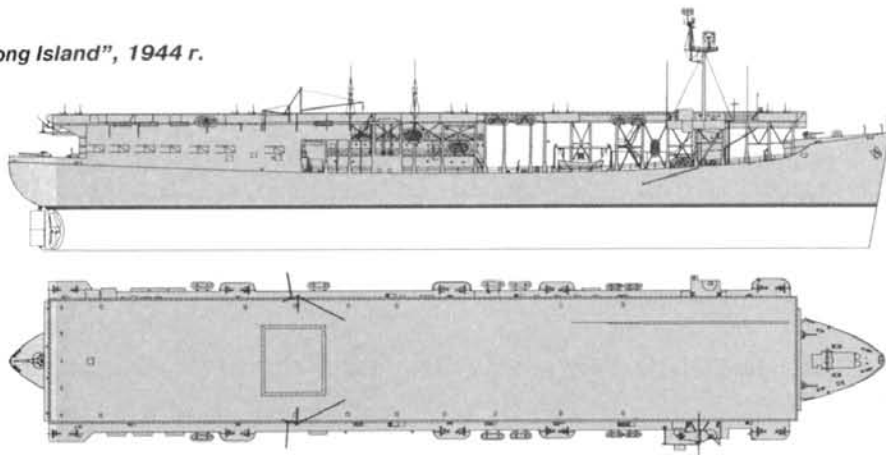
После участия в "Нейтральном патруле" (с августа по декабрь 1941 г.) переведен на Тихий океан, где осуществлял перевозку сухопутных самолетов и использовался в качестве учебного. В феврале 1944 г. переклассифицирован в авиатранспорт. Выведен из боевого состава 26.3.1946, исключен 12.4.1946. Продан на слом 24.4.1947, но 12.3.1948 перепродан и перестроен в торговое судно "Nelly" (с 1953 г. — "Seven Seas"). Сдан на слом в 1977 г.

В в е р х у: эскортный авианосец "Long Island"

Тактико-технические характеристики авианосца "Long Island" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 11 300 т, полное 14 050 т
Размерения:	141,7/150x31,1 (21,2 вл)x7,7 м
Энергетическая установка:	1 ДУ, 8500 л.с., 1360 т соляра
Скорость:	16,5 уз.
Вооружение:	1х1 — 102-мм/50, 2х1 — 76-мм/50, 4 — 12,7-мм пул., 16 самолетов, 1 катапульты
Экипаж:	408 человек
Состав авиагруппы	
Конец 1941 г.:	7 истребителей F2A, 17 разведчиков SOC-3.

"Long Island", 1944 г.



* Одновременно с "Mormacmail" начались работы по переоборудованию в эскортный авианосец однотипного "Mormacland". Уже в процессе работ было принято решение передать его по ленд-лизу Англии, и 17.11.1941 под названием "Archer" он вошел в состав Королевского флота (см. в разделе "Великобритания")

Эскортный авианосец "Charger"



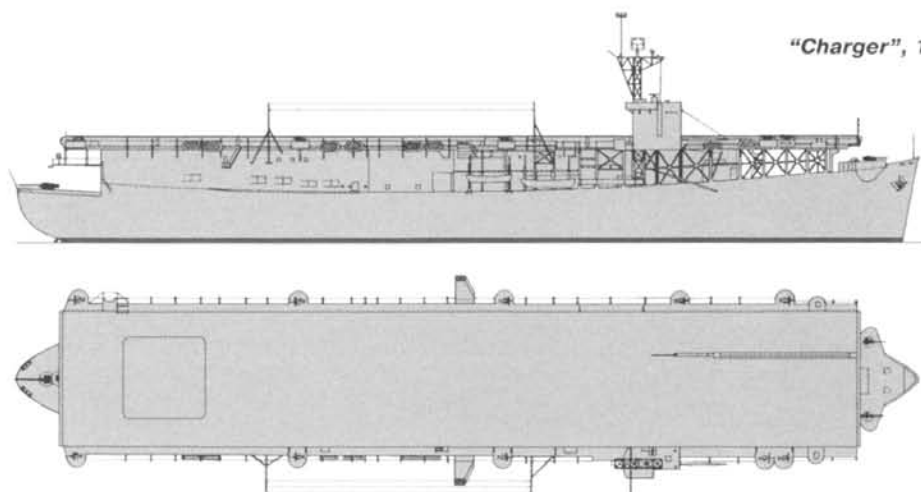
CVE-30 "Charger" "Sun S.B. & D.D. Co.", Честер 19.1.1940 1.3.1941 3.3.1942 Исключен в 1946 г.

Один из пяти кораблей типа "Archer"*, переоборудованных в США из недостроенных транспортов типа С-3, и предназначенных для передачи Великобритании по ленд-лизу.

Конструктивно очень близок к "Long Island", но имел полетную палубу увеличенных размеров (134 x 23,8 м), небольшую палубную надстройку

по правому борту и меньший запас авиабензина — 340 650 л. Одновременно запас топлива возрос более чем в два раза (за счет отпавшей необходимости догружать корабль балластом, как это пришлось сделать на "Long Island"). В отличие от "Long Island", на "Charger" в состав энергетической установки входили 6-цилиндровые дизели "Doxford". После решения оставить корабль в США состав вооружения приведен к стандартам американского флота.

* "Archer", "Avenger", "Biter", "Dasher" и "Charger".



"Charger", 1942 г.

Вверху: эскортный авианосец "Charger"



Недостроенные
грузовые теплоходы
"Rio Hudson",
"Rio Parana"
и "Rio de la Plata"
(слева направо)

Служба

Заложен как грузовой теплоход "Rio de la Plata". Приобретен флотом США для перестройки в эскортный авианосец 20.5.1941. Переоборудование проходило на верфи "Newport News". 2.10.1941 передан английскому флоту, но уже два дня спустя последовало решение оставить корабль в США и использовать для подготовки британских морских летчиков. Сохранил английское название.

В 1942 — 1945 гг. использовался для подготовки летчиков брит. морской авиации, совершил ряд учебных плаваний к Бермудским овам и на Кубу.

15.3.1946 исключен и передан Морской комиссии 30.1.1947 для дальнейшего использования. Продан частному владельцу в 1949 г. и переименован в "Fairsea". Сдан на слом в 1969 г.

В н и з у: авария при
посадке на "Charger"



Тактико-технические характеристики авианосца "Charger" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 11 800 т, полное 16 000 т
Размерения:	141,7/150х33,9 (21,2 вл)х7,7 м
Энергетическая установка:	1 ДУ, 8500 л.с., 3061 т соляра
Скорость:	16,5 уз.
Вооружение:	1 x 1 — 127-мм/38, 4 x 1 — 76-мм/50, 4 x 4 — 40-мм/56, 36 самолетов, 1 катапульта
Экипаж:	856 человек



"Charger"

Эскортные авианосцы типа "Bogue"

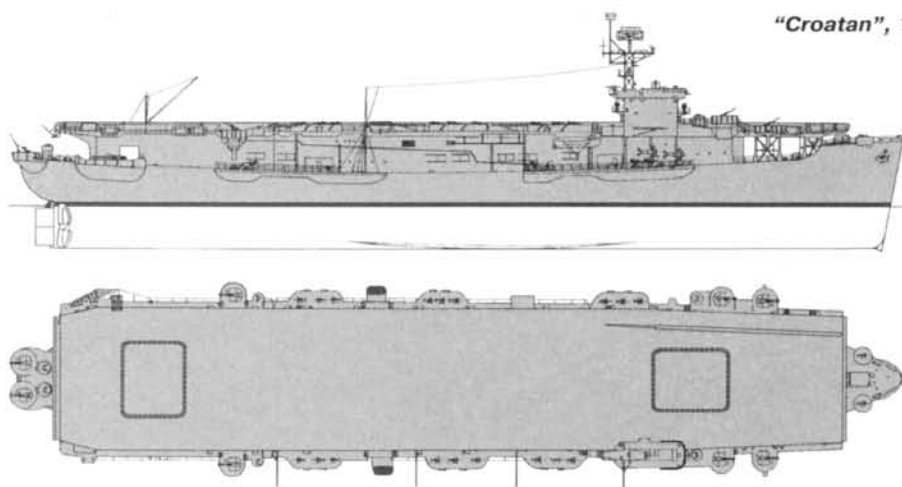


1-я серия

CVE-9	"Bogue"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	1.10.1941	15.1.1942	26.9.1942	Исключен в 1959 г.
CVE-11	"Card"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	27.10.1941	27.2.1942	8.11.1942	Исключен в 1970 г.
CVE-12	"Copahee"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	18.6.1941	21.10.1941	15.6.1942	Исключен в 1959 г.
CVE-13	"Core"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	2.1.1942	15.5.1942	10.12.1942	Исключен в 1970 г.
CVE-16	"Nassau"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	27.11.1941	4.4.1942	20.8.1942	Исключен в 1959 г.
CVE-18	"Altamaha"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	19.12.1941	22.5.1942	15.9.1942	Исключен в 1959 г.
CVE-20	"Barnes"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	19.1.1942	2.5.1942	20.2.1943	Исключен в 1959 г.
CVE-21	"Block Island"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	19.1.1942	6.6.1942	8.3.1943	Погиб 29. 5. 1944
CVE-23	"Breton"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	25.2.1942	27.6.1942	12.4.1943	Исключен в 1972 г.
CVE-25	"Croatan"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	15.4.1942	1.8.1942	28.4.1943	Исключен в 1970 г.

2-я серия

CVE-31	"Prince William"	"Seattle-Tacoma S.B. Co."	19.5.1942	23.8.1942	9.4.1943	Исключен в 1959 г.
--------	------------------	---------------------------	-----------	-----------	----------	--------------------



"Croatan", 1943 г.

Вверху: эскортный авианосец "Nassau"

Решение о массовой перестройке эскортных авианосцев из корпусов торговых судов было принято сразу же после нападения японцев на Перл-Харбор. В качестве основы для новой серии авианосцев был выбран транспорт С-3-С с паротурбинной ЭУ. В проекте использовался опыт перестройки "Long Island" и "Charger" с внесением ряда изменений. Так, полетная палуба и ангар "Vogue" имели увеличенные размеры (133,1 x 24,4 и 79,6 x 18,9 x 5,3 м соответственно), число самолетоподъемников довели до двух (грузоподъемность — 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 340 650 л.

Авианосцы типа "Vogue" строились двумя сериями. Первая включала в себя 21 единицу: 10 для США и 11 для Великобритании (тип "Attacker"). Вторая (24 типа "Ameer") строилась специально для англичан, но один из кораблей — "Prince William" — остался в американском флоте. Основным отличием кораблей второй серии стали удлиненные размеры полетной палубы (141,7 x 33,8 м) и меньший запас авиабензина (225 000 л).

Все корабли первой серии перестраивались из уже заложенных транспортных су-

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Vogue" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение: "Nassau"	стандартное 9393 т, полное 13 891 т
Размерения:	141,7(вл)/151,1 (1-я серия) или 150 (2-я серия)x34(21,2 вл)x7,1 м
Энергетическая установка:	1 ТЗА "Allis Chalmers", 2 ПК "Foster Wheeler", 8500 л.с., 3420 т нефти
Скорость:	16,5 уз.
Дальность плавания:	26 300 (15) миль
Вооружение:	2 x 1 — 127-мм/38, 2 x 2 — 40-мм/56 (только на "Prince William"), 10 x 1 (все, кроме "Prince William") или 10 x 2 (только на "Prince William") — 20-мм/70, 28 самолетов, 1 катапульты
Экипаж:	890 человек
Состав авиагруппы "Nassau" Май 1943 г.:	26 истребителей F4F-4, 3 разведчика F4F-3P, 1 — SOC-3A.
Авианосец ПЛО, Атлантика 1943 — 1945 гг.:	9 истребителей F4F-8 (FM-2), 10 — 12 торпедоносцев TBF-1/TBM-3.



Вверху и слева:
эскортный
авианосец "Card"



дов, второй — изначально закладывались как авианосцы.

Корабли второй серии отличались более мощным зенитным вооружением, изначально включавшим 2 x 2 40-мм «бофорса». Число стволов легкой зенитной артиллерии постоянно увеличивалось — так, в мае 1943 г. «Corahee» и «Croatan» несли 8 x 2 40-мм и 27 x 1 20-мм автоматов; к 1945 г. число спаренных 40-мм «бофорсов» на всех авианосцах довели до 10.

Радиотехническое оборудование — радары SC, SG и радиомаяк YE.

Служба

«Bogue». Заложен как торговое судно «Steel Advocate», куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в «Bogue».

С марта 1943 г. действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 11 боевых патрулирований в 1943 г., 6 в 1944 г., и 1 в 1945 г. Самолеты авианосца потопили 9 германских и 1 японскую подводных лодок: 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 надводными кораблями), U-850 (20.12.1943), U-575 (13.3.1944; совместно с надводными кораблями), I-52 (24.6.1944), U-1229 (20.8.1944). Ремонт (конец 1944 г.). Выведен в резерв 30.11.1946, исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1960 г.

«Card». Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в «Card».

С июля 1943 г. действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 4 боевых патрулирования в 1943 г. и 1 в 1944 г. Самолеты авианосца 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) и U-584 (31.10.1943). С августа 1944 г. использовался для обучения пилотов морской авиации, в апреле 1945 г. перешел на Тихий океан. Выведен в резерв 13.5.1946, вновь введен в строй в качестве авиатранспорта 1.7.1958 и укомплектован гражданским экипажем. Использовался для перевозки самолетов и других грузов в Юго-Восточную Азию. Выведен из действующего состава 10.3.1970, исключен 15.9.1970 и сдан на слом в 1971 г.



Вверху и справа:
эскортный
авианосец
«Corahee»

“Copahee”. Заложен как торговое судно “Steel Architect”, куплен ВМС США 8.2.1942 и переименован в “Copahee”. Переоборудование в авианосец проходило на верфи ВМС в Бремертоне.

В 1942 — 1945 гг. использовался в качестве авиатранспорта для перевозки самолетов из США на о-ва Тихого океана.

Выведен в резерв 5.7.1946, исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1961 г.

“Core”. Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в “Core”.

С июня 1943 г. действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 5 боевых патрулирования в 1943 г., 2 в 1944 г. и 1 в 1945 г. Самолеты авианосца потопили 5 германских подводных лодок: U-487 (13.7.1943), U-67 (16.7.1943), U-84, U-185 (обе 24.8.1943), U-378 (20.10.1943).

Выведен в резерв 4.10.1946, вновь введен в строй 1.7.1958 в качестве авиатранспорта, укомплектован гражданским персоналом. Использовался для перевозки самолетов и других грузов в Юго-Восточную Азию. Исключен 15.9.1970 и сдан на слом в 1971 г.

“Nassau”. Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в “Nassau”. Переоборудование в авианосец проходило на верфи ВМС в Бремертоне.

В годы войны служил на Тихом океане. Участвовал в десантных операциях на Алеутские о-ва (май — июнь 1943 г.), о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.), Маршалловы о-ва (январь — февраль 1944 г.). В марте — октябре 1944 г. перевозил самолеты на о-ва Тихого океана и для нужд TF-38/58, затем использовался для подготовки летчиков.

Выведен в резерв 28.10.1946, исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1961 г.

“Altamaha”. Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в “Altamaha”. Переоборудование в авианосец проходило на верфи ВМС в Бремертоне.

С конца 1942 по середину 1944 г. использовался в качестве авиатранспорта для перевозки самолетов из США на о-ва Тихого океана. В сентябре — декабре 1944 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38/58. 18.12.1944 вост. о. Лусон получил штормовые повреждения и отправлен для ремонта в США. Выведен в резерв 27.9.1946, исключен 1.3.1959 и продан на слом 25.4.1961.

“Barnes”. Заложен как торговое судно, куплен ВМС США в 1942 г. и переименован в “Barnes”.

Участвовал в десантной операции на о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.). В марте — октябре 1944 г. занимался перевозкой самолетов на о-ва Тихого океана и для нужд TF-38/58, затем использовался для подготовки летчиков. Выведен в резерв 29.8.1946, исключен 1.3.1959 и вскоре сдан на слом.

“Block Island”. Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в “Block Island”.

С октября 1943 г. действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 7 боевых патрулирований. Самолеты



Эскортный авианосец “Copahee” на верфи “Мэр Айленд”, 14 июля 1943 г.



**Эскортный
авианосец
"Prince William"**

ты авианосца потопили 4 германских подводных лодки: U-220 (28.10.1943), U-801 (16.3.1944; совместно с надводными кораблями), U-1059 (19.3.1944), U-66 (6.5.1944; совместно с надводными кораблями). 29.5.1944 в 420 милях южн. Азорских о-вов торпедирован герм. ПЛ U-549. Через полча-

са после попадания трех торпед АВ затонул в точке с координатами 31°13' с.ш., 23°03' з.д.). Потери экипажа составили 6 человек.

"Breton". Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в "Breton".

В 1943 — 1945 гг. использовался в качестве авиатранспорта для перевозки самолетов из США на о-ва Тихого океана. Выведен в резерв 30.8.1946, вновь введен в строй 1.7.1958 в качестве авиатранспорта (укомплектован гражданским персоналом). Использовался для перевозки самолетов и других грузов в Юго-Восточную Азию. Исключен 6.8.1971 и сдан на слом в 1972 г.

"Croatan". Заложен как торговое судно, куплен ВМС США 1.5.1942 и переименован в "Croatan".

С августа 1943 г. действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Совершил 2 боевых патрулирования в 1943 г., 2 в 1944 г. и 1 в 1945 г. Самолеты авианосца потопили германскую подводную лодку U-490 (11.6.1944; совместно с надводными кораблями). Выведен в резерв 20.5.1946, вновь введен в строй 1.7.1958 в качестве авиатранспорта (укомплектован гражданским персоналом). Использовался для перевозки самолетов и других грузов в Юго-Восточную Азию, в октябре 1964 — апреле 1965 — для экспериментов НАСА. Исключен 15.9.1970 и сдан на слом в 1971 г.

"Prince William". В 1943 — 1944 гг. использовался в качестве авиатранспорта на Тихом океане. В мае 1944 г. 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, исключен 1.3.1959, вскоре продан на слом и разобран в 1961 г.



**Эскортный
авианосец "Vogue"**

Эскортные авианосцы типа "Sangamon"



CVE-26	"Sangamon"	"Federal S.B. & D.D. Co."	13.3.1939	4.11.1939	25.8.1942	Исключен в 1945 г.
CVE-27	"Suwannee"	"Federal S.B. & D.D. Co."	3.6.1939	4.4.1940	24.9.1942	Исключен в 1959 г.
CVE-28	"Chenango"	"Sun S.B. & D.D. Co."	10.7.1938	1.4.1939	19.9.1942	Исключен в 1959 г.
CVE-29	"Santee"	"Sun S.B. & D.D. Co."	31.5.1938	4.3.1939	24.8.1942	Исключен в 1959 г.

Эскортный
авианосец
"Chenango"

Заложены как нефтеналивные танкеры типа T-3 по заказу Морской комиссии, достроены в качестве эскадренных танкеров ВМС. В начале 1942 г. принято решение перестроить их в конвойные авианосцы. Работы проводились с февраля по август 1942 г.

Авианосцы типа "Sangamon" были значительно крупнее, чем корабли, переделанные из транспортов типа C-3. Их полетная палуба имела размеры 153 x 25,9 м, ангар — 60,4 x 21 x 5,33 м.

Первоначально на авианосцах устанавливалась одна катапульта Н-II, в ходе модернизации в 1944 г. добавили вторую. Два лифта размерами по 10,4 x 12,8 м были способны поднимать самолеты массой до 6,3 т. Запас авиабензина составлял 674 100 л (в 1945 г.). Грузовые танки сохранились — каждый корабль, подобно английским "торговым" авианосцам МАС, мог принять по 12 876 т нефти, однако в этом качестве авианосцы типа "Sangamon" не использовались. Ближе к концу войны часть грузовых танков стали применять для питания корабельных котлов, что повысило общий запас топлива до 4780 т; дальность плавания соответственно возросла до 23 900 (15) миль.

Через некоторое время после вступления в строй на всех кораблях неуниверсальные 127-мм/51 заменили на такое же число универсальных того же калибра с длиной ствола 38 клб. Число зенитных автоматов к 1945 г. достигло 47 — 49 стволов (4 x 2 и 10 x 2 40-мм "бофорсов" и 19 — 21 x 1 20-мм "эрликонов").

В 1942 г. на всех кораблях установили радиомаяки УЕ, РЛС SG и SC; последние в 1944 г. заменили на SC-2.

NOT TO BE RELEASED
FOR PUBLICATION
NAVY YARD MARE ISLAND CALIF

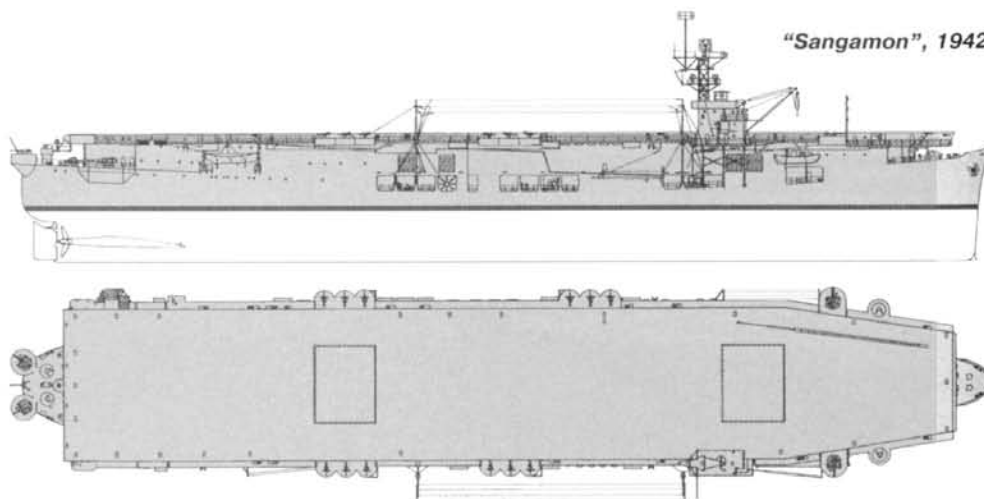
RESTRICTED



Эскортный
авианосец
"Sangamon"
5 октября 1943 г.

6958-33 (CVE26)
PLAN VIEW, AMIDSHIPS,
MARE ISLAND, CAL. 5 OCTOBER 1943

"Sangamon", 1942 г.

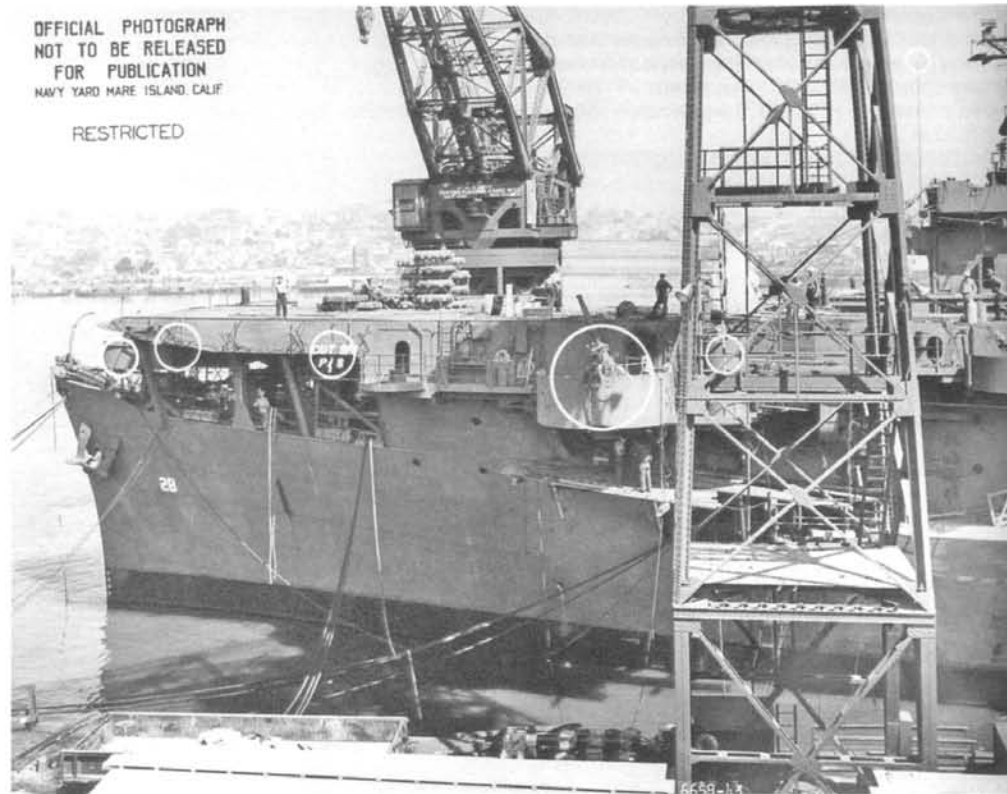


По сравнению с эскортными авианосцами, перестроенными из грузовых судов, "Sangamon" обладал лучшей живучестью (за счет разделения корпуса на танки), огромной дальностью плавания и, благодаря большому размеру полетной палубы, мог нести более тяжелые самолеты. Однако от планировавшейся в 1942 г. перестройки однотипных танкеров в авианосцы отказались из-за кризиса танкерного тоннажа, отдав предпочтение более дешевым кораблям типа "Casablanca" в корпусах сухогрузов.

Служба

"Sangamon". Построен как танкер "Esso Trenton", куплен ВМС США 22.10.1940, зачислен в состав флота в качестве эскадренного танкера (индекс АО-28), 12.4.1941 переименован в "Sangamon". 14.2.1942 принято решение о переоборудовании в авианосец, работы проводились на верфи "Newport News".

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции (ноябрь 1942 г.) — прикрывал высадку в р-не Порт-Лиоте. В декабре



1942 г. переведен на Тихий океан. Обеспечивал доставку подкреплений на о. Гуадалканал (январь — июль 1943 г.). Принимал участие в десантных операциях на о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.), Маршалловы о-ва (январь — февраль 1944 г.), в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.) и о. Лейте (19 — 25.10.1944). 19.10.1944 поврежден попаданием авиабомбы. В ходе сражения у о. Самар (25.10.1944) получил повреждения в результате близкого разрыва камикадзе (погиб 1 человек). Отправлен на ремонт. Участвовал в обеспечении высадки на о. Окинава (конец марта — 4.5.1945) — удары по аэродромам камикадзе на о-вах Сакисима (юж. группа о-вов Рюкю. 4.5.1945 поврежден попаданием камикадзе (погибло 46, ранено 116 человек), отправлен в США, не восстановлен. 24.10.1945 исключен из состава флота, продан на слом и разобран в 1948 г.

“Suwannee”. Построен как танкер “Markay”, куплен ВМС США 26.6.1941, переименован в “Suwannee” и введен в строй в качестве эскадренного танкера (индекс АО-33) 9.7.1941. 14.2.1942 принято решение о переоборудовании в авианосец, работы проводились на верфи “Newport News”.

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции — прикрывал высадку у Федала (ноябрь 1942 г.), в декабре 1942 г. переведен на Тихий океан. Обеспечивал доставку подкреплений на о. Гуадалканал (январь 1943 г.). Принимал участие в десантных операциях на

Тактико-технические характеристики авианосцев типа “Sangamon” по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 10 494 т, полное 23 895* т
Размерения:	160 (вл)/168,6х32,1 (22,9 вл)х9,3 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА “General Electric”, 4 ПК “Babcock & Wilcox”, 13 500 л.с., 5880 т нефти
Скорость:	18 уз.
Дальность плавания:	26 300 (15) миль
Вооружение:	2 x 1 — 127-мм/51, 4 x 2 — 40-мм/56, 12 x 1 — 20-мм/70, 30 самолетов, 1 катапульта
Экипаж:	1080 человек
Состав авиагруппы	
“Sangamon”	
Ноябрь 1942 г.:	12 истребителей F4F-4, 9 торпедоносцев TBF-1, 9 пикирующих бомбардировщиков SDB-3.
Ноябрь 1943 г.:	12 истребителей F6F-3, 9 торпедоносцев TBF-1, 9 пикирующих бомбардировщиков SDB-5.
“Santee”	
Июль 1943 г.:	12 истребителей F4F-4, 13 торпедоносцев TBF-1, 9 пикирующих бомбардировщиков SDB-5.
Май 1945 г.:	18 истребителей F6F-5, 12 торпедоносцев TBM-3.
“Chenango”	
Октябрь 1944 г.:	24 истребителя F6F-3, 9 торпедоносцев TBM-1.

о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.), Маршалловы о-ва (январь — февраль 1944 г.), в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель

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



Эскортный авианосец “Chenango” 22 сентября 1943 г.



**Эскортный
авианосец
"Chenango"**

1944 г.), Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.). 19.6.1944 самолеты авианосца потопили яп. подводную лодку I-184. Обеспечивал высадку на о. Моротай (сентябрь 1944 г.) и о. Лейте (19 — 25.10.1944). 25.10.1945 в ходе сражения у о. Самар поврежден камикадзе. Самолет и его бомба взорвались над ангарной палубой в районе носового лифта. 26.10.1944 поврежден попаданием авиабомбы. 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 внутренним взрывом. Поддерживал десанты на о. Борнео (26.6 — 6.7.1945). Выведен в резерв

**Эскортный
авианосец
"Sangamon"**



28.10.1946. Исключен 1.3.1959, продан на слом и разобран в 1962 г.

"Chenango". Построен как танкер "Esso New Orleans", куплен ВМС США 31.5.1941, переименован в "Chenango" и введен в строй в качестве эскадренного танкера (индекс АО-31) 20.6.1941. 16.3.1942 принято решение о переоборудовании в авианосец, работы проводились на верфи "Bethlehem", Стейтен Айленд.

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции (ноябрь 1942 г.; перевозка сухопутных истребителей), в декабре 1942 г. переведен на Тихий океан. Обеспечивал доставку подкреплений на о. Гуадалканал (январь и июнь — июль 1943 г.). Участвовал в десантных операциях на о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.). 29.11.1943 самолеты авианосца потопили яп. ПЛ I-21. Прикрывал высадку на Маршалловы о-ва (январь — февраль 1944 г.), в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.) и о. Лейте (19 — 24.10.1944; 26.10 — 3.11.1944). Ремонт в США (декабрь 1944 — январь 1945 г.). 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. самолетом. Обеспечивал действия соединения тыла 3-го флота (июль — август 1945 г.).

Выведен в резерв 14.8.1946. Исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1962 г.

"Santee". Построен как танкер "Seakay", куплен ВМС США 30.10.1940, переименован в "Santee" и введен в строй в качестве эскадренного танкера (индекс АО-29). 9.1.1942 принято решение о переоборудовании в авианосец, работы проводились на верфи ВМС в Норфолке.

Принимал участие в Северо-Африканской десантной операции — обеспечивал высадку у Сафи (ноябрь 1942 г.), осуществлял поиск нем. блокадопрорывателей и подводных лодок в Южной Атлантике (декабрь 1942 — декабрь 1943 гг.). Самолеты авианосца потопили 3 герм. подводные лодки: U-160 (14.7.1943), U-509 (15.7.1943), U-43 (30.7.1943). После ремонта (декабрь 1943 — март 1944 гг.) переведен на Тихий океан. Принимал участие в десантных операциях в р-не Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.) и о. Лейте (19 — 25.10.1944). В ходе сражения у о. Самар (25.10.1944) поврежден камикадзе. Самолет взорвался на полетной палубе в районе носового лифта и вызвал пожар. Потери экипажа составили 16 человек. Спустил 16 мин торпедирован яп. подводной лодкой I-56. В результате взрыва торпеды в средней 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 (июль 1945 г.).

Выведен в резерв 21.10.1946, исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1960 г.

Эскортные авианосцы типа "Casablanca"



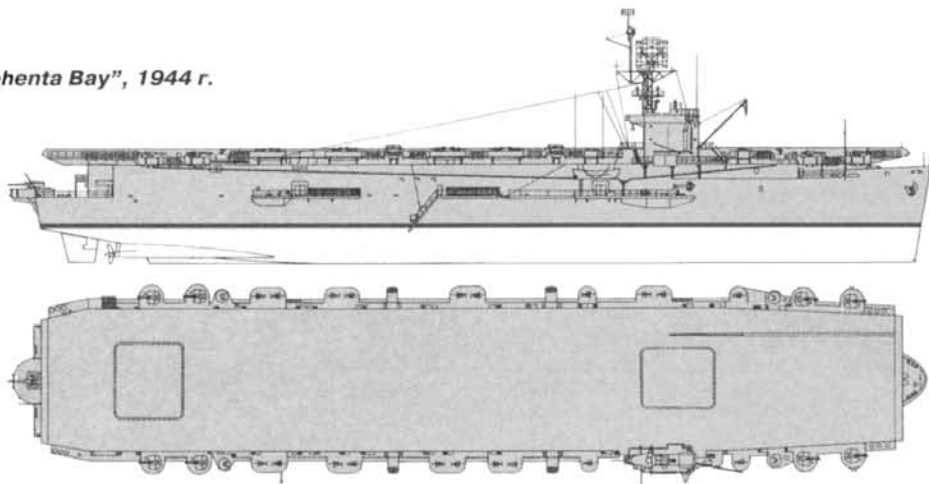
В начале лета 1942 г. владелец верфи в Ванкувере (штат Вашингтон) Г.Кайзер предложил американскому правительству развернуть на его предприятии массовый выпуск эскортных авианосцев, обязуясь строить до 100 таких кораблей в год. К тому времени фирма "Кайзер" уже освоила крупносерийную постройку торговых судов, и теперь технологию поточной сборки предлагалось распространить на военные корабли.

Президент Рузвельт заинтересовался проектом, и Кайзер получил заказ сразу на 50 авианосцев. Часть кораблей предполагалось передать Великобритании по ленд-лизу, но в итоге все они вошли в состав флота США.

Авианосец "Casablanca" во многом напоминал "Bogue", но имел меньшее водоизмещение, был двух винтовым и более быстрым. 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 (исключение составляла вторая серия авианосцев типа "Bogue"). Срок постройки первых 10 кораблей составил 241 — 287 дней, последних — 101 — 112.

Полетная палуба имела размеры 144,5 x 24,4 м, ангарная — 78x17,1. Высота ангара 5,3 м. Катапульты и носовой самолетоподъемник применялись те же, что и на кораблях

"Nehenta Bay", 1944 г.



Вверху:
эскортный
авианосец
"Windham Bay"
в Сайгоне

**Эскортный
авианосец
"Makin Island"**

CVE-55	"Casablanca"	"Kaiser", Ванкувер	3.11.1942	5.4.1943	8.7.1943	Исключен в 1959 г.
CVE-56	"Liscome Bay"	"Kaiser", Ванкувер	9.12.1942	19.4.1943	7.8.1943	Погиб 24.11.1943 г.
CVE-57	"Anzio"	"Kaiser", Ванкувер	12.12.1942	1.5.1943	27.8.1943	Исключен в 1959 г.
CVE-58	"Corregidor"	"Kaiser", Ванкувер	17.12.1942	12.5.1943	31.8.1943	Исключен в 1958 г.
CVE-59	"Mission Bay"	"Kaiser", Ванкувер	28.12.1942	26.5.1943	13.9.1943	Исключен в 1958 г.
CVE-60	"Guadalcanal"	"Kaiser", Ванкувер	5.1.1943	5.6.1943	25.9.1943	Исключен в 1958 г.
CVE-61	"Manila Bay"	"Kaiser", Ванкувер	15.1.1943	10.7.1943	5.10.1943	Исключен в 1958 г.
CVE-62	"Natoma Bay"	"Kaiser", Ванкувер	17.1.1943	20.7.1943	14.10.1943	Исключен в 1958 г.
CVE-63	"St. Lo"	"Kaiser", Ванкувер	23.1.1943	17.8.1943	23.10.1943	Погиб 25.10.1944
CVE-64	"Tripoli"	"Kaiser", Ванкувер	1.2.1943	2.9.1943	31.10.1943	Исключен в 1958 г.
CVE-65	"Wake Island"	"Kaiser", Ванкувер	6.2.1943	15.9.1943	7.11.1943	Исключен в 1946 г.
CVE-66	"White Plains"	"Kaiser", Ванкувер	11.2.1943	27.9.1943	15.11.1943	Исключен в 1958 г.
CVE-67	"Solomons"	"Kaiser", Ванкувер	19.3.1943	6.10.1943	21.11.1943	Исключен в 1946 г.
CVE-68	"Kalinin Bay"	"Kaiser", Ванкувер	26.4.1943	15.10.1943	27.11.1943	Исключен в 1946 г.
CVE-69	"Kasaan Bay"	"Kaiser", Ванкувер	11.5.1943	24.10.1943	4.12.1943	Исключен в 1959 г.
CVE-70	"Fanshaw Bay"	"Kaiser", Ванкувер	18.5.1943	1.11.1943	9.12.1943	Исключен в 1959 г.
CVE-71	"Kittkun Bay"	"Kaiser", Ванкувер	31.5.1943	8.11.1943	15.12.1943	Исключен в 1946 г.
CVE-72	"Tulagi"	"Kaiser", Ванкувер	7.6.1943	15.11.1943	21.12.1943	Исключен в 1946 г.
CVE-73	"Gambier Bay"	"Kaiser", Ванкувер	10.7.1943	22.11.1943	28.12.1943	Погиб 25.10.1944
CVE-74	"Nehenta Bay"	"Kaiser", Ванкувер	20.7.1943	28.11.1943	3.1.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-75	"Hoggatt Bay"	"Kaiser", Ванкувер	17.8.1943	4.12.1943	11.1.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-76	"Kadashan Bay"	"Kaiser", Ванкувер	2.9.1943	11.12.1943	18.1.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-77	"Markus Island"	"Kaiser", Ванкувер	15.9.1943	16.12.1943	26.1.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-78	"Savo Island"	"Kaiser", Ванкувер	27.9.1943	22.12.1943	3.2.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-79	"Ommaney Bay"	"Kaiser", Ванкувер	6.10.1943	29.12.1943	11.2.1944	Погиб 4.1.1945
CVE-80	"Petrof Bay"	"Kaiser", Ванкувер	15.10.1943	5.1.1944	18.2.1944	Исключен в 1958 г.
CVE-81	"Rudyerd Bay"	"Kaiser", Ванкувер	24.10.1943	12.1.1944	25.2.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-82	"Saginaw Bay"	"Kaiser", Ванкувер	1.11.1943	19.1.1944	2.3.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-83	"Sargent Bay"	"Kaiser", Ванкувер	8.11.1943	31.1.1944	9.3.1944	Исключен в 1958 г.
CVE-84	"Shamrock Bay"	"Kaiser", Ванкувер	15.11.1943	4.2.1944	15.3.1944	Исключен в 1958 г.
CVE-85	"Shipley Bay"	"Kaiser", Ванкувер	22.11.1943	12.2.1944	21.3.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-86	"Sitkoh Bay"	"Kaiser", Ванкувер	23.11.1943	19.2.1944	28.3.1944	Исключен в 1960 г.
CVE-87	"Steamer Bay"	"Kaiser", Ванкувер	4.12.1943	26.2.1944	4.4.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-88	"Cape Esperance"	"Kaiser", Ванкувер	11.12.1943	3.3.1944	9.4.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-89	"Takanis Bay"	"Kaiser", Ванкувер	16.12.1943	10.3.1944	15.4.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-90	"Thetis Bay"	"Kaiser", Ванкувер	22.12.1943	16.3.1944	21.4.1944	Исключен в 1964 г.
CVE-91	"Makassar Strait"	"Kaiser", Ванкувер	29.12.1943	22.3.1944	27.4.1944	Исключен в 1958 г.
CVE-92	"Windham Bay"	"Kaiser", Ванкувер	5.1.1944	29.3.1944	3.5.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-93	"Makin Island"	"Kaiser", Ванкувер	12.1.1944	5.4.1944	9.5.1944	Исключен в 1947 г.
CVE-94	"Lunga Point"	"Kaiser", Ванкувер	19.1.1944	11.4.1944	14.5.1944	Исключен в 1960 г.
CVE-95	"Bismarck Sea"	"Kaiser", Ванкувер	31.1.1944	17.4.1944	20.5.1944	Погиб 21.2.1945
CVE-96	"Salamaua"	"Kaiser", Ванкувер	4.2.1944	22.4.1944	26.5.1944	Исключен в 1946 г.
CVE-97	"Hollandia"	"Kaiser", Ванкувер	12.2.1944	28.4.1944	1.6.1944	Исключен в 1960 г.
CVE-98	"Kwajalein"	"Kaiser", Ванкувер	19.2.1944	4.5.1944	7.6.1944	Исключен в 1960 г.
CVE-99	"Admiralty Islands"	"Kaiser", Ванкувер	26.2.1944	10.5.1944	13.6.1944	Исключен в 1946 г.
CVE-100	"Bougainville"	"Kaiser", Ванкувер	3.3.1944	16.5.1944	18.6.1944	Исключен в 1960 г.
CVE-101	"Matanikau"	"Kaiser", Ванкувер	10.3.1944	22.5.1944	24.6.1944	Исключен в 1960 г.
CVE-102	"Attu"	"Kaiser", Ванкувер	16.3.1944	27.5.1944	30.6.1944	Исключен в 1946 г.
CVE-103	"Roi"	"Kaiser", Ванкувер	22.3.1944	2.6.1944	6.7.1944	Исключен в 1946 г.
CVE-104	"Munda"	"Kaiser", Ванкувер	29.3.1944	8.6.1944	8.7.1944	Исключен в 1958 г.

типа "Bogue"; кормовой лифт был несколько больших размеров (12,7 x 11,5 м). Запас авиабензина — 378 500 л. Энергетическая установка включала в себя две оригинальные 5-цилиндровые паровые машины типа "Unaflow", нередко именуемые турбинами. На испытаниях головной CVE-55 развил ход 20,75 уз.

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

Служба

"Casablanca". Заложен под названием "Ameer" для брит. флота, но 23.1.1943, вскоре после закладки, переназначен для американского флота и переименован в "Alazon Bay", но 3.4.1943 г. вновь сменил имя на "Casablanca". В 1943 — 1945 гг. служил на Тихом океане и использовался для подготовки летчиков амер. морской авиации.

Выведен в резерв 10.6.1946, исключен 3.7.1946, продан на слом и разобран в 1947 г.

"Liscombe Bay". Участвовал в десантной операции на о-ва Гилберта (ноябрь 1943 г.). 24.11.1943 торпедирован яп. подводной лодкой I-175. В результате взрывов танков с авиационным бензином и боезапаса затонул через 23 мин после атаки в точке с координатами 02°58' с.ш., 172°26' в.д. Потери экипажа составили 644 человека.

"Anzio" (до 15.9.1944 "Coral Sea"). Заложен под названием "Alikula Bay", переименован в "Coral Sea" 3.4.1943.

Принимал участие в десантных операциях на о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.), Маршалловы о-ва (январь — февраль 1944 г.), о. Эмирау (март 1944 г.), в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Гуам (конец июля 1944 г.). Ремонт (август — сентябрь 1944 г.). 15.9.1944 переименован в "Anzio". Использовался в качестве противолодочного. Обеспечение действий флота у Филиппин (октябрь — декабрь 1944 г.), о. Иводзима (февраль 1945 г.), о. Окинава (апрель — июль 1945 г.). Самолеты авианосца потопили 5 яп. подводных лодок: 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 надводными кораблями). Выведен в резерв 5.8.1946. Исключен 1.3.1959, продан на слом 24.11.1959 и разобран в 1960 г.

"Corregidor". Заложен под названием "Anguilla Bay", переименован в "Corregidor" 3.4.1943. Предназначался для передачи Великобритании по ленд-лизу, но переадресован ВМС США.

Принимал участие в десантных операциях на о-ва Гилберта (ноябрь — декабрь 1943 г.), Маршалловы о-ва (январь — февраль 1944 г.), о. Эмирау (март 1944 г.), в районе Холландия (апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Гуам (конец июля 1944 г.). Отправлен на ремонт в США, после которого использовался для подготовки пилотов морской авиации. С 30.7.1946 в резерве, 19.5.1951 г. вновь введен в строй в качестве авиатранспорта. 4.9.1958 выведен из состава флота. Исключен 1.10.1958 в 1960 г. сдан на слом.

"Mission Bay". Заложен под названием "Atheling" для брит. флота, но 3.4.1943, незадолго до спуска на воду, переименован для американского флота и переименован в "Mission Bay". С ноября 1943 по май 1945 гг. действовал в составе поисково-ударной

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Casablanca" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 8188 т, полное 10 902 т
"Liscombe Bay"	149,4 (вл)/156,1х32,9 (19,9 вл)х6,3 м
Размерения:	
Энергетическая установка:	2 ПМУ "Skinner Unaflow", 4 ПК "Babcock & Wilcox", 9000 л.с., 2228 т нефти
Скорость:	19 уз.
Дальность плавания:	10 200 (15) миль
Вооружение:	1 х 1 — 127-мм/38, 4 х 2 — 40-мм/56, 12 х 1 — 20-мм/70, 27 самолетов, 1 катапульта
Экипаж:	764 человека
Состав авиагруппы	
"Kasaan Bay"	
Август 1944 г.:	24 истребителя F6F-5, 7 — F6F-3N.
"Fanshaw Bay"	
Апрель 1945 г.:	24 истребителя F4F-8 (FM-2), 6 торпедоносцев TBM-3.
Авианосец ПЛО, Атлантика	
1943 — 1945 гг.:	9 истребителей F4F-8 (FM-2), 10 — 12 торпедоносцев TBF-1/TBM-3.
"Savo Island"	
Апрель 1945 г.:	20 истребителей F4F-8 (FM-2), 11 торпедоносцев TBM-1C, 4 — TBM-3.

группы в Атлантике. В начале 1944 г. совершил один рейс для перевозки самолетов в Индию. Выведен в резерв 21.2.1947. Исключен 1.9.1958 и в январе 1960 г. сдан на слом.

"Guadalcanal". Заложен под названием "Astrolabe Bay", переименован в "Guadalcanal" 3.4.1943.

С ноября 1943 по июнь 1944 г. действовал в составе поисково-ударной группы в Атлантике. Самолеты авианосца потопили 3 герм. подводных лодки: U-544 (16.1.1944), U-515 (9.4.1944; совместно с надводными кораблями), U-68 (10.4.1944). Еще одна подводная лодка — U-505 — 4.6.1944 была тяжело повреждена самолетом с "Guadalcanal" и захвачена надводными кораблями в плен.

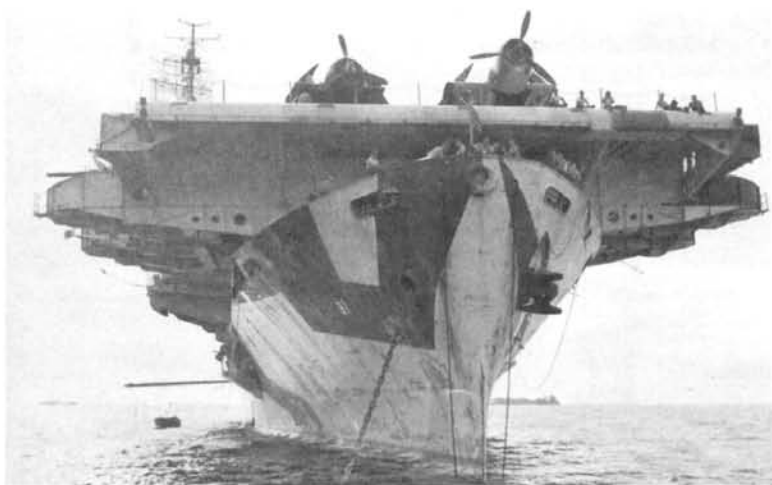
Выведен в резерв 15.7.1946. Исключен 27.5.1958 и 30.4.1959 продан на слом и в 1960 г. разобран.

"Manila Bay". Заложен под названием "Bucareli Bay", переименован в "Manila Bay" 3.4.1943.

Принимал участие в десантных операциях на Маршалловы о-ва (январь — февраль



Эскортный авианосец "Lunga Point"



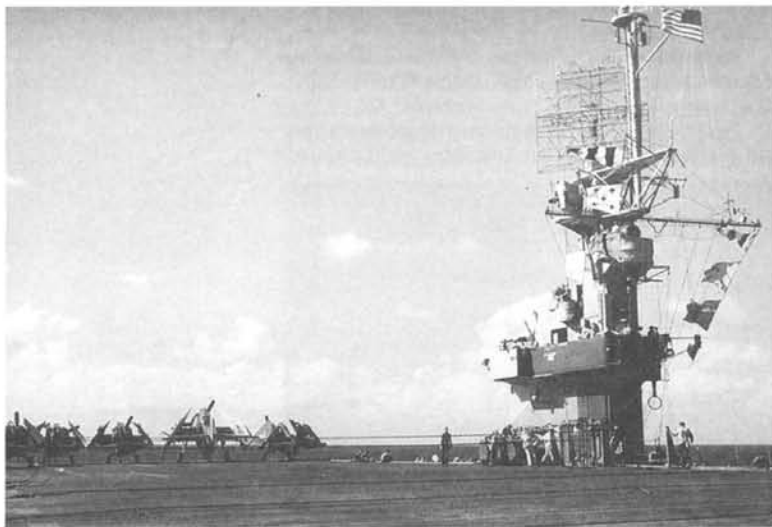
**Эскортный
авианосец
"Rudyard Bay"**

1944 г.), ударах по Кавиенгу (март 1944 г.), высадках в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (октябрь — декабрь 1944 г.) и в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.). 5.1.1945 поврежден попаданием камикадзе в "остров" (22 убитых, 56 раненых) и отправлен на ремонт в США. Осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38 (апрель — август 1945 г.).

Выведен в резерв 31.7.1946. Исключен 27.5.1958, в сентябре 1959 г. продан на слом и разобран в 1960 г.

"Natoma Bay". Заложен под названием "Begum" для брит. флота, но 22.1.1943, вскоре после закладки, переименован для американского флота и переименован в "Natoma Bay". Принимал участие в десантных операциях на Маршалловы о-ва (январь — февраль 1944 г.), ударах по Кавиенгу (март 1944 г.), прикрывал десанты в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (октябрь — де-

**Вид на "остров"
авианосца
"Makin Island"**



кабрь 1944 г.), зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.), о. Иводзима (февраль — март 1945 г.), о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). 6.6.1945 легко поврежден камикадзе. В июле — августе 1945 г. действовал в Восточно-Китайском море. Выведен в резерв 20.5.1946. Исключен 1.9.1958 и сдан на слом в 1960 г.

"St. Lo" (до 15.9.1944 "Midway"). Заложен под названием "Chapin Bay", переименован в "Midway" 3.4.1943.

Принимал участие в ударах по Кавиенгу (март 1944 г.), десантных операциях в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.) и о. Лейте (19 — 25.10.1944). Переименован в "St. Lo" 15.9.1944. 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 около 100 человек убитыми и 400 ранеными.

"Tripoli" (до ноября 1943 г. "Didrickson Bay"). Заложен под названием "Didrickson Bay", в ноябре 1943 г., вскоре после вступления в строй переименован в "Tripoli".

В конце 1943 г. поврежден в результате внутреннего взрыва. В марте — октябре 1944 г. 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, 5.1.1952 г. вновь введен в строй в качестве авиатранспорта. 22.11.1958 выведен из состава флота, 1.2.1959 исключен и в 1960 г. сдан на слом.

"Wake Island". Заложен под названием "Dolomi Bay", переименован в "Wake Island" 3.4.1943.

В апреле — августе 1944 г. входил в состав поисково-ударной группы в Атлантике. 2.7.1944 самолеты авианосца потопили герм. подводную лодку U-543. В конце 1944 г. переведен на Тихий океан. Принимал участие в десантных операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.), на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель 1945 г.). 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 "Wake Island" совершил первую посадку реактивный истребитель FF-1 "Файрбол". 5.4.1946 выведен из состава флота, 17.4.1946 исключен и в следующем году сдан на слом.

"White Plains". Заложен под названием "Elbour Bay", переименован в "White Plains" 3.4.1943.

Принимал участие в ударах по Кавиенгу (март 1944 г.), десантных операциях в районе Холландия (о. Новая Гвинея; апрель 1944 г.), на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), 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. линкора. Ремонт в США,

после которого принимал участие в десантной операции на о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). Выведен в резерв 10.7.1946. Исключен 1.7.1958 и сдан на слом в 1959 г.

"Solomons". Заложен под названием "Emperor" для брит. флота, но 6.11.1943 переназначен для американского флота и переименован сначала в "Nassuk Bay", а затем в "Solomons".

В декабре 1943 — январе 1944 г. совершил один транспортный рейс в Тихий океан. В апреле — августе 1944 г. входил в состав поисково-ударной группы в Атлантике. 15.6.1944 самолеты авианосца потопили герм. подводную лодку U-860. В дальнейшем обеспечивал подготовку пилотов морской авиации. Исключен 5.6.1946 и сдан на слом в 1947 г.

"Kalinin Bay". Принимал участие в десантных операциях на Марианские (июнь — июль 1944 г.), Зап. Каролинские о-ва (сентябрь 1944 г.) и о. Лейте (19 — 25.10.1944). 25.10.1944 в ходе сражения у о. Самар получил 15 попаданий 203-мм снарядами с яп. тяжелых крейсеров и два попадания камикадзе, вызвавших многочисленные повреждения на полетной палубе, пожары и затопление ряда помещений. Убыл в США, после ремонта использовался в качестве авиатранспорта.

Исключен 5.6.1946, продан на слом 8.12.1946 и разобран в 1947 г.

"Kasaan Bay". В начале 1944 г. осуществлял доставку самолетов на Гавайские о-ва. Участвовал в высадке десанта в Южной Франции (август 1944 г.). После возвращения в США (начало 1945 г.) использовался для подготовки пилотов морской авиации. Выведен в резерв 6.7.1946, исключен 1.3.1959 и 2.2.1960 продан на слом.

"Fanshaw Bay". Принимал участие в десантных операциях на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (19 — 25.10.1944). 17.6.1944 легко поврежден близкими разрывами авиабомбы, а 25.10.1944, в ходе сражения у о. Самар получил тяжелые повреждения от огня яп. тяжелых крейсеров (попало 6 203-мм снарядов, в т.ч. один ниже ватерлинии). Убыл на ремонт в США, после которого принимал участие в десантной операции на о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). В июле — августе 1945 г. действовал в Восточно-Китайском море. Выведен в резерв 14.8.1946. Исключен 1.3.1959 и в том же году сдан на слом.

"Kitkun Bay". Принимал участие в десантных операциях на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (19 — 25.10.1944). 25.10.1944 в ходе сражения у о. Самар самолеты авианосца потопили яп. тяжелый крейсер, но сам "Kitkun Bay" получил повреждения в результате близкого падения 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 самолетов для нужд TF-58/38 (апрель — август



1945 г.). Исключен 8.5.1946, продан на слом 18.11.1946 и разобран в 1947 г.

"Tulagi". Заложен под названием "Fortezela Bay". Переименован в "Tulagi" 3.11.1943, незадолго до спуска на воду.

Участвовал в десантной операции в Южной Франции (август 1944 г.). В октябре 1944 г. переведен на Тихий океан и использовался в качестве противолодочного. Обеспечивал действия десантных соединений в зал. Лингаен (январь 1945 г.), у о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). Самолеты авианосца потопили яп. подводную лодку I-44 (29.4.1945). Исключен 8.5.1946, продан на слом и разобран в 1947 г.

"Gambier Bay". Принимал участие в десантных операциях на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.), о. Моротай (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (19 — 25.10.1944). 25.10.1944 в ходе сражения у о. Самар потоплен артиллерийским огнем яп. тяжелых крейсеров "Haguro", "Tone" и "Chokai". Потери экипажа убитыми составили 100 человек.

На полетной палубе
"Rudyard Bay"
в шторм



**Эскортный
авианосец
"Lunga Point"**

"Nehenta Bay". Заложен под названием "Khedive" для брит. флота, но переназначен для американского флота и переименован в "Nehenta Bay".

Принимал участие в десантной операции на Марианские о-ва (июнь — июль 1944 г.). С сентября 1944 по август 1945 г. осуществлялкрытие соединения плавучего тыла 3/5-го флота. Дважды (18.12.1944 и 17.1.1945) получал штормовые повреждения. Выведен в резерв 5.5.1946. Исключен 1.8.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Hoggatt Bay". В сентябре — декабре 1944 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38. Принимал участие в дес. операции в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.). 15.1.1945 поврежден случайным взрывом авиабомбы, отправлен на ремонт в США. В июле 1945 г. действовал в Восточно-Китайском море.

Выведен в резерв 20.7.1946. Исключен 1.9.1959 и продан на слом 31.3.1960.

"Kadashan Bay". Принимал участие в десантных операциях на Зап. Каролинские о-ва (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (октябрь — декабрь 1944 г.) и в зал. Лингаен (январь 1945 г.). 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. Исключен 1.8.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Marcus Island". Заложен под названием "Kanalku Bay", 3.11.1943, незадолго до спуска на воду, переименован в "Marcus Island".

Принимал участие в десантных операциях на Зап. Каролинские о-ва (сентябрь 1944 г.) и о. Лейте (октябрь — декабрь 1944 г.). 15.12.1944 поврежден камикадзе. Обеспечивал

высадки в зал. Лингаен (январь 1945 г.) и о. Окинава (апрель — май 1945 г.). Выведен в резерв 12.12.1946. Исключен 1.9.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Savo Island". Заложен под названием "Kaita Bay", 3.11.1943, незадолго до спуска на воду, переименован "Savo Island".

Принимал участие в десантных операциях на Зап. Каролинские о-ва (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (октябрь — декабрь 1944 г.) и в зал. Лингаен (январь 1945 г.). 5.1.1945 легко поврежден близким разрывом камикадзе. Обеспечивал высадку на о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.), действовал в Восточно-Китайском море (июль — август 1945 г.). Истребители авианосца сбили 62,5* яп. самолета. Выведен в резерв. Исключен 1.9.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Ommaney Bay". Принимал участие в десантных операциях на Зап. Каролинские о-ва (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (октябрь — декабрь 1944 г.) и в зал. Лингаен (январь 1945 г.). 4.1.1945 тяжело поврежден попаданием камикадзе, оставлен экипажем и потоплен торпедой ЭМ "Barnes". Потери экипажа составили 93 убитых и 65 раненых.

"Petrof Bay". Принимал участие в дес. операциях на о. Моротай (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (октябрь — декабрь 1944 г.), в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.), на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). Выведен в резерв 31.7.1946, исключен 27.6.1958 и сдан на слом в 1959 г.

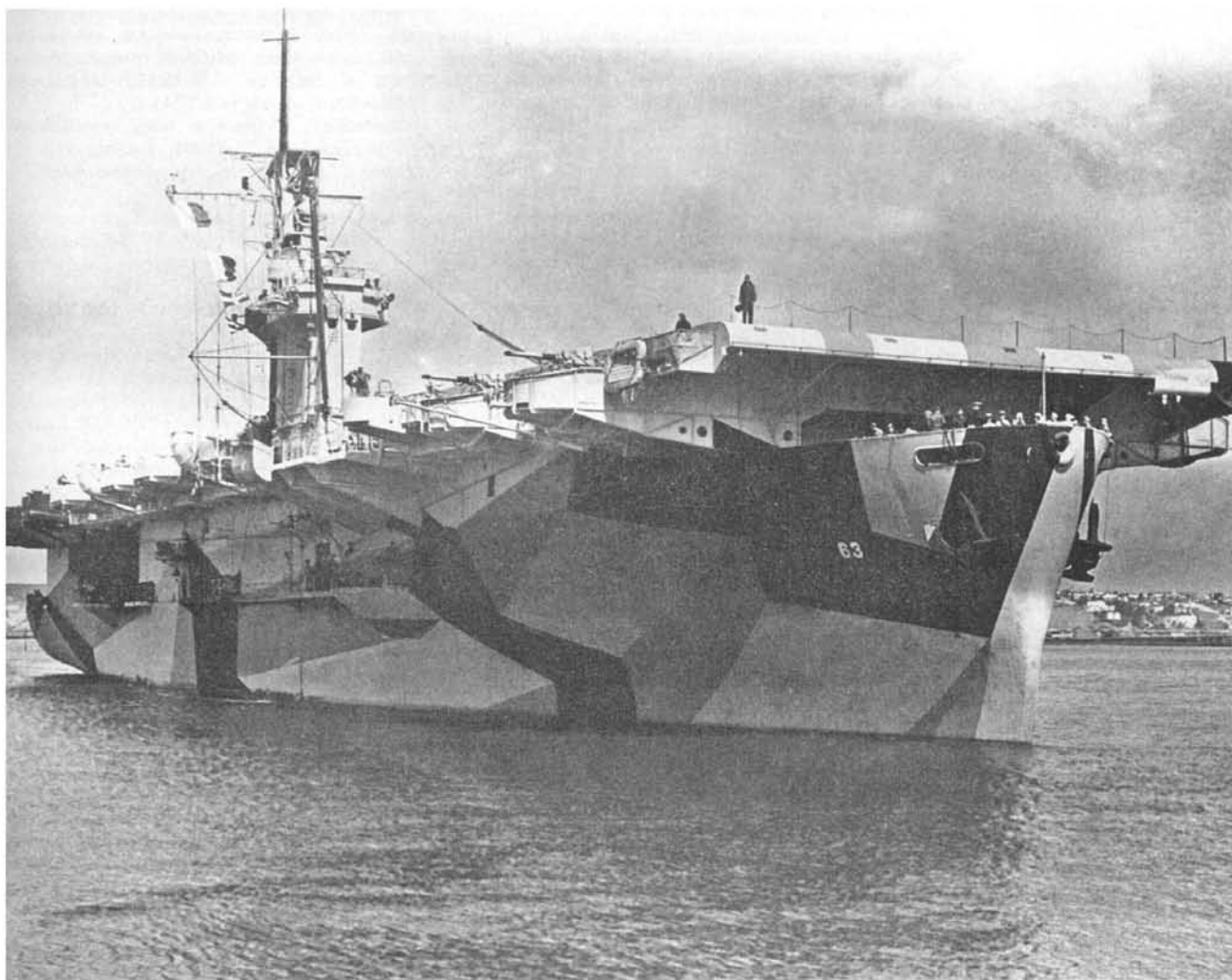
"Rudyard Bay". Осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38 (сентябрь — декабрь 1944 г.). Принимал участие в десантных операциях на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). Выведен в резерв 11.6.1946. Исключен 1.8.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Saginaw Bay". Принимал участие в дес. операциях на о. Моротай (сентябрь 1944 г.), о. Лейте (октябрь — декабрь 1944 г.), в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.), на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). Выведен в резерв 19.6.1946. Исключен 1.8.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Sargent Bay". Осуществлял перевозку самолеты для нужд TF-58/38 (сентябрь 1944 — январь 1945 гг.). 3.1.1945 получил повреждения в результате столкновения с эскортным миноносцем "R. F. Keller". Принимал участие в десантных операциях на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). Выведен в резерв 23.7.1946. Исключен 27.6.1958 и сдан на слом в 1959 г.

"Shamrock Bay". В конце 1944 г. осуществлял перевозку самолетов в Северную Африку, затем переведен на Тихий океан. Участвовал в десантной операции в зал. Лингаен (январь 1945 г.). В феврале — августе

* Дробное число — следствие принятой в американском флоте методики учета сбитых самолетов противника. В данном случае это говорит о том, что один или более самолетов сбито совместно с самолетами других авианосцев.



те 1945 г. обеспечивал действия соединения плавучего тыла 5/3-го флота. Выведен в резерв 6.7.1946. Исключен 27.6.1958 и сдан на слом в 1959 г.

"Shipley Bay". В октябре 1944 — мае 1945 гг. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38. 16.5.1945 поврежден в результате столкновения. Выведен в резерв 28.6.1946. Исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1961 г.

"Sitkoh Bay". Заложен под названием "Tananek Bay", в процессе постройки переименован в "Sitkoh Bay".

В сентябре 1944 — августе 1945 г. осуществлял перевозку сам. для TF-58/38 и корпуса морской пехоты на о-ва Тихого океана. Выведен в резерв 30.11.1946. Вновь введен в строй 29.7.1950 и использовался в качестве авиатранспорта — перевозил самолеты на Дальний Восток. 27.7.1954 повторно выведен в резерв. Исключен 1.4.1960 и сдан на слом в 1961 г.

"Steamer Bay". В сентябре — декабре 1944 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38. Принимал участие в де-

сантных операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.), на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). 25.4.1945 легко поврежден в результате столкновения с эсминцем "Hall", 16.6.1945 — в результате катастрофы амер. самолета.

Выведен в резерв 8.8.1946. Исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1959 г.

"Cape Esperance". Заложен под названием "Tananek Bay", в процессе постройки переименован в "Cape Esperance".

В октябре 1944 — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38. 18.12.1944 получил штормовые повреждения. Выведен в резерв 22.8.1946. Вновь введен в строй 5.8.1950 и использовался в качестве авиатранспорта для перевозки самолетов на Дальний Восток. 15.1.1959 повторно выведен в резерв, исключен 1.3.1959 и сдан на слом в 1961 г.

"Takanis Bay". В конце 1944 — 1945 г. использовался для подготовки морских летчиков. Выведен в резерв 1.5.1946. Исключен 1.8.1959 и сдан на слом в 1960 г.

**Эскортный
авианосец "St. Lo",
1944 г.**

"Thetis Bay". В мае — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38. Выведен в резерв 7.8.1946. В июне 1955 — июле 1956 г. перестроен в десантный вертолетоносец. 1.3.1964 исключен и сдан на слом в 1966 г.

"Makassar Strait". Заложен под названием "Ulitaka Bay", в процессе постройки переименован в "Makassar Strait".

В феврале — августе 1945 г. обеспечивал действия соединения плавучего тыла 5/3-го флота. Выведен в резерв 9.8.1946. Исключен из состава флота 1.9.1958 и некоторое время использовался в качестве мишени при проведении испытаний ракетного оружия. В апреле 1961 г. сел на мель на мелководье и впоследствии разобран на месте.

"Windham Bay". В мае — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. Выведен в резерв в 17.1.1947. Вновь введен в строй 31.10.1951 в качестве авиатранспорта для перевозки самолетов на Дальний Восток. Исключен 1.2.1959 и сдан на слом в 1961 г.

"Makin Island". Заложен под названием "Woodcliffe Bay", в процессе постройки переименован в "Makin Island".

Принимал участие в десантных операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.), на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). Рейды для нанесения ударов по судоходству в Восточно-Китайском море (конец июля — начало августа 1945 г.). 19.4.1946 выведен в резерв, исключен 1.7.1947 и сдан на слом в 1947 г.

"Lunga Point". Заложен под названием "Alazon Bay", в процессе постройки переименован в "Lunga Point".

Принимал участие в десантных операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.), на о. Иводзима (февраль — март 1945 г.) и о. Окинава (апрель — июнь 1945 г.). 21.2.1945 поврежден скользящим ударом камикадзе, вызвавшим небольшой пожар. Рейды для нанесения ударов по судоходству в Восточно-Китайском море (конец июля — начало августа 1945 г.). Выведен в резерв 24.10.1946. Исключен 1.4.1960 и сдан на слом в том же году.

"Bismark Sea". Заложен под названием "Alikula Bay", 16.5.1944, незадолго до вступления в строй переименован в "Bismark Sea". Принимал участие в десантных операциях в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.) и на о. Иводзима (февраль 1945 г.). 21.2.1945 поражен двумя камикадзе, вызвавшими большие пожары и взрывы. Через 2 часа авианосец затонул. Потери экипажа составили 119 человек убитыми и 99 ранеными.

"Salamaua". Заложен под названием "Anguilla Bay", в процессе постройки переименован в "Salamaua".

Принимал участие в десантной операции в зал. Лингаен (о. Лусон; январь 1945 г.). 13.1.1945 поврежден попаданием камикадзе, ремонт (февраль — март 1945 г.). В апреле 1945 г. обеспечивал высадку на о. Окина-

ва, в июне — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-58/38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. Выведен в резерв 9.5.1946, исключен 1.9.1946 и сдан на слом в 1947 г.

"Hollandia". Заложен под названием "Astrolabe Bay", 30.5.1944, незадолго до вступления в строй, переименован в "Hollandia".

В июне — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38. Выведен в резерв 17.1.1947. Исключен 1.4.1960 и сдан на слом в 1960 г.

"Kwajalein". Заложен под названием "Bucareli Bay", 6.4.1944 переименован в "Kwajalein". В октябре — декабре 1944 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38/58. Получил штормовые повреждения 18.12.1944, убыл на ремонт в США. В 1945 г. использовался в качестве учебного. Выведен в резерв 16.8.1946. Исключен 1.4.1960 и сдан на слом в 1961 г.

"Admiralty Islands". Заложен под названием "Bucareli Bay", 26.4.1944 переименован в "Admiralty Islands".

В июне — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38. 24.4.1946 выведен в резерв. Исключен 8.5.1946 и сдан на слом в 1947 г.

"Bougainville". Заложен под названием "Didrickson Bay", 26.4.1944 переименован в "Bougainville".

В мае — июне 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. Выведен в резерв 3.11.1946. Исключен 1.4.1960 и сдан на слом.

"Mantanikau". Заложен под названием "Dolomi Bay", 26.4.1944 переименован в "Mantanikau".

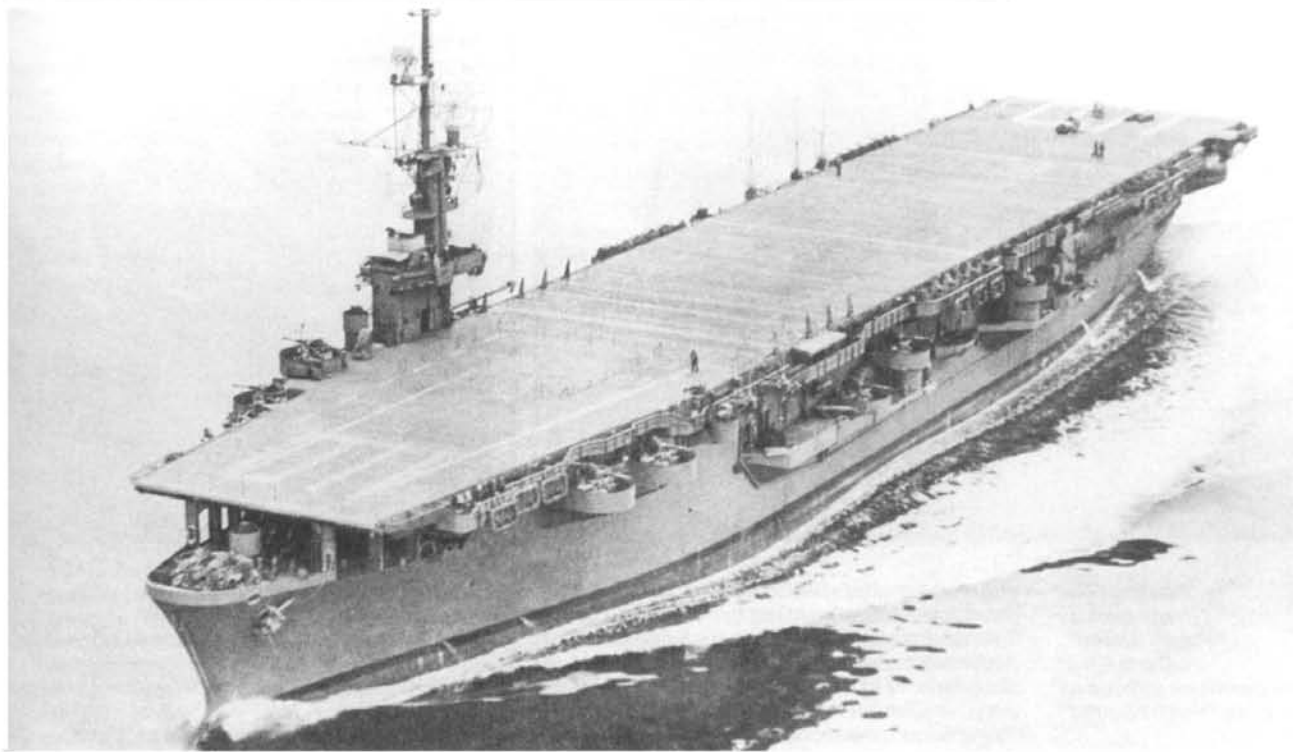
В конце 1944 — 1945 г. использовался для подготовки морских летчиков. Выведен в резерв 11.10.1946. Исключен 1.4.1960 и сдан на слом.

"Attu". Заложен под названием "Elbour Bay", в процессе постройки переименован в "Attu". В мае — июне 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38. 5.6.1945 получил штормовые повреждения. 3.7.1946 исключен и в 1947 г. продан частному владельцу для перестройки в торговое судно. Переименован в "Gay" (с 1948 г. — "Flying W"). Предполагалось использовать корабль для доставки вооружения в Израиль, однако по этому назначению бывший авианосец так и не использовался и в 1948 — 1949 гг. был сдан на слом.

"Roi". Заложен под названием "Alava Bay", 26.4.1944, вскоре после спуска на воду, переименован в "Roi". В июне — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38. 21.5.1946 исключен и в следующем году сдан на слом.

"Munda". Заложен под названием "Topowek Bay", в процессе постройки переименован в "Munda". В июне — августе 1945 г. осуществлял перевозку самолетов для нужд TF-38. Выведен в резерв 13.9.1946. Исключен 1.9.1958 и сдан на слом в 1961 г.

Эскортные авианосцы типа "Commencement Bay"



CVE-105	"Commencement Bay"	"Todd-Pacific", Такома	23.9.1943	4.5.1944	27.11.1944	Исключен в 1971 г.
CVE-106	"Block Island"	"Todd-Pacific", Такома	25.10.1943	10.6.1944	30.12.1944	Исключен в 1959 г.
CVE-107	"Gilbert Islands"	"Todd-Pacific", Такома	29.11.1943	20.7.1944	5.2.1945	Исключен в 1976 г.
CVE-108	"Kula Gulf"	"Todd-Pacific", Такома	16.12.1943	15.8.1944	12.5.1945	Исключен в 1970 г.
CVE-109	"Cape Gloucester"	"Todd-Pacific", Такома	10.1.1944	12.9.1944	5.3.1945	Исключен в 1971 г.
CVE-110	"Salerno Bay"	"Todd-Pacific", Такома	7.2.1944	26.9.1944	19.5.1945	Исключен в 1961 г.
CVE-111	"Vella Gulf"	"Todd-Pacific", Такома	7.3.1944	19.10.1944	9.4.1945	Исключен в 1970 г.
CVE-112	"Siboney"	"Todd-Pacific", Такома	1.4.1944	9.11.1944	14.5.1945	Исключен в 1970 г.
CVE-113	"Puget Sound"	"Todd-Pacific", Такома	12.5.1944	30.11.1944	8.6.1945	Исключен в 1960 г.
CVE-114	"Rendova"	"Todd-Pacific", Такома	15.6.1944	28.12.1944	22.10.1945	Исключен в 1971 г.
CVE-115	"Bairoko"	"Todd-Pacific", Такома	27.5.1944	25.1.1945	16.7.1945	Исключен в 1960 г.
CVE-116	"Badoeng Strait"	"Todd-Pacific", Такома	18.8.1944	15.2.1945	14.11.1945	Исключен в 1970 г.
CVE-117	"Saidor"	"Todd-Pacific", Такома	30.9.1944	17.3.1945	4.9.1945	Исключен в 1970 г.
CVE-118	"Sicily"	"Todd-Pacific", Такома	23.10.1944	14.4.1945	27.2.1946	Исключен в 1961 г.
CVE-119	"Point Cruz"	"Todd-Pacific", Такома	4.12.1944	18.5.1945	16.10.1945	Исключен в 1970 г.
CVE-120	"Mindoro"	"Todd-Pacific", Такома	2.1.1945	27.6.1945	4.12.1945	Исключен в 1959 г.
CVE-121	"Rabaul"	"Todd-Pacific", Такома	2.1.1945	14.7.1945	30.8.1946	Исключен в 1971 г.
CVE-122	"Palau"	"Todd-Pacific", Такома	19.2.1945	6.8.1945	15.1.1946	Исключен в 1960 г.
CVE-123	"Tinian"	"Todd-Pacific", Такома	20.3.1945	5.9.1945	30.7.1946	Исключен в 1970 г.
CVE-124	"Bastogne"	"Todd-Pacific", Такома	2.4.1945	—	—	Не достроен
CVE-125	"Eniwetok"	"Todd-Pacific", Такома	20.4.1945	—	—	Не достроен
CVE-126	"Lingayen"	"Todd-Pacific", Такома	1.5.1945	—	—	Не достроен
CVE-127	"Okinawa"	"Todd-Pacific", Такома	22.5.1945	—	—	Не достроен

Самые крупные и наиболее удачные эскортные авианосцы американской постройки. Проект представлял собой улучшенный "Sangamon". Всего было заказано 27 кораблей, но в строй вошли лишь 19, из них 9 — уже после окончания войны. Строительство еще четырех уже заложенных кораблей

("Bastogne", "Eniwetok", "Lingayen" и "Okinawa") прекратили 12.8.1945 и впоследствии разобрали на стапелях.

Корпус авианосца "Commencement Bay" по конструкции повторял корпус танкера типа Т-3, но был основательно усовершенствован и перекомпонован; увеличилось число

Вверху:
эскортный
авианосец
"Salerno Bay"



**Надстройка
авианосца
"Puget Sound".
С п р а в а:
церемония спуска на
воду "Puget Sound"**

водонепроницаемых переборок. Кормовое расположение МО и КО сохранилось, но теперь ЭУ стала эшелонной, возросла и ее мощность (на испытаниях "Commencement Bay" развил мощность 17 800 л.с. и скорость 20,2 уз.). Площадь полетной палубы по сравнению с "Sangamon" 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 возросла до 7,7 т, их размеры — до 13,4 x 12,8 м. Емкость цистерн авиабензина существенно увеличили.

По сравнению с предшественниками заметно усилилось зенитное вооружение. Причем эффективность ПВО повышало и весьма совершенное радиолокационное оборудование — радары SK-2, SO и высотомер SP. Кроме того, имелся радиомаяк YE.



Служба

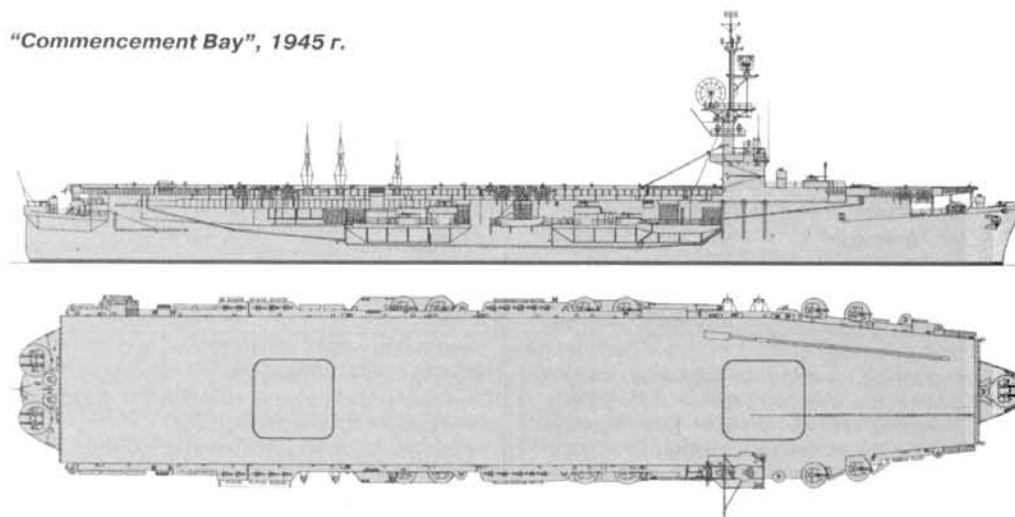
"Commencement Bay". Заложен под названием "St. Joseph Bay", переименован в "Commencement Bay" 5.7.1944, вскоре после спуска на воду.

В 1945 г. использовался для подготовки пилотов морской авиации. Выведен в резерв 30.11.1946. Исключен 1.4.1971 и сдан на слом.

"Block Island". Заложен под названием "Sunset Bay", в процессе постройки переименован в "Block Island".

Поддержка десантных войск на о. Окинава (май — июнь 1945 г.) и на о. Борнео (конец июня — начало июля 1945 г.). Выведен в резерв 28.5.1946. Вновь введен в строй 28.4.1951 в качестве авиатранспорта. Выведен в резерв 27.8.1954. Исключен 1.7.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Commencement Bay", 1945 г.



“Gilbert Islands”. Заложен под названием “St. Andrews Bay”, 26.4.1944 переименован в “Gilbert Islands”.

Поддержка десантных войск на о. Окинава (май — июнь 1945 г.) и на о. Борнео (конец июня — начало июля 1945 г.). В августе 1945 г. обеспечивал действия плавучего тыла 3-го флота. Выведен в резерв 21.5.1946, вновь введен в строй 7.9.1951 и использовался в качестве авиатранспорта. 15.1.1955 выведен в резерв. 1.6.1961 исключен из состава флота, в августе 1962 — марте 1964 гг. переоборудован на верфи ВМС в Нью-Йорке в стратегический ретрансляционный корабль AGMR-1 “Annapolis”, вновь введен в строй 7.3.1964. В 1965 — 1969 гг. использовался для обеспечения связи амер. ВМФ, действовавшего у берегов Вьетнама. Выведен в резерв 20.12.1969, исключен 15.10.1976 и сдан на слом.

“Kula Gulf”. Предполагалось назвать этот авианосец “Vermillion Bay”, но еще до закладки его переименовали в “Kula Gulf”.

В 1945 г. использовался для подготовки пилотов морской авиации. Выведен в резерв 3.7.1946. Вновь введен в строй 15.2.1951 и использовался в качестве авиатранспорта и авианосца ПЛО. 15.12.1955 выведен в резерв. С 30.6.1965 по 6.10.1969 привлекался для перевозки самолетов в Юго-Восточную Азию. 7.11.1966 поврежден пожаром в Пёрл-Харборе. Исключен из состава флота 15.9.1970 и сдан на слом.

“Cape Gloucester”. Заложен под названием “Willapa Bay”, 26.4.1944 переименован в “Cape Gloucester”.

Рейды против яп. судоходства в Восточно-Китайском море (конец июля — начало августа 1945 г.). Выведен в резерв 5.11.1946. Исключен

Тактико-технические характеристики авианосцев типа “Commencement Bay” по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 18 908 т, полное 21 397 т
Размерения:	160 (вл)/169,9х32,1 (22,9 вл)х8,5 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 4 ПК, 16 000 л.с., 3380 т нефти
Скорость:	19 уз.
Дальность плавания:	10 000 (15) миль
Вооружение:	2 — 127-мм/38, 3 х 4 и 12 х 2 — 40-мм/56, 20 х 1 — 20-мм/70, 33 самолета, 2 катапульты
Экипаж:	1066 человек
Состав авиагруппы	
“Block Island”	
Май 1945 г.:	около 20 истребителей F6F и F4U, 9 торпедоносцев TBM-3.

1.6.1960, но вскоре возвращен в резерв. Повторно исключен 1.4.1971 и сдан на слом.

“Salerno Bay”. Заложен под названием “Winjah Bay”, в процессе постройки переименован в “Salerno Bay”.

В боевых действиях не участвовал, использовался для подготовки летчиков. Выведен в резерв 4.10.1947, вновь введен в строй 20.6.1951 и использовался в качестве авианосца ПЛО. 16.2.1954 выведен в резерв. Исключен 1.6.1961 и сдан на слом в 1962 г.

“Vella Gulf”. Заложен под названием “Totem Bay”, 26.4.1944 переименован в “Vella Gulf”. Принимал участие в ударе по о. Рота (24 — 26.7.1945), действовал в Восточно-Китайском море (август 1945 г.).

Выведен в резерв 9.8.1946. Исключен 1.6.1960, вскоре возвращен в резерв,



Эскортный авианосец “Kula Gulf”



**Эскортный
авианосец
"Bairoko"**

1.12.1970 повторно исключен и сдан на слом в 1971 г.

"Siboney". Заложен под названием "Frosty Bay", в процессе постройки переименован в "Siboney".

Вскоре после вступления в строй выведен в резерв (ноябрь 1947 г.), но уже в марте 1948 г. введен в строй в качестве транспорта. Выведен в резерв в январе 1949 г. Вновь введен в строй 22.1.1950 и использовался в качестве авианосца ПЛО в составе Атлантического флота. 31.7.1956 повторно выведен в резерв. Исключен 1.6.1970 и сдан на слом в 1971 г.

"Puget Sound". Заложен под названием "Hobart Bay", 5.6.1944 переименован в "Puget Sound".

Вскоре после вступления в строй выведен в резерв (18.10.1946). Исключен 1.6.1960, сдан на слом в 1962 г.

"Rendova". Заложен под названием "Mosser Bay", в процессе постройки переименован в "Rendova".

Действовал в составе Тихоокеанского флота в качестве авианосца ПЛО, с 27.1.1950 находился в резерве. 3.1.1951 г. вновь введен в строй. Участвовал в войне в Корее (8.7 — 22.12.1951). Выведен в резерв 30.6.1955. Исключен из состава флота 1.4.1971 и сдан на слом.

"Bairoko". Заложен под названием "Portage Bay", в процессе постройки переименован в "Bairoko".

В 1946 — 1950 гг. входил в состав Тихоокеанского флота в качестве противолодочного. В июне 1948 г. обеспечивал испытания ядерного оружия на атолле Бикини. В период с 14.4 по 12.9.1950 находился в резерве. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи, совершил 3 похода (14.11.1950 — 15.8.1951; 1.12.1951 — 9.6.1952; 12.1 — 24.8.1953). 9.5.1951 поврежден в результате внутреннего взрыва. После войны продолжал входить в состав Тихоокеанского флота,

в 1954 г. принимал участие в испытании водородной бомбы на атолле Эниветок. Выведен в резерв 18.2.1955. Исключен из состава флота 1.4.1960 и сдан на слом в 1961 г.

"Badoeng Strait". Заложен под названием "San Alberto Bay", в процессе постройки переименован в "Badoeng Strait".

Выведен в резерв 20.4.1946, но 6.1.1947 вновь введен в строй в качестве противолодочного. Входил в состав Тихоокеанского флота. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи, совершил 3 похода (14.7.1950 — 7.2.1951; 15.9.1951 — 1.3.1952; 19.7.1952 — 27.2.1953). После войны продолжал находиться в составе Тихоокеанского флота. Выведен в резерв 17.5.1957. Исключен из состава флота 1.12.1970, в 1972 г. сдан на слом.

"Saidor". Заложен под названием "Saltery Bay", в процессе постройки переименован в "Saidor".

После ввода в строй служил на Тихом океане. В июле 1946 г. обеспечивал проведение ядерных испытаний на атолле Бикини. Выведен в резерв 12.9.1947. Исключен из состава флота 1.12.1970 и сдан на слом в 1971 г.

"Sicily". Заложен под названием "Sandy Bay", в процессе постройки переименован в "Sicily".

После вступления в строй служил в Атлантике в кач. противолодочного. В начале 1950 г. переведен на Тихий океан. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи, совершил 3 похода (4.7.1950 — 5.2.1951; 12.5 — 12.10.1951; 8.5 — 4.12.1952). После войны продолжал входить в состав Тихоокеанского флота. Выведен в резерв 4.10.1954. Исключен из состава флота 1.7.1960 и сдан на слом в 1961 г.

"Point Cruz". Заложен под названием "Trocadero Bay", в процессе постройки переименован в "Point Cruz".

С 30.6.1947 по 26.7.1951 находился в резерве. Действовал в составе 7-го флота у берегов Кореи (11.4 — 18.12.1953). После войны продолжал находиться в составе Тихоокеанского флота. С 31.8.1956 в резерве. Введен в строй 23.8.1965 и до 16.10.1969 использовался для перевозки самолетов в Юго-Восточную Азию. Исключен из состава флота 15.9.1970, в 1971 г. сдан на слом.

"Mindoro". После вступления в строй служил в составе Атлантического флота в качестве противолодочного. Находился на Средиземном море (конец 1950 — начало 1951 г.). Выведен в резерв 4.8.1955. Исключен из состава флота 1.12.1959 и сдан на слом в 1960 г.

"Rabaul". Принят флотом 30.8.1946, но официально в строй не вводился и сразу был переведен в резерв. Исключен из состава флота 1.9.1971 и сдан на слом в 1972 г.

"Palau". После вступления в строй служил в составе Атлантического флота в качестве противолодочного. Выведен в резерв 15.6.1954. Исключен из состава флота 1.4.1960 и сдан на слом в том же году.

"Tinian". Принят флотом 30.7.1946, но официально в строй не вводился и сразу был переведен в резерв. Исключен из состава флота 1.6.1970 и сдан на слом в 1971 г.

Учебные авианосцы "Wolverine" и "Sable"



IX-64	"Wolverine"	спущен на воду 9.11.1912, переоборудован в 1942 г.	Сдан на слом в 1947 г.
IX-81	"Sable"	спущен на воду 27.10.1913	Сдан на слом в 1948 г.

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 озера Мичиган — "С & В" ("Cleveland and Buffalo") и "Greater Buffalo", 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 "Wolverine" ("С & В") составляли 167,6 x 25,9 м, на "Sable" ("Greater Buffalo") — 179,1 x 25,9 м. Палубы оснащались комплектом аэрофинишеров; ангара, лифтов, катапульт и вооружения не было. На каждом из авианосцев установили по радиомаяку УЕ; в 1945 г. на "Sable" появился второй радиомаяк — УС. Внешне корабли отличались друг от друга силуэтами: "Wolverine" был четырехтрубным, "Sable" — двухтрубным. Цистерны

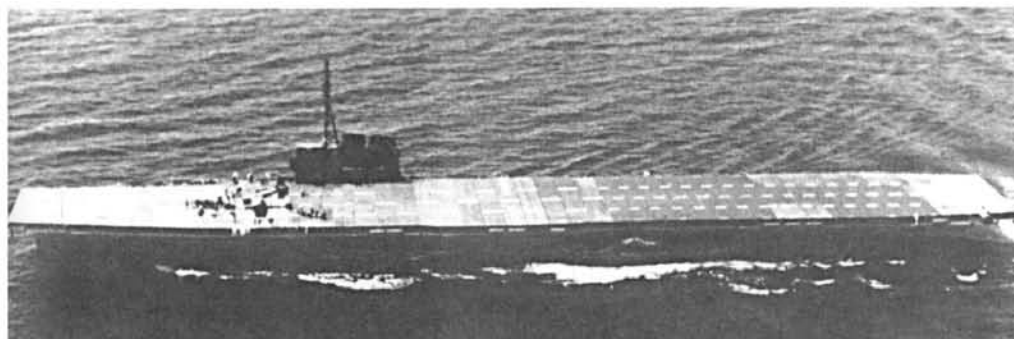
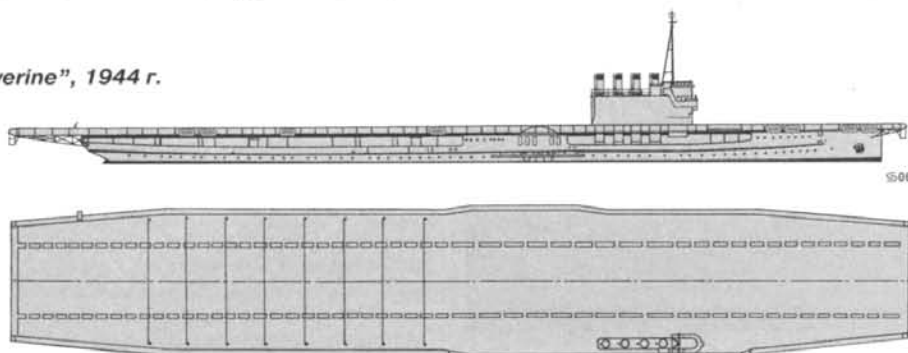
Тактико-технические характеристики учебных авианосцев "Wolverine" и "Sable" по состоянию на 1943 г.

Водоизмещение:	
"Wolverine"	стандартное 7315 т
"Sable"	стандартное 8144 т
Размерения:	
"Wolverine"	147,7 (вл)/152,4x29,9 (17,7 вл)x4,7 м
"Sable"	158,2 (вл)/163,1x27,4 (17,7 вл)x4,7 м
Энергетическая установка: 2 ПМУ, 4 ПК, 8000 л.с. ("Wolverine") или 10 500 л.с. ("Sable")	
Скорость: 16 ("Wolverine") или 18 ("Sable") уз.	
Экипаж: 270 — 300 человек	

для авиабензина (емкостью 27 870 л) и система заправки самолетов имелись только на "Wolverine".

Оба авианосца ("Wolverine" с августа 1942 г., "Sable" — с весны 1943-го) совершали учебные

"Wolverine", 1944 г.



Учебный авианосец "Sable".
Вверху:
учебный авианосец "Wolverine"

Учебный авианосец
"Sable"



плавания по озеру Мичиган и использовались для отработки взлета и посадки самолетов учебного центра морской авиации в Гленвью. Всего до конца войны на них прошли практику

15 000 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.

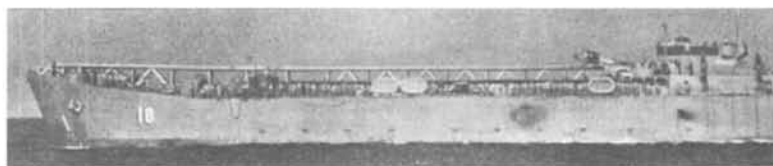
Армейские авианосцы типа LST

Тактико-технические характеристики армейских авианосцев типа LST

Водоизмещение:	стандартное 1625 т, полное 3640 т
Размерения:	93,6 (вл)/100х15,2х4,3 м
Энергетическая установка:	2 ДУ, 1800 л.с.
Скорость:	12 уз.
Дальность плавания:	24 000 (9) миль
Вооружение:	1 х 1 — 76-мм/50, 4 х 1 — 40-мм/56, 6 х 1 — 20-мм/70, от 3 до 10 самолетов
Экипаж:	91 — 125 человек

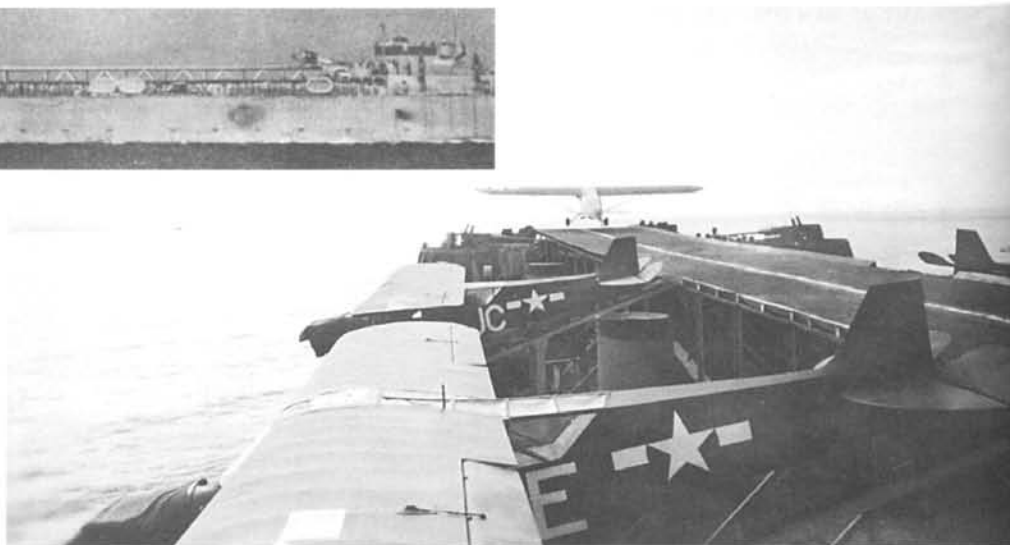


LST-16, 1943 г.



Десантный корабль
LST-18 с полетной
палубой

Полетная палуба
десантного корабля
LST-906. Август —
сентябрь 1944 г.

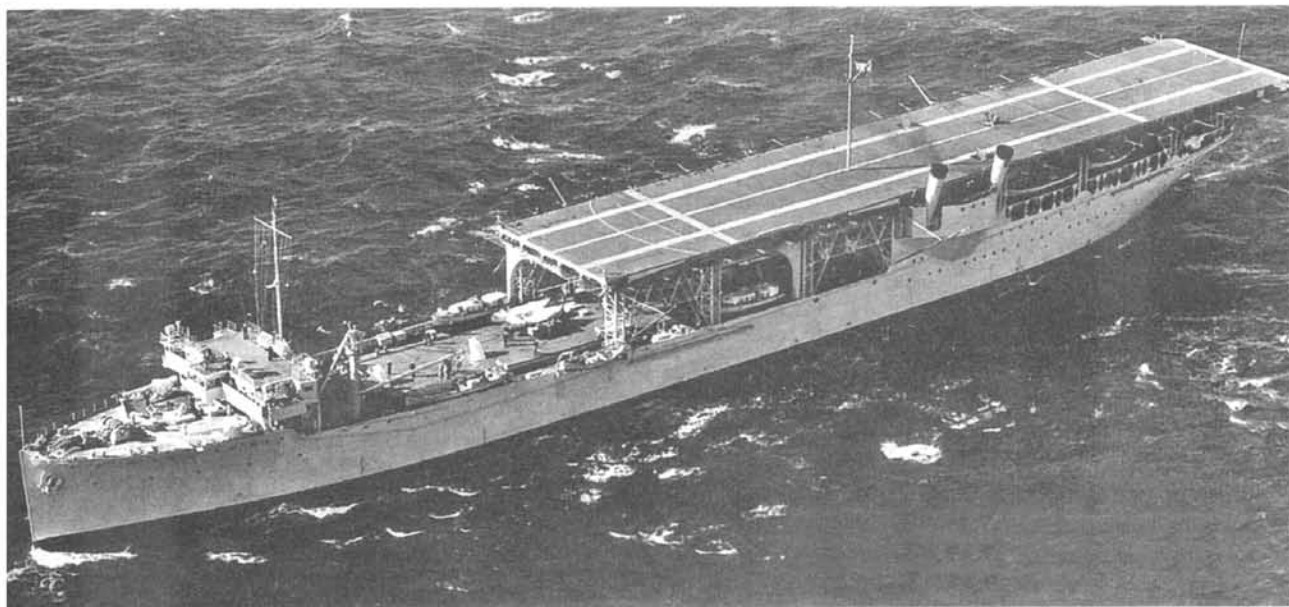


Самые маленькие авианосцы периода Второй мировой войны.

В 1943 г. по решению армейского командования несколько танкодесантных кораблей LST (Mk.2) были оборудованы легкими полетными палубами (длиной около 60 и шириной 5 м) для запуска корректировщиков Пайпер "Кэб". Обратная посадка на палубу после выполнения задания не предусматривалась — считалось, что легкие машины смогут садиться на необорудованный берег. Всего на корабле могло базироваться до 10 машин, но, как правило, их число ограничивалось тремя.

В 1943 — 1944 г. подобным образом было переоборудовано несколько танкодесантных кораблей (в том числе LST-16, LST-18, LST-337, LST-386 и LST-906). Эти "мини-авианосцы" принимали участие в высадке десантов в Италии в 1943 — 1944 гг. и на Филиппинах в 1944 г.

Плавбаза гидроавиации "Langley"



AV-3 "Langley" Верфь ВМС, 18.10.1911 24.8.1912 20.3.1922 (7.4.1913) Погиб 27.2.1942
Мэр Айленд, Вэледжо

Заложен как транспорт-угольщик "Jupiter" для ВМС США, вступил в строй в 1913 г. Особенностью судна являлась необычная для того времени двухвальная турбоэлектрическая ЭУ.

В июле 1919 г. по заказу Генерального совета флота был подготовлен проект переоборудования его в авианосец. Работы проводились на верфи в Норфолке с 24.3.1920 по 20.3.1922. Переклассифицирован в авианосец (с присвоением индекса CV-1) и переименован в "Langley" 21.4.1920.

"Langley" был оснащен прямоугольной полетной палубой размерами 162,7x19,5 м. Пространство между ней и ВП можно назвать ангаром с некоторой долей условности, поскольку он был открытым с обоих бортов. Для подъема самолетов служил один лифт, кроме того, для подъема гидросамолетов на палубу имелись специальные краны. В бывших грузовых трюмах разместили цистерны для авиабензина и погреба боезапаса.

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

Слишком тихоходный для действий совместно с линейным флотом, "Langley" использо-

Тактико-технические характеристики плавбазы гидроавиации "Langley" по состоянию на декабрь 1941 г.

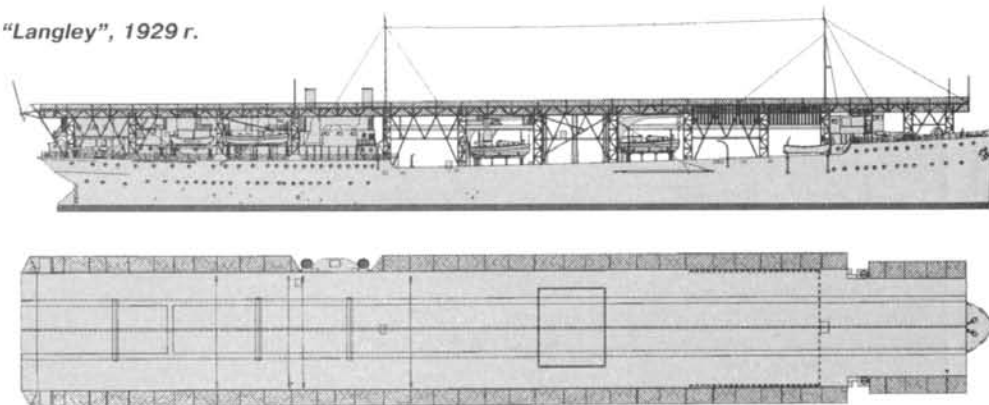
Водоизмещение:	стандартное 11 500 т, полное 15 150 т
Размерения:	158,5 (вл)/165,2x20x6,3 м
Энергетическая установка:	2 ТЭУ "Parsons", 3 ПК, 7000 л.с.
Скорость:	15,5 уз.
Вооружение:	4x1 — 127-мм/51, до 55 самолетов (в варианте авиатранспорта)
Экипаж:	468 человек

вался в качестве экспериментального корабля, на котором отработывались различные технические новшества. Так, первоначально авианосец оснастили одной дымовой трубой по левому борту, но из-за сильного задымления полетной палубы ее пришлось заменить на две откидывающиеся вниз. Другое "новшество" можно отнести к разряду курьезов: на юте "Langley" имелась вместительная голубятня для почтовых птиц — те служили для связи с пилотами самолетов!

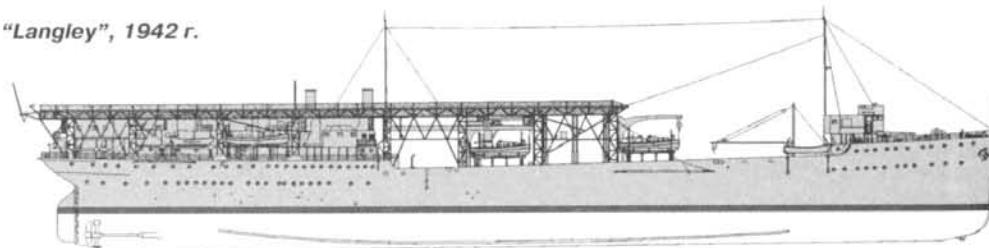
В 1934 г. американцы приняли решение строить очередной авианосец ("Wasp"), для чего им было необходимо "освободить" занятый тоннаж, отведенный под авианосцы Вашингтонским соглашением 1922 г. Работы проводились на верфи ВМС Мэр Айленд с 25.10.1936 по 26.2.1937. С "Langley" демонтировали треть полетной палубы, а сам корабль 21.4.1937 официально переклассифицировали в гидроавиатранспорт (индекс изменился с CV-1 на AV-3). Мог обеспечивать

Вверху: плавбаза гидроавиации "Langley"

"Langley", 1929 г.



"Langley", 1942 г.



базирование одной эскадрильи гидросамолетов, но в основном использовался для ремонта авиатехники.

Служба

После вступления в строй некоторое время имел фактический статус экспериментального корабля (до 17.11.1924). До 1931 г. служил в составе главных сил Тихоокеанского флота. После перевода в Атлантику использовался главным образом для испытаний новых самолетов, подготовки личного состава морской авиации.

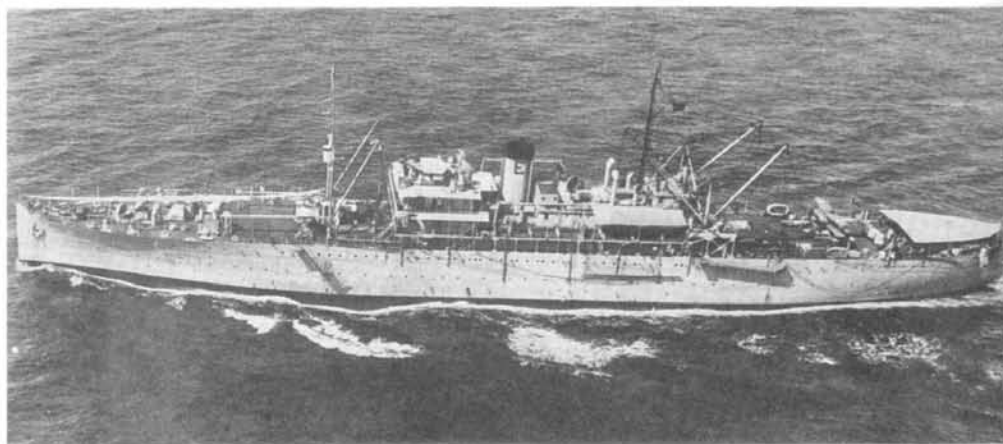
В начале войны на Тихом океане использовался для переброски сухопутных истребителей на о. Ява. 27.2.1942 атакован яп. базовой авиацией в 75 милях юж. Чилачапа. Получил 5 прямых попаданий бомб (погибло 16 человек), загорелся, после чего был оставлен экипажем и добит американским эсминцем "Wipple".

"Langley", 1939 г.



Плавбаза гидроавиации "Wright"

Плавбаза
гидроавиации
"Wright"



Бывший транспорт типа "Hog Island". В процессе достройки принято решение переоборудовать корабль в плавбазу для обслуживания привязных аэростатов (индекс AZ-1). Работы были начаты в июне 1920 г.

Вскоре после вступления в строй, в середине 1922 г. переклассифицирован в плавбазу гидроавиации и 11.11.1923 сменил индекс на AV-1. Переоборудование прошло в июле — декабре 1926 г. на верфи ВМС в Норфолке.

Обеспечивал базирование одной эскадрильи гидросамолетов.

Служба

Большую часть службы провел на Тихом океане. Незадолго до начала войны привлекался для оборудования передовых баз на островах Тихого океана. После нападения японцев на Перл-Харбор использовался для доставки снабжения и припасов на о-ва Тихого океана. С

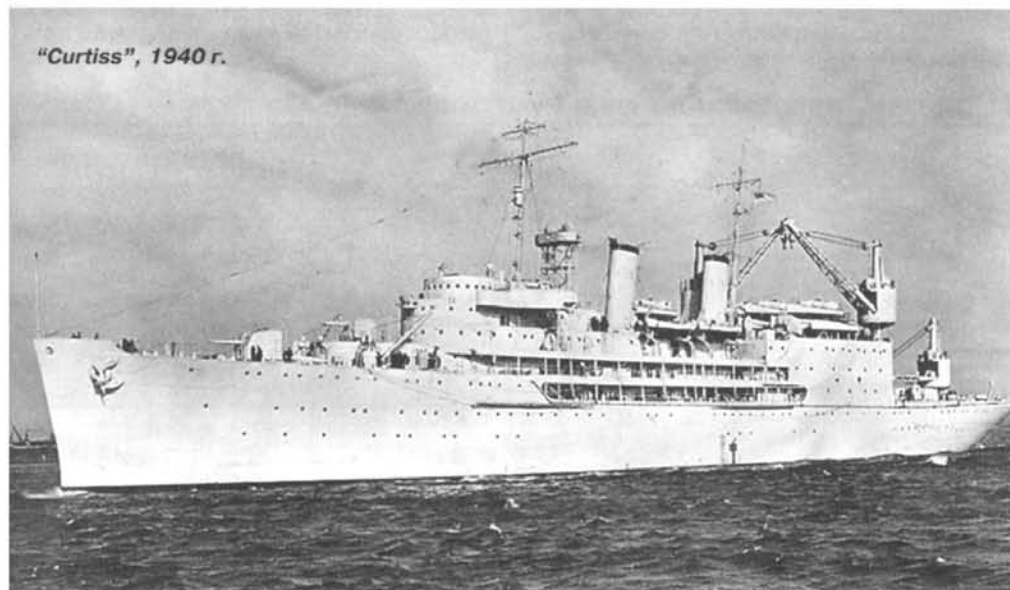
Тактико-технические характеристики плавбазы гидроавиации "Wright" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	полное 11 500 т
Размерения:	136,5х17,6х7,2 м
Энергетическая установка:	1 ПТУ, 6 ПК, 6000 л.с.
Скорость:	15 уз.
Вооружение:	2 x 1 — 127-мм/51, 2 x 1 — 76-мм/50, 2 пул.
Экипаж:	288 человек

середины 1942 г. вернулся к исполнению обязанностей плавбазы гидроавиации.

1.10.1944 г. переклассифицирован во вспомогательное судно (индекс изменен на AG-79) и использовался в качестве штабного корабля на Тихом океане. 3.2.1945 переименован в "San Clemente". 21.9.1946 передан Морской комиссии, 19.8.1948 продан на слом.

Плавбазы гидроавиации типа "Curtiss"



"Curtiss", 1940 г.

AV-4 "Curtiss"	"New York SB", Нью-Йорк	25.3.1938	20.4.1940	18.11.1940	Исключен в 1963 г.
AV-5 "Albemarle"	"New York SB", Нью-Йорк	12.6.1939	13.7.1940	20.12.1940	Исключен в 1974 г.

Первые плавбазы гидроавиации флота США специальной постройки. В соответствии с проектом, каждая из них должна была обеспечивать базирование двух эскадрилий гидросамолетов и производить мелкий ремонт авиатехники. Для этого в кормовой части корпуса палуба была освобождена для размещения нуждающихся в ремонте самолетов, а в надстройке имелся ангар с необходимым для этого оборудованием. Подъем самолетов с воды осуществлялся тремя мощными кранами (один — в кормовой части авиационной палубы, два — на надстройке).

Тактико-технические характеристики плавбаз гидроавиации типа "Curtiss" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 12 050 т, полное 14 900 т
Размерения:	154,8 (вл)/160,7х21,1х6,5 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 4 ПК, 12 000 л.с., 2164 т нефти
Скорость:	18 уз.
Вооружение:	4х1 — 127-мм/38, 10 x 1 — 12,7-мм пул.
Экипаж:	1195 человек



Плавбаза
гидроавиации
"Albemarle",
30 июля 1943 г.

Корпус плавбазы оснащался противоторпедной защитой, цистерны авиатоплива размещались ниже ватерлинии. Общий запас авиатоплива заметно превосходил принятый для авианосцев и достигал 1 020 500 л авиабензина.

Хотя состав вооружения на обоих кораблях был одинаковым, имелся ряд незначительных

различий. В частности, на "Albemarle" обе носовые 127-мм зенитки монтировались в полностью закрытых установках, а на "Curtiss" — только одна, вторая в частично открытой.

В 1942 — 1943 гг. 12,7-мм пулеметы сняты, а зенитное вооружение усилено установкой 2 x 4 40-мм "бофорсов" и 12 20-мм "эрликонов". К 1945 г. число счетверенных "бофорсов" увеличено до четырех.

Служба

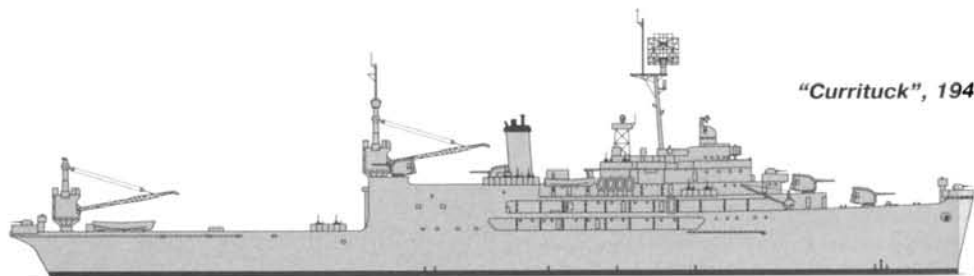
"Curtiss" служил на Тихом океане. 7.12.1941 во время яп. налета на Перл-Харбор поврежден самолетом, врезавшимся в кормовой кран. 21.6.1945 тяжело поврежден камикадзе у Окинавы.

Выведен в резерв 24.9.1957. Исключен 1.7.1963, сдан на слом в 1972 г.

"Albemarle". В ходе войны служил преимущественно на Атлантике.

Выведен в резерв в 1960 г. Исключен 1.9.1962, но в августе 1964 г. он вновь был зачислен в списки флота и прошел переоборудование на верфи ВМС в Чарльстоне в плавмстерскую по ремонту армейских вертолетов. Переименован в "Corpus Christi Bay" и введен в строй 27.3.1965. Исключен 31.12.1974 и вскоре сдан на слом.

Плавбазы гидроавиации типа "Currituck"



"Currituck", 1945 г.

AV-7 "Currituck"	Верфь ВМС, Филадельфия	14.12.1942	11.9.1943	26.6.1944	Исключен в 1971 г.
AV-11 "Norton Sound"	"Los Angeles S.B. & D.D. Co.", Сан-Педро	7.9.1942	28.11.1943	8.1.1945	Исключен в 1987 г.
AV-12 "Pine Island"	"Los Angeles S.B. & D.D. Co.", Сан-Педро	16.11.1942	26.2.1944	26.4.1945	Исключен в 1971 г.
AV-13 "Salisbury Sound"	"Los Angeles S.B. & D.D. Co.", Сан-Педро	10.4.1943	18.6.1944	26.11.1945	Исключен в 1971 г.

Тактико-технические характеристики плавбаз гидроавиации типа "Currituck" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 12 100 т, полное 15 092 т
Размерения:	158,5 (вл)/164,7x21,1x6,8 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 4 ПК, 12 000 л.с., 2324 т нефти
Скорость:	19,2 уз.
Вооружение:	4x1 — 127-мм/38, 4 x 4 — 40-мм/56, 1 катапульта.
Экипаж:	1247 человек

Развитие типа "Curtiss". Основное отличие заключалось в увеличенных размерах авиационной палубы в корме. Для этого ангар был сдвинут в сторону носа, что, в свою очередь, потребовало перепланировать дымоходы, выведя их в одну общую дымовую трубу. Это стало наиболее заметным визуальным отличием от кораблей типа "Curtiss", имевших две дымовые трубы.

Следующими изменениями, внесенными в проект "Currituck", стали поперечная катапульта на авиационной палубе и увеличенный запас авиабензина — до 1 052 200 л. В процессе проектирования в 1941 г. предполагалось осна-

тить плавбазы 51-мм броневой палубой (ширина корпуса при этом должна была возрасти на 0,7 м), но эти планы так и не были осуществлены.

Зенитное вооружение, по сравнению с предшественниками, заметно усилили — предусматривалась установка 2 x 4 28-мм автоматов и четырех 12,7-мм пулеметов. Уже в процессе достройки неудачные 28-мм автоматы были заменены на 40-мм "бофорсы".

Планировалась постройка еще 4 кораблей этого типа, но в 1944 г. от этих планов отказались в пользу более дешевых плавбаз на основе стандартных транспортов.

Служба

"Currituck". Единственный из кораблей этого типа, принявший активное участие в боевых действиях. Служил на Тихом океане.

Выведен в резерв 31.10.1967. Исключен 1.4.1971 и сдан на слом.

"Norton Sound". В боевых действиях участия не принимал. После войны использовался в качестве опытового судна для испытаний ракетной техники. Исключен 27.1.1987.

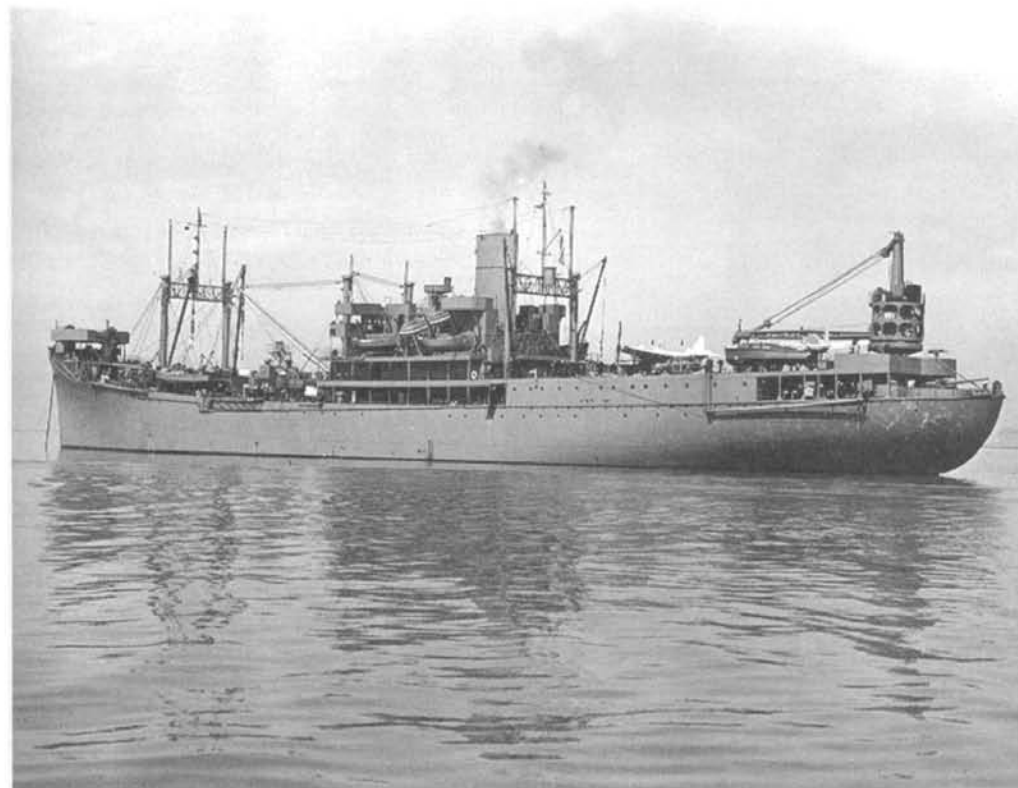
"Pine Island". В боевых действиях участия не принимал. Выведен в резерв 17.6.1967. Исключен 1.2.1971 и впоследствии сдан на слом.



"Salisbury Sound". заложен под названием "Puget Sound", 5.6.1944 переименован в "Pine Island". Выведен в резерв 31.3.1967. Исключен в 1971 г. и 7.2.1972 продан на слом.

Плавбазы **"Currituck"** и **"Tangier"**, октябрь 1944 г.

Плавбазы гидроавиации типов **"Tangier"**, **"Chandeleur"** и **"Kenneth Whiting"**



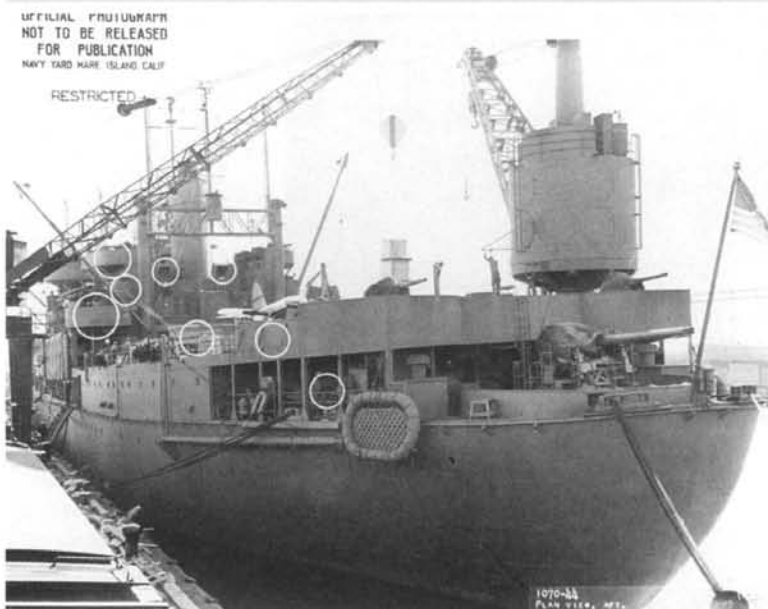
Плавбаза гидроавиации **"Tangier"**

В н и з у:
плавбаза
гидроавиации
"Tangier"
в Сан-Франциско,
15 февраля 1944 г.

Тип "Tangier":						
AV-8	"Tangier"	"Moore Dry Dock", Окланд	13.3.1939	15.9.1939	25.8.1940	Исключен в 1961 г.
AV-9	"Pocomoke"	"Ingalls S.B. & D.D.", Паскагула	14.8.1938	8.6.1940	18.7.1941	Исключен в 1961 г.
Тип "Chandeleur":						
AV-10	"Chandeleur"	"Western Pipe & Steel", Сан-Франциско	29.5.1941	29.11.1941	11.1942	Исключен в 1971 г.
Тип "Kenneth Whiting":						
AV-14	"Kenneth Whiting"	"Todd-Pacific"	19.6.1943	15.12.1943	8.5.1944	Исключен в 1961 г.
AV-15	"Hamlin"	"Todd-Pacific"	19.7.1943	11.1.1944	26.6.1944	Исключен в 1963 г.
AV-16	"St. George"	"Todd-Pacific"	4.8.1943	14.2.1944	24.7.1944	в 1968 г. передан Италии
AV-17	"Cumberland Sound"	"Todd-Pacific"	25.8.1943	11.1.1944	21.8.1944	Исключен в 1961 г.

Тактико-технические характеристики плавбаз гидроавиации типов "Tangier", "Chandeleur" и "Kenneth Whiting" по состоянию на момент вступления в строй.

Водоизмещение:	
Тип "Tangier"	стандартное 11 760 т, полное 13 500 т
"Chandeleur"	стандартное 11 500 т, полное 13 700 т
Тип "Kenneth Whiting"	стандартное 10 500 т, полное 12 610 т
Размерения:	
150x21,2x6,7 м	
Энергетическая установка:	
1 ТЗА, 2 ПК, 8500 л.с. (типы "Tangier" и "Kenneth Whiting") или 9350 л.с. ("Chandeleur"), 1309 — 1313 т (типы "Tangier" и "Chandeleur") или 1565 т (тип "Kenneth Whiting") нефти	
Скорость:	
16,5 — 17 уз.	
Вооружение:	
Тип "Tangier"	4 x 1 — 127-мм/51, несколько 12,7-мм пул.
"Chandeleur"	1 x 1 — 127-мм/38, 4 x 1 — 76-мм/50, 4 x 2 — 40-мм/56, 15 x 1 — 20-мм/70.
Тип "Kenneth Whiting"	2 x 1 — 127-мм/38, 4 x 2 и 2 x 2 — 40-мм/56, 16 x 1 — 20-мм/70.
Экипаж:	
1075 человек	



Плавбазы гидроавиации в корпусах стандартных транспортов типа СЗ-S, строящихся по заказу Морской комиссии. Приобретены флотом уже после спуска на воду и переоборудованы в процессе достройки на плаву. Авиационная палуба для обслуживания гидросамолетов устроена в корму от надстройки и поднята на один уровень над грузовой палубой. Кран для подъема авиатехники размещен в корме. Трюмы оборудованы для хранения разнообразного авиационного снаряжения и хранения запаса авиатоплива — 1 101 500 л авиабензина.

В 1942 — 1943 гг. корабли типа "Tangier" перевооружены — число 127-мм/38 орудий сокращено до одного, а 12,7-мм пулеметы заменены на 76-мм/50 орудия и 40-мм и 20-мм автоматы. В 1945 г. состав артвооружения насчитывал 1 x 1 127-мм/38 и 4 x 1 — 76-мм/50 орудия и 4 x 2 40-мм/56 и 15 x 1 20-мм/70 автоматов.

В 1941 г. флот заказал еще несколько плавбаз гидроавиации в корпусах стандартных транспортов. Для "Chandeleur" использовался тип СЗ-S-B1, для четырех кораблей типа "Kenneth Whiting" — модифицированный СЗ-S-A1.

От плавбаз типа "Tangier" эти корабли практически не отличались, за исключением увеличенного запаса авиабензина — 1 180 900 л.

В 1944 г. начались работы еще на трех кораблях типа "Kenneth Whiting" (AV-18 "Townsend", AV-19 "Calibogue" и AV-20 "Hobe Sound") но впоследствии от постройки отказались: заказ на первый аннулировали в августе 1945 г., на два других еще раньше — в октябре 1944 г.

Служба

"Tangier". Заложен как торговое судно "Sea Arrow", 8.7.1940 приобретено ВМС и переименовано в "Tangier".

Служил на Тихом океане. Выведен в резерв 5.10.1946. Исключен 1.6.1961 и сдан на слом.

"Pocomoke". Заложен как торговое судно "Exchequer", 16.10.1940 приобретено ВМС и переименовано в "Pocomoke".

Служил на Тихом океане. Выведен в резерв 10.7.1946. Исключен 1.6.1961 и сдан на слом.

"Chandeleur". Заложен как торговое судно, приобретено ВМС во время достройки.

Служил на Тихом океане. Выведен в резерв 12.2.1947. Исключен 1.4.1971 и сдан на слом.

"Kenneth Whiting". Служил на Тихом океане. Выведен в резерв 30.9.1958. Исключен 1.7.1961 и сдан на слом.

"Hamlin". Служил на Тихом океане. Выведен в резерв 15.1.1947. Исключен 1.7.1963 и сдан на слом.

"St. George". Служил на Тихом океане. Выведен в резерв 10.4.1947. Исключен 1.7.1963 и передан Италии 10.12.1968, переименован в "Andrea Bafile", исключен из списков итальянского флота 31.5.1995 и сдан на слом.

"Cumberland Sound". Служил на Тихом океане. Выведен в резерв 27.5.1947. Исключен 1.7.1961 и сдан на слом.

Плавбаза
гидроавиации
"Cumberland Sound"



Плавбаза
гидроавиации
"Rosomoke"

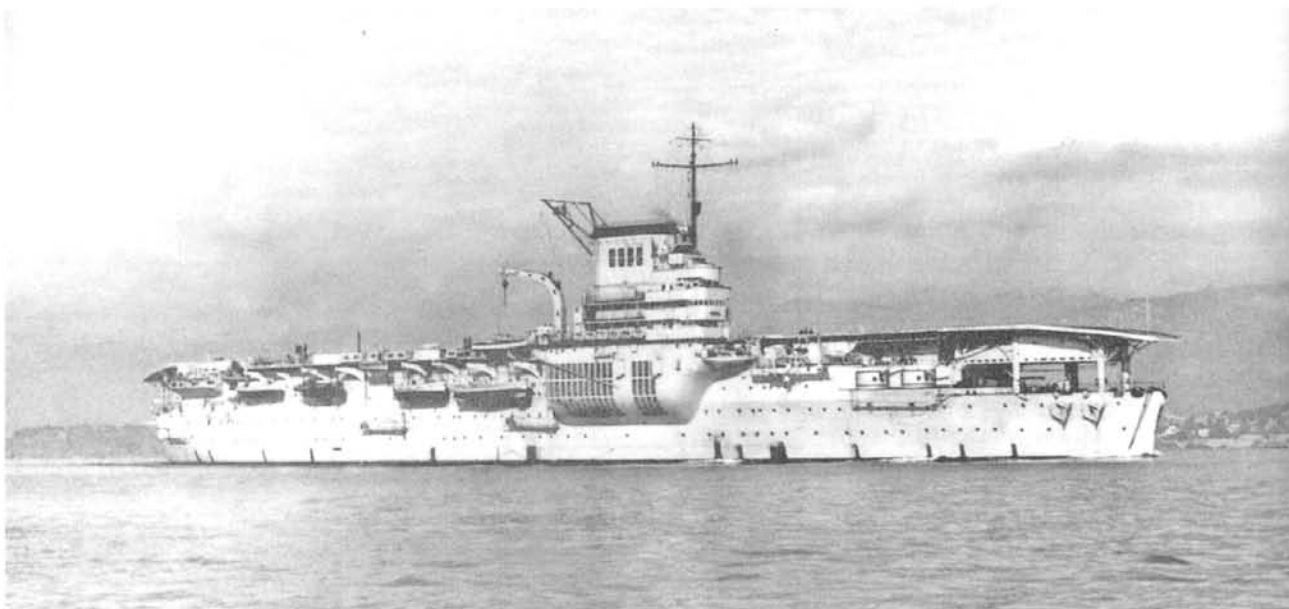
USS KENNETH WHITING (AV 14)



Плавбаза
гидроавиации
"Kenneth Whiting"

Франция

Авианосец "Bearn"



"Bearn" "FC de la Mediterranee", Ла-Сейн

10.1.1914 15.4.1920 6.1927 Исключен в 1966 г.

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

Авианосец "Bearn"



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

Полетная палуба "Bearn" длиной 180 м и шириной 27 м возвышалась над ВЛ на 15,5 м. Ангар был двухъярусным, но готовые к старту самолеты находились лишь в верхнем (размером 124 x 19,5 м), а нижний (98 x 18 м) служил для хранения летательных аппаратов в разобранном виде. Там же находились ремонтные мастерские. Подъем самолетов на верхнюю палубу осуществлялся тремя электрическими лифтами; размеры двух из них составляли 15,25 x 15,7 м, третьего — 8,2 x 12,2 м. На полетной палубе имелись три линии тросовых аэрофинишеров; позже их число увеличили до пяти. Катапульт не было. Официально "Bearn" мог принимать на борт 40 самолетов, однако к 1939 г. его авиагруппа включала в себя не более 25 машин.

Интересной особенностью конструкции французского авианосца являлось применение броневой полетной палубы. Правда, броня была тонкой — 24 мм. Всего броневых палуб было три (полетная и две ангарных). Основа вертикального бронирования — 80-мм пояс в районе ватерлинии длиной 83 м.

По проекту первые четыре линкора типа "Normandie" должны были иметь комбинированную энергетическую установку, у которой два вала приводились в движение турбинами и два — паровыми машинами. "Bearn" же, как последний (пятый) корабль в серии, предполагалось использовать в одном соединении с

чисто турбинными линкорами типа "Bretagne", и потому его ЭУ также проектировалась турбинной. Однако после прекращения строительства линкоров на "Bearn" установили механизмы, предназначавшиеся для головной "Normandie". Таким образом на авианосце появилась необычная ЭУ с паровыми машинами для крейсерского хода (суммарной мощностью 14 000 л.с., работали на внутренние валы) и турбинами — для полного (суммарной мощностью 22 200 л.с. — на внешние валы).

"Bearn" был единственным авианосцем периода Второй мировой войны, имевшим на вооружении надводные траверзные ТА: они располагались чуть позади миделя на высоте 1,5 м над ватерлинией.

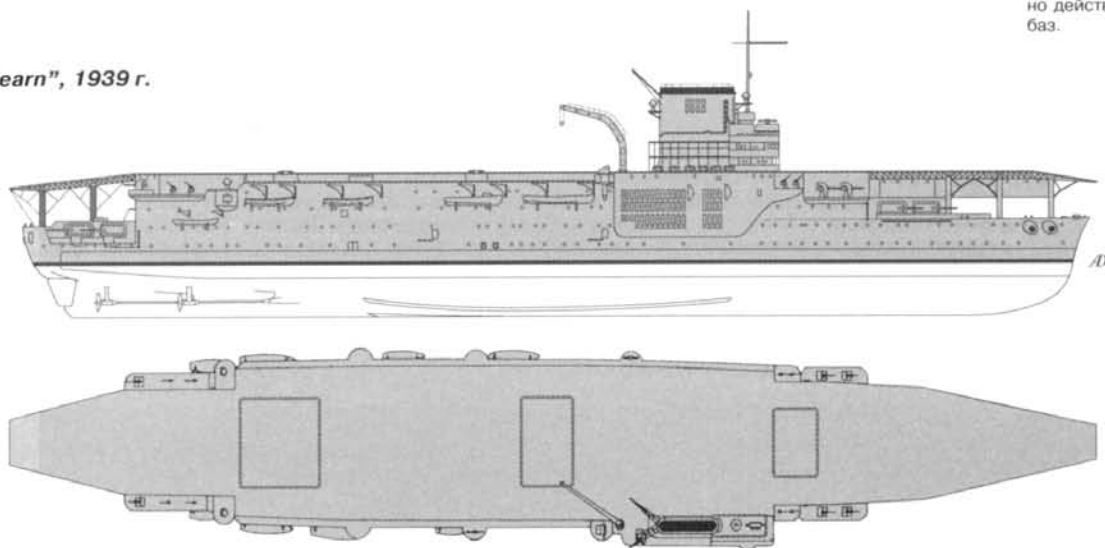
Главная артиллерия включала в себя 8 155-мм орудий, установленных в носовом и кормовом казематах и защищенных 70-мм броней. Предполагалось, что их основной задачей будет отражение атак вражеских эсминцев. Зенитное вооружение из шести 75-мм пушек соответствовало взглядам военно-морских специалистов 1920-х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

Тактико-технические характеристики авианосца "Bearn" по состоянию на сентябрь 1939 г.

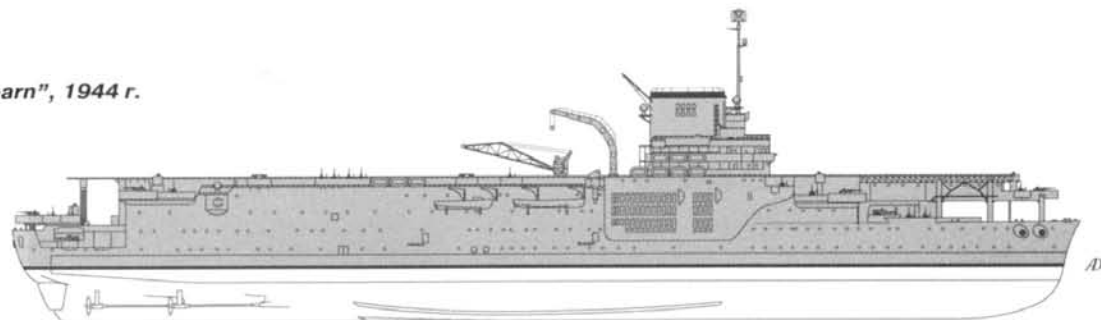
Водоизмещение:	стандартное 22 146 т, полное 28 400 т
Размерения:	170,6/182,6х31 (27,1 вл)х9,3 м
Энергетическая установка:	2 ПМ 3-го расширения + 2 ПТУ, 12 ПК "Normand du Temple", 36 200 л.с., 2160 т нефти
Скорость:	21,5 уз.
Дальность плавания:	7000 (10) миль
Бронирование:	пояс 80 мм, полетная палуба 24 мм, верхняя ангарная палуба 24 мм, нижняя ангарная палуба 60 — 28 мм, казематы 70 — 24 мм
Вооружение:	8 x 1 — 155-мм/55, 6 x 1 — 75-мм/60, 8 x 1 — 37-мм, 12 пул., 4 x 1 — 550-мм ТА, 40 самолетов
Экипаж:	865 человек
Состав авиагруппы	
Сентябрь 1939 г.:	20 истребителей "Девуатин" D.373, 5 торпедоносцев "Левассер" PL.7.
Начало 1940 г.:	40 пикирующих бомбардировщиков "Луар-Ньюпор 41" и "Чанс-Воут"

* — Приписаны к авианосцу, но действовали с береговых баз.

"Bearn", 1939 г.



"Bearn", 1944 г.



**“Bearn” после
переоборудования
в авиатранспорт**



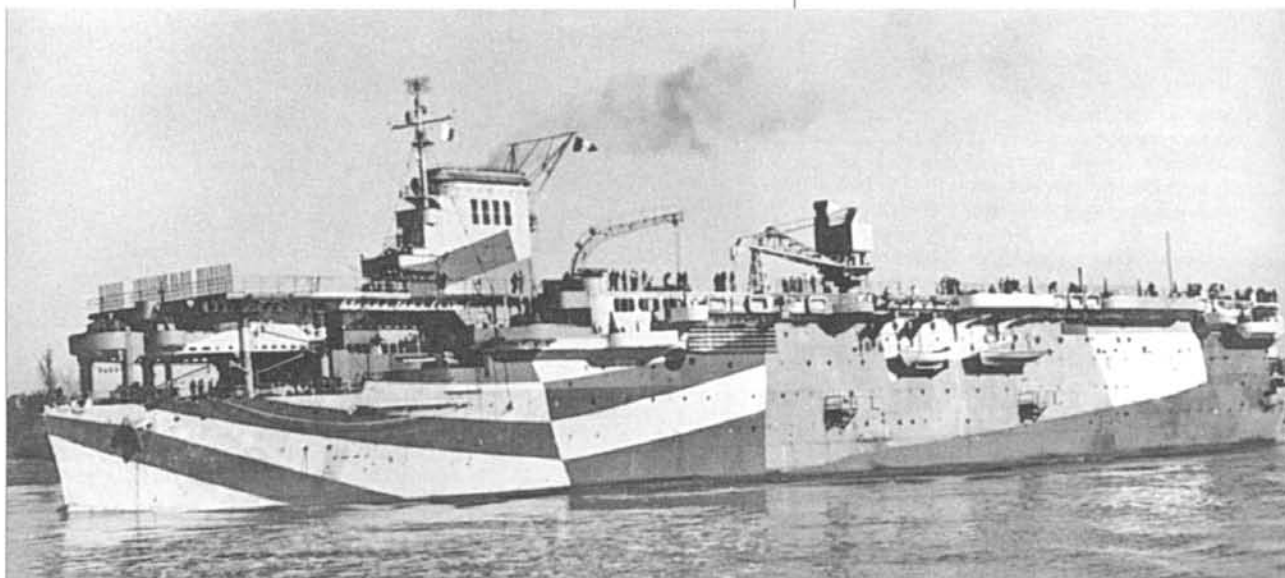
матов, и все же к началу войны средства ПВО выглядели весьма слабыми.

В 1943 — 1945 гг. во время ремонта в США “Bearn” был полностью перевооружен американской артиллерией; теперь французский корабль нес 4 127-мм/38 пушки, 6 четырехствольных 40-мм/56 “бофорсов” и 26 одностовольных 20-мм “эрликонов”. Одновременно была укорочена полетная палуба, ликвидирован центральный самолетоподъемник, установлены радары, габаритную ширину авианосца увеличили до 35,2 м, а запас топлива — до 4500 т. Экипаж сократился до 651 человека.

Служба

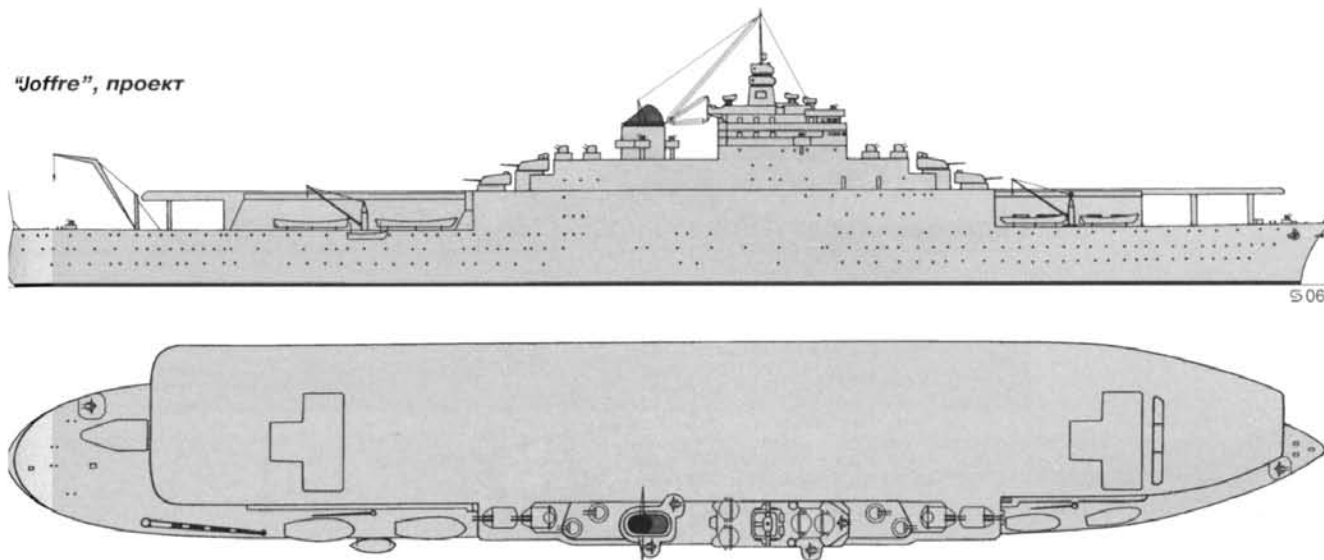
С момента вступления в строй и до 1935 г. — служба на Средиземном море с кратковременными выходами в Атлантический океан. Поддерживал десант у берегов Марокко (май 1929 г.). В 1935 г. прошел ремонт и модернизацию в Тулоне. 7.10.1936 прибыл в Брест и до начала Второй мировой войны находился в составе Атлантической эскадры. В начале октября 1939 г. включен в состав группы поиска герм. надвод-

ных рейдеров в Сев. Атлантике, однако из-за низкой скорости был лишь кратковременно привлечен к поиску подводных лодок в Бискайском заливе (октябрь 1939 г.). Переброска сухопутных самолетов из США во Францию (ноябрь 1939 — июнь 1940 г.). В самом конце 1939 г. доставил в США 250 т золота в оплату за поставки. 19.5 — 1.6.1940 доставил в канадский Галифакс 3880 ящиков с частью золотого запаса Франции (194 т). В момент подписания перемирия находился в Фор-де-Франс (о. Мартиника). Оставался под контролем правительства Виши, по соглашению с США от 1.5.1942 разоружен. После того, как 30.6.1943 администрация Мартиники признала алжирское правительство, “Bearn” присоединился к силам “Свободной Франции”. Прошел ремонт и переоборудование в Нью-Орлеане (осень 1943 — март 1945 гг.). До конца войны использовался для перевозки сухопутных самолетов во Францию. После войны перевозил самолеты в Индокитай (1945 — 1947 гг.), в начале 1950-х переоборудован в плавбазу подводных лодок в Тулоне. Исключен из списков флота в ноябре 1966 г. и 31.3.1967 продан на слом.



Авианосцы типа "Joffre"

"Joffre", проект



506

"Joffre"	"A C de St-Nazaire"	26.11.1938	—	—	Разобран на стапеле
----------	---------------------	------------	---	---	---------------------

Созданию проекта авианосца "Joffre" предшествовал 7-летний цикл работ конструкторов и военно-морских специалистов, исследовавших различные эскизные варианты авианесущих кораблей (среди которых можно отметить проект 1935 г., предусматривавший переоборудование тяжелых крейсеров "Duquesne" и "Tourville" в "полуавианосцы": на них вместо части 203-мм артиллерии планировали установить полетную палубу и раз-

местить авиагруппу из 12 самолетов). В конце концов французы остановили свой выбор на быстроходном авианосце без бронированной полетной палубы и с четырьмя спаренными универсальными 130-мм артиллерийскими установками, расположенными впереди и позади "острова".

Главной особенностью архитектуры "Joffre" было смещение полетной палубы (размером 200 x 28 м) влево от диаметральной плоскости корабля — таким образом компенсировался внушительный вес "острова". Ангар был двухъярусным (верхний размер 195 x 20,8 x 5 м, нижний — 79,2 x 15,6 x 4,4 м). На верхней палубе имелось два Т-образных самолетоподемника и 9 аэрофинишеров.

С л е в а: корпус авианосца "Joffre" на стапеле, 1940 г.



Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Joffre" (проектные)

Водоизмещение:	стандартное 18 000 т, нормальное 20 000 т
Размерения:	228/236x34,5 (по корпусу 24,6)x6,6 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons", 8 ПК "Indret", 125 000 л.с.
Скорость:	33 уз.
Дальность плавания:	7800 (20) миль
Бронирование:	пояс 105 мм, палуба 37 — 70 мм, переборки ПТЗ 25 — 45 мм
Вооружение:	4 x 2 — 130-мм/45, 4 x 2 — 37-мм, 7 x 4 — 13,2-мм, 40 самолетов
Экипаж:	1251 человек
Состав авиагруппы	
проектный:	15 истребителей, 25 торпедоносцев и бомбардировщиков.

Система бронирования включала в себя пояс по ватерлинии толщиной 105 мм, защищавший МО и КО. Основой ПТЗ служили продольные переборки толщиной 25 — 45 мм. Главная палуба несла 37-мм броню; в районе погребов боезапаса она утолщалась до 70 мм.

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

Строительство двух авианосцев, получивших названия "Joffre" и "Painleve" предусматривалось программой 1938 г. Строительство "Joffre" было прекращено в июне 1940 г. — одновременно с капитуляцией Франции. Позже корпус авианосца разобрали на металл. Второй корабль — "Painleve" — так и не был заложен. На апрель 1940 г. намечалась закладка третьего однотипного корабля, но она также не состоялась.

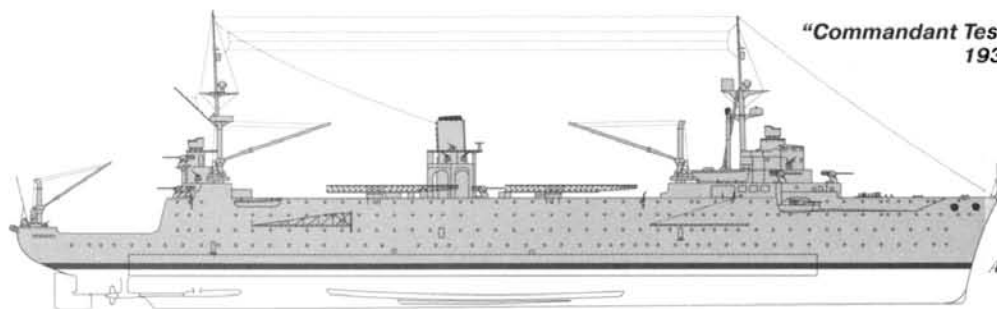
Гидроавианосец "Commandant Teste"



"Commandant Teste"	"FC de la Gironde"	6.9.1927	12.4.1929	1932	Затоплен 27.11.1942
--------------------	--------------------	----------	-----------	------	---------------------

Построен по программе 1926 г. Должен был служить авиатранспортом, плавбазой с ограниченными ремонтными мощностями и авиационным депо для гидросамолетов, приписанных к крейсерам и авианосцам. Размеры ангара составляли 84 x 27 x 7 м. Старт самолетов

обеспечивали 4 катапульты, для приема самолетов имелся буксируемый тент, для подъема на борт служило 5 кранов грузоподъемностью от 5 до 12 т. К кораблю были приписаны две эскадрильи — поплавковых торпедоносцев "Latecoere" 298 и летающих лодок-разведчи-



"Commandant Teste",
1939 г.

Вверху:
гидроавианосец
"Commandant Teste"



Слева и внизу:
"Commandant Teste"



Тактико-технические характеристики гидроавианосца "Commandant Teste" по состоянию на сентябрь 1939 г.

Водоизмещение:	стандартное 10 000 т, нормальное 11 500 т
Размерения:	156,3/167х27х6,93 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Schneider-Zoelly", 4 ПК "Yarrow-Loire", 21 000 л.с., 720 т угля + 290 т нефти
Скорость:	20,5 уз.
Дальность плавания:	6000 (10) миль
Бронирование:	пояс 50 мм, палуба 37 мм, рубка 80 мм
Вооружение:	12 х 1 — 100-мм/45, 8 х 1 — 37-мм, 6 х 2 — 13,2-мм, 4 катапульты, 26 гидросамолетов
Экипаж:	644 человека

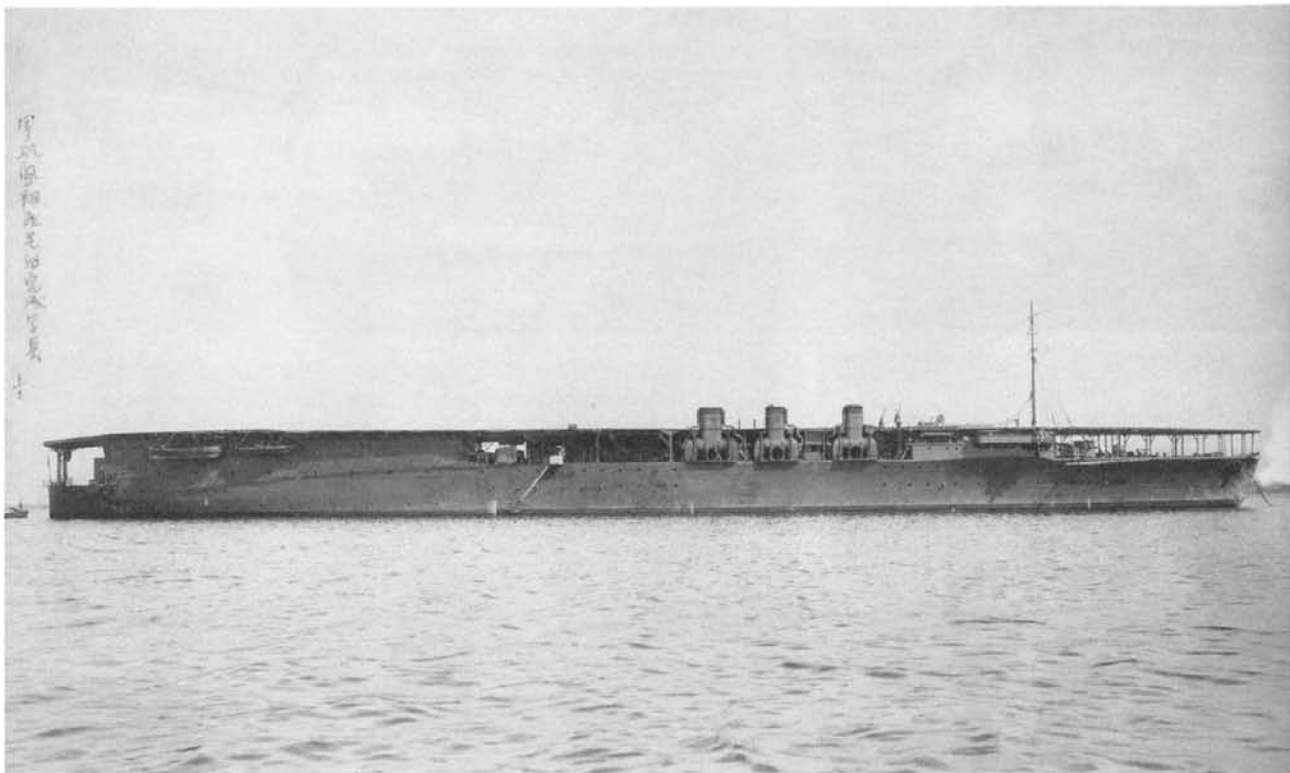
ков "Loire-Nieuport" 130, но фактически они никогда на него не базировались.

Энергетическая установка включала 2 ТЗА "Schneider-Zoelly" суммарной мощностью 21 000 л.с., пар для которых вырабатывали 4 ПК; два из них имели угольное, а два — нефтяное отопление. На испытаниях корабль развил скорость 21,77 уз.

После поражения Франции остался под контролем правительства Виши. Затоплен в Тулоне 27.11.1942. Поднят итальянцами 1.5.1943, затем захвачен немцами и 19.8.1944 потоплен союзной авиацией. В 1946 г. поднят, но планы перестройки корабля в учебный авианосец или войсковой транспорт так и не были реализованы. Продан на слом 15.5.1950.

Япония

Авианосец "Hosho"

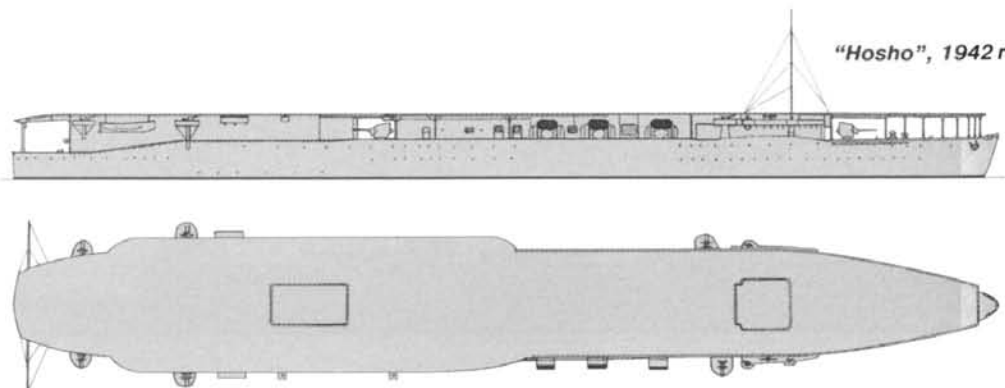


"Hosho" "Asano", Цуруми/ Верфь ВМС, Йокосука	16.12.1919	13.11.1921	7.12.1922	Слом в 1947 г.
---	------------	------------	-----------	----------------

Заложен как танкер по заказу командования ВМС, первоначально получил название "Hiryu". В начале 1920 г. принято решение о достройке судна в качестве авианосца. В разработке проекта участвовали английские специалисты. Бывший танкер переименовали в "Hosho" и 13.10.1921 переклассифицировали в плавбазу авиации. После спуска на воду его отбуксировали на верфь ВМС в Йокосуке, где осуществлялась окончательная достройка. Стандарт-

ное водоизмещение корабля, по официальным данным, составляло 7470 т. Планировавшаяся перестройка второго однотипного судна не состоялась в связи с решениями Вашингтонской конференции 1922 г.

Первый японский авианосец имел сплошную полетную палубу размером 168,3 x 22,7 м и два изолированных подпалубных ангара, причем кормовой был двухъярусным (правда, нижний ярус имел небольшую площадь и ис-



"Hosho", 1942 г.

Вверху: авианосец
"Hosho",
сентябрь 1924 г.

пользовался преимущественно как хранилище разобранных самолетов и запчастей). Подъем самолетов из носового и кормового ангаров осуществлялся лифтами размерами соответственно 9 x 9 м и 12,5 x 7 м. Катапульт не было. Для обеспечения посадочных операций в условиях плохой видимости, а также для того, чтобы помочь пилотам точно определить свою высоту и курс в дневное время, полетную палубу оснастили тремя линиями светильников красного, желтого и зеленого цвета. Эта система оказалась удачной и позже была принята для последующих японских авианосцев. А вот другая оригинальная новинка — система стабилизации корабля, разработанная английской фирмой "Сперри" на основе огромного гироскопа и занимавшая целый отсек, оказалась малоэффективной.

Интересной особенностью архитектуры "Hosho" являлись три дымовые трубы, установленные по правому борту и способные отклоняться на угол 90° (чтобы уменьшить опасность, создаваемую дымом и завихрениями воздуха для садящихся самолетов). Состав ЭУ — две паровые турбины и 8 котлов, из которых 4 имели угольное отопление, остальное 4 — нефтяное. Рабочее давление пара — 18,3 кг/см². На испытаниях 14.12.1922 авианосец при водоизмещении 9510 т развил мощность 31 117 л.с. и скорость в 26,66 уз. Расчетная дальность пла-

Тактико-технические характеристики авианосца "Hosho" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное около 8000 т, полное 10 797 т
Размерения:	165(вл)/168,3х22,7 (18 вл)х6,2 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Parsons", 8 ПК типа "Kampon", 30 000 л.с.
Скорость:	25 уз.
Дальность плавания:	10 000 (14) миль
Вооружение:	4x1 — 140-мм/50, 2x1 — 76-мм/40, 4x2 — 25-мм, 21 самолет
Экипаж:	550 человек
Состав авиагруппы	
Декабрь 1941 г.:	11 истребителей A5M4
Июнь 1942 г.:	6 — 8 торпедоносцев B5N2

вания 14-узловым ходом составляла 10 000 миль. В период испытаний "Hosho" имел "остров" по правому борту, но уже в 1923 г. его демонтировали, и корабль приобрел гладкопалубный силуэт, ставший характерным для целого поколения японских авианосцев. Одновременно ликвидировали уклон носовой части полетной палубы.

В ходе эксплуатации "Hosho" неоднократно перестраивался. Во время модернизации

Авианосец "Hosho" на испытаниях, декабрь 1922 г.





Авианосец "Hosho"
после первой
модернизации

1934 — 1936 гг. несколько переделали полетную палубу и дополнительно установили 6 спаренных 13,2-мм пулеметов. Полное водоизмещение корабля увеличилось с 9630 до 10 797 т. В 1940 г. зенитное вооружение усилили за счет монтажа четырех спаренных 25-мм автоматов, заменивших 2 из 4-х 76-мм зениток. В 1942 г., вскоре после боя у Мидуэя, сняли старые 140-мм орудия, а вместо них установили еще четыре спаренных 25-мм. Расчетная численность авиагруппы уменьшилась до 11 самолетов.

Последнюю модернизацию "Hosho" прошел в 1944 г. На нем увеличили длину полетной палубы (до 180,8 м) и размеры самолетоподъемников (носового — до 8,5 x 12,8 м, кормового — до 13,7 x 11 м). На палубе имелось 6 поперечных тросовых аэрофинишеров. Дымходы отвели вниз. Зенитное вооружение составляли 8 x 2 25-мм автоматов, но к июню 1945 г. их число сократилось до 3 x 2.

Служба

После вступления в строй и окончания подготовки участвовал в маневрах флота. Прошел ремонт и модернизацию в 1923 — 1924 гг. Участвовал в боевых действиях в период Шанхайского инцидента (1.2.1932 — 3.3.1932), авиагруппа "Hosho" обеспечивала поддержку сухопутных войск и нанесила удары по китайским аэродромам. 1.2.1932 произошел первый

в мировой истории воздушный бой с участием палубных самолетов. Ремонт и модернизация в 1934 — 1936 гг. Принимал участие в боевых действиях во время войны с Китаем: в районах Шанхая (16.7.1937 — 1.9.1937; 3.10.1937 — 17.10.1937), Кантона (21.9.1937 — начало октября 1937 г.). Авиагруппа авианосца атаковала китайские аэродромы, осуществляла борьбу за господство в воздухе и обеспечивала поддержку сухопутных войск. Вскоре после возвращения в Японию выведен в резерв (1.12.1937) и поставлен на капитальный ремонт, продлившийся до октября 1940 г. В сентябре 1941 г. переклассифицирован в авианосец 2-го класса.

В момент нападения на Пёрл-Харбор находился у о. Палау (декабрь 1941 — январь 1942 г.), однако непосредственного участия в боевых действиях не принимал. В дальнейшем дислоцировался в Японском внутреннем море, обеспечивая ПВО и ПЛО главных сил флота. Входил в их состав во время сражения у о. Мидуэй (4 — 6.6.1942). После этой операции был переклассифицирован в учебный авианосец.

В 1944 г. прошел ремонт и переоборудование. В апреле 1945 г. переклассифицирован в резервный корабль 3-го класса, с 1.6.1945 — 4-го класса. 28.7.1945 поврежден американской палубной авиацией в Куре, на момент капитуляции (15.8.1945) находился в доке. На протяжении 1946 г. использовался в качестве репатриационного транспорта. Продан на слом 30.4.1947.

Авианосец "Hosho"



Авианосец "Akagi"



Авианосец "Akagi"
накануне войны

"Akagi" Верфь ВМС, Кобе

6.12.1920

22.4.1925

25.3.1927

Погиб 5.6.1942

"Akagi" вместе с однотипным "Amagi" заложили как линейные крейсера (нормальное водоизмещение — 41 200 т, вооружение — 5х2 410-мм орудий ГК) по кораблестроительной программе "8-8", но после Вашингтонской конференции строительство было приостановлено. В соответствии с решениями конференции два этих корабля разрешили достроить в качестве авианосцев. На "Akagi" работы возобновились 17.11.1923. Но вместо "Amagi", корпус которого был серьезно поврежден разрушительным землетрясением 1923 г., в конце концов решили переоборудовать недостроенный линкор "Kaga". На момент вступления в строй "Akagi" стал крупнейшим авианосцем мира (его стандартное водоизмещение фактически превышало 30 000 т, хотя официально японцы указывали величину всего 26 900 т), и лишь достроенные несколько позже американские "Lexington" и "Saratoga" лишили его этого титула.

На проект переоборудования "Akagi" в авианосец оказал большое влияние английский "Furious". Первоначально японский корабль имел схожую конструкцию: сплошная полетная палуба размером 190,2 x 30,5 м занимала примерно 3/5 длины корпуса, ангар был двухъярусным и впереди каждого яруса располагались площадки для старта самолетов непосредственно из ангара. Нижняя площадка длиной 55 м предназначалась для взлета бомбардировщиков и торпедоносцев, над ней располагалась вторая, длиной всего 15 м, приспособленная для старта более легких самолетов — истребителей и разведчиков. Под нижним ангаром в кормовой части имелось еще одно помещение, служившее для хранения самолетов в разобранном виде; поэтому ангар на "Akagi" иногда называют трехъярусным. Верхняя палуба имела уклон в корму в 1,5° и служила преимущественно для посадки самолетов.

Подъем самолетов на верхнюю палубу осуществлялся двумя лифтами (размер носового 11,8 x 13 м, кормового — 12,8 x 8,4 м). Первоначально корабль оснастили английской системой торможения самолетов, состоявшей из 60 натянутых вдоль ДП стальных

Авианосец "Akagi",
октябрь 1934 г.



Тактико-технические характеристики авианосца "Akagi" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 36 500 т, полное 42 750 т
Размерения:	235/250,4(вл)/260,7х31,8 (31,3 вл)х8,7 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Gihon", 19 ПК типа "Kamron", 131 200 л.с., 5775 т нефти
Скорость:	31,2 уз.
Дальность плавания:	8200 (16) миль
Бронирование:	борт 152 мм, палуба 57 — 79 мм
Вооружение:	6х1 — 200-мм/50, 6х2 — 120-мм/45, 28 — 25-мм, 91 самолет
Экипаж:	2000 человек
Состав авиагруппы	
Декабрь 1941 г.:	27 истребителей A6M2, 27 торпедоносцев B5N2, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A1.
Июнь 1942 г.:	21 истребитель A6M2, 21 торпедоносец B5N2, 21 пикирующий бомбардировщик D3A1.

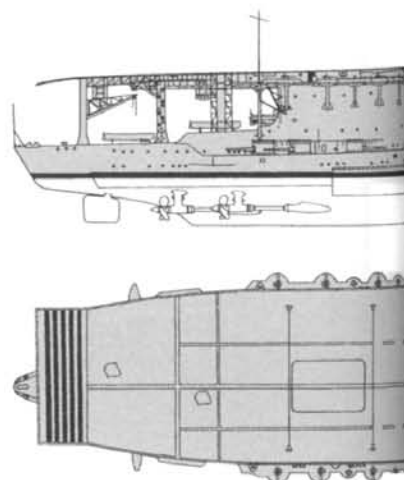
тросов диаметром 12 мм. Аэрофинишеры с поперечными тросами установили позже, в 1931 г.

В "наследство" от линейного крейсера "Akagi" досталось относительно мощное вертикальное бронирование. Броневой пояс толщиной 152 мм (в ряде справочников приводится ошибочное значение 254 мм) имел наклон 14° и простирался примерно на 2/3 длины корпуса. Сверху к поясу примыкала

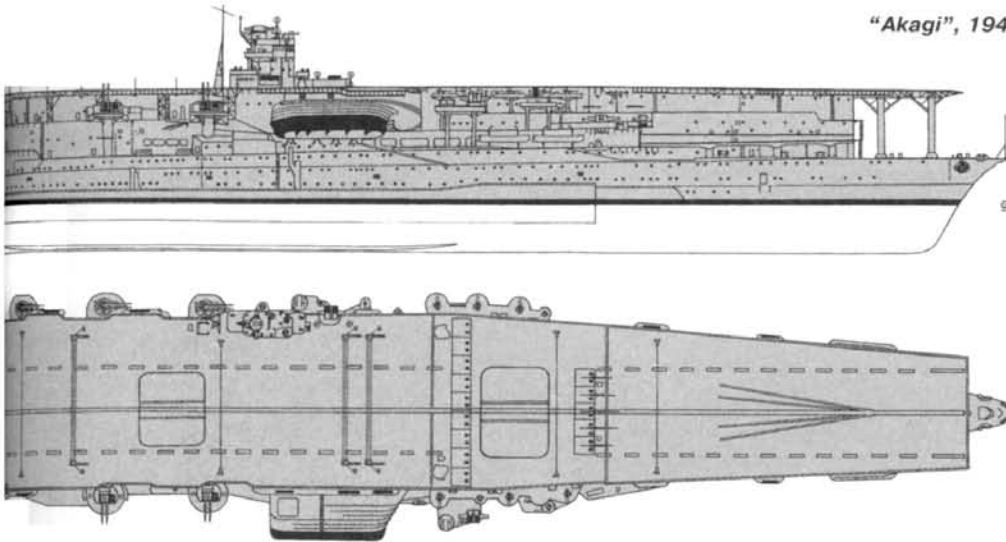
броневая палуба толщиной от 57 до 79 мм (с подкладкой). Палубы, расположенные выше, бронированы не были.

Силовая установка включала в себя 4 ТЗА и 19 котлов с рабочим давлением пара 19,3 кг/см², из которых 11 были нефтяными и 8 — угольными. Дальность плавания 14-узловым ходом — 8000 миль.

Вооружение "Akagi" первоначально состояло из 10 200-мм орудий (4 в башнях и 6 в казематах) и 12 120-мм зениток. В ходе модернизации 1935 — 1938 гг. башни демонти-



"Akagi", 1941 г.



ровали, но казематные артиллерийские установки сохранились.

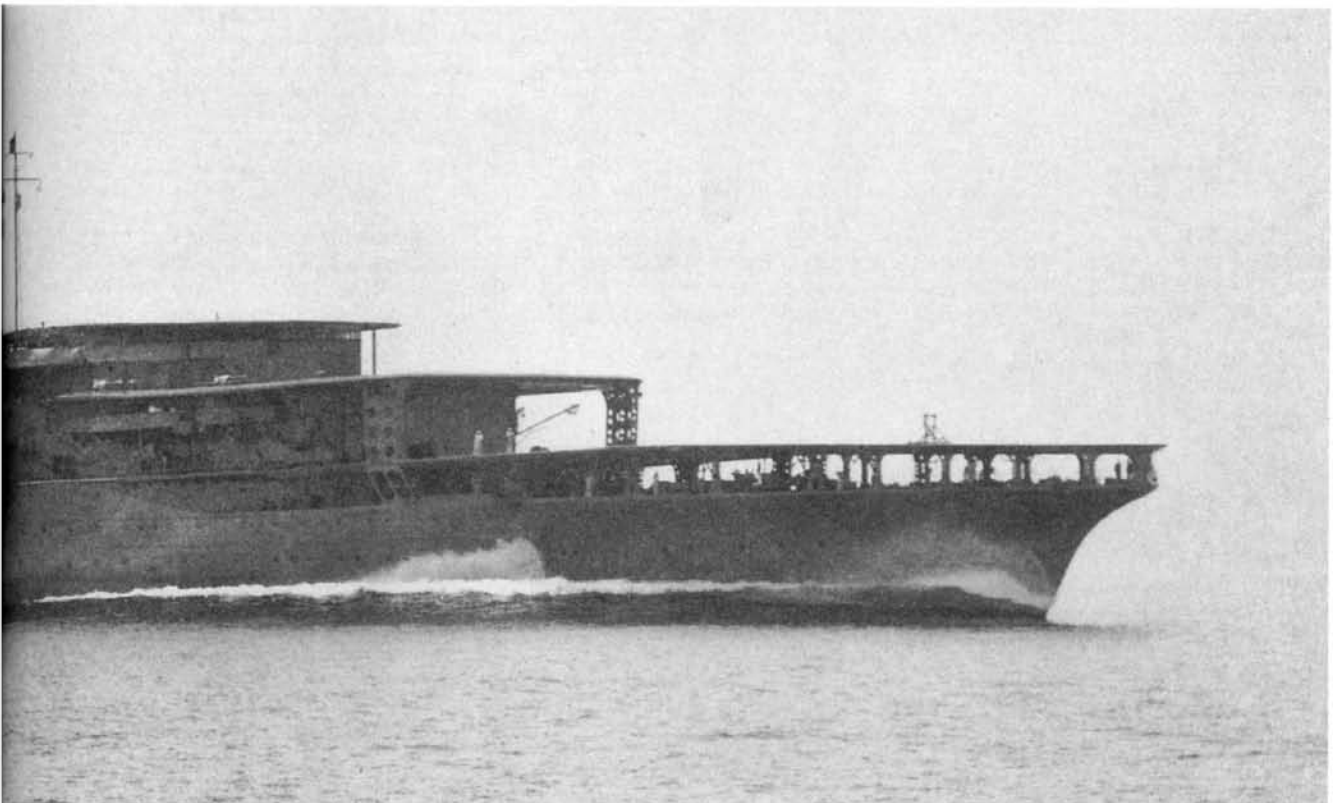
Характерной особенностью внешнего вида авианосца была "двухъярусная" дымовая труба, у которой большой дымоход загигбался вниз, а малый — вверх. Во время взлетно-посадочных операций действовала лишь большая (нижняя) труба.

С 24.10.1935 по 31.8.1938 "Акаги" прошел капитальную модернизацию, полностью изменившую внешний вид и характеристики корабля. Полетная палуба была удлинена

почти на всю длину корпуса (ее размеры — 249,2 x 30,5 м), носовые стартовые площадки на ангарных палубах ликвидированы, установлены буи.

Самолетоподъемников стало три: носовой (размером 11,8 x 16 м), средний (11,8 x 13 м) и кормовой (12,8 x 8,4 м); тросовых аэрофинишеров — 10. Число принимаемых на борт самолетов увеличилось с 60 до 91 (66 боеготовых и 25 резервных в частично разобранном виде). Паровые котлы полностью перевели на нефтяное отопление. Даль-

*Авианосец "Akagi",
июнь 1937 г.*



ность плавания теперь составляла 8200 миль 16-уз. ходом. Появилась небольшая надстройка-"остров": на "Akagi" она находилась по левому борту, а не по правому, как это было принято на абсолютном большинстве остальных авианосцев. Вместо "двухъярусной" трубы установили новую большего размера, направленную назад и вниз.

Служба

С марта по август 1927 г. корабль проходил боевую подготовку, по завершении которой служил в составе Объединенного флота. С ноября 1931 по май 1933 г. находился в ремонте в Йокосуке.

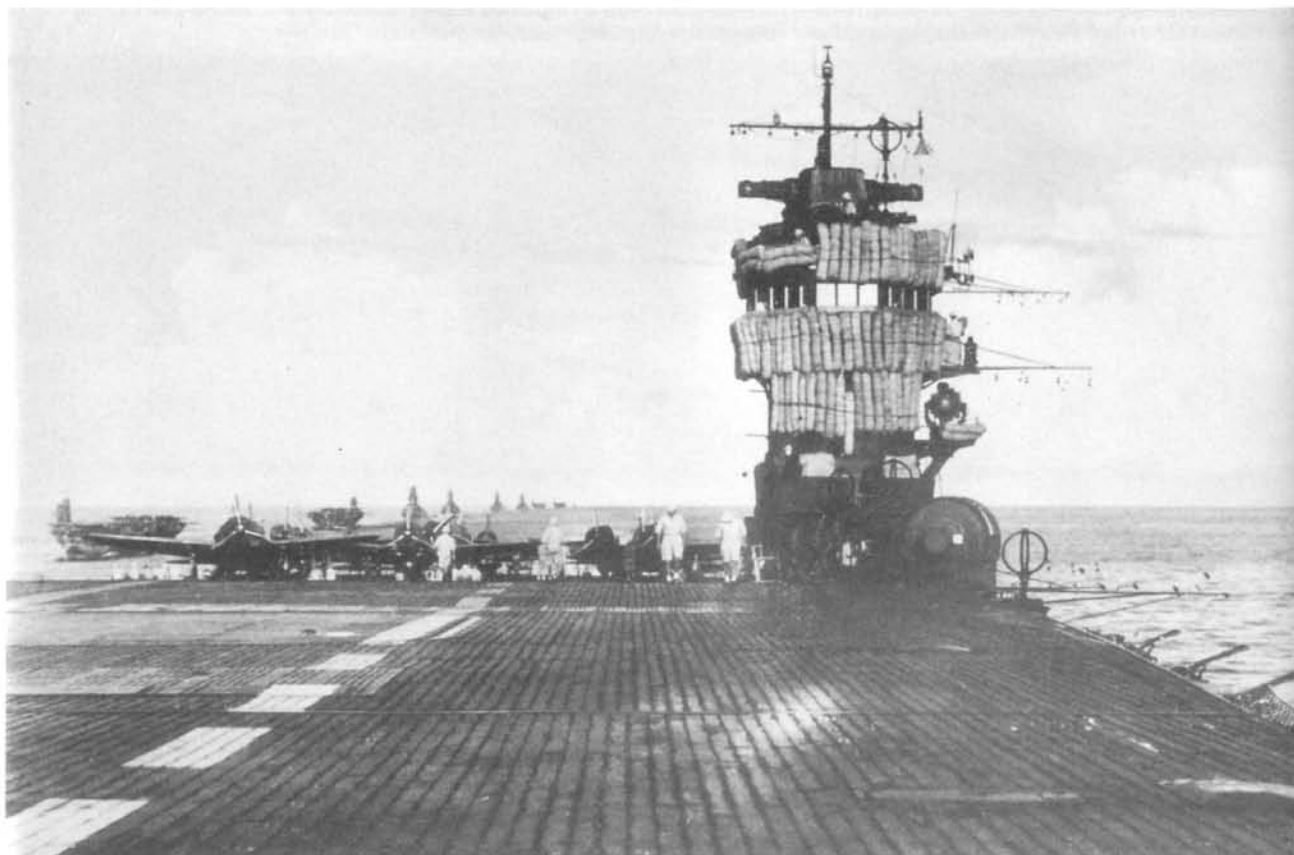
С октября 1935 по август 1938 г. авианосец прошел капитальный ремонт и модернизацию в Сасебо. После окончания боевой подготовки (октябрь — декабрь 1938 г.) принимал участие в действиях у южного побережья Китая (февраль — апрель 1939 г.). Учебные плавания в составе Объединенного флота (май 1939 — март 1940 г.). Боевые действия в юго-вост. Китае (март — апрель 1940 г.). Ремонт с октября 1940 по март 1941 г. Флагманский авианосец 1-го ВФ (с 1.4.1941).

26.11.1941 "Akagi" во главе 1-го ВФ покинул зал. Хитокапу (Курильские о-ва). Утром 7.12.1941 его самолеты приняли участие в ударе по Пёрл-Харбору. 26.12.1941 вернулся в Японское внутр. море, но уже 8.1.1942 вышел

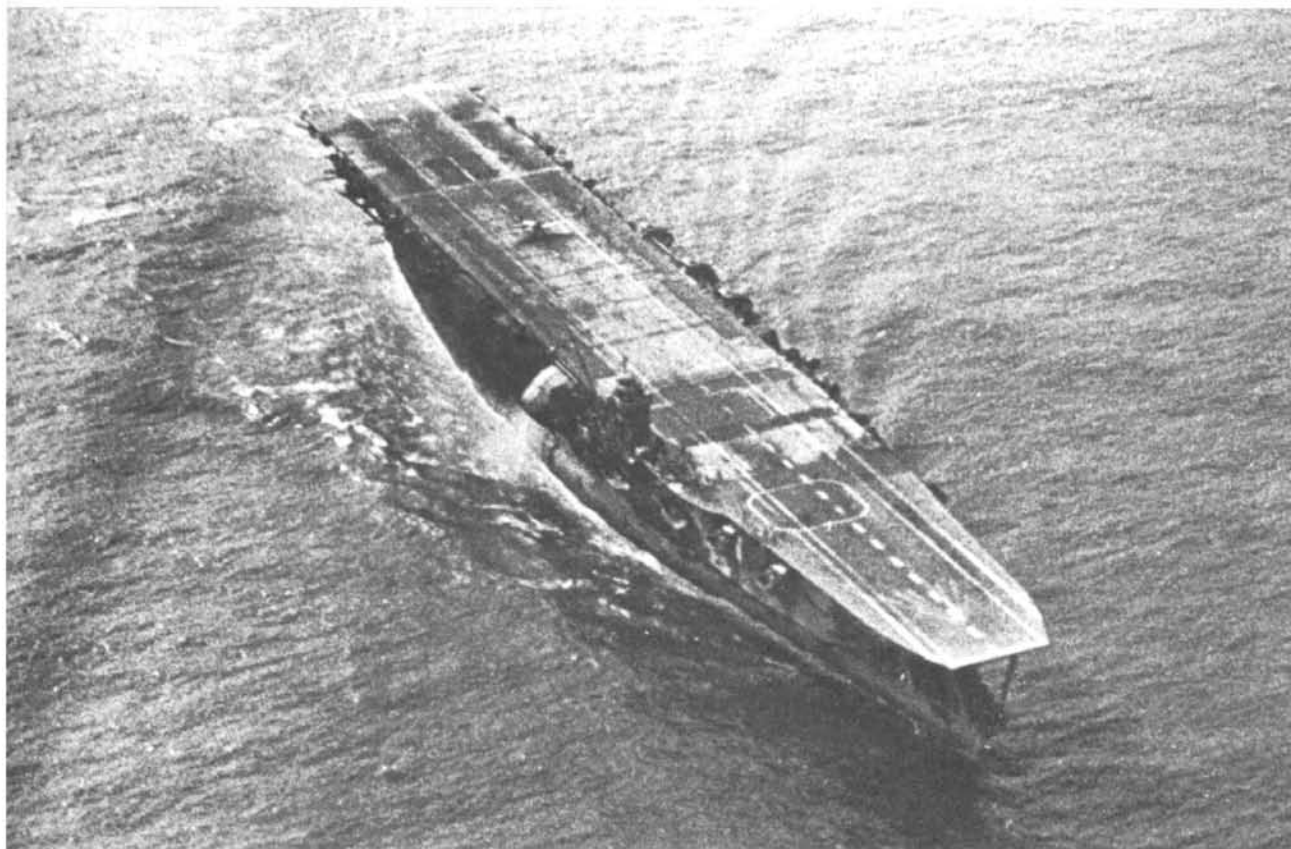
для действий в юго-вост. части Тихого океана. Принимал участие в прикрытии десантов на арх. Бисмарка, ударах по Рабаулу (20 — 23.1.1942). Поиск амер. авианосцев в р-не Маршалловых о-в (начало февраля 1942 г.), переход к Молуккским о-вам. Участвовал в воздушном ударе по Дарвину (Австралия, 19.2.1942), блокаде юго-вост. подходов к о. Ява, ударах по Чилачапу (5.3.1942). Находился в Кендари (о. Целебес, 10 — 26.3.1942). Рейд в Индийский океан (конец марта — начало апреля 1942 г.), удары по Коломбо (5.4.1942), Тринкомали (9.4.1942).

Пополнение и подготовка авиагруппы в Японии (конец апреля — 27.5.1942). Принял участие в сражении у о. Мидуэй (4 — 6.6.1942). В первый день битвы самолеты с авианосца нанесли удар по аэродрому острова, однако в ходе ответной атаки американской палубной авиации "Akagi" был поражен двумя (454-кг и 227-кг) бомбами. 454-кг попала в центральный лифт и взорвалась на ангарной палубе, другая, взорвалась на полет. палубе в кормовой части по левому борту. Обширный пожар, охвативший находившиеся на палубе самолеты, взять под контроль не удалось. Спустя 9 часов корабль был оставлен экипажем, и утром 5.6.1942 эсминцы "Arashi" и "Nowaki" потопили выгоревший остоу торпедами. Потери экипажа убитыми и пропавшими без вести составили 263 человека.

На палубе "Akagi",
26 марта 1942 г.



Авианосец "Kaga"



"Kaga"	"Kawasaki Dock Yard", Кобе Верфь ВМС, Йокосука	19.7.1920	17.11.1921	31.3.1928	Погиб 4.6.1942
--------	---	-----------	------------	-----------	----------------

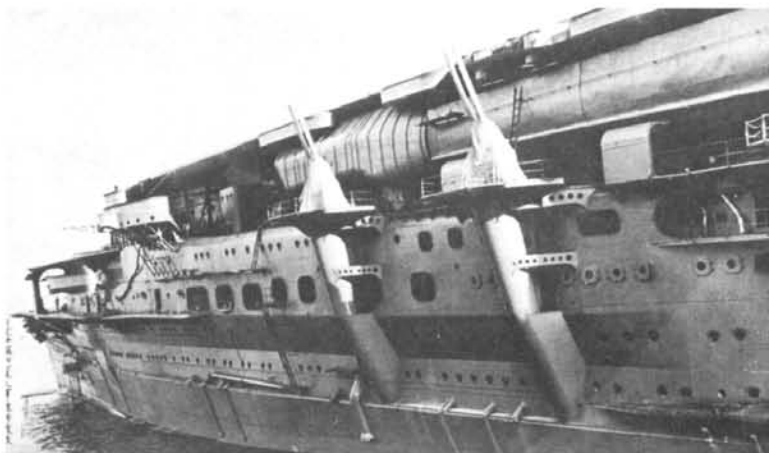
"Кага" заложен как третий линкор кораблестроительной программы "8-8" (нормальное водоизмещение — 39 900 т, вооружение — 5х2 410-мм орудий ГК). После Вашингтонской конференции строительство прекращено. Корабль собирались сдать на слом, однако сильнейшее землетрясение повредило корпус предполагавшегося к достройке в качестве авианосца линейного крейсера "Amagi", и тогда вместо него в авианосец решили превратить "Кага". Несостоявшийся линкор отбуксировали на верфь в Йокосуку, и в конце 1923 г. на нем начались работы.

В целом проект повторял "Akagi". Внешне он отличался конструкцией дымовых труб: на "Кага" дымоходы располагались с обоих бортов и шли вдоль ангара в корму. Корпус линкора был на 13 м короче, чем у линейного крейсера, из-за чего полетная палуба также вышла короче (171,3 х 30,3 м), а компоновку ангара пришлось несколько изменить. Кроме того, сама палуба не имела характерного для "Akagi" уклона в сторону кормы.

Схема размещения стартовых площадок, самолетоподъемников, а также вооружение и бронирование на "Кага" и "Akagi" были практически идентичны. (Первый отличался более

тонкой броневой палубой — всего 38 мм). Мощность механизмов и скорость хода у "Кага" на момент вступления в строй были значительно меньше, чем у "Akagi" (91 000 л.с. и 27,5 уз. против 131 200 л.с. и 31 уз.). Котлов было 12; они имели нефтяное отпление и рабочее давление пара 19,3 кг/см². Дальность пла-

Вверху:
"Кага" после модернизации.
Внизу: левый борт авианосца "Кага", декабрь 1928 г.



Тактико-технические характеристики авианосца "Кага" по состоянию на декабрь 1941 г.

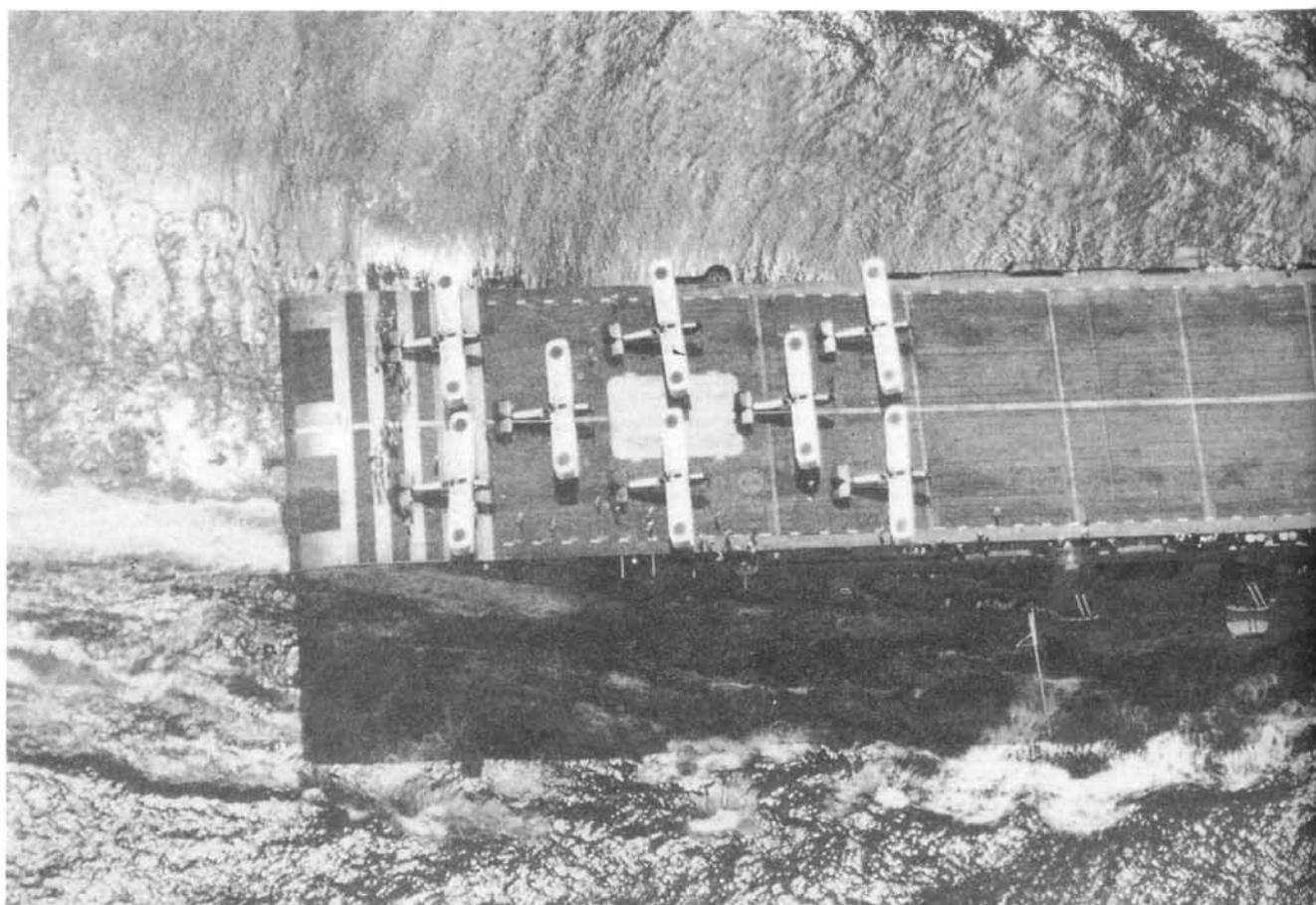
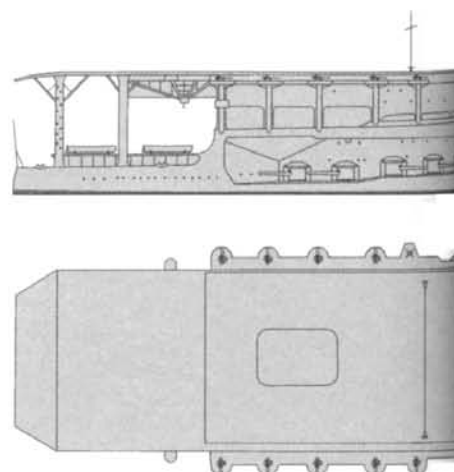
Водоизмещение:	стандартное 38 200 т, полное 43 650 т
Размерения:	240,3(вл)/248,6х30,3 (32,5 вл)х9,5 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Капрон", 8 ПК типа "Капрон", 125 000 л.с., 5300 т нефти
Скорость:	28,3 уз.
Дальность плавания:	10 000 (16) миль
Бронирование:	борт 152 мм, палуба 38 мм
Вооружение:	10х1 — 200-мм/50, 6х2 — 120-мм/45, 30 — 25-мм, 90 самолетов
Экипаж:	2016 человек
Состав авиагруппы	
Декабрь 1941 г.:	27 истребителей А6М2, 26 торпедоносцев В5Н2, 26 пикирующих бомбардировщиков Д3А1.
Июнь 1942 г.:	21 истребитель А6М2, 18 торпедоносцев В5Н2, 27 пикирующих бомбардировщиков Д3А1.

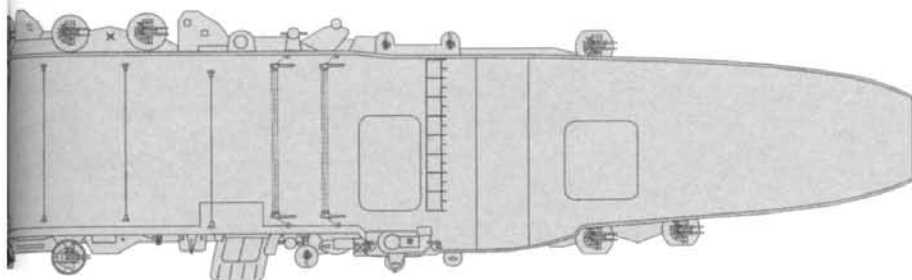
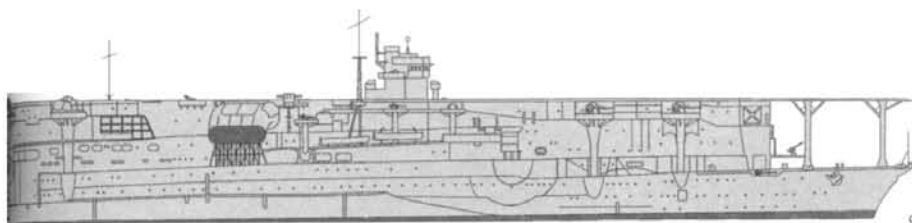
Авианосец "Кага" до модернизации, 1930 г.

вания была такая же, как и у "Akagi" — 8000 миль 14-узловым ходом.

С 25.6.1934 по 25.6.1935 авианосец прошел капитальное переоборудование (в дальнейшем по этому же проекту модернизи-

вали и "Akagi"). Полетную палубу удлиннили до 248,6 м (превышала наибольшую длину корпуса), носовые стартовые площадки на ангарных палубах ликвидировали. Самолетоподъемников стало три: носовой (разме-



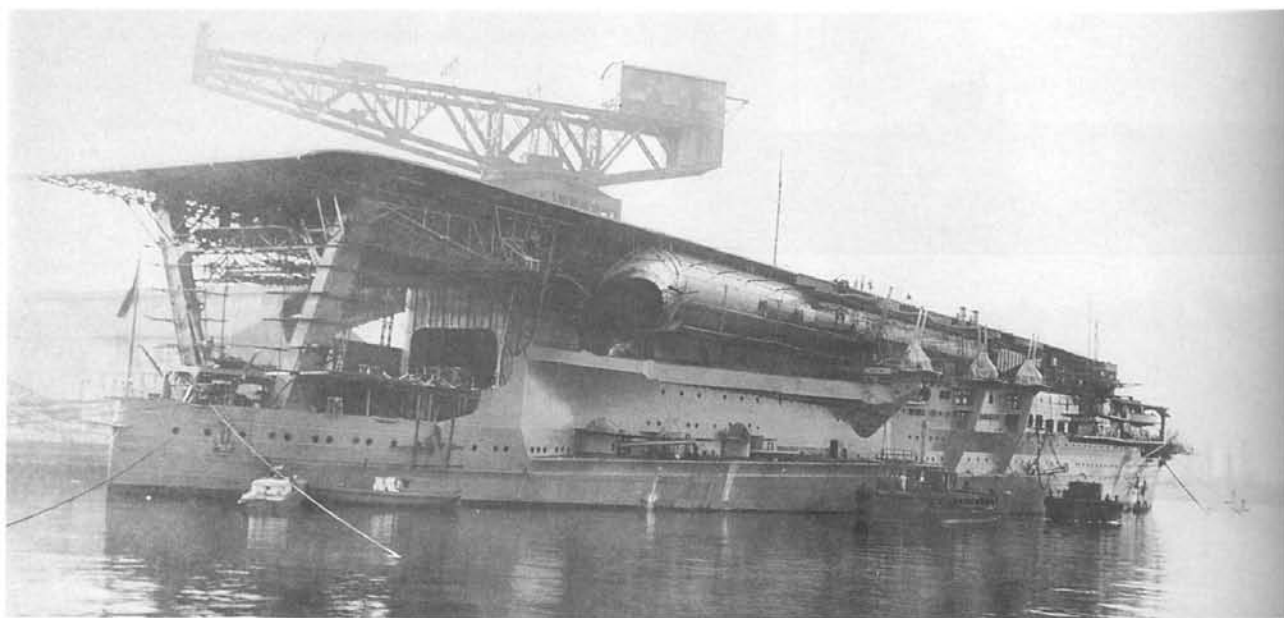


"Kaga", 1941 г.

рами 11,5 x 12 м), средний (10,7 x 15,9 м) и кормовой (12,8 x 9,9 м). Для посадки самолетов использовались 8 аэрофинишеров и два аварийных барьера. Катапульт не было. Число самолетов, включая резервные, дос-

тигло 90. Правда, в 1941 г. из-за увеличения веса и габаритов летательных аппаратов авиагруппу уменьшили до 81 машины, а во время боя у Мидуэя с борта "Kaga" могли действовать не более 66.





**Авианосец "Кага",
ноябрь 1928 г.
Хорошо видна форма
дымовой трубы**

После установки противоторпедных булей ширина корпуса увеличилась с 29,6 до 32,5 м. Корпус в кормовой части удлинчили на 9,2 м (длина корпуса возросла с 238,5 до 247,7 м). Мощность ЭУ подняли за счет замены 12 старых котлов на 8 новых большей паропроизводительности (давление пара 22 кг/см²). Увеличенный запас топлива позволил увеличить дальность плавания до 10 000 миль 16-узловым ходом.

После завершения модернизации "Кага" и "Akagi" и внешне, и по характеристикам стали еще более похожими. Основные отличия заключались в том, что "остров" "Кага" располагался по правому борту и находился ближе к носу, дымовая труба имела меньшие размеры, а средний самолетоподъемник был сдвинут вперед. Кроме того, верхняя палуба имела уклон не в корму, как на "Akagi", а в нос. Число 200-мм орудий на "Кага" сохранилось, но расположение их частично изменилось: из демонтированных башен пушки

перенесли в увеличенные кормовые казематы. Зенитное вооружение в 1938 г. усилили за счет установки 22 25-мм автоматов, в 1941 г. их число довели до 30.

Служба

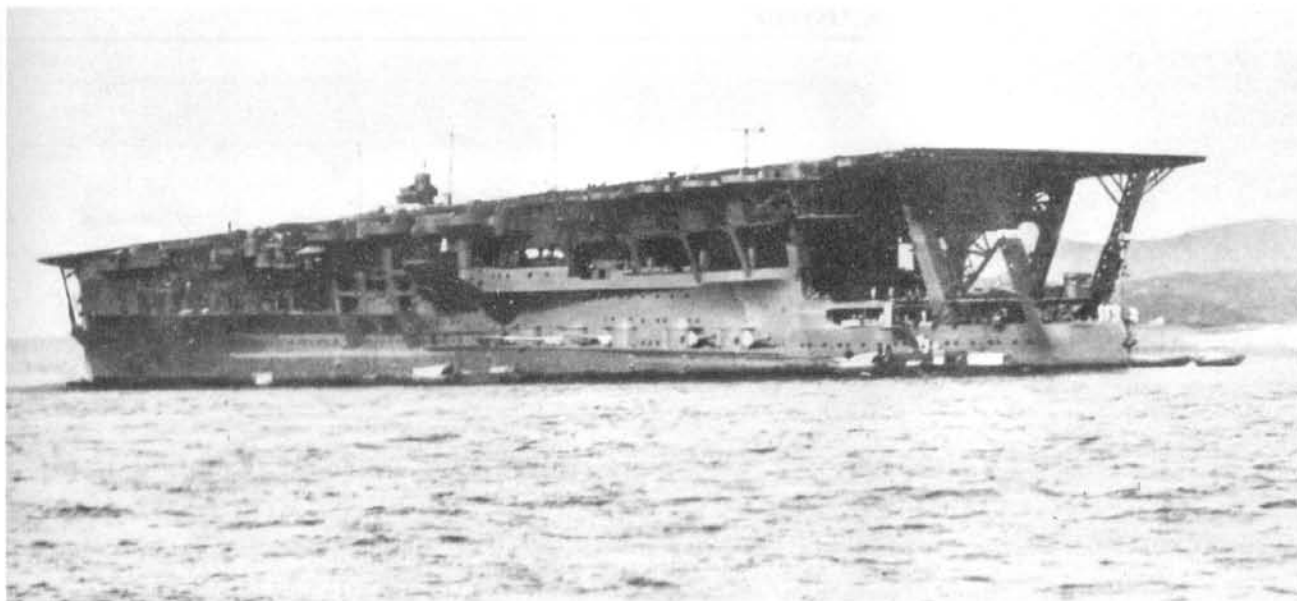
С апреля 1928 по ноябрь 1929 г. "Кага" проходил подготовку экипажа и авиагруппы, после завершения которой до конца 1930 г. действовал в составе Объединенного флота. С конца 1930 по декабрь 1931 г. корабль находился в ремонте.

Принял участие в боевых действиях в районе Шанхая во время инцидента с Китаем (февраль 1932 — начало марта 1932 г.). С августа 1933 г. находился в резерве. В 1934 — 1935 гг. прошел капитальный ремонт и модернизацию в Сасебо.

Действия в составе Объединенного флота (начало 1936 — август 1937 г.). Участие в войне с Китаем: бои в районе Шанхая (ав-



**Авианосец "Кага"
во время боевых
действий против
Китая,
1937 — 1938 гг.**



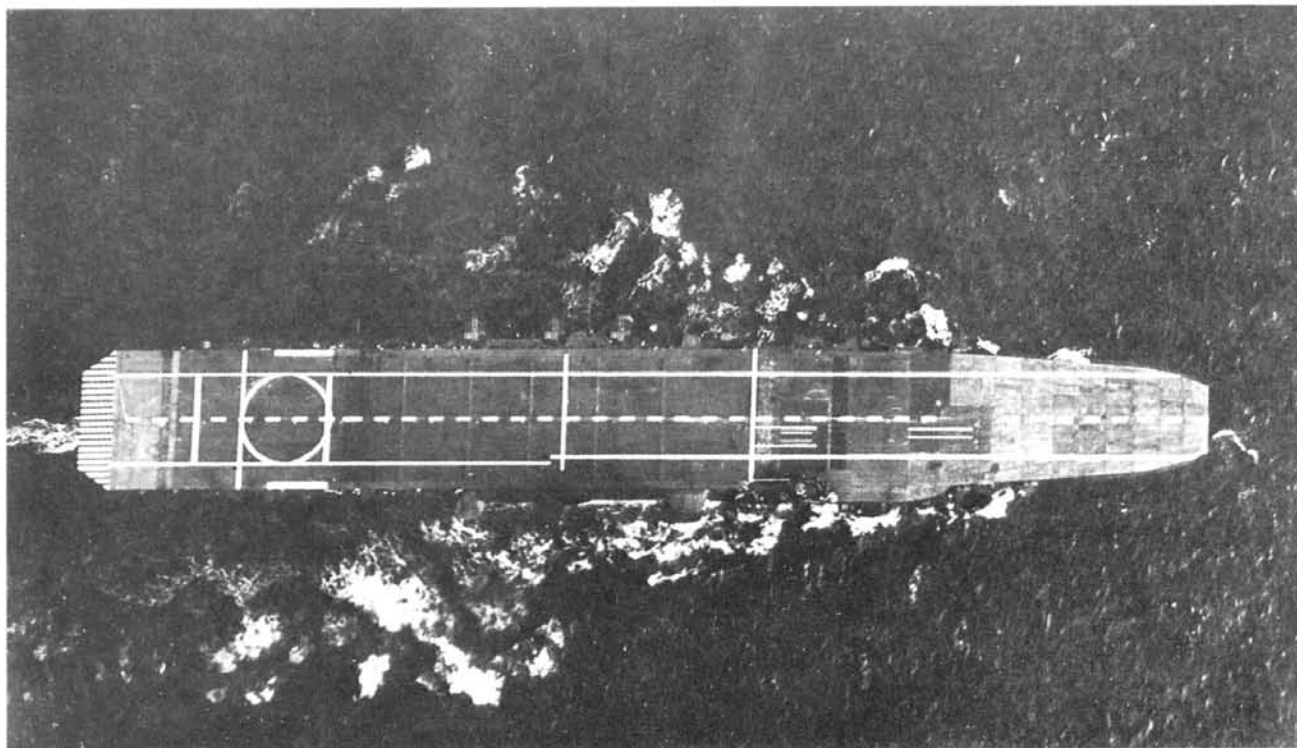
густ — сентябрь и ноябрь 1937 г.), в Южном Китае (октябрь 1937 г.; декабрь 1937 — декабрь 1938 г.). Ремонт и модернизация (декабрь 1938 — октябрь 1940 г.). Включен в состав Объединенного флота, а с апреля 1941 г. — в состав 1-го ВФ.

С началом войны действовал в составе 1-го ВФ: принимал участие в атаке на Пёрл-Харбор, оккупации арх. Бисмарка (конец января 1942 г.), действиях в районе о. Ява (февраль — начало марта 1942 г.). Прибыл в Сасебо для ремонта

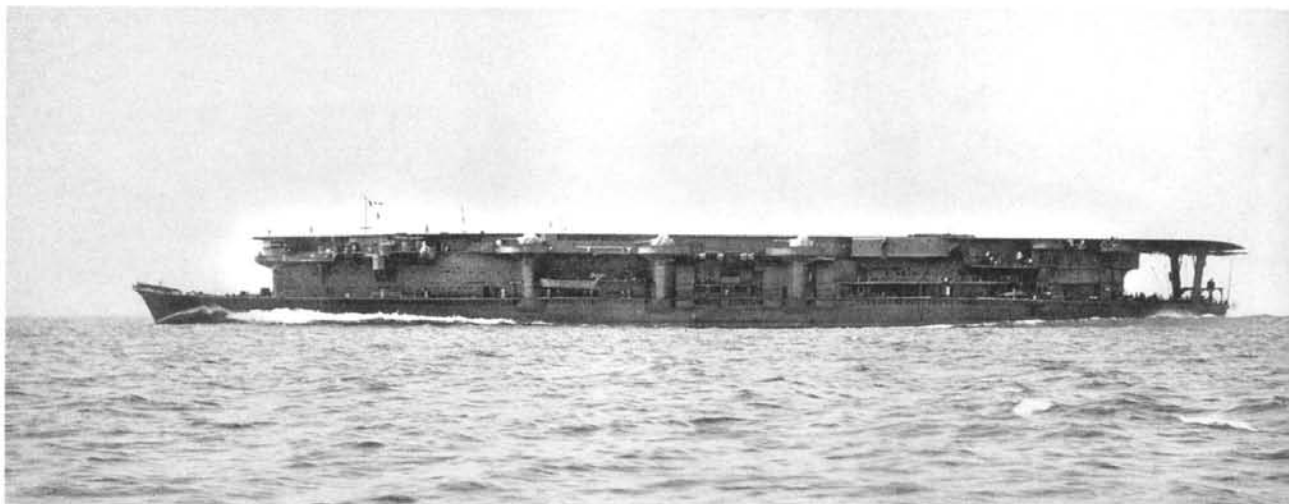
энергетической установки (22.3.1942). Вновь вошел в состав 1-го ВФ (май 1942 г.), участвовал в сражении у о. Мидуэй (4 — 6.6.1942). В ходе первого дня битвы поврежден амер. палуб. авиацией. Авианосец был поражен 4 прямыми попаданиями и 5 близкими разрывами 454-кг бомб. Обширные разрушения и пожары на полетной и ангарной палубах заставили экипаж вскоре покинуть корабль. Спустя 9 часов после атаки он затонул в результате взрыва танков с авиабензином.

Авианосец "Кага" после модернизации, май 1937 г.

Полетная палуба авианосца "Кага" после модернизации.



Авианосец "Ryujo"



"Ryujo"	"Yokohama Co.", Иокогама	26.11.1929	2.4.1931	9.5.1933	Погиб 24.8.1942
---------	--------------------------	------------	----------	----------	-----------------

Построен по программе 1927 г. Малые размеры корабля определялись лимитом тоннажа, отведенным на авианосцы Вашингтонским соглашением. Хотя реальное водоизмещение "Ryujo" (около 10 000 т) заметно превышало официально декларируемое (8000 т), все равно его боевые возможности оставались ограниченными.

По первоначальному проекту ангар авианосца предполагался одноярусным, но в ходе постройки его трансформировали в двухъярусный (длина нижнего составляла примерно 2/3 от длины верхнего). Это позволило увеличить численность авиагруппы, но одновременно привело к сильной перегрузке и снижению остойчивости корабля.

Как и "Hosho", "Ryujo" оборудовали огромным гироскопом системой стабилизации фирмы "Сперри" (по замыслу эта система должна была уменьшать размахи качки). ЭУ состояла

из двух ТЗА и 6 нефтяных котлов, вырабатывавших пар с давлением 20 кг/см².

Через год после ввода в строй "Ryujo" пришлось отправлять на верфь для перестройки. В ходе работ в 1934 — 1936 гг. авианосец оснастили булями, повысившими ширину корпуса на 0,5 м, а в трюм уложили 1200 т балласта. Загнутые вниз дымовые трубы оказались подверженными заливанию водой, поэтому их перенесли на палубу выше. А для снижения "верхнего" веса демонтировали две спаренные 127-мм артиллерийские установки.

Полетная палуба не претерпела изменений. В кормовой части ее имелось шесть аэрофинишеров. Катапульт не было. Подача самолетов из ангара осуществлялась двумя самолетоподъемниками, из которых носовой имел размеры 11,1 x 15,7 м; кормовой был значительно меньше (10,8 x 8 м). Небольшая площадь полетной палубы (156,5 x 23 м) не позволяла держать на ней во время взлетно-посадочных операций более шести самолетов, из-за чего действия авиагруппы "Ryujo" были малоэффективны.

Из-за ограниченного водоизмещения нельзя было применить на корабле полноценное бронирование. В результате легкую противосколочную броневую защиту получили лишь погреба боезапаса и МО.

В ходе ремонта и модернизации в 1939 — 1940 гг. надстроен полубак, добавлено 4 25-мм автомата. В 1942 г. число 25-мм автоматов возросло до 22.

Служба

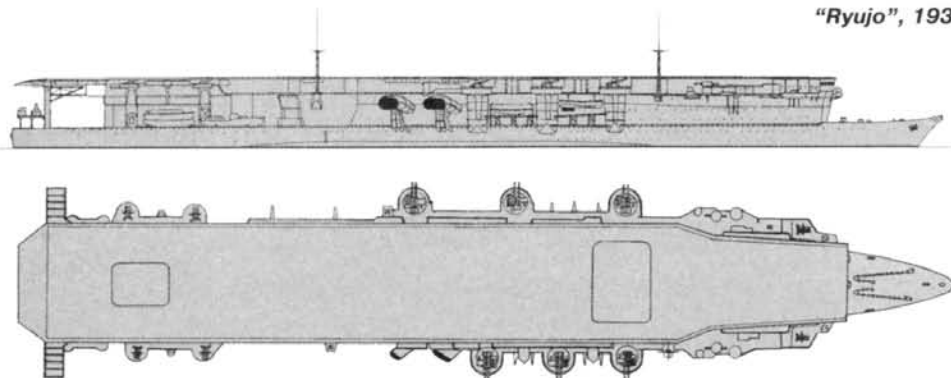
После завершения цикла подготовки вошел в состав Объединенного флота (конец 1933 г.). Ремонт и модернизация (конец 1934 — 1936 г.). Вновь включен в состав флота, выделялся для действий в Китае: в р-не Шанхая (середина августа — начало сентября

Вверху:
авианосец "Ryujo" на
ходовых испытаниях,
апрель 1933 г.

Тактико-технические характеристики авианосца "Ryujo" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение:	стандартное 10 600 т, полное 13 650 т
Размерения:	167/175,4 (вл)/180x23 (20,8 вл)x7,1 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Кампон", 6 ПК типа "Кампон", 65 000 л.с., 2490 т нефти
Скорость:	29 уз.
Дальность плавания:	10 000 миль (14 уз., проектная)
Вооружение:	4x2 — 127-мм/40, 2x2 — 25-мм, 12x2 — 13,2-мм пул., 38 самолетов
Экипаж:	924 человека
Состав авиагруппы	
Декабрь 1941 г.:	22 истребителя А5М2, 16 торпедоносцев В5Н2.
Август 1942 г.:	15 (или 22) истребителей А6М2, 6 торпедоносцев В5Н2.

"Ryujo", 1933 г.



1937 г.; октябрь — ноябрь 1937 г., Кантона (сентябрь 1937 г.). Возвращен в Японию, использовался для подготовки пилотов (декабрь 1937 — начало 1938 г.). Боевые действия в р-не Гуаньдун (Юж. Китай, март и октябрь 1938 г.). Ремонт и модернизация (ноябрь 1939 — ноябрь 1940 г.).

После окончания подготовки с июня 1941 г. входил в состав 4-го флота (Микронезия).

С началом войны на Тихом океане действовал у вост. побережья Филиппин. Участвовал в ударе по Давао (8.12.1941), обеспечении десанта в Легаспи (12.12.1941), на о. Минданао (19 —

20.12.1941), о. Таракан (11.1.1942). Переведен в бух. Камрань (Франц. Индокитай) для действий у берегов Малайи, о-вов Суматра и Ява (1.2.1942).

Обеспечивал высадку в Палембанге (15 — 16.2.1942), вторжение на о. Ява (27.2.1942 — 1.3.1942). Принимал участие в рейде в Индийский океан (конец марта — начало апреля 1942 г.) — действовал в Бенгальском заливе. Только в течение 6.4.1942 самолетами "Ryujo" было потоплено 10 судов союзников. Вернулся в Японию (23.4.1942).

Принимал участие в Мидуэйской операции — входил в составе японского Северного

Авианосец "Ryujo" в достройке, март 1933 г.





**Авианосец "Ryujo",
1934 г.**

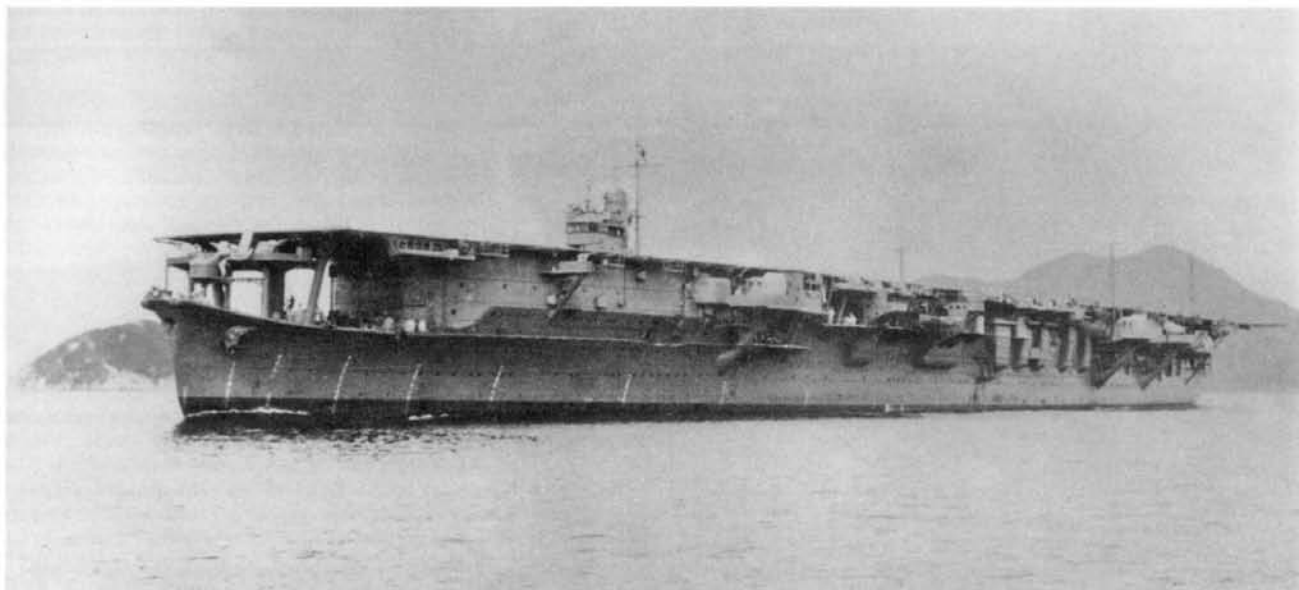
го соединения, действовавшего в р-не Алеутских о-вов (3 — 6.6.1942). Самолеты с авианосца нанесли удар по базе Датч-Харбор. Находился в Японском внутр. море (июнь 1942 — 16.8.1942). После высадки американских войск на о. Гуадалканал отправлен в южную часть Тихого океана. В сражении в Вост. Соломоновых о-вов (24.8.1942) тяжело

поврежден авиацией американского авианосца "Saratoga". В корабль попала одна торпеда (вывела из строя рулевое управление) и 4 454-кг бомбы, вызвавшие обширные пожары и подводные пробоины. Спустя 3,5 часа после атаки "Ryujo" перевернулся и затонул. Потери экипажа составили около 600 человек.



**Авианосец "Ryujo",
1934 г.**

Авианосцы типа "Soryu"



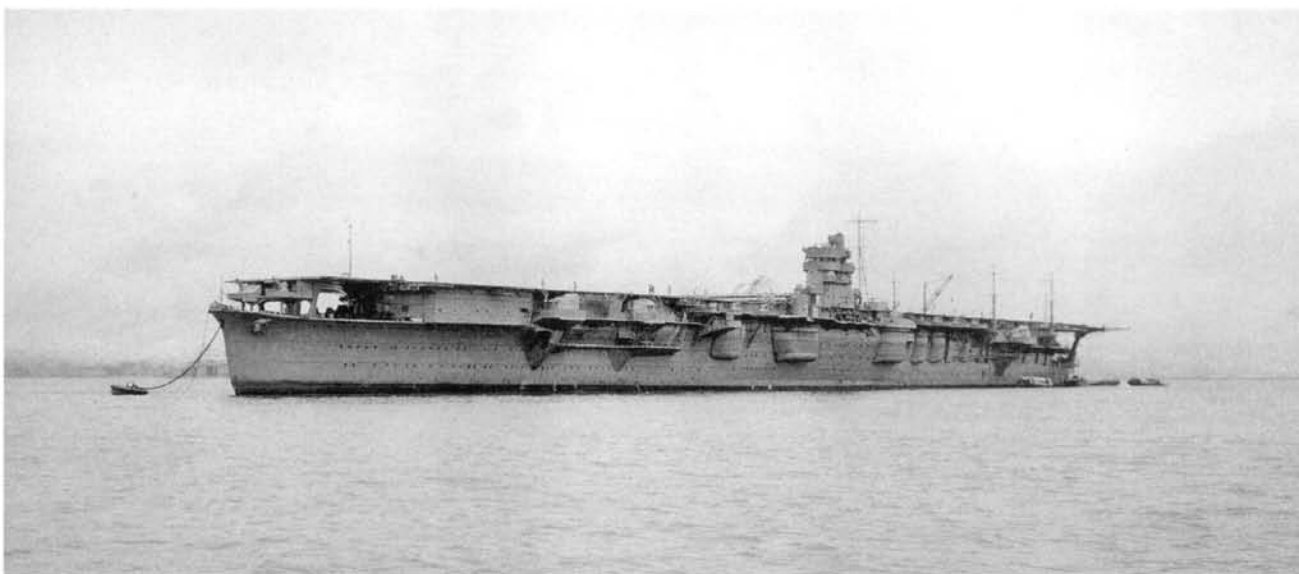
"Soryu"	Верфь ВМС, Куре	20.11.1934	23.12.1935	29.12.1937	Погиб 4.6.1942
"Hiryu"	Верфь ВМС, Йокосука	8.7.1936	16.11.1937	5.7.1939	Погиб 5.6.1942

Своим появлением "Soryu" и "Hiryu" обязаны Лондонской морской конференции 1930 г., согласно решениям которой Япония могла несколько усилить свой авианосный флот. (Соотношение суммарного тоннажа авианосцев США, Великобритании и Японии теперь составляло 10:10:7 вместо предусмотренного Вашингтонской конференцией 5:5:3). Оба корабля строились по 1-й программе замещения флота 1931 г.

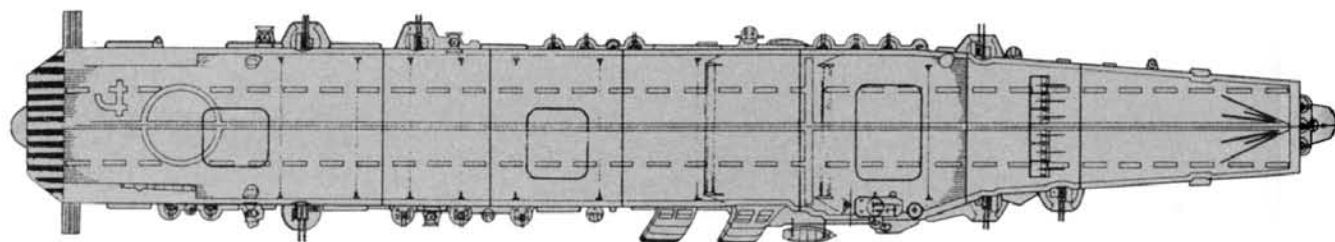
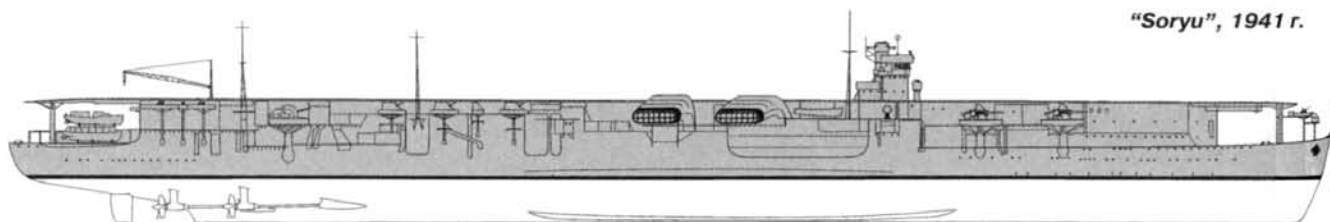
По архитектуре два этих авианосца послужили прототипами почти для всех последующих серий японских кораблей данного

класса. Они имели сплошную полетную палубу, двухъярусный ангар, маленький "остров", две загнутые вниз и назад дымовые трубы и три самолетоподъемника. В целом проект корабля (в рамках отведенного на него водоизмещения) оказался весьма удачным, гармонично сочетая высокую скорость с мощным зенитным вооружением и внушительной численностью авиагруппы. Полетная палуба головного "Soryu" имела размеры 216,9 x 26 м. Она оборудовалась 9 аэрофинишерами, способными задерживать самолеты весом до 6000 кг с посадочной

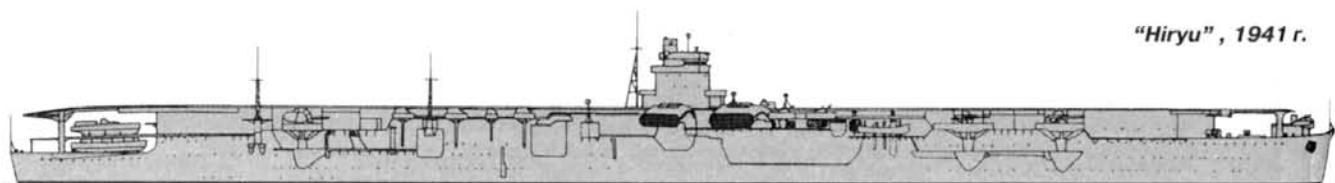
В в е р х у: авианосец "Soryu" во время ходовых испытаний, декабрь 1937 г.
В н и з у: "Hiryu" в день вступления в строй, 5 июля 1939 г.



"Soryu", 1941 г.



"Hiryu", 1941 г.

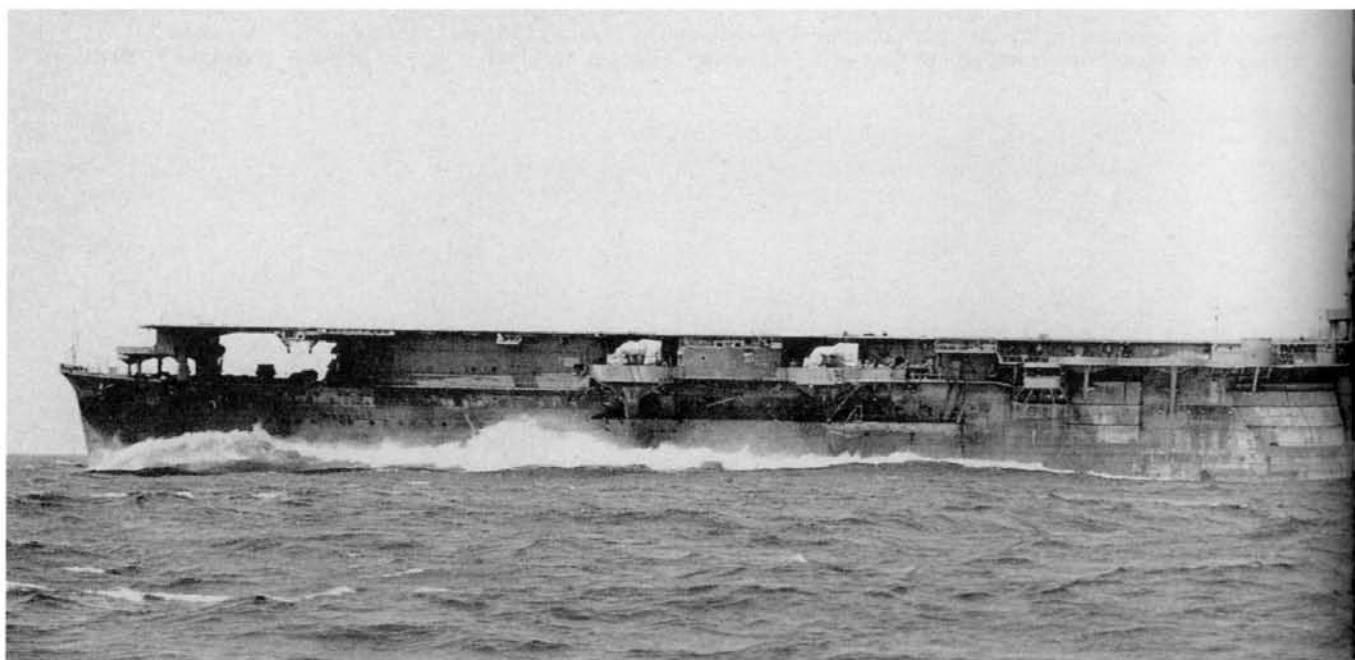


"Hiryu"
на ходовых
испытаниях,
июнь 1939 г.

скоростью 125 км/ч, и двумя аварийными барьерами. Размеры самолетоподъемников: носового — 11,5 x 16 м, центрального — 11,5 x 12 м, кормового — 11,8 x 10 м. Катапульт не было. Двухъярусный ангар вмещал 71 самолет; верхний ярус имел размеры 171,3 x 18 м, нижний — 142,4 x 18 м. Правда, за столь внушительную площадь пришлось заплатить малой высотой ангара (верхний

ярус — 4,6 м, нижний — 4,3 м), из-за чего на первом ярусе могли размещаться только истребители.

Обводы корпуса "Soryu" создавались на основе теоретического чертежа тяжелого крейсера, ЭУ была унифицирована с примененной на крейсере "Suzuya". Пар с рабочим давлением 22 кг/см² вырабатывали 8 котлов типа "Кампон", ТЗА были самыми высоко-



оборотными среди японских авианосцев (340 об/мин). Пропульсивные качества авианосца оказались весьма высокими: при водоизмещении, почти вдвое большем, чем у "Mogami", "Soryu" развивал ход лишь на 2 уз. меньше. Дальность плавания 18-узловым ходом составила 7680 миль.

Бронирование выглядело достаточно скромным: это определялось ограниченным водоизмещением. Толщина пояса в районе МО составляла 40 мм, броневая палуба прикрывалась 25-мм стальными плитами. Наибольшую толщину имела локальная защита погребов боезапаса: горизонтальная — 55 мм, вертикальная — 140 мм.

"Hiryu" строился по усовершенствованному проекту. Высоту его корпуса увеличили на одну палубу, "остров" перенесли на левый борт ("Hiryu" стал вторым после "Akagi" и последним японским авианосцем с "островом" по левому борту). Ширину полетной палубы в центральной части увеличили на 1 м, запас топлива — на 20%. Новые самолетоподъемники теперь имели следующие размеры: носовой — 13 x 16 м, центральный — 13 x 12 м, кормовой — 11,8 x 13 м. Несколько усилили бронирование: толщину пояса по ватерлинии в районе МО и КО довели до 48 мм.

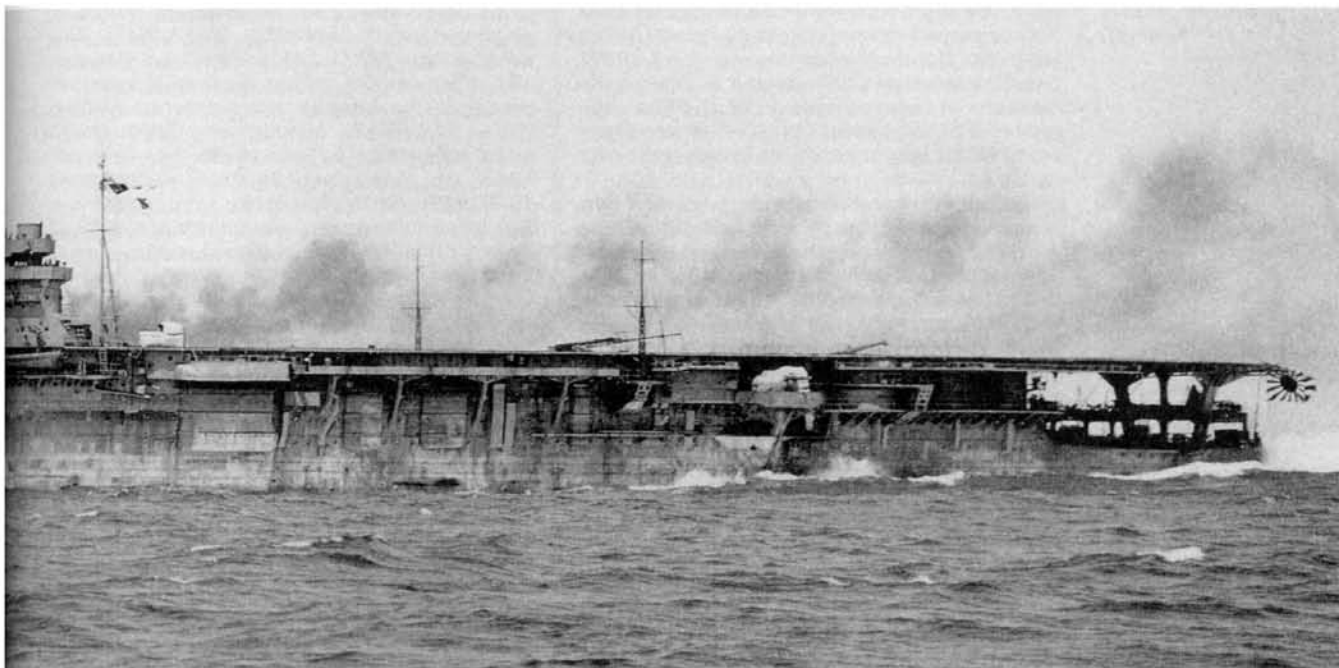
Служба

"Soryu". Подготовка в составе Объединенного флота (декабрь 1937 — сентябрь 1938 г.). Участие в боевых действиях в р-не Гуаньдуна (Южный Китай, конец сентября — ноябрь 1938 г.).

С 1.4.1941 вошел в 1-й ВФ, в составе которого принимал участие в воздушном ударе по Пёрл-Харбору (7.12.1941). 16.12.1941 вместе с "Hiryu" выделен для поддержки де-

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Soryu" по состоянию на декабрь 1941 г.

Водоизмещение: "Soryu" "Hiryu"	стандартное 15 900 т, полное 19 800 т стандартное 17 300 т, полное 21 900 т
Размерения: "Soryu" "Hiryu"	210/222 (вл)/227,5x26 (21,3 вл)x7,6 м 210/222,9 (вл)/227,4x27 (22,3 вл)x7,8 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА, 8 ПК типа "Kampon", 152 000 ("Soryu") или 153 000 ("Hiryu") л.с., 3670 ("Soryu") или 4400 ("Hiryu") т нефти
Скорость:	34,5 ("Soryu") или 34,6 ("Hiryu") уз.
Дальность плавания:	7680 (18) миль "Soryu" или 7670 (18) миль "Hiryu"
Бронирование:	борт 40 мм ("Soryu") или 48 мм ("Hiryu"), палуба 25 мм, локальная защита до 140 мм
Вооружение:	6x2 — 127-мм/40, 28 ("Soryu") или 31 ("Hiryu") — 25-мм, 71 ("Soryu") или 73 ("Hiryu") самолета
Экипаж:	1100 человек
Состав авиагруппы "Soryu" Декабрь 1941 г.:	26 истребителей А6М2, 18 торпедоносцев В5Н2, 17 пикирующих бомбардировщиков Д3А1.
Июнь 1942 г.:	21 истребитель А6М2, 18 торпедоносцев В5Н2, 21 пикирующий бомбардировщик Д3А1 и 2 — Д4У1.
"Hiryu" Декабрь 1941 г.:	23 истребителя А6М2, 18 торпедоносцев В5Н2, 17 пикирующих бомбардировщиков Д3А1.
Июнь 1942 г.:	21 истребитель А6М2, 21 торпедоносец В5Н2, 21 пикирующий бомбардировщик Д3А1.





Авианосцы на полном ходу: "Hiryu" в июне 1939 г. (вверху) и "Soryu" в январе 1938 г. (внизу).

санта на о. Уэйк (21 — 23.12.1941). Вернулся в Куре (29.12.1941). В середине января 1942 г. вышел для действий в район Молуккских о-в: удары и поддержка десанта в Амбоне (24 — 25.1.1942), обеспечение десантов на вост. побережье о. Борнео (начало февраля 1942 г.), удар по Дарвину (Австралия, 19.2.1942), блокада юго-вост. подходов к о. Ява (конец февраля — начало марта 1942 г.). Рейд в Индийский океан (конец марта — начало апреля 1942 г.), после которого авианосец вернулся в Японию.

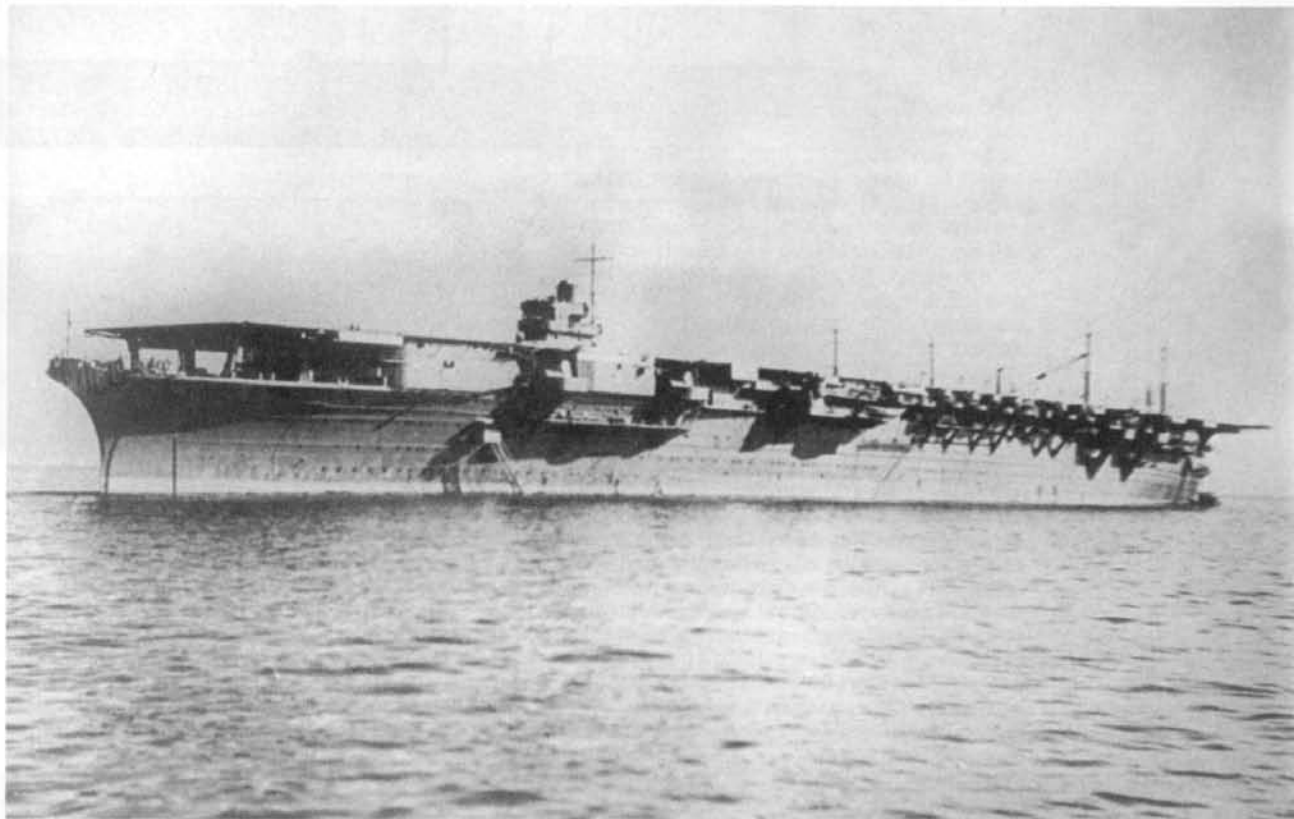
В составе 1-го ВФ принял участие в сражении у о. Мидуэй (4 — 6.6.1942). Утром 4.6.1942 поврежден американской палубной авиацией. В корабль попало три 454-кг бомбы: первая взорвалась в ангаре и вывела из строя носовой лифт, вторая взорвалась на полет, палубе в центре корпуса, третья — в ангаре между центральным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

"Hiryu". Включен в состав Объединенного флота (ноябрь 1939 г.). Подготовка и участие в учениях флота (январь — сентябрь 1940 г.). Входил в состав сил, обеспечивавших оккупацию сев. части Французского Индокитая (середина сентября — начало октября 1940 г.). Участие в боевых действиях в

Южном Китае (февраль 1941 г.; июль — август 1941 г.).

С 1.4.1941 входил в 1-й ВФ, в составе которого принял участие в ударе по Пёрл-Харбору (7.12.1941). 16.12.1941 выделен для поддержки десанта на о. Уэйк (21 — 23.12.1941). Вернулся в Куре (29.12.1941). В середине января 1942 г. вышел для действий в р-не Молуккских о-вов: удары и поддержка десанта в Амбоне (24 — 25.1.1942), обеспечение десантов на вост. побережье о. Борнео (начало февраля 1942 г.), удар по Дарвину (Австралия, 19.2.1942), блокада юго-вост. подходов к о. Ява (конец февраля — начало марта 1942 г.). Рейд в Индийский океан (конец марта — начало апреля 1942 г.). Авиагруппа "Hiryu" приняла участие в потоплении британского авианосца "Hermes" (9.4.1942). После рейда вернулся в Японию. В составе 1-го ВФ принял участие в сражении у о. Мидуэй (4 — 6.6.1942). Утром первого дня битвы самолеты с авианосца наносили удары по объектам на острове, а затем — по американским авианосцам. В ходе последних налетов самолетам "Hiryu" удалось тяжело повредить авианосец "Yorktown". Однако в результате ответного налета в корабль попало 4 454-кг бомбы, такое же число разорвалось в воде у бортов. На "Hiryu" начались пожары, спустя 4 часа вода затопила МО, после чего был снят экипаж. Утром 5.6.1942 авианосец был потоплен торпедами ЭМ "Kazegumo" и "Yugumo". Потери экипажа составили 416 человек.

Авианосцы типа "Shokaku"



"Shokaku"	Верфь ВМС, Йокосука	12.12.1937	1.6.1939	8.8.1941	Погиб 19.6.1944
"Zuikaku"	"Kawasaki Dock Yard", Кобе	25.5.1938	27.11.1939	25.9.1941	Погиб 25.10.1944

Самые знаменитые японские тяжелые авианосцы, принимавшие участие в большинстве авианосных сражений на Тихом океане. Спроектированы в 1936 — 1937 гг. как увеличенный и усовершенствованный вариант "Soryu". По архитектуре и компоновке они почти в точности повторяли прототип, однако имели усиленные бронирование, зенитное вооружение и более многочисленную авиагруппу. На момент своего появления среди всех авианосцев специальной постройки эти корабли по праву считались самыми большими и мощными в мире.

Мореходность "Shokaku", по сравнению с "Soryu", заметно улучшилась. Корпус стал на одну палубу выше и приобрел новые обводы — "клиперский" форштевень с большим развалом носовых шпангоутов и бульбом в подводной части (здесь конструкторы использовали опыт проектирования корпуса линкора "Yamato").

Ангар был двухъярусным, полностью закрытым. Длина верхней части составляла 190 м, нижней — 160 м; высота каждой — 4,8 м. Всего на обоих ярусах помещалось 84 самолета. В ангаре имелись посты заправки самолетов и подвески авиабомб, что ускоряло подготовку авиагруппы к вылету, но увеличивало опас-

ность пожара — здесь отсутствовала какая-либо защита от вражеских бомб и снарядов.

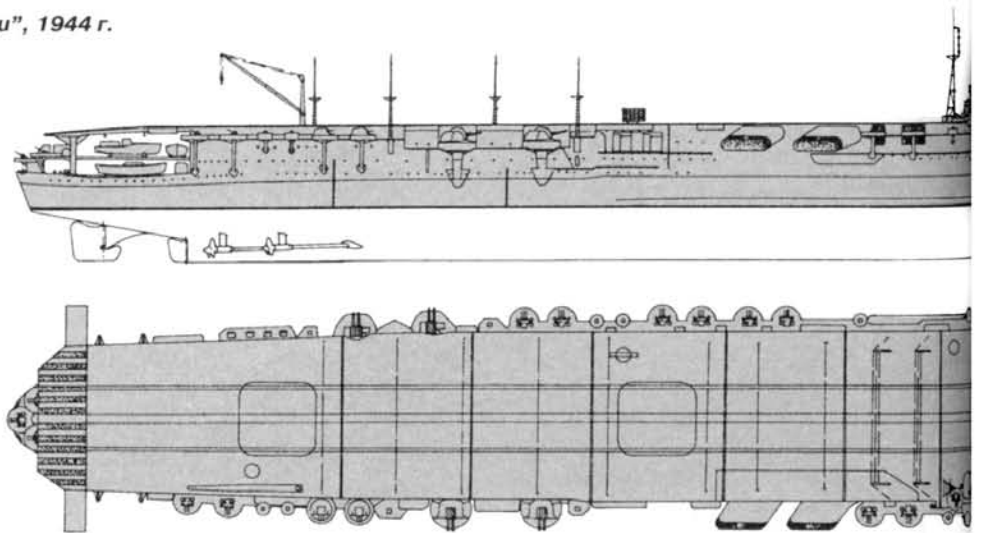
Полетная палуба размерами 242,2 x 29 м покрывалась деревянным настилом. Самолеты подавались тремя лифтами (носовой — размерами 13 x 16 м, остальные два — 13 x 12 м). Подъем одного самолета занимал 15 с, а полный цикл, включая погрузку и выгрузку, — 40 с. Катапульт не было. Посадку самолетов обеспечивали 10 тросовых аэрофинишеров и 4 аварийных барьера.

Схема бронирования в основном повторяла принятую на "Soryu". Наружный 46-мм пояс по ватерлинии тянулся на протяжении МО и КО. Броневая палуба над ЭУ имела толщину 90 мм (65 + 25), над погребами боезапаса — 132 мм. Остальные палубы, включая полетную, изготавливались из стали толщиной 16 — 19 мм. Наибольшую толщину имела локальная коробчатая защита погребов, достигающая 165 мм.

ЭУ включала в себя 4 ТЗА и 8 котлов типа "Кампон" (давление пара 30 кг/см², температура 350°C). На испытаниях "Zuikaku" развил мощность 161 280 л.с. и скорость 34,4 уз. Расчетная дальность плавания 18-уз. ходом с наибольшим запасом топлива составляла 9700 миль.

В в е р х у: авианосец "Zuikaku" в день вступления в строй, 25 сентября 1941 г.

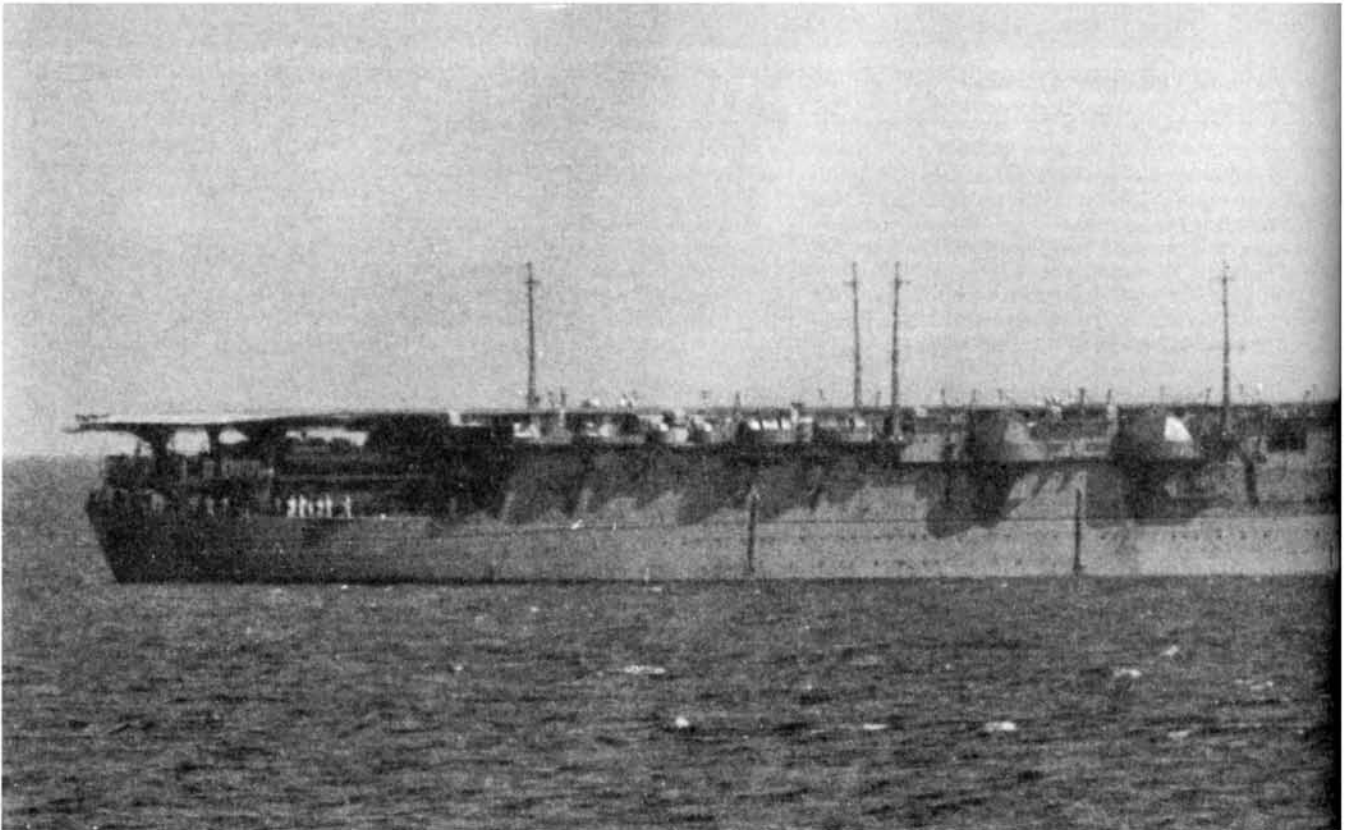
“Zuikaku”, 1944 г.

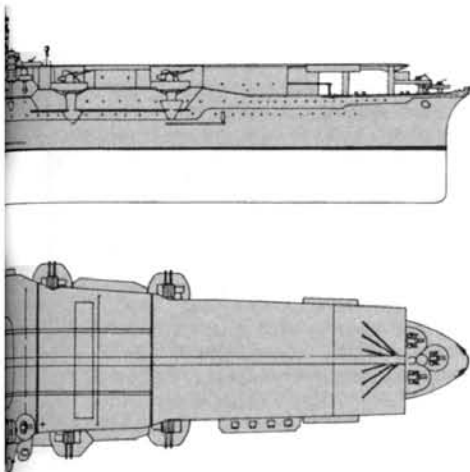


В процессе эксплуатации корабли прошли несколько модернизаций, направленных, главным образом, на усиление зенитного вооружения и обеспечение противопожарной безопасности. В частности, были ликвидированы посты заправки самолетов в ангаре (оставлены только на верхней палубе), внедрены новая система пенотушения и противопожарные перегородки в ангаре. Во второй половине 1944 г. на “Zuikaku” танки с авиа-

бензином получили дополнительную защиту из бетона.

Число 25-мм зенитных автоматов (в одно-, двух- и трехствольных установках) постоянно росло: к лету 1942 г. на каждом из авианосцев их было по 48 (16х3), в июле 1943-го — по 70 (18х3 + 16х1). “Zuikaku” в конце своей карьеры имел 106 (18х3 + 5х2 + 42х1); кроме того, на нем в 1944 г. установили 8 28-ствольных установок для запуска 120-мм зенитных НУР —





правда, это оружие оказалось абсолютно неэффективным.

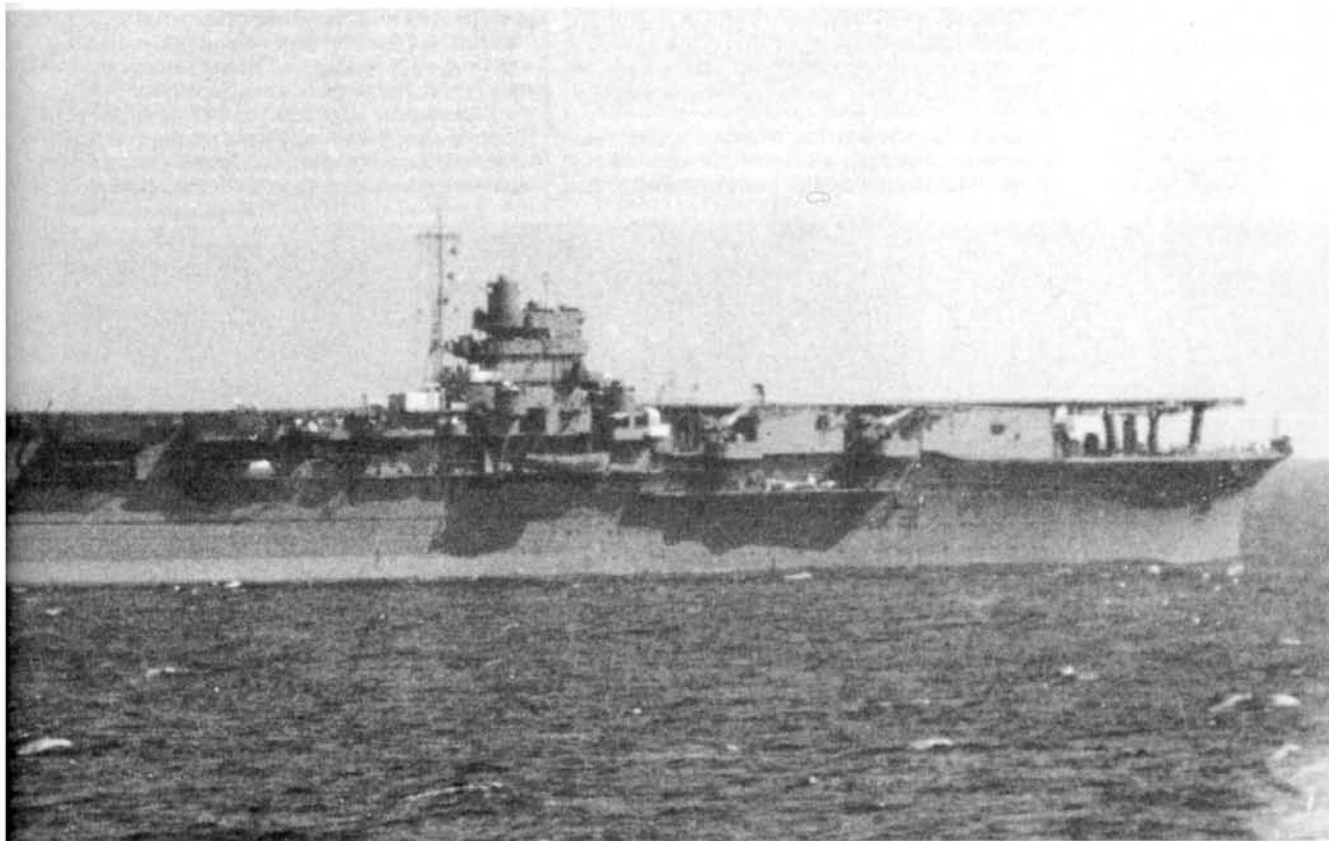
Управление огнем 127-мм орудий осуществлялось четырьмя КДП типа 94, 25-мм автоматами — 6-ю (затем 8-ю) легкими КДП типа 95. В 1942 г. на обоих кораблях появились радары типа 21, причем антенны РЛС были разных моделей (на "Shokaku" более современная и компактная, чем на "Zuikaku"). В 1944 г. на "Zuikaku" установили

радар типа 13. Для противолодочного поиска использовался примитивный гидролокатор типа 0.

Служба

"Zuikaku". До 26.11.1941 осуществлял боевую подготовку в Японском внутреннем море и заливе Хитокапу (Курильские о-ва), 7.12.1941 принял участие в ударе по Пёрл-Харбору. Вернулся в Куре 24.12.1941, но уже 8.1.1942 вышел для действий в юго-восточной части Тихого океана: нанес удар по Рабаулу и обеспечивал высадку десантов на арх. Бисмарка (20 — 23.1.1942). 2.2.1942 вернулся в Йокосуку, где находился до 17.3.1942 в готовности к отражению ударов американских авианосцев. 24.3.1942 прибыл в Кендари (о. Целебес). Входил в состав 1-го ВФ во время рейда в Индийский океан (26.3 — 11.4.1942): налеты на Коломбо (5.4.1942) и Тринкомали (9.4.1942). Пикирующие бомбардировщики "Zuikaku" участвовали в потоплении британского авианосца "Hermes" (9.4.1942). В 25.4.1942 прибыл на о. Трук, обеспечивал высадку на о. Тулаги (3.5.1942; Соломоновы о-ва), 7 — 8.5. 1942 принимал участие в сражении в Коралловом море, в ходе которого самолеты "Zuikaku" повредили американские авианосцы "Yorktown" и "Lexington" (последний позднее затонул). 21.5.1942 прибыл в Куре, 30.6 — 6.7.1942 обеспечивал проводку конвоя на о.

**Авианосец "Zuikaku",
1941 г.**



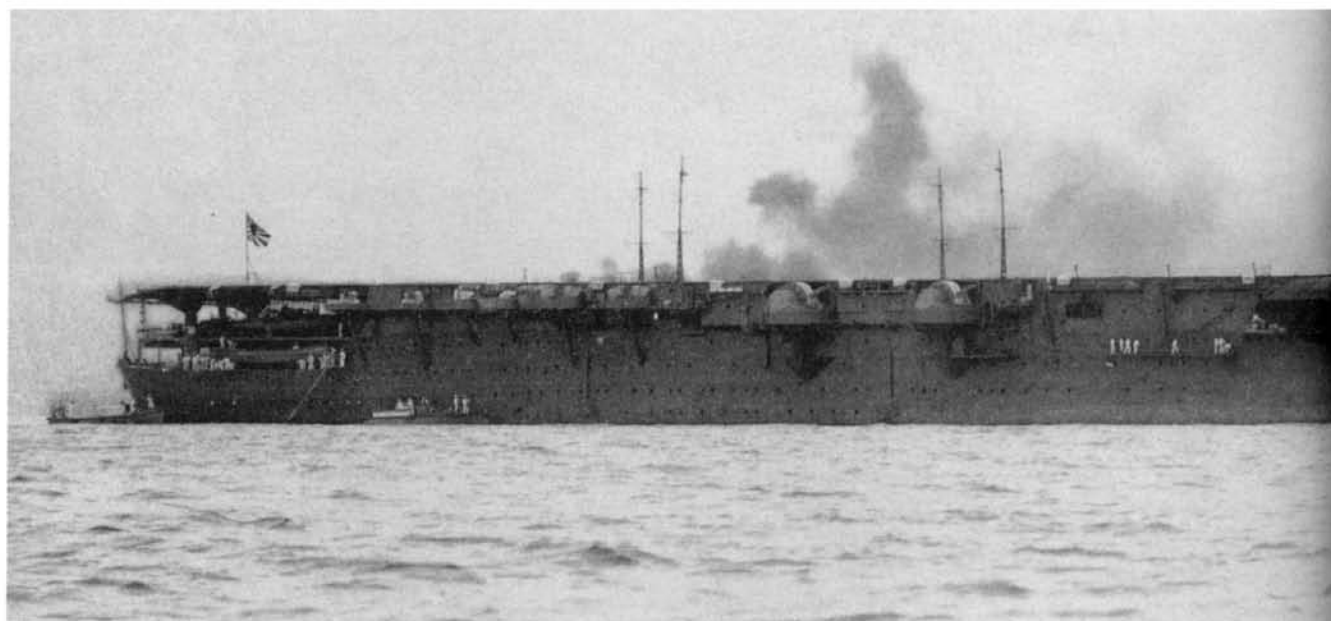
Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Shokaku" **по состоянию на декабрь 1941 г.**

Водоизмещение:	стандартное 25 675 т, полное 32 105 т
Размерения:	236,1/250 (вл)/257,5х29 (26 вл)х8,9 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Капрон", 8 ПК типа "Капрон", 160 000 л.с., 5300 т нефти
Скорость:	34,2 уз.
Дальность плавания:	9700 (18) миль
Бронирование:	борт 46 мм, палуба 65 + 25 мм, локальное бронирование до 165 мм
Вооружение:	6х2 — 127-мм/40, 12х3 — 25-мм, 84 самолета
Экипаж:	1660 человек
Состав авиагруппы	
Ноябрь 1941 г.:	18 истребителей А6М2, 27 торпедоносцев В5N, 27 пикирующих бомбардировщиков D3A.
Январь 1942 г.:	21 истребитель А6М2, 21 торпедоносец В5N, 21 пикирующий бомбардировщик D3A.
Апрель 1942 г.:	18 истребителей А6М2, 27 торпедоносцев В5N, 27 пикирующих бомбардировщиков D3A.
Май 1942 г.:	21 истребитель А6М2, 21 торпедоносец В5N, 21 пикирующий бомбардировщик D3A.
Июль 1942 — февраль 1943 гг.:	27 истребителей А6М2, 18 торпедоносцев В5N, 27 пикирующих бомбардировщиков D3A.
Март — декабрь 1943 г.:	27 истребителей А6М2, 27 торпедоносцев В5N, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A и D4Y.
Март — июнь 1944 г.:	27 истребителей А6М5, 18 торпедоносцев В6N, 27 пикирующих бомбардировщиков D4Y, 3 разведчика D4Y1C.
Октябрь 1944 г.:	28 истребителей А6М5, 16 истребителей-бомбардировщиков А6М2, 14 торпедоносцев В6N, 7 пикирующих бомбардировщиков D4Y.

Кыска (Алеутские о-ва). Ремонт и усиление зенитного вооружения (начало августа 1942 г.). 16.8.1942 вышел для отражения амер. де-

санта на Соломоновы о-ва, принял участие в сражении у Вост. Соломоновых о-вов (24.8.1942), в ходе которого самолетами "Zuikaku" был поврежден авианосец "Enterprise". Находился на о. Трук, авиагруппа снята (конец августа — начало сентября 1942 г.). Обеспечивал действия японского флота в районе о. Гуадалканал (середина сентября — конец октября 1942 г.). В сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942) самолеты "Zuikaku" приняли участие в потоплении авианосца "Hornet" и нанесении повреждений авианосцу "Enterprise". С 9.11.1942 по 17.1.1943 находился в Японском внутреннем море. После возвращения на о. Трук участвовал в обеспечении эвакуации гарнизона о. Гуадалканал (29.1 — 6.2.1943). В начале апреля 1943 г. авиагруппа снята, 8.5.1943 корабль прибыл в Куре, где находился до 15.7.1943. В ходе ремонта усилено зенитное вооружение. Базировался на о. Трук (конец июля — 12.12.1943), с конца октября 1943 г. — без авиагруппы. Находился в Японии (декабрь 1943 — январь 1944 гг.), затем — в Сингапуре (февраль — май 1944 г.), где осуществлял подготовку авиагруппы, в середине мая перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). 19 — 20.6.1944 принимал участие в сражении у Марианских о-вов. 20.6.1944 получил одно прямое попадание авиабомбы, сброшенной американским самолетом, еще 5 бомб разорвалось рядом. Тяжело поврежден пожаром на ангарной палубе. Ремонт и докование в Куре (середина июля — начало августа 1944 г.). В ходе сражения у м. Энганьо (25.10.1944) за 6 часов получил попадания 6 — 7 торпед и 7 авиабомб с самолетов TF-38, перевернулся и затонул.

"Shokaku". До 26.11.1941 осуществлял боевую подготовку в Японском внутр. море и зал. Хитокапу (Курильские о-ва), 7.12. 1941 принял участие в ударе по Пёрл-Харбору.



Вернулся в Куре 24.12.1941, но уже 8.1.1942 вышел для действий в юго-восточной части Тихого океана: нанес удар по Рабаулу и обеспечивал высадку десантов на арх. Бисмарка (20 — 23.1.1942). 2.2.1942 перешел в Йокосуку, где находился до 17.3.1942 в готовности к отражению ударов американских авианосцев. 24.3.1942 прибыл в Кендари (о. Целебес). Входил в состав 1-го ВФ во время рейда в Индийский океан (26.3 — 11.4.1942): налеты на Коломбо (5.4.1942) и Тринкомали (9.4.1942). Пикирующие бомбардировщики "Shokaku" участвовали в потоплении авианосца "Hermes" (9.4.1942). В 25.4.1942 прибыл на о. Трук, обеспечивал высадку на о. Тулаги (3.5.1942; Соломоновы о-ва), 7 — 8.5.1942 принимал участие в сражении в Коралловом море. 8.5.1942 поврежден попаданиями двух 454-кг бомб с американских палубных самолетов. Первая пробила полетную палубу в носовой части и вызвала пожары авиационного бензина, вторая — разрушила ремонтную мастерскую в корме по правому борту. Потери экипажа составили 108 человек убитыми и 40 ранеными. Скорость хода упала до 5 уз. 17.5.1942 прибыл в Куре. Ремонт и установка дополнительного зенитного вооружения (май — июнь 1942 г.). 16.8.1942 вышел для отражения американского десанта на Соломоновы о-ва, принял участие в сражении у Вост. Соломоновых о-вов (24.8.1942), в ходе которого легко поврежден близким разрывом авиабомбы. Находился на о. Трук, авиагруппа снята (конец августа — начало сентября 1942 г.). Обеспечивал действия японского флота в районе о. Гуадалканал (середина сентября — конец октября 1942 г.). В сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942) самолеты корабля приняли участие в потоплении авианосца "Hoguet", но сам "Shokaku" был поврежден попаданиями 6 авиабомб, сброшенных американскими



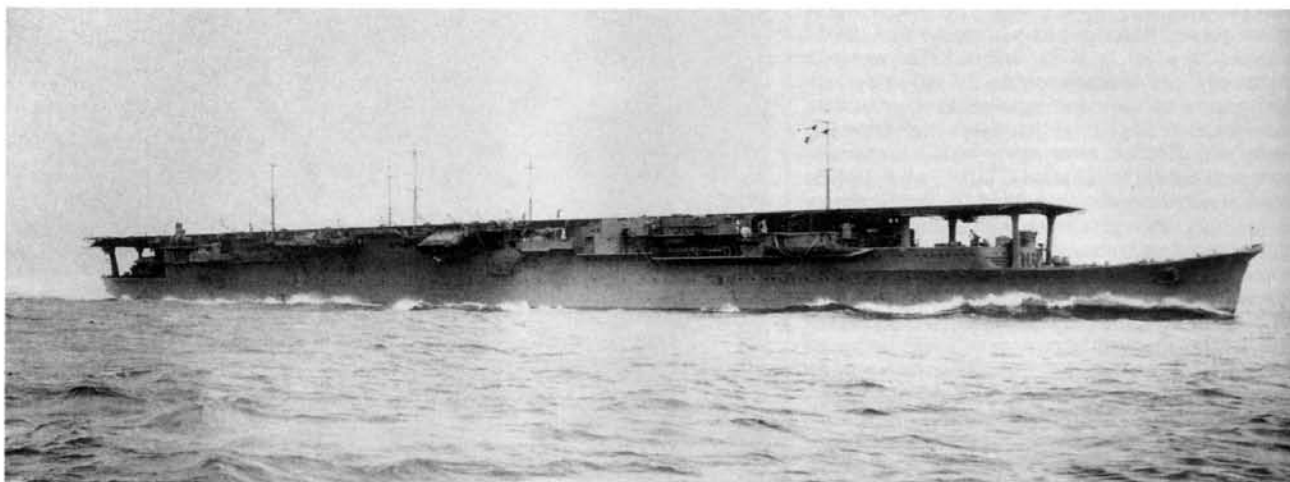
**"Zuikaku",
ноябрь 1941 г.**

пикирующими бомбардировщиками. Серьезно пострадала кормовая часть. Ремонт в Йокосуке до середины марта 1943 г. 15.7.1943 прибыл в Трук, где до конца октября 1943 г. осуществлял подготовку авиагруппы. В начале ноября 1943 г. авиагруппа переведена в Рабаул, 12.12.1943 авианосец убыл в Японию, где находился до начала февраля 1944 г. без авиагруппы. Прошел докование (январь — февраль 1944 г.). В феврале — мае 1944 г. осуществлял подготовку авиагруппы в Сингапуре, с середины мая — на о. Тавитави (арх. Сулу). 19.6.1944 в ходе сражения у Марианских о-вов получил попадания 3 — 4 торпед с американской ПЛ "Cavalla". Через 3 часа после атаки в результате многочисленных пожаров, затруднивших борьбу за живучесть, авианосец взорвался и затонул. Потери экипажа составили 1263 человека.

**Авианосец "Shokaku"
вскоре после
вступления в строй,
август 1941 г.**



Авианосцы типа "Zuiho"



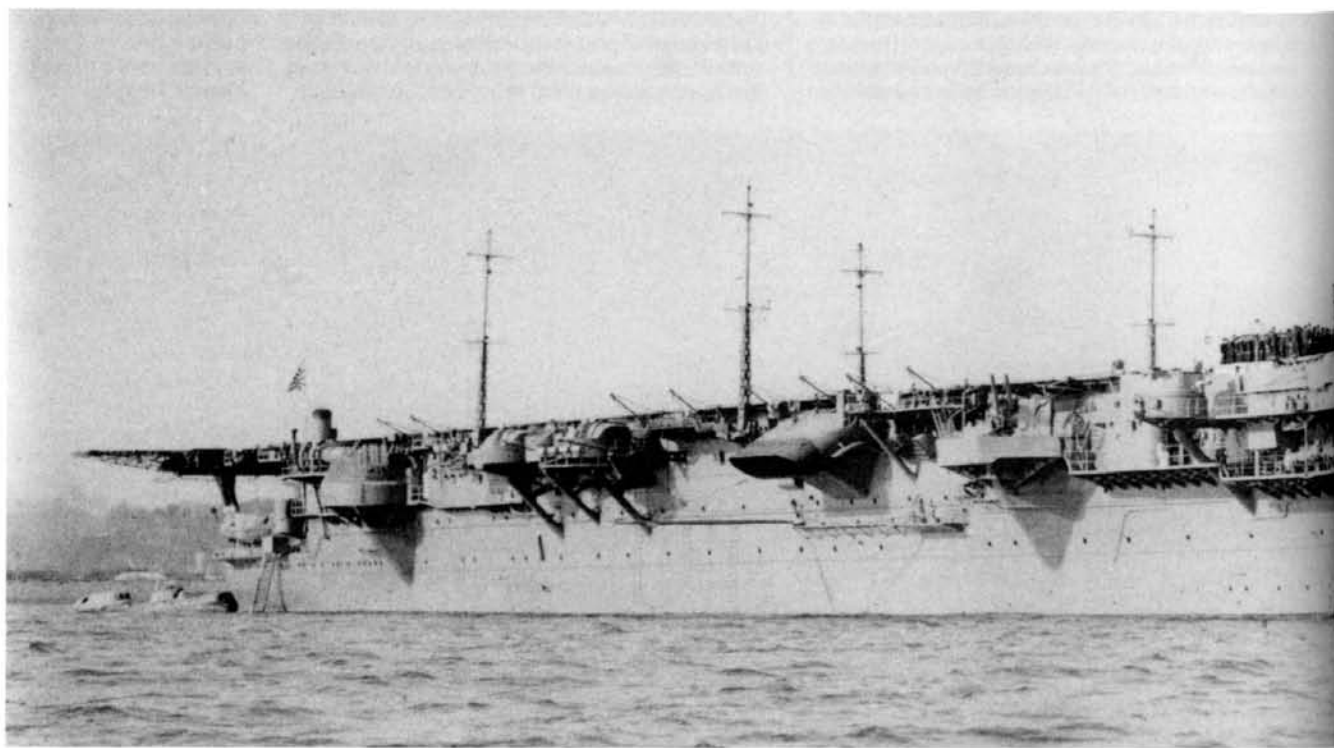
"Zuiho"	Верфь ВМС Йокосука	20.6.1935	19.6.1936	27.12.1940	Погиб 25.10.1944
"Shoho"	Верфь ВМС Йокосука	3.12.1934	1.6.1935	26.1.1942	Погиб 7.5.1942

Вверху:
авианосец "Zuiho"
во время приемных
испытаний,
декабрь 1940 г.
Внизу: авианосец
"Shoho",
декабрь 1941 г.

В начале 1930-х гг. правительство Японии, взяв курс на подготовку к войне с США, всеми способами пыталось обойти ограничения Вашингтонского соглашения 1922 г. В частности, была принята специальная "теневая" судостроительная программа, предусматривавшая постройку вспомогательных судов, пригодных для быстрого переоборудования в боевые корабли. Так в составе японских ВМС появились большие быстро-

ходные плавбазы подводных лодок и гидроавиатранспорты, спроектированные с учетом возможности их быстрого превращения в полноценные авианосцы.

Бывшие плавбазы ПЛ "Tsurugisaki" и "Takasaki" (9500/13000 т, 2 диз., 56 000 л.с., 29 уз., 2х2 — 127-мм/40, 12 пул., 3 гидросамолета) строились по 2-й программе замещения флота 1934 г. "Tsurugisaki" вступил в строй 15.1.1939, а уже спущенный на воду



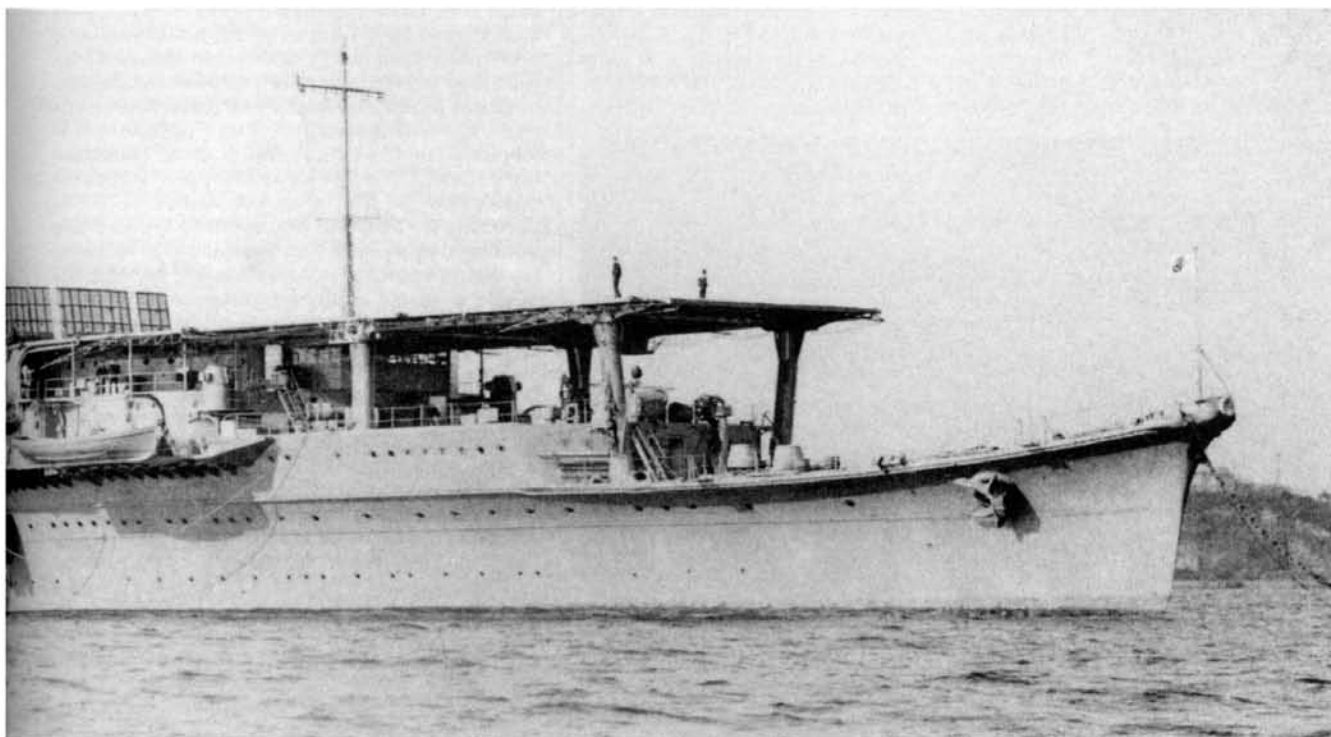
"Takasaki" примерно в это же время начали перестраивать в авианосец; он вошел в строй в новом качестве под названием "Zuiho". В ноябре 1940 г. на верфи в Йокосуке началось аналогичное переоборудование и "Tsurugisaki", переименованного в "Shoho".

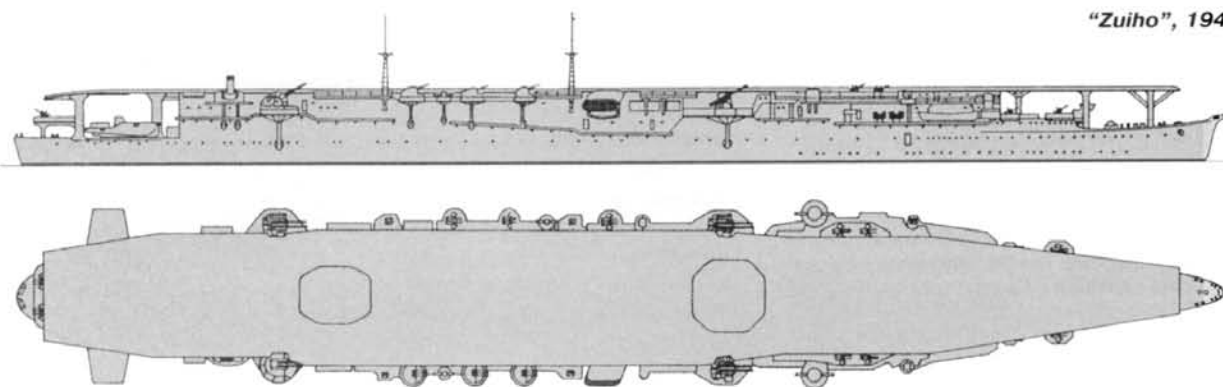
Реконструкция кораблей была более основательной, чем это предусматривалось довоенными планами. Неудачную дизельную ЭУ пришлось заменить на паротурбинную, унифицированную с ЭМ типа "Kagero". Теперь она включала 4 котла (параметры пара — давление 30 кг/см², температура 350°C) и 2 ТЗА (300 об/мин). Дальность плавания — 7800 миль 18-узловым ходом. В целом компоновка и архитектура авианосцев напоминали "Ryujo" — собственно, на базе последнего и проектировались корпуса плавбаз. Правда, ангар стал одноярусным, его размеры (124 x 18 м) позволяли вместить 30 самолетов. Два самолетоподъемника (носовой размерами 13 x 12 м, кормовой — 12 x 10,8 м) связывали ангар с полетной палубой. Последняя первоначально имела длину 180 м и ширину 23 м; в 1943 г. на "Zuiho" ее удлиннили до 192,6 м. Катапульт не было, число аэрофинишеров — 6, аварийный барьер — 1.

Интересная особенность кораблей типа "Zuiho" — очень длинный и узкий корпус (отношение длины к ширине 11:1), оснащенный, тем не менее, системой ПТЗ крейсерского типа. Бронирование отсутствовало, но в качестве локальной защиты погребов боезапаса и цистерн бензина применялись оригинальные коробчатые емкости с двойными стенками, пространство между которыми заполнялось водой. Еще одна необычная де-

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Zuiho" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 11 262 т, полное около 14 200 т
Размерения:	185/201,5 (вл)/204,8x23 (18,2 вл)x6,6 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Капрол", 4 ПК типа "Капрол", 52 000 л.с., около 2600 т нефти
Скорость:	28 уз.
Дальность плавания:	7800 (18) миль
Вооружение:	4x2 — 127-мм/40, 4x2 — 25-мм, 30 самолетов
Экипаж:	785 человек
Состав авиагруппы	
"Zuiho"	
Март 1941 г.:	16 истребителей A5M4, 12 торпедоносцев B5N.
Декабрь 1941 г.:	12 истребителей A5M4, 12 торпедоносцев B5N.
Июнь 1942 — октябрь 1943 г.:	21 истребитель A6M2, 6 торпедоносцев B5N.
Ноябрь 1943 — февраль 1944 г.:	18 истребителей A6M2, 8 торпедоносцев B5N.
Февраль — июнь 1944 г.:	6 истребителей A6M5, 15 истребителей-бомбардировщиков A6M2, 9 торпедоносцев B6N.
Октябрь 1944 г.:	15 истребителей A6M2, 11 торпедоносцев B6N, 4 — B5N.
"Shoho"	
Январь 1942 г.:	12 истребителей A5M4, 12 торпедоносцев B5N.
Май 1942 г.:	6 истребителей A6M2, 6 — A5M4, 9 торпедоносцев B5N.





таль архитектуры корабля — дополнительная дымовая труба в кормовой части, предназначенная для отвода выхлопных газов судовых дизель-генераторов.

Число 25-мм зенитных автоматов на "Zuiho" в 1943 г. довели до 48 стволов, в 1944-м — до 68. Кроме того, незадолго до гибели "Zuiho" оснастили шестью 28-ствольными установками для 120-мм зенитных НУР.

Служба

"Zuiho". Первоначально включен в состав резервного флота и до 4.1941 г. использовался в качестве учебного, затем включен в состав 3-й ДАВ. На начало войны базировался на о. Палау. Принимал участие в обеспечении высадок десантов на о. Целебес (январь 1942 г.) и Амбон (февраль 1942 г.), осуществлял доставку самолетов на Филиппины (конец февраля — март 1942 г.), пытался перехватить американские авианосцы у берегов Японии (18 — 22.4.1942). Участвовал в морском сражении у атолла Мидуэй (4 — 6.6.1942) — обеспечивал главные силы флота. Прошел докование (конец

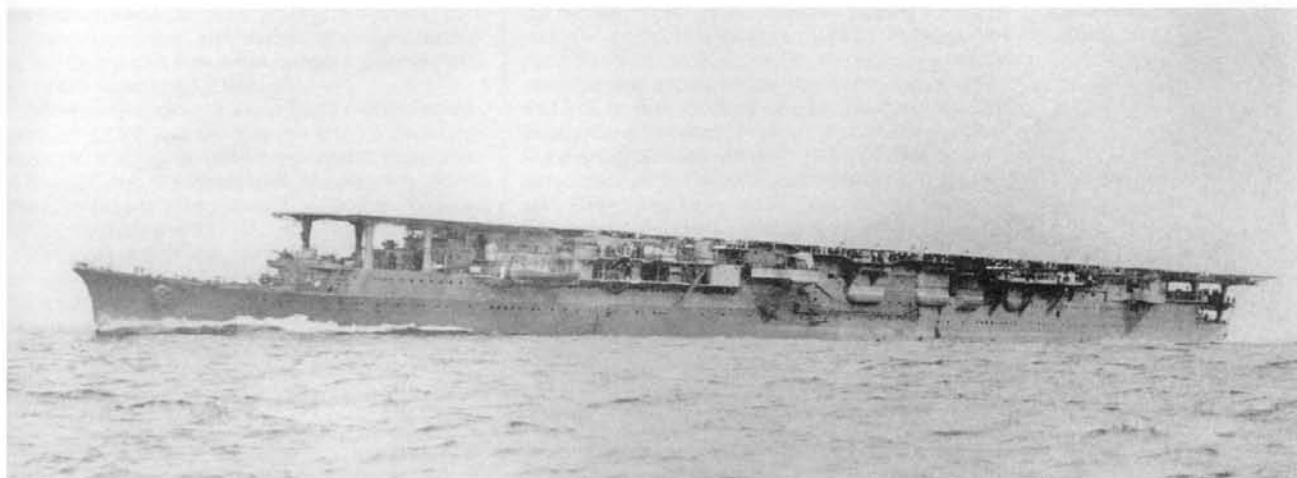
*"Zuiho" во время боя
у м. Эганьо,
25 октября 1944 г.*



июля 1942 г.). В начале сентября 1942 г. перешел на о. Трук и в дальнейшем принимал участие в боевых действиях за обладание о. Гуадалканал (сентябрь — октябрь 1942 г.). В ходе сражения у о-вов Санта-Крус (26.10.1942) получил попадание в кормовую часть двух 227-кг бомб, сброшенных американскими пикирующими бомбардировщиками SBD. Летные операции прекращены. Вернулся в Японское внутреннее море, где прошел ремонт (ноябрь 1942 — январь 1943 г.). В январе перешел на о. Трук, прикрывал эвакуацию с о. Гуадалканал (конец января — 6.2.1943). 18.2 — 3.5.1943 авиагруппа действовала с береговых авиабаз, авианосец базировался на о. Трук и Рабаул (о. Новая Британия). Вернулся в Японию, где находился в готовности к прикрытию эвакуации гарнизонов Алеутских о-вов (начало мая — начало июля 1943 г.). Осуществлял перевозки самолетов из Японии на о-ва Трук, Формоза и о. Окинава (июль 1943 — середина февраля 1944 г.), авиагруппа действовала с береговых авиабаз. Ремонт (сентябрь 1943 г.). Находился в Японском внутреннем море, перевозил самолеты на о. Гуам (февраль — апрель 1944 г.), авиагруппа на подготовке. В начале мая 1944 г. перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19 — 20.6.1944). Ремонт (июль 1944 г.). В ходе морского сражения у м. Эганьо (25.10.1944) тяжело поврежден попаданиями 2 торпед и 4 бомб, а также многочисленными близкими разрывами бомб, сброшенных с самолетов авианосцев "Intrepid", "Essex" и "Langley". Потерял ход и управляемость, спустя час затонул. Потери экипажа составили около 650 человек.

"Shoho". Фактически вступил в строй еще в декабре 1941 г. Включен в состав 3-й ДАВ. Осуществлял перевозку самолетов на о. Трук и в Рабаул (январь — начало апреля 1942 г.), пытался перехватить американские авианосцы у берегов Японии (18 — 22.4.1942). Принимал участие в операции по захвату Тулаги (Соломоновы о-ва; 3.5.1942) и сражении в Коралловом море (7.5.1942). Утром этих суток "Shoho" подвергся массированному налету самолетов с авианосцев "Lexington" и "Yorktown", получил попадания 7 торпед и 13 авиабомб и через 20 минут затонул. Потери экипажа составили около 700 человек.

Авианосец "Ryuho"



"Ryuho" Верфь ВМС, Йокосука

12.4.1933 16.11.1933 28.11.1942 Слом в 1946 г.

Бывшая плавбаза ПЛ "Taigei" (стандартное водоизмещение — 10 000 т, 2 диз., 14 000 л.с., 20 уз., 2х2 127-мм/40, 12 пул., 3 гидросамолета), вступившая в строй 31.3.1935. Как и в случае с "Tsurugisaki" (см. выше), создавалась с учетом возможности переделки в авианосец, однако оказалась неудачной: сварной корпус был слишком слабым, а высокий борт при малой осадке не обеспечивал требуемой остойчивости. В 1936 — 1937 гг. прошла капитальную реконструкцию: корпус усилили, установили були. Водоизмещение при этом увеличилось на 500 т.

В 1941 — 1942 гг., согласно секретному мобилизационному плану, "Taigei" переоборудовали в авианосец "Ryuho". По конструкции корабль во многом повторял "Zuiho" и "Shoho", но был несколько крупнее.

Дизельную ЭУ плавбазы также пришлось заменить на паротурбинную, унифицированную с ЭМ типа "Kagero". Но вследствие большего водоизмещения и наличия булей по скорости "Ryuho" уступал своим предшественникам на 1,5 — 2 уз.

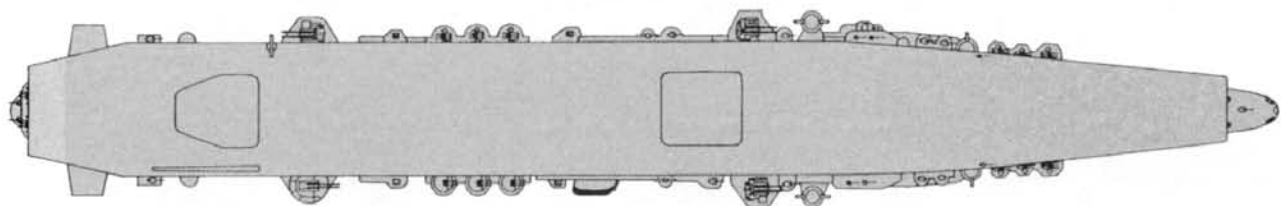
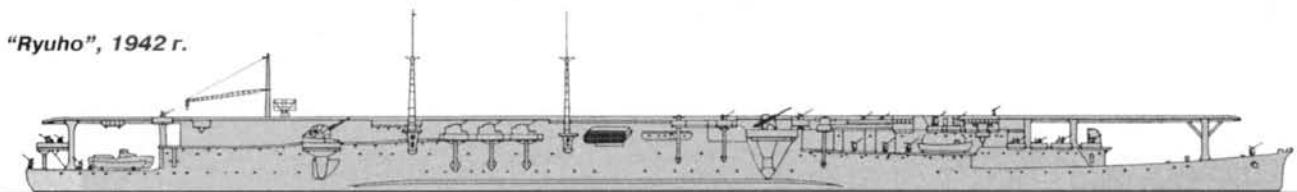
Одноярусный ангар размерами 124 x 18,6 м вмещал 31 самолет. Полетная палуба имела размеры 185 x 23 м; летом 1944 г. ее удлин-

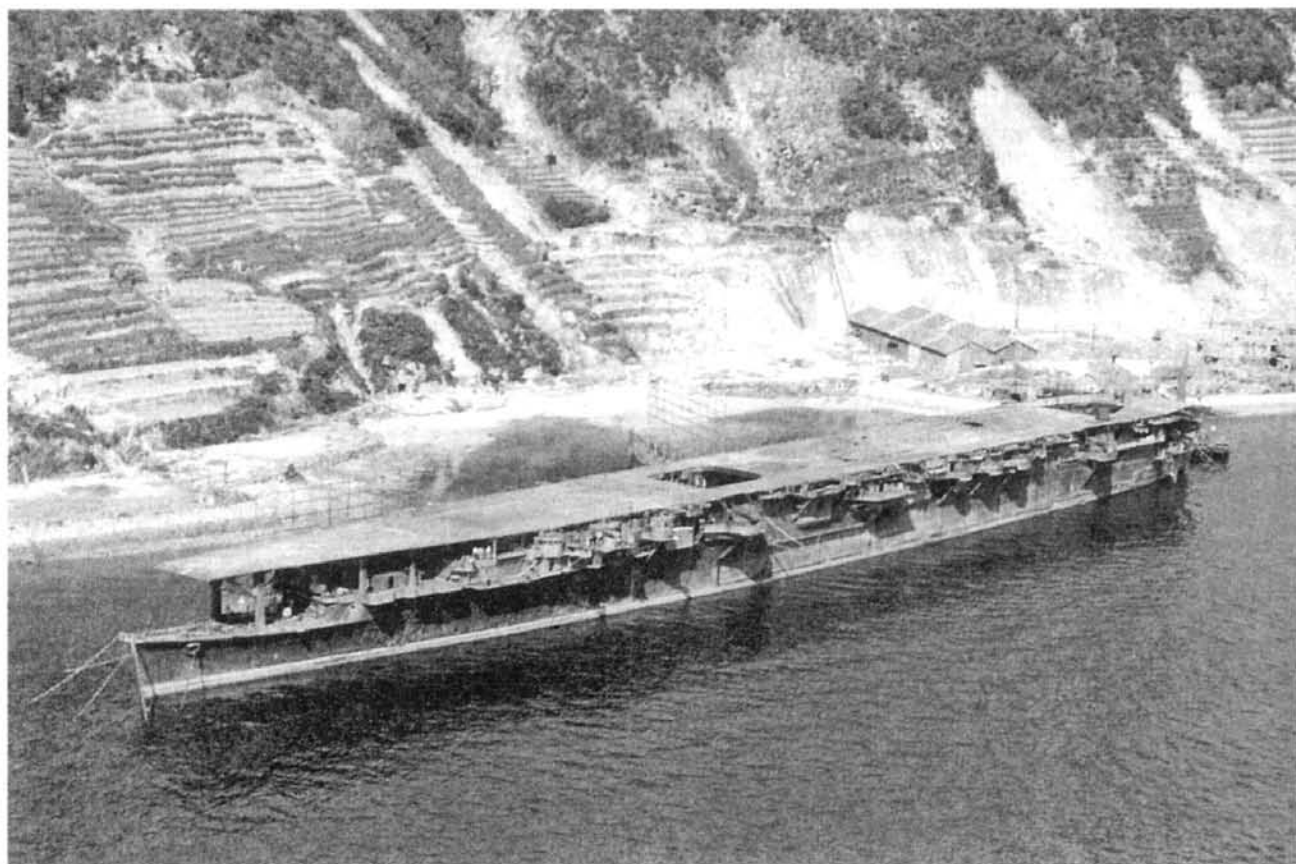
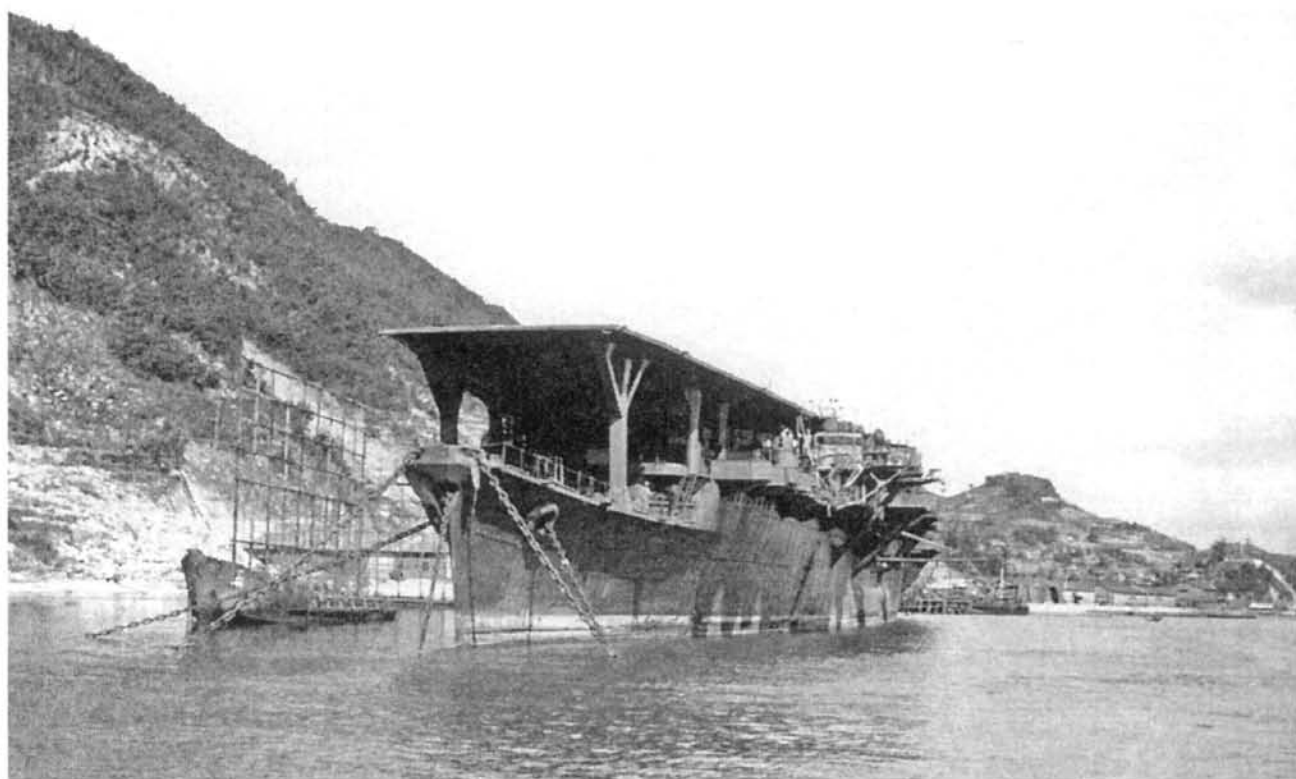
Авианосец "Ryuho" на испытаниях, ноябрь 1942 г.

Тактико-технические характеристики авианосца "Ryuho" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 13 360 т, полное 16 700 т
Размерения:	197,3/210 (вл)/215,6х23 (19,6 вл)х6,7 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Катрон", 4 ПК типа "Катрон", 52 000 л.с., около 2900 т нефти
Скорость:	26,5 уз.
Дальность плавания:	8000 (18) миль
Вооружение:	4х2 — 127-мм/40, 38 — 25-мм, 31 самолет
Экипаж:	989 человек
Состав авиагруппы	
Июнь 1943 г.:	21 истребитель А6М2, 9 торпедоносцев В5Н.
Июнь 1944 г.:	18 истребителей А6М5, 9 истребителей-бомбардировщиков А6М2, 9 торпедоносцев В6Н.

"Ryuho", 1942 г.





ли на 15 м. Число самолетоподъемников — 2 (13,6 x 12 м), аэрофинишеров — 8, аварийных барьеров — 2.

Бронирование, как таковое, отсутствовало; наибольшая толщина палуб в районе МО составляло всего 13 мм.

Зенитное вооружение в 1943 г. было доведено до 42 25-мм автоматов и 6 13,2-мм пулеметов, в начале 1944 г. их число возросло до 61 и 28 соответственно, кроме того, были установлены 6 28-ствольных ПУ для 120-мм НУР и радар типа 21.

Следует отметить, что "Ryuho" оказался одним из самых неудачных авианосцев японского флота. Слабая конструкция, отсутствие какой-либо защиты и неудовлетворительное разделение корпуса на отсеки в подводной части существенно ограничили его использование в боевых действиях.

Служба

12.12.1942 в первом же рейсе по перевозке самолетов на о. Трук, юго-вост. о. Хатидзё (о-ва Нампо) торпедирован американской ПЛ "Drum". Ремонт в Йокосуке (декабрь 1942 — март 1943 гг.). Служил учебным авианосцем (март — июнь 1943 г.). Включен в состав 2-й ДАВ и в конце июня 1943 г. прибыл на о. Трук. Авиагруппа снята для действия с береговых

авиабаз, авианосец базировался в Японском внутреннем море, а также осуществлял рейсы по доставке авиационной техники (конец июля — середина августа 1943 г.). Ремонт (август 1943 г.). Осуществлял подготовку новой авиагруппы в Сингапуре (сентябрь — декабрь 1943 г.), затем перевез ее на о. Трук, после чего вернулся в Японию. Ремонт и усиление зенитного вооружения (начало 1944 г.). Перевозил самолеты на о. Сайпан (март 1944 г.). В начале мая 1944 г. перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19 — 20.6.1944). 20.6.1944 легко поврежден несколькими близкими разрывами авиабомб. Доковый ремонт и модернизация (июль — август 1944 г.). Из-за отсутствия авиагруппы в боевых действиях в конце войны участия не принимал. В октябре 1944 — январе 1945 г. привлекался к перевозке самолетов на о. Формоза и в Манилу. Прошел докование в феврале 1945 г. 19.3.1945 в Японском внутреннем море получил 3 попадания 227-кг бомб с самолетов соединения TF-58. Полетная и ангарная палубы в центральной и кормовой частях корабля получили значительные повреждения, выведен из строя самолетоподъемник № 2. Потери экипажа составили около 20 убитых и 30 раненых. Не отремонтирован, 20.4.1945 исключен из списков флота и в 1946 г. сдан на слом.

На странице слева:
"Ryuho" после
капитуляции Японии,
осень 1945 г.

Авианосец "Ryuho"
перед сдачей на
слом, апрель 1946 г.



Авианосцы типа "Junyo"

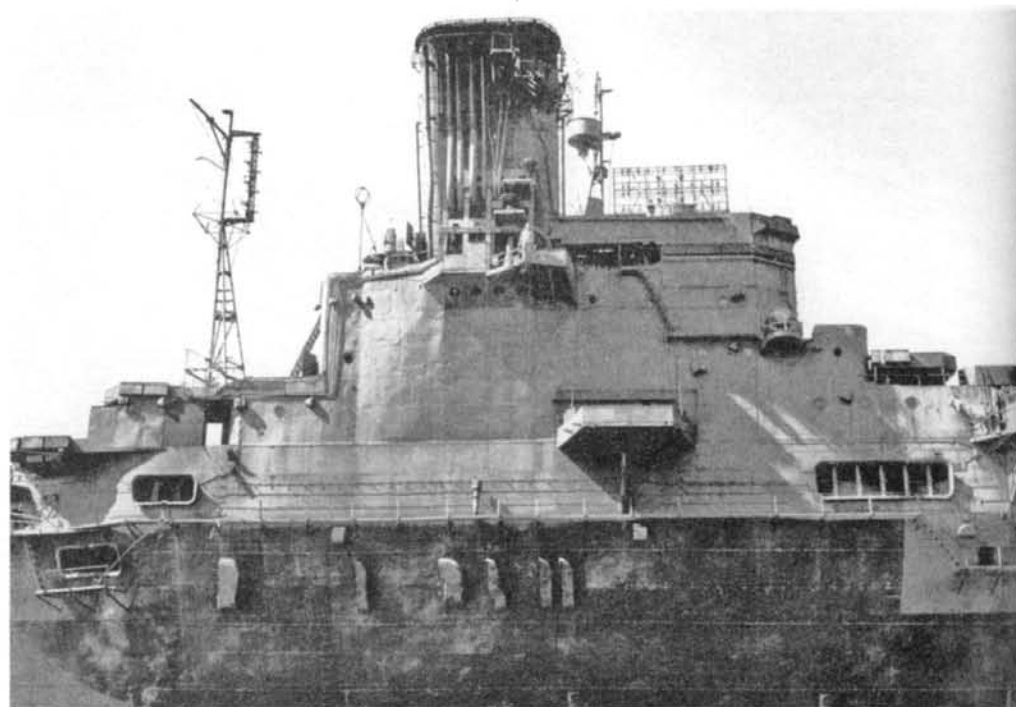


"Junyo"	"Mitsubishi", Harasaki	20.3.1939	26.6.1941	5.5.1942	Слом в 1947 г.
"Hiyo"	"Kawasaki Dock Yard", Кобе	30.11.1939	24.6.1941	31.7.1942	Погиб 20.6.1944

Заложены как пассажирские лайнеры "Kashiwara Maru" и "Izumo Maru" (27 500 брт, 24 уз.), но в августе 1940 г. реквизированы правительством для достройки в качестве авианосцев. Переименованы в "Junyo" и "Hiyo" соответственно.

Собственно говоря, проект лайнеров изначально предусматривал их переделку в боевые корабли — это была часть "теневой" судостроительной программы, являвшейся важным резервом японских ВМС в 1930-е гг.

Оба судна имели усиленную конструкцию корпуса с хорошим разделением на отсеки в подводной части. В то же время превращение их в полноценные авианосцы требовало решения ряда серьезных проблем. Так, компоновка судна вызывала затруднения при "вписывании" в корпус двухъярусного ангара, но в конце концов проектировщикам удалось решить эту задачу. Другой проблемой стал состав энергетической установки. Чтобы не затягивать сроки постройки, конструк-



Справа и вверху:
авианосец "Junyo" в
Сасебо после
капитуляции Японии,
1945 — 1946 гг.

торы решили оставить уже смонтированные на лайнерах малооборотные (170 об/мин) паровые турбины, ограничившись лишь установкой шести более мощных котлов — это должно было дать прибавку в скорости в 2,5 уз.

Полетная палуба размером 210,3 x 27,3 м имела деревянный настил. На ней располагались 9 аэрофинишеров и 4 аварийных барьера. Катапульт не было. Подъем самолетов обеспечивали два лифта (площадью 14 x 14 м каждый) грузоподъемность по 5 т. Верхний и нижний ярусы ангара имели одинаковые размеры: 153 x 15 x 5 м. Ангар был оборудован противопожарными перегородками, при необходимости разделявшими каждый ярус на 4 изолированные секции.

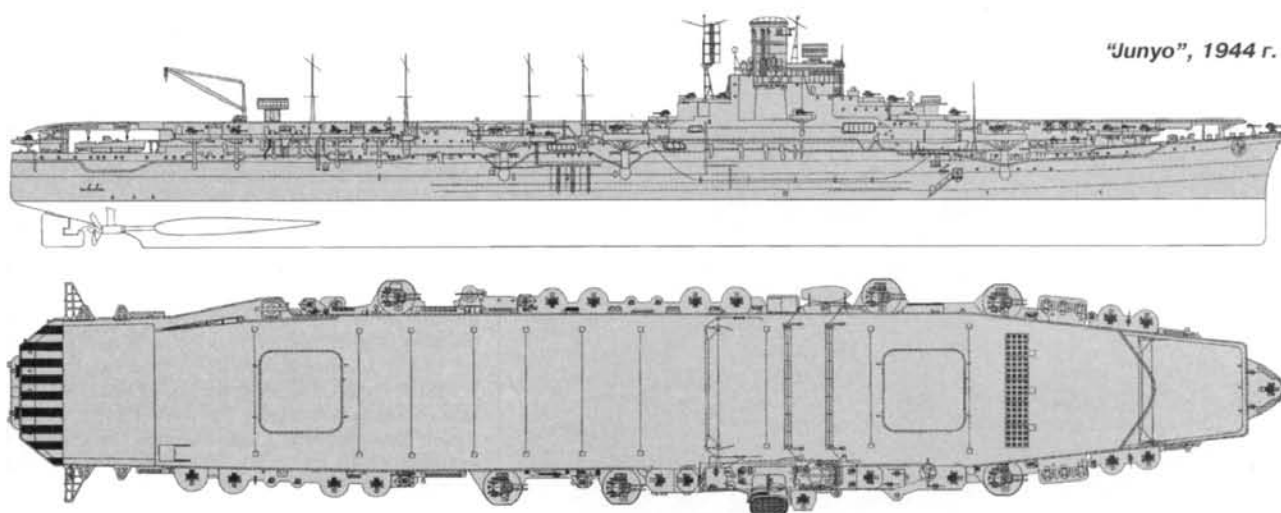
Особенностью архитектуры кораблей типа "Junyo" стало наличие (впервые в японском флоте) "острова", объединенного с дымовой трубой. Кроме того, последняя имела наклон 25° вправо для лучшего отвода газов от полетной палубы. Позже эту схему применили при проектировании "Taiho" и "Shinano".

Бронирование было весьма скромным. 20-мм палуба в районе МО и КО дополнительно покрывалась двумя слоями 25-мм стали — в сумме это давало 70-мм защиту. Танки бензина и погреба боезапаса имели 25-мм броню. Весной 1944 г. на "Junyo" их защиту усилили дополнительным слоем бетона.

Паротурбинная ЭУ "Мицубиси-Кертис", как уже говорилось, досталась авианосцам в наследство от лайнеров. Но котлы (на "Junyo" — фирмы "Мицубиси", на "Hiyo" — "Кавасаки-Ла Монт") имели довольно высокие параметры пара: давление 40 кг/см², температура 420°C. На испытаниях "Hiyo" развил ход в 25,63 уз. при мощности механизмов 56 630 л.с., недобрав почти узел до проектных 26,5 уз. В условиях повседневной службы скорость кораблей не превышала 22 — 23 уз. Судовая электростанция включала в себя 3 турбогенератора и 2 дизель-генератора общей мощностью 6395 кВт.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Junyo" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 24 140 т, полное 28 300 т
Размерения:	206/215,3 (вл)/219,3x27,3 (26,7 вл)x8,2 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 6 ПК, 56 250 л.с., 4100 т нефти
Скорость:	25,5 уз.
Дальность плавания:	12 250 миль (18 уз., проектная)
Бронирование:	палуба 20 — 70 мм, локальное бронирование 25 мм
Вооружение:	6x2 — 127-мм/40, 8x3 — 25-мм, 53 самолета
Экипаж:	1224 человека
Состав авиагруппы	
"Junyo"	
Май 1942 г.:	16 истребителей A6M2, 24 пикирующих бомбардировщика D3A.
Июнь 1942 г.:	18 истребителей A6M2, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A.
Июль 1942 — октябрь 1943 г.:	21 истребитель A6M2, 9 торпедоносцев B5N, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A.
Ноябрь 1943 — февраль 1944 г.:	24 истребителя A6M5 и A6M2, 9 торпедоносцев B5N, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A и D4Y.
Июнь 1944 г.:	18 истребителей A6M5, 9 истребителей-бомбардировщиков A6M2, 9 торпедоносцев B6N, 9 пикирующих бомбардировщиков D4Y, 9 — D3A.
"Hiyo"	
Август — октябрь 1942 г.:	21 истребитель A6M2, 9 торпедоносцев B5N, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A.
Март — октябрь 1943 г.:	27 истребителей A6M2, 12 торпедоносцев B5N.
Ноябрь 1943 — февраль 1944 г.:	24 истребителя A6M2, 9 торпедоносцев B5N, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A.
Июнь 1944 г.:	18 истребителей A6M5, 9 истребителей-бомбардировщиков A6M2, 9 торпедоносцев B6N, 18 пикирующих бомбардировщиков D3A.



"Junyo", 1944 г.

**Испытания
противопожарных
средств
на авианосце "Нису",
октябрь 1943 г.**



**На палубе "Нису",
октябрь 1945 г.**

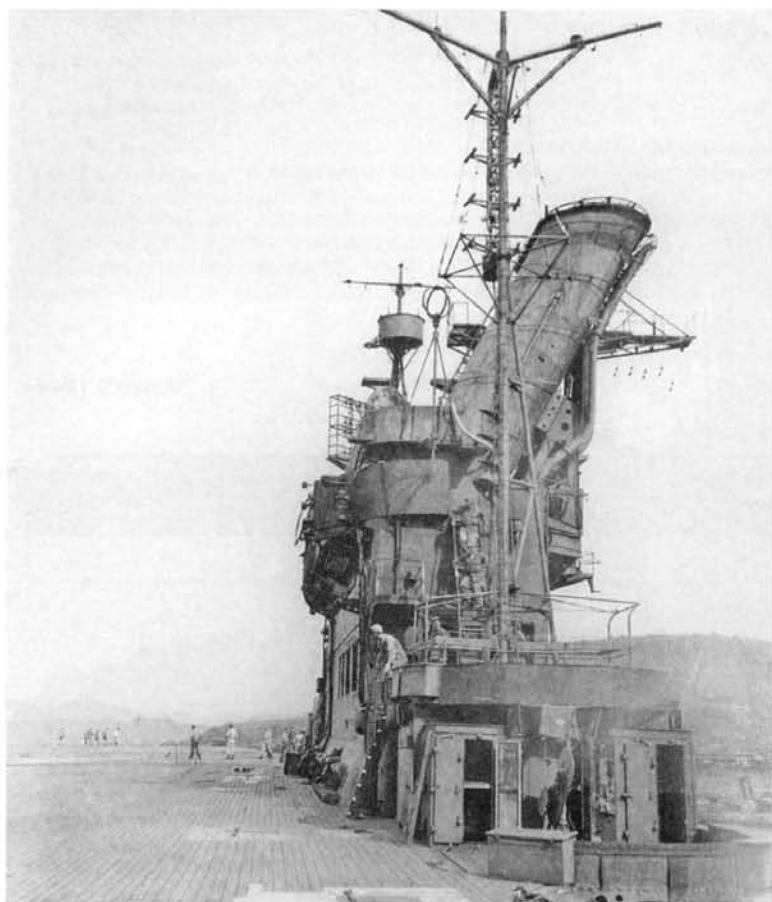
Управление огнем 127-мм орудий осуществляли два КДП типа 94, для 25-мм автоматов применялись легкие КДП типа 95. В 1943 г. число 25-мм автоматов на обоих авианосцах увеличили до 40. На "Нису" после ремонта в

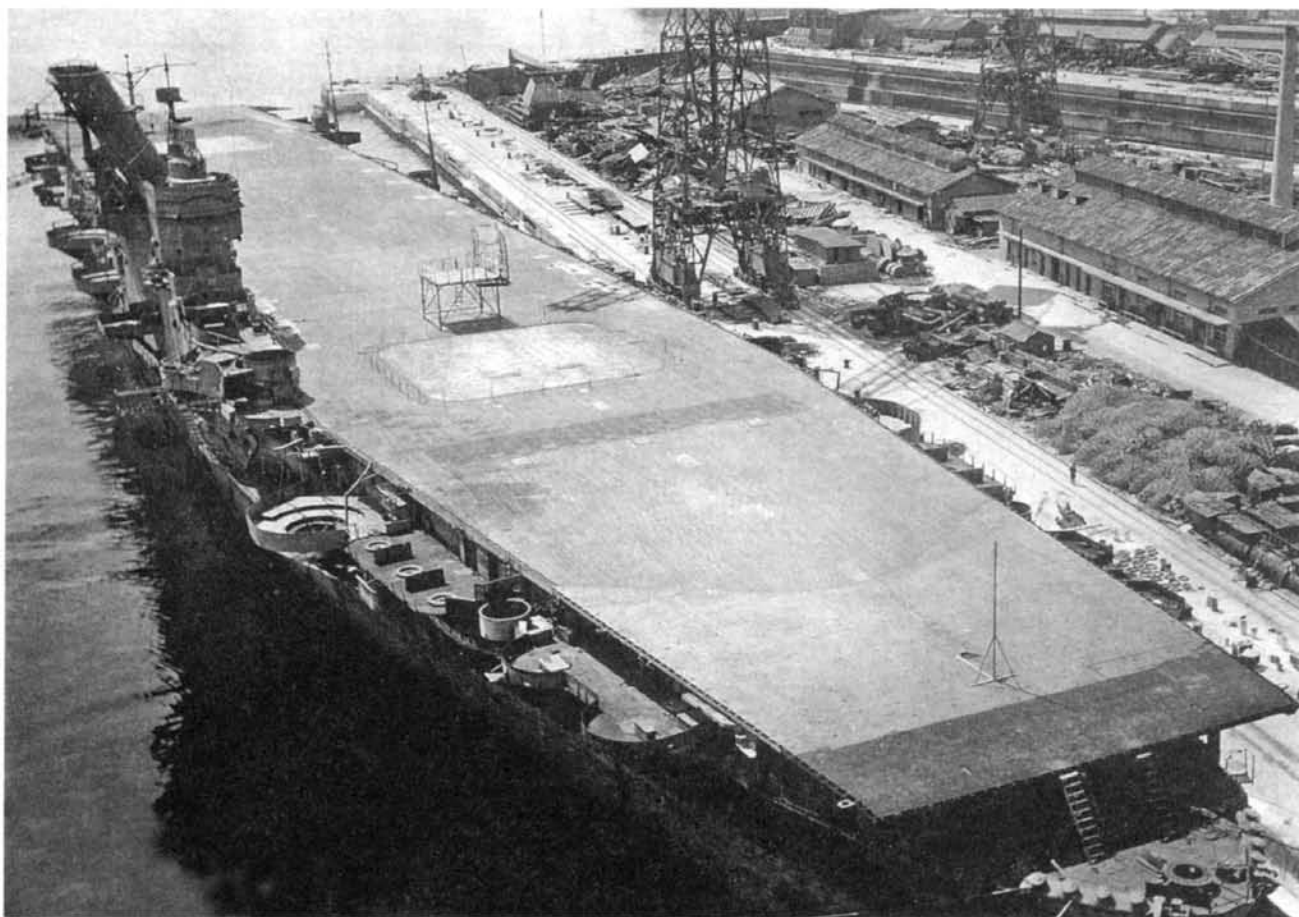
1943 — 1944 гг. их стояло уже 79. Кроме того, была усилена защита цистерн с авиационным горючим. Летом 1944 г. на "Нису" число 25-мм автоматов достигло 91 (19х3 + 2х2 + 30х1). Кроме того, были установлены 6 28-ствольных 120-мм установок НУР.

Вскоре после вступления в строй (летом — осенью 1942 г.) оба корабля получили по одной РЛС типа 21; в 1943 г. на полетной палубе вместо одного из прожекторов установили вторую антенну этой же станции. В июле — августе 1944 г. на "Нису" дополнительно смонтировали радар обнаружения ВЦ и УАО типа 13.

Служба

"Нису". Вскоре после вступления в строй принимал участие Мидуэйской операции — атаковал ВМБ Датч-Харбор и обеспечивал высадку десантов на о-ва Атту и Кыска (Алеутские о-ва; 3 — 5.6.1942), 30.6 — 6.7.1942 обеспечивал проводку конвоя на о. Кыска. Подготовка авиагруппы в Японском внутреннем море (июль — начало октября 1942 г.). Ремонт (середина августа — середина сентября 1942 г.). 9.10.1942 прибыл на о. Трук. Участвовал в боевых действиях в р-не Соломоновых о-вов (середина октября 1942 — февраль 1943 гг.): в сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942), сражении у о. Гуадалканал (13 — 15.11.1942) и эвакуации японских войск с Гуадалканала (29.1 — 9.2.1943). 22.2.1943 вернулся в Куре для пополнения авиагруппы. Ремонт с конца февраля по середину марта 1943 г. В апреле и июне — июле 1943 г. базировался на о. Трук (авиагруппа действовала с береговых авиабаз). Ремонт в конце июля — начале августа 1943 г. Подготовка авиагруппы в Сингапуре (сентябрь — ноябрь 1943 г.). 5.11.1943 южнее пролива Бунго (выход из Японского внутреннего моря) получил попадание торпеды с американской ПЛ "Halibut". Ремонт в Японии с ноября 1943 по март 1944 г. В начале мая 1944 г.



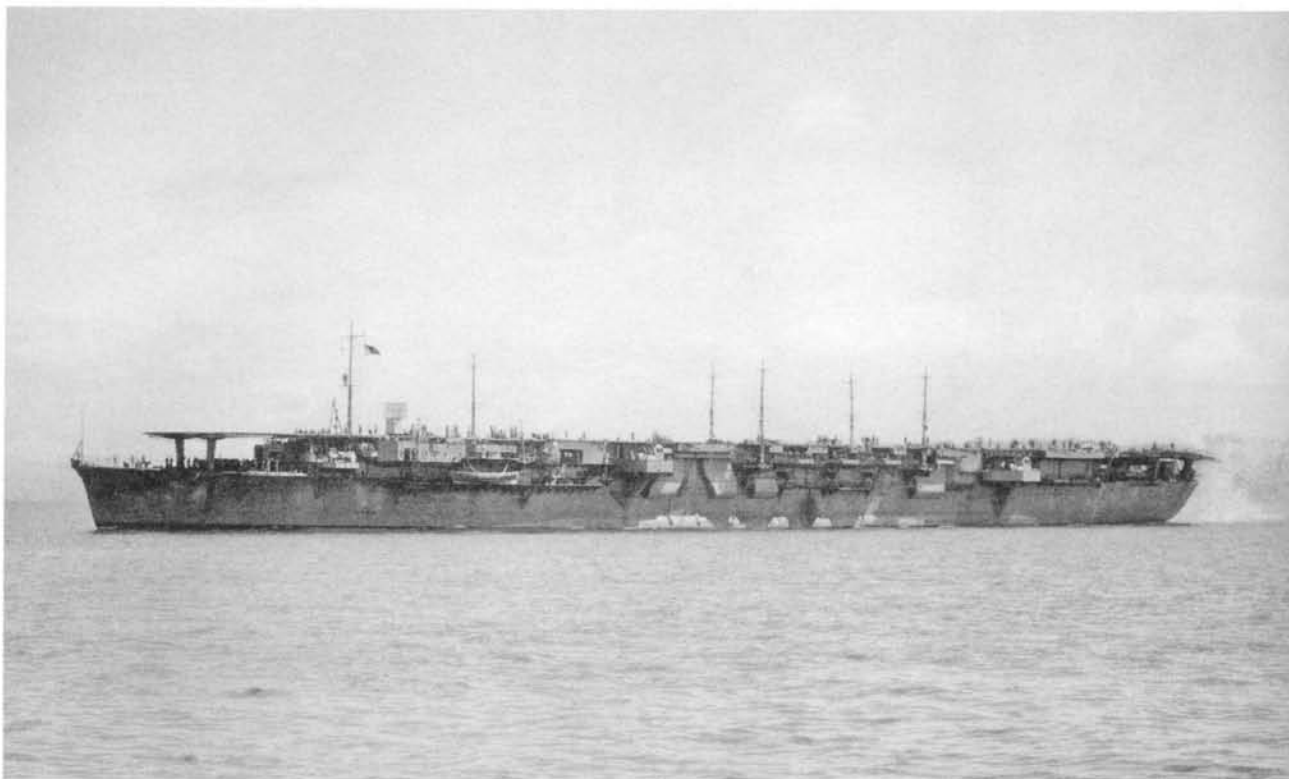


перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19 — 20.6.1944). 20.6.1944 в ходе атаки американских палубных самолетов соединения TF-58, получил повреждения в результате двух бомбовых попаданий (разрушена дымовая труба) и 6 близких разрывов. Потери экипажа составили 52 человека убитыми. Ремонт в Японии с конца июня по конец августа 1944 г. В начале октября 1944 г. авиагруппа снята для действия с береговых авиабаз. В конце октября — начале декабря 1944 г. использовался для перевозки авиационного оборудования в Манилу. 9.12.1944 в Восточно-Китайском море авианосец получил попадание торпеды с американской ПЛ "Sea Devil" и 1 — 2 торпед с ПЛ "Redfish". Несмотря на затопление МО правого борта и прием 5000 т воды, "Junyo" сумел сохранить 12-уз. ход и вернуться в базу. Ремонтировался в Сасебо до 20.4.1945, затем выведен в резерв. В 1947 г. сдан на слом.

"Hiyo". Подготовка авиагруппы в Японском внутр. море (8 — 9.1942), затем корабль использовался для перевозки авиационного оборудования на о. Иводзима. 9.10.1942 прибыл на о. Трук для участия в боевых действиях в районе Соломоновых о-вов. 20.10.1942 из-за аварии ЭУ покинул район боевых действий и вернулся для ре-

монта на о. Трук (конец октября — начало декабря 1942 г.). Находился в Японии (начало декабря 1942 — конец марта 1943 г.). Ремонт (конец февраля — середина марта 1943 г.). В конце марта 1943 г. перешел на о. Трук, где находился до середины мая 1943 г. (авиагруппа действовала с береговых авиабаз). Вернулся в Японию, где находился в готовности к прикрытию эвакуации гарнизонов Алеутских о-вов (конец мая — начало июня 1943 г.). Вновь отправлен на о. Трук, но 10.6.1943 южнее Иокоты торпедирован американской ПЛ "Trigger", повреждено МО. Ремонт (конец июня — середина сентября 1943 г.). Подготовка авиагруппы в Сингапуре, после чего она доставлена на о. Трук (октябрь — декабрь 1943 г.). Находился в Японском внутреннем море, с марта 1944 г. осуществлял подготовку авиагруппы. В начале мая 1944 г. перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19 — 20.6.1944). Вечером 20.6.1944 получил два торпедных попадания с самолетов авианосца "Belleau Wood". Первая торпеда вывела из строя рулевое управление, вторая — попала в носовую часть. В результате начавшегося пожара использовавшейся в качестве топлива сырой нефти на "Hiyo" произошла серия внутренних взрывов. Корабль потерял ход и через 2 часа после атаки затонул.

"Junyo" перед сдачей на слом, 1946 г.



"Chitose"	переоборудован на верфи ВМС в Сасебо с 1943 по 1.1.1944	Погиб 25.10.1944
"Chiyoda"	переоборудован на верфи ВМС в Йокосуке с 1942 по 31.10.1943	Погиб 25.10.1944

Вступили в строй в 1938 г. как гидроавиатранспорты (см. раздел "Авиатранспорты").

После потери четырех авианосцев в сражении у Мидуэя "Chitose" и "Chiyoda" было решено перестроить в легкие авианосцы. Тем более, что первый из них в августе 1942 г. получил два бомбовых попадания и нуждался в серьезном восстановительном ремонте. Задача упрощалась тем, что еще на стадии разработки их проекта предусматривалась возможность переоборудования кораблей в полноценные авианосцы.

Проект перестройки в основном повторял "Zuiho" и "Ryuho", но не предусматривал замены ЭУ. Корабли оснастили сплошной полетной палубой размерами 180 x 23 м. Оборудовали одноярусный ангар с двумя самолетоподъемниками (носовой размерами 13 x 12 м, кормовой — 12,5 x 12 м). На палубе устанавливались 7 аэрофинишеров и 2 аварийных барьера; катапульты не предусматривались.

Для повышения остойчивости и усиления ПТЗ корпус оснастили булями, увеличившими ширину корабля на 2 м. Особенностью архитектуры авианосцев стало наличие двух далеко разнесенных дымовых труб по правому борту: первая из них обслуживала КО, вторая — дизельную установку. Параметры пара ЭУ — давление 22 кг/см², температура 300°С.

Вверху:
авианосец "Chitose"
во время испытаний,
1943 г.

Вскоре после вступления кораблей в строй число 25-мм зенитных автоматов увеличилось до 48 стволов. Авианосцы также получили РЛС типа 21, причем ее антенна поднималась над палубой на специальной выдвинутой тумбе, а во время взлетно-посадочных операций убиралась вниз.

Служба

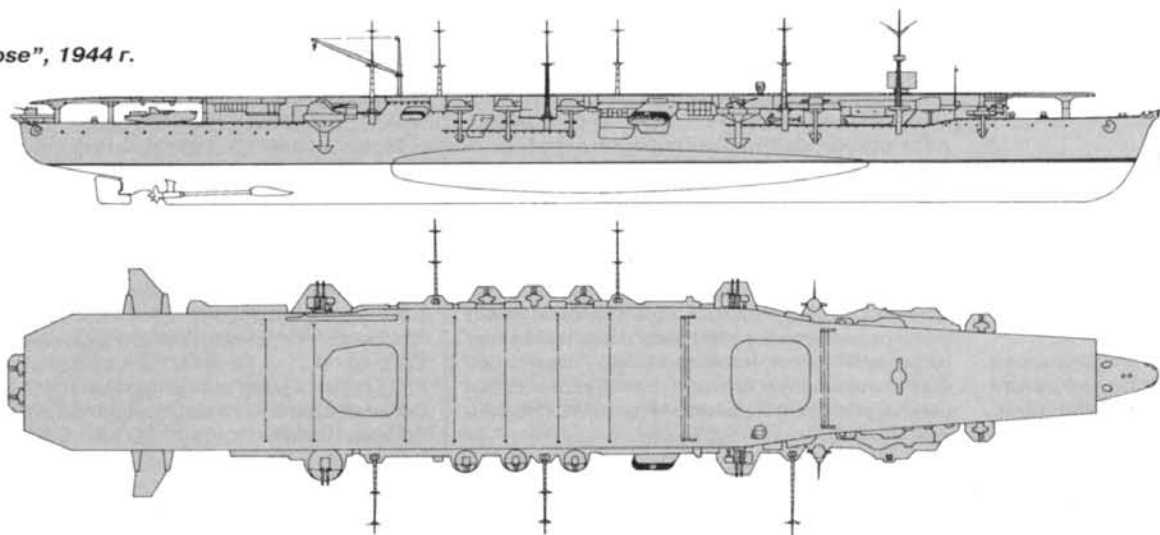
"Chitose". Переоборудовался в Сасебо с января 1943 по январь 1944 гг. Находился в Японском внутр. море, (январь — апрель 1944 г.), авиагруппа на подготовке. В начале мая 1944 г. перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). 22.5.1944 во время учебного выхода легко поврежден попаданием двух невзорвавшихся торпед с американской ПЛ "Bonefish". Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19 — 20.6.1944). Находился в Японском внутреннем море (июль — октябрь 1944 г.). Ремонт (начало августа 1944 г.). 25.10.1944 в ходе боя у м. Энганьо получил прямые попадания 3 авиабомб с самолетов авианосцев "Essex" и "Lexington", пробивших кормовую часть по левому борту и взорвавшихся в воде. Через час затонул (по другим данным, после снятия команды добит торпедами крейсера "Isuzu"). Потери экипажа составили 903 человека.

"Chiyoda". Переоборудовался в Йокосуке с августа 1942 по ноябрь 1943 г. Пока авиагруппа проходила подготовку, использовался для перевозки авиационного оборудования на о. Трук (ноябрь 1943 — март 1944 г.). В начале мая 1944 г. перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19 — 20.6.1944). 20.6.1944 получил прямое попадание одной бомбы в кормовую часть, вызвавшее пожар (около 20 человек убито и около 30 ранено). Ремонт в Японии (конец июня — конец июля 1944 г.). В ходе сражения у м. Энганьо (25.10.1944) тяжело поврежден близкими разрывами бомб, сброшенных с самолетов амер. авианосцев "Franklin" и "Lexington", загорелся и вследствие затопления КО потерял ход. Вечером поврежден 3 бомбовыми попаданиями, разрушившими полетную палубу и вызвавшими пожары. Часть экипажа снята. Перед наступлением темноты обнаружен и потоплен артогнем американскими крейсерами "Wichita" и "New Orleans".

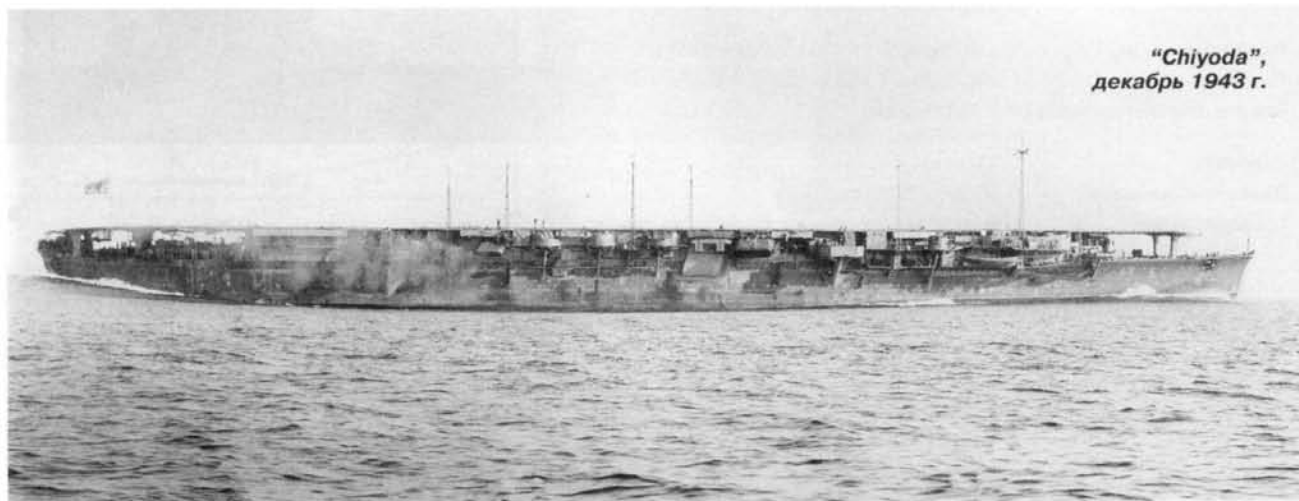
Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Chitose" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 11 190 т, полное 15 300 т
Размерения:	174/185,9 (вл)/192,5х23 (20,8 вл)х7,5 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Капроп" + ДУ (2), 4 ПК типа "Капроп", 44 000 + 12 800 л.с., 3000 т нефти
Скорость:	28,9 уз.
Дальность плавания:	11 810 миль (18 уз.)
Бронирование:	палуба 20 — 70 мм, локальное бронирование 25 мм
Вооружение:	4х2 — 127-мм/40, 10х3 — 25-мм, 30 самолетов
Экипаж:	785 человек
Состав авиагруппы	
Февраль — июнь 1944 г.:	6 истребителей А6М5, 15 истребителей-бомбардировщиков А6М2, 9 торпедоносцев В5Н.
Октябрь 1944 г.:	6 истребителей А6М5, 6 истребителей-бомбардировщиков А6М2.

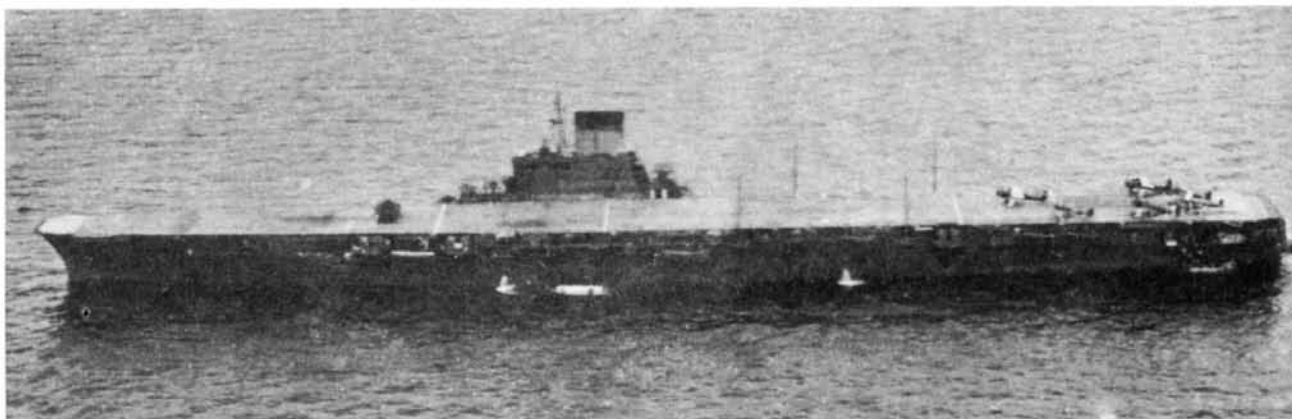
"Chitose", 1944 г.



**"Chiyoda",
декабрь 1943 г.**



Авианосец "Taiho"



"Taiho"	"Kawasaki Dock Yard", Kobe	10.7.1941	7.4.1943	7.3.1944	Погиб 19.6.1944
---------	----------------------------	-----------	----------	----------	-----------------

Наиболее мощный и совершенный по конструкции авианосец японского флота. Его проектирование началось в 1939 г., согласно 4-й программе замещения флота. Первоначально корабль задумывался как усовершенствованный "Shokaku", однако в процессе конструкторских работ он трансформировался в совершенно новый проект корабля с бронированной полетной палубой — своего рода ответ на появление британского "Illustrious" и американского "Essex".

Конструкция "Taiho" содержала много передовых решений. Полетная палуба представляла собой интегральную часть корпуса и участвовала в обеспечении его продольной прочности. Нос был выполнен полностью закрытым — такое решение японцы применили впервые. Нетипично для японского флота выглядел и "остров" на большом спонсоне с наклонной дымовой трубой, созданный по подобию "Junyo".

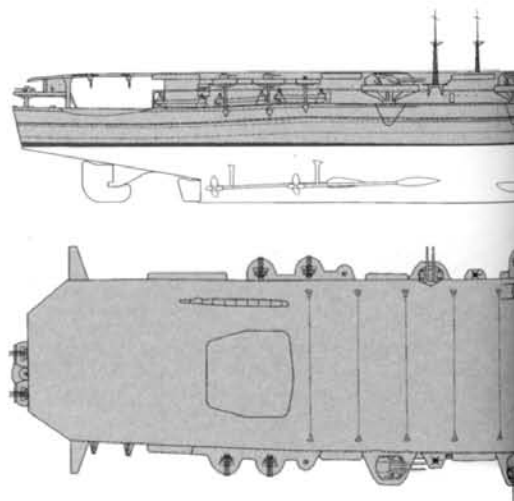
Вверху: авианосец "Taiho" на рейде о. Тави-тави, май 1944 г.

Ангар был двухъярусным, размеры каждого яруса — 152 x 22,5 м, высота около 5 м. Два самолетоподъемника (носовой размерами 14 x 13,6 м, кормовой — 14 x 14 м) располагались за пределами броневой палубы, довольно далеко друг от друга. Размеры полетной палубы — 257,5 x 30 м. Катапульт не предусматривалось. Посадку самолетов обеспечивали 10 аэрофинишеров и 5 аварийных барьеров. Все авиационно-техническое оборудование рассчитывалось на эксплуатацию летательных аппаратов массой в 5,5 т.

Горизонтальное бронирование включало в себя 95-мм полетную палубу (76-мм броня на 19-мм рубашке из обычной стали, что в сумме было эквивалентно примерно 80-мм броне) над верхним ангаром и 48-мм (32+16) нижнюю ангарную палубу; над погребами палуба утолщалась до 90 мм. Стены ангара имели толщину 25 мм. Верхняя ан-

Тактико-технические характеристики авианосца "Taiho" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 29 300 т, полное 37 270 т
Размерения:	238/253 (вл)/260,6x29,9 (27,7 вл)x9,7 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Капрон", 8 ПК типа "Капрон", 160 000 л.с., 5700 т нефти
Скорость:	33,3 уз.
Дальность плавания:	10 000 (18) миль
Бронирование:	борт 55 мм, противоторпедная переборка 38 мм, полетная палуба 76 + 19 мм, ангарная палуба 90 — 48 мм, локальное бронирование до 165 мм
Вооружение:	6x2 — 100-мм/65, 17x3 — 25-мм, 84 самолета
Экипаж:	2150 человек
Состав авиагруппы	
Март — июнь 1944 г.:	27 истребителей A6M5, 18 торпедоносцев B6N, 27 пикирующих бомбардировщиков D4Y, 3 разведчика D4Y1C.





гарная палуба не бронировались. Самолетоподъемники защищались двумя слоями 25-мм брони. Наружный 55-мм пояс прикрывал лишь чуть более 50% длины корпуса; за счет обводов корпуса он был наклонным и по высоте доходил до нижней ангарной палубы. Весьма мощной была локальная защита погребов боезапаса (70-165 мм), цистерн авиабензина (50-85 мм) и двух румпельных отделений (50-125 мм).

Котлы вырабатывали пар с давлением 30 кг/см² и температурой 350°C. На испытаниях "Taiho" при водоизмещении 33 660 т развил ход в 33,34 узла. Расчетная дальность плавания 18-узловым ходом составляла 8000 миль.

Авиационный боекомплект по штату насчитывал 45 торпед, 90 800-кг, 468 250-кг и 468 60-кг бомб. Зенитное вооружение состояло из 6 новых спаренных 100-мм артиллерийских орудий типа 98 (спроектированных для ЭМ "Akizuki"), а также 17 трехствольных 25-мм автоматов. Система управления артиллерийским огнем — 2 стабилизированных КДП типа 91 и 94, а также 7 постов-визиров типа 95. Обнаружение ВЦ обеспечивали РЛС типа 21 с двумя антеннами, расположенными на

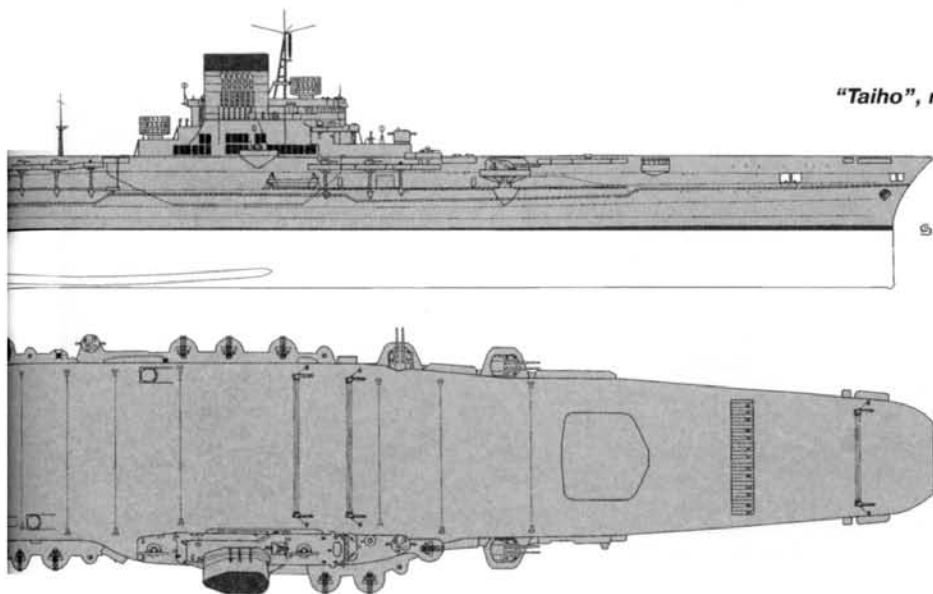
"острове" по обе стороны дымовой трубы, а также РЛС типа 13 с антенной на мачте.

По судостроительной программе 1942 г. предполагалось построить еще семь немногочисленных усовершенствованных авианосцев типа "Taiho" (проект G-15) с увеличенной площадью полетной палубы (261,5 x 29,9 м). Два корабля заказали верфи "Кавасаки" (строительные №801 и №802) и пять — "Мицубиси" (№5021 — 5025). Однако экономическая ситуация вынудила отказаться от этой программы.

Служба

После вступления в строй перешел в Сингапур, где до мая 1944 г. осуществлял подготовку авиатrupпы, затем перебазировался на о. Тавитави. Утром 19.6.1944 в ходе сражения у Марианских о-вов получил попадание в носовую часть правого борта одной торпеды с американской ПЛ "Albacore". Взрывом разрушен носовой самолетоподъемник и бензопроводы. В результате утечки паров авиабензина и сырой нефти через шесть часов после атаки произошел взрыв, и авианосец затонул. Потери экипажа составили 1650 человек.

Авианосец "Taiho", май 1944 г.



"Taiho", май 1944 г.

Авианосец "Shinano"



"Shinano" Верфь ВМС, Йокосука	4.5.1940	8.10.1944	11.1944	Погиб 29.11.1944
-------------------------------	----------	-----------	---------	------------------

Крупнейший авианосец периода Второй мировой войны — "Shinano" — был заложен как третий линкор типа "Yamato". Однако опыт первых же сражений на тихоокеанском ТВД выявил абсолютное превосходство палубной авиации над артиллерией тяжелых кораблей, и уже в декабре 1941 г. постройку "Shinano", находившегося в 50%-й готовности, приостановили. Летом 1942 г., сразу же после боя при Мидуэе, корабль решили достроить как авианосец.

К моменту возобновления работ корпус "Shinano" был почти готов, что заставило проектировщиков пойти на определенные компромиссы. Конструкция подводной части и система ПТЗ остались без изменений. Сохранились даже шахты орудийных башен (правда, без толстой брони барбетов): в них смонтировали скоростные элеваторы пода-

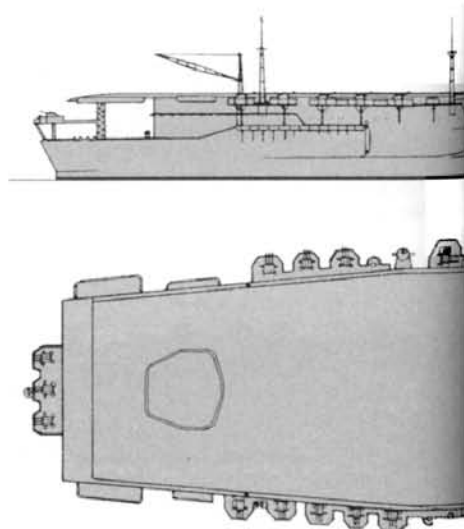
чи авиационного боезапаса. Толщину броневых пояса (установленного на 15-мм рубашке) уменьшили до 160 мм (вместо 410 мм). Полностью отказаться от вертикальной брони не представлялось возможным, поскольку она входила в состав силовой структуры корпуса и являлась продолжением броневой переборки системы ПТЗ (кстати, ПТП в верхней части была толще, чем главный пояс!). По этой же причине пришлось сохранить очень толстый (230 мм) пологий скос броневой палубы, хотя на горизонтальном участке сама палуба над ЭУ стала вдвое тоньше — 100 мм (вместо 200 на "Yamato") и лишь над погребами ее толщина возрастала до 190 мм.

Система защиты выше броневой палубы сильно напоминала "Taiho". Палуба между самолетоподъемниками имела такую же

Вверху: авианосец "Shinano" на испытаниях, 11 ноября 1944 г.

Тактико-технические характеристики авианосца "Shinano" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 64 800 т, полное 71 890 т
Размерения:	244/256 (вл)/266х41,5(36,3 вл)х10,3 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Капрон", 12 ПК типа "Капрон", 150 000 л.с., 8900 т нефти
Скорость:	27 уз.
Дальность плавания:	10 000 (18) миль
Бронирование:	борт 160 мм, полетная палуба 76 мм, главная палуба 100 — 190 (скосы 230) мм, ПТП 230 — 75 мм, локальное бронирование до 180 мм
Вооружение:	8х2 — 127-мм/40, 35 х 3 + 40 х 1 — 25-мм, 12х28 ПУ 120-мм НУР, 47 самолетов
Экипаж:	2400 человек
Состав авиагруппы	
По проекту:	20 истребителей А7М2, 20 торпедоносцев В7А1, 7 разведчиков С6Н1.
Планировалось в ноябре 1944 г.:	21 истребитель А6М5, 21 пикирующий бомбардировщик Д4У1, 6 разведчиков Д4У1С.



толщину; стены ангара не бронировались. Цистерны авиабензина и румпельные отделения заключались в сильно бронированные "ящики". В качестве дополнительной защиты широко использовались двойные переборки, пространство между которыми заполнялось водой или цементом. Общий вес брони достигал рекордной для авианосца величины — 17 694 т, плюс 2400 т цемента.

ПТЗ "Shinano" была идентичной примененной на линкоре "Yamato". Она включала в себя внешние були и три наклонные продольные переборки, первая из которых в верхней части достигала толщины 200 мм. В целом система, несмотря на недостаточную ширину, обеспечивала вполне приемлемую защиту от подводных взрывов. Во всяком случае, в гибели "Shinano" виновата не конструкция ПТЗ, а слабая подготовленность экипажа.

На корабельную архитектуру "Shinano" большое влияние оказал проект авианосца "Taiho" — в частности, "остров" нового авианосца был просто скопирован с прототипа. Однако полетную палубу пришлось сделать в виде надстройки. Кроме того, почти готовый корпус линкора не позволил разместить в нем двухъярусный ангар, поэтому пришлось обойтись одноярусным, длиной 167 м и высотой 5 м. Соответственно и численность авиагруппы самого большого в мире авианосца составляла всего 42 (с резервными 47) машины. Правда, авиационный боекомплект был избыточным: по штату в погребах находилось 36 торпед, 54 тяжелых (800-кг и 500-кг), 216 250-кг и столько же 60-кг бомб. Отчасти это объяснялось тем, что "Shinano" предполагалось использовать в качестве авианосца поддержки, предназначенного для прикрытия авианосных соединений первой линии и пополнения их авиагрупп самолетами и боеприпасами.

Размеры полетной палубы — 256 x 40 м; самолетоподъемников — 15 x 14 м (носовой)

и 13 x 13 м (кормовой). Катапульт не было. Посадку самолетов обеспечивали 15 аэрофинишеров и 3 аварийных барьера. Запас авиабензина составлял 718 300 л.

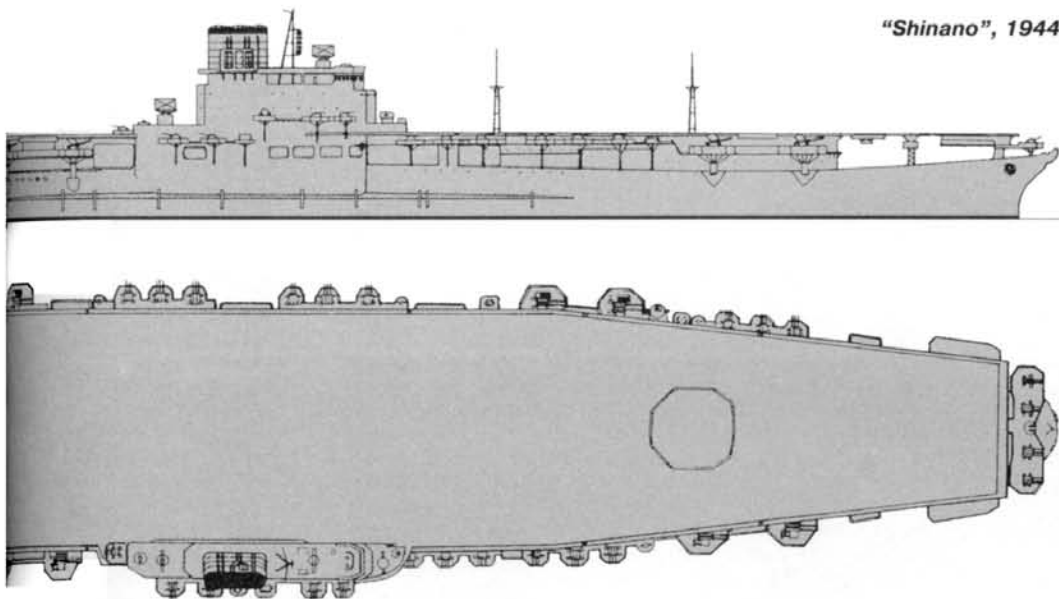
На испытаниях "Shinano" при водоизмещении 66 984 т развил ход 27,3 уз. За счет увеличения емкости топливных танков расчетная дальность плавания 18-уз. ходом достигала 10 000 миль — на 2800 миль больше, чем у "Yamato".

Основой зенитного вооружения по проекту должны были стать новые 100-мм/65 артиллерийские установки типа 98 (как на "Taiho"), но из-за нехватки последних пришлось применить 127-мм/40 пушки типа 89. Легкое зенитное вооружение согласно проекту должно было состоять из 35 x 3 25-мм автоматов, но перед самым вводом корабля в строй дополнительно разместили еще 40 одноствольных автоматов, а также 12 28-ствольных установок для запуска 120-мм НУР. Система УАО была аналогична примененной на "Taiho", но число главных КДП было увеличено до трех. Также стандартным был и состав радиолокационного оборудования — радары типа 13 и типа 21 (последний с двумя антеннами на "острове").

Служба

28.11.1944, еще до официального ввода в строй, вышел из Йокосуки в Куре для завершения достроечных работ. Утром 29.11.1944 авианосец получил попадания четырех торпед с американской ПЛ "Archerfish" в центр, часть корпуса по правому борту. Вследствие незавершенности монтажа системы откачки воды, а также неграмотных действий личного состава, приведших к затоплению отсеков ЭУ по правому борту, спустя 7,5 часов после атаки авианосец перевернулся и затонул в р-не о. Инамба. Потери экипажа составили 1435 человек.

"Shinano", 1944 г.



Авианосцы типа "Unryu"

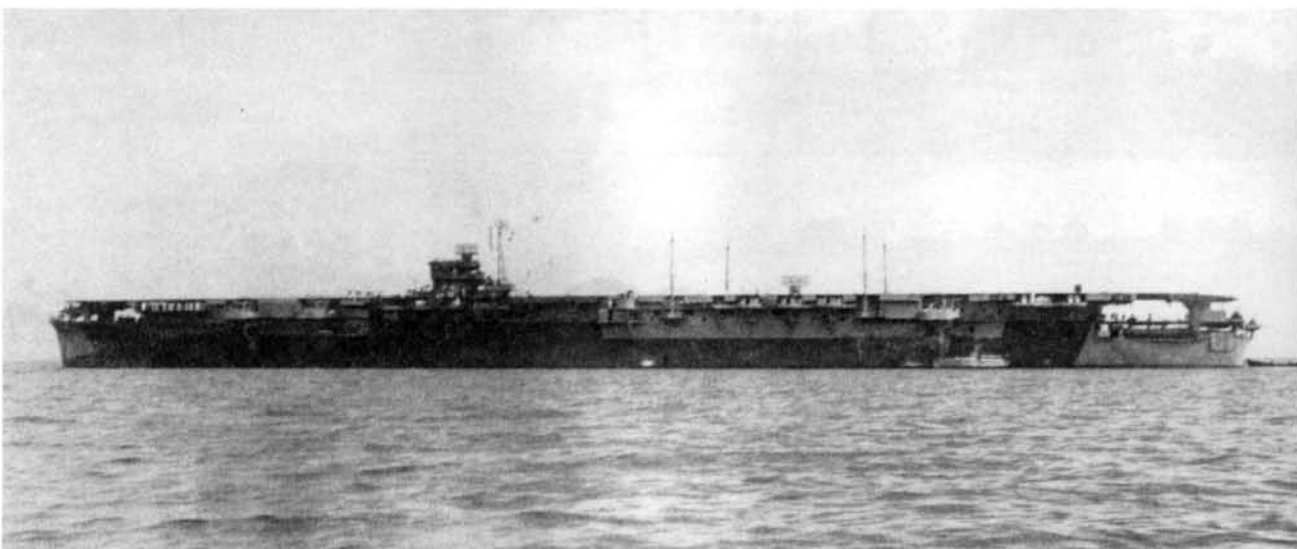


Вверху:
"Katsuragi"
на испытаниях,
октябрь 1944 г.
Внизу: "Amagi",
август 1944 г.

"Unryu"	Верфь ВМС, Йокосука	1.8.1942	25.9.1943	6.8.1944	Погиб 19.12.1944
"Amagi"	"Mitsubishi", Нагасаки	1.10.1942	15.10.1943	10.8.1944	Погиб 24.7.1945
"Katsuragi"	Верфь ВМС, Кобе	8.10.1942	19.1.1944	15.10.1944	Слом в 1947 г.
"Kasagi"	"Mitsubishi", Нагасаки	14.4.1943	19.10.1944		— Не достроен, слом в 1947 г.
"Aso"	Верфь ВМС, Кобе	8.6.1943	1.11.1944		— Не достроен, слом в 1947 г.
"Ikoma"	"Kawasaki Dock Yard", Кобе	5.7.1943	17.11.1944		— Не достроен, слом в 1947 г.

Проект "Unryu" разрабатывался по программе 1941 г. как улучшенный вариант "Soryu". В отличие от "Shokaku" (также создававшегося на базе проекта "Soryu") он должен был иметь меньшее водоизмещение, быть де-

шевле и технологичнее в постройке. С началом войны против США проект "Unryu" привлек внимание японского военно-морского командования как наиболее подходящий для серийного строительства. В 1942 г. вместо



планировавшихся двух авианосцев выдали заказ на семь, а затем — еще на восемь единиц. Однако этим планам не суждено было сбыться: из 15 заказанных кораблей реально заложили шесть, а достроили три, причем ни одному из них так и не довелось быть использованным по назначению.

По компоновке и архитектуре "Unryu" повторял свой прототип — "Soryu". Ангар двухъярусный; размеры верхнего — 175 x 21 м, нижнего — 130 x 21 м. Общая вместимость ангара 64 — 65 самолетов (на "Ikoma" — 53). Полетная палуба размерами 216,9 x 27 м (на "Katsuragi" и "Aso" — 214,5 x 27 м) для повышения прочности оснащалась лишь двумя лифтами (вместо трех на "Soryu" и "Hiryu"). Катапульт не было; 11 аэрофинишеров и 3 аварийных барьера рассчитывались на останков самолетов массой до 6,5 т.

Чтобы компенсировать возросшие габариты "острова", корпус сделали асимметричным: левый борт отклонялся от ДП больше, чем правый. Схема бронирования повторяла "Soryu", отличаясь лишь некоторыми деталями. Система ПТЗ несколько улучшилась за счет более тщательного разделения на отсеки и введения 50-мм противоторпедной переборки. Усовершенствованиям подверглась и локальная защита погребов (максимальная толщина брони возросла до 165 мм). Кроме того, в бетонную "рубашку" заключались цистерны авиабензина. Запас последнего сократили до 216 000 л: таким образом создатели корабля попытались уменьшить опасность пожаров, уже ставших причиной гибели большинства японских тяжелых авианосцев. Но в целом защита "Unryu" оставалась весьма слабой, что являлось неизбежным следствием ограниченно водоизмещения.

ЭУ "Unryu", подобно установленной на "Soryu" и "Hiryu", была унифицирована с ЭУ крейсеров типа "Suzuya". Однако нехватка мощных турбин заставила для "Katsuragi" и "Aso" использовать "сдвоенные" механические установки эсминцев. Эти два корабля по

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Unryu" по состоянию на момент вступления в строй

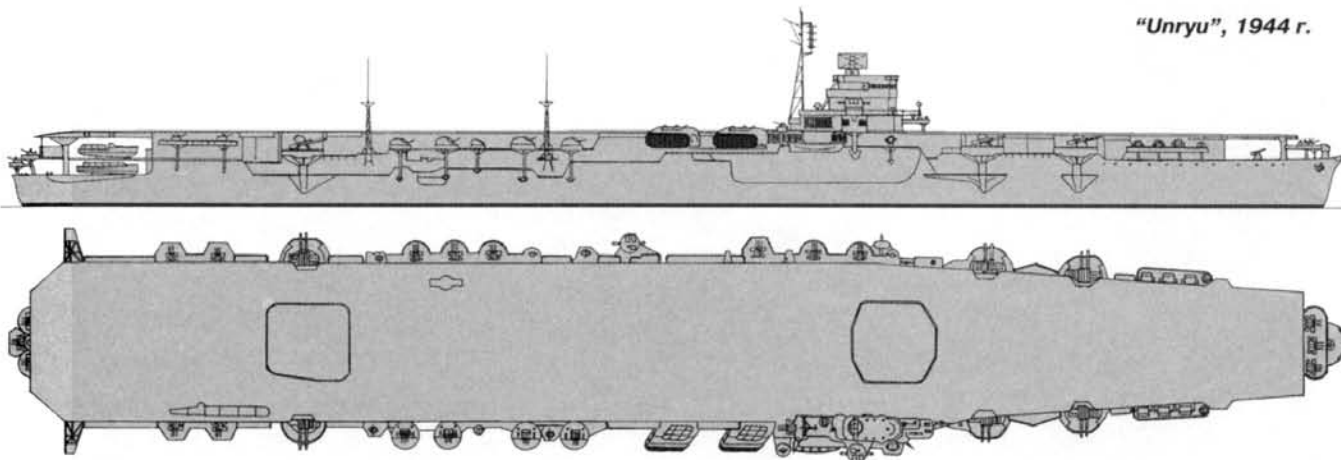
Водоизмещение:	стандартное 17 150 т, полное 22 400 т
"Unryu"	стандартное 17 460 т, полное 22 800 т
"Amagi"	стандартное 17 260 т, полное 22 534 т
"Katsuragi"	
Размерения:	207/223 (вл)/227,4x27 (22 вл)x7,6 — 7,9 м
Энергетическая установка:	4 ТЗА "Kampon", 8 ПК типа "Kampon", 152 000 ("Unryu", "Amagi", "Kasagi" и "Ikoma") или 104 000 ("Katsuragi" и "Aso") л.с., 3670 т нефти
Скорость:	34 ("Unryu", "Amagi", "Kasagi" и "Ikoma") или 32 ("Katsuragi" и "Aso") уз.
Дальность плавания:	8000 (18) миль
Бронирование:	борт 46 мм, палуба 55 — 25 мм, ПТП 50 мм, локальное бронирование до 165 мм
Вооружение:	6x2 — 127-мм/40, 21x3 — 25-мм, 6x28 ПУ 120-мм НУР, 64 — 65 самолетов
Экипаж:	1595 человек
Состав авиагруппы	
По проекту:	20 истребителей А6М5, 20 пикирующих бомбардировщиков D4Y1, 20 торпедоносцев B7A1, 4 разведчика C6N1.

проекту имели меньшие мощность (на треть) и скорость (на 2 уз.). Расчетная дальность плавания для всех авианосцев составляла 8000 миль.

Штатный авиационный боекомплект включал 36 торпед, 72 800-кг, 240 250-кг, 360 60-кг и 144 30-кг бомб (т.е. был заметно больше, чем на "Shinano").

Вооружение, система УАО и РЛС (по одной типа 13 и типа 21) были стандартными для японских авианосцев последнего периода войны. Число 25-мм автоматов по проекту равнялось 51 (17x3), но "Unryu" вступил в строй с 63 (21x3), а "Amagi" и "Katsuragi" — с 89 (22x3 + 23x1). Кроме того, на всех кораблях установили по 6 — 8 многоствольных ПУ для запуска 120-мм зенитных НУР.

"Unryu", 1944 г.





**Авианосец "Unryu",
июль 1944 г.**

Служба

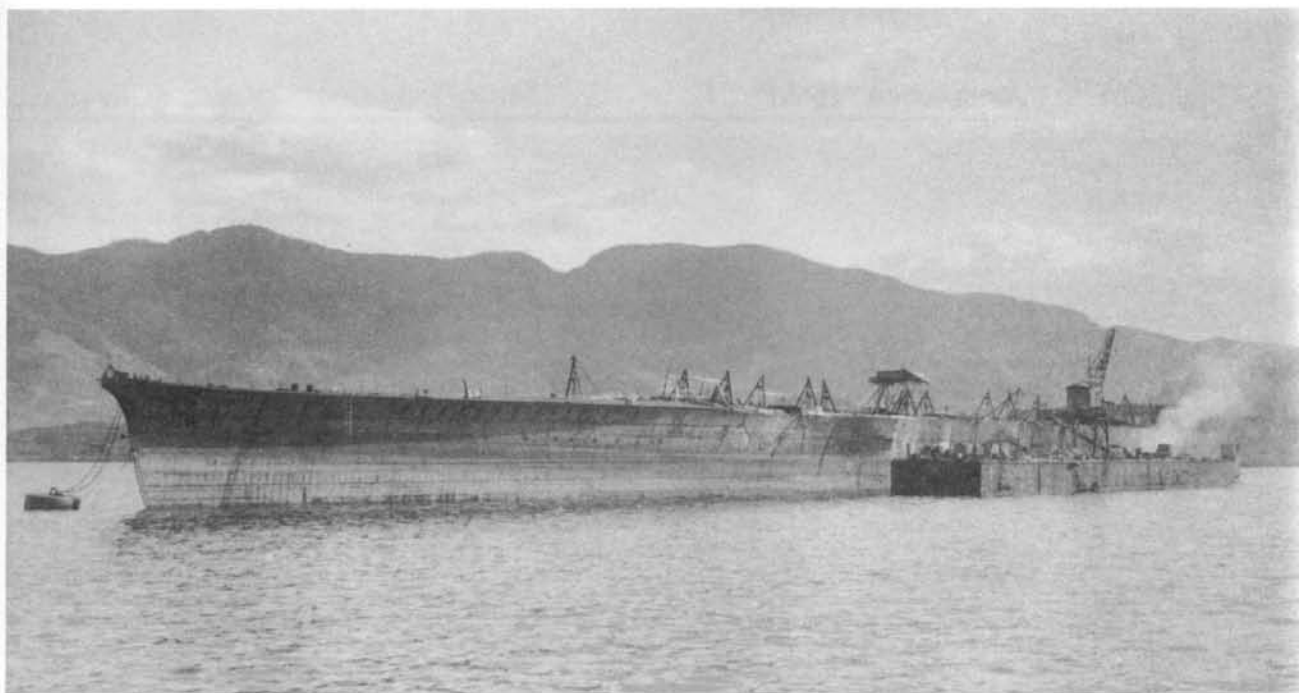
"Unryu". Из-за отсутствия подготовленной авиагруппы использовался для перевозок самолетов и другого военного имущества на о. Формоза и в оккупированные порты Китая (сентябрь — декабрь 1944 г.). 19.12.1944 в Восточно-Китайском море получил попадания двух (по другим данным, трех) торпед с американской ПЛ "Redfish". Возникший пожар вызвал взрыв находившихся на борту

взрывающихся катеров, в результате чего авианосец затонул.

"Amagi". С 8.1944 находился в Куре, где должен был получить вооружение и авиагруппу. 19.3.1945 во время налета палубных самолетов TF-58 легко поврежден попаданием бомбы в спонсон зенитной артиллерии в кормовой части по правому борту. 24.7.1945 серьезно поврежден одним прямым попаданием бомбы и двумя близкими разрывами. Повреждены полетная и ангар-

**Авианосец "Kasagi"
в Сасебо,
ноябрь 1945 г.**





ная палубы в центре корпуса, затоплены носовой бомбовой погреб, часть КО и МО левого борта. 28.7.1945 авианосец получил попадание одной бомбы в среднюю часть корпуса по левому борту. В результате увеличившегося поступления воды утром 29.7.1945 "Amagi" лег на левый борт и затонул на мелководье. В 1947 г. разобран на металл.

"Katsuragi". Официально в строй не вводился. В период достройки на плаву в Куре 19.3.1945 поврежден попаданием 227-кг бомбы в носовую часть, 24.7.1945 — попаданием 227-кг бомбы в спонсон зенитной артиллерии по левому борту (потери экипажа — 14 человек убитыми). 28.7.1945 в авианосец попали две 454-кг бомбы, вызвавшие значительные разрушения на полетной и ангарной палубах в центральной части корпуса (по-

гибло 13 и получили ранения 12 человек). После войны "Katsuragi" использовался для перевозки репатриантов, В 1947 г. сдан на слом.

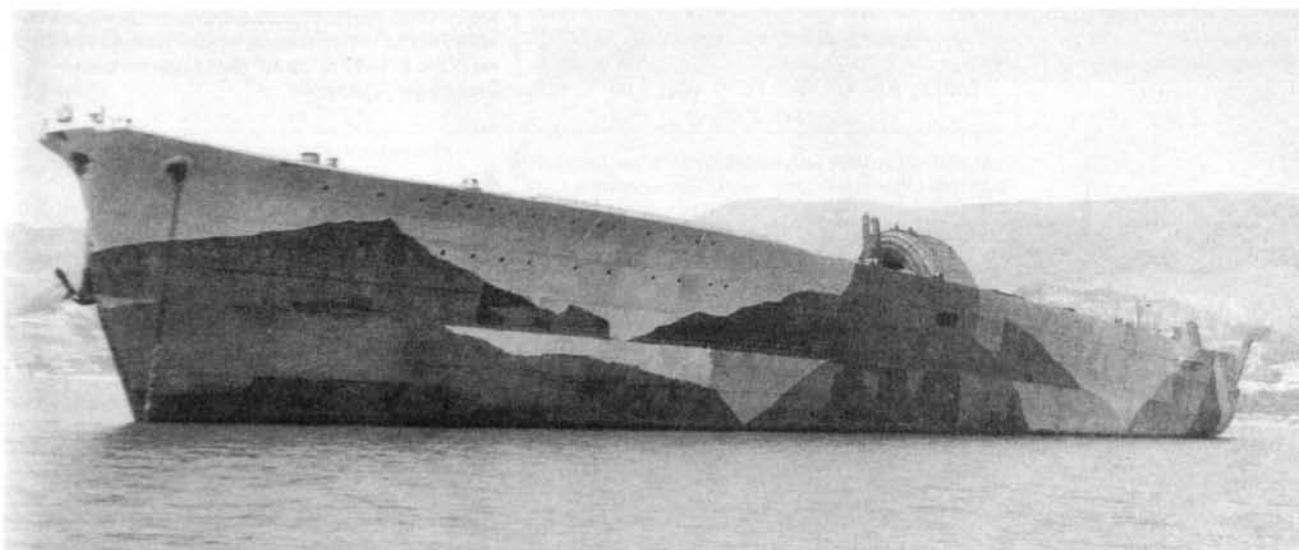
"Kasagi". Достраивался в Сасебо. Работы прекращены 1.4.1945, когда корабль находился в 85%-й готовности. Сдан на слом в 1947 г.

"Aso". Достройка прекращена в январе 1945 г., когда корабль находился в 60%-й готовности. 24.7.1945 тяжело поврежден палубными самолетами соединения TF-38 в Куре, затонул на мелководье. Сдан на слом в 1947 г.

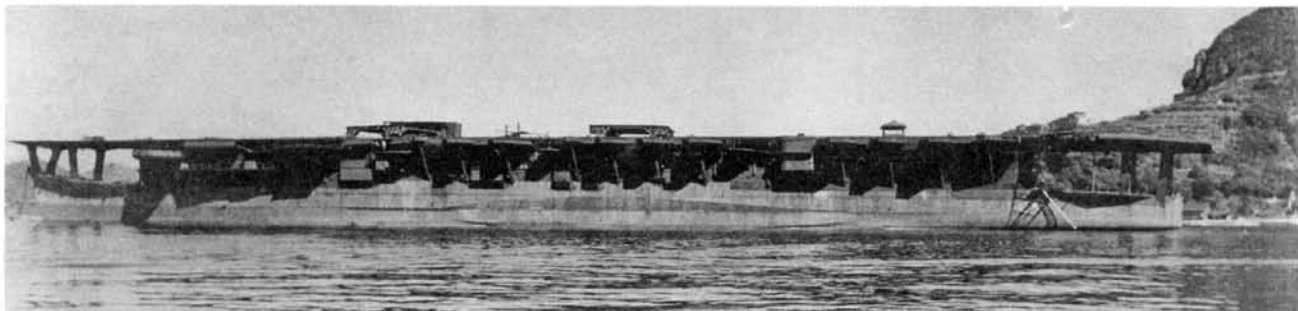
"Ikoma". 19.3.1945 легко поврежден палубными самолетами соединения TF-58 в Куре. Достройка прекращена в конце марта 1945 г., когда корабль находился примерно в 80%-й готовности. Сдан на слом в 1947 г.

Недостроенный авианосец "Aso" перед сдачей на слом, декабрь 1946 г.

Корпус авианосца "Ikoma", май 1946 г.



Авианосец "Ibuki"



"Ibuki"	Верфь ВМС, Кобе	24.4.1942	21.5.1943	— Не достроен, слом в 1947 г.
---------	-----------------	-----------	-----------	-------------------------------

Заложен как тяжелый крейсер, представлявший собой усовершенствованный вариант "Mogami". Летом 1943 г. постройку приостановили. В ноябре спущенный на воду корпус корабля начали перестраивать в легкий авианосец на верфи в Сасебо.

По проекту "Ibuki" имел типично японскую архитектуру с "островом" по правому борту и одной загнутой назад и вниз дымовой трубой. Половину котлов демонтировали с целью освобождения места для дополнительных топливных танков и цистерн под

авиабензин, скорость при этом уменьшилась на 4 уз.

Ангар — одноярусный, что предопределило ограниченный состав авиагруппы — всего 27 машин. Оба самолетоподъемника имели одинаковые размеры — 13 x 11,6 м. Число аэрофинишеров — 9, аварийных барьеров — 2. Катапульты не применялись.

Корабль оснастили булями (примерно в половину длины корпуса). Каким было бронирование, точно не известно; вероятно, оно осталось крейсерским: толщина пояса 100 мм (в районе погребов боезапаса 140 мм), палубы — от 35 до 61 мм; над МКО — 135 мм. Броневой пояс был внутренним, наклонным; он плавно переходил в противоторпедную переборку, продолжавшуюся до второго дна. Особенности проекта можно считать большие размеры полетной палубы (205 x 23 м — длиннее корпуса) и отсутствие стандартной для остальных авианосцев зенитной батареи 127-мм или 100-мм орудий. Предполагалась установка двух РЛС — типа 21 (с двумя антеннами) и типа 13.

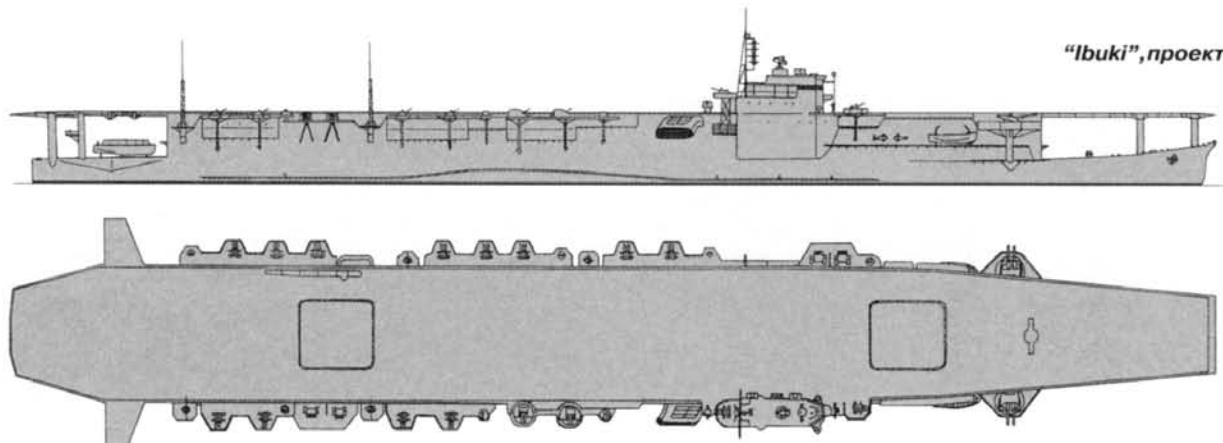
Служба

Перестраивался в Сасебо с декабря 1943 по март 1945 гг. Постройка авианосца прекратилась, когда его готовность составляла примерно 80%. В 1947 г. "Ibuki" был сдан на слом.

Вверху:
недостроенный
авианосец "Ibuki",
сентябрь 1945 г.

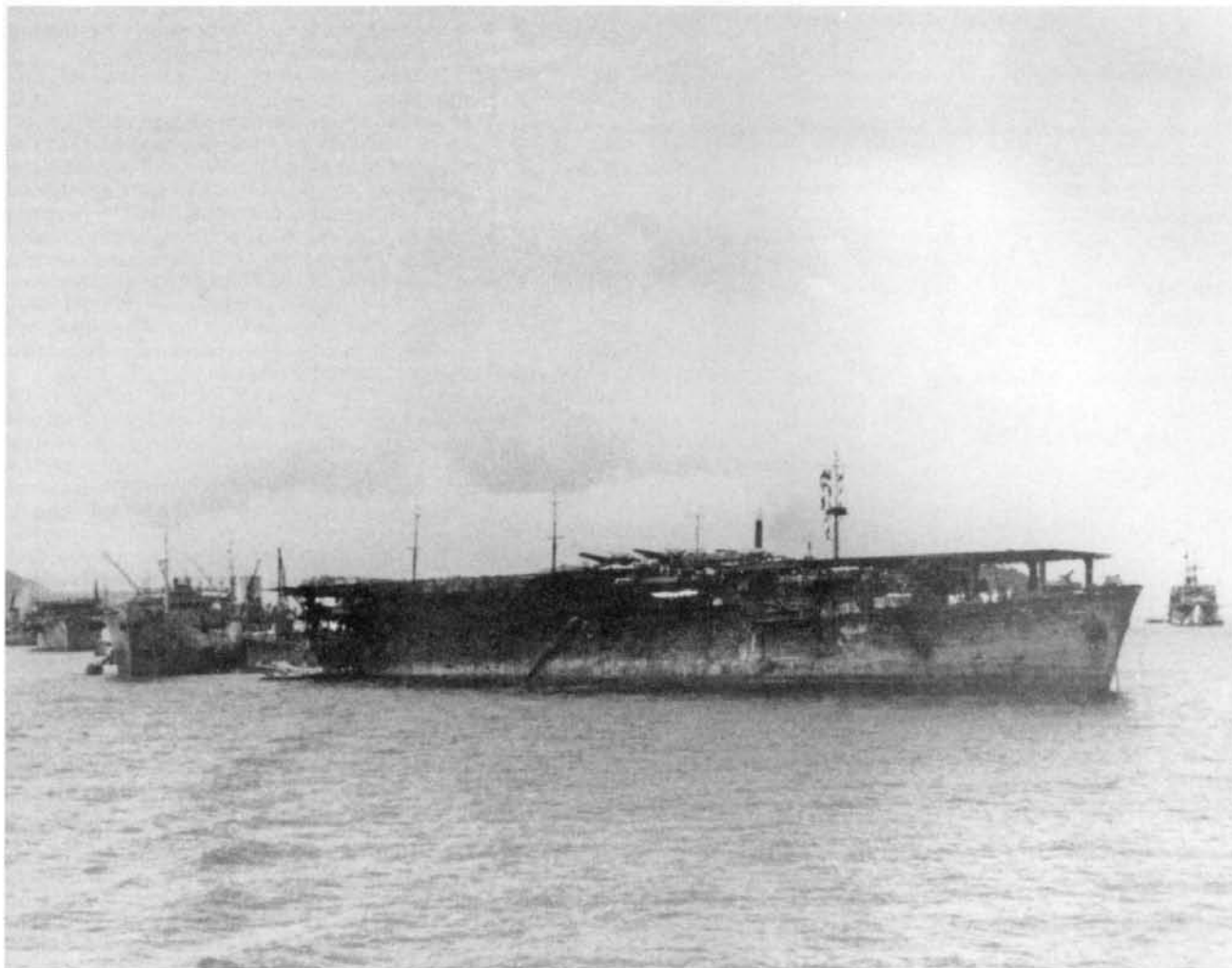
Тактико-технические характеристики авианосца "Ibuki" (проект)

Водоизмещение:	стандартное 12 500 т, полное около 16 000 т
Размерения:	187,8/198,4 (вл)/205x23 (21,2 вл)x6,3 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Капрон", 4 ПК типа "Капрон", 72 000 л.с.
Скорость:	29 уз.
Бронирование:	борт 100-140 мм, палуба 35-135 мм
Вооружение:	2 x 2 — 76-мм/65, 16x3 — 25-мм, 27 самолетов
Экипаж:	1015 человек
Состав авиагруппы	
По проекту:	15 истребителей А6М5, 16 торпедоносцев В6Н.
(предположительно)	



"Ibuki", проект

Эскортные авианосцы типа "Taiyo"



"Taiyo" (б. "Kasuga Maru")	"Mitsubishi", Harasaki 6.1.1940	19.9.1940	15.9.1941	Погиб 18.8.1944
"Unyo" (б. "Yawata Maru")	"Mitsubishi", Harasaki 14.12.1938	31.10.1939	31.5.1942	Погиб 17.9.1944 (31.7.1940)
"Chuyo"	"Mitsubishi", Harasaki 9.5.1938	20.5.1939	25.11.1942	Погиб 4.12.1943 (23.3.1940)

Примечание: в скобках приведены даты вступления в строй в качестве лайнеров.

Бывшие быстроходные пассажирские лайнеры "Kasuga Maru", "Yawata Maru" и "Nitta Maru" (17 100 брт, 22,2 уз.). Два последних вошли в строй в 1940 г., но в следующем году были реквизированы и поставлены на реконструкцию на верфи в г. Куре в январе и мае 1942 г. соответственно. "Kasuga Maru" получен флотом в недостроенном виде; его переоборудование в авианосец велось на верфи в Сасебо. 1.8.1942 переименован в "Taiyo". Одновременно "Yawata Maru" получил имя "Unyo". "Nitta Maru" вступил в строй после переоборудования как "Chuyo".

Первые эскортные авианосцы японского флота имели упрощенную конструкцию.

Корпус до верхней палубы почти не претерпел изменений. Вместо срезанных надстроек была установлена полетная палуба размерами 162 x 23,5 м (на "Chuyo" — 172 x 23,5 м), под которой оборудовали одноярусный ангар длиной 91,5 м. Имелось два самолето-подъемника (размерами 12 x 13 м), 8 аэрофинишеров и один аварийный барьер. Катапульт не было.

Энергетическая установка кораблей осталась той же, что была на лайнерах. Два ТЗА включали в себя малооборотные (140 об/мин) турбины, 4 котла вырабатывали пар давлением 27 кг/см² при температуре 390°C.

На "Taiyo" и "Unyo" летом 1943 г. число 25-мм автоматов достигло 24 стволов, установлена РЛС типа 21, антенна которой рас-

Вверху: авианосец "Chuyo", май 1943 г.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Taiyo" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 17 830 т, полное около 20 900 т
Размерения:	168/173,7 (вл)/180,2х23,5 (22,7 вл)х7,7 — 8 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 4 ПК, 25 200 л.с., 2250 т нефти
Скорость:	21 уз.
Дальность плавания:	8500 (18) миль
Вооружение:	4х2 — 127-мм/40 ("Unyo" и "Chuyo") или 6х1 — 120-мм/45 ("Taiyo"), 2х2 — 25-мм, 27 самолетов
Экипаж:	747 человек
Состав авиагруппы	
Штатный:	11 истребителей A6M5 или A6M2, 16 торпедоносцев B5N.

полагалась прямо на полетной палубе по правому борту, в районе носового лифта. В конце 1943 — начале 1944 гг. на "Taiyo" удлинили полетную палубу, а 120-мм орудия заменили на 8 (4х2) 127-мм. В мае 1944 г. число 25-мм автоматов достигло 64 стволов. На "Unyo" в январе — августе 1944 г. так же удлинили палубу и довели число 25-мм автоматов до 64 стволов, которые дополняли 10 13,2-мм пулеметов. На "Chuyo" в июле 1943 г. усилили зенитное вооружение, доведя число 25-мм автоматов до 22 и установив дополнительно 5 13,2-мм пулеметов, кроме того, корабль оснастили РЛС типа 21.

Служба

"Taiyo" (до 1.8.1942 — "Kasuga Maru"). После вступления в строй использовался в качестве учебного, периодически привлекался для перевозки самолетов на Марианские о-ва и архипелаг Бисмарка. В конце августа 1942 г. обеспечивал поход линкора "Yamato" к Соломоновым о-вам.

28.9.1942 восточнее о. Трук получил незначительные повреждения кормовой части в результате попадания торпеды с американской ПЛ "Trout". Ремонт в Куре в октябре 1942 г.

В октябре 1942 — июне 1943 г. осуществлял перевозку самолетов на о. Трук, Филиппины и в Сингапур. В конце июня — начале июля 1943 г. прошел ремонт (усиление зен. вооружения и установка радара).

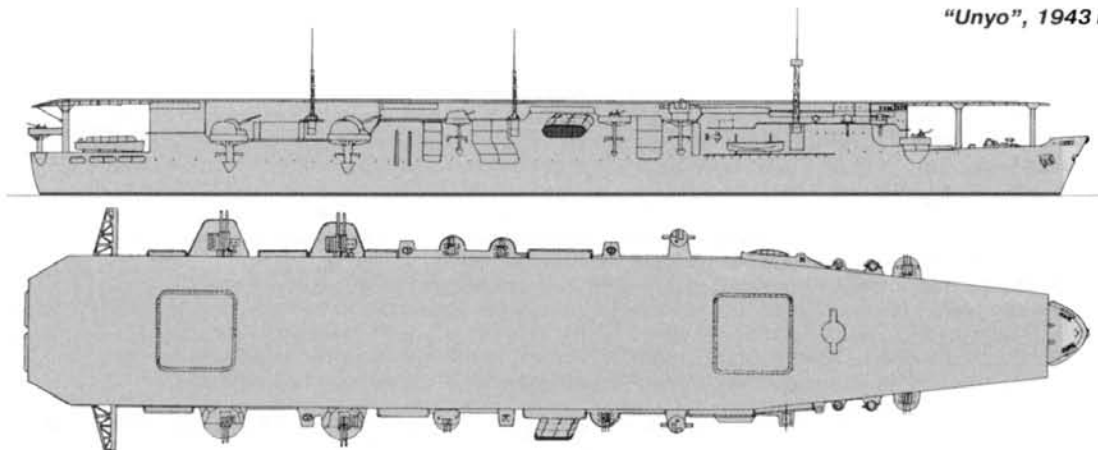
В июле — сентябре 1943 г. перевозил авиационное оборудование на о. Трук. 24.9.1943 к северо-востоку от о-вов Титидзима торпедирован американской ПЛ "Cabrilla". Повреждены винты и рулевое управление. Отбуксирован в Йокогаму. Ремонт и модернизация (октябрь 1943 — январь 1944 г.). Служил в качестве авиатранспорта (январь — май 1944 г.). В конце мая прошел ремонт. В июне — августе 1944 г. обеспечивал ПЛО конвоев между Сингапуром, Филиппинами и Японией. 18.8.1944 северо-западнее о. Лусон торпедирован и потоплен американской ПЛ "Rasher".

"Unyo" (до 1.8.1942 — "Yawata Maru"). В августе — декабре 1942 г. использовался для перевозки самолетов на Филиппины, о. Трук и в Рабаул (арх. Бисмарка). После ремонта в Йокосуке (январь 1943 г.) служил в качестве авиатранспорта, перевозил самолеты на о. Трук (февраль 1943 — январь 1944 гг.). Ремонты в Сасебо (июнь 1943 г.) и Куре (октябрь 1943 г.). 19.1.1944 юго-вост. о. Гуам получил попадания в носовую часть двух торпед с американской ПЛ "Haddock". Ремонт и модернизация в Йокосуке (январь — август 1944 г.). Осуществлял эскорт конвоев на трассе Сингапур — Япония (август — сентябрь 1944 г.). Вечером 16.9.1944 в Южно-Китайском море получил попадания 2-3 торпед с американской ПЛ "Barb" и утром 17.9.1944 затонул.

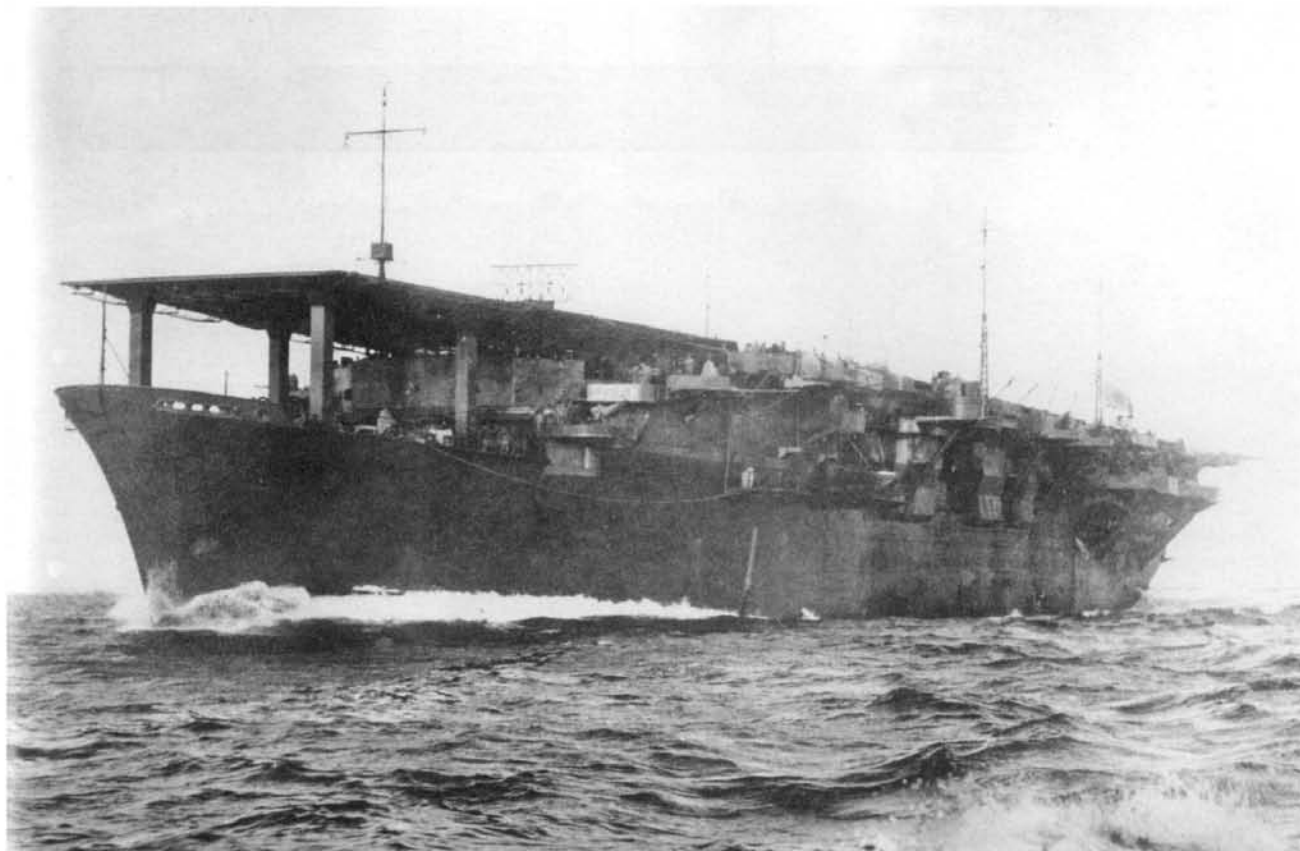
"Chuyo". С декабря 1942 по декабрь 1943 гг. использовался для перевозки авиационного оборудования на Филиппины и о. Трук. Ремонт в Куре (июль 1943 г.), установлена РЛС.

Вечером 3.12.1943 в 260 милях юго-восточнее Йокосуки получил попадание торпеды с американской ПЛ "Sailfish", утром 4.12.1943 в результате двух последовательных атак этой же ПЛ (попало еще 2 — 4 торпеды) "Chuyo" был потоплен.

"Unyo", 1943 г.



Эскортный авианосец "Каюо"



"Kaiyo"	"Mitsubishi", Harasaki	22.2.1938	9.12.1938	23.11.1943	Слом в 1947 г. (31.5.1939)
---------	------------------------	-----------	-----------	------------	-------------------------------

Примечание: в скобках приведена дата вступления в строй в качестве лайнеров.

Бывший пассажирский лайнер "Argentina Maru" (12 755 брт, 21,5 уз.). Реквизирован в декабре 1941 г. и в течение года использовался как войсковой транспорт. В декабре 1942 г. поставлен на переоборудование в эскортный авианосец и переименован в "Каюо". Планировавшаяся аналогичная модернизация однотипного судна "Brazil Maru" не состоялась — 5.8.1942 он был потоплен американской ПЛ "Greenling".

Проект перестройки в целом повторял "Taiyo", но предусматривал замену дизельной установки на паротурбинную, заимствованную у серийного эсминца (параметры пара — 30 кг/см² и 350°С, обороты турбин — 300 об/мин). В остальном конструкция была стандартной: одноярусный ангар, два лифта размерами 12 x 13 м, легкая полетная палуба длиной 160 м с деревянным настилом, 8 аэрофинишеров и 2 аварийных барьера. Катапульты отсутствовали. В носовой части полетной палубы был установлен радар типа 21.

В июле 1944 г. число 25-мм автоматов увеличили до 44. Тогда же установили несколько 28-ствольных ПУ для запуска 120-мм

НУР, а также восемь противолодочных бомбометов.

Служба

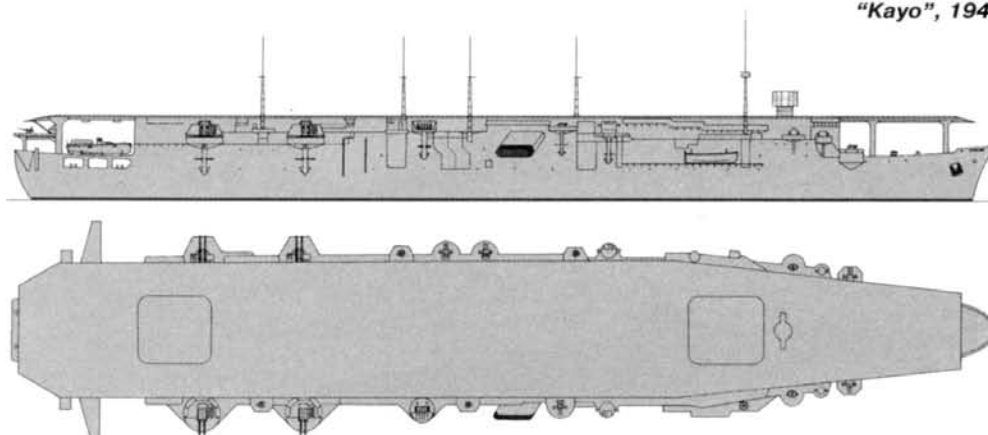
В декабре 1943 — марте 1944 г. использовался для перевозки самолетов на Филиппи-

Вверху:
авианосец "Каюо"
на испытаниях,
ноябрь 1943 г.

Тактико-технические характеристики авианосца "Каюо" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 13 600 т, полное 17 300 т
Размерения:	155/159,6 (вл)/166,6x23,5 (21,9 вл)x8,3 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Kamron", 4 ПК типа "Kamron", 52 000 л.с.
Скорость:	23,8 уз.
Дальность плавания:	7000 (18) миль
Вооружение:	4x2 — 127-мм/40, 8 x 3 — 25-мм, 24 самолета
Экипаж:	587 человек
Состав авиагруппы	
Штатный:	18 истребителей А6М5 или А6М2, 6 пикирующих бомбардировщиков Д3А.

"Каю", 1944 г.



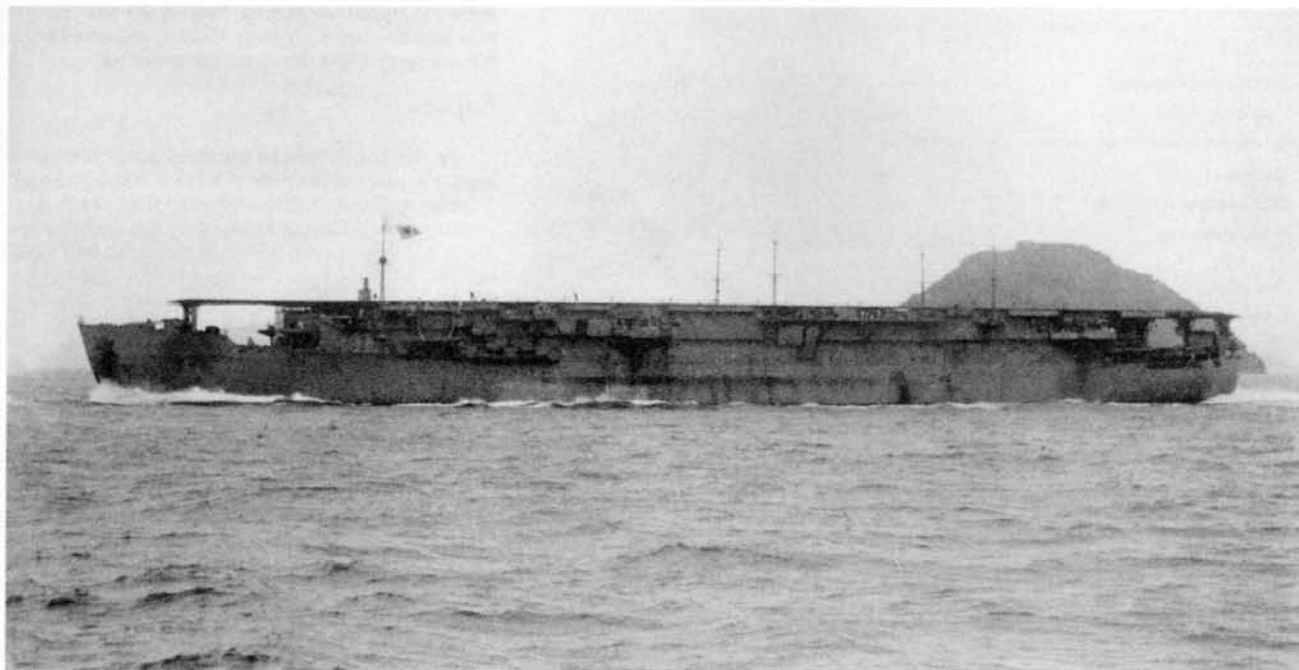
Авианосец "Каю"
после капитуляции
Японии,
1945 — 1946 гг.

ны, Марианские и Каролинские о-ва. Эскортировал конвои между Японией, о. Тайвань, Филиппинами и Сингапуром (с апреля по июнь и с июля по декабрь 1944 г.), ремонт (июнь — июль 1944 г.). До конца войны находился в Японском внутреннем море, использовался для тренировки летчиков палубной авиации. 19.3.1945 поврежден в Куре попа-

данием бомбы, пробившей полетную палубу и разрушившей борт машинного отделения. 24.7.1945 подорвался на неконтактной мине (повреждена кормовая часть) и сел на мель в зал. Беппу. 28.7.1945 тяжело поврежден попаданиями бомб самолетов с британских авианосцев и исключен из состава флота. В 1946 г. сдан на слом.



Эскортный авианосец "Shinyo"



"Shinyo" "Deschimag", Бремен (Герм.)

— 14.12.1934 15.12.1943 Погиб 17.11.1944
(1935)

Бывший немецкий пассажирский лайнер "Scharnhorst" (18 184 брт, 21 уз.). Начало Второй мировой войны застало судно в порту Кобе, где его поставили на прикол.

7.2.1942 "Scharnhorst" был продан японскому правительству; предполагалось использовать его в качестве войскового транспорта. После сражения у Мидуэя лайнер решили экстренно перестроить в авианосец. Его переименовали в "Shinyo", перевели на верфь в г. Куре и в сентябре 1942 г. приступили к работам. При переоборудовании судна использовался металл, заготовленный для "заказа №111" — четвертого из планировавшихся линкоров типа "Yamato".

Конструкция и компоновка "Shinyo" были стандартными для эскортных авианосцев

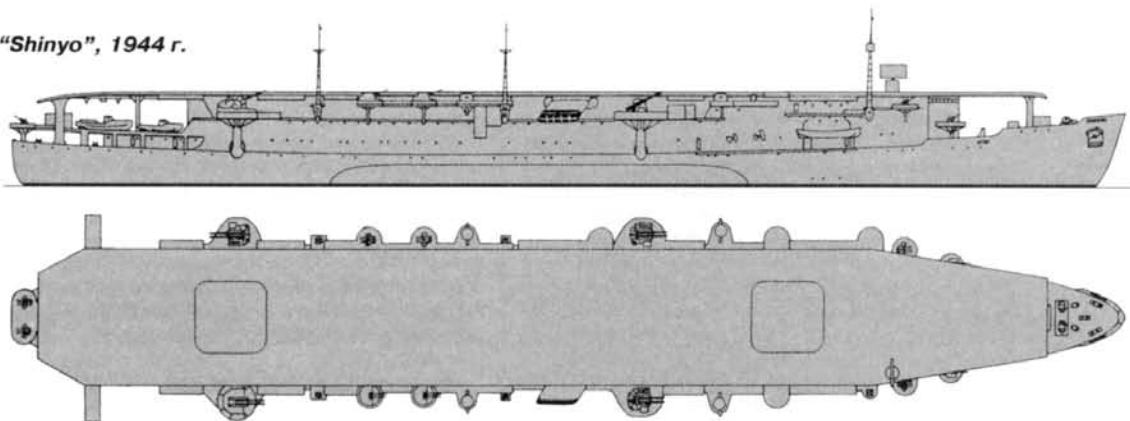
Примечание: в скобках приведена дата вступления в строй в качестве лайнеров.

японского флота: одноярусный ангар, легкая полетная палуба размерами 180 x 24,5 м, два лифта размерами 12 x 13 м, 8 аэрофинишеров, 2 аварийных барьера, отсутствие катапульт, а также какой-либо броневой защиты (за исключением бетонного прикрытия бомбовых погребов и цистерн для бензина). Правда, в отличие от предшественников, "Shinyo" оснастили булями, что улучшило остойчивость и создало некое подобие ПТЗ.

Особенностью авианосца стала турбоэлектрическая ЭУ, сохранившаяся в неизменном виде.

Вверху:
авианосец "Shinyo",
ноябрь 1943 г.

"Shinyo", 1944 г.



Тактико-технические характеристики авианосца "Shinyo" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 17 500 т, полное 20 916 т
Размерения:	185/198,3х25,6х8,2 м
Энергетическая установка:	2 ТГ, 4 ПК, 26 000 л.с.
Скорость:	21 уз.
Дальность плавания:	8000 (18) миль
Вооружение:	4х2 — 127-мм/40, 10 х 3 — 25-мм, 33 самолета
Экипаж:	834 человека
Состав авиагруппы	
Штатный:	9 истребителей А6М5 или А6М2, 18 + 3 торпедоносцев В5N.

"Shinyo" был оборудован одной РЛС типа 21 с антенной, установленной на верхней палубе по правому борту. Число 25-мм зенитных автоматов в начале 1944 г. увеличили до 42, а к лету 1944-го — до 50 стволов.

Служба

Из-за необходимости замены котлов фактически вошел в состав флота в июле 1944 г. Эскортировал конвои между Японией, Филиппинами и Сингапуром (июль — сентябрь 1944 г.), использовался для доставки самолетов на о. Хайнань (октябрь 1944 г.). 17.11.1944 при сопровождении конвоя в Сингапур был атакован американской ПЛ "Spadefish". Получив попадания в кормовую часть 4 торпед, затонул.

Десантные суда-авианосцы японской армии типа "Akitsu Maru"



"Akitsu Maru"	"Harima SB"	17.9.1939	24.9.1941	30.1.1942	Погиб 15.11.1944
"Nigitsu Maru"	"Harima SB"	6.1941	1942	3.1943	Погиб 12.1.1944

Заложены как пассажирские лайнеры "Akitsu Maru" (9186 брт) и "Nigitsu Maru" (9547 брт). Летом 1941 г. недостроенные суда были реквизированы армейским (сухопутным) командованием для переоборудования в десантные корабли с полетной палубой. Их основное назначение — высадка десанта в отдаленных районах Тихого океана и обеспечение его воздушного прикрытия.

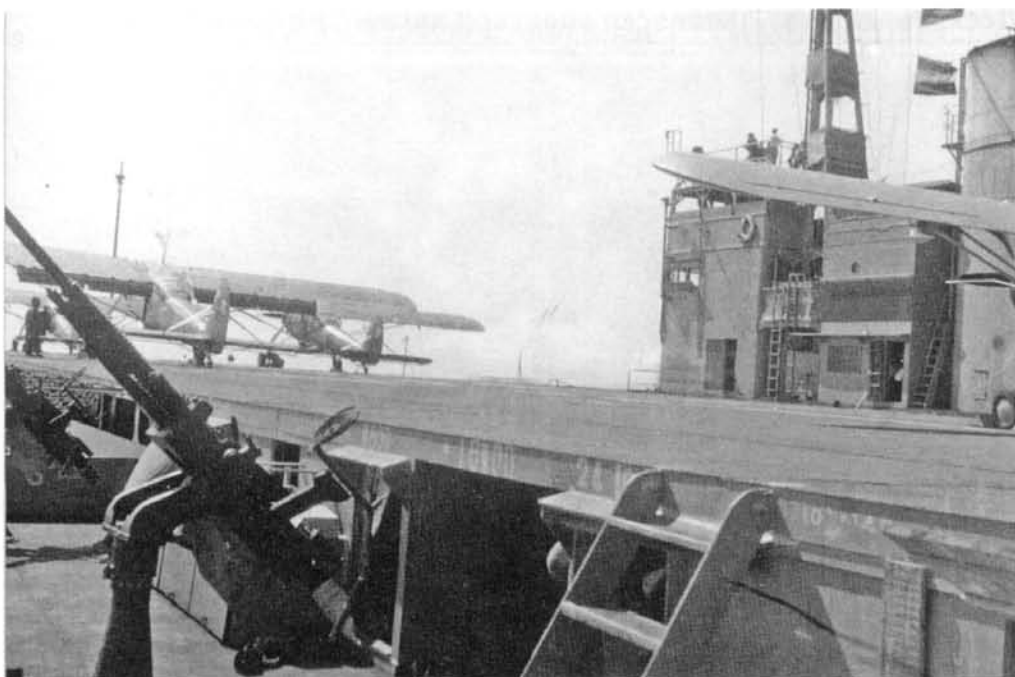
Переделка лайнеров заключалась в оборудовании полетной палубы (на уровне бывшей шлюпочной палубы), установке небольшого "острова" и переносе дымовой трубы к правому борту (по некоторым данным, труба могла поворачиваться в горизонтальное положение). Ангара как такового не было: вместо него под полетной палубой имелась открытая платформа для размещения 20 сухопутных самолетов и 20 десантных плашко-

утов типа "Daihatsu". Подъем самолетов наверх осуществлялся одним кормовым лифтом или краном. Полетная палуба имела размеры 123 х 22,5 м и предназначалась только для старта самолетов (посадка же планировалась на сухопутные аэродромы). Катапульты и аэрофинишеры отсутствовали.

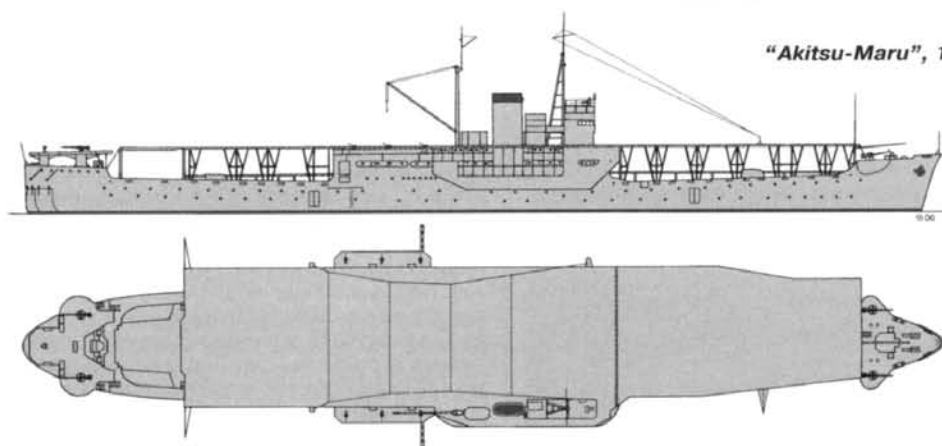
Вооружение десантных авианосцев первоначально состояло из двух 75-мм (или 76-мм) зениток, установленных на площадке в корме, а также 10 75-мм сухопутных пушек на переделанных станках (впрочем, информация о последних весьма сомнительна). Позже на полубаке смонтировали еще две зенитки, аналогичные установленным в корме. Кроме того, на кораблях появились 25-мм автоматы.

В процессе эксплуатации "Akitsu Maru" прошел переоборудование: на нем расши-

Вверху: десантный авианосец "Akitsu-Maru".



На палубе
"Akitsu-Maru".



"Akitsu-Maru", 1944 г.

рили полетную палубу, при этом укоротив ее для обеспечения требуемых углов обстрела носовых зенитных орудий. Палубу оснастили 4 примитивными аэрофинишерами.

"Akitsu Maru" и "Nigitsu Maru" подчинялись сухопутному командованию и официально в состав ВМС не входили. Авиагруппа также была сформирована из самолетов армейской авиации.

Служба

"Akitsu Maru". Использовался в качестве войскового транспорта для перевозки войск на острова центральной части Тихого океана. С конца 1943 г. привлекался к ПЛО конвоев. Ремонт и усиление полетной палубы (январь — февраль 1944 г.). 15.11.1944 потоплен американской ПЛ "Queenfish" у южного побережья о. Ксюю.

"Nigitsu Maru". Использовался в качестве войскового транспорта для перевозки

войск на острова центральной части Тихого океана. 12.1.1944 потоплен американской ПЛ "Hake" в 700 милях восточнее о. Формоза.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Akitsu Maru" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 11 800 т
Размерения:	143,7/152,1 (вл)х23 (вл 19,5)х7,9 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 4 ПК, 13 435 л.с.
Скорость:	21 уз.
Вооружение:	2 x 1 — 75-мм зен., 10x1 — 75-мм (полевых), 20 десантных катеров, 20 самолетов
Состав авиагруппы	
Штатный:	до 20 самолетов ПЛО Ki-76 и автожиров Ka-1.

Десантное судно-авианосец японской армии "Kumano Maru"



Вверху:
"Kumano Maru"
в роли
репатриационного
судна,
1945 — 1946 гг.

"Kumano Maru" "Hitachi", Инносима

15.8.1944

28.1.1945

31.3.1945

Слом в 1951 г.

Армейский десантный корабль с полетной палубой, по концепции повторявший "Akitsu Maru", но отличавшийся усовершенствованной конструкцией. Его проект был разработан в 1942 г. на базе стандартного грузового транспорта типа "М" (9502 брт). В отличие от "Akitsu Maru", новый десантный авианосец имел глад-

копалубный силуэт и традиционный ангар, в котором также могли размещаться десантные плашкоуты типа "Daihatsu" (13 единиц) и сухопутная военная техника. Для выгрузки последней в кормовой части судна имелись широкие ворота и специальная рампа.

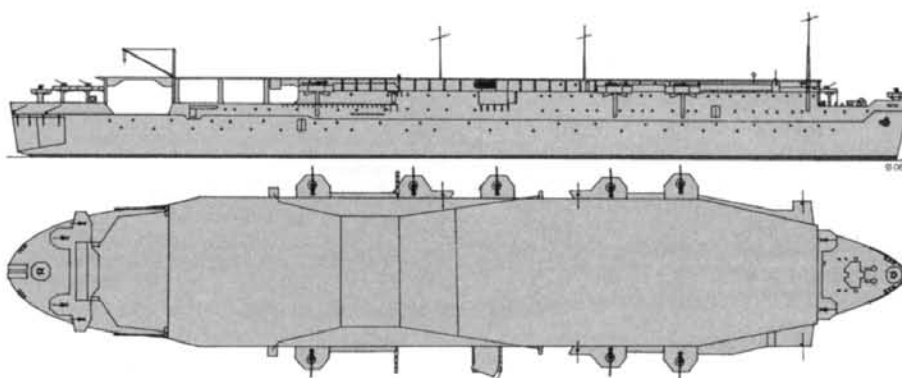
Полетная палуба размерами 110 x 23 м предназначалась только для взлета самолетов. Посадка легких летательных аппаратов на палубу предусматривалась лишь в исключительных случаях, для чего имелись 3 примитивных аэрофинишера. Подъем самолетов из ангара осуществлялся одним кормовым лифтом или краном.

Тактико-технические характеристики авианосца "Kumano Maru" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 8000 т, полное 10 500 т
Размерения:	142/152,7x21,5 (вл 19,6)x7 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА, 4 ПК, 10 000 л.с.
Скорость:	20 уз.
Дальность плавания:	6000 миль (17 уз.)
Вооружение:	8 x 1 — 75-мм зен., 6 — 25-мм, 13 десантных катеров, 37 самолетов

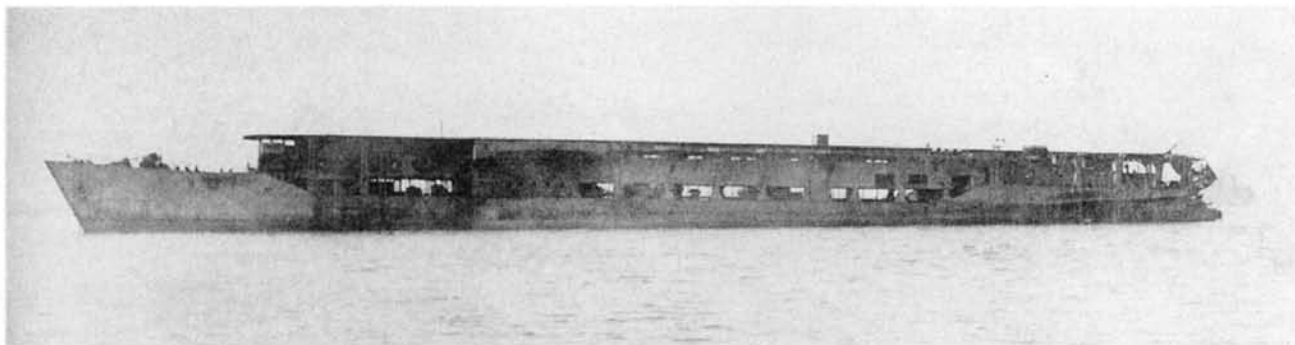
Служба

В боевых действиях участия не принимал. После войны переоборудован в торговое судно. Разобран на металл в 1948 или 1951 г.



"Kumano Maru", 1945 г.

Эскортные авианосцы японской армии типа "Yamashiro Maru"



"Yamashiro Maru"	"Mitsubishi", Иокогама	19.7.1944	14.11.1944	27.1.1945	Погиб 17.2.1945
"Chigusa Maru"	"Yokohama Co.", Иокогама	11.9.1944	29.12.1944	1949	Достроен как торговое судно

"Yamashiro Maru",
январь 1945 г.

Эскортные авианосцы-танкеры, предназначенные для перевозки нефти в Японию, а также для обеспечения воздушного прикрытия и ПЛО конвоев. Представляли собой нечто среднее между английскими "торговыми" авианосцами типа МАС и американскими эскортными авианосцами типа "Sangamon". Строились по заказу армейского командования.

Авианосцы типа "Yamashiro Maru" создавались на базе корпусов серийных танкеров типа 2TL (10 100 брт). Грузовые танки сохранялись, но часть их переоборудовалась для хранения авиабензина. Под полетной палубой размерами 125 x 23 м оборудовался небольшой ангар на 8 самолетов. Машины подавались вверх одним лифтом (по другим данным, лифта не было, а в походе самолеты находились прямо на палубе). Катапульты и аэрофинишеры отсутствовали.

Необычный элемент архитектуры "Yamashiro Maru" — дымовая труба, выведенная в корму (наподобие авианосца "Kaga"); другая особенность — установленный на полубаке противолодочный бомбомет (боезапас — 120 глубинных бомб). Авиагруппа состояла из машин армейской авиации.

Служба

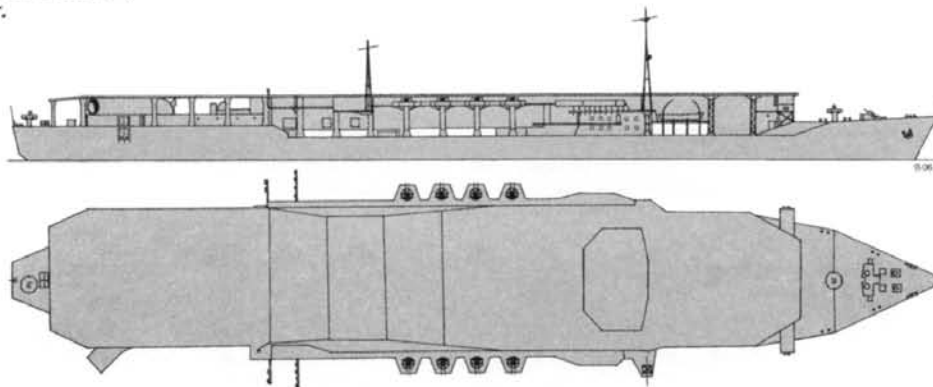
"Yamashiro Maru" 17.2.1945 потоплен в Иокогаме палубной авиацией соединения TF-58.

"Chigusa Maru" достроен после окончания войны как танкер.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Yamashiro Maru" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	нормальное 15 864 т
Размерения:	148/157,5x23 (вл 20,4)x9 м
Энергетическая установка:	1 ТЗА, 2 ПК, 4500 л.с.
Скорость:	15 уз.
Дальность плавания:	9000 миль (13 уз.)
Вооружение:	16 — 25-мм, 1 противолодочный бомбомет (120 ГБ), 8 самолетов
Экипаж	221 человек
Состав авиагруппы	
Штатный:	8 самолетов ПЛО Ki-76.

"Yamashiro Maru",
1945 г.





**"Yamashiro Maru", затопленный
в Иокогаме, 1945 г.**

Эскортные авианосцы японской армии типа "Shimane Maru"

"Shimane Maru"	"Kawasaki Dock Yard", Кобе	8.6.1944	17.12.1944	28.2.1945	Погиб 24.7.1945
"Otakisan Maru"	"Kawasaki Dock Yard", Кобе	18.9.1944	14.1.1945	—	Погиб 25.8.1945

Эскортные авианосцы-танкеры, заказанные армейским командованием одновременно с кораблями типа "Yamashiro Maru". Могли использоваться также как грузовые суда и эскортные авианосцы. "Shimane Maru" создавался на базе корпуса более мощного танке-

ра типа 1TL. По сравнению с "Yamashiro Maru", корабль имел более совершенную конструкцию и большую численность авиагруппы. Размеры полетной палубы — 155х23 м. Катапульт и аэрофинишеров не было. Самолетоподъемник — 1. Предполагалось, что после старта самолеты будут приземляться на сухопутных аэродромах.

Тактико-технические характеристики авианосцев типа "Shimane Maru" по состоянию на момент вступления в строй

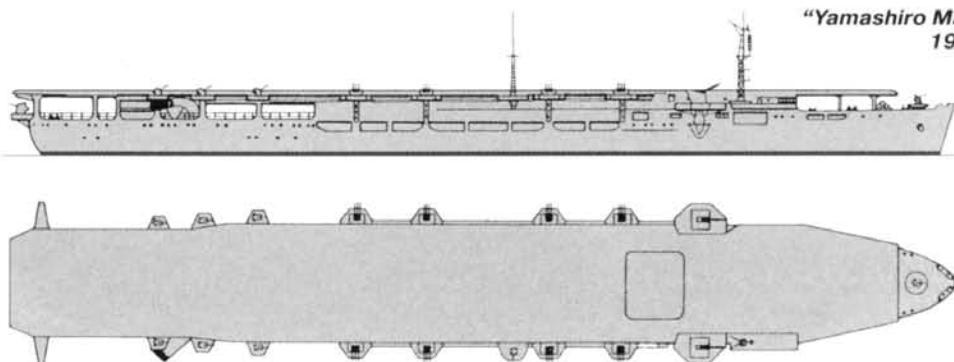
Водоизмещение:	стандартное 11 800 т, нормальное 14 500 т
Размерения:	149,7/153 (вл)х23 (вл 20)х9,1 м
Энергетическая установка:	1 ТЗА, 2 ПК, 8600 л.с.
Скорость:	18,5 уз.
Дальность плавания:	10 000 (14) миль
Вооружение:	2х1 — 120-мм/45, 50 — 25-мм, 12 самолетов
Состав авиагруппы	
Штатный:	12 самолетов ПЛО Ki-76.

Служба

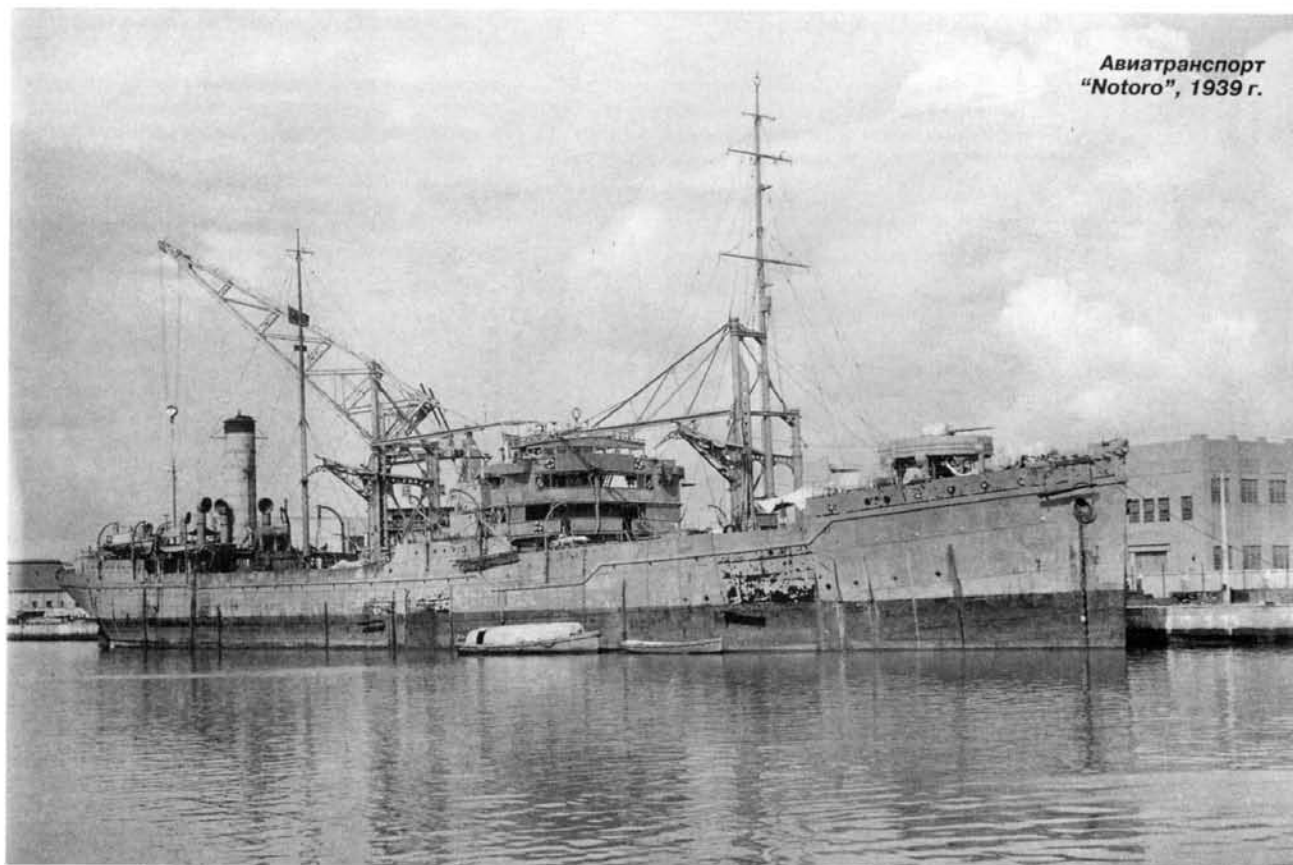
"Shimane Maru". В боевых действиях участия не принимал. 24.7.1945 потоплен в районе Такамацу палубной авиацией соединения TF-38.

"Otakisan Maru". Постройка прекращена в феврале 1945 г. в состоянии 70%-ной готовности.

Погиб в бухте г. Кобе 25.8.1945 в результате подрыва на mine при перестановке корабля с места на место. В 1948 г. поднят и сдан на слом.



**"Yamashiro Maru",
1945 г.**



Авиатранспорт
"Notoro", 1939 г.

"Notoro" "Kawasaki Dock Yard", Кобе	24.11.1919	3.5.1920	1920 Слом в 1947 г.
-------------------------------------	------------	----------	---------------------

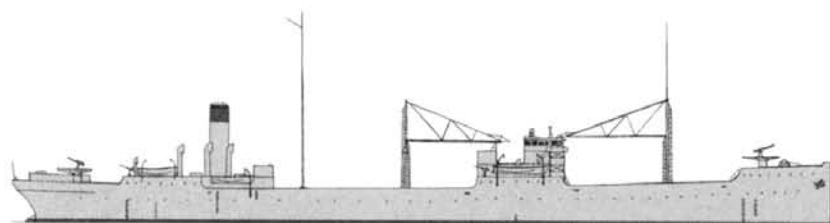
Бывший танкер типа "Shiretoko", перестроен в авиатранспорт в 1924 г. Гидросамолеты хранились на верхней палубе, спуск и подъем с воды осуществлялись грузовыми стрелами. Катапульт не было.

Служба

К началу Второй мировой войны как авиатранспорт ценности уже не представлял, в 1942 г. перестроен в танкер. В ходе войны неоднократно повреждался американскими подводными лодками (9.1.1943 — "Gar", 20.9.1943 — "Haddock", 29.6.1944 — "Flasher").

Тактико-технические характеристики гидротранспорта "Notoro" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 14 050 т
Размерения:	138,9x17,7x8,1 м
Энергетическая установка:	2 ПМ тройного расширения, 4 ПК, 5850 л.с.
Скорость:	12 уз.
Вооружение:	2x1 — 120-мм/45, 2x1 — 76-мм/40, 10 гидросамолетов
Экипаж:	155 человек



"Notoro", 1942 г.

Авиатранспорт "Камои"

"Камои" "New York Shipbuilding", США	14.9.1921	8.6.1922	1922 Погиб 7.4.1945
--------------------------------------	-----------	----------	---------------------

Бывший танкер, перестроен в авиатранспорт в 1932 — 1933 гг. При проведении работ использовался опыт перестройки "Notoro". В отличие от последнего носимые гидросамолеты

были лучше защищены от воздействия непогоды за счет легких навесных платформ над верхней палубой. Наибольшее число перевозимых самолетов — 22. Катапульт не было; взлетали и садились гидросамолеты на воду, на палубу поднимались грузовыми стрелами. К началу Второй мировой войны как авиатранспорт ценности уже не представлял, в 1943 г. перестроен в танкер.

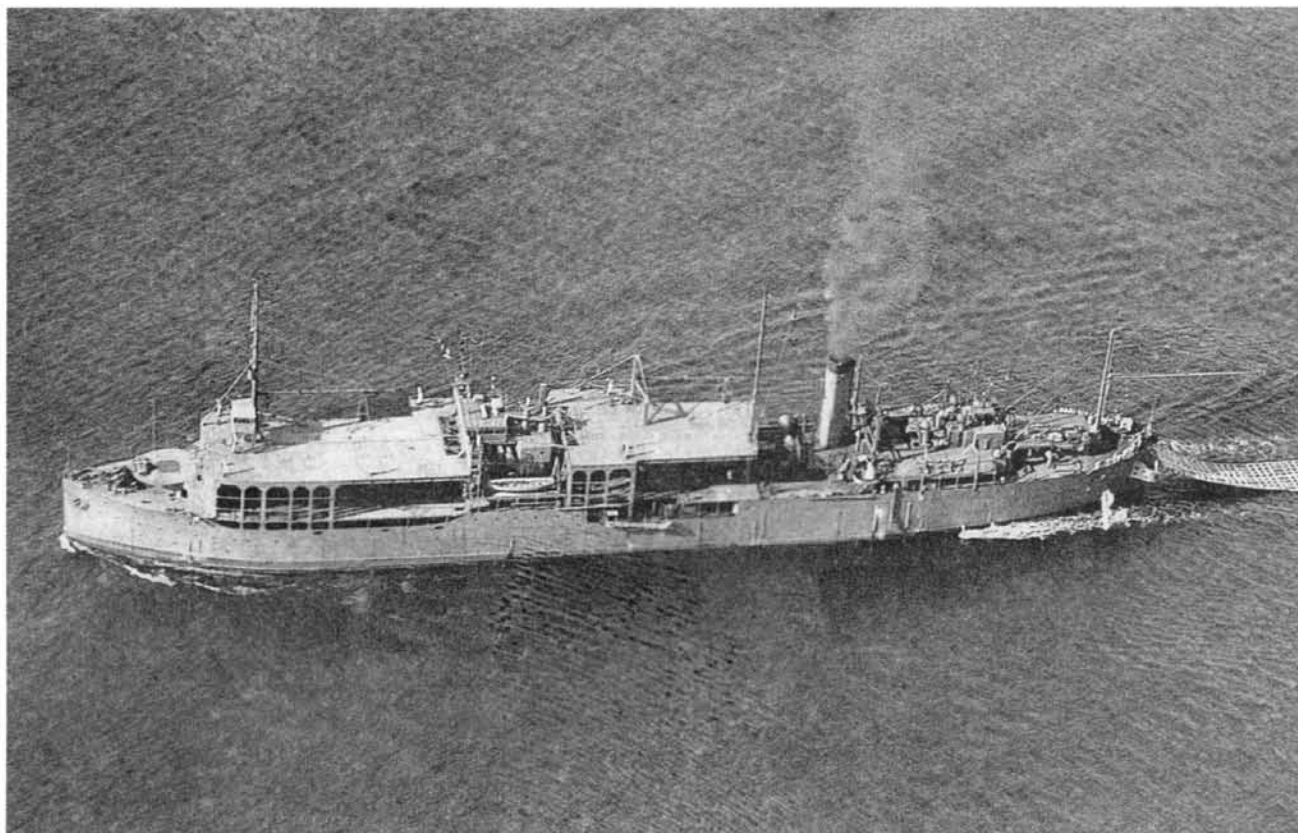
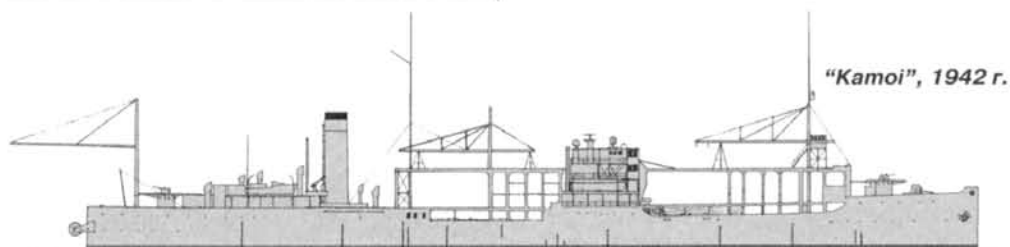
Тактико-технические характеристики гидротранспорта "Камои" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 17 000 т, нормальное 19 240 т
Размерения:	151,2х20,4х8,4 м
Энергетическая установка:	2 ТЭУ, 2 ПК, 9000 л.с.
Скорость:	15 уз.
Вооружение:	2х1 — 140-мм/50, 2х1 — 76-мм/40, 12 гидросамолетов

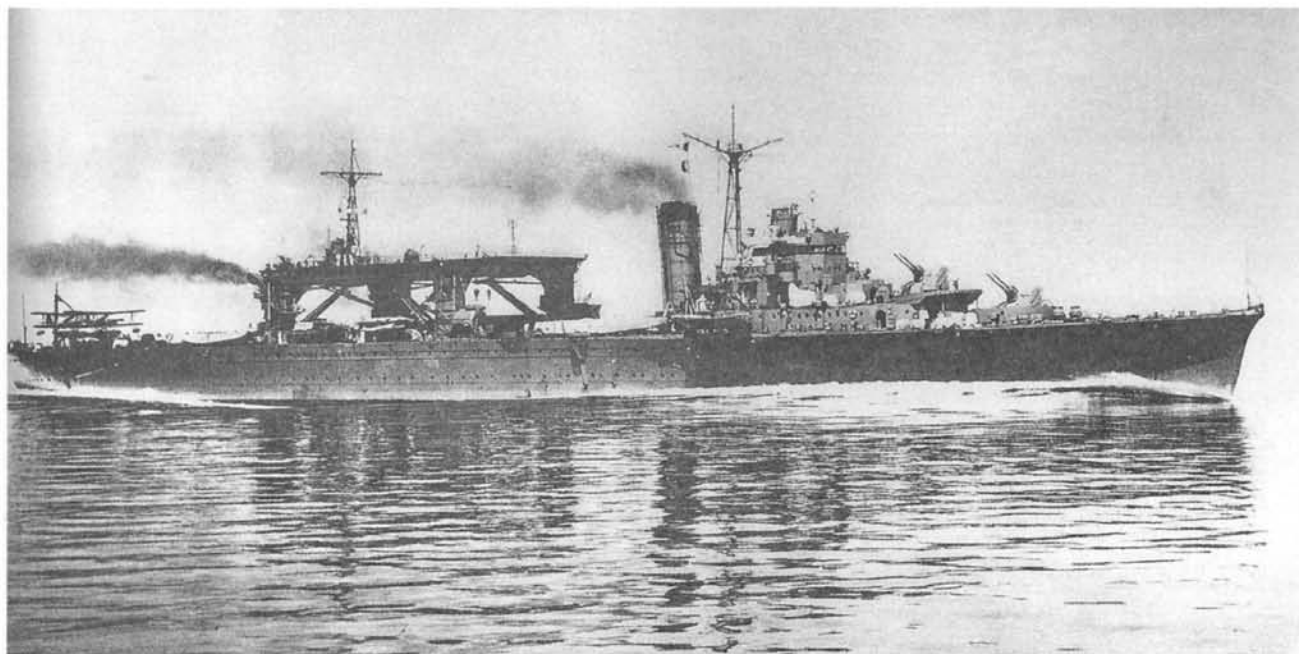
Служба

В годы войны дважды повреждался амер. ПЛ (28.1.1944 — "Bowfin" и 27.9.1944 — "Bonefish") и неоднократно — авиацией. Потоплен 7.4.1945 в Гонконге американской авиацией.

Авиатранспорт
"Камои",
декабрь 1933 г.



Авиатранспорты типа "Chitose"



"Chitose"	Верфь ВМС, Куре	26.11.1934	29.11.1936	25.7.1938	В 1943 перестроен в авианосец
"Chiyoda"	Верфь ВМС, Куре	14.12.1936	19.11.1937	15.12.1938	В 1943 перестроен в авианосец

Первые японские авиатранспорты специализированной постройки. Строились по 1-й программе замещения флота 1931 г. Интересной особенностью этих кораблей стала смешанная дизель-паротурбинная ЭУ, обеспечившая большую дальность плавания. КО и МО №1 (ТЗА) были смещены в нос, а МО

№2 (дизели) располагались ближе к корме. Дымоходы ПК объединялись в общую дымовую трубу. Дизели соединялись с валами винтов с помощью гидромукт. В корму от КО в корпусе был оборудован обширный ангар для хранения авиационной техники и снаряжения.

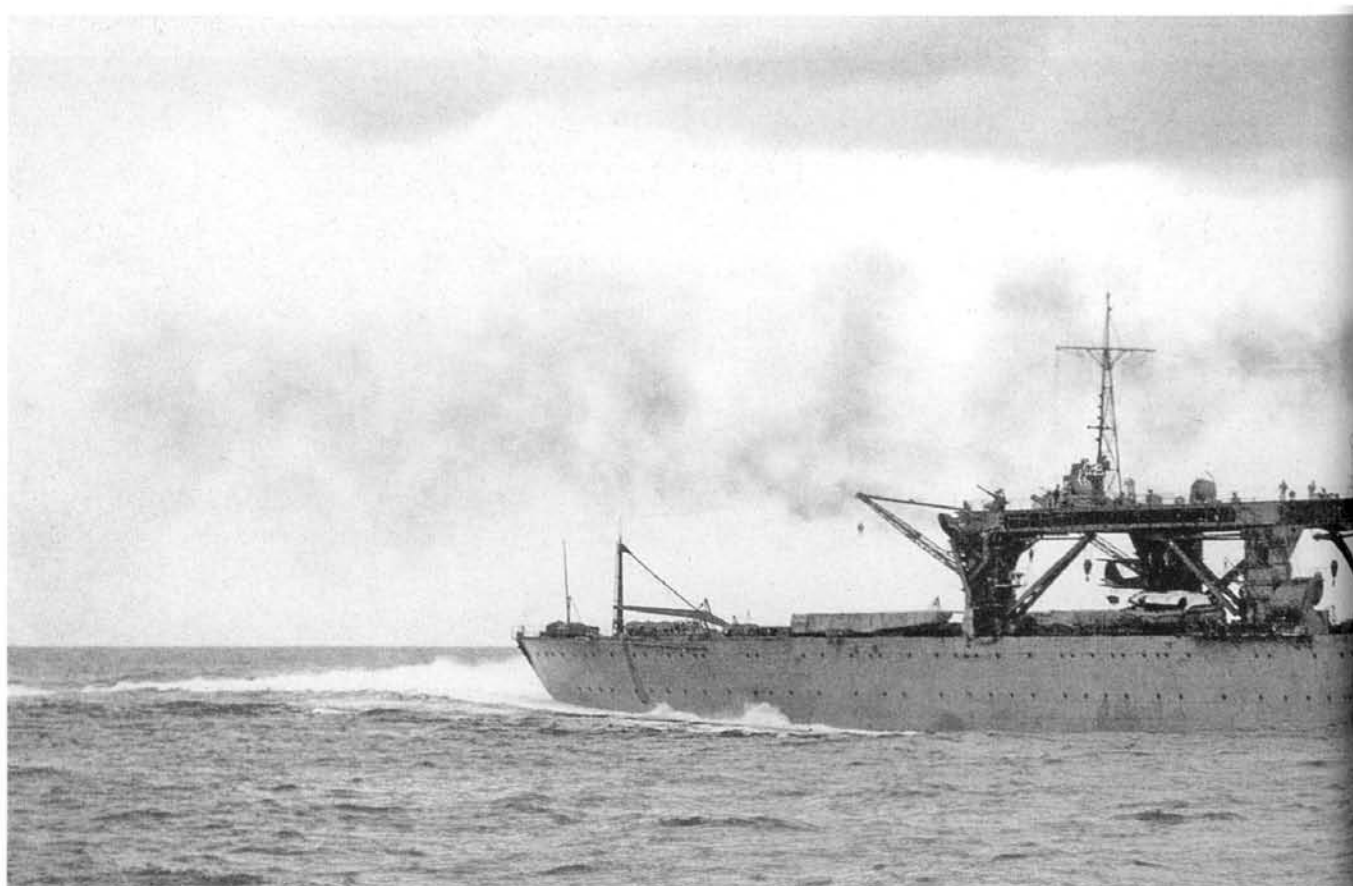
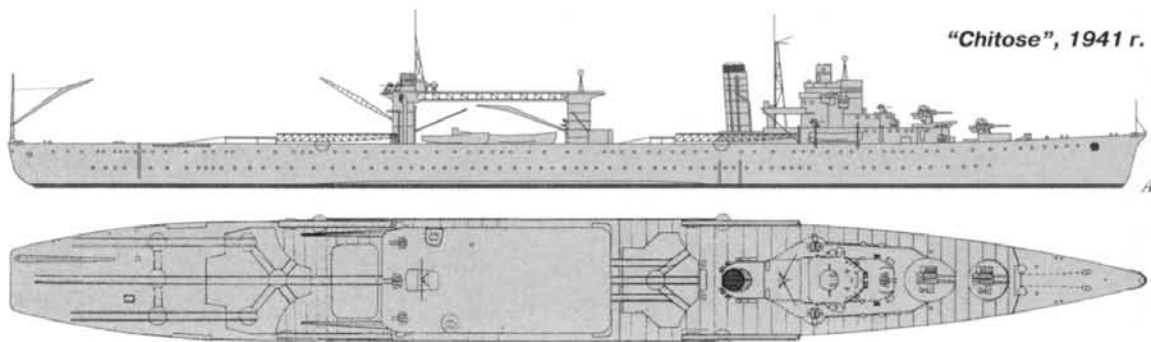


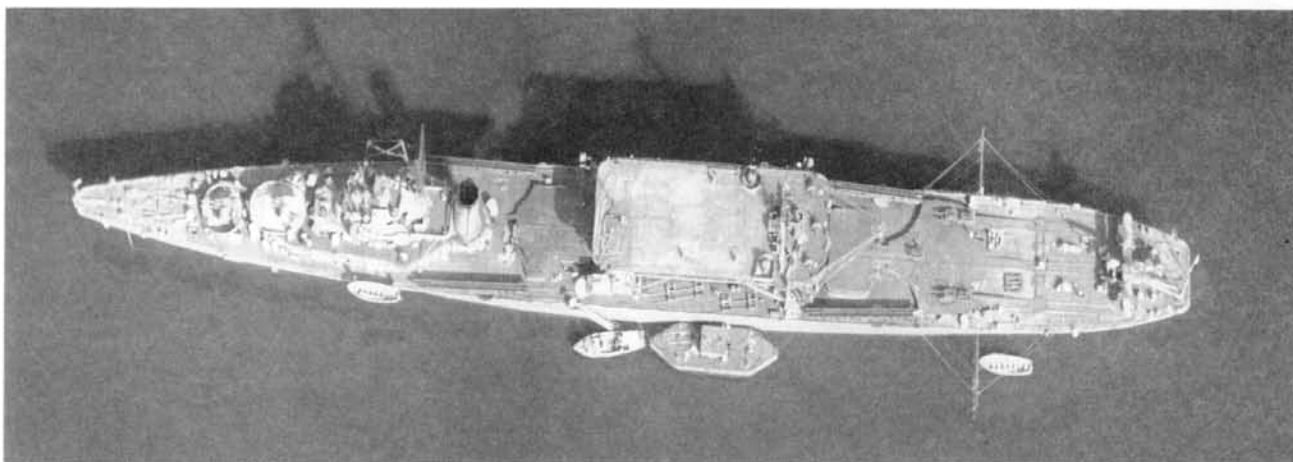
С л е в а:
спуск на воду
авиатранспорта
"Chitose"
29 ноября 1936 г.
В в е р х у:
"Chitose" на ходовых
испытаниях,
июль 1938 г.

Тактико-технические характеристики гидротранспортов типа "Chitose" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 11 023 т, нормальное 12 350 т
Размерения:	174/183,9 (вл)/192,5х18,8х7,2 м
Энергетическая установка:	2 ТЗА "Kamron" + ДУ (2), 4 ПК типа "Kamron", 44 000 + 12 800 л.с., 3000 т нефти
Скорость:	29 уз.
Дальность плавания:	11 000 (18) миль
Вооружение:	4х2 — 127-мм/40, 6 х 2 — 25-мм, 4 катапульты, 24 гидросамолета

Вся верхняя палуба в корму от дымовой трубы была отведена для размещения авиатехники. По бортам корпуса стояли четыре поворотных катапульты, сгруппированные по две в нос и корму от мидель-шпангоута. Пространство между катапультами было закрыто навесной плат формой, опирающейся на четыре массивных стойки. К последним крепились грузовые стрелы, а через кормовую пару выводились дымоходы дизелей. Между второй парой катапульт находился лифт для подъема самолетов из ангара, размещенного в корму от МО №2. Второй лифт располагался между пилонами навесной платформы. Всего корабли могли прини-





мать на борт до 24 одномоторных гидросамолетов, еще 5 хранились в разобранном виде.

При разработке проекта этих кораблей предусматривалась возможность их переоборудования в полноценные авианосцы.

В 1941 г. корабли прошли модернизацию, после которой они могли принимать до 12 сверхмалых ПЛ типа "А". Кормовую оконечность перестроили, что позволило спускать лодки на воду прямо из ангара по специальному слипу. Тогда же на "Chiyoda" (а возмож-

но, и на "Chitose") сняли носовую пару катапульт. При приеме на борт 12 СМПЛ число носимых гидросамолетов сокращалось до 12.

Служба

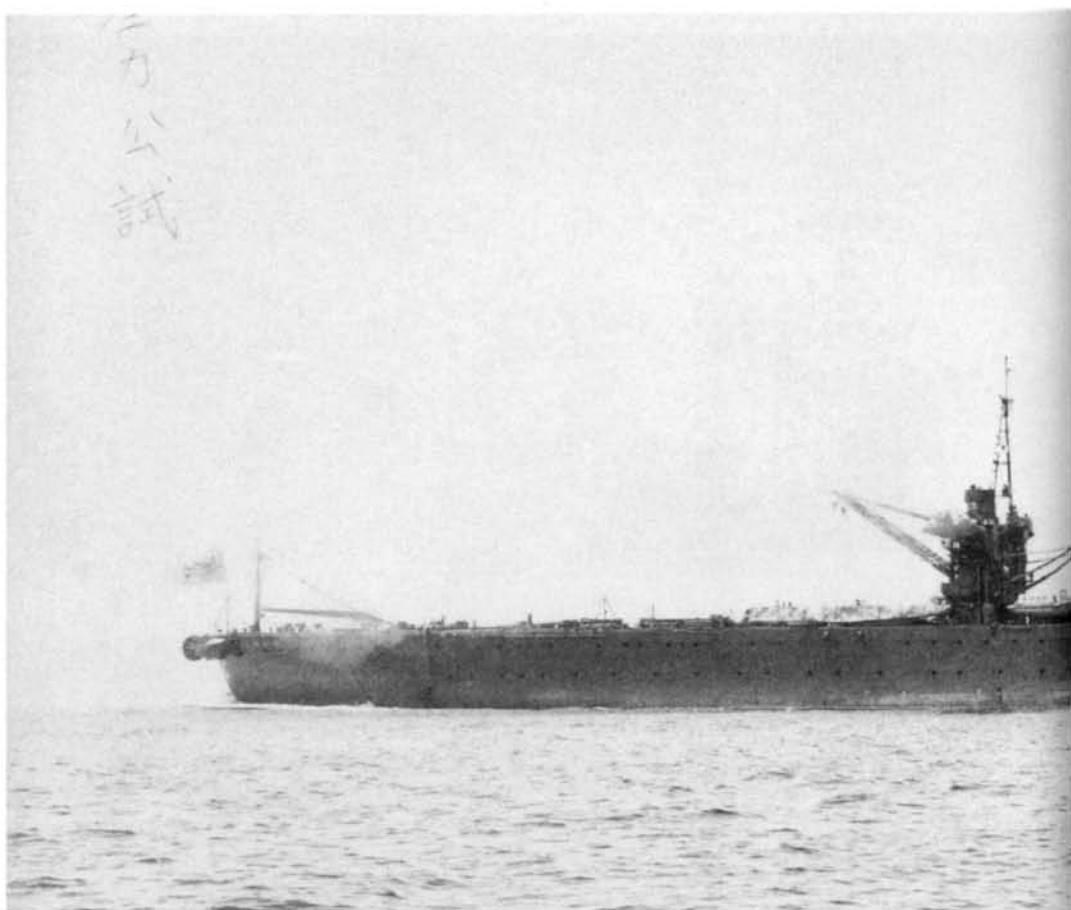
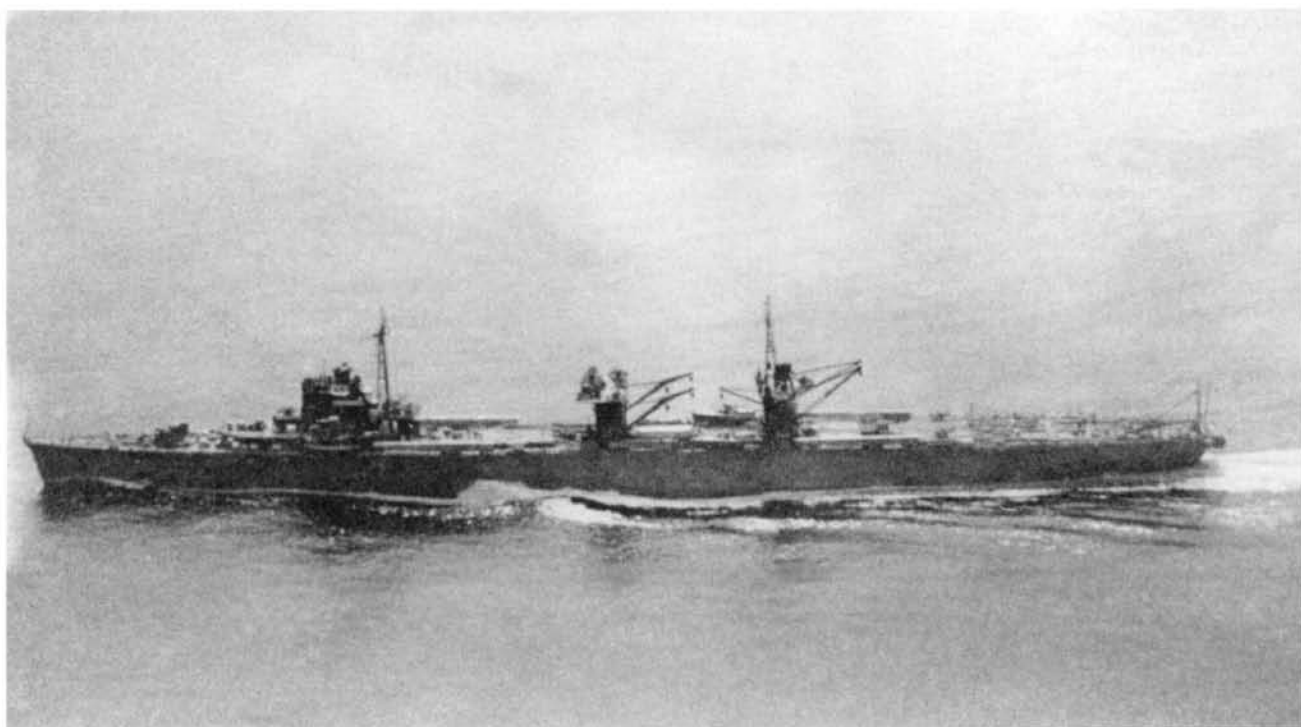
"Chitose" 24.8.1942 поврежден у о. Гуадалканал амер. палубной авиацией.

В 1943 г. на обоих кораблях начаты работы по переоборудованию их в авианосцы (см. стр. 222).

**Авиатранспорт
"Chitose", 1941 г.**

**Авиатранспорт
"Chiyoda",
ноябрь 1938 г.**

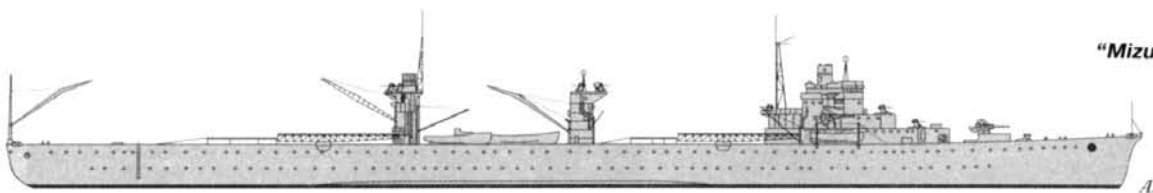




Справа и вверху:
авиатранспорт
"Mizuho", 1940 г.

Авиатранспорт "Mizuho"

"Mizuho" "Kawasaki Dock Yard", Кобе	1.5.1937	16.5.1938	2.1939	Погиб 2.5.1942
-------------------------------------	----------	-----------	--------	----------------



"Mizuho", 1941 г.

Строился по 3-й программе замещения флота 1937 г. Проект разработан на основе чертежей авиатранспорта типа "Chitose". Основные отличия касались состава ЭУ — вместо комбинированной дизель-паротурбинной, стоящей на прототипе, "Mizuho" был оснащен чисто дизельной. Хотя это вызвало заметное снижение скорости хода, удалось увеличить размеры ангара, продлив его в нос. Число хранимых в разобранном виде самолетов возросло до 8. Навесной платформы как таковой на "Mizuho" не было, а пары пилонов соединялись между собой мостиками.

Корабль с самого начала мог нести сверхмалые ПЛ. При приеме на борт 12 таких лодок состав авиагруппы снижался наполовину, до 12 машин. В начале 1942 г. число 25-мм автоматов возросло до 18 (9 x 2).

Тактико-технические характеристики гидротранспорта "Mizuho" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 10 929 т, нормальное 11 960 т
Размерения:	174/183,6 (вл)/192,5x18,8x7,1 м
Энергетическая установка:	2 ДУ, 15 200 л.с.
Скорость:	22 уз.
Вооружение:	3x2 — 127-мм/40, 6 x 2 — 25-мм, 4 катапульты, 24 гидросамолета

Служба

2.5.1942 "Mizuho" потоплен у мыса Омисака (о. Хонсю) амер. ПЛ "Drum".



Авиатранспорт "Nisshin"



"Nisshin" Верфь ВМС, Куре

2.11.1938

30.11.1939

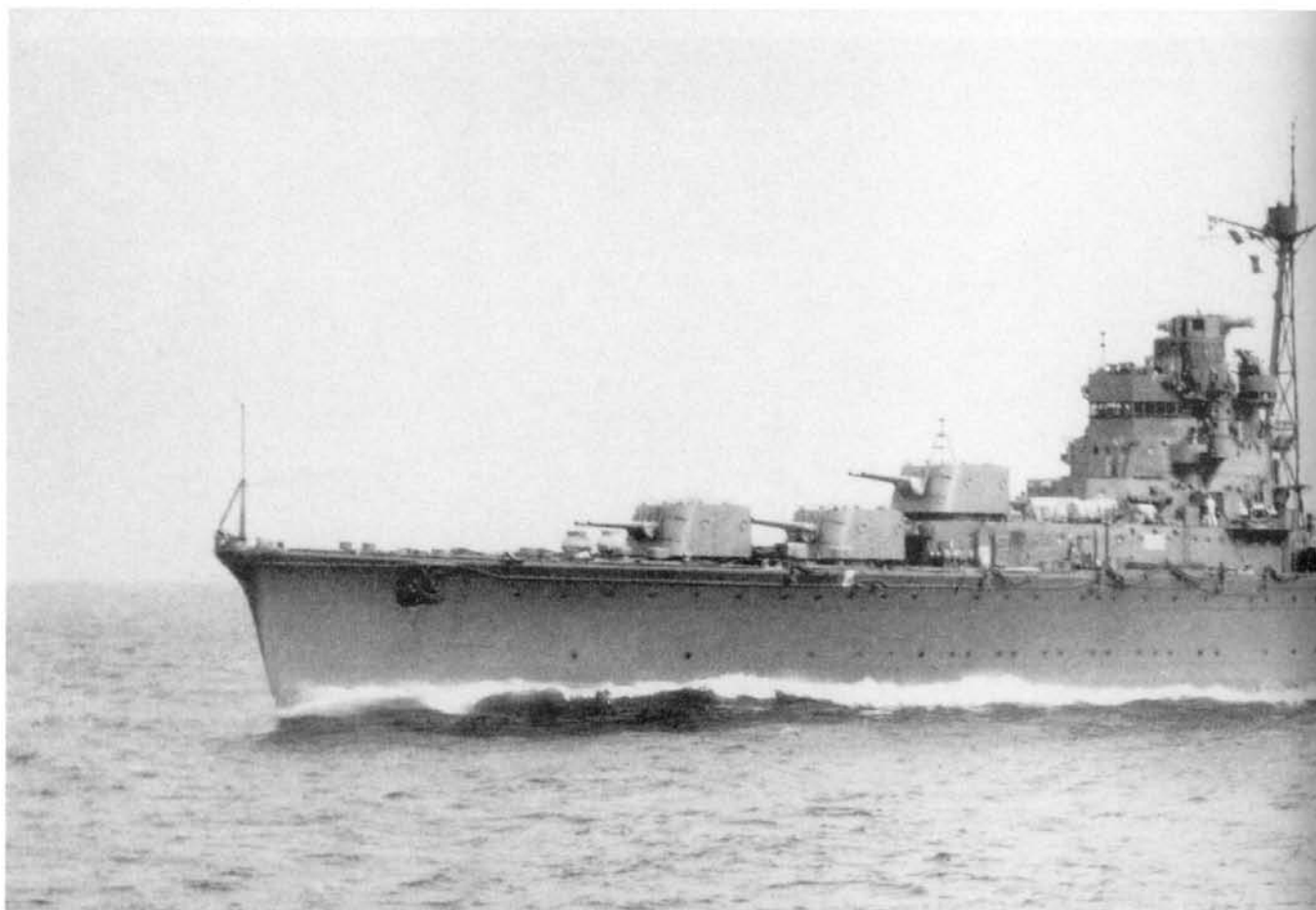
2.1942 Погиб 22.7.1943

"Nisshin"
на испытаниях
(внизу) и после
вступления в строй
(вверху),
февраль 1942 г.

Построен по 3-й программе замещения флота 1937 г. Развитие типа "Mizuho", но проект существенно переработан. Мощность дизелей по вышена более чем в два раза, усилено артиллерийское вооружение. Состав авиа группы уменьшен до 20 машин (плюс 5 в разобранном виде в ангаре), число катапульт сокращено до двух.

В отличие от предшествующих типов "Chitose" и "Mizuho", "Nisshin" мог принимать на борт до 700 мин.

В 1942 г. корабль модернизировали для возможности несения 12 сверхмалых ПЛ типа "А". Для удобства их спуска на воду кормовая оконечность была перестроена. В 1943 г. зенитное во-



оружие усилено за счет замены спаренных 25-мм автоматов на строенные (стало 6х3 и 2х1).

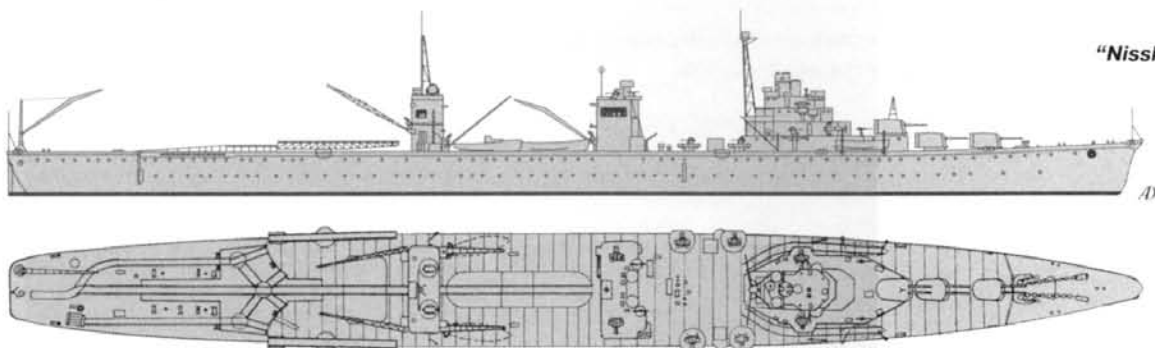
Программой 1942 г. предусматривалась постройка двух несколько более крупных кораблей этого типа, но к работе по ним так и не приступали.

Служба

28.9.1942 поврежден амер. ПЛ "Sculpin".
3.10.1942 поврежден у Гуадалканала амер. авиацией. 22.7.1943 потоплен у о. Бугенвиль амер. авиацией.

Тактико-технические характеристики гидротранспорта "Nisshin" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 11 317 т, нормальное 12 300 т
Размерения:	174/188 (вл)/192,5х19,7х7 м
Энергетическая установка:	2 ДУ, 47 000 л.с.
Скорость:	28 уз.
Вооружение:	3 х 2 — 140-мм/50, 8 х 2 и 2 х 1 — 25-мм, 2 катапульты, 20 гидросамолетов



"Nisshin", 1942 г.



Гидроавиатранспорты, переоборудованные из торговых судов

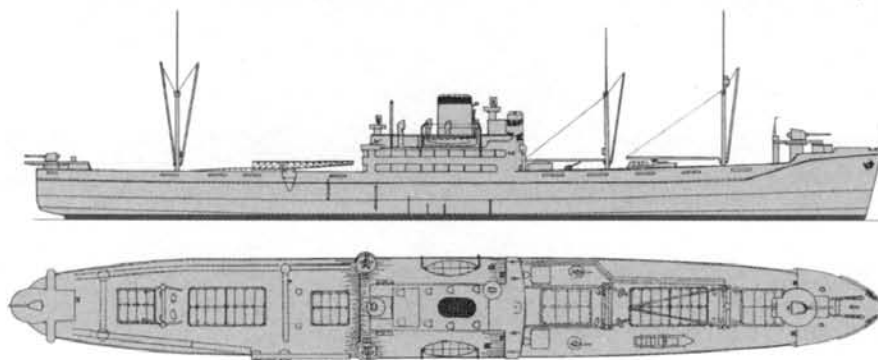
1-я группа					
"Kamikawa Maru"	Kawasaki Dock Yard, Kobe	—	1937	9.1937	Погиб 28.5.1943
"Kimikawa Maru"	Kawasaki Dock Yard, Kobe	—	1937	7.1941	Погиб 23.10.1944
"Kiyokawa Maru"	Kawasaki Dock Yard, Kobe	—	1937	10.1941	Погиб 25.7.1945
"Kumikawa Maru"	Kawasaki Dock Yard, Kobe	—	1937	7.1942	Погиб 30.4.1945
2-я группа					
"Sagara Maru"	"Mitsubishi", Harasaki	—	1940	9.1941	Погиб 23.6.1943
"Sanuki Maru"	"Mitsubishi", Harasaki	—	1939	9.1941	Погиб 28.1.1945
3-я группа					
"Sanyo Maru"	"Mitsubishi", Harasaki	—	1930	8.1941	Погиб 26.5.1944

Тактико-технические характеристики гидроавиатранспортов по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	6853 ("Kamikawa Maru"), 6863 ("Kumikawa Maru", "Kimikawa Maru", "Kiyokawa Maru") 7189 ("Sagara Maru" и "Sanuki Maru"), 8360 ("Sanyo Maru") брт
Размерения:	146 x 18,9 x 9,1 — 9,7 м (все, кроме "Sanyo Maru"), 136x18x12 ("Sanyo Maru")
Энергетическая установка:	1 ДУ ("Kawasaki — M. A. N."), 7600 л.с. ("Kamikawa Maru", "Kumikawa Maru", "Kimikawa Maru", "Kiyokawa Maru"); 2 ДУ, 16 000 л.с. ("Sagara Maru", "Sanuki Maru")
Скорость:	21 уз.
Вооружение:	2x1 — 152-мм (на всех), 2 x 1 — 40-мм/40 ("Sagara Maru", "Sanuki Maru"), 2x1 — 13,2-мм пулемета (все, кроме "Sagara Maru", "Sanuki Maru"), 2 катапульты и 12 гидросамолетов (на всех)
Состав авиагруппы	
Штатный:	4 разведчика E7K2 (тип 94) и 8 — E8N1 (тип 95). В качестве авиатранспорта могли принимать до 24 самолетов.



Авиатранспорт
"Sagara Maru"



"Kimikawa Maru", 1942 г.

Помимо кораблей специализированной постройки, в 1937 — 1942 гг. флот пополнился авиатранспортом, переоборудованными из реквизированных торговых судов.

Служба

"Kamikawa Maru" 28.5.1943 потоплен у о. Новый Ганновер амер. ПЛ "Scamp".

"Kimikawa Maru" в октябре 1943 г. переоборудован в транспорт. 27.12.1943 поврежден амер. ПЛ "Tautog", 8.10.1944 поврежден амер. ПЛ "Vesuna". 23.10.1944 потоплен к зап. от о. Лусон амер. ПЛ "Sawfish".

"Kiyokawa Maru" в декабре 1942 г. переоборудован в транспорт. 26.7.1944 поврежден амер. ПЛ "Angler". 24.7.1945 поврежден в прол. Симоносеки амер. палубной авиацией. На следующий день выбросился на берег.

"Kumikawa Maru" в 1943 г. перестроен в транспорт. 29.4.1945 поврежден у Баликпапа при подрыве на mine. 30.4.1945 потоплен в проливе Макассар амер. авиацией.

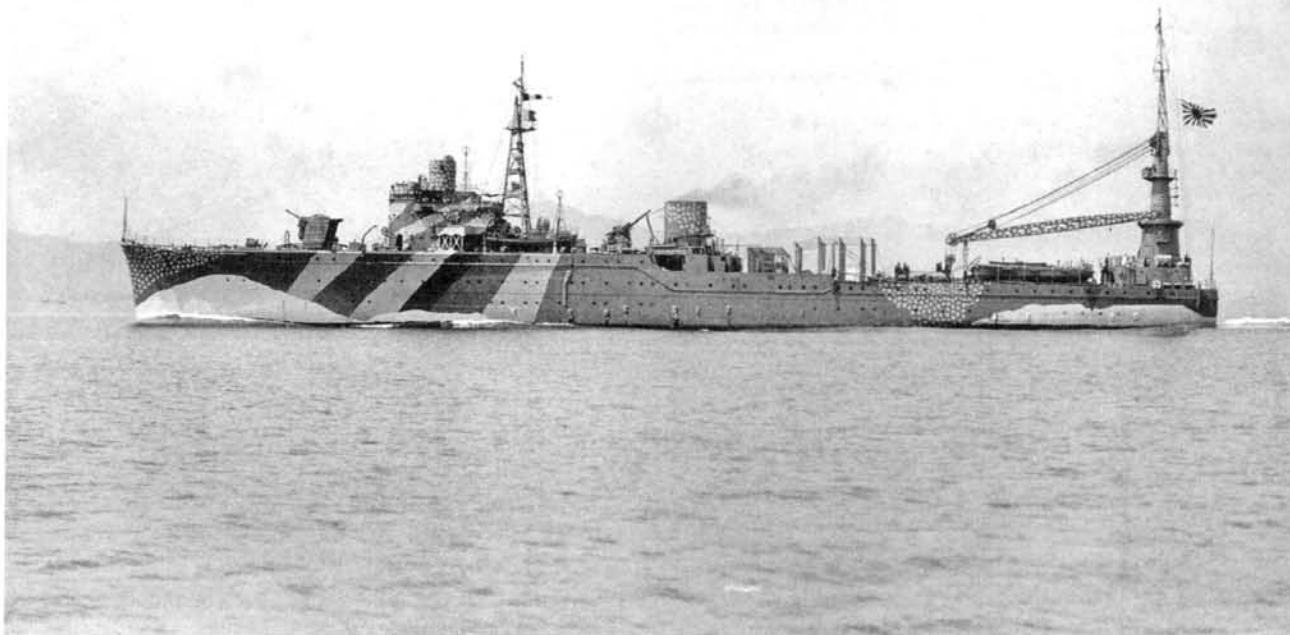
"Sagara Maru" в декабре 1942 г. перестроен в транспорт. 23.6.1943 потоплен у Омаэсаки амер. ПЛ "Harder".

"Sanuki Maru" в декабре 1942 г. перестроен в транспорт. 21.3.1943 поврежден амер. ПЛ "Finback", 4.12.1943 поврежден при подрыве на mine. 28.1.1945 потоплен к югу от Шанхая амер. ПЛ "Spadefish".

"Sanyo Maru" 21.11.1942 поврежден амер. ПЛ "Stingray". В октябре 1943 г. перестроен в транспорт. 26.5.1944 потоплен сев.-зап. Менадо амер. ПЛ "Cabrilla".

Авиатранспорт "Akitsushima"

Авиатранспорт
"Akitsushima",
апрель 1942 г.



"Akitsushima"	"Kawasaki Dock Yard", Кобе	29.10.1940	25.7.1941	4.1942	Погиб 24.9.1944
---------------	----------------------------	------------	-----------	--------	-----------------

Построен по 4-й программе замещения флота 1939 г. Предназначен для обслуживания больших летающих лодок типа H8K ("Emily"). Для обслуживания и ремонта гидросамолет поднимался на палубу краном мощным краном.

Предполагалось построить еще три однотипных корабля, но работы на них так и не были начаты.

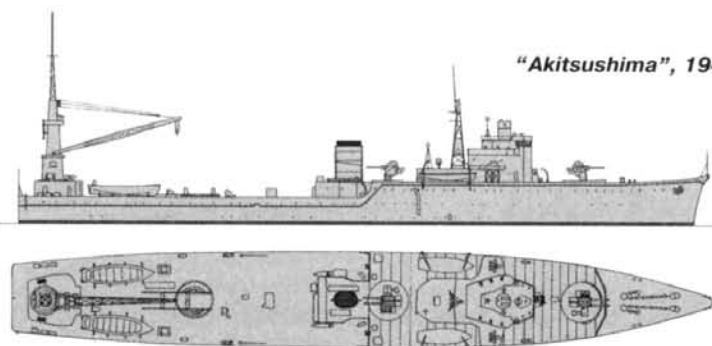
В 1944 г. число зенитных автоматов увеличено до 10 стволов.

Служба

"Akitsushima" поврежден в Труке 17.2.1944 амер. палубной авиацией. 24.9.1944 потоплен у побережья Филиппин амер. палубной авиацией.

Тактико-технические характеристики гидротранспорта "Akitsushima" по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение:	стандартное 4650 т, нормальное 4900 т
Размерения:	109/113 (вл)/118х15,8х5,4 м
Энергетическая установка:	2 ДУ, 8000 л.с.
Скорость:	19 уз.
Вооружение:	2 x 2 — 140-мм/50, 2 x 2 — 25-мм, 1 гидросамолет



"Akitsushima", 1942 г.

Литература и источники

- Балакин С.А., Морозов М.Э. Авианосцы мира, ч.1 — 3. — «Наваль коллекция» №1 — 3, 1999 — 2000.
- Боевое использование авианосцев. М., Воениздат, 1973.
- Кампании войны на Тихом океане. Материалы комиссии по изучению стратегических бомбардировок авиации Соединенных Штатов. М., Воениздат, 1956.
- Полмар Н. Авианосцы. Т.1 — 2. М., АСТ, 2001.
- Шерман Ф.С. Американские авианосцы в войне на Тихом океане. М., Воениздат, 1956.
- Adcock A. Escort carriers in action. Carrolton, Squadron/Signal Publications, 1996.
- Ahlberg L., Lengerer H. Taiho. Vol.1. Gdansk, AJ-Press, 2004.
- Beaver P. The British aircraft carriers. Wellengborough, 1987.
- Brown D. Carrier operations in World War II. Vol. 1 — 2. Annapolis, Naval Institute Press, 1974.
- Brown D. Warship losses of World War II. London, Arms and Armour Press, 1990.
- Chesneau R. Aircraft carriers of the World, 1914 to the Present. An Illustrated Encyclopedia. London, Arms and Armour Press, 1992.
- Conway's all the world's fighting ships 1906 — 1921. London, Conway Maritime Press, 1985.
- Conway's all the world's fighting ships 1922 — 1946. London, Conway Maritime Press, 1980.
- Conway's all the world's fighting ships 1947 — 1982. London, Conway Maritime Press, 1983.
- Dull P.S. A Battle History of the Imperial Japanese Navy. Annapolis, Naval Institute Press, 1978.
- Friedman N. U.S. Aircraft carriers: an illustrated design history. London-Melbourne, Arms and Armour Press, 1983.
- Friedman N. British carrier aviation. Annapolis, Naval Institute Press, 1988.
- Fukui S. Japanese naval vessels at the end of World War II. Annapolis, Naval Institute Press, 1991.
- Giorgerini G., Nani A. Le navi di linea Italiane. Roma, 1966.
- Groner E. Die Deutsche Kriegsschiffe 1815-1945. Bd. 1 — 2. Munchen, 1982-1983.
- Grossnick R.A. United States Naval Aviation 1910 — 1995. Washington, Naval Historical Center, 1996.
- Humble R. Aircraft carriers: the illustrated history. Handley Woods, 1982.
- Jentschura H., Jung D., Mickel P. Warships of the Imperial Japanese Navy 1869 — 1945. London, 1977.
- Lawson R., Tillman B. Carrier air war. Osceola, 1996.
- McCart N. The Illustrious & Implacable classes of aircraft carrier 1940 — 1969. Cheltenham, 2000.
- Morison S.E. History of US Naval Operations. Vol. 1-12. Boston, 1948 — 1959.
- Polmar N. Aircraft carriers. New York, Doubleday, 1969.
- Poolman K. Escort Carrier 1941 — 1945. London, 1972.
- Preston A. Aircraft carriers. London, Bison Books, 1994.
- Raven A. Essex-class carriers. Annapolis, Naval Institute Press, 1988.
- Rohwer J., Hummelchen G. Chronology of the War at Sea 1939—1945. Annapolis, Naval Institute Press, 1992.
- Roskill S.W. The War at Sea 1939-1945. Vol. 1 — 3. London, 1954 — 1961.
- Ross A. The escort carrier Gambier Bay. London, Conway Maritime Press, 1993.
- Skwiot M., Jarski A. Akagi. Gdansk, AJ-Press, 1994.
- Skwiot M. Shokaku, Zuikaku. Gdansk, AJ-Press, 1994.
- Smith M. Essex class carriers in Action. Squadron/Signal Publications, 1997.
- Sturtivant R. The squadrons of the Fleet air arm. Tonbridge, 1984.
- U.S. Naval Chronology World War II.— Washington, Naval Historical Center, 1955.
- Whitley M.J. German capital ships of World War II. London, Arms and Armour Press, 1989.
- Zalewski K. Lotniskowce II wojny swiatowej. Cz. 1 — 2. Warszawa, Lampart, 1994.
- «Нихон-но кокубокэн» (Японские авианосцы). Токио, 1997 (на яп. яз.).
- «Нихон-но кокубокэн»/Perfect guide: the aircraft carriers of the Imperial Japanese Navy & Army. Токио, Гаккен, 2003 (на яп. яз.).
- Ежегодники: Jane's fighting ships, Weyers taschenbuch der Kriegsschiffe, Warship.
- Журналы: «Морская коллекция», Warship International, Okrety Wojenne.
- Материалы сети Internet.

ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

В книге использованы фотоматериалы из фондов Imperial War Museum, Naval Historical Center/US Navy, National Archives, Maritime Museum Kure/S.Fukui, коллекций Я.Малиновского (J.Malinowski) и С.Балакина, альманахов «Гаккен» и «Maru Special», журналов «Warship International» и «Сэкай-но кансэн».

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АВ — авианосец; ВЛ — ватерлиния; ВМБ — военно-морская база; ВФ — Воздушный флот (соединение ВМФ Японии); ВЦ — воздушные цели; ГК — главный калибр; ГЭУ — главная энергетическая установка; ДАВ — дивизия авианосцев; ДП — диаметральной плоскости; ДУ — дизельная установка; кбт — кабельтов; КДП — командно-дальномерный пост; КРТ — тяжелый крейсер; МКО — машинно-котельные отделения; МО — машинное отделение; МПУАЗО — морские приборы управления зенитным огнем; НУР — неуправляемая ракета; ПВО — противовоздушная оборона; ПК — паровой котел; ПЛ — подводная лодка; ПЛО — противолодочная оборона; ПМ — паровая машина; ПТЗ — противоторпедная защита; ПТП — противоторпедная переборка; ПУ — пусковая установка; РЛС — радиолокационная станция; ТА — торпедный аппарат; ТЗА — турбозубчатый агрегат; ТНТ — тринитротолуол; ТЭУ — турбоэлектрическая установка; УАО — управление артиллерийским огнем; ЭМ — эскадренный миноносец; ЭУ — энергетическая установка.



Авианосцы – боевые корабли, сыгравшие решающую роль в морских сражениях Второй мировой войны. Именно авианосцы стали настоящими властелинами океанов, полностью изменив и тактику, и стратегию боевых действий флота. Именно они отобрали пальму первенства у линкоров, которые до этого считались главной ударной морской силой, но оказались беспомощными перед массированными атаками палубной авиации...