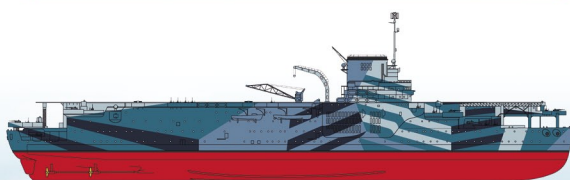
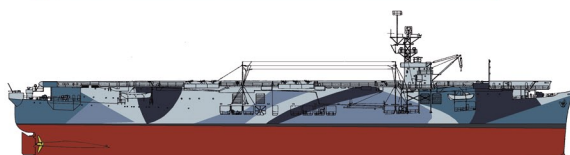
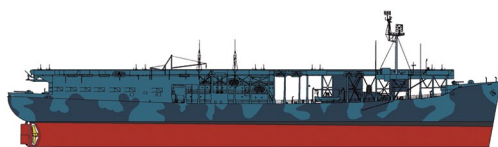


ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ

АВИАНОСЦЫ

ТРИУМФ
ПАЛУБНОЙ
АВИАЦИИ



КОЛЛЕКЦИОННОЕ
ИЗДАНИЕ



Новые
Владыки морей

ББК 68
Б 15

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована 3d иллюстрация А.Малахова

Больных А.Г.

Б 15 Авианосцы. Иллюстрированная энциклопедия – М.: Яуза: ЭКСМО: 2013. – 320 с.: ил.

ISBN 978-5-699-61546-9

XX столетие стало настоящим **ВЕКОМ АВИАНОСЦЕВ**, лишив Его Величество Линкор титула «Владыки океанов» и превратив авианесущие корабли в «чудо-оружие», решающее исход войны на море. В **НОВОЙ** энциклопедии ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию как о ходе этой военно-морской революции, изменившей историю человечества, так и обо **ВСЕХ** сражениях, в которых участвовали авианосцы, – не только их дуэлях, но и действиях против линейных сил и береговых баз, от первых боевых операций палубной авиации до Перл-Харбора и Мидуэя, от гибели величайшего линкора «Ямато», потопленного пикировщиками и торпедоносцами всего за полчаса, до наших дней.

Элитное КОЛЛЕКЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ на мелованной бумаге высшего качества с цветными вкладками иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-61546-9

© Больных А.Г., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2013

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	4
Рождение и развитие авианосца	5
Первые бои — Атлантика	21
Пирл-Харбор	43
Авианосцы идут на юг	58
Бой в Коралловом море	72
Битва у атолла Мидуэй	87
Средиземное море и Арктика	115
Бой у Восточных Соломоновых островов	127
Бой у островов Санта-Крус	140
Авианосец становится главной силой флота	154
Эскортные авианосцы, Атлантика, 1943—1945 годы	166
Сражение у Марианских островов	175
Битва за Лейте	196
Окончание боев на Тихом океане	218
Война в Корее и супер-авианосцы	226
Война во Вьетнаме	236
Фолклендская война	246
Настоящее и будущее	258
Приложение	266
Литература и источники	318

Рождение и развитие авианосца

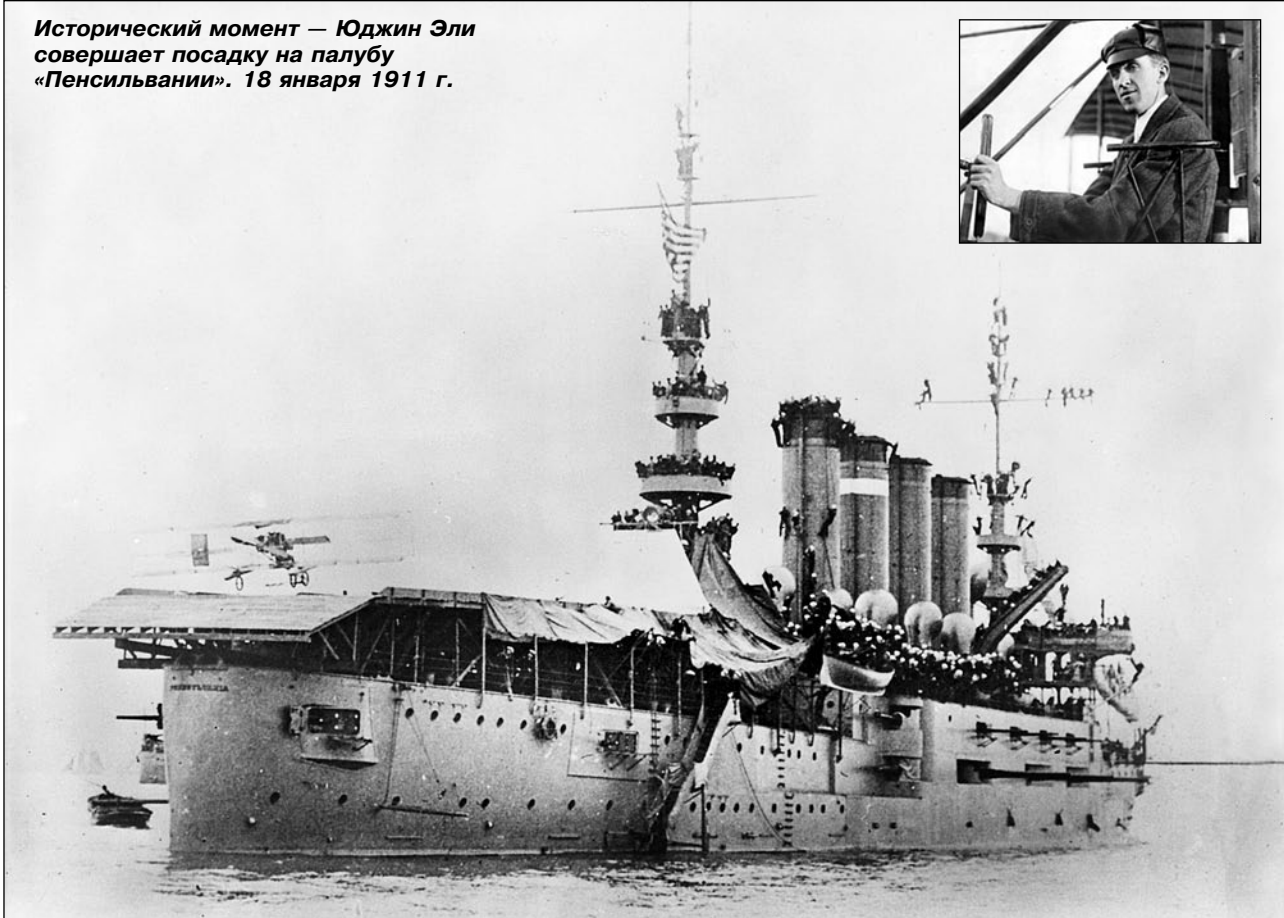
В XX веке в области морской войны и военного кораблестроения произошло несколько революций. Одни классы кораблей ушли в небытие, не оставив после себя даже следа, другие из основы флота превратились в нечто вспомогательное и, по большому счету, совсем необязательное. Коренным образом изменились и морские сражения, ведь в годы Русско-японской войны никто даже в самых смелых фантазиях не мог себе представить, что когда-то противники будут обмениваться ударами, вообще не видя не видя друг друга. Наверное, самая запутанная и причудливая биография принадлежит авианосцу. Этот класс кораблей существует чуть менее ста лет, но за это время успел побывать и в роли прислуги, и хозяином дома, чуть было не исчез вслед за своим извечным соперником линкором, возродился и начал набирать утерянное было влияние, а потом опять едва его не лишился. Звездным часом авианосца стали годы Второй мировой войны, когда, после робкого начала, он превратился во владыку океанских просторов, заслужив гордый титул «Его Величество король Авианосец». Именно бои авианосцев решали судьбу целых кампаний, причем не только на море, но и на суше.

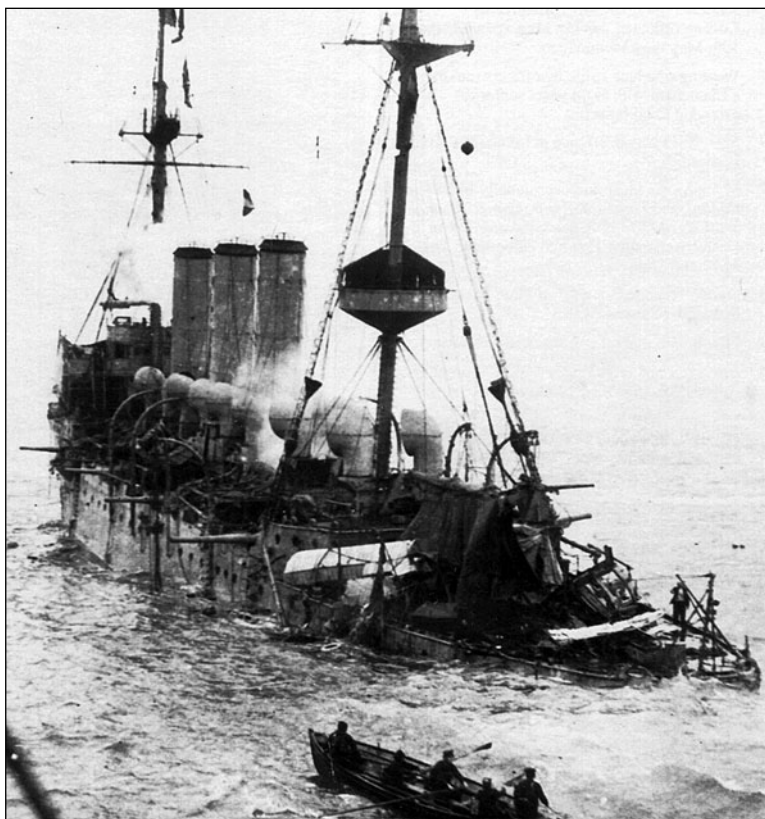
Как известно, 14 ноября 1910 года пилот Юджин Эли поднял свой аэроплан с платформы, установлен-

ной на крейсере «Бирмингем» в то время как корабль стоял на якоре в Хэмптон Роудз. 18 января 1911 года Эли посадил свой аэроплан на аналогичную платформу, смонтированную на крейсере «Пенсильвания», который также стоял на якоре. Можно только восхититься мужеством пилота, но видеть в этих цирковых номерах зарождение авианосной авиации не следует. Да, в то время пилоты летали на ярмарках на потеху почтенной публике, и все разговоры о боевом применении авиации были не более чем пустопорожней болтовней. Это все равно, что объявить полет братьев Монгольфье преддверием высадки на Луну. Придется напомнить, что даже после начала Первой мировой войны боевая ценность авиации практически равнялась нулю. Армия начала использовать аэропланы в качестве разведчиков, только вот ни в одном описании боев нет даже мимолетного упоминания, что кто-то из генералов воспользовался результатами этой разведки. Аэропланы летали медленно и недалеко, не имели ни оружия, ни средств связи и оставались забавной игрушкой.

Флот, чтобы не создавать себе лишние проблемы, в этот период занимался гидросамолетами, которые могли спокойно садиться на воду. Летные характеристики гидросамолетов были такими же низкими, как и у

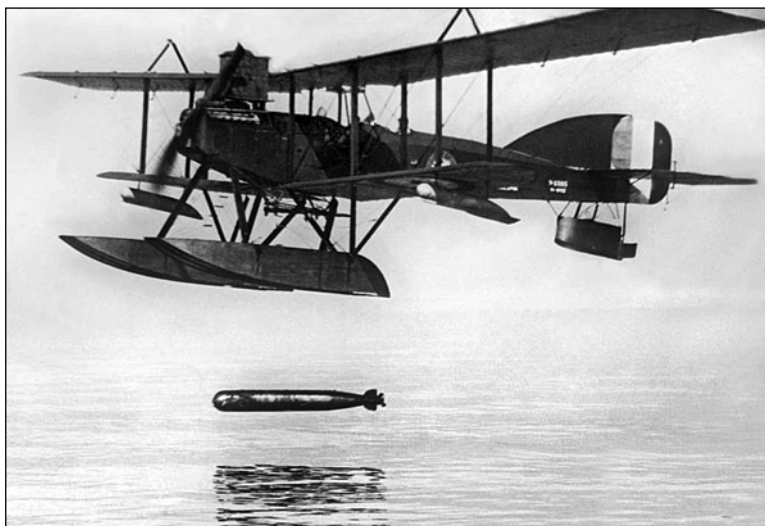
Исторический момент — Юджин Эли совершает посадку на палубу «Пенсильвании». 18 января 1911 г.





Гибель английского крейсера «Гермес» 30 октября 1914 г. На квартердеке корабля видны два гидросамолета «Шорт»

сухопутных аэропланов, поэтому наличие громоздких поплавков никого не волновало. Англичане даже установили взлетную платформу на бронепалубном крейсере «Гермес», но никаких сведений об использовании его гидросамолетов не сохранилось. Поэтому немецкая подводная лодка U-27, которая потопила «Гермес» 30 октября, сделал доброе дело, избавив англичан от размышлений: а что же делать с этим странным кораблем? Именно тогда впервые совершенно очевидна стала формула: «Любой авианосец хорош настолько, насколько хороши его самолеты».



Самолеты приобрели какую-то реальную боевую ценность лишь к 1916 году, и то лишь в качестве истребителей или бомбардировщиков. Парадокс, но как разведчики они оставались практически бесполезны. Искровой передатчик был слишком ненадежной штукой, а то, что удавалось поставить на полотняную «этажерку» было еще и слишком маломощным. Хорошей иллюстрацией этого служат действия гидросамолета с плавбазы «Кампэниа» во время знаменитого Ютландского боя. Пилот видел немецкий флот, обо всем сообщил, только ни один из кораблей адмиралов Битти и Джеллико его радиogramмы не принял. Морские бомбардировщики также имели сомнительную ценность. Они несли 50-кг бомбы, с помощью которых потопить что-то больше эсминца было невозможно, а в эсминец еще требовалось попасть. Прекрасной иллюстрацией этого служили налеты британской авиации на «Гебен», севший на мель в Дарданеллах. Самолеты сбросили полторы сотни бомб и даже добились пары попаданий, но что делается линейному крейсеру от 150-мм снаряда,

который весит именно столько, сколько эта бомба? В общем, успешные атаки самолетов можно было пересчитать по пальцам одной руки. Положение могло изменить появление авиационной торпеды и категорическое нежеланием немецкого флота выходить в море. Счастливым избежав уничтожения в Ютландском бою, адмирал Шеер не собирался рисковать второй раз. Жесточайший кризис в морской войне, которая превратилась в нечто вроде позиционного сидения в окопах, заставил британских адмиралов искать новые средства борьбы. Как нанести удар противнику, не желающему выходить из своих портов? Британское Адмиралтейство по-прежнему считало главной угрозой Флот Открытого Моря, а не подводные лодки, и к 1917 году было найдено Вундерваффе для уничтожения линкора. Это был самолет-торпедоносец.

Да, сначала эти неуклюжие «этажерки» выглядели смешно, однако уже 17 августа 1915 года британский гидросамолет «Шорт 184» потопил торпедой турецкий транспорт в Мраморном море. Вероятно, именно эта атака, совершенная там, где британские корабли не могли даже появиться, натолкнула адмирала Битти на мысль использовать торпедоносцы для атаки германских кораблей, укрывшихся в Яде. Это произошло в сентябре 1917 го-

Английский гидросамолет «Шорт 184» сбрасывает торпеду

да, за 24 года до Пирл-Харбора! 11 сентября Битти отправил в Адмиралтейство письмо, с изложением плана, адмирал честно признавал, что придется столкнуться с многими проблемами, но считал их разрешимыми.

План Битти во многих отношениях предвосхитил именно план атаки Пирл-Харбора, а не английского же налета на Таранто, прежде всего тем, что было решено провести массированную атаку. Битти предложил использовать 121 самолет, действующий «со специально оборудованных кораблей в часе полета от цели. Запуск следует осуществить до или во время рассвета. Ударные самолеты следует поднимать с кораблей группами по 40 машин, они должны появляться в районе цели с минимальными промежутками времени. Их целями должны стать: 1. линейные крейсера и линкоры, в том числе старые броненосцы; 2. ворота доков и плавучие доки; 3. легкие крейсера; 4. эсминцы и подводные лодки».

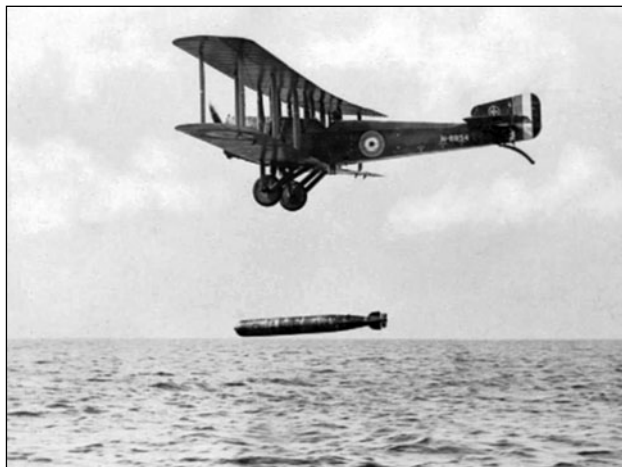
Сбросив торпеды, ударные самолеты должны были пулеметным огнем подавить ПВО противника и помочь следующим атакам. Когда командир ударной группы решит, что атака завершена, самолеты проследуют к голландскому побережью и в районе западнее Тершеллинга авианосцы примут их на борт. К 1917 году английский флот уже имел неплохой по тем временам торпедоносец Сопвич Т.1 «Кукку» и специально созданную для него торпеду. С мая 1918 года он начал регулярную службу в составе 201-й торпедоносной эскадрильи Королевской Морской Авиационной Службы.

Однако план был более сложным, чем простая атака торпедоносцев. Битти решил, что в налете будут также участвовать летающие лодки Н.12, несущие 230-фн бомбы. Их целью были плавучие доки, мастерские, пришвартованные друг к другу подводные лодки. То есть, план Битти был более совершенным, чем план Ямамото, ведь тот не обратил никакого внимания на инфраструктуру Пирл-Харбора. Летающие лодки должны были появиться над целью одновременно с торпедоносцами, чтобы дезорганизовать ПВО базы. Для того, чтобы облегчить им перелет через Северное море, предполагалось расставить на маршруте в качестве плавучих маяков небольшие суда с прожекторами, направленными вверх.

Правда, оставался вопрос, какие корабли доставят самолеты к германскому побережью? Этот пункт был самым слабым во всем плане, но Битти уверенно заявлял: «Какие надо — такие и построим!» Предусматривалось переоборудование 8 торговых судов, каждое из которых смогло бы нести 17 самолетов, обеспечив взлет с полетной палубы. В результате удалось бы сформировать ударную группу из 121 самолета, а еще по 2 истребителя оставалось на каждом авианосце для прикрытия соединения.

После недолгих споров командование Гранд Флота предложило использовать вспомогательные крейсера 10-й крейсерской эскадры, которые составляли основу Северного патруля, обеспечивавшего

Первый настоящий английский авианосец «Аргус» при вступлении в строй нес искажающий камуфляж



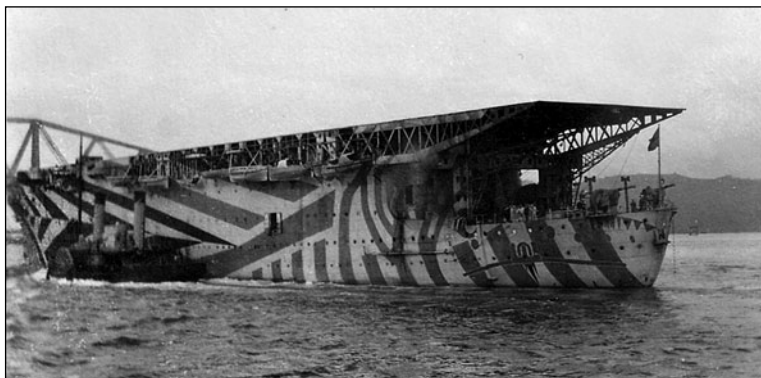
Английский торпедоносец Сопвич Т.1 «Кукку»

морскую блокаду Германии в районе Оркнейских островов. Они обладали достаточной скоростью и размерами, а для повышения живучести планировалось дообавить каждому були и параваны.

Тщательно продумана была и тактическая схема операции, опять же предвосхитившая действия японцев в 1941 году. Собрать авианосное соединение планировалось в заливе Уош, вне пределов видимости с берега. Чем не бухта Хитокаппу? Отсюда весь переход к точке взлета самолетов прошел бы в темное время суток, авианосцам было придано сопровождение из легких крейсеров и эсминцев. На всякий случай было решено поставить дополнительное минное заграждение на выходе из Эмдена, откуда могли выскочить германские легкие корабли, со стороны Киля прикрывать авианосцы должен был Гранд Флит. Важная деталь — вести авиаразведку категорически запрещалось, чтобы не встревожить немцев.

Пилоты должны были атаковать цели со всей решительностью, особенно подчеркивалось, что одной торпеды недостаточно для уничтожения линейного корабля, поэтому каждый должен быть атакован звеном из 5 торпедоносцев. Предполагалось, что удар будет нанесен по 24 линкорам, то есть, фактически, по всему Флоту Открытого Моря. Ну, здесь Битти явно хватил через край со своим оптимизмом.

А что Адмиралтейство? Оно ответило Битти через две недели, и ответ был в целом положительным. При этом Их Лордства сами предложили включить в состав



соединения новый авианосец «Аргус», который планировалось достроить к лету 1918 года. Более того, был специально выдан заказ на строительство 100 торпедоносцев со сроком исполнения в апреле 1918 года, также был дан заказ на изготовление 200 авиационных торпед. Казалось бы, все здорово, и тут возникло одно маленькое «но». Адмиралтейство считало, что невозможно обеспечить необходимое количество авианосцев, и ему совсем не улыбалась перспектива резкого ослабления Северного патруля. В общем, план был положен под сукно, хотя к концу 1918 года авианосное соединение было готово к проведению операции, пусть и не в первоначально намеченных масштабах. Так сказать, приготовили Таранто вместо Пирл-Харбора, одна война закончилась чуть раньше.

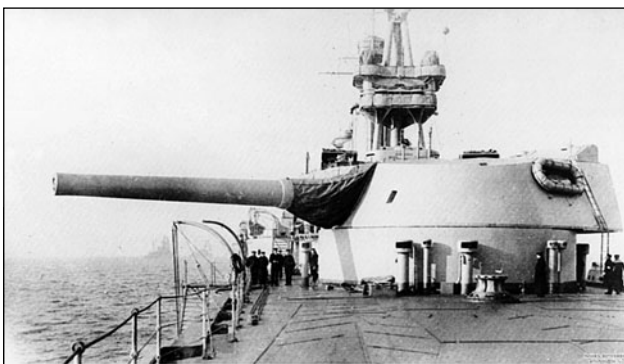
А вот чем все это могло закончиться, показали учения, проведенные 6 сентября 1919 года. Целью атаки была 2-я эскадра линкоров, стоящая в Портленде. Ее атаковали 11 торпедоносцев, хотя часть из них использовалась для постановки дымовых завес. Самолеты разделились на две группы, первая зашла с севера со стороны суши, а когда внимание моряков было отвлечено в ту сторону, вторая атаковала со стороны моря. Использовались учебные торпеды с песком в боеголовках. Результат шокировал командующего Атлантическим флотом адмирала Мэддена. Северная группа «торпедировала» линкоры «Барэм», «Малайя» и еще один, южная — «Куин Элизабет» (2 попадания), еще 2 торпеды врезались в дно гавани. Адмирал был вынужден честно признать, что торпедоносец стал самым смертоносным оружием Королевского Флота и самым опасным противником линкора. Увы, Адмирал-

тейство об этом быстро забыло, за что британским линкорам пришлось расплачиваться в годы следующей войны. И вообще, если бы Битти решился провести эту атаку пусть даже в несколько меньшем масштабе, ограничившись имеющимися авианосцами, как знать, может быть, вся история морской войны пошла по другим рельсам, и на конференции в Вашингтоне началась бы ожесточенная борьба за квоты на авианосцы. А так... Учения они всегда останутся учениями, и к революционным преобразованиям не приведут.

Предложенная Норманом Полмаром система классификации первых авианосцев довольно условна, как, впрочем, и любая другая. Деление по хронологическому признаку привело к довольно странной ситуации, когда странного вида «Фьюриес» и «Гермес» попадают в одно первое поколение. Мне кажется, что более точным будет иной принцип, хотя и его, разумеется, нельзя считать безусловно верным. Любой историк вправе предложить третью систему, которая где-то будет удобнее, но где-то и ее можно будет оспорить.

Итак, мне кажется, что следовало бы разделить авианосцы следующим образом. Первая группа — переделки из торговых судов и военных кораблей, сохранившие массу родимых пятен прошлого, вроде слабых машин и малой скорости или неуместной для авианосца тяжелой артиллерии. Второй группой стали бы первые авианосцы специальной постройки, экспериментальные для каждого флота, но появившиеся в разное время. Да, несколько непривычно будет уви-

Английский «легкий линейный крейсер» «Фьюриес» при вступлении в строй нес всего одно орудие главного калибра, зато какое! 457-мм чудовище стояло в кормовой башне и до появления японского линкора «Ямато» с его 460-мм орудиями являлось самой крупной корабельной артсистемой. Первоначально корабль должен был нести два 457-мм орудия, однако уже в ходе постройки носовую башню сменила взлетная палуба для запуска колесных самолетов



**«Фьюриес» вскоре после вступления в строй.
Хорошо видны носовая полетная палуба и ангар**



деть в одной группе «Гермес», «Хосё» и «Граф Цеппелин», но посмотрите на немецкий корабль — типичный эксперимент. Кстати, если бы были построены французские авианосцы типа «Жоффри», они тоже попали бы сюда, и вполне заслуженно. Ну, а третья группа — это уже типовые стандартные авианосцы, строительство которых начали Англия, США и Япония в 1930-х годах, хотя в каждой стране эти корабли получились довольно своеобразными и имели мало общего.

* * *

Итак, всем странам предстояло оценить опыт войны и сделать правильные выводы. А вот здесь начались проблемы, потому что выводы часто противоречили этому самому опыту. Во всяком случае, когда в феврале 1920 года контролер Адмиралтейства Уилмот Николсон подготовил меморандум, касавшийся и перспектив развития авианосцев, он предположил, что бортовые самолеты будут формировать разведывательную завесу и корректировать огонь линкоров. Атакующие возможности самолетов он ставил под вопрос, несмотря на успешные случаи боевого применения торпедоносцев. Николсон писал: «В следующие несколько лет не удастся получить достаточное количество авианосцев для проведения каких-либо атак самолетами (торпеда-

ми или бомбами), поэтому указанные выше две функции самолетов считаются первостепенными... В случае, если авианосец будет использоваться для разведывательных целей, эффективное вооружение будет иметь величайшее значение, и предпочтительно называть этот корабль «разведывательным крейсером», и обычно он будет действовать впереди линии крейсеров, поэтому он может подвергнуться атаке вражеских легких крейсеров... Благодаря высокой скорости (как минимум, 30 узлов), которая позволит ему сохранить свое место в строю при проведении полетов, на нем можно будет установить торпедное вооружение... Подняв самолеты, эти корабли, благодаря своей скорости, смогут занять позицию для использования торпедных аппаратов и атаковать вражеский авангард. Идеальными кораблями для этого являются «Фьюриес», «Корейджес» и «Глориес»... Последние два корабля следует переоборудовать... Следует также обратить внимание на крейсера типа «Хокинс».

Трудно даже представить себе другой пример столь дикого заблуждения, высокопоставленный чиновник Адмиралтейства попал пальцем в небо. Впрочем, некоторое основание для таких заблуждений у Николсона имелось. Хотя в 1918 году в составе Королевского

«Фьюриес» после первой модернизации



Английский авианосец «Виндиктив» был перестроен из крейсера типа «Хаукинс». Как и «Фьюриес» после первой модернизации, его полетная палуба не была сплошной, а разделялась на взлетную и посадочную



Флота числилось целых 16 авианосцев, это были создания преудивительного вида, которые могли поднимать самолеты, но обратная посадка становилась почти неразрешимой проблемой.

Дело в том, что англичане, которые первыми построили авианосец и изобрели большинство технических новинок, использовавшихся на нем, в то же самое время совершили больше ошибок, чем все остальные страны, вместе взятые. Путь Королевского Флота к современному авианосцу оказался долгим и мучительным. Прежде всего, первые «истинные» авианосцы «Фьюриес» и «Виндиктив» имели отдельные взлетную (на носу корабля) и посадочную (на корме) палубы, их разделяли рубка и труба. Поэтому каждая

посадка превращалась в смертельно опасный цирковой номер, так как вихревые потоки воздуха швыряли утлый самолетик, как сухой листок. Появление в самом конце Первой мировой войны гладкопалубного авианосца «Аргус» проблему до конца не решило, так как англичанам не удалось создать надежный аэрофинишер, и в палубной команде приходилось ловить садящийся самолет руками.

Вопросы боя авианосцев пока даже не рассматривались, так как авианосцы имел только английский флот, но, с учетом существовавших доктрин, вполне

«Фьюриес» после второй модернизации, превратившей наконец его в настоящий авианосец



«Гермес» — первый английский авианосец специальной постройки



вероятной считалась артиллерийская дуэль двух авианосцев, находящихся в составе разведывательных за-вес. В это же время теоретики всерьез решили, что авианосцу все-таки нужны истребители. Оцените! «Все-таки нужны!» Зачем нужны? Истреблять вражеские самолеты-разведчики и защищать свои разведчики от вражеских истребителей. Однако одноместные самолеты наверняка столкнулись бы с проблемами навигации, ведь им пришлось бы действовать за пределами видимости собственного корабля, и тогда англичане сделали первый шаг в неверном направлении, решив совместить в одном самолете функции истребителя и разведчика, для чего пришлось ввести второго члена экипажа.

История британских авианосцев началась с систематических переделок линейно-легкого крейсера «Фьюриес». Сначала с него сняли носовую 457-мм

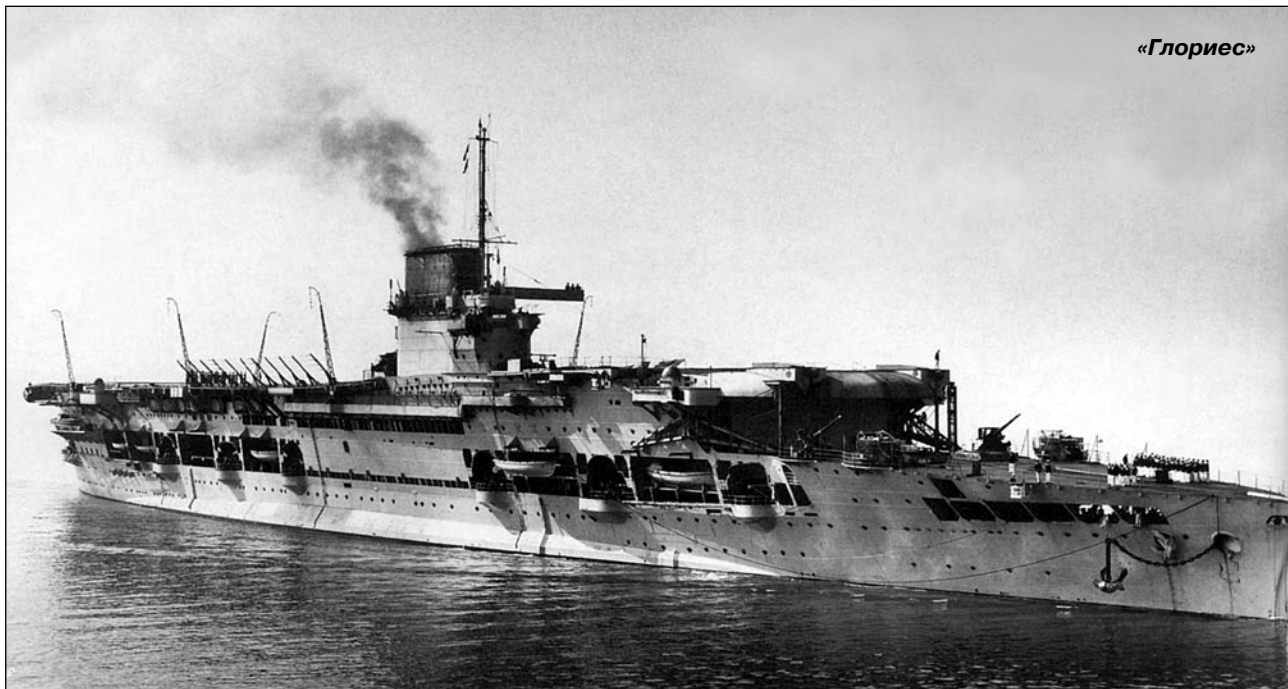
башню и установили ангар со взлетной палубой наверху. Потом сняли кормовую башню и установили посадочную палубу, соединив ее со взлетной рулежными мостками по обе стороны трубы. И лишь 3 года спустя, уже получив опыт эксплуатации гладкопалубного авианосца «Аргус», с кораблем сделали то, что следовало сделать с самого начала — поставили единый ангар и сплошную полетную палубу. Но и здесь было выбрано более чем странное решение — дым выводился через дымоходы по обе стороны кормовой части ангара, а не через трубы. Переделанный из торгового судна «Аргус» был устроен примерно так же.

Но в 1923 году появился специально построенный «Гермес». Здесь повторилась история с «Дредноутом». Этот авианосец был заложен на два года раньше японского «Сёхо», но вошел в строй на полгода позже, упустив честь стать первым в мире авианосцем

Перестроенный из линкора авианосец «Игл» имел довольно мощное «крейсерское» артиллерийское вооружение из девяти 152-мм орудий



«Глориес»



специальной постройки. Он имел все черты, ставшие позднее привычными сначала для английских авианосцев, а потом и для всех остальных кораблей этого класса: островную надстройку, соединенную с трубой, закрытую носовую часть. Но имелась одна черта, которая сразу выдавала экспериментальный корабль, — заостренная в носовой части полетная палуба, которая затрудняла быстрый старт всех самолетов. Японцы в этом отношении оказались прозорливее — «Хосё» получило прямоугольную палубу. Вошедший в строй два года спустя «Игл» имел все тот же недостаток. Ну и плюс оба авианосца сохранили на всякий случай артиллерию крейсерского калибра.

Лишь когда в конце 1930-х годов были построены (или, точнее, перестроены) «Корейджес» и «Глориес», англичане отказались от этого, но зато сделали воз-

можным старт истребителей прямо из ангара, так как полетная палуба сильно не доходила до форштевня. Зато на этих кораблях впервые из всей артиллерии имелась только универсальная. Другие страны еще долго будут носиться с 203-мм и 150-мм, запихивая их любой ценой на авианосцы. Но почему-то англичане на своих кораблях не стремились довести численность авиагруппы до максимума, ограничиваясь более чем умеренными цифрами.

В 1938 году англичане построили знаменитый «Арк Ройял», который очень походил на большой и быстрый «Гермес». «Арк Ройял» тоже можно считать определенной вехой в развитии авианосцев, так как он имел двухуровневый ангар и полетную палубу, вписанные в обводы корпуса. Позднее эти черты стали стандартными для всех будущих авианосцев. Мощная

«Арк Ройял»

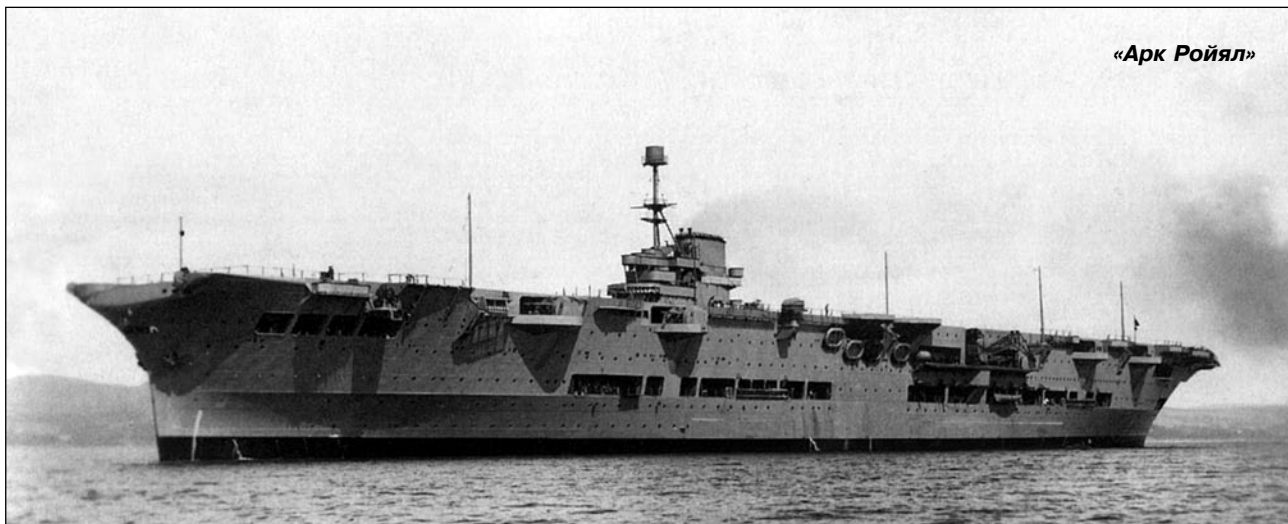


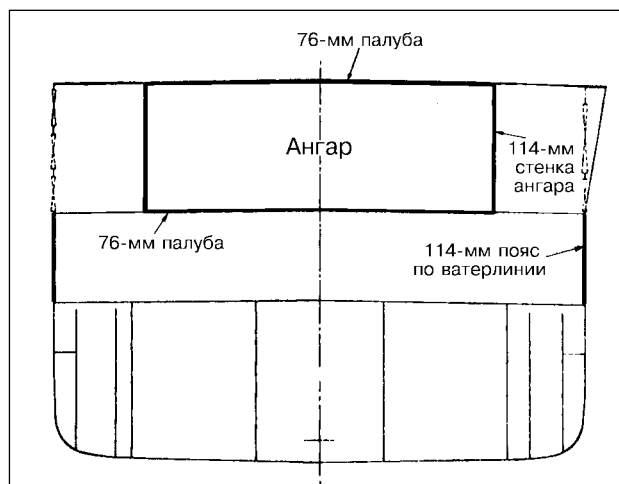
Схема бронирования авианосца «Илластриес»

универсальная артиллерия стояла на бортовых спонсонах, ее дополняли многоствольные зенитные автоматы. Но вот одна деталь — на американских авианосцах двухуровневый ангар так и не прижился.

Однако после этого Королевский Флот вдруг резко шархнулся в сторону, заложив серию бронированных авианосцев типа «Илластриес». Объяснения, которые приводят все английские источники, звучат довольно странно. Прежде всего, появление бронированной палубы объяснялось тем, что авианосцу предстояло действовать во внутренних морях, где он мог подвергнуться мощным атакам базовых бомбардировщиков. То есть, создавался корабль для действий в Северном и Средиземном морях, но не для войны в открытом океане. Можно предположить, что на английское Адмиралтейство оказали слишком большое влияние теории Билли Митчелла, и оно создало нечто вроде антимитчелловского авианосца, совершенно игнорируя появление такого типа самолетов, как торпедоносец. Дальше — хуже. Если мы посмотрим на систему бронирования, то увидим, что стены ангара имели толщину 114 мм против 76 мм палубы, и такой уважаемый историк кораблестроения, как Дэвид Браун объясняет это тем, что ангар должен был противостоять 152-мм снарядам. Неужели англичане снова вспомнили давнюю теорию боев авианосцев с легкими крейсерами противника, да еще «во внутренних морях Европы»?!

Внятных объяснений этому не дает ни один источник, кстати и сам Браун тоже, он просто констатирует факт. Ценой за это бронирование стало резкое сокращение численности авиагруппы — с 60 самолетов «Арк Ройяла» до 36 самолетов «Илластриеса». Словом, британские авианосцы опять превратились в сверхдальнобойные торпедные аппараты при линейных эскадрах. Кстати, англичане именно так их и старались использовать. Если же мы примем во внимание жалкие характеристики английских авианосных самолетов, которые до самого начала Второй мировой войны в большинстве своем оставались полотняными бипланами, то уже не будем удивляться странной команде, которая звучала на английских кораблях: «Замечены вражеские самолеты! Спустить истребители в ангар!» То, что лучшей корабельной зениткой является истребитель, британские адмиралы сумели понять лишь к самому концу войны.

Правда, когда началось строительство второй тройки авианосцев этой серии, толщина бортовой брони ангара была резко снижена. Экономия веса позволила вписать в кормовую часть корпуса «полуангар» и увеличить численность авиагруппы в полтора раза. Но все равно, ангары



британских авианосцев оставались низкими и тесными, а авиагруппы — маленькими. Хотя, скорее всего, именно бронирование позднее спало «Илластриес» и, возможно, «Формидебл».



Бронированный авианосец «Индомитебл» типа «Илластриес»

Первый японский авианосец «Хосе» во время испытаний



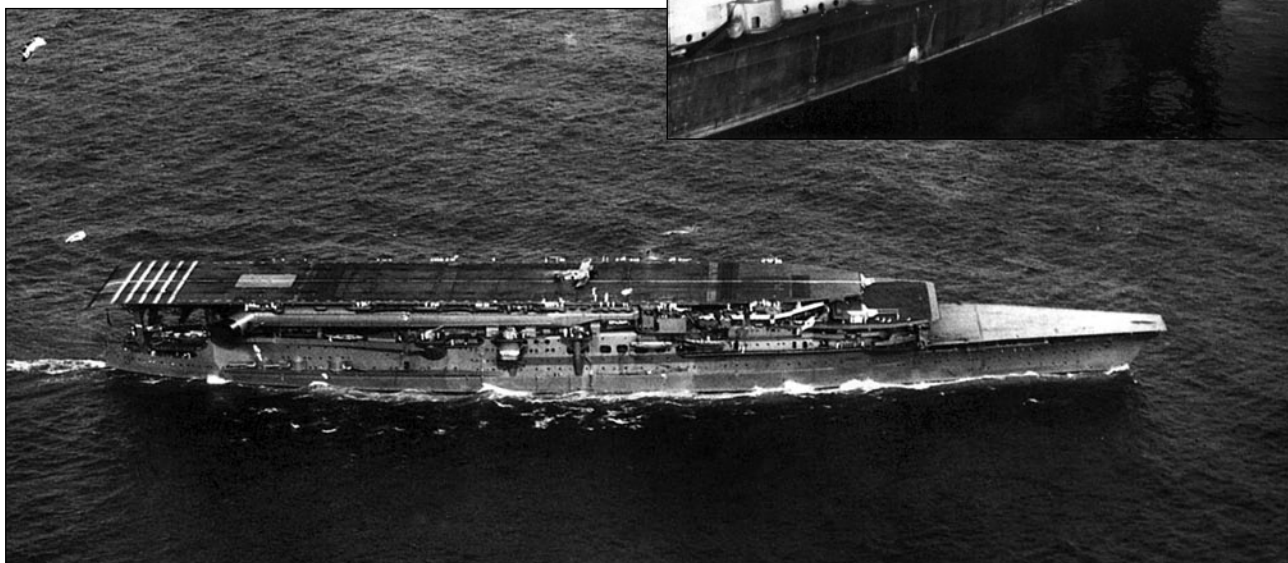
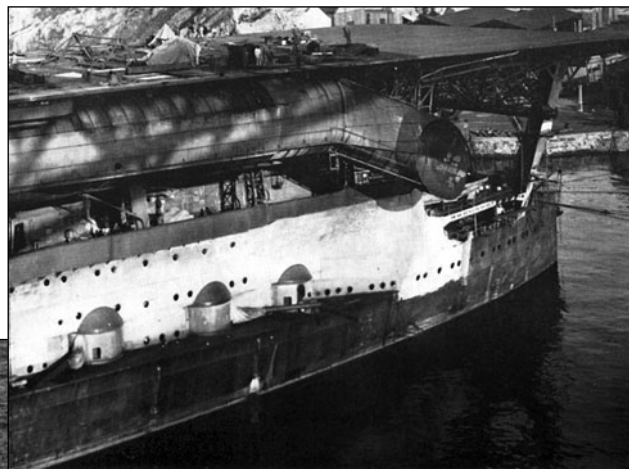
Путь развития японских авианосцев был гораздо более извилистым и причудливым, чем представляется на первый взгляд, все это в полной мере относится и к доктринам их использования. Нет ничего удивительного в том, что конструкция корабля в определенной степени зависит от предполагаемой тактики боя. Например, линейное расположение башен на артиллерийских кораблях было продиктовано канонами линейного боя. Однако японцы пошли дальше всех, когда приступили к созданию своего авианосного флота. Первый экспериментальный авианосец «Хосе» нет смысла ни критиковать, ни хвалить — первый эксперимент он всегда остается первым экспериментом.

Зато дальше началось нечто интересное. Первые же тяжелые авианосцы, перестроенные из линкоров, получились очень специфическими. Три полетные палубы вызвали легкое недоумение, ну да ладно. Кстати, именно тогда появилась характерная черта японских

авианосцев — двухэтажных ангар. Японцы установили на этих кораблях 203-мм орудия, причем самым оригинальным образом: 6 штук в казематах, а еще 4 — в башнях побортно. Эти пушки можно было встретить на той же американской «Саратоге», но там все они стояли в башнях на полетной палубе, что обеспечивало использование артиллерии в любых погодных условиях.

Между прочим, Герберт Уэллс в 1930 году в романе «Самовластье мистера Парэма», описывая Вторую мировую войну, поставил авианосцы в одну боевую ли-

Японский авианосец «Кага» был перестроен из линкора и выделялся среди современников тремя полетными палубами и 200-мм артиллерией, частично расположенной в казематах (см. врезку)



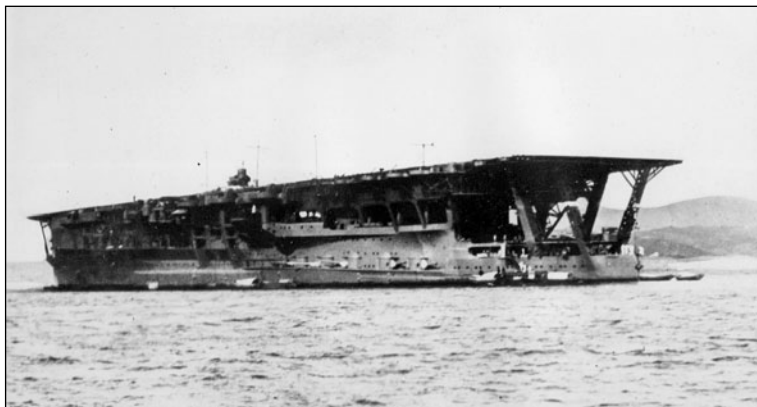
После модернизации «Кага» сохранил 200-мм артиллерию — теперь она вся располагалась в казематах

нию с линкорами. Он там вообще много чего написал, например, изобразил эффектную сцену потопления «Теннеси» таранным ударом «Ройял Оука». Поэтому нужно снисходительно относиться к тому, что «огромный американский авианосец «Саратога» тоже был вовлечен в эту мрачную и зловещую пляску смерти; его восьмидюймовые орудия били по врагу так метко и неутомимо, что он единственный уцелел в этой схватке». Но зачем ставить тяжелые орудия в казематы?! Нет, даже здесь японцы были не одиноки, на французском «Беарне» и немецком «Цепелине» орудия тоже стояли в казематах, но значительно выше над ватерлинией. А ведь японцам предстояло воевать на знаменитом своими штормами Тихом океане, а не в теплой ванне Средиземного моря.

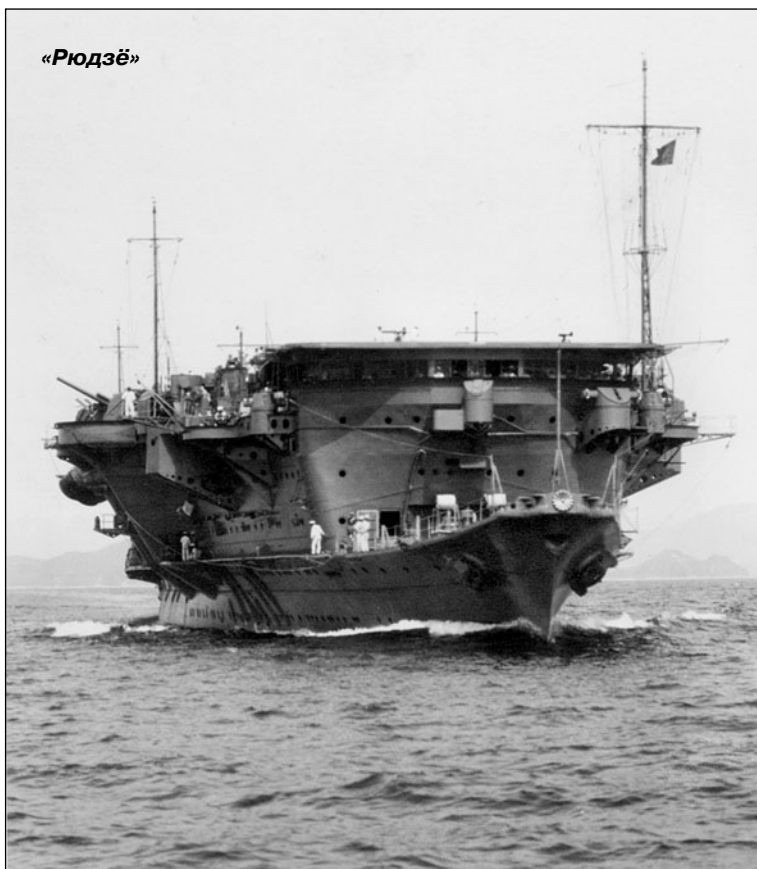
Перед самым началом войны авианосцы «Акаги» и «Кага» прошли капитальную модернизацию. Они лишились своей самой экстравагантной черты — трех полетных палуб, но сохранили другую, типичную для 1920-х годов, но совершенно неуместную в 1940-х. Я говорю, разумеется, о батарее 203-мм орудий. Неужели японцы всерьез рассчитывали на участие авианосцев в артиллерийском бою? На «Кага» даже поставили в батарее еще 4 орудия, чтобы сохранить суммарные 10 стволов. И если в годы юности авианосцев случайное столкновение с вражескими крейсерами вполне считалось допустимым, то теперь... Я понимаю, знатоки японского флота сейчас начнут кричать, что на самом деле это были орудия 50 кал. 3 Нэндо Сики 1 Го 20 см, а никакие не 203-мм, но что это меняет в принципе?

Неловко у них получилось и с первым нормальным авианосцем специальной постройки «Рюдзэ». «Нельзя влить галлон в pintовую кружку», — меланхолически замечают англичане, и они совершенно правы. Японцы попытались получить нечто вроде британского «Глориеса» при стандартном водоизмещении 8000 тонн. Первые же испытания показали — не удалось, пришлось спешно заняться модернизацией корабля. Сняли часть артиллерии, усилили киль, добавили балласт, поставили увеличенные були, чтобы только улучшить остойчивость корабля. Но тут подоспел так называемый «Инцидент с Четвертым флотом», пришлось проводить еще одну модернизацию. В результате стандартное водоизмещение перескочило за 12 000 тонн.

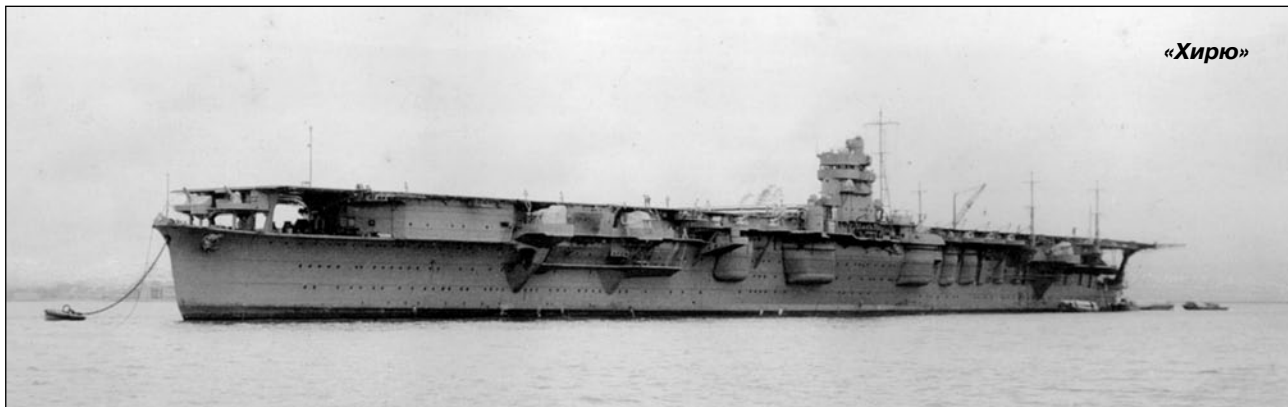
После этого началось строительство стандартных авианосцев. «Драконы» получились неплохими, хотя снова при переходе от «Сорю» к «Хирю» пришлось укреплять корпус и улучшать мореходность. Никак не получалось у японцев сделать все



нормально с первого раза. Вдобавок появилась еще одна интересная особенность японской конструктивной мысли. Наверное, вы обратили внимание на более чем экстравагантное расположение островных надстроек на японских авианосцах? «Кага» и «Сорю» имели их на правом борту, как и в других флотах, зато «Акаги» и «Хирю» — на левом, что совершенно нетипично. Объяснение приводится внешне логичное: японцы предполагали использовать свои авианосцы в компактном строю «коробочкой», когда все островные надстройки окажутся внутри строя, облегчая связь между кораблями, ведь в начале 1930-х годов они полагались исключительно на визуальные средства связи, не имея УКВ станций. Вроде бы правильно.



«Хирю»



Но некоторые авторы утверждают иное. Они пишут, что надстройки на правом борту вызывали турбулентность, мешавшую летным операциям, а на левом — нет! Какая-то совершенно специфическая самурайская аэродинамика, раздельная для правого и левого бортов. Ну и, конечно, подвижки коробочки 10 на 10 на 3 метра назад и вперед существенно улучшали условия посадки самолетов. «Лексингтону» его вавилонская башня-труба не мешала, «Илластриесу» его настройка не мешала, а вот перед японцами возникали неразрешимые проблемы. Отрицать существование турбулентности глупо, и она наверняка создавала реальную опасность для полотняных этажерок 1920-х годов, но скоростные цельнометаллические монопланы вряд ли серьезно ее ощущали.

Хотя чему мы удивляемся? Подобные причины всегда влекут подобные следствия. В фашистской Германии существовала особая арийская физика, так почему фашистской Японии не иметь свою собственную самурайскую физику? Тем более, что расизм в Японии имел еще более зверские и пещерные формы, чем германский.

Знатокам японской аэродинамики следует также вспомнить особенность конструкции авианосца «Кага» до его модернизации. Корабль имел две совершенно чудовищные трубы. Дымоходы были выведены через борт чуть позади миделя и проведены немного ниже полетной палубы до самой кормы, точнее до задней стенки ангара. И там дым выбрасывался с обоих бортов наружу опять-таки на уровне полетной палубы, то есть на ходу создавал максимально возможную турбу-

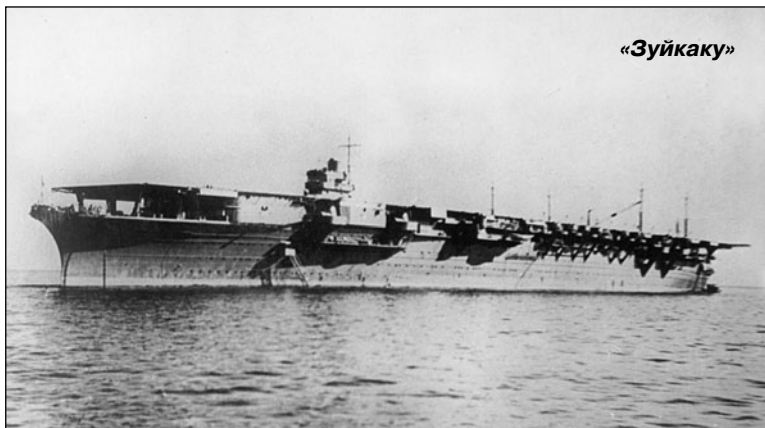
лентность именно в зоне захода самолетов на посадку. И ничего, корабль плавал, самолеты садились.

Следующей паре японских авианосцев, знаменитым «Журавлям», предстояло участвовать практически во всех сражениях Тихоокеанской войны, от самого ее начала до конца. Даже дата нападения на Пирл-Харбор была определена, исходя из сроков ввода в строй этих авианосцев. Корабли действительно получились хорошими, однако они, как и все остальные японские авианосцы, имели органический порок, который вскрылся только во время войны, и исправить который японцы так и не сумели — или не захотели — до самого ее конца. Но об этом мы поговорим, когда речь пойдет о первом бое авианосцев в Коралловом море.

Впрочем, сначала японские авианосцы занимались совсем не тем, ради чего их создавали, и вполне можно предположить, что война в Китае сослужила им дурную службу. Слабый китайский флот был уничтожен очень быстро, и все операции японских авианосцев свелись к поддержке своих войск, действующих далеко от береговой черты. Если пилоты приобрели боевой опыт, то о морях этого сказать нельзя. Авианосцы действовали совершенно спокойно, китайская авиация им не угрожала, поэтому опыта организации ПВО соединения японцы так и не получили, а о создании системы наведения истребителей японцы, кажется, так и не задумались до самого конца войны. Может, именно там у японских адмиралов и родилась идея минимального сопровождения своих авианосцев.

Некоторые историки высокомерно заявляют, что нельзя верить мемуарам лучшего японского аса Сабуро Сакаи на том основании, что простой старшина флота не в курсе тонкостей высокой стратегии. И рации со своего знаменитого истребителя «Зеро» японцы, мол, снимали далеко не всегда и не везде. Ведь истребитель без рации теряет половину своего потенциала, дескать нельзя считать японцев такими глупыми. Наверное, в чем-то они правы, и мемуары Сакаи грешат неточностями, как всякие другие мемуары. Но я предлагаю обратиться к воспоминаниям американских, советских, английских, немецких летчиков-истребителей. Все они пестрят эпизодами, в которых описывается трескотня в эфире — приказы командиров, болтовня летчиков и матерщина. Но попробуйте

«Зуйкаку»



Первый американский авианосец «Лэнгли» был перестроен из угольщика

отыскать хоть одно упоминание о переговорах японских пилотов. Они давали обет молчания или просто не имели раций?

И все-таки к началу войны японцы сумели совершить небольшую революцию в боевой организации флота, сформировав Дай-ити Коку Кантай — Первый воздушный флот, в состав которого вошли все 6 эскадренных авианосцев, 4 гидроавиатранспорта и 10 эсминцев, чему тоже помог опыт боевых действий в Китае. Но кто был автором идеи? Принято считать, будто отцом теории массированного использования авианосцев является Минору Гэнда, но мы должны воспринимать как это обычный журналистский пиар, не более того. Или кто-то будет всерьез утверждать, что свежее испеченный выпускник академии, занимавшийся отработкой фигур высшего пилотажа и комплектованием знаменитого «цирка Гэнды», уже начал диктовать командованию принципы использования авианосцев? Или это сделал кто-то другой? Вообще-то по не вполне достоверным сведениям использовать авианосцы группами первым предложил адмирал Дзисабуро Одзава, который позднее вполне заслуженно считался самым лучшим командиром авианосных соединений.

* * *

Первый авианосец американского флота «Лэнгли» рассматривать нет никакого смысла. Кстати, обратите внимание, что вся троица авианосных держав построила до удивления похожие первые корабли, хотя Англия и Соединенные Штаты переоборудовали торговые суда, а Япония обзавелась авианосцем специальной постройки. Но самой точной характеристикой «Аргуса», «Лэнгли» и «Хосё» будет слово «сарай». Хотя японский корабль отличался от современников более высокой скоростью, так как изначально задумывался, как военный.

Но далее американский флот получил два корабля, которые не конструктивно, но идейно определили весь дальнейший путь развития американских авианосцев. То, что «Саратога» и «Лексингтон» получились



самыми крупными среди современников, во многом результат случайный, просто это были самые крупные линейные крейсера, переделанные в авианосцы. Именно эти размеры позволили сделать ангар необычайно высоким, в результате в нем без труда поместились не только самолеты начала 1930-х, но и середины 1940-х годов, разве что их количество сократилось. «Лексингтон» имел целых четыре 203-мм башни, установленные по классической линейно-возвышенной схеме на полетной палубе, в результате чего издали его вполне можно принять за нормальный тяжелый крейсер, только с о-о-очень высоким бортом. Важными стали другие его характеристики. Максимальная самолетовместимость и высокая скорость — вот на что делали ставку американские конструкторы. В результате в 1930 году на 3 американских авианосцах

Американский авианосец «Саратога» как и японский «Акаги» был перестроен из линейного крейсера, и также нес очень мощное артвооружение — 8 203-мм орудий в четырех башнях, расположенных линейно-возвышенно



«Рейнджер»



помещалось больше самолетов, чем на всех 6 английских вместе взятых. Хотя штатная авиагруппа этих кораблей составляла около 90 самолетов, иногда американцы втискивали на них до 120 машин!

Построенный следом за ними «Рейнджер» был экспериментальным кораблем, на нем американцы перешли к открытым ангарам, надстроенным сверху на корпусе корабля. Это можно объяснить. Такая конструкция облегчала обслуживание самолетов и не допускала скопления опаснейших бензиновых паров во время заправки. Американские авианосцы не предназначались исходно для действий в Северной Атлантике с ее низкими температурами, поэтому можно было пойти на такое изменение конструкции. Непонятно почему, но скорость была снижена до 29 узлов. Главным же недостатком «Рейнджера», помешавшим использовать авианосец в Тихоокеанской войне, стало отсутствие торпедохранилища, на нем могли базироваться только бомбардировщики. Любопытной конструктивной особенностью этого корабля были 6 маленьких дымовых труб, установленных по 3 на борт. Вдобавок эти трубы могли заваливаться на время проведения полетов. Интересно, что, будучи вдвое

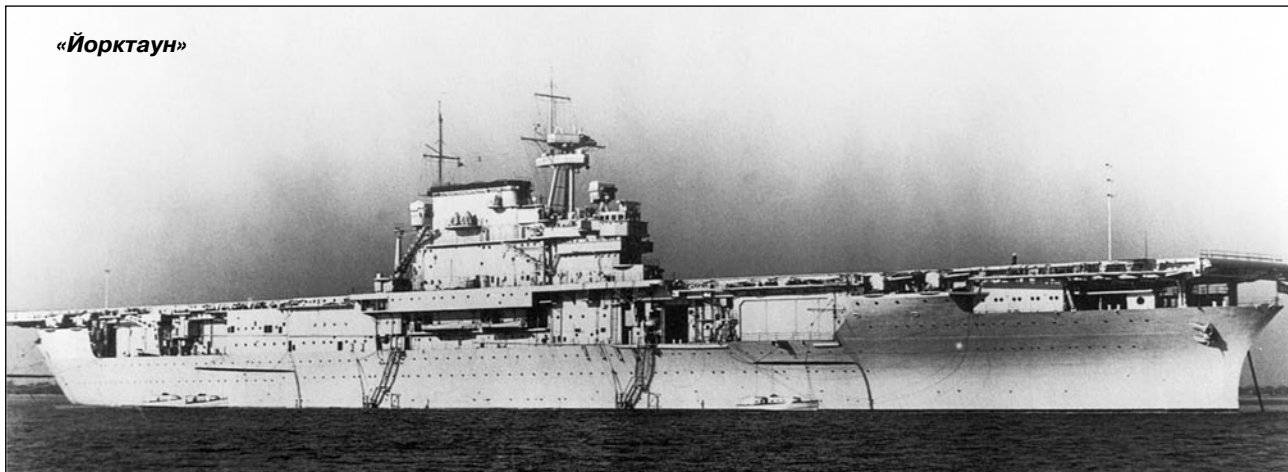
меньше «Лексингтона» по водоизмещению, «Рейнджер» брал на борт три четверти авиагруппы своего товарища.

Далее была построена знаменитая тройка авианосцев «Энтерпрайз» — «Йорктаун» — «Хорнет», которая вынесла на себе всю тяжесть первого, самого тяжелого года войны. И опять же — характерная черта американских авианосцев: «Йорктаун» по водоизмещению был меньше того же «Глориеса», но брал на борт вдвое больше самолетов. Построенный одновременно с ними «Уосп» был попыткой уложиться в договорные ограничения, получился слегка уменьшенный «Йорктаун». Кроме того, на «Уоспе» впервые появилось устройство, ставшее обязательным для всех последующих американских авианосцев — бортовой самолетоподъемник. Да, пока что он был несколько странного вида, но ведь прижился.

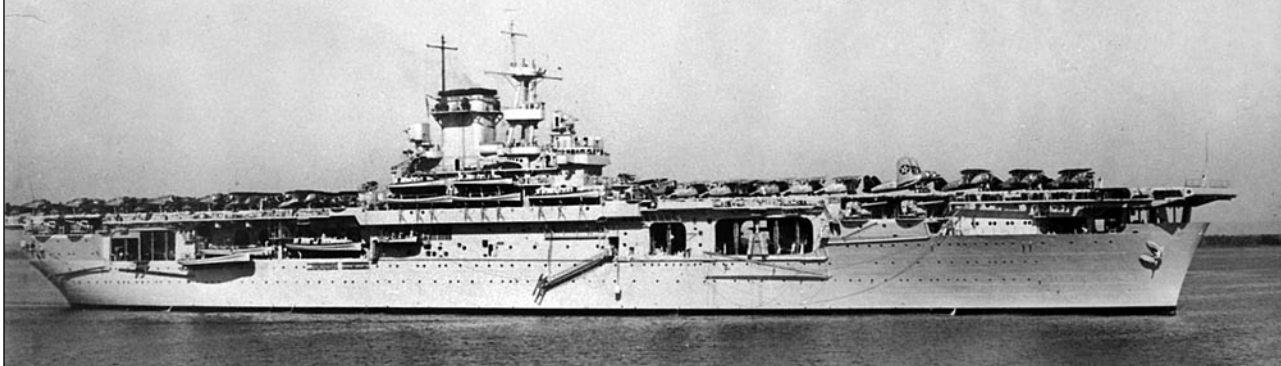
Так была выработана ключевая триада, определившая характерные черты американских авианосцев: высокая скорость, высокая прочность, одноярусный открытый ангар, но при этом много-много самолетов.

Кстати, уже в то время большая численность авиагрупп сама натолкнула американцев на мысль о мас-

«Йорктаун»



«Уосп»



сированном использовании авиации, отрабатывался максимально быстрый старт всех самолетов. После маневров 1929 года адмирал Уайли писал: «Взлет 83 самолетов с палубы «Саратоги» навсегда останется в истории авиации как одно из знаменательных событий. Ни одна операция, проведенная когда-либо с плавучей авиабазы, не говорила так красноречиво в пользу авианосца, как составляющей части флота». Именно во время этих маневров впервые перед авианосцем была поставлена задача «уничтожить» авианосец условного противника и лишь после этого начинать охоту на линкоры.

Когда в 1942 году адмирал Нимиц начал формировать оперативные соединения из авианосцев, крейсеров и эсминцев, исключив из них линкоры, это объявили следствием погрома в Пирл-Харборе, но уж пару линкоров, чтобы включить в состав соединений, он наверняка мог найти. Скажем, линкор «Колорадо» вообще отсутствовал в Пирл-Харборе 7 декабря, а повреждения, полученные «Пенсильванией», совсем не ме-

шали ей участвовать в операциях. Однако еще в конце 1920-х годов во время маневров американские авианосцы действовали совершенно отдельно от тихоходных линкоров, и никто из американских адмиралов не собирался привязывать к ногам авианосцев пушечное ядро в виде старого линкора, хотя японцы долгое время ждали именно этого.

Ну и как очередную злую шутку истории можно упомянуть маневры 1938 года, во время которых самолеты «Саратоги» нанесли внезапный удар по казармам и аэродромам Пирл-Харбора. Но в то время Тихоокеанский флот базировался в Калифорнии, поэтому результаты маневров восприняли со сдержанным интересом, и не более.

* * *

Французский авианосец «Беарн» представлял собой странное зрелище. Извинением французским кораблестроителем может служить лишь то, что это был первый корабль такого класса в их флоте. Он был переоборудован из линейного корабля типа «Норманди» и

«Беарн», 1927 г. Казематные 155-мм орудия еще не установлены



сохранил слишком много линкорных черт, от которых никто не подумал избавляться. Ну скажите на милость, зачем авианосцу торпедные аппараты?! Но ведь сохранили...

Установка 155-мм орудий в казематах была делом обычным в те годы, и такой калибр мог обеспечить оборону от вражеских крейсеров, что считалось необходимым. Удивляет еще одна особенность конструкции. Шахты элеваторов закрывались особыми крышками, которые откидывались к бортам на манер огромных ворот. Главным недостатком было другое. «Беарн» оказался самым тихоходным из авианосцев своего поколения, и это помешало использовать его всерьез во время войны. Какое-то время он занимался поиском немецких рейдеров в Бискайском заливе, потом долго стоял на Мартинике, а после присоединения к силам Свободной Франции превратился в авиатранспорт, то есть фактически не воевал.

И уж совершенно экспериментальным получился немецкий авианосец «Граф Цеппелин», хотя его заложили в 1936 году. В это время уже вовсю строились «Арк Ройял», «Сорю», «Йорктаун», то есть были известны основные черты стандартного авианосца нового поколения. Но немцы попытались построить нечто совершенно свое, совершенно серьезно попытавшись скрестить авианосец с крейсером. Даже если предполагалось отправить «Цеппелин» в Северную Атлантику, неужели адмирал Редер всерьез рассматривал вероятность его дуэли с каким-нибудь «Саффолком» или «Ньюкаслем»? Такая встреча ничем хорошим для «Цеппелина» закончиться не могла. Но я прекрасно помню схему в старом справочнике Шведе, где этот корабль изображен с четырьмя башнями на палубе, в стиле «Лексингтона». Но при этом восемь казематов доводили общее количество 150-мм орудий до 16. Позднее проект был изменен, и на палубе возникли 105-мм зенитные установки, зато — вот он, еще один признак экспериментальности! — восемь казематов сохранились, причем со спаренными установками, каких мир не видел ни до, ни после того. Можно вспомнить также сложные и ненадежные катапульты, чтобы окончательно понять: «Цеппелин» не более чем эксперимент.

* * *

Впрочем, мы немного отвлеклись. В этой книге будет рассказано о зарождении авианосца «как класса», а также о первых робких шагах этих кораблей в бою, его превращении в главную ударную силу флота, едва не состоявшемся уходе со сцены и возвращении. Интересно отметить, что практически все нововведения, включая и саму идею корабля, были предложены англичанами. Разумеется, как только появились летательные аппараты, практически все флоты мира попытались приспособить их для использования в морской войне. Можно даже вспомнить мелькнувшее было предложение перестроить броненосный фрегат «Адмирал Лазарев» в авианесущий корабль. Но большинство аналогичных предложений находились на уровне грубых эскизов и безосновательных разговоров. Всерьез воспринимать их можно лишь в рамках пропаган-

дистской войны за приоритеты. Мол, кто первый? А мы все равно еще первее...

До рабочих чертежей довели авианосец только англичане, и влияние английских идей и английских методов оставалось заметным очень долго. Все остальные флоты должны быть благодарны им за то, что Королевский Флот предоставил другим прекрасную возможность учиться на чужих ошибках, благо англичане, похоже, совершили буквально все, постаравшись не упустить ни одной.

Так перечислим, что же именно привнес британский флот в конструкцию современных авианосцев. Начать, разумеется, следует с самой идеи этого класса кораблей. Первый настоящий авианосец был построен в Англии (перестроенный из линейного крейсера «Фьюриес»), и первый авианосец специальной постройки («Гермес») тоже сошел с английских стапелей. Катапульты, сначала гидравлические, а потом и паровые — английское изобретение. Ангар, включенный в обводы и конструкцию корпуса, — опять Англия. Островная надстройка, совмещающая все посты управления, — Англия. Угловая полетная палуба — Англия. Зеркальная система привода на посадку — Англия. Стартовый трамплин — Англия. Может, я что-то и забыл, но не сомневайтесь — все равно это изобрели англичане. Разумеется, можно вспомнить одно исключение — аэрофинишер. Но на то оно и исключение, чтобы подтвердить общую закономерность.

Впрочем, не менее внушительен список и грубейших, по крайней мере, на сегодняшний взгляд, ошибок. Одна попытка выводить дым через заднюю часть ангара чего стоит. А промежуточный вариант «Фьюриеса» с надстройкой между двумя полетными палубами? Не столь очевидной, но все-таки серьезной ошибкой является отказ от перестройки «Корейджеса» и «Глориеса» по методу, использованному японцами на «Акаги» и «Кага». Малое количество самолетов на британских авианосцах 30-х годов объясняется не только закрытыми ангарами, но и крайне нерациональной конструкцией корабля. Я уж не говорю, до какого плачевного состояния довели британское правительство и Королевские ВВС авианосную авиацию к началу Второй мировой войны. В общем, можно только гадать, что весомее — заслуги британских кораблестроителей или их ошибки.

Кстати, долгое время гидросамолеты не уступали колесным по своим летным характеристикам, и долгое использование гидроавианосцев объясняется именно этим. Появились даже посадочные тенты, обеспечивающие принятие гидросамолета на борт без остановки корабля. Постройка «Комманданта Теста», «Мидзухо» и «Ниссина» объясняется этим же, причем японцы даже поставили на поплавок свой знаменитый истребитель «Зеро». Но эти корабли были уже последним всплеском активности гидроавиации, вскоре она была окончательно задвинута на вторые роли. Сохранились только бортовые разведчики артиллерийских кораблей. А на море воцарился Его Величество Король Авианосец.



Первые бои — Атлантика

Начало Второй мировой войны оказалось несчастливим для авианосца, точнее — для британских авианосцев. Собственно, другие пока что в боевых действиях участия не принимали. Да, французский «Беарн» некоторое время вместе с остальными кораблями охотился за германскими рейдерами, но позднее переключился на более спокойное и безопасное занятие — перевозку закупленных самолетов из Соединенных Штатов в Европу. Зато англичане попали в переплет буквально с самых первых дней, и виноват в этом оказался кто? Угадайте с трех раз. Правильно, сэр Уинстон Черчилль, который на горе Королевского Флота оказался на посту Первого Лорда Адмиралтейства, то есть морского министра. Все бы ничего, если бы он ограничился организационно-административной деятельностью, но кипучая натура сэра Винни не могла вынести такого. Поэтому он быстро подмял под себя Первого Морского Лорда, то есть главнокомандующего флота, адмирала Дадли Паунда, и ценные указания хлынули бурным потоком. Паунд лишь озвучивал и претворял их в жизнь, слава богу, еще не всегда это удавалось вспомнить хотя бы совершенно шизофренический проект операции «Катарин» — отправки британских кораблей на Балтику с базированием где-то на шведских (!) островах. Хорошо еще вовремя нашелся умный человек, который подсчитал, что в этом случае эскадра будет за месяц расходовать две нормы годового производства снарядов к зенитным автоматам пом-пом.

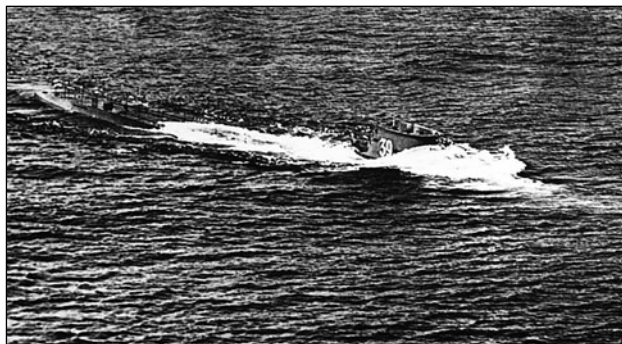
Но авианосцы дорого заплатили за идеи Черчилля, который как был, так и остался в военном деле сущим дилетантом. Еще в годы Первой мировой войны было доказано, что лучший способ борьбы с подводными лодками противника — это организация конвоев. Причем, как замечал еще Мэхен, конвой есть мера наступательная, а не оборонительная. Поэтому британское Адмиралтейство с первых же дней учло горький опыт прошлого и перевело торговое судоходство на конвойную систему, так как даже неохраняемый конвой был безопаснее попыток следовать в одиночку. Но под давлением Черчилля британские адмиралы были вынуждены забыть про другой ценный урок: при данном состоянии сил ПЛО (численность и вооружение) попытки активного поиска лодок бессмысленны. В Первую мировую от этого довольно быстро отказались, поскольку результаты охоты были нулевыми. Но сэр Винни не мог спокойно смотреть, как германские лодки шастают в водах, омывающих Британские острова, и приказал отправить немногие имеющиеся авианосцы на охоту за ними. «Арк Ройял», «Корейджес» и «Гермес» в сопровождении эсминцев вышли в море.

Началось все вроде бы удачно, хотя первый звонок уже прозвенел. 14 сентября «Арк Ройял», спешивший на помощь транспорту, атакованному подводной лодкой, сам был атакован другой субмариной. К счастью для англичан сигнальщики вовремя заметили приближающиеся торпеды, и авианосец успел отвернуть. Эсминцы сопровождения ринулись в контратаку и сбросили несколько глубинных бомб. Взрывами U-39 выкинуло на поверхность, и она была немедленно

потоплена, став первой германской лодкой, уничтоженной в ходе войны.

Но в это же самое время 3 пикировщика «Скуа» атаковали вторую немецкую лодку. Неопытные пилоты сбросили бомбы со слишком малой высоты, и два самолета были повреждены разрывами собственных бомб, после чего им пришлось садиться на воду. U-30 выудила из воды четверых незадачливых вояк и спокойно удалась, потопив по ходу дела и транспорт, из-за которого все это началось.

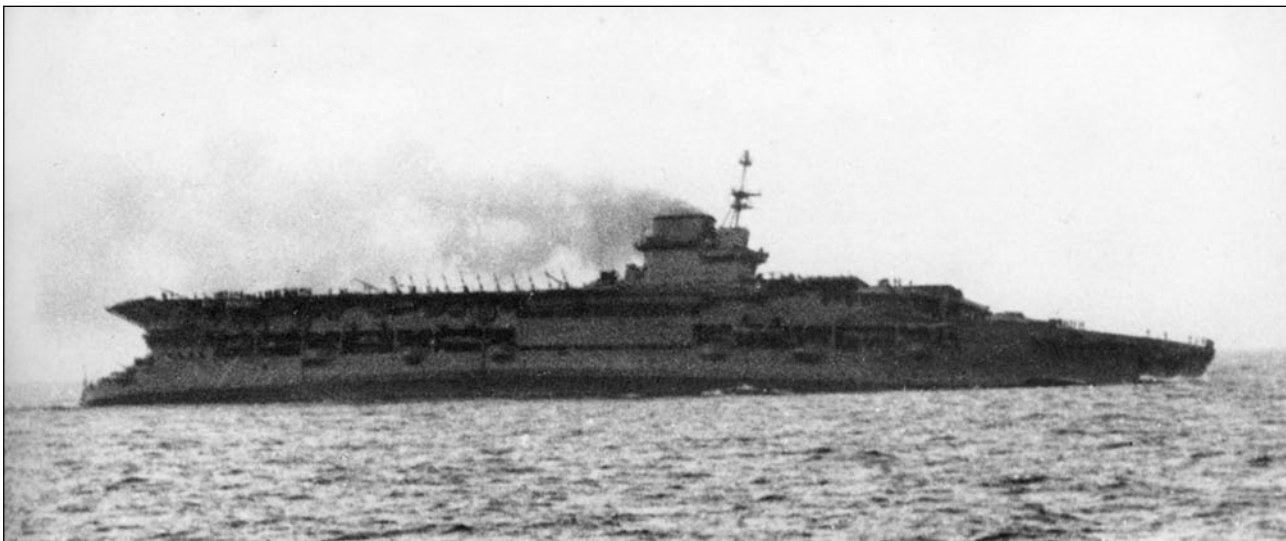
Неприятный урок не был учтен, и расплата последовала незамедлительно. 17 сентября история повторилась.



Германская подводная лодка U-39 (довоенный снимок)



Страница газеты «Фёлькишер Беобахтер» — официоза нацистской партии, — рассказывающая о «потоплении» авианосца



Гибель авианосца «Корейджес»

рил своему счастью. Его «прикрывали» только два эсминца, которые держались далеко впереди авианосца. Кстати, неверно утверждение, будто лодка атаковала авианосец во время посадки самолетов. В момент торпедного залпа «Корейджес» уже возобновил противолодочный зигзаг, но это не помогло.

Шухардт выпустил три торпеды и сразу увел лодку в глубину, провалившись до 75 метров — больше, чем предписывали наставления. Через пять минут прогремели два взрыва. Обе торпеды попали в левый борт авианосца в среднюю часть корпуса. Одна взорвалась напротив кают унтер-офицеров, вторая — напротив котельного отделения «В». Авианосец буквально подпрыгнул и сразу начал крениться. Пропала

лась, но теперь уже с катастрофическими последствиями. Судно «Кафиристан», шедшее в Ливерпуль с грузом сахара, было атаковано подводной лодкой U-53 и отправило радиограмму с призывом о помощи. На нее откликнулся авианосец «Корейджес». Капитан 1 ранга Макейг-Джонс приказал поднять 4 самолета и отправил эсминцы «Инглфилд» и «Интрепид» атаковать лодку, ослабив свое сопровождение ровно вдвое. В 16.45 «Корейджес» сам пошел в указанную точку, чтобы сократить время возвращения самолетов. Самолеты сбросили бомбы на лодку, промахнулись и повернули обратно, сообщив, что намерены садиться в 17.15. Авианосец тем временем увеличил скорость до 26 узлов.

В 19.00 прибыл первый самолет и закружил над авианосцем, который снизил скорость до 18 узлов и развернулся против ветра, чтобы облегчить посадку. В 19.29 сели еще два самолета, которые до того считались пропавшими. Теперь оставалось принять последнюю машину, у которой уже кончалось топливо. В 19.42 «Корейджес» снова развернулся против ветра и благополучно оказался на прицеле у подводной лодки U-29 капитан-лейтенанта Шухардта, который не пове-

электроэнергия, и отказало рулевое управление.

Несший вахту в машинной отделении лейтенант Шентон немедленно приказал остановить левые турбины, так как винты вышли из воды. Тем временем вода начала поступать в машинные отделения левого борта, которые пришлось эвакуировать. Лишь теперь приказали задрать водонепроницаемые двери, но это была уже после ужина горчица. Вахта котельных отделений попыталась затопить отсеки булей правого борта, однако клапаны проржавели насмерть и не поддались. Макейг-Джонс понял, что корабль оказался в смертельной опасности, поэтому приказал уничтожить карты и секретные документы. Команда попыталась спустить шлюпки, но из-за сильного крена это не удалось. Сначала спустили один катер с правого борта, он ударился о корпус корабля и сразу затонул. Потом удалось-таки спустить шлюпку, в воду сбросили несколько спасательных плотиков — и все!

Через 10 минут после взрывов стало слышно, как под напором воды ломаются внутренние переборки корпуса, этот треск слышали и торжествующие германские подводники. Когда крен достиг 35 градусов,

Макейг-Джонс отдал приказ команде спасаться по способности. В 19.30 прибыла помощь — голландский лайнер «Веендам» получил сигнал прожектором с одного из эсминцев и пришел помочь спасти команду авианосца, хотя совершенно не обязан был это делать. Два эсминца начали погоню за U-29, которая продолжалась 4 часа, но успеха не имели.

Тем временем «Корейджес» перевернулся и затонул, унеся с собой 519 человек, в том числе и капитан 1 ранга Макейг-Джонс. «Веендам» продолжал поиски до 23.30, пока окончательно не стемнело, после чего передал спасенных на эсминцы. Те доставили в Девенпорт 379 человек, еще 215 человек подобрал подошедший британский пароход. Кстати, все эти события совершенно не помешали U-53 потопить «Кафиристан», хотя в соответствии с рыцарскими обычаями первых дней войны команде было позволено перебраться в шлюпки.

Так выяснилось, что хотя авианосец весьма полезен для охоты за подводными лодками, но эскадренный авианосец — слишком дорогая вещь, чтобы использовать его таким образом. Как ни странно, прозрел даже сэр Винни, жаль, что произошло это слишком поздно, да и прозрение получилось несколько странное. На заседании военного кабинета он сказал:

«Если крейсерская эскадра из четырех кораблей, развернутая строем фронта, может осмотреть 80 миль, единственный крейсер в сопровождении авианосца может контролировать 300 миль.

Каждый поисковый отряд должен быть способен найти, поймать и уничтожить. Для этого нам требуют-

ся крейсера, превосходящие 10 000-тонные, либо пара наших собственных 10 000-тонных. Их должен сопровождать маленький авианосец, несущий дюжину или две самолетов при минимально возможном водоизмещении. Идеальным поисковым отрядом должен быть состоящий из одного убийцы или двух «на три четверти убийц», плюс один авианосец, плюс четыре океанских эсминца, плюс два или три танкера специальной постройки с высокой скоростью».

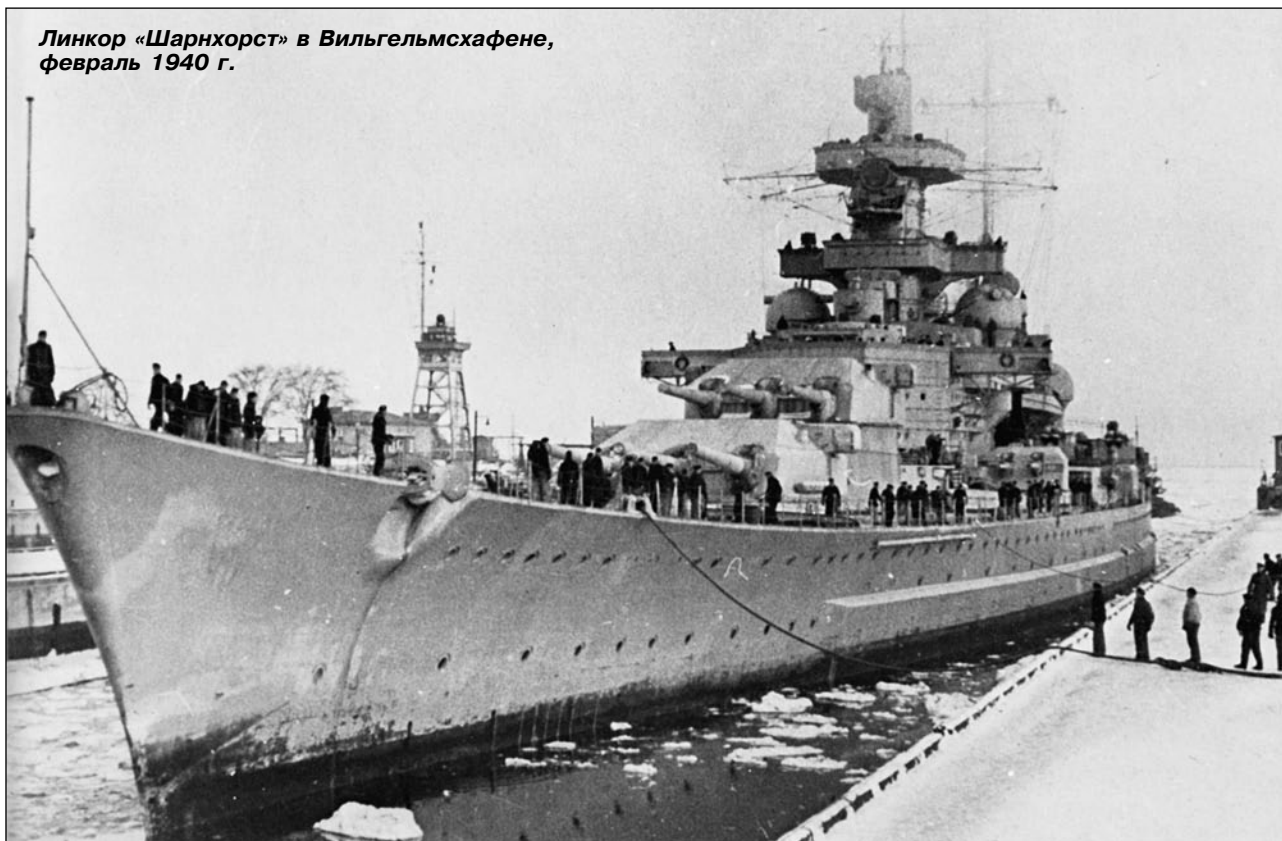
То есть, перед глазами Черчилля стояла охота за рейдерами, а не за лодками, ведь крейсер в таком случае совершенно бесполезен. Да и малый авианосец, действующий совместно с крейсерами, не слишком похож на эскортный, скорее это нечто вроде американского «Индепенденса» или японского «Сёхо». Но неверный посыл привел к правильному решению, хотя ждать этого пришлось довольно долго.

* * *

Второй свой авианосец англичане потеряли не менее глупо: он был перехвачен и потоплен 8 июня 1940 года у берегов Норвегии германскими линейными крейсерами «Шарнхорст» и «Гнейзенау».

Однако при всей своей уникальности этот случай имеет совершенно четкое объяснение и конкретные причины, можно даже утверждать, что авианосец «Глориес» был обречен изначально. Принято писать, что корабль погиб в результате нескольких грубейших ошибок, допущенных его командиром капитаном 1 ранга Гаем д'Ойли-Хьюзом. Ранее служил на подводных лодках и командовал авианосцем всего 10 месяцев, так что достаточного опыта еще не набрался. Это

Линкор «Шарнхорст» в Вильгельмсхафене, февраль 1940 г.





Авианосец «Глориес» в сопровождении эсминца «Диана» у берегов Северной Норвегии за несколько дней до гибели. Авианосец несет камуфляжную окраску

совершенно справедливо, но дело в том, что «Глориесом» командовал человек, который просто не мог действовать адекватно, попросту говоря, Гай д'Ойли-Хьюз был сумасшедшим. Однако отрешить его от командования было очень и очень сложно, даже просто невозможно.

Заявление резкое, хотя буквально все свидетельствует об этом. Обстановка на борту создалась совершенно ненормальная, команда не верила командиру, командиру не верил команде. Д'Ойли-Хьюз насаждал атмосферу наушничества и тотального шпионажа, любое сомнение в своих приказах и даже попытку советов воспринимал, как покушение на власть капитана. По количеству дезертиров «Глориес» был рекордсменом Флота Метрополии. Командир считал не только возможной, но и нормальной матерную ругань в адрес офицеров в присутствии матросов, дошло до того, что он гонялся по мостику за собственным штурманом с пистолетом в руке и вопил, что застрелит его за ошибки в прокладке. Офицеры авианосца даже обратились к корабельному врачу с просьбой провести обследование командира. Существует версия, что «Глориес» отделился от эскадры только потому, что д'Ойли-Хьюз желал как можно быстрее отдать под трибунал командира боевой авиационной части капитана 2 ранга Хита за несогласие со своими решениями. Во всяком случае, командующий авианосными силами вице-адмирал Лайонел Уэллс никогда не сказал ни слова, почему «Глориес» получил разрешение следовать самостоятельно в сопровождении всего лишь 2 эсминцев. Короче, повторю: авианосец был обречен.

Итак, в июне 1940 года после того, как немцы начали наступление на Западном фронте, завершившееся разгромом Франции и позорным «перемирием», союзное командование решило эвакуировать свои войска из Норвегии. Предстояло также вывезти самолеты Королевских ВВС, базирующиеся на замерзших озерах. По этой причине «Глориес» имел лишь 9 «Си Гладиаторов» 802-й эскадрильи и 6 «Суордфишей» 823-й эскадрильи «для самообороны». Хотя какую реальную пользу могли принести 6 устаревших торпедоносцев?!

7 июня на борт авианосца перелетели 10 «Гладиаторов» 263-й эскадрильи и 10 «Харрикейнов» 46-й эскадрильи, а также 4 летающие лодки «Валрос». Если «Гладиаторы», имевшие малую посадочную скорость, сели легко, то посадка «Харрикейнов» вызвала некото-

рые проблемы. Но изобретательность пилотов не имеет границ, они загрузили в хвостовую часть истребителей 7-кг мешки с песком, что позволяло жать на тормоза сразу, как только самолет коснется палубы. В результате скоростные монопланы, не имевшие тормозных крюков, приземлились благополучно, разбился лишь один самолет и то потому, что у него лопнула шина.

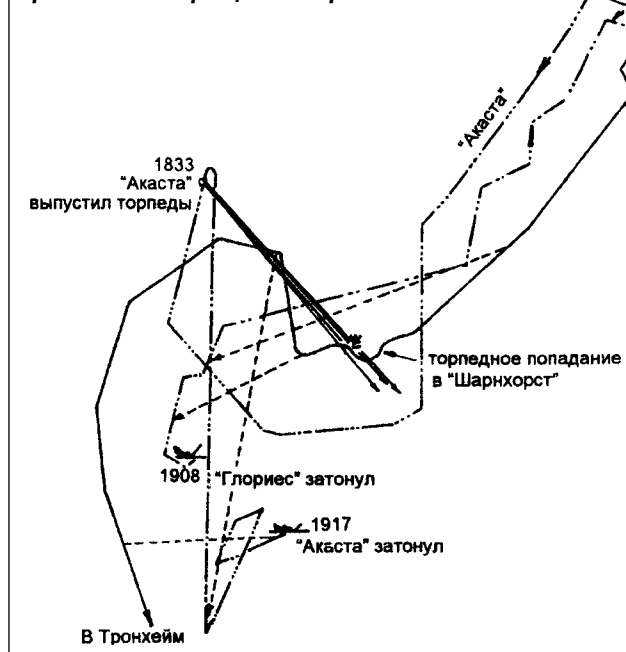
Надо заметить, что немецкие корабли оказались в море почти случайно. И «Шарнхорст», и «Гнейзенау» испытывали серьезные проблемы в начале Норвежской операции, однако со временем положение германского флота стало таким, что их пришлось 4 июня снова вывести в море, едва был закончен спешный ремонт. Впрочем, обстоятельства сложились так, что операция «Юно», предпринятая немцами от отчаяния, неожиданно увенчалась серьезным успехом. Адмирал Редер намеревался хоть как-то помочь немецкому десанту в Нарвике, положение которого было критическим, и отправил в море эскадру вице-адмирала Маршалля, хотя собственная разведка предупреждала его о присутствии в этом районе крупных сил британского флота, в том числе нескольких линкоров и авианосцев. Маршалль был против операции, но подчинился приказу. Хотя начавшаяся эвакуация англичан просто ошарашила немцев, они использовали представившиеся возможности по максимуму.

Утром 6 июня немецкие корабли потопили несколько британских транспортов, потом Маршалль отправил тяжелый крейсер «Хиппер» и эсминцы в Нарвик для дозаправки, а сам остался с линейными крейсерами. В 15.46 наблюдатели «Шарнхорста» заметили на горизонте дым, а вскоре на расстоянии около 44 000 ярдов появились и мачты. Линейные крейсера повернули в ту сторону, и стало понятно, что они столкнулись с авианосцем. «Глориес» безмятежно следовал курсом SW в охранении эсминцев «Акаста» и «Ардент», держа скорость 17 узлов. Воздушный патруль поднят не был, не было даже наблюдателей в «вороньем гнезде», словно бы кто-то отменил войну. Собственно, об этом позднее писал адмирал Дадли Паунд: «Казалось, на «Глориесе» забыли, что это военный корабль». Когда на западе показались два неизвестных корабля, д'Ойли-Хьюз отправил «Ардент» проверить, кто это, но тем и ограничился.

Лишь в 16.20, когда стала понятна неприятная истина, д'Ойли-Хьюз начал шевелиться. Он приказал подняться на палубу и вооружить 6 «Суордфишей» и увеличить скорость. Переданный сигнал бедствия был принят крейсером «Девоншир», который находился в 70



Вид с мостика «Шарнхорста». Дым на горизонте — горящий «Глориес»



Горящий «Глориес»



милях от места событий, но командир крейсера предпочел соблюдать радиомолчание, так как у него на борту находился король Норвегии. Непонятно, чем он рисковал, ведь вряд ли хоть какой-то немецкий корабль сумел догнать «Девоншир», даже если бы крейсер и был обнаружен. Впрочем, это пустопорожние рассуждения, так как на помощь «Глориесу» все равно прийти никто не успевал.

Немецкие корабли к этому времени уже делали 29 узлов, и в 16.27 они открыли огонь, но — обратите внимание! — только средним калибром по эсминцу «Ардент». Лишь в 16.32 «Шарнхорст» начал стрелять по авианосцу, добившись попаданий третьим залпом. Снаряды пробили полетную палубу и взорвались в ангаре.

Эсминцы постарались сделать все, что было в их невеликих силах: поставили дымзавесу, открыли огонь. «Ардент» в 16.42 выпустил торпеды, но «Шарнхорст», обнаружив их приближение с помощью гидрофона, уклонился. «Гнейзенау» вступил в бой с некоторым опозданием, так как ему пришлось обходить «Шарнхорст». Однако он имел скорость на 1,5 узла больше, чем систер-шип из-за не до совсем отремон-

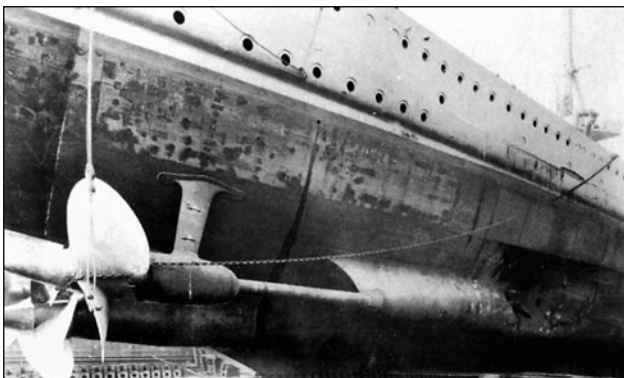
тированных котлов, и, выйдя вперед, «Гнейзенау» тоже открыл огонь. В 16.56 его снаряд попал в мостик «Глориеса», убив незадачливого капитана и многих офицеров.

В 17.02 «Ардент», выскочив из дымовой завесы, дал второй торпедный залп, который оказался также неудачным, но теперь «Шарнхорст» расстрелял его, пустив в ход даже 105-мм орудия. В 17.22 эсmineц повернулся и затонул, причем перед гибелью успел всадить в линейный крейсер один 120-мм снаряд. Стрельба по «Глориесу» временно прекратилась, так как он был полностью укрыт дымовыми завесами, но это была минутная передышка. В 17.20 снаряд «Гнейзенау» попал в машинное отделение авианосца, он начал быстро терять ход и получил крен на правый борт. Немецкие корабли сблизались с авианосцем и продолжали расстреливать его с дистанции 80 кабельтовых до 17.40.

Однако в этот момент с самой лучшей стороны показал себя командир «Акасты» Гласфорд. Авианосец явно был обречен, «Ардент» потоплен, и вряд ли кто серьезно упрекнул бы его, если бы «Акаста» удрал, однако, укрывшись дымзавесой, обошел немецкие ко-



Английский эсминец «Акаста» (вверху) и пробоина в кормовой части «Шарнхорста» от взрыва торпеда, выпущенной эсминцем



«Шарнхорст» ведет огонь главным калибром по авианосцу «Глориес»

рабли и вышел на правый траверз «Шарнхорста», после чего произвел две торпедные атаки. С «Шарнхорста» обнаружили отходящий эсминец и обстреляли его, но при этом не заметили торпед, и в 17.39 одна из них попала в корму «Шарнхорста», причинив серьезные повреждения.

Сразу после этого немцы прекратили огонь по авианосцу и перенесли его на «Акасту». Уже тонущий эсминец успел попасть 120-мм снарядом в башню главного калибра «Шарнхорста», после чего он получил добавочную порцию снарядов. В 18.10 затонул «Глориес», а через пару минут — «Акаста». Немцы, опасаясь появления английских линкоров, поспешно ушли. С трех кораблей спаслось всего 47 человек, на «Глориесе» погибло 1207 человек, 160 — на «Акасте», 152 — на «Арденте», всего 1519 человек заплатили жизнями за глупость д'Ойли-Хьюза. Однако повреждения «Шарнхорста» помешали немцам продолжать операцию, и это, вполне вероятно, спасло находящиеся поблизости войсковые конвои, на которых эвакуировалось около 140 000 британских солдат. Корабль принял около 2500 тонн воды и был вынужден спешно вернуться в Тронхейм. Там он был атакован самолетами «Арк Ройяла», но британская авианосная авиация оскандалилась не в первый и далеко не в последний раз. Из 15 бомбардировщиков «Скуа» были сбиты 8, никаких повреждений «Шарнхорст» не получил. 20 июня линейные крейсера вернулись в Германию, и