

С.А. БАЛАКИН
М.Э. МОРОЗОВ

АВИАНОСЦЫ МИРА 1939-1945

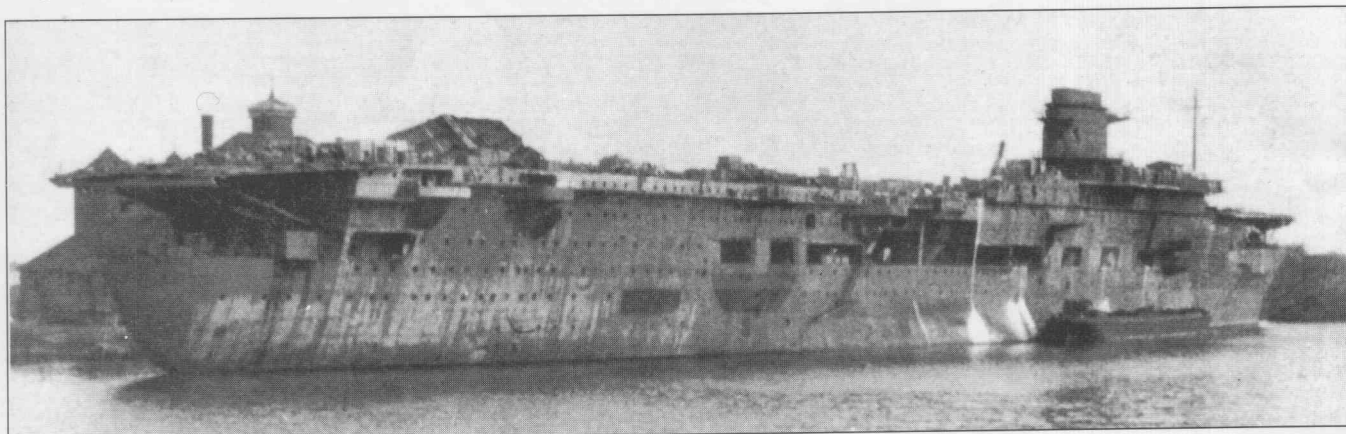
ГЕРМАНИЯ
ИТАЛИЯ
ЯПОНИЯ



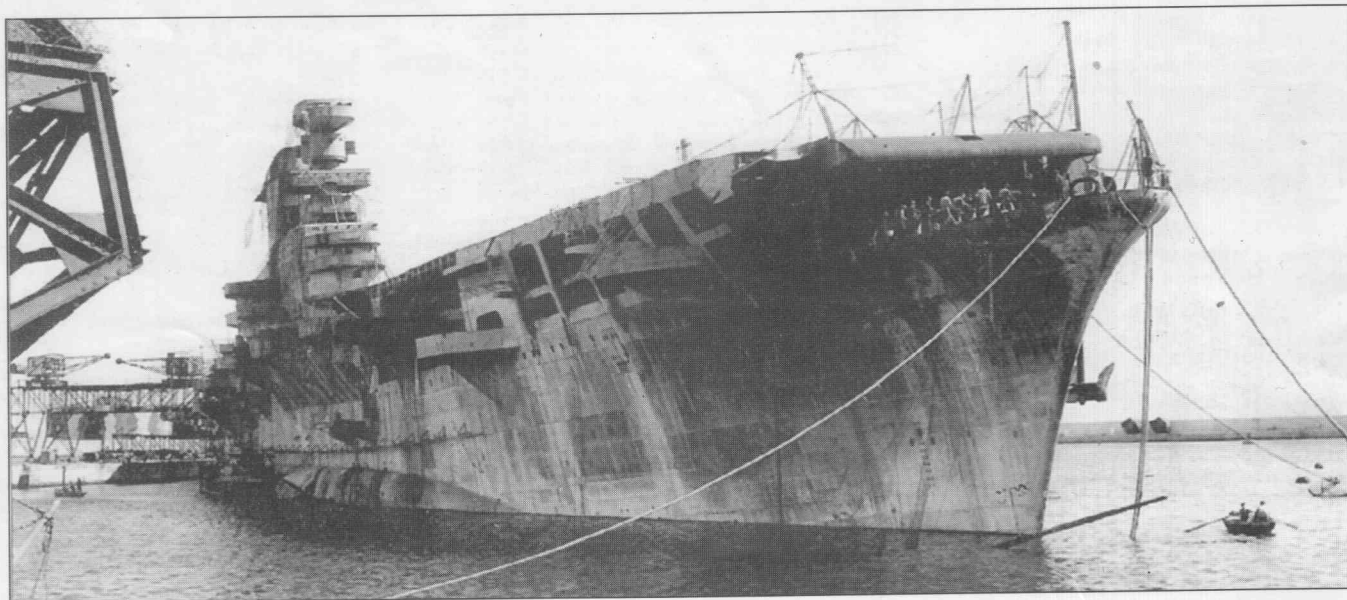
морской исторический альманах
НАВАЛЬ КОЛЛЕКЦИЯ
специальный выпуск



Спуск на воду авианосца «Граф Цеппелин», 8 декабря 1938 г.



«Граф Цеппелин» в Свинемюнде, конец 1945 г.



«Аквила» в Генуе, конец 1944 г.

**Морской исторический альманах
№ 3, 2000 г. (специальный выпуск)**

Альманах зарегистрирован в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ №77-1119 от 19 ноября 1999 г.

Учредитель и главный редактор
С.А. Балакин

Коммерческий директор
Б.В. Соломонов

Выпускающий редактор
М.Э. Морозов

Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, запрещены.

Подписано к печати 12.6.2000. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4. Тираж 1000 экз.

Отпечатано с диапозитивов заказчика в ГП «Воскресенская типография», г. Воскресенск, ул. Центральная, д.30.

Научно-популярное издание

Макет и компьютерная верстка
М.Э. Морозов

© С.А. Балакин, М.Э. Морозов, 2000 г.

АДРЕС

для писем и заявок на следующие выпуски:

125502, Москва А-502, а/я 40.
Соломонову Борису Владимировичу.

Address: «Naval Collection». Post box 40,
Moscow A-502, 125502. Russia

На 1-й стр. обложки: авианосец «Дзунь».

Рис. С. Балакина.

Серия «АВИАНОСЦЫ МИРА»

Вышли в свет:

• «АВИАНОСЦЫ МИРА 1917 – 1939».

• «АВИАНОСЦЫ МИРА 1939 – 1945»,
часть 1: Великобритания, США, СССР.

• «АВИАНОСЦЫ МИРА 1939 – 1945»,
часть 2: Германия, Италия, Япония.

Готовятся к печати:

• «АВИАНОСЦЫ МИРА 1945 – 2000».

• «ПАЛУБНЫЕ САМОЛЕТЫ 1917 – 2000».

Тираж справочников ограничен. Не пропустите: собранные воедино, эти издания станут полной и достаточно подробной энциклопедией авианосцев!

Уважаемые читатели!

Предлагаем вашему вниманию третью часть справочника «Авианосцы мира». Подготовить этот выпуск было не так просто. Дело в том, что информация о японских кораблях, построенных во время Второй мировой войны, крайне противоречива. Объяснение тому простое: в 1945 году значительная часть кораблестроительной документации была уничтожена японцами или сгорела в результате бомбардировок. Поэтому авторы, не имея возможности привести все варианты встречающихся в зарубежной литературе данных, выбрали лишь те, что внушают наибольшее доверие, а о разночтениях упоминали только в отдельных случаях. Разумеется, данный справочник не может претендовать на истину в последней инстанции и не исключает возможных неточностей.

Четвертую часть справочника – «Авианосцы мира 1945–2000» – мы планируем издать в конце текущего года. Но до этого,

осенью, выйдет в свет выпуск «Палубные самолеты 1917–2000». Он будет представлять собой компактный, но практически полный справочник по всем базировавшимся на авианосцах самолетам с колесным шасси (исключение составят лишь опытные машины). Как нам кажется, без этого издания информация об авианосцах будет далеко не полной.

Судя по откликам, манера подачи и объем информации о кораблях серии «Авианосцы мира» многим пришлись по душе. В письмах читатели нередко задают вопросы: «А будут ли аналогичные серии справочников «Броненосцы мира», «Линкоры мира», «Подводные лодки мира»?». Отвечаем: «Будут!» Но об этом мы расскажем позже, в последующих выпусках «Наваль-коллекции».

В заключение напоминаем: список использованной литературы будет опубликован в выпуске «Авианосцы мира 1945–2000».

АВИАНОСЦЫ МИРА 1939–1945

Список сокращений для обозначения фирм-строителей

Германия: **БлФ** – «Блом унд Фосс», Гамбург, **Вез** – «Везер», Бремен, **Грв** – «Германиаверфт», Киль, **ДВ** – «Дойчеверке», Киль, **Дшм** – «Дешимаг Верке», Бремен.

Италия: **Анс** – «Ансальдо», Генуя.
Япония: **Йоко** – верфь в Йокосуке, **Кав** – «Кавасаки», Кобе, **Куре** – верфь в Куре, **Миц** – «Мицубиси», Нагасаки, **Хар** – верфь в Хариме, **Хит** – «Хитачи», Инносима.

Список прочих сокращений

АВ – авианосец
АВТ – авиатранспорт
авт. – автомат, автоматический
бух. – бухта
ВСКР – вспомогательный крейсер
ВФл – воздушный флот
ВЦ – воздушные цели
ГАС – гидроакустическая станция
гса – гидросамолет
ГТЗА – главный турбозубчатый агрегат
ДАВ – дивизия авианосцев
ед. – единица
зен. – зенитный
истр. – истребитель
кап. – капитальный
КДП – командно-дальномерный пост
КО – котельное отделение
корм. – кормовой
КРЛ – легкий крейсер
КРТ – тяжелый крейсер
ЛК – линейный корабль
МЗА – малокалиберная зенитная артиллерия
МПУАЗО – приборы управления огнем зенитной артиллерии
НК – надводный корабль

НУР – неуправляемая ракета
НЦ – надводные цели
палуб. – палубный
ПВО – противовоздушная оборона
пик. бом. – пикирующий бомбардировщик
ПЛ – подводная лодка
ПЛО – противолодочная оборона
поб. – побережье
ПТЗ – противоторпедная защита
ПТП – противоторпедная переборка
пул. – пулемет
разв. – разведчик
р-н – район
сух. – сухопутный
ТА – торпедный аппарат
торп. – торпедоносец
ТР – транспорт
УАО – управление артиллерийским огнем
универ. – универсальный
центр. – центральный
чел. – человек
ЭМ – эскадренный миноносец
ЭскМ – эскортный миноносец
ЭУ – энергетическая установка

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

Энергетическая установка: тип (ПТ – паротурбинная, ПМ – паросиловая, ПТ/ЭЛ – турбоэлектрическая) – число валов; далее – число паровых котлов (ПК). Вооружение: число орудий – калибр в мм/ длина ствола в калибрах.

Авианосцы типа «Граф Цеппелин» — 0 + 2 ед.

«Graf Zeppelin»
«B» («Peter Strasser»)

ДВ
Грв

28.12.1936/8.12.1938/ — не достроен
1938/ — не достроен

Первый и единственный воплощенный в металл проект немецкого АВ. 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 «Граф Цеппелин» так и не вступил в строй, хотя его готовность к 1942 г. достигла 92%.

К разработке проекта полноценного АВ немцы приступили в конце 1933 — начале 1934 г. По концепции это был корабль крейсерского назначения, в некоторых аспектах повторявший американский «Лексингтон». 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 узла — 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 узла.

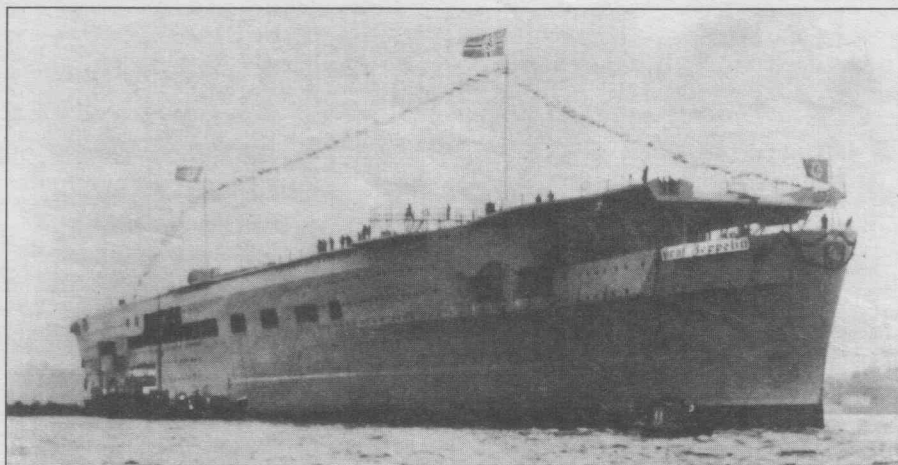
Ангар был двухъярусным; в верхнем (183 x 16 м) размещались 25 самолетов, в нижнем (170 x 16 м) — 18. Высота каждого ангара — 5,66 м. Полетная палуба размером 243 x 30 м изготавливалась из 20-мм стали и покрывалась сверху деревянным настилом. Конструктивно она выполнялась как интегральная часть корпуса и участвовала в обеспечении продольной прочности корабля. Важным достоинством АВ 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 330000 л.

Весьма оригинально осуществлялся старт самолетов. В отличие от зарубежных флотов, применявших, в основном, взлет путем свободного разбега, немцы предполагали запускать самолеты исключительно с помощью катапульт (двух пневматических типа К-252). Причем самолеты уже в ангаре устанавливались на специальные тележки, на которых подавали к лифтам и затем ставились на катапульты. После старта самолета тележки спускались в ангар. Любопытно, что подобная система взлета ранее испытывалась англичанами на АВ «Фьюриес», но из-за своей сложности в Британском флоте она распространения не получила.

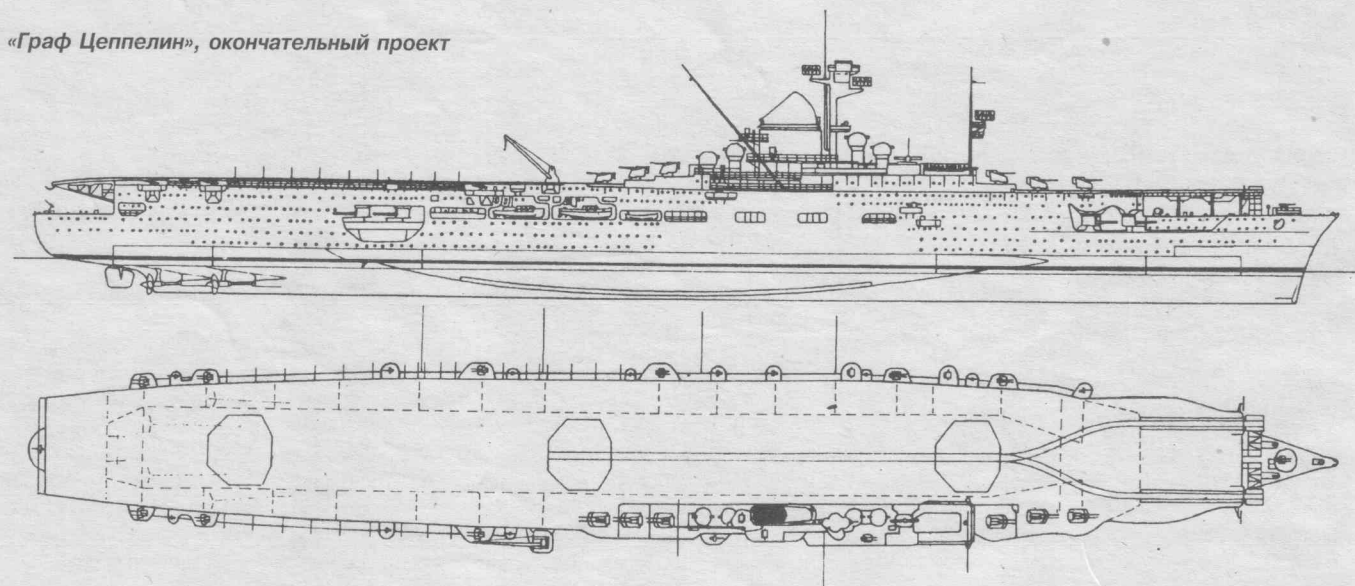
Посадку самолетов обеспечивали 4 тросовых аэрофинишера. Для посадки ночью или в условиях плохой видимости палуба оснащалась специальными электрическими светильниками.

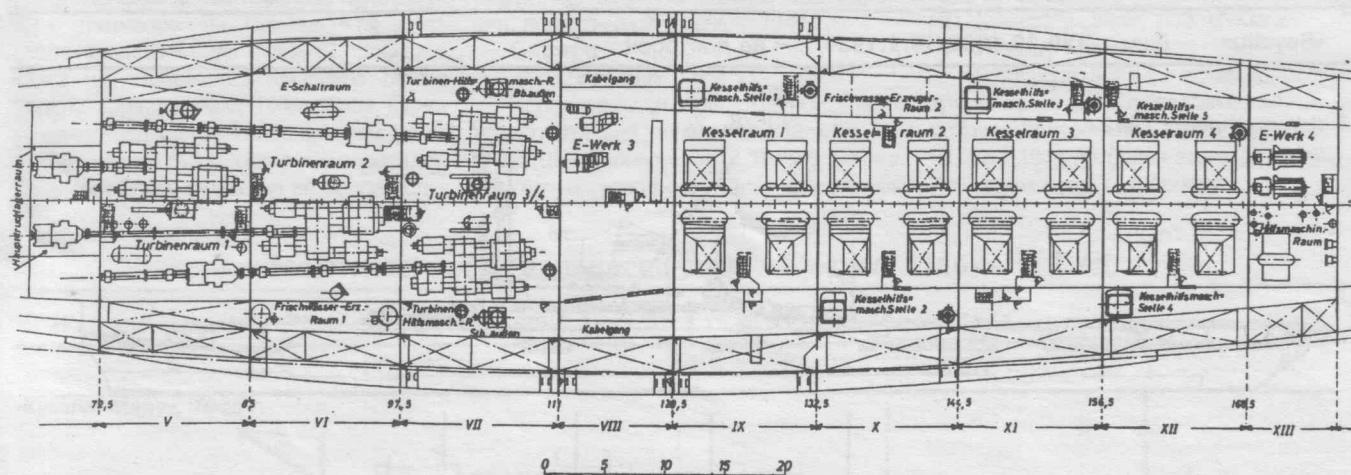
ГЭУ авианосца — паротурбинная с повышенными параметрами пара: давление 75 атм, температура 450°C. Расчетная

«Граф Цеппелин» вскоре после спуска на воду.



«Граф Цеппелин», окончательный проект





дальность плавания 19-узловым ходом — 8000 миль.

Очень необычным выглядело вооружение АВ. 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 «Граф Цеппелин» предполагалось оснастить тремя РЛС обнаружения НЦ и ВЦ FuMO-21 и FuMO-25.

Служба

«Граф Цеппелин»

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 АВ 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 аварийно-спасательной службой КБФ. 19.8.1945 официально включен в состав Советского ВМФ, однако не восстанавливался и два года стоял на приколе в Свинемюнде. 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. ЭМ «Славный» и ТКА-503 в центральной части Балтийского моря.

«Петер Штрассер»

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

В в е р х у : «Граф Цеппелин», 1943 г.

В н и з у : «Граф Цеппелин» в Штеттине, июнь 1945 г.

ТТХ (проектные, 1942 г.).

28090/33500 т, 262,5 (250 вл) x 36,2 (31,5 по булям) x 8,5 м.

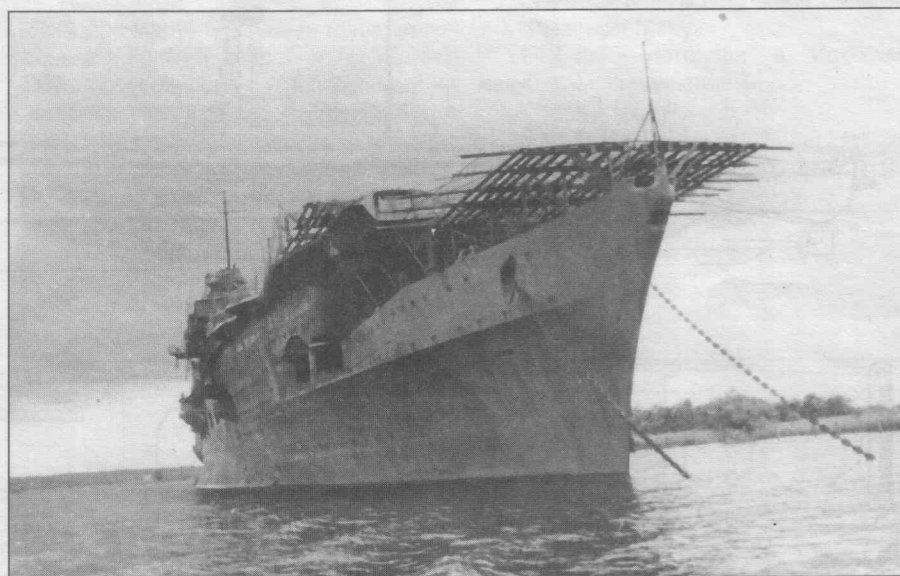
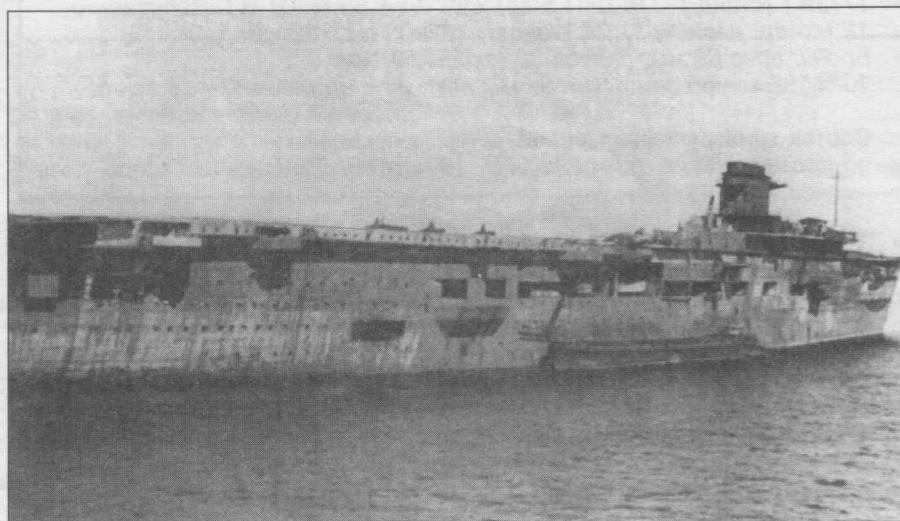
ПТ-4 Brown-Boveri, 16 ПК La Mont, 200000 л.с.=33,8 уз. 6750 т нефти.

Броня: пояс 100-60 мм, палуба 40 (скосы 60) мм, казематы 30 мм, рубка 150-30 мм. Экипаж: 1760 чел. (без авиаперсонала).

16 — 150 мм/55, 12 — 105 мм/65 зен., 22 — 37 мм авт., 28 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы:

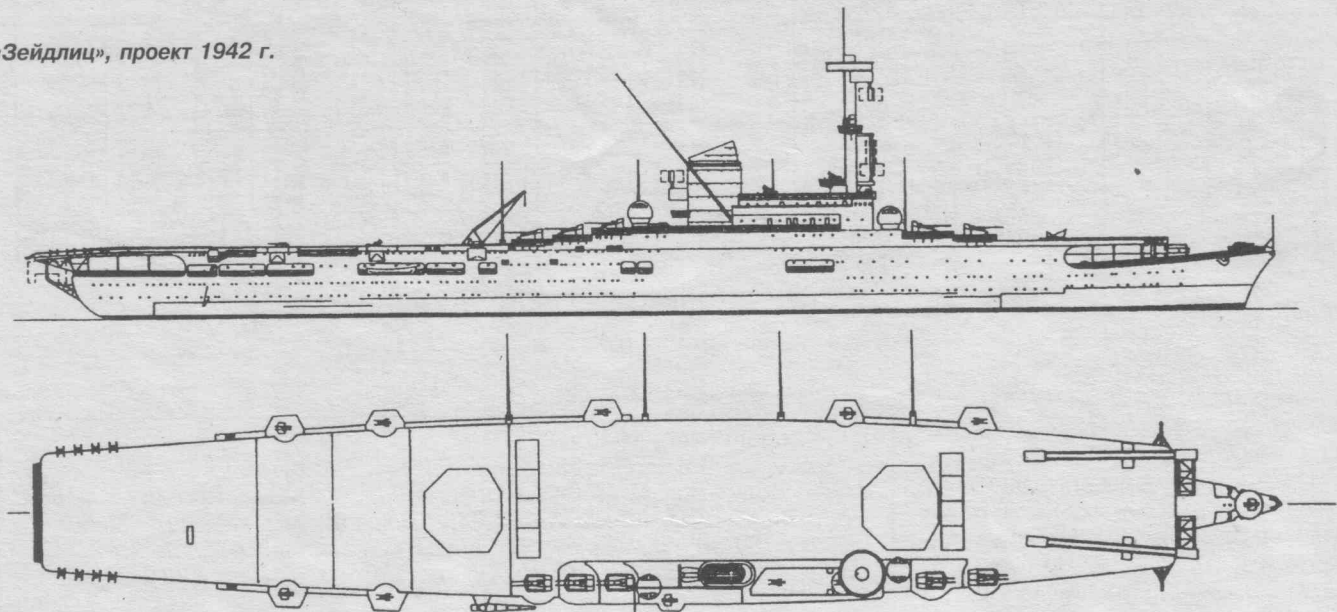
по проекту: 12 пик. бомб./торп. Ju-87С, 30 истр. Bf-109Т.



Авианосец «Зейдлиц» — 0 + 1 ед.

«Seydlitz» ДШМ 29.12.1936/19.1.1939/ — не достроен

«Зейдлиц», проект 1942 г.



ТТХ (проектные, декабрь 1942 г.).

17139 т (станд.), 216 (201,5 вл) x 21,8 x 6,65 м. ПТ-3 Deschimag, 12 (по др. данным 9) ПК Wagner, 132000 л.с.=32 уз.
Броня: пояс 80 мм, палуба 30 (скосы 50) мм.
10 — 105 мм/65 зен., 10 — 37 мм авт., 24 — 20 мм авт.

Состав авиагруппы:

по проекту: 8 пик. бомб. Ju-87D, 10 истр. Bf-109T.

тами 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

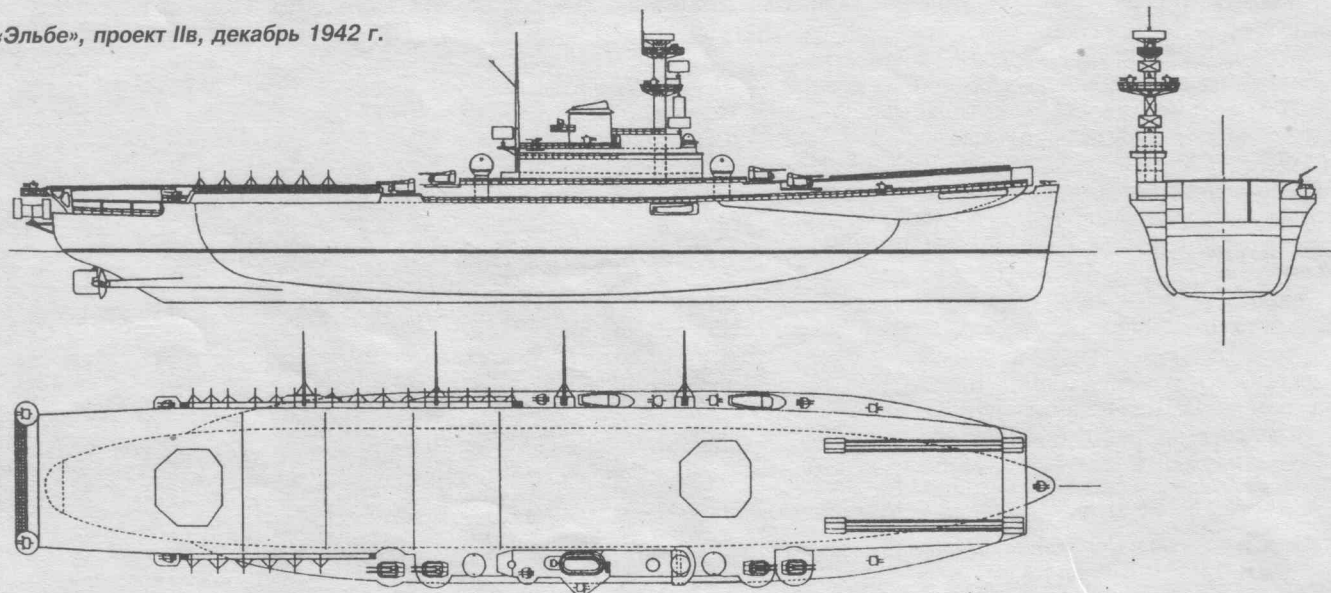
Решение о переделке КРТ в АВ подписано Гитлером 26.8.1942. Демонтаж вооружения и надстроек начался в 12.1942, но в 6.1943 работы были прекращены. 2.4.1944 корабль отбуксировали в Кёнигсберг, где он использовался в качестве плавучего склада. 29.1.1945 «Зейдлиц» подорвали и затопили. В 1946 г. он был поднят аварийно-спасательной службой КБФ, в нач. 1947 г. отбуксирован в Ленинград и вскоре сдан на слом.

Заложен как 4-й КРТ 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 «Везер».

По архитектуре и компоновке проект АВ напоминал уменьшенный вариант «Графа Цеппелина» с более короткой по-

летной 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 «Графе Цеппелине» — двумя катапуль-

«Эльбе», проект IIв, декабрь 1942 г.



Вспомогательные авианосцы типа «Эльбе» — 0 + 2 ед.

«Elbe» («Potsdam»)	БлФ	16.1.1935	— сдан на слом в 1976
«Jade» («Gneisenau»)	Вез	17.5.1935	— погиб 2.5.1943

Бывшие пассажирские лайнеры «Потсдам» (17528 брт) и «Гнейзенау» (18160 брт), построенные в 1934 — 1936 гг. С 1940 г. использовались как войсковые ТР. В мае 1942 г. принято решение переоборудовать суда во вспомогательные авианосцы. Любопытно, что третий однотипный лайнер — «Шарнхорст», находившийся с сентября 1939 г. в Японии, — впоследствии был переоборудован в АВ «Синье» (см. раздел «Япония»).

Проект переделки лайнеров предусматривал установку булей, сплошной полетной палубы (размером 186 х 27 м), двух пневматических катапульт, двух самолетоподъемников и 4-х аэрофинишеров. Полетная палуба изготавливалась из 20-мм стали. Размеры ангара: 148 х 18 м. Непотопляемость обеспечивалась

ТТХ авианосца «Эльбе» (проектные, декабрь 1942 г.).

17527/23500 т, 203 (189 вл) х 27 (26,8 по булям) х 8,85 м. ПТ/ЭЛ-2, 4 ПК Benson, 26000 л.с.=19 уз. 3145/4500 т нефти. Экипаж: 900 чел. 12 — 105 мм/65 зен., 10 (5х2) — 37 мм авт., 32 (8х4) — 20 мм авт.

Состав авиагруппы:

по проекту: 12 пик. бомб. Ju-87D, 12 истр. Bf-109T.

11-ю сварными водонепроницаемыми переборками, двойным дном и примитивной системой ПТЗ. Основу ПВО корабля составляли 4 стабилизированные 105-мм артиллерийские установки ЛС/37 и два КДП «Вакелькопф». Планировалось также установить три РЛС обнаружения НЦ и ВЦ.

Переоборудование лайнера «Потсдам» в АВ «Эльбе» 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 ТР «Эмпайр Фоуи», а в 1950 г. было продано Пакистану. Переделка «Гнейзенау» так и не начиналась; с 25.11.1942 его вновь переклассифицировали в войсковой ТР. Судно погибло в рез. подрыва на mine 2.5.1943.

ИТАЛИЯ

Авианосец «Аквила» — 0 + 1 ед.

«Aquila»	Анс	1926/переоб. с 11.1941	— не достроен
----------	-----	------------------------	---------------

Бывший пассажирский лайнер «Ром» (32583 брт), работавший на трансатлантической линии. Еще в середине 30-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 командование итальянских ВМС захотело экстренно пополнить свой флот авианосцами. В январе 1941 г. началась разработка нового проекта, предусматривавшего превращение «Ромы» в полноценный АВ.

Перестройка старого лайнера в авианосец, получивший имя «Аквила», представляла собой радикальный вариант модернизации. Корпус судна был удли-

нен, 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 цистер-

ны авиабензина защитили 80-мм броней. Румпельное отделение прикрывали 30-мм стальные плиты.

Скорость «Ромы» (20 уз.) посчитали недостаточной, и механизмы судна полностью заменили. Новая ГЭУ была унифицирована с КРЛ типа «Аттилио Реголо». Весьма необычной была ее компоновка: в каждом отсеке по одну сторону

ТТХ (проектные, 1942 г.).

23350/27800 т, 232,5 (207,4 пп) х 30,05 (по булям) х 7,3 м. ПТ-4 Beluzzo, 8 ПК Thornycroft, 151000 л.с.=29,5 уз. 3660 т нефти. Броня: пояс до 600 мм (бетон), локальная защита погребов 80-60 мм, румпельного отделения 30 мм.

Экипаж: 1175 чел. + 245 чел. авиаперсонала.

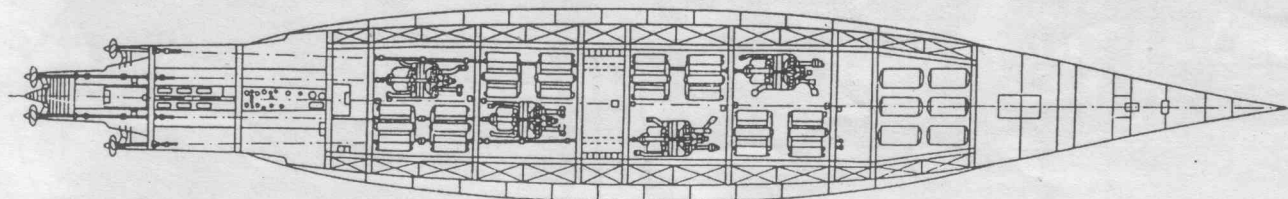
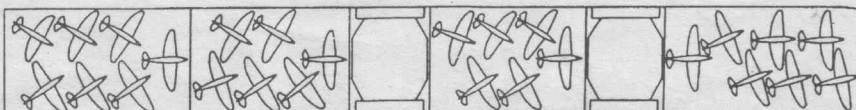
8 — 135 мм/45, 12 — 65 мм/54 зен., 132 (22х6) — 20 мм авт.

Состав авиагруппы:

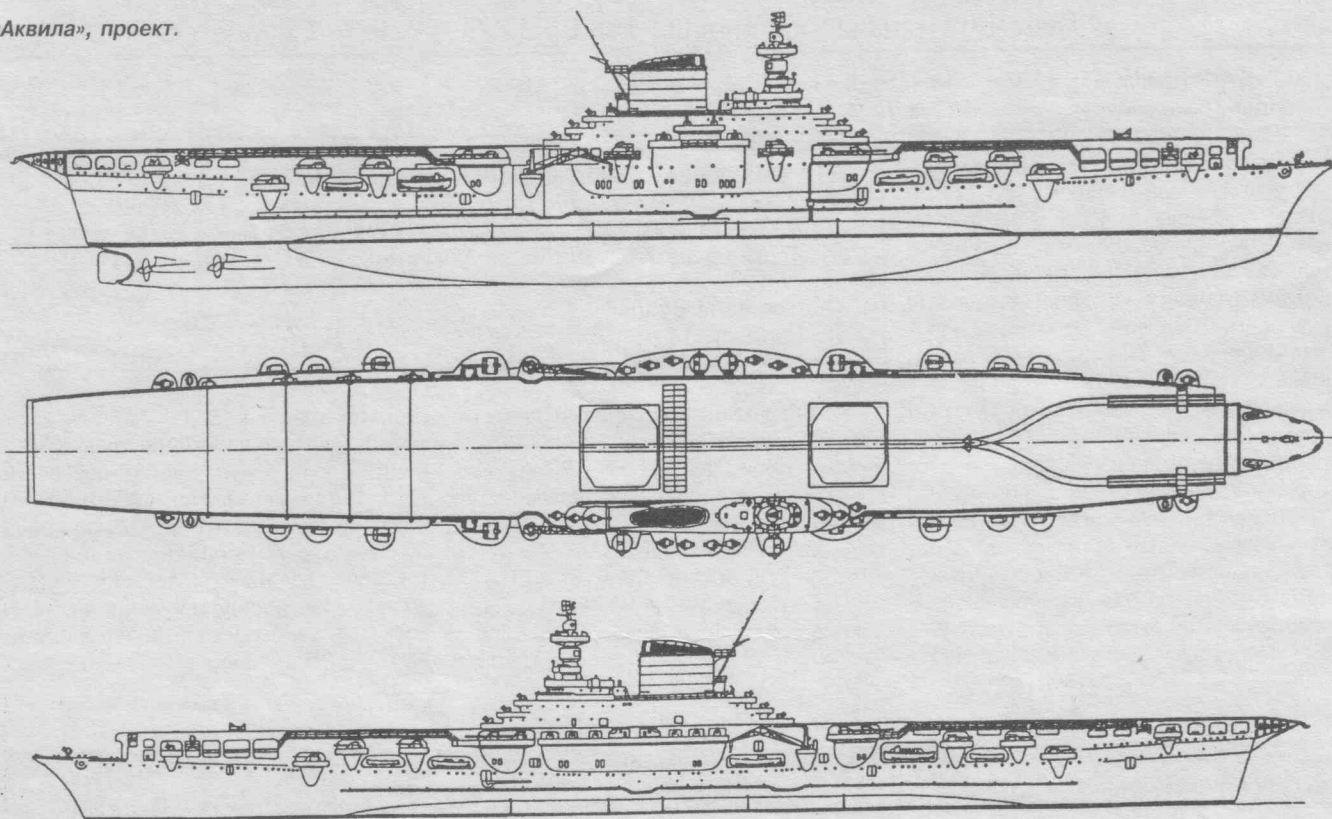
по проекту: 51 истр.-бомб. Re-2001.

С п р а в а : расположение самолетов Re-2001 на ангарной палубе.

В н и з у : план трюма «Аквилы».



«Аквила», проект.



от ДП располагалось по одному ГТЗА, по другую — по два котла. (Похожее размещение компонентов ГЭУ было применено после войны на советских ЭМ проекта 56, но итальянский корабль имел не 2 машинно-котельных отделения, а 4.) Дальность плавания 18-узловым ходом по проекту составляла 5500 миль.

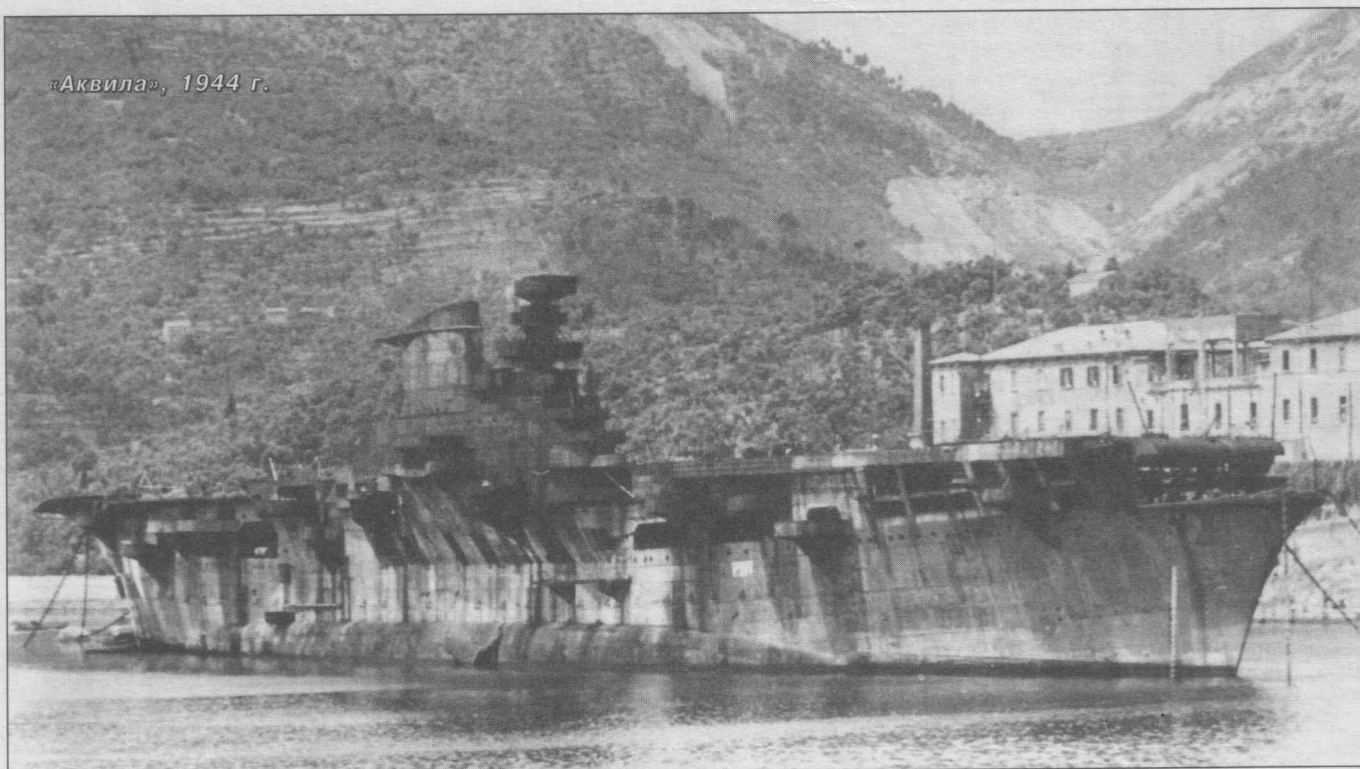
Одноярусный ангар «Аквилы» размером 160 x 18 м мог вместить лишь 26 истр.-бомб. Re-2001, поскольку у по-

следних 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 «Графа Цеппелина»).

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 крыльев достигала

«Аквила», 1944 г.



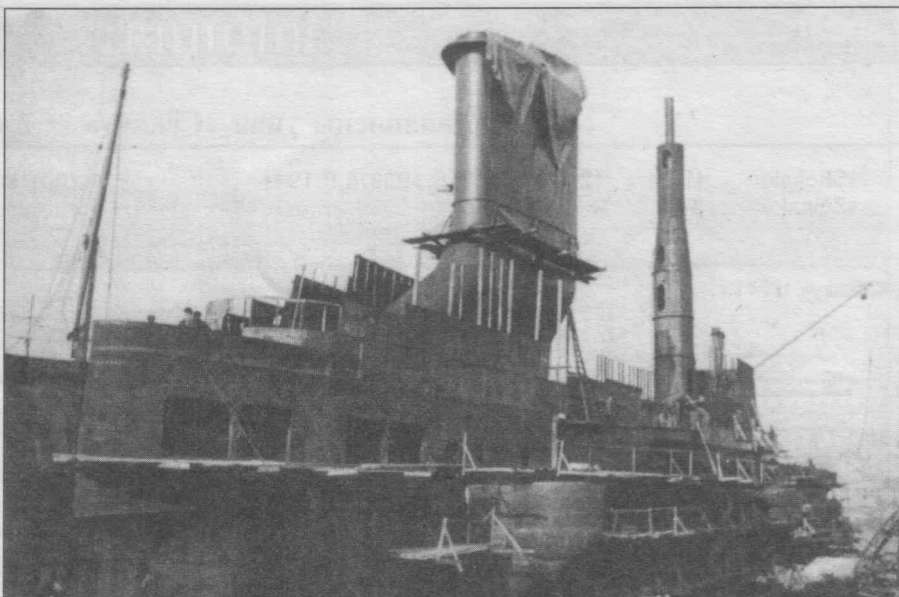
51 единицы. Запас авиабензина составлял 327000 л.

Артиллерийское вооружение состояло из неуниверсальных 135-мм пушек, снятых с недостроенных крейсеров, и многочисленных зенитных установок малого калибра. Управление огнем 135-мм артиллерии обеспечивали 4 КДП. Для обнаружения ВЦ использовался радар ЕС-3 «Gufo» итальянского производства.

Служба

Проходил переоборудование в Генуе (сер. 1941 г. – 9.1943), после капитуляции Италии захвачен нем. 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.

«Аквила» в постройке, октябрь 1942 г.



Авианосец «Спарвьеро» – 0 + 1 ед.

«Sparviero»

Анс

1927/переоб. с 9.1942

– не достроен

Бывший пассажирский лайнер «Аугустус» (30418 брт), близкий по типу к «Роме», но имевший дизельную ГЭУ. Проект его переоборудования в АВ был разработан еще в 1936 г., но к осуществлению идеи приступили лишь в 1942-м. Судно переименовали в «Фалько», затем – в «Спарвьеро». Поначалу его хотели капитально перестроить по типу «Аквилы», но затем остановились на более простом варианте, напоминавшем довоенный проект.

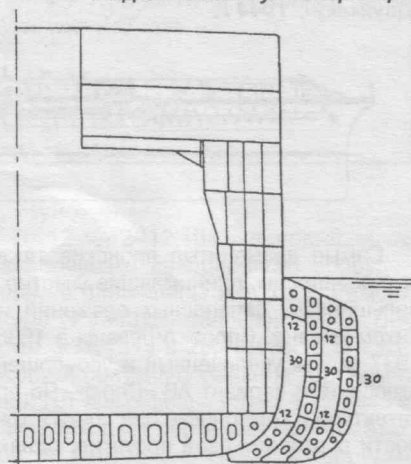
АВ «Спарвьеро» имел архаичную архитектуру и внешне очень напоминал старый английский «Аргус» (1918 г.). Корпус и ГЭУ лайнера остались без изменений, но для обеспечения остойчивости и усиления ПТЗ установили широкие буи. Последние внутри разделялись продольными переборками на 4 отсека, причем переборки 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.

Ангар был одноярусным; состав и численность авиагруппы неизвестны. Авиатехническое оборудование включало в себя два лифта и комплект аэрофинишеров. Старт самолетов должен был осуществляться, по-видимому, при помощи катапульты, хотя точных данных на сей счет нет. Проект остался нереализованным, и его подробное описание в специальной литературе отсутствует.

Служба

Переоборудование на верфи «Ансальдо» в Генуе началось в 9.1942. 9.9.1943 недостроенный АВ захвачен немцами и 5.10.1944 затоплен с целью заграждения фарватера. Поднят и разобран на металл в 1947 г.

Мидель-шпангоут «Спарвьеро»



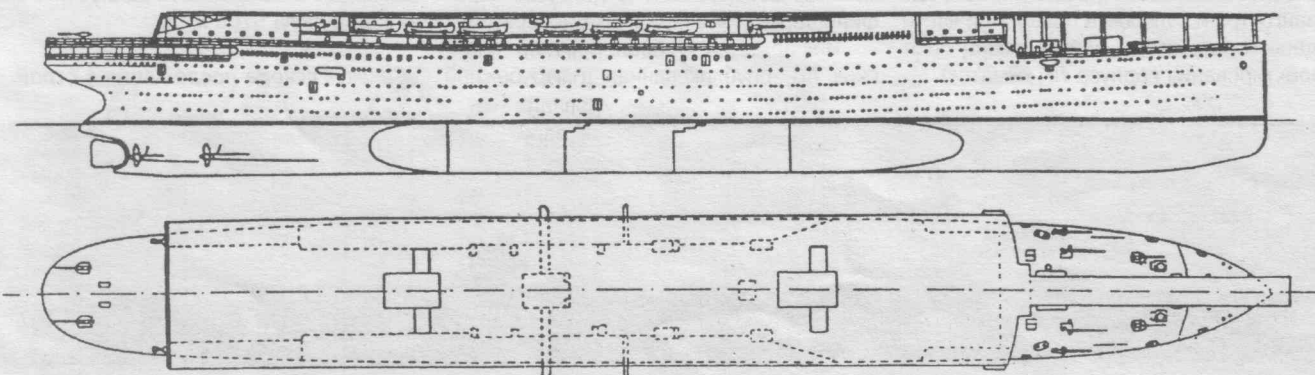
ТТХ (проектные, 1942 г.).

Около 23000 т, 202,4 (вл) x 25,24 x 9,2 м. Диз-4, 28000 л.с.=18 уз.
6 – 152 мм, 4 – 102 мм зен.

Авиагруппа

по проекту (предположительно): 25-30 истр.-бомб. Re-2001.

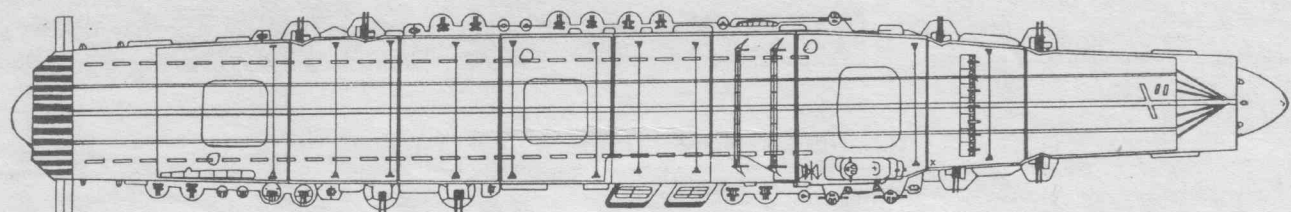
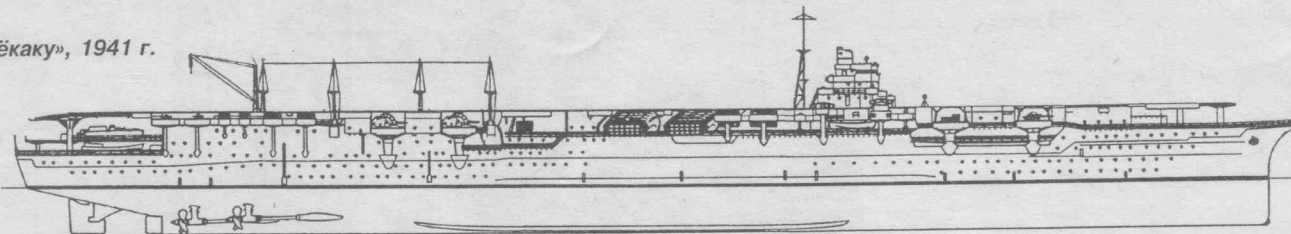
«Спарвьеро», проект



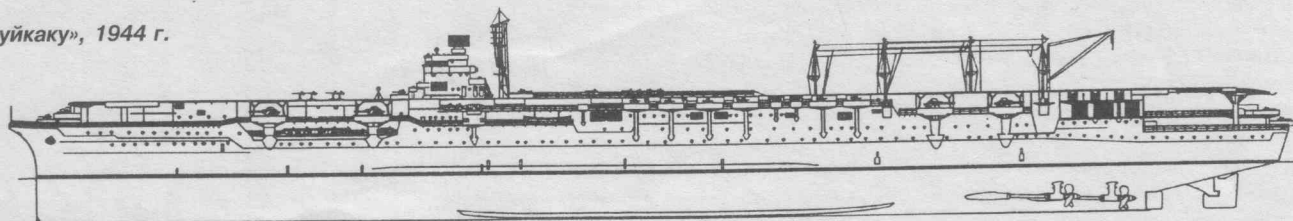
Авианосцы типа «Сёкаку» — 2 ед.

«Shokaku»	Йоко	12.12.1937/1.6.1939/8.8.1941	— погиб 19.6.1944
«Zuikaku»	Кав	25.5.1938/27.11.1939/25.9.1941	— погиб 25.10.1944

«Сёкаку», 1941 г.



«Дзуйкаку», 1944 г.



Самые знаменитые японские тяжелые авианосцы, принимавшие участие в большинстве авианосных сражений на Тихом океане. Спроектированы в 1936-1937 гг. как увеличенный и усовершенствованный вариант АВ «Сорю». По архитектуре и компоновке они почти в точности повторяли свой прототип, однако имели усиленное бронирование, зенитное вооружение и более многочисленную авиагруппу. На момент своего появления среди всех АВ специальной постройки они по праву могли считаться самыми большими и самыми мощными в мире.

Мореходность «Сёкаку» по сравнению с «Сорю» 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 ЛК «Ямато»).

Ангар был двухъярусным, полностью закрытым. Длина верхнего ангара составляла 150 м, нижнего — 133 м; высота каждого — 4,83 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 опасность пожара — тем более, что ангар не имел никакой защиты от вражеских бомб и снарядов.

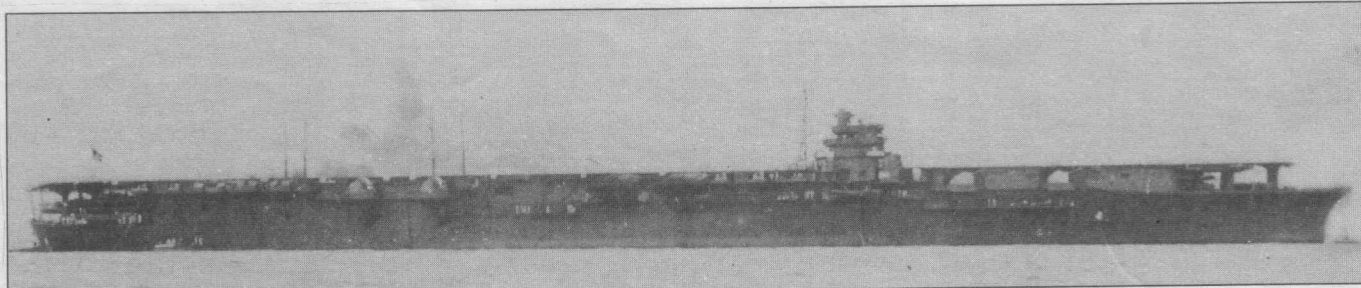
Полетная палуба была покрыта деревянным настилом, ее размеры — 242,2 x 29 м. Самолеты подавались тремя электрическими лифтами (носовой площадью 13 x 16 м, остальные два — 13 x 13 м). Подъем одного самолета занимал 15 с, а полный цикл, включая погрузку и выгрузку — 40 с. Катапульт не было. Посадку самолетов обеспечивали 8 тросовых аэрофинишеров и 4 аварийных барьера.

Информация о бронировании японских АВ, опубликованная в зарубежной

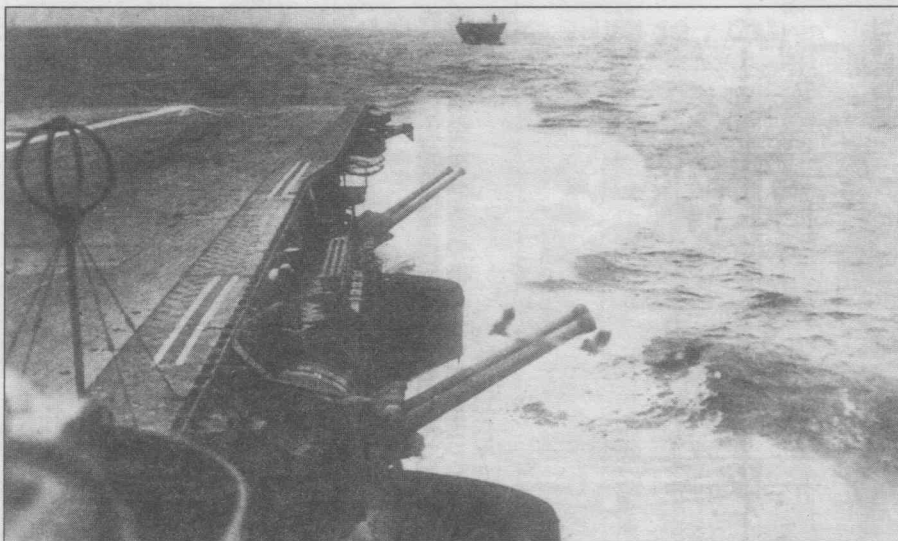
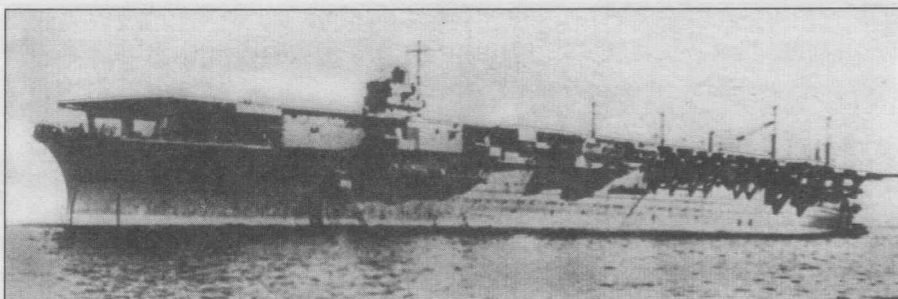
литературе, весьма противоречива (например, некоторые источники приписывают «Сёкаку» наличие 215-мм броневых пояса и 170-мм палубы!). Наиболее правдоподобно выглядят следующие данные: броневой пояс был внутренним, наклонным; он защищал примерно 2/3 длины корпуса. Толщина его достигала 105 мм. МО и КО сверху прикрывала 84-мм палуба. Остальные палубы, включая полетную, изготавливались из стали толщиной 16-19 мм. Наибольшую толщину имела локальная коробчатая защита погребов боезапаса и цистерн авиабензина — вероятно, отсюда и пошли легенды о сверхмощном бронировании авианосцев.

На испытаниях «Сёкаку» развил мощность 161280 л.с. и скорость 34,5 узла. Расчетная дальность плавания 18-узловым ходом с наибольшим запасом топлива составляла 9700 миль.

«Сёкаку» вскоре после ввода в строй.



**В в е р х у : «Дзуйкаку»,
25 сентября 1941 г.
В н и з у : «Сёкаку» и «Дзуйкаку»
(на заднем плане) движутся к
Гавайским островам,
6 декабря 1941 г.**



В процессе эксплуатации «Сёкаку» и «Дзуйкаку» 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. Танки с авиабензином 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 АВ их было по 48 (16х3), в июле 1943-го — по 70 (18х3 + 16х1), а на «Дзуйкаку» в конце его карьеры — 106 (18х3 + 5х2 + 42х1). Кроме того, на «Дзуйкаку» в 1944 г. установили 6 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 1943 г. на обоих АВ появились радары обнаружения НЦ и ВЦ типа 21 и типа 13, причем антенны РЛС 21 были разных моделей (на «Сёкаку» более современная и компактная, чем на «Дзуйкаку»). Для противолодочного поиска использовался примитивный гидролокатор типа 0.

Служба «Дзуйкаку»

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 вернулся в Йокосуку, где находился до 17.3.1942 в готовности к отражению ударов амер. АВ. 24.3.1942 прибыл в Кендари (о. Целебес). Входил в состав 1-го ВФл во время рейда в Индийский океан (26.3–11.4.1942): налеты на Коломбо (5.4.1942) и Тринкомали (9.4.1942). Пик. бомб. АВ участвовали в потоплении брит. АВ «Гермес» (9.4.1942). В 25.4.1942 прибыл на о. Трук, обеспечивал высадку на о. Туаги (3.5.1942; Соломоновы о-ва), 7–8.5.1942 принимал участие в сражении в Коралловом море, в ходе которого сам. АВ повредили амер. АВ «Йорктаун» и «Лексингтон» (позднее затонул). 21.5.1942 прибыл в Куре, 30.6–6.7.1942 обеспечивал проводку конвоя на о. Кыска (Алеутские о-ва). Ремонт и усиление зен. вооружения (нач. 8.1942).

16.8.1942 вышел для отражения амер. десанта на Соломоновы о-ва, принял участие в сражении у Вост. Соломоновых о-вов (24.8.1942), в ходе которого сам. с АВ был поврежден амер. АВ «Энтерпрайз». Находился на о. Трук, авиагруппа снята (кон. 8–нач. 9.1942). Обеспечивал действия японского флота в р-не о. Гуадалканал (сер. 9 — кон. 10.1942). В сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942) сам. АВ приняли участие в потоплении амер. АВ «Хорнет» и нанесении повреждений АВ «Энтерпрайз». С 9.11.1942 по 17.1.1943 находился в Японском внутр. море. После возвращения на о. Трук участвовал в обеспечении эвакуации гарнизона о. Гуадалканал (29.1–6.2.1943). В нач. 4.1943 авиагруппа снята, 8.5.1943 АВ прибыл в Куре, где находился до 15.7.1943. Ремонт, зенит-

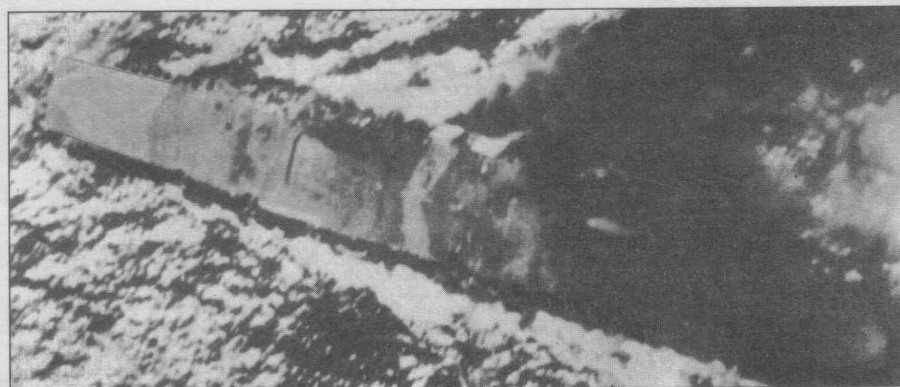
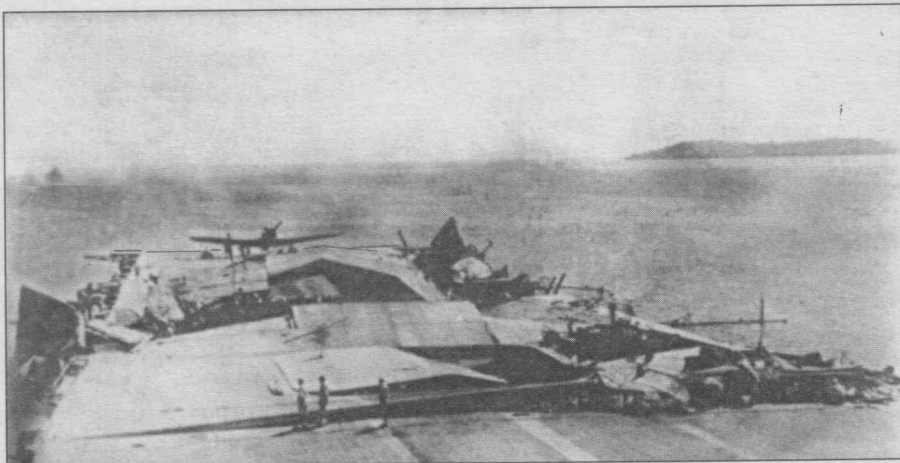
ное вооружение увеличено до 76 25-мм автоматов. Базировался на о. Трук (кон. 7.1943–12.12.1943), с кон. 10.1943 без авиагруппы. Находился в Японии (12.1943–1.1944), затем — в Сингапуре (2–5.1944), где осуществлял подготовку авиагруппы, в сер. 5.1944 перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). 19–20.6.1944 принимал участие в сражении у Марианских о-вов. 20.6.1944 получил одно прямое попадание авиабомбы, сброшенной амер. сам., еще 5 бомб разорвалось рядом. Тяжело поврежден пожаром на ангарной палубе. Ремонт и докование в Куре (сер. 7–нач. 8.1944). Число 25-мм автоматов доведено до 102, установлены ПУ НУР. В ходе сражения у м. Энганьо (25.10.1944) за 6 часов получил попадания 6–7 торпед и 7 авиабомб с сам. TF 38, перевернулся и затонул.

ТТХ на момент ввода в строй.

25675/32105 т, 257,5 (250 вл) х 26 х 8,93/9,32 м. ПТ-4 Катрон, 8 ПК Катрон, 160000 л.с.=34 уз. 4100/5300 т нефти. Броня: пояс 105-45 мм, палуба 84 мм, локальное бронирование до 170 мм. Экипаж: 1660 чел. 16 (8х2) — 127 мм/40 зен., 36 (12х3) — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

11.1941: 27 торп. B5N, 27 пик. бомб. D3A, 18 истр. A6M2.
1.1942: 21 торп. B5N, 21 пик. бомб. D3A, 21 истр. A6M2.
4.1942: 27 торп. B5N, 27 пик. бомб. D3A, 18 истр. A6M2.
5.1942: 21 торп. B5N, 21 пик. бомб. D3A, 21 истр. A6M2.
7.1942–2.1943: 18 торп. B5N, 27 пик. бомб. D3A, 27 истр. A6M2.
3–12.1943: 27 торп. B5N, 18 пик. бомб. D3A/D4Y, 27 истр. A6M2.
3–6.1944: 18 торп. B6N, 27 пик. бомб. D4Y, 3 разв. D4Y1C, 27 истр. A6M5.
10.1944: 14 торп. B6N, 7 пик. бомб. D4Y, 16 истр.-бомб. A6M2, 28 истр. A6M5.



«Сёкаку»

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 уда-

ров амер. АВ. 24.3.1942 прибыл в Кендари (о. Целебес). Входил в состав 1-го ВФл во время рейда в Индийский океан (26.3–11.4.1942): налеты на Коломбо (5.4.1942) и Тринкомали (9.4.1942). Пик. бомб. АВ участвовали в потоплении брит. АВ «Гермес» (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 амер. АВ. Первая

В в е р х у : Повреждения «Сёкаку» после сражения у Санта-Крус, 26 октября 1942 г.

В н и з у : Гибель «Дзуйкаку», 25 октября 1944 г.

пробила полет. палубу в нос. части и вызвала пожары ав. бензина, вторая – разрушила ремонтную мастерскую в корм. части по правому борту. Потери экипажа составили 108 чел. убитыми и 40 ранеными. Скорость хода упала до 5 узлов. 17.5.1942 прибыл в Куре. Ремонт и установка доп. зен. вооружения (5–6.1942). 16.8.1942 вышел для отражения амер. 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 (кон. 8–нач. 9.1942). Обеспечивал действия японского флота в р-не о. Гуадалканал (сер. 9–кон. 10.1942). В сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942) сам. АВ приняли участие в потоплении амер. АВ «Хорнет», но сам «Сёкаку» был поврежден попаданиями 6 авиабомб, сброшенных амер. пик. бомб. Seriously пострадала корм. часть. Ремонт в Йокосуке до сер. 3.1943, число 25-мм автоматов увеличено до 76. 15.7.1943 прибыл в Трук, где до кон. 10.1943 осуществлял подготовку авиагруппы. В нач. 11.1943 авиагруппа переведена в Рабаул, 12.12.1943 АВ убыл в Японию, где находился до нач. 2.1944 без авиагруппы. Прошел докование (1–2.1944). В 2–5.1944 осуществлял подготовку авиагруппы в Сингапуре, с сер. 5.1944 – на о. Тавитави (арх. Сулу). 19.6.1944 в ходе сражения у Марианских о-вов получил попадания 3–4 торпед с амер. ПЛ «Кавэлла». Через 3 часа после атаки в рез. многочисленных пожаров, затруднивших борьбу за живучесть, АВ взорвался и затонул. Потери экипажа составили 1263 чел.

Авианосцы типа «Дзуйхо» – 2 ед.

«Zuiho»	Йоко	20.6.1935/19.6.1936/27.12.1940	– погиб 25.10.1944
«Shoho»	Йоко	3.12.1934/1.6.1935/15.1.1939 – переоб. 11.1940/26.1.1942	– погиб 7.5.1942

ТТХ на момент ввода в строй.

11262/14200 т, 204,8 (201,45 вл) x 23 (18,2 вл) x 6,6 м. ПТ-2 Катрон, 4 ПК Катрон, 52000 л.с.=28 уз. 2600 т нефти. Экипаж: 785 чел. 8 – 127 мм/40 зен., 8 – 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

«Дзуйхо»

3.1941: 12 торп. B5N, 16 истр. A5M4.
12.1941: 12 торп. B5N, 12 истр. A5M4.
6.1942: 11 торп. B5N, 12 истр. A6M2.
7.1942–10.1943: 6 торп. B5N, 21 истр. A6M2.
11.1943–2.1944: 8 торп. B5N, 18 истр. A6M2.
2–6.1944: 9 торп. B6N, 15 истр.-бомб. A6M2, 6 истр. A6M5.
10.1944: 11 торп. B6N, 4 B5N, 15 истр. A6M2.

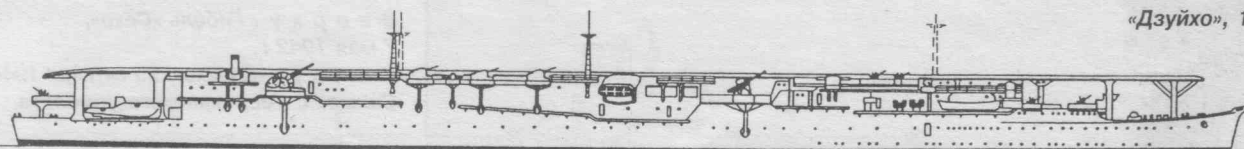
«Сёхо»

1.1942: 12 торп. B5N, 12 истр. A5M4.
5.1942: 9 торп. B5N, 6 истр. A6M2, 6 A5M4.

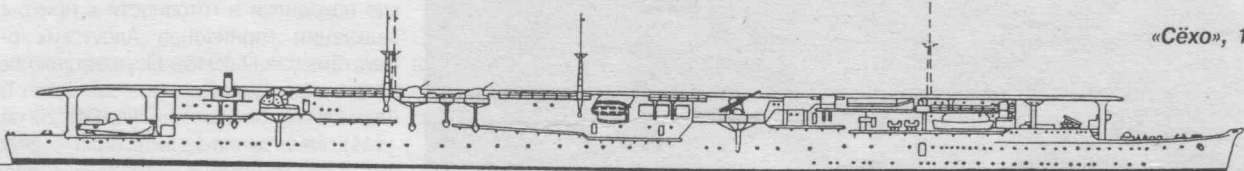
В начале 30-х гг. правительство Японии, взяв курс на подготовку к войне с США, всеми способами пыталось обойти ограничения Вашингтонского соглашения 1922 г. В частности, была принята специальная «теневая» судостроительная программа, предусматривавшая постройку вспомогательных судов, пригодных для быстрого переоборудования в боевые корабли. Так в составе японских ВМС появились большие быстроходные плавбазы подводных лодок и гидроавиатранспорты, спроектированные с учетом возможности их быстрого превращения в полноценные авианосцы.

Базы ПЛ «Цуругисаки» и «Такасаки» (9500/13000 т, диз-2, 56000 л.с.=29 уз., 4 – 127 мм, 12 пул., 3 гсм) строились по так

«Дзуйхо», 1941 г.



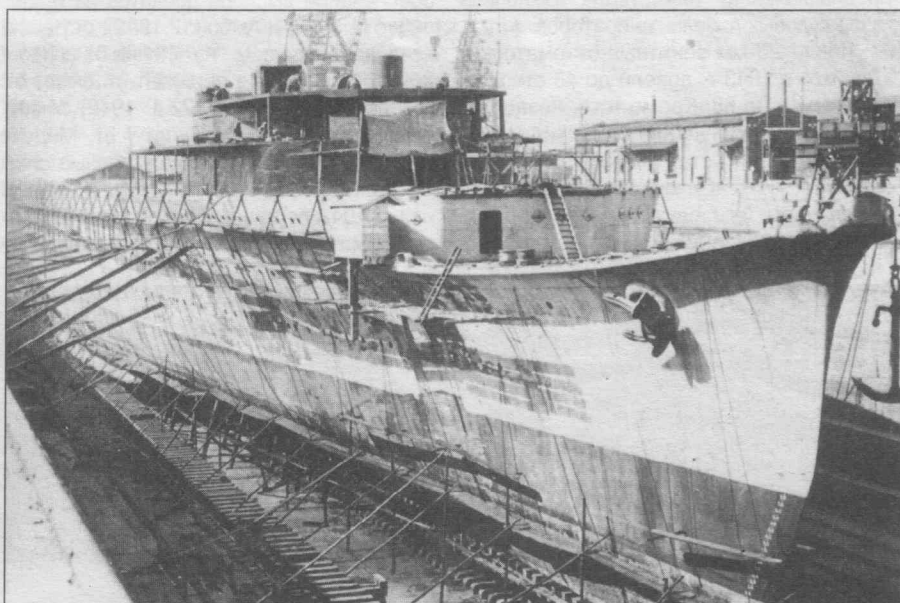
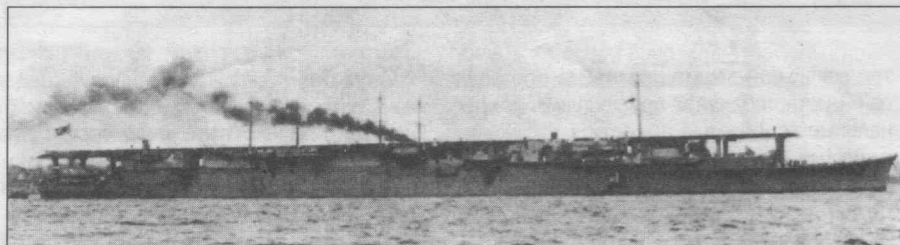
«Сёхо», 1942 г.



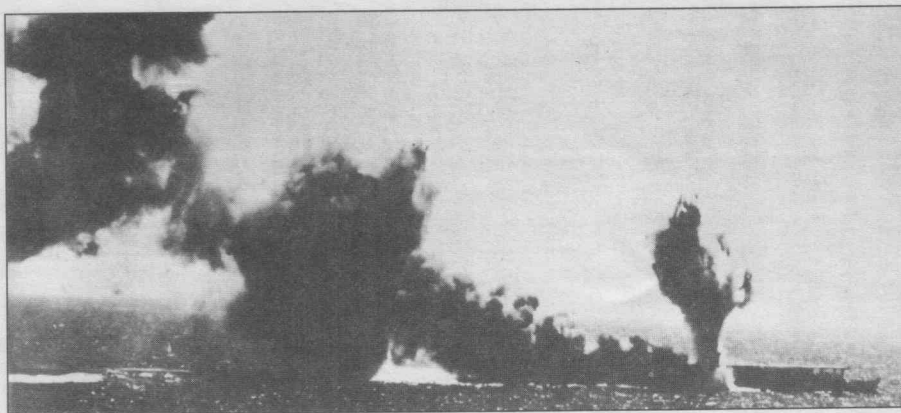
называемой «второй дополнительной программе 1934 г.» «Цуругисаки» вступила в строй 15.1.1939, а спущенную на воду «Такасаки» примерно в это же время начали перестраивать в АВ; она вошла в строй в новом качестве под названием «Дзуйхо». В ноябре 1940 г. на верфи в Йокосуке началось аналогичное переоборудование «Цуругисаки», переименованной в «Сёхо».

Реконструкция кораблей была более основательной, чем это предусматривалось довоенными планами. Неудачную дизельную ГЭУ пришлось заменить на паротурбинную, унифицированную с ЭМ типа «Кагеро». В целом компоновка и архитектура АВ напоминала «Рюдзё» — собственно, на базе последнего и проектировались корпуса плавбаз. Правда, ангар стал одноярусным, его размеры (124 x 18 м) позволяли вместить только 30 самолетов. Полетная палуба первоначально имела длину 180 м и ширину 23 м; в 1943 г. на «Дзуйхо» ее удлинили до 192,6 м. Катапульт не было.

Интересная особенность АВ — очень длинный и узкий корпус (отношение длины к ширине 11:1), оснащенный, тем не менее, системой ПТЗ крейсерского типа. Бронирование отсутствовало, но в качес-

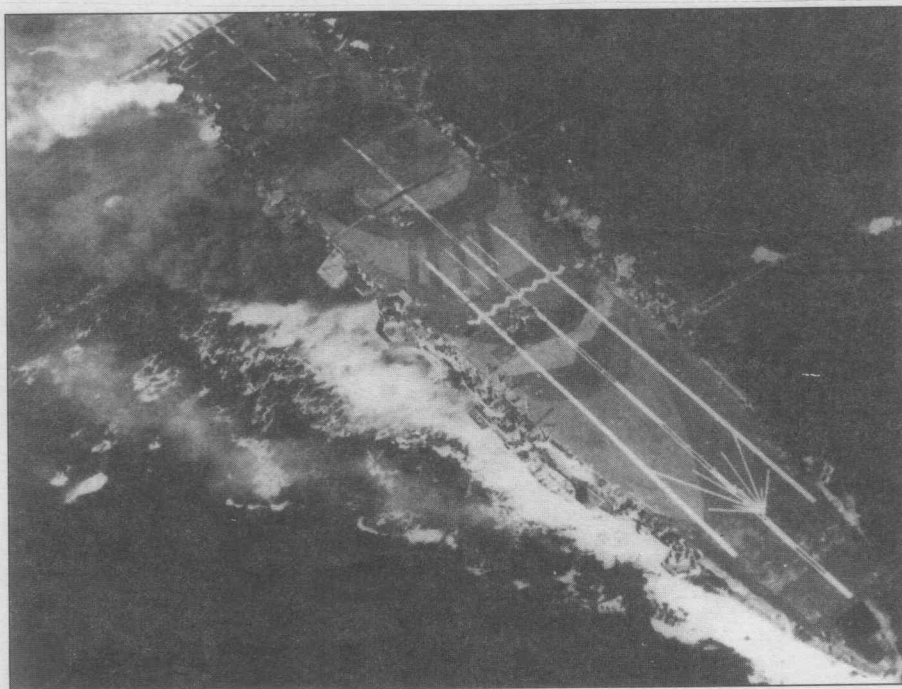


В в е р х у : «Сёхо», декабрь 1941 г.
В н и з у : «Дзуйхо» в постройке.



**В в е р х у : Гибель «Сёхо»,
7 мая 1942 г.**

**В н и з у : «Дзуйхо», 25 октября 1944 г.
Снимок с американского самолета.**



стве локальной защиты погребов боезапаса и цистерн бензина применялись оригинальные коробчатые емкости с двойными стенками, пространство между которыми заполнялось водой. Еще одна необычная деталь архитектуры корабля — дополнительная дымовая труба в кормовой части, предназначенная для отвода выхлопных газов судовых дизель-генераторов.

Число 25-мм зенитных автоматов на «Дзуйхо» в 1943 г. довели до 48 стволов, в 1944-м — до 68. Кроме того, незадолго до гибели «Дзуйхо» оснастили 6-ю 28-ствольными установками для 120-мм зенитных НУР. «Сёхо», ввиду непродолжительности его службы, перевооружений и модернизаций пройти не успел.

Служба «Дзуйхо»

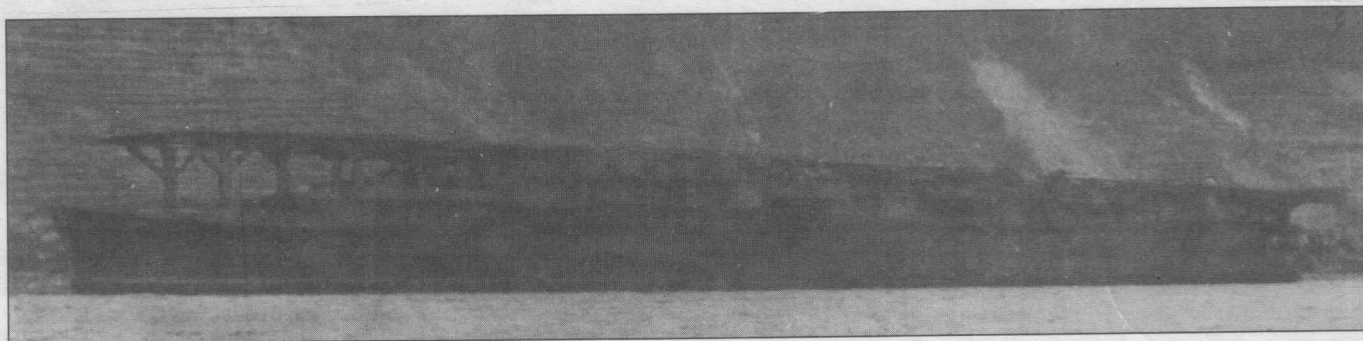
Первоначально включен в состав резервного флота и до 4.1941 г. использовался в качестве учебного, затем включен в состав 3-й ДАВ. На начало войны базировался на о. Палау. Принимал участие в обеспечении высадок десантов на о. Целебес (1.1942) и Амбон (2.1942), осуществлял доставку сам. на Филиппины (кон. 2—3.1942), пытался перехватить амер. АВ у берегов Японии (18—22.4. 1942). Участвовал в морском сражении у ат. Мидуэй (4—6.6.1942) — обеспечивал главные силы флота. Прошел докование (кон. 7.1942). В нач. 9.1942 перешел на о. Трук и в дальнейшем принимал участие в боевых дей-

ствиях за обладание о. Гуадалканал (9—10. 1942). В ходе сражения у о-вов Санта-Крус (26.10.1942) получил попадание в кормовую часть двух 227-кг бомб, сброшенной амер. пик. бомб. SBD. Летные операции прекращены. Вернулся в Японское внутр. море, где прошел ремонт (11.1942—1.1943). Число 25-мм автоматов доведено до 48. В 1.1943 перешел на о. Трук, прикрывал эвакуацию с о. Гуадалканал (кон. 1 — 6.2.1943). 18.2—3.5.1943 авиагруппа действовала с береговых авиабаз, АВ базировался на о. Трук и Рабаул (о. Новая Британия). Вернулся в Японию, где находился в готовности к прикрытию эвакуации гарнизонов Алеутских о-вов (нач. 5 — нач. 7.1943). Осуществлял перевозки сам. из Японии на о-ва Трук, Формоза и о. Окинава (7.1943 — сер.2. 1944), авиагруппа действовала с береговых авиабаз. Ремонт (9.1943). Находился в Японском внутр. море, перевозил сам. на о. Гуам (2—4.1944), авиагруппа на подготовке. В нач. 5.1944 перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19—20.6.1944). Ремонт (7.1944). Зен. артиллерия усилена за счет установки доп. 20 25-мм авт. и 6 ПУ НУР. В ходе морского сражения у м. Энганьо (25.10. 1944) тяжело поврежден попаданиями 2 торпед и 4 бомб, а также многочисленными близкими разрывами бомб, сброшенных с сам. амер. АВ «Интрепид», «Эссекс» и «Лэнгли». Потерял ход и управляемость, спустя час затонул. Потери экипажа составили около 650 чел.

«Сёхо»

Фактически вступил в строй еще в 12.1941. Включен в состав 3-й ДАВ. Осуществлял перевозку сам. на о. Трук и в Рабаул (1.1942 — нач. 4.1942), пытался перехватить амер. АВ 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 АВ подвергся массированному налету сам. с амер. АВ «Лексингтон» и «Йорктаун», получил попадания 7 торпед и 13 авиабомб и через 20 минут затонул. Потери экипажа составили около 700 чел.

«Рюхо» в Куре, октябрь 1945 г.



Авианосец «Рюхо» — 1 ед.

«Ryūho»

Йоко

12.4.1933/16.11.1933/31.3.1934 — переоб. 1941/28.11.1942

— слом. 1946

Бывшая база ПЛ «Тайгей» (10000 т стандарт., диз-2, 14000 л.с.=20 уз., 4 — 127 мм, 12 пул., 3 гсм), вступившая в строй 31.3.1934 (по другим данным, 31.3.1935). Как и в случае с «Цуригисаки», она создавалась с учетом возможности переделки в АВ, однако оказалась неудачной: сварной корпус был слишком слабым, а высокий борт при малой осадке не обеспечивал требуемой остойчивости. В 1936–1937 гг. плавбазу капитально реконструировали — усилили корпус, установили були. Водоизмещение при этом увеличилось на 500 т.

В 1941–1942 гг. согласно секретному мобилизационному плану «Тайгей» переоборудовали в авианосец «Рюхо». По конструкции корабль во многом повторял «Дзуйхо» и «Сёхо», но был несколько крупнее. Дизельная ГЭУ плавбазы также пришлось заменить на паротурбинную, унифицированную с ЭМ типа «Кагеро».

ТТХ на момент ввода в строй.

13360/16700 т, 215,6 (210 вл) x 19,582 x 6,67 м. ПТ-2 Катроп, 4 ПК Катроп, 52000 л.с.=26 уз. 2900 т нефти. Экипаж: 989 чел. 8 — 127 мм/40 зен., 38 — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

6.1943: 9 торп. B5N, 21 истр. A6M2.

6.1944: 9 торп. B6N, 9 истр.-бомб. A6M2, 18 истр. A6M5.

Вследствие большего водоизмещения и наличия булей скорость «Рюхо» уступала его предшественникам на 1,5–2 узла.

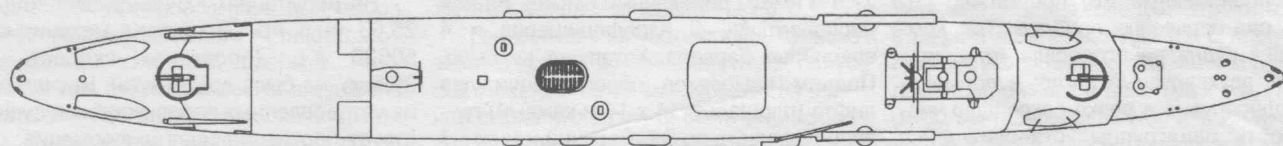
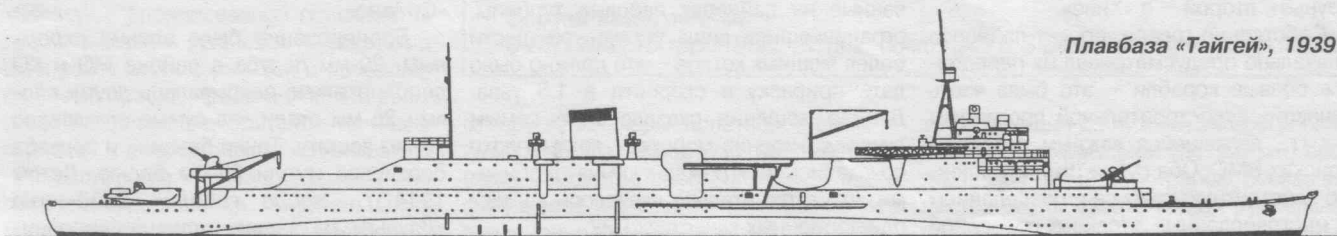
Одноярусный ангар АВ площадью 124 x 18,6 м вмещал 31 самолет. Полетная палуба имела размеры 185 x 23 м; в 1944 г. ее удлиннили до 198,1 м. Число самолетоподъемников — 2 (13,6 x 12 м). Катапульт не было.

Бронирование отсутствовало. Наибольшая толщина палуб в районе МО — всего 13 мм.

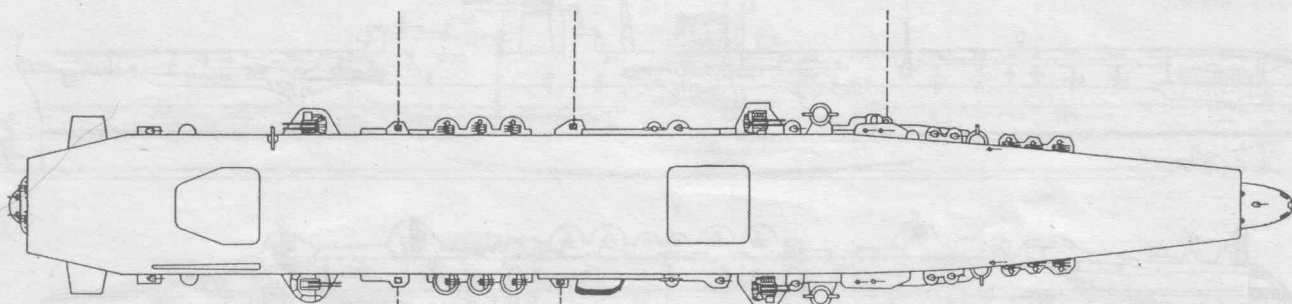
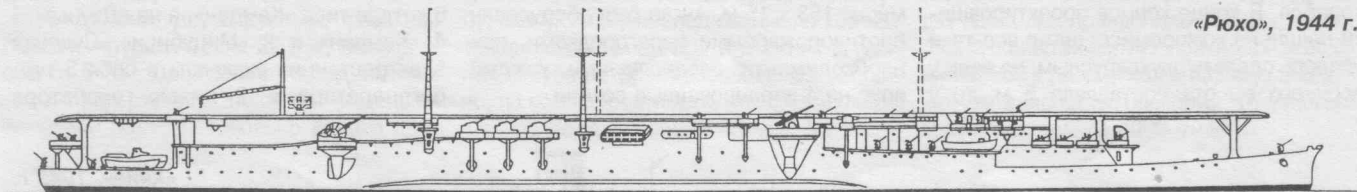
Зенитное вооружение в 1943 г. было усилено до 42 25-мм автоматов и 6 13,2-мм пулеметов, а также 6 28-ствольных ПУ для 120-мм НУР. Летом 1943 г. на АВ появилась РЛС типа 21.

Следует отметить, что «Рюхо» был одним из самых неудачных авианосцев японского флота. Слабая конструкция, отсутствие какой-либо защиты и неудовлетворительное разделение корпуса на отсеки в подводной части существенно ограничили использование АВ в боевых действиях.

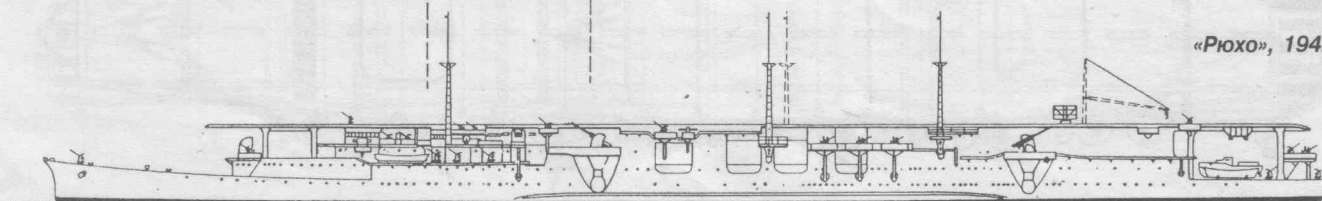
Плавбаза «Тайгей», 1939 г.



«Рюхо», 1944 г.



«Рюхо», 1942 г.



Служба

12.12.1942 в первом же рейсе по перевозке сам. на о. Трук, юго-вост. о. Хатидзё (о-ва Нампо) торпедирован амер. ПЛ «Драм». Ремонт в Йокосуке (12.1942–3.1943). Служил учебным АВ (3–6.1943). Включен в состав 2-й ДАВ и в кон. 6.1943 прибыл на о. Трук. Авиагруппа снята для действия с береговых авиабаз, АВ базировался в Японском внутр. море, а также осуществлял рейсы по доставке ав. техники (кон. 7 – сер. 8.1943). Ремонт (8.1943). МЗА доведена до 42 25-мм пушек и 6 13,2-мм пулеметов. Осуществлял

подготовку новой авиагруппы в Сингапуре (9–12.1943), затем перевез ее на о. Трук, после чего вернулся в Японию. Ремонт и усиление зен. вооружения (нач. 1944 г.). Число стволов МЗА доведено до 61 25-мм, 21 13,2-мм и 6 28-ствольных РСЗО, удлинена полетная палуба в нос. части, установлен радар типа 21. Перевозил сам. на о. Сайпан (3.1944). В нач. 5.1944 перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19–20.6.1944) – 20.6.1944 легко поврежден неск. близ. разрывами авиабомб. Доковый ремонт (кон.

7.1944). Из-за отсутствия авиагруппы в боевых действиях в конце войны участия не принимал. В 10.1944–1.1945 привлекался к перевозке сам. на о. Формоза и в Манилу. Прошел докование (2.1945). 19.3.1945 в Японском внутр. море получил 3 попадания 227-кг бомб с амер. сам. TF 58. Полетная и ангарная палубы в центр. и корм. частях корабля получили значительные повреждения, выведен из строя самолетоподъемник № 2. Потери экипажа составили ок. 20 убитых и 30 раненых. Не отремонтирован, 20.4.1945 исключен из списков флота и в 1946 г. сдан на слом.

Авианосцы типа «Дзуньё» – 2 ед.

«Junyo»	Миц	20.3.1939/26.6.1941/5.5.1942	– слом. 1947
«Hiyo»	Кав	30.11.1939/24.6.1941/31.7.1942	– погиб 20.6.1944

Заложены как пассажирские лайнеры «Касивара Мару» и «Идзумо Мару» (по 27500 брт), но в августе 1940 г. реквизированы правительством для последующей достройки в качестве АВ. Первый из турбоходов был переименован в «Дзуньё», второй – в «Хийё».

Собственно говоря, проект лайнеров изначально предусматривал их переделку в боевые корабли – это была часть «теневой» судостроительной программы 30-х гг., являвшейся важным резервом японских ВМС. Оба судна имели усиленную конструкцию корпуса с разделением на многочисленные отсеки в подводной части. В то же время, чтобы превратить их в полноценные АВ, предстояло решить ряд серьезных проблем. Так, компоновка судна не позволяла «втиснуть» внутрь двухъярусный ангар, а применение одноярусного резко сокращало численность авиагруппы, становившейся неадекватной внушительным размерам корабля. В конце концов проектировщики пошли на компромисс: ангар все-таки удалось сделать двухъярусным, но если у верхнего высота составляла 5 м, то у

нижнего – всего 3,2 м, из-за чего в последнем могли размещаться лишь легкие истребители А6М2 «Зеро». Другой проблемой стал состав ГЭУ. Чтобы не затягивать сроки постройки АВ, конструкторы решили оставить уже смонтированные на лайнерах паровые турбины, ограничившись лишь установкой шести более мощных котлов – это должно было дать прибавку в скорости в 1,5 узла. Данное решение оказалось не самым лучшим: «военно-морские» котлы плохо сочетались с «гражданскими» турбинами, что отрицательно сказалось на эксплуатационных качествах ГЭУ.

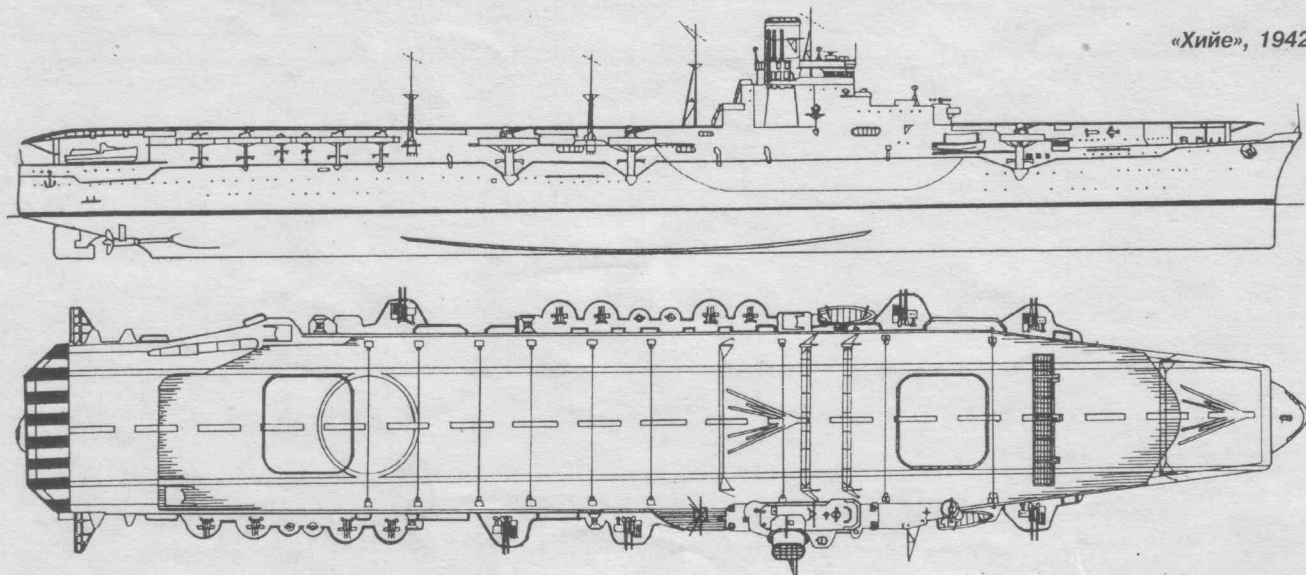
Полетная палуба размером 210,3 x 27,3 м имела деревянный настил. На ней располагались 9 аэрофинишеров и 4 аварийных барьера. Катапульт не было. Подъем самолетов обеспечивали два лифта (площадью 14 x 14 м каждый) грузоподъемность по 5 т. Верхний и нижний ярусы ангара имели одинаковые размеры: 153 x 15 м. Ангар был оборудован противопожарными перегородками, при необходимости разделявшими каждый ярус на 4 изолированные секции.

Особенностью архитектуры АВ типа «Дзуньё» стало наличие (впервые в японском флоте) «острова», совмещенного с дымовой трубой. Причем труба имела наклон 25° вправо – позже эту же схему применили на АВ «Тайхо» и «Синано».

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. Летом 1944 г., после гибели «Хийё», на «Дзуньё» их защиту усилили дополнительным слоем бетона.

На испытаниях «Хийё» развил ход в 25,63 узла при мощности механизмов 56630 л.с. (проектная скорость в 26,5 уз. не была достигнута). Насчет типа установленных паровых котлов существует противоречивая информация; по некоторым данным, на «Хийё» стояли 6 котлов типа «Кампон», а на «Дзуньё» – 4 «Кампон» и 2 «Мицубиси». Судовая электростанция включала в себя 3 турбогенератора и 2 дизель-генератора

«Хийё», 1942 г.



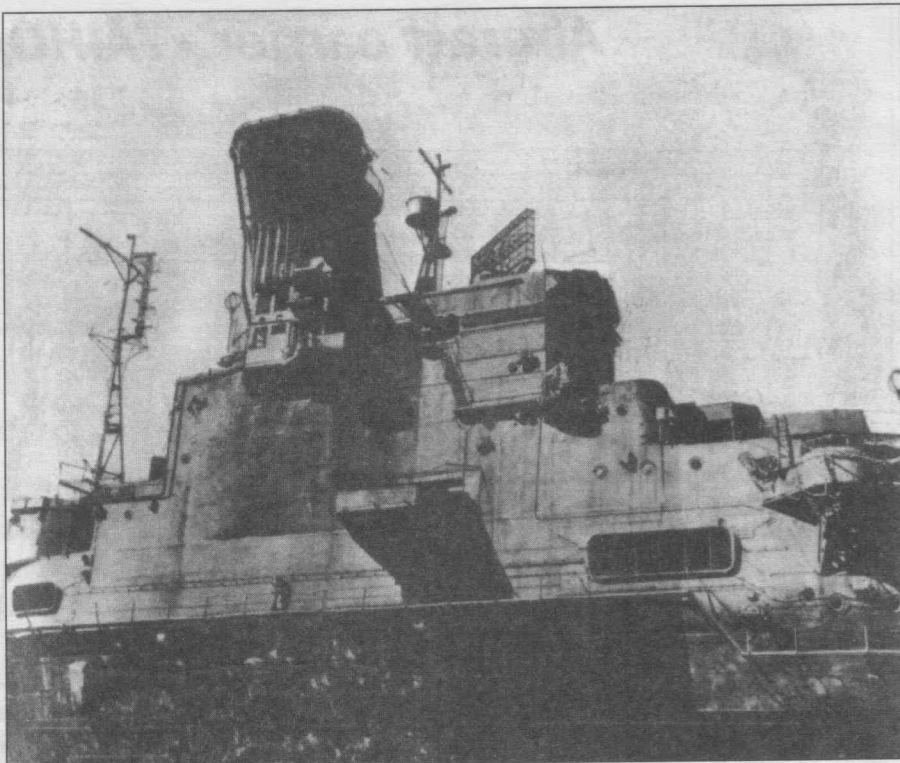
общей мощностью 6395 кВт. Расчетная дальность плавания 18-узловым ходом составляла 10000 миль.

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 АВ увеличилось до 40, к лету 1944 г. на «Дзуньё» их стояло уже 79 (15х3 + 2х2 + 30х1), а также 6 28-ствольных 120-мм установок НУР.

Вскоре после вступления в строй (летом—осенью 1942 г.) оба АВ 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 «Дзуньё» дополнительно смонтировали радар обнаружения ВЦ и УАО типа 13.

Служба «Дзуньё»

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 внутр. море (7—нач. 10.1942). Ремонт (сер. 8 — сер. 9.1942). 9.10.1942 прибыл на о. Трук. Участвовал в боевых действиях в р-не Соломоновых о-вов (сер. 10.1942 — 2.1943): в сражении у о-вов Санта-Крус (26.10.1942), сражении у о. Гуадалканал (13—15.11.1942) и эвакуации яп. войск с Гуадалканалом (29.1—9.2.1943). 22.2.1943 вернулся в Куре для пополнения авиагруппы. Ремонт (кон. 2 — сер. 3.1943). В 4.1943 и 6—7.1943 базировался на о. Трук (авиагруппа действовала с береговых авиабаз). Ремонт (кон. 7 — нач. 8.1943). Подготовка авиагруппы в Сингапуре (9—11.1943). 5.11.1943 юж. пролива Бунго (выход из Японского внутр. моря) получил попадание торпеды с амер. ПЛ «Хэлибат». Ремонт в Японии (11.1943—3.1944), число 25-мм автоматов доведено до 79, усилена защита цистерн с ав. горючим. В нач. 5.1944 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 амер. палуб. сам. TF 58 получил повреждения в результате двух бомбовых попаданий (разрушена дым. труба) и 6 близ. разрывов. Потери экипажа составили 52 чел. убитыми. Ремонт в Японии (кон. 6 — кон. 8.1944), число 25-мм автоматов доведено до 88. В нач. 10.1944 авиагруппа снята для действия с береговых авиабаз. В кон. 10 — нач. 12.1944 использовался для перевозки ав. оборудования в Манилу. 9.12.1944 в Восточно-Китайском море АВ получил попадание торпеды с амер. ПЛ «Си Дейвил» и 1—2 торпед с ПЛ «Редфиш». Несмотря на затопление МО правого борта и прием 5000 т воды, «Дзуньё» 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.

«Хийё»

Подготовка авиагруппы в Японском внутр. море (8—9.1942), затем АВ использовался для перевозки ав. оборудования на о. Иводзима. 9.10.1942 прибыл на о. Трук для участия в боевых действиях в р-не Соломоновых о-вов. 20.10.1942 из-за аварии ГЭУ покинул район боевых действий и вернулся для ремонта на о. Трук (кон. 10 — нач. 12.1942). Находился в Японии (нач. 12.1942 — кон. 3.1943). Ремонт (кон. 2 — сер. 3.1943). В кон. 3.1943 перешел на о. Трук, где находился до сер. 5.1943 (авиагруппа действовала с береговых авиабаз). Вернулся в Японию, где находился в готовности к прикрытию эвакуации гарнизонов Алеутских о-вов (кон.

5 — нач. 6.1943). Вновь отправлен на о. Трук, но 10.6.1943 юж. Иокотами торпедирован амер. ПЛ «Триггер», повреждено МО. Ремонт (кон. 6 — сер. 9.1943). Подготовка авиагруппы в Сингапуре, после чего она доставлена на о. Трук (10—12.1943). Находился в Японском внутреннем море, с 3.1944 осуществлял подготовку авиагруппы. В нач. 5.1944 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 сам. АВ «Бельо Вуд». Первая торпеда вывела из строя рулевое управление, вторая — попала в нос. часть. В рез. начавшегося пожара использовавшейся в кач. топлива сырой нефти на АВ произошла серия внутр. взрывов. Корабль потерял ход и через 2 часа после атаки затонул.

ТТХ на момент ввода в строй.

24140/28300 т, 219,3 (215,3 вл) x 26,7 x 8,15 м. ПТ-2 Mitsubishi-Curtis, 6 ПК Mitsubishi (на «Хийё» — Kawasaki-La Mont), 56000 л.с.=25,5 уз. 2800/4100 т нефти. Броня: палуба 70-20 мм, локальное бронирование 25 мм. Экипаж: 1224 чел. 12 (6х2) — 127 мм/40 зен., 24 (8х3) — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

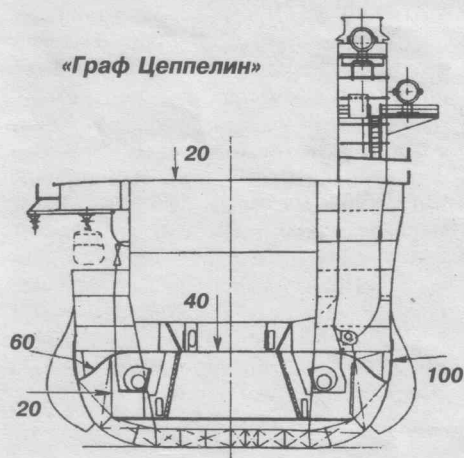
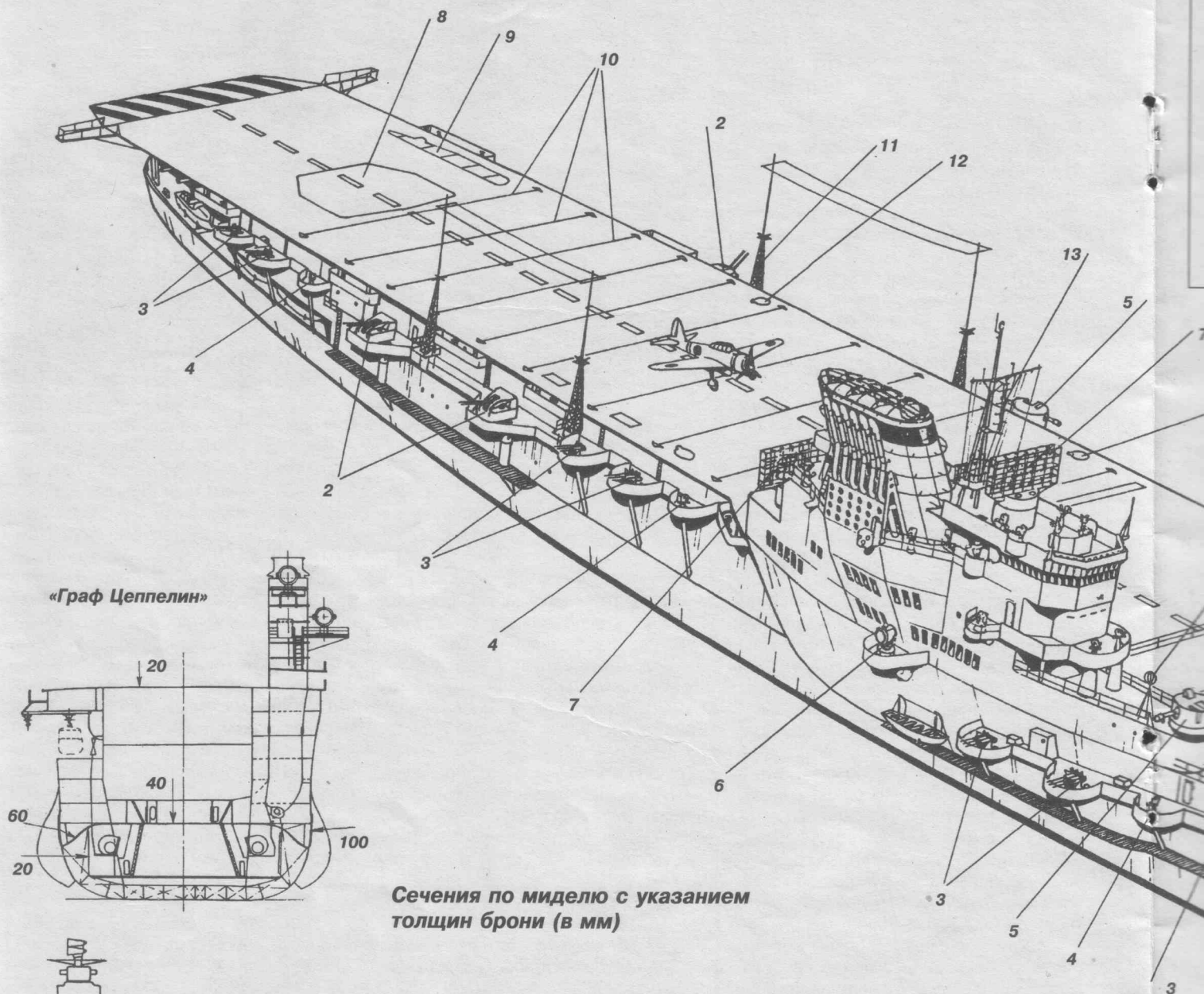
«Дзуньё»

5.1942: 24 пик. бомб. D3A, 16 истр. A6M2.
6.1942: 18 пик. бомб. D3A, 18 истр. A6M2.
7.1942—10.1943: 9 торп. B5N, 18 пик. бомб. D3A, 21 истр. A6M2.
11.1943—2.1944: 9 торп. B5N, 18 пик. бомб. D3A/D4Y, 24 истр. A6M2/5.
6.1944: 9 торп. B6N, 9 пик. бомб. D3A, 9 D4Y, 9 истр.-бомб. A6M2, 18 истр. A6M5.

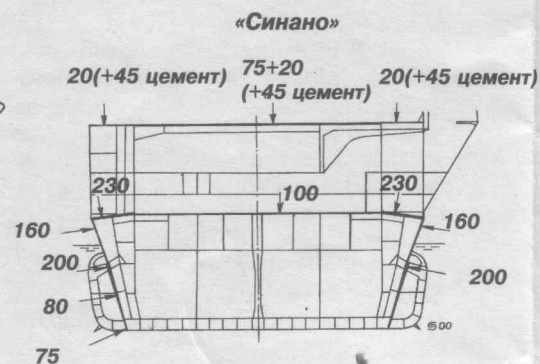
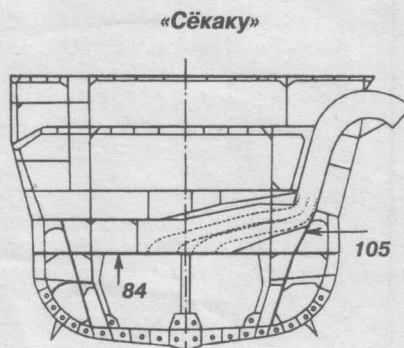
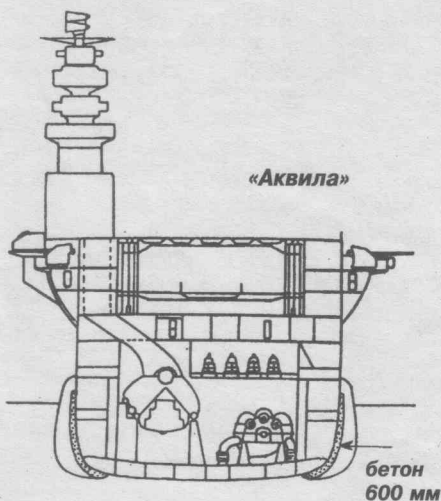
«Хийё»

8—10.1942: 9 торп. B5N, 18 пик. бомб. D3A, 21 истр. A6M2.
3—10.1943: 12 пик. бомб. B5N, 27 истр. A6M2.
11.1943—2.1944: 9 торп. B5N, 18 пик. бомб. D3A, 24 истр. A6M2.
6.1944: 9 торп. B6N, 18 пик. бомб. D3A, 9 истр.-бомб. A6M2, 18 истр. A6M5.

Aircraft carrier «TAIHO», 1944.

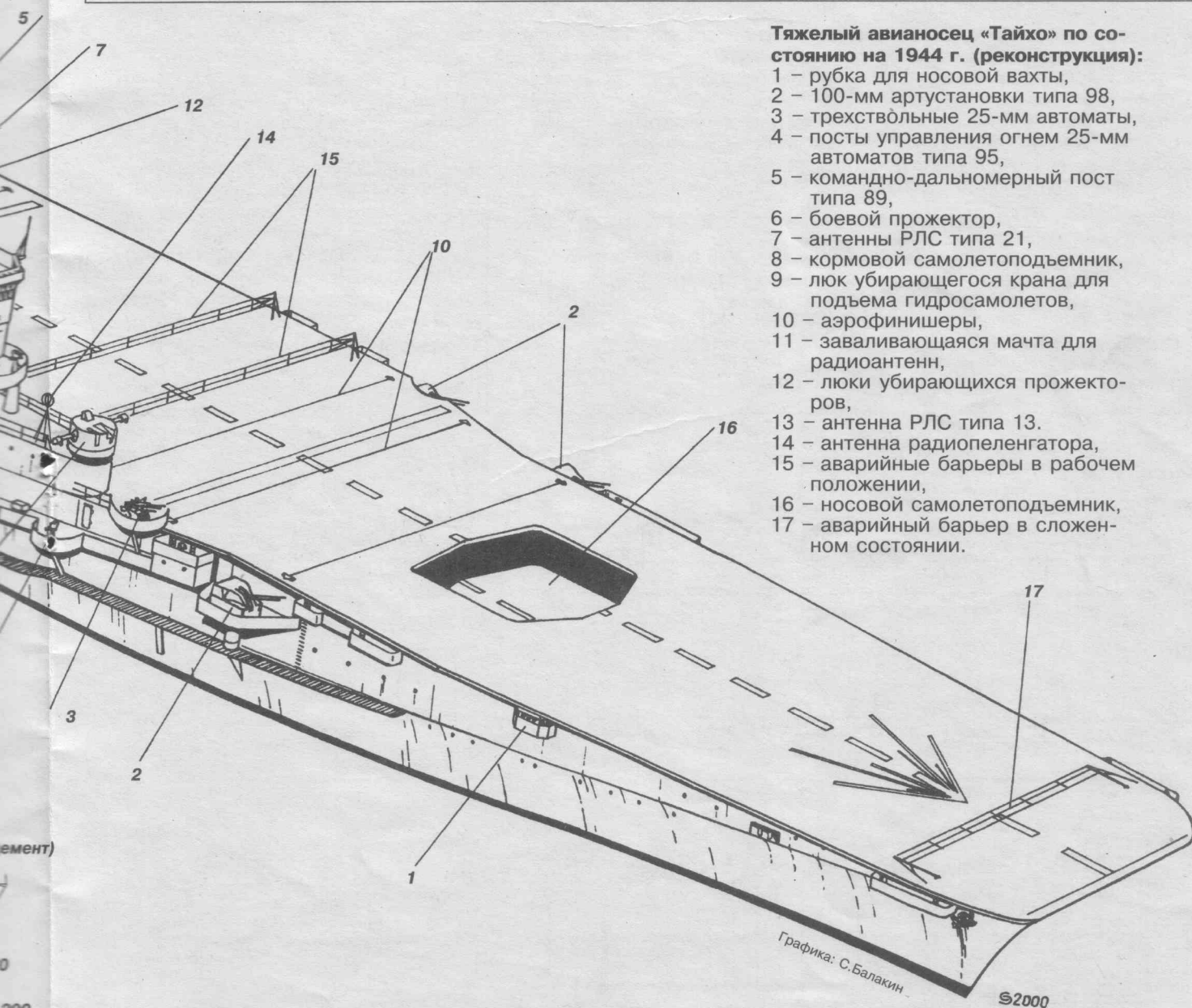


Сечения по миделю с указанием толщин брони (в мм)





Продольный разрез и вид сверху авианосца проекта G-15 (улучшенный «Тайхо»)



Тяжелый авианосец «Тайхо» по состоянию на 1944 г. (реконструкция):

- 1 – рубка для носовой вахты,
- 2 – 100-мм артиллерийские установки типа 98,
- 3 – трехствольные 25-мм автоматы,
- 4 – посты управления огнем 25-мм автоматов типа 95,
- 5 – командно-дальномерный пост типа 89,
- 6 – боевой прожектор,
- 7 – антенны РЛС типа 21,
- 8 – кормовой самолетоподъемник,
- 9 – люк убирающегося крана для подъема гидросамолетов,
- 10 – аэрофинишеры,
- 11 – заваливающаяся мачта для радиоантенн,
- 12 – люки убирающихся прожекторов,
- 13 – антенна РЛС типа 13.
- 14 – антенна радиопеленгатора,
- 15 – аварийные барьеры в рабочем положении,
- 16 – носовой самолетоподъемник,
- 17 – аварийный барьер в сложенном состоянии.

«Chitose»	Куре	26.11.1934/29.11.1936/25.7.1938 — переоб. 1943/1.1.1944	— погиб 25.10.1944
«Chiyoda»	Куре	14.12.1936/19.11.1937/15.12.1938 — переоб. 1942/31.10.1943	— погиб 25.10.1944

Построены как гидроавиатранспорты (11023/12550 т, ПТ/диз-2, 4 ПК, 44000+12800 л.с.=29 уз., 4 — 127 мм, 12 — 25 мм авт., 24 гсм); вступили в строй в 1938 г. Отличались оригинальной ГЭУ, состоявшей из паровых турбин для полного хода и дизелей для экономического хода. При разработке проекта этих кораблей предусматривалась возможность их переоборудования в полноценные АВ.

Вскоре после потери 4-х АВ в сражении у Мидуэя «Читосэ» и «Чийода» (более правильно — «Титосэ» и «Тиёда», но мы будем придерживаться традиционного написания их названий, принятого в отечественной литературе. — Авт.) были поставлены на переоборудование в легкие АВ. Тем более, что первый из них в августе 1942 г. получил два бомбовых попадания и нуждался в серьезном восстановительном ремонте.

Проект перестройки АВ в принципе повторял «Дзуйхо» и «Рюхо», но не предусматривал замены ГЭУ. Корабли оснастили сплошной полетной палубой раз-

мером 180 x 23 м. Ангар был, по-видимому, одноярусным (встречающаяся информация о двухъярусном ангаре выглядит сомнительной). Число самолетоподъемников — 2. На палубе устанавливались 7 аэрофинишеров и 2 аварийных барьера; катапульт не было.

С целью повышения остойчивости и усиления ПТЗ корпус АВ оснастили булями, увеличившими ширину корабля на 2 м. Необычной особенностью архитектуры авианосцев стало наличие двух далеко разнесенных дымовых труб по правому борту: первая из них обслуживала КО, вторая — дизельную установку. Кстати, сохранение дизелей обеспечивало очень большую дальность плавания — 11000 миль 18-узловым ходом.

Вскоре после вступления кораблей в строй число 25-мм зенитных автоматов увеличилось до 48 стволов. АВ также получили РЛС типа 21, причем ее антенна поднималась над палубой на специальной выдвижной тумбе, а во время взлетно-посадочных операций убиралась вниз.

Служба «Читосэ»

Переоборудовался в Сасебо с 1.1943 по 1.1944. Находился в Японском внутр. море, (1—4.1944), авиагруппа на подготовке. В нач. 5.1944 перешел на о. Тавитави (арх. Сулу). 22.5.1944 во время учебного выхода легко поврежден попаданием двух невзорвавшихся торпед с амер. ПЛ «Бонфиш». Принимал участие в морском сражении у Марианских о-вов (19—20.6.1944). Находился в Японском внутр. море (7—10.1944). Ремонт (нач. 8.1944). 25.10.1944 в ходе боя у м. Энганьо получил прямые попадания 3 (по др. данным, 5—6) авиабомб с сам. амер. АВ «Эссекс» и «Лексингтон», пробивших корм. часть по левому борту и взорвавшихся в воде. Через час затонул (по др. данным, после снятия команды добит торпедами КРЛ «Исудзу»). Потери экипажа составили 903 чел.

«Чийода»

Переоборудовался в Йокосуге с 8.1942 по 11.1943. Пока авиагруппа проходила подготовку, использовался для перевозки ав. оборудования на о. Трук (11.1943—3.1944). В нач. 5.1944 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 корм. часть, вызвавшее пожар (ок. 20 чел. убито и ок. 30 ранено). Ремонт в Японии (кон. 6 — кон. 7.1944). В ходе

ТТХ по состоянию на 1944 г.

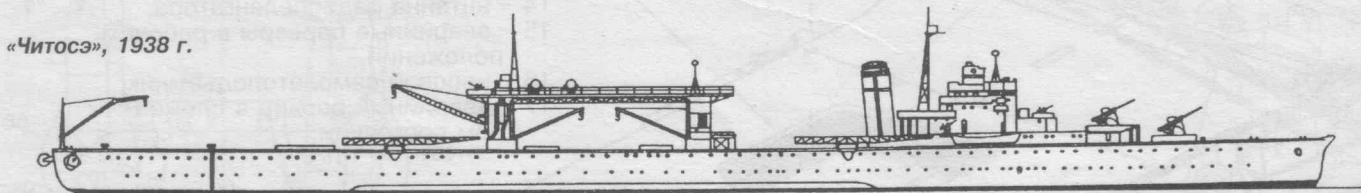
11190/15300 т, 192,5 (185,93 вл) x 20,8 x 7,51 м. ПТ/диз-2 Катрон, 4 ПК Катрон, 44000+12800 л.с.=28,9 уз. 3000 т нефти. Экипаж: 800 чел. 8 (4x2) — 127 мм/40 зен., 30 (10x3) — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

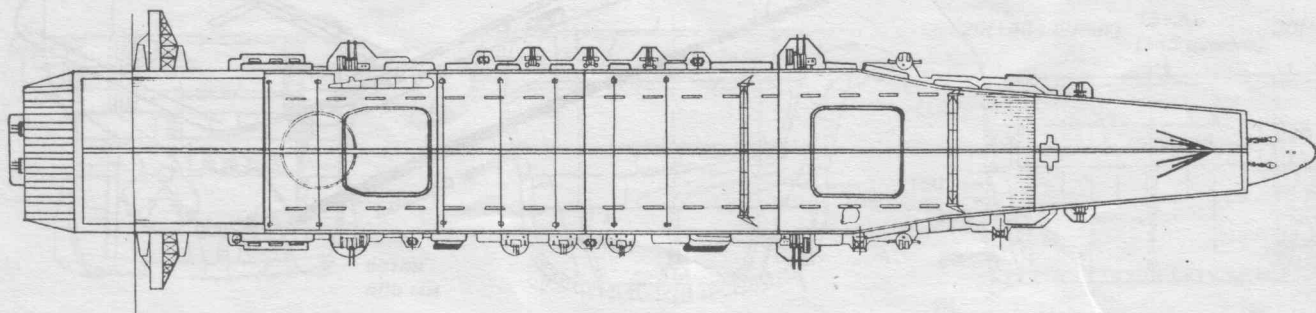
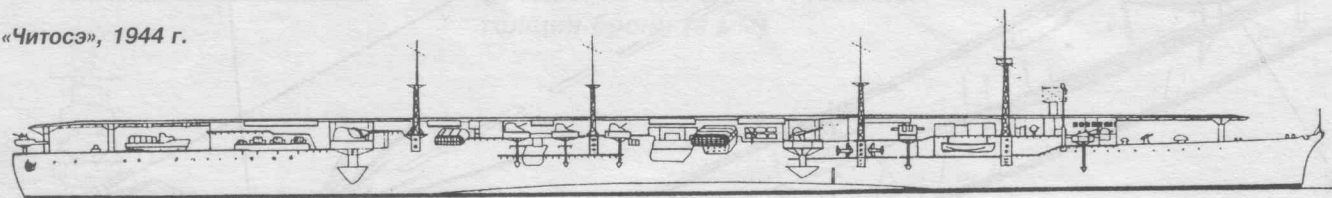
2—6.1944: 9 торп. В5N, 15 истр.-бомб. А6М2, 6 истр. А6М5.

10.1944: 6 истр.-бомб. А6М2, 6 истр. А6М5.

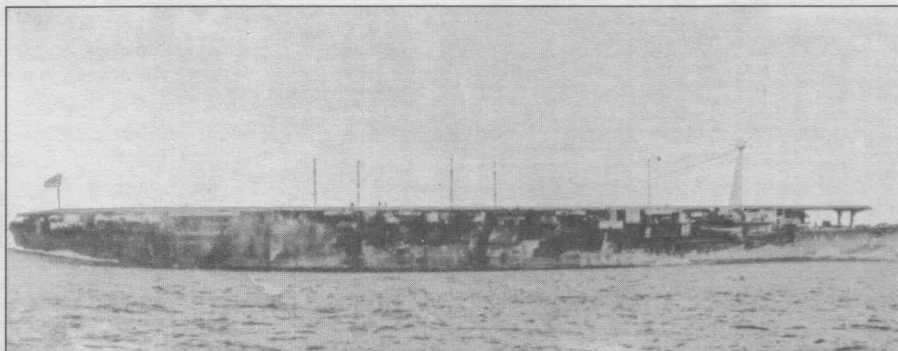
«Читосэ», 1938 г.



«Читосэ», 1944 г.



сражения у м. Энганьо (25.10.1944) тяжело поврежден близ. разрывами бомб, сброшенных с сам. амер. АВ «Франклин» и «Лексингтон», загорелся и вследствие затопления КО потерял ход. Вечером поврежден 3 бомбовыми попаданиями, разрушившими полет. палубу и вызвавшими пожары. Часть экипажа снята. Перед наступлением темноты обнаружен и потоплен арт. огнем амер. КРТ «Уичита» и «Нью Орлеанс».



Авианосец «Тайхо» — 1 ед.

«Taiho» Кав 10.7.1941/7.4.1943/7.3.1944 — погиб 19.6.1944.

Наиболее мощный и совершенный по конструкции АВ японского флота, погибший, правда, через 3 месяца после вступления в строй. Проектирование корабля началось в 1939 г. согласно «4-й дополнительной судостроительной программе». Первоначально «Тайхо» задумывался как усовершенствованный «Сёкаку» с бронированной полетной палубой, однако в процессе конструкторских работ он превратился в совершенно новый проект, представлявший собой ответ на появление британского «Илластриеса» и американского «Эссекса».

Конструкция «Тайхо» 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. Нетипичным для японского флота выглядел и «остров» на большом спонсоне с наклонной дымовой трубой, созданный по подобию АВ «Дзунё».

Ангар был двухъярусным, размеры каждого яруса — 152 x 22,5 м, высота — около 5 м. Два самолетоподъемника (14 x 14 м) располагались за пределами броневой палубы, довольно далеко друг

ТТХ на момент ввода в строй.

29300/37270 т, 260 (253 вл) x 27,7 (вл) x 9,59 м. ПТ-4 Кампон, 8 ПК Кампон, 160000 л.с.=33,3 уз. 5700 т нефти. Броня: пояс 55 мм, полетная палуба 76 мм, ниж. ангарная палуба 125-32 мм, ПТП 38 мм, локальное бронирование погребов до 150 мм. Экипаж: 1751 чел. (фактически 2150 чел.). 12 (6x2) — 100 мм/65 зен., 51 (17x3) — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

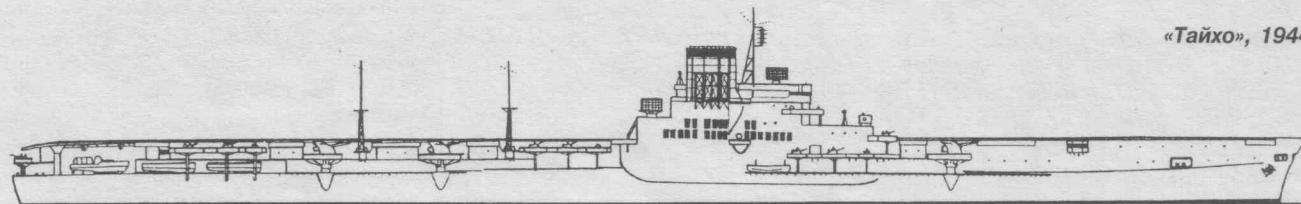
3—6.1944: 18 торп. B6N, 27 пик. бомб. D4Y1, 3 разв. D4Y1C, 27 истр. A6M5.

от друга. Размеры полетной палубы — 257,3 x 29,9 м. Катапульт не было. Посадку самолетов обеспечивали 14 аэрофинишеров и 3 аварийных барьера. Все авиационно-техническое оборудование рассчитывалось на эксплуатацию летательных аппаратов массой в 5,5 т.

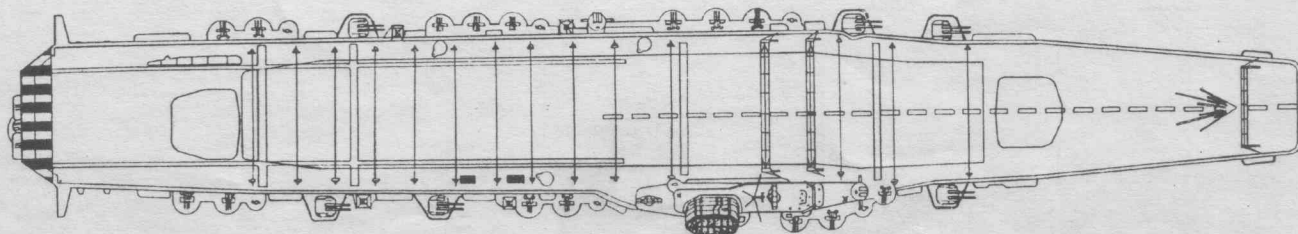
Горизонтальное бронирование включало в себя 95-мм полетную палубу (76-мм броня на 19-мм рубашке из обычной стали, что в сумме было эквивалентно примерно 80-мм броне) над верхним ангаром и 32-мм нижнюю ангарную палубу; над МО и КО последняя имела 125-мм толщину. Стены ангара и верхняя ангарная палуба не бронировались. 55-мм пояс, по всей вероятности, прикрывал лишь чуть более 50% длины корпуса; по высо-

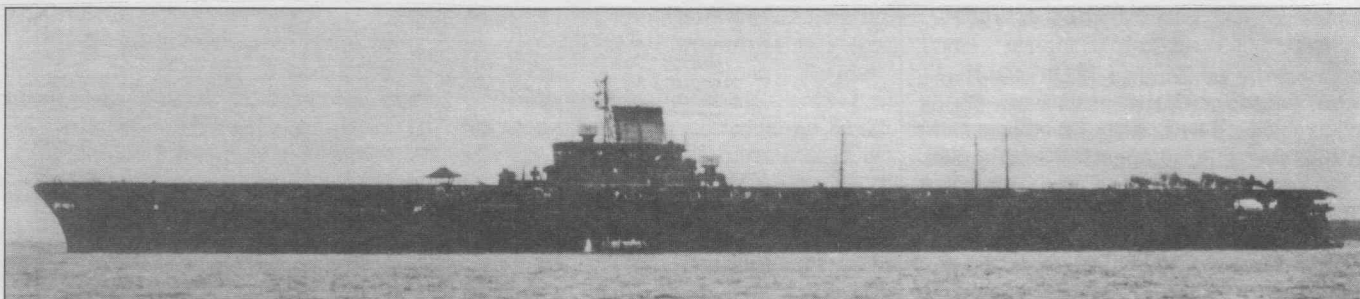
те он доходил до нижней ангарной палубы. Наиболее мощной (до 150 мм) была локальная защита погребов боезапаса, цистерн авиабензина и двух румпельных отделений. Общий вес брони составлял 8800 т, или 30% от стандартного водоизмещения. Правда, следует заметить, что в разных источниках данные о бронировании «Тайхо» сильно отличаются друг от друга (например, в некоторых говорится о 100-мм полетной палубе и 152-мм бортовом поясе); здесь приводятся значения, которые, на взгляд авторов, выглядят наиболее правдоподобными.

На испытаниях АВ при водоизмещении 33660 т развил ход в 33,34 узла. Расчетная дальность плавания 18-узловым ходом составляла 8000 миль.



«Тайхо», 1944 г.





«Тайхо», начало 1944 г.

Зенитное вооружение состояло из 6 новых спаренных 100-мм артиллерийских установок типа 98 (спроектированных для ЭМ «Акацуки»), а также 17 трехствольных 25-мм автоматов. Система УАО — 2 стабилизированных КДП типа 89 и 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 7 немного усовершенствованных АВ типа «Тайхо» (проект G-15) с увеличенной площадью полетной палубы (261,5 x 29,9 м). Два корабля были заказаны верфи «Кавасаки» (строительные N 801, 802) и 5 — «Мицубиси» (стр. N 5021-5025). Однако изменения в военной и экономической ситуации вынудили японцев отказаться от этой программы. В результате ни один из усовершенствованных авианосцев так и не был заложен.

Служба

После вступления в строй перешел в Сингапур, где до 5.1944 осуществлял подготовку авиагруппы, затем перебазировался на о. Тавитави. Утром 19.6. 1944 в ходе сражения у Марианских о-вов получил попадание в нос. часть правого борта одной торпеды с амер. ПЛ «Альбакор». Взрывом разрушен носовой самолетоподъемник и бензопроводы. В рез. утечки паров авиац. бензина и сырой нефти через шесть часов после атаки произошел взрыв, и АВ затонул. Потери экипажа составили 1650 чел.

Авианосец «Синано» — 1 ед.

«Shinano» Йокэ 4.5.1940/8.10.1944/19.11.1944 — погиб 29.11.1944

Крупнейший АВ периода Второй мировой войны — «Синано» — был заложен как третий линкор типа «Ямато». Однако опыт первых же сражений на тихоокеанском ТВД выявил абсолютное превосходство палубной авиации над артиллерией тяжелых кораблей, и уже в декабре 1941 г. постройка «Синано», находившегося в 50%-й готовности, была приостановлена. Летом 1942 г., сразу же после сражения у Мидуэя, его решили переоборудовать в авианосец.

К моменту возобновления работ корпус «Синано» был почти готов, что заставило проектировщиков пойти на определенные компромиссы. Конструкция под-

водной части и система ПТЗ остались без изменений. Сохранились даже шахты оружейных башен (правда, без толстой брони барбетов): в них установили скоростные элеваторы подачи авиационного боезапаса. Толщину броневых поясов (установленного на 15-мм рубашке) уменьшили до 160 мм (вместо 410 мм). Полностью отказаться от вертикальной брони не представлялось возможным, т.к. 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 бро-

невой палубы, хотя на горизонтальном участке сама палуба стала вдвое тоньше — 100 мм вместо 200 мм на «Ямато».

Система защиты выше броневой палубы очень сильно напоминала «Тайхо». Палуба между самолетоподъемниками имела такую же толщину; стены ангара не бронировались. Погребов боезапаса, танки 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 — 17694 т плюс 2400 т цемента.

ПТЗ «Синано» была идентичной переоборудованной на ЛК «Ямато». 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 «Синано» «виновата» не конструкция

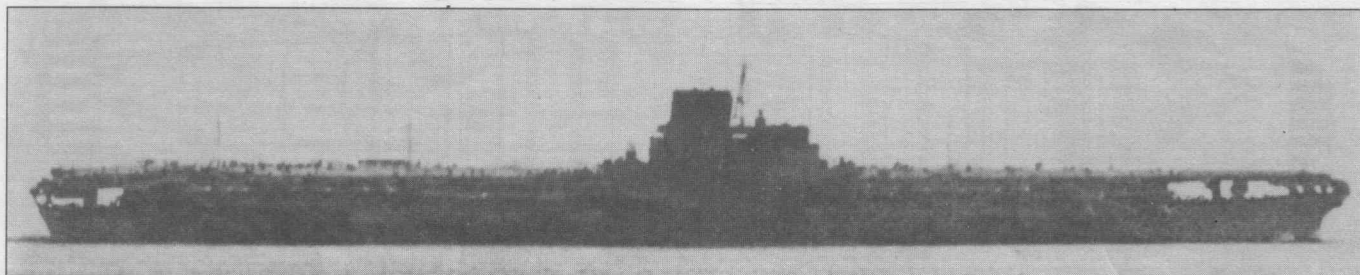
ТТХ на момент ввода в строй.

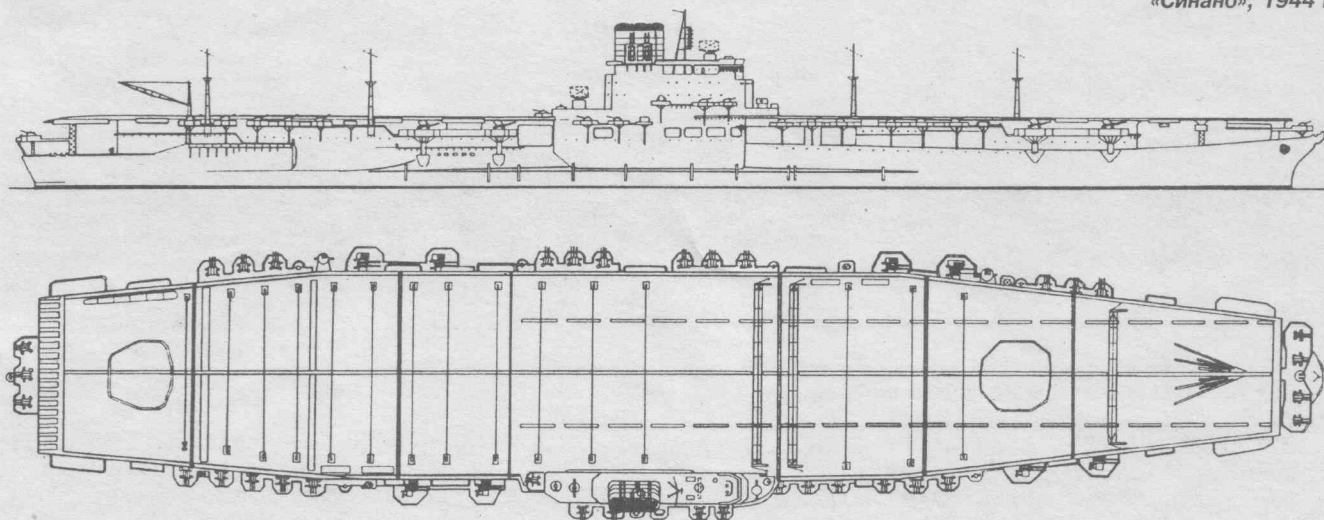
64800/71890 т, 266 (256 вл) x 53 (36,3 по булям) x 10,3 м. ПТ-4 Катрон, 12 ПК Катрон, 150000 л.с.=27 уз. 8900 т нефти. Броня: пояс 160 мм, полетная палуба 76 мм, гл. палуба 100 (скосы 230) мм, ПТП 200-75 мм, локальное бронирование погребов до 180 мм. Экипаж: 2400 чел. 16 (8x2) — 127 мм/40 зен., 145 (35x3 + 40x1) — 25 мм авт., 12x28 ПУ 120-мм НУР.

Состав авиагруппы:

по проекту: 20 торп. В7А1, 7 разв. С6N1, 20 истр. А7М2. планировалось в 11.1944: 21 пик. бомб. D4Y1, 6 разв. D4Y1C, 21 истр. А6М5.

«Синано», конец 1944 г.





ПТЗ, а неудовлетворительные действия слабо подготовленного экипажа.

На корабельную архитектуру «Синано» оказал большое влияние только что разработанный проект АВ «Тайхо» — 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 устроить в нем двухъярусный ангар, поэтому тот стал одноярусным, длиной 167 м и высотой 5 м. Соответственно и численность авиагруппы самого большого в мире авианосца состояла всего из 42 (с резервными 47) машин. Зато авиационный боекомплект был весьма внушительным: по штату в погребах находилось 36 торпед, 54 тяжелые (800-кг и 500-кг), 216 250-кг и столько же 60-кг бомб. Возможно это объясняется предположением, что «Синано» предполагалось использовать в качестве АВ поддержки, предназначенного для прикрытия авиа-

носных соединений первой линии и пополнения их авиагрупп самолетами и боеприпасами.

Полетная палуба имела размеры 256 x 41,5 м, самолетоподъемники — 15 x 14 м. Катапульт не было. Посадку самолетов обеспечивали 18 аэрофинишеров и 3 аварийных барьера. Запас авиабензина составлял 718300 л.

На испытаниях «Синано» при водоизмещении 66984 т развил ход 27,3 узла. За счет увеличения емкости топливных танков расчетная дальность плавания 18-узловым ходом достигала 10000 миль — на 2800 миль больше, чем у «Ямато».

Основой зенитного вооружения АВ по проекту должны были стать новые 100-мм артиллерийские установки типа 98 (как на «Тайхо»), но из-за нехватки последних в конце концов вернулись к старым проверенным 127-мм пушкам типа 89. Число 25-миллиметровок первоначально состояло из 35 трехствольных установок, но перед самым вводом корабля в строй на нем дополни-

тельно разместили еще 40 одноствольных автоматов, а также 12 28-ствольных установок для запуска 120-мм НУР. Система УАО была аналогична примененной на «Тайхо», но число КДП типа 89 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 АВ получил попадания четырех торпед с амер. ПЛ «Арчерфиш» 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 АВ перевернулся и затонул в р-не о. Инамба. Потери экипажа составили 1435 чел.

Авианосцы типа «Унрю» — 3 + 3 ед.

«Unryu»	Йоко	1.8.1942/25.9.1943/6.8.1944	— погиб 19.12.1944
«Amagi»	Миц	1.10.1942/15.10.1943/10.8.1944	— погиб 24.7.1945
«Katsuragi»	Куре	8.10.1942/19.1.1944/15.10.1944	— слом. 1947
«Kasagi»	Миц	14.4.1943/19.10.1944/—	— не достроен
«Aso»	Куре	8.6.1943/1.11.1944/—	— не достроен
«Ikoma»	Кав	5.7.1943/17.11.1944/—	— не достроен

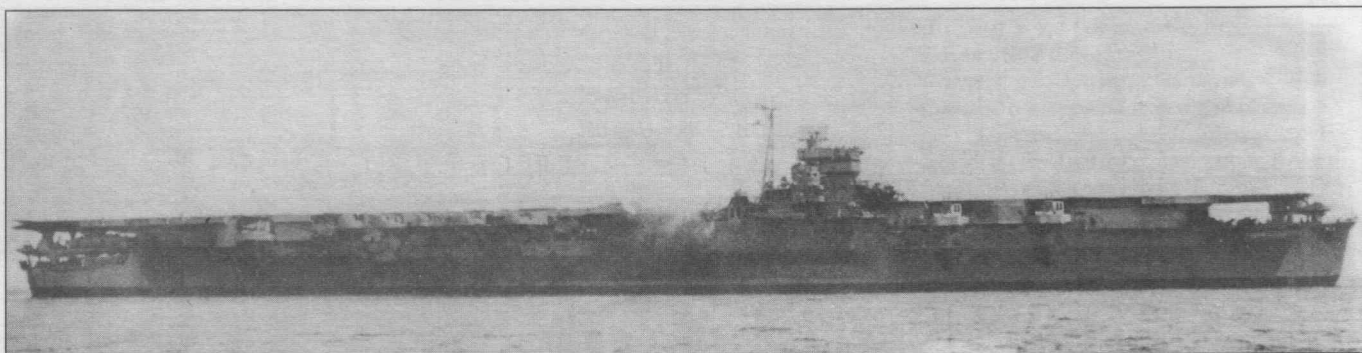
Проект АВ «Унрю» разрабатывался по программе 1941 г. как улучшенный вариант «Сорю». В отличие от «Сёкаку» (также создававшегося на базе проекта «Сорю») он должен был иметь меньшее водоизмещение, быть дешевле и технологичнее в постройке. С началом войны против США проект «Унрю» привлек внимание военно-морского командования как наиболее подходящий для серийного строительства. В 1942 г. вместо планировавшихся двух АВ выдали заказ на 7, а затем — еще на 8 единиц. Однако этим планам не суждено было сбыться. Из 15 заказанных кораблей реально заложили

лишь 6, а достроили 3, причем ни одному из них так и не довелось быть использованным по назначению.

По компоновке и архитектуре «Унрю» повторял свой прототип — «Сорю». Ангар был двухъярусным; верхний имел размеры 175 x 21 м, нижний — 130 x 21 м. Общая вместимость ангара — 64–65 самолетов (на «Икома» — 53). Полетная палуба площадью 216,9 x 27 м (на «Касураги» и «Асо» — 214,5 x 27 м) с целью повышения прочности оснащалась лишь двумя лифтами (вместо трех на «Сорю» и «Хири»). Катапульт не было; 11 аэрофинишеров и 3 аварийных барьера рас-

считывались на остановку самолетов массой до 6,5 т.

Чтобы компенсировать возросшие габариты «острова», корпус АВ сделали асимметричным: левый борт отклонялся от ДП больше, чем правый. Схема бронирования в принципе повторяла «Сорю», отличаясь лишь некоторыми деталями. Система ПТЗ несколько улучшилась — счет более тщательного разделения на отсеки и введения 50-мм ПТП. Усовершенствованиям подверглась и локальная защита погребов и цистерн бензина — причем запас авиационного топлива уменьшился до



ТТХ АВ «Унрю» на момент ввода в строй.

17150/22400 т («Амаги» 17460/22800 т, «Кацураги» 17260/22534 т), 227,4 (223 вл) х 22 х 7,85 («Кацураги» 7,76) м. ПТ-4 Катроп, 8 ПК Катроп, 152000 л.с.=34 уз. («Кацураги» и «Асо» 104000 л.с.=32 уз.). 3670 т нефти. Броня: пояс 45 мм, ниж. палуба 55-25 мм, ПТП 50 мм, локальное бронирование погребов до 150 мм. Экипаж: 1595 чел. 12 (6х2) – 127 мм/40 зен., 63 (21х3) – 25 мм авт., 6х28 ПУ 120-мм НУР.

Состав авиагруппы:

по проекту: 20 торп. В7А1, 20 пик. бомб. D4Y1, 4 разв. C6N1, 20 истр. A6M5.

«Унрю», июль 1944 г.

216000 л: таким образом создатели корабля попытались уменьшить опасность пожаров, уже ставших причиной гибели большинства японских тяжелых авианосцев. Но в целом защита «Унрю» оставалась весьма слабой, что являлось неизбежным следствием ограниченного водоизмещения.

ГЭУ «Унрю», подобно установленной на «Сорю» и «Хирю», была унифицирована с ГЭУ КРТ «Могами». Однако нехватка мощных турбин заставила для двух АВ – «Кацураги» и «Асо» – использовать «сдвоенные» механические установки эсминцев. Эти два корабля по проекту имели меньшую мощность (на треть) и скорость (на 2 уз.). Расчетная дальность плавания для всех АВ составляла 8000 миль.

Вооружение, система УАО и РЛС (по одной типа 13 и типа 21) были стандартными для японских АВ последнего периода войны. Число 25-мм автоматов по проекту равнялось 51 (17х3), но «Унрю» вступил в строй с 63 (21х3), а «Амаги» и «Кацураги» – с 89 (22х3 + 23х1). Кроме того, на всех кораблях установили по 6–8 многоствольных ПУ для запуска 120-мм зенитных НУР.

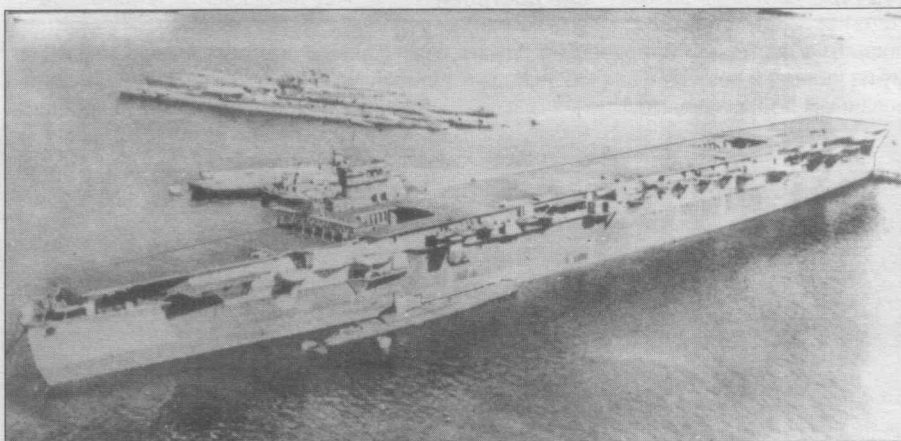
Служба

«Унрю»

Из-за отсутствия подготовленной авиагруппы использовался для перевозок сам. и др. военного имущества на о. Формоза и в оккупированные порты Китая (9–12.1944). 19.12.1944 в Восточно-Китайском море получил попадания 2 (по др. данным, 3) торпед с амер. ПЛ «Редфиш». Возникший пожар вызвал взрыв находившихся на борту взрывающихся катеров, в рез. чего АВ затонул.

«Амаги»

С 8.1944 находился в Куре, где должен был получить вооружение и авиагруппу. 19.3.1945 во время налета палуб. сам. TF 58 легко поврежден попаданием бомбы в спонсон ЗА в корм. части по правому борту. 24.7.1945 серьезно поврежден одним прямым попаданием бомбы и двумя близкими разры-



В в е р х у: потопленный «Амаги» в Куре.

В н и з у: «Касаги» после капитуляции Японии.

**В в е р х у : о с т о в «Асо»,
к о н е ц 1945 г.**

**В ц е н т р е : а м е р и к а н с к и е
о ф и ц е р ы о с м а т р и в а ю т «Касаги».**

**В н и з у : п о в р е ж д е н н ы й
«Кацураги» в Куре,
о к т я б р ь 1945 г.**

вами. Повреждены полетная и ангарная палубы в центре корпуса, затоплены носовой бомбовой погреб, часть КО и МО левого борта. 28.7.1945 АВ получил попадание одной бомбы в среднюю часть корпуса по левому борту. В рез. увеличившегося поступления воды утром 29.7.1945 «Амаги» лег на левый борт и затонул на мелководье. В 1947 г. разобран на металл.

«Кацураги»

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 ЗА по левому борту (потери экипажа 14 чел. убитыми). 28.7.1945 в АВ попали две 454-кг бомбы, вызвавшие значительные разрушения на полетной и ангарной палубах в цент. части корпуса (погибло 13 и получило ранения 12 чел.). После войны «Кацураги» использовался для перевозки репатриантов, в 1947 г. сдан на слом.

«Касаги»

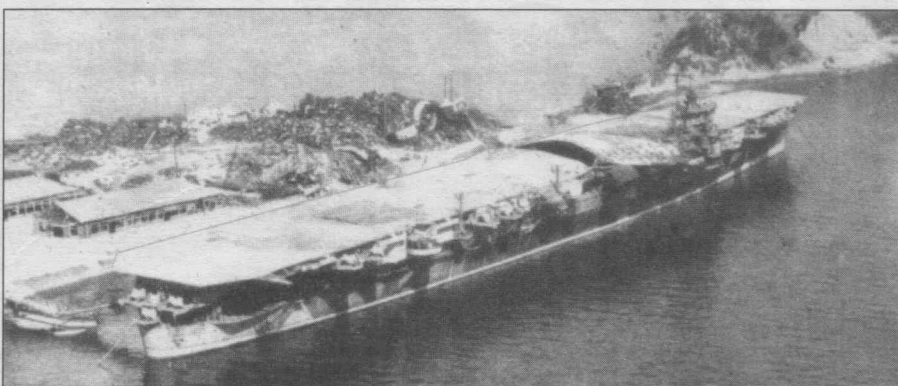
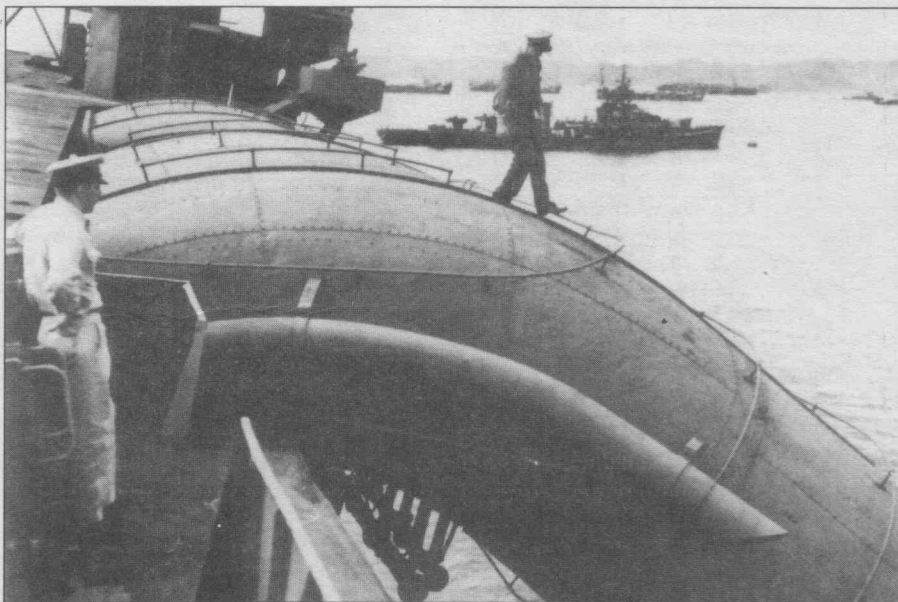
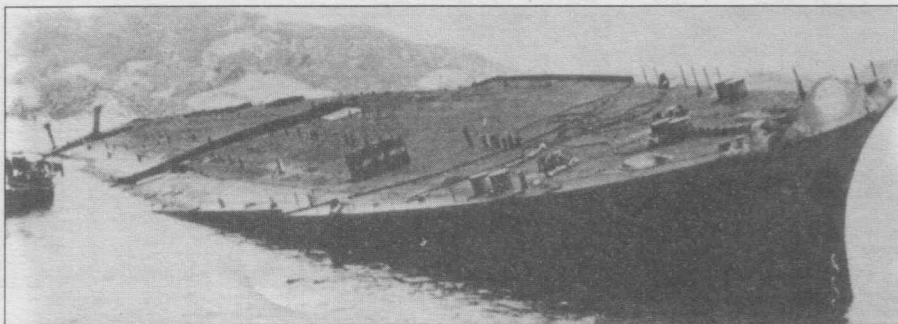
Достраивался в Сасебо. Работы прекращены 1.4.1945, когда корабль находился в 85%-й готовности. Сдан на слом в 1947 г.

«Асо»

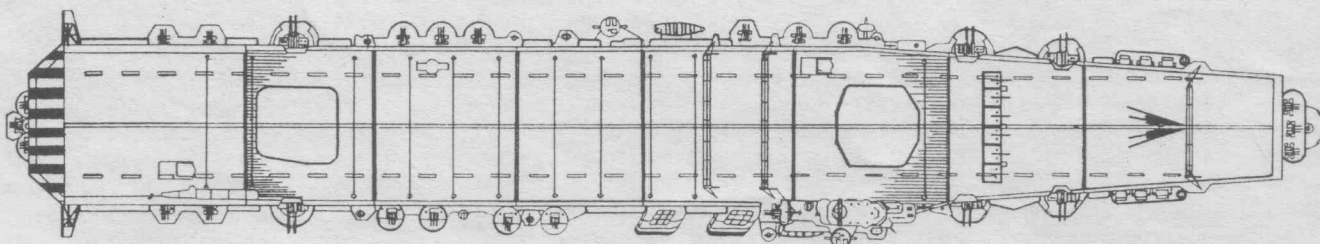
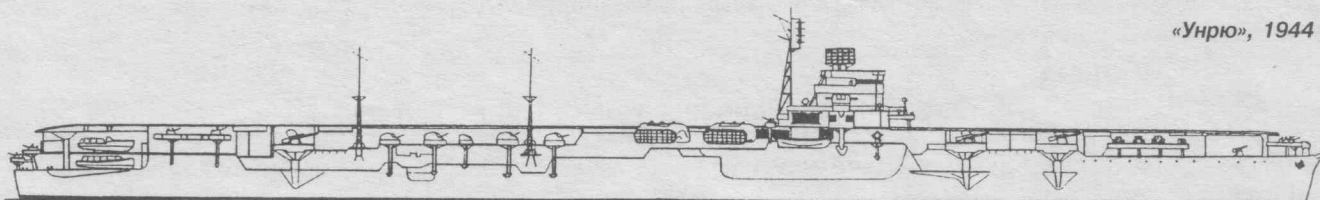
Достройка прекращена в 1.1945, когда корабль находился в 60%-й готовности. 24.7.1945 тяжело поврежден палуб. сам. соединения TF 38 в Куре, затонул на мелководье. Сдан на слом в 1947 г.

«Икома»

19.3.1945 легко поврежден палуб. сам. соединения TF 58 в Куре. Достройка прекращена в кон. 3.1945, когда корабль находился примерно в 80%-й готовности. Сдан на слом в 1947 г.



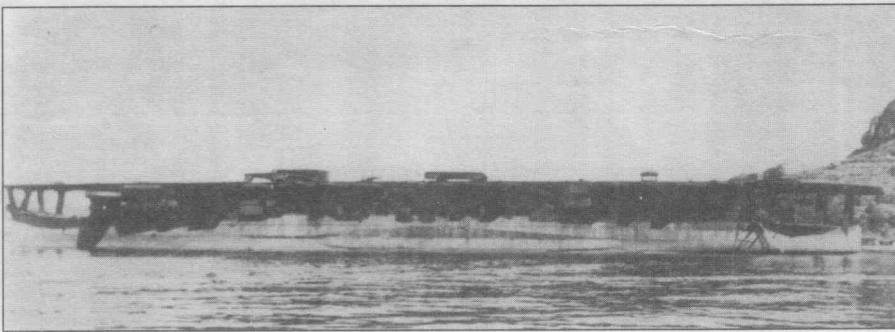
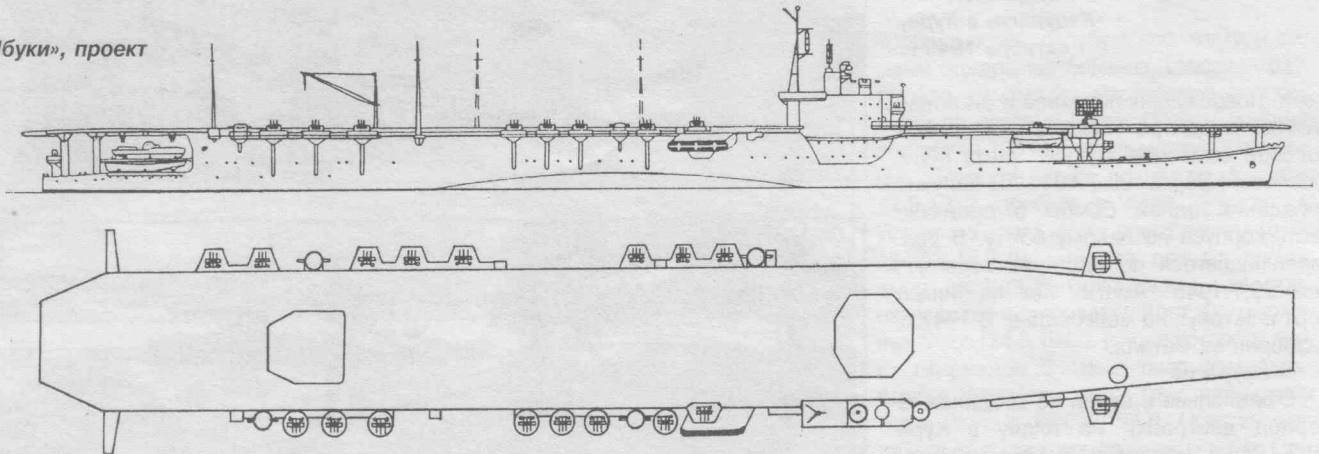
«Унрю», 1944 г.



Авианосец «Ибуки» — 0 + 1 ед.

«Ibuki» Куре 24.4.1942/21.5.1943/— — не достроен

«Ибуки», проект



«Ибуки» в Сасебо, октябрь 1945 г.

ливных танков и цистерн авиабензина), скорость при этом уменьшилась на 4 узла. Ангар был одноярусным, что предопределило ограниченный состав авиагруппы — всего 27 машин. Число лифтов — 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 125 мм), палубы от 35 до 61 мм. Особенности проекта можно считать большие размеры полетной палубы (205х23 м — длиннее, чем корпус корабля) и отсутствие стандартной для остальных японских авианосцев зенитной батареи 127-мм или 100-мм орудий. Предполагалась установка двух РЛС — типа 21 (с двумя антеннами) и типа 13.

ТТХ (проектные).

12500/14800 т, 205 (198,35 вл) х 21,2 (вл) х 6,3 м. ПТ-2 Катрон, 4 ПК Катрон, 72000 л.с.=29 уз. Броня (предположительно): пояс 125-100 мм, ниж. палуба 61-35 мм. Экипаж: 1015 чел. 4 (2х2) — 76 мм зен., 48 (16х3) — 25 мм авт., 6х28 ПУ 120-мм НУР.

Состав авиагруппы:

по проекту (предположительно): 12 торп. В6N, 15 истр. А6М5.

Заложен как тяжелый крейсер, представлявший собой усовершенствованный вариант КРТ «Могами». Летом 1943 г. его постройку приостановили, спущенный на воду корпус корабля начали перестраивать в легкий авианосец.

По проекту авианосец 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 топ-

Перестраивался в Сасебо с 12.1943 по 3.1945. Постройка авианосца прекратилась, когда его готовность составляла примерно 80%. В 1947 г. «Ибуки» был сдан на слом.

Служба

Эскортные авианосцы типа «Тайо» — 3 ед.

«Taiyo»	Миц	6.1.1940/19.9.1940/15.9.1941	— погиб 18.8.1944
«Уньо»	Миц	14.12.1938/31.10.1939/31.7.1940 — переоб. 1.1942/31.5.1942	— погиб 16.9.1944
«Chuyo»	Миц	9.5.1938/20.5.1939/23.3.1940 — переоб. 27.5.1942/25.11.1942	— погиб 4.12.1943

Бывшие быстроходные пассажирские лайнеры «Касуга Мару», «Явата Мару» и «Нитта Мару» (по 17100 брт, 22 уз.). Последние два вошли в строй в 1940 г., но в следующем году были реквизированы и поставлены на реконструкцию на верфи в Куре. «Касуга Мару» был получен флотом в недостроенном виде; он переоборудовался в АВ на верфи в Сасебо.

Первые эскортные авианосцы японского флота имели упрощенную конст-

рукцию. Корпус до верхней палубы и ГЭУ почти не претерпели изменений. Вместо срезанных надстроек был установлен одноярусный ангар длиной 91,5 м, 2 самолетоподъемника и полетная палуба размером 162х23,5 м (на «Чуйо» 172х23,5 м). Катапульт не было. По некоторым данным, первоначально отсутствовали даже аэрофинишеры, т.к. корабли предполагалось использовать преимущественно в качестве авиатранспортов.

В ходе войны зенитное вооружение АВ было существенно усилено. В 1943 г. число 25-мм автоматов на «Тайо» и «Уньо» достигло 24 стволов, на «Чуйо» — 22 плюс 5 13,2-мм пулеметов. Кроме того, на последнем 120-мм пушки заменили на 8 (4х2) 127-мм. В 1944 г. «Тайо» и «Уньо» несли по 4 127-мм зен. орудия, 64 25-мм автомата и 10 13,2-мм пулеметов. В 1943 г. на всех кораблях установили РЛС типа 21, антенна которой располагалась прямо

В в е р х у : «Тайо», 1944 г.
В н и з у : «Чуйо», 1943 г.

на полетной палубе по правому борту, в районе носового лифта.

Служба

«Тайо»

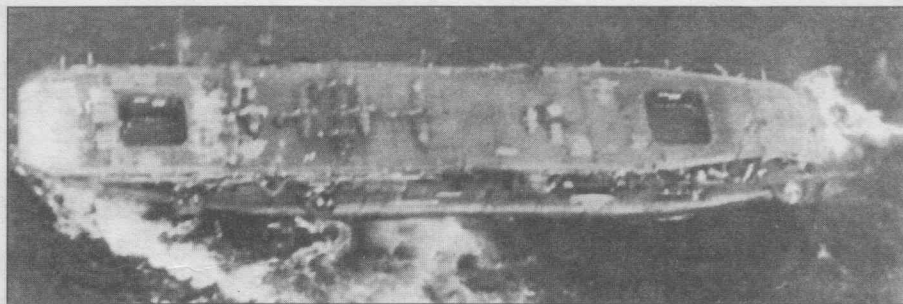
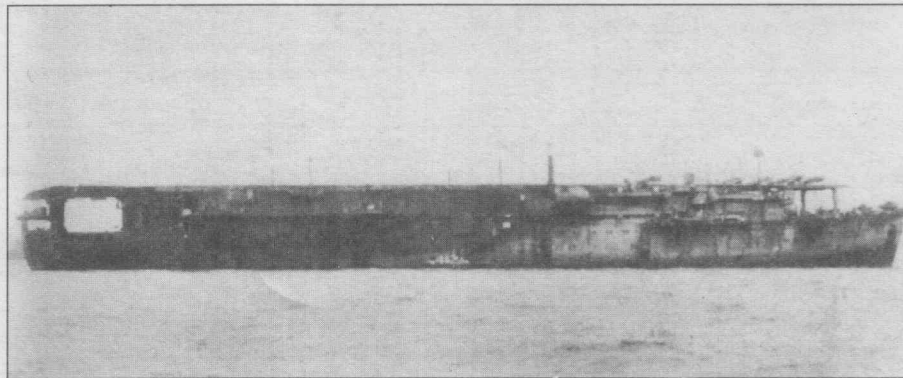
(до 1.8.1942 – «Касуга Мару»)

Служил в кач. учебного, периодически использовался для перевозки сам. на Марианские о-ва и арх. Бисмарка. В кон. 8.1942 обеспечивал поход ЛК «Ямато» к Соломоновым о-вам. 28.9.1942 вост. о. Трук получил незначительные повреждения корм. части в рез. попадания торпеды с амер. ПЛ «Траут». Ремонт в Куре (10.1942). В 11.1942– 6.1943 осуществлял перевозку сам. на о. Трук, Филиппины и в Сингапур. Ремонт, усиление зен. вооружения и установка радара (кон. 6 – нач. 7.1943). Перевозил авиационное оборудование на о. Трук (7–9.1943). 24.9.1943 сев.-вост. о-вов Чичидзима торпедирован амер. ПЛ «Кабрилла». Повреждены винты и рулевое управление. Отбуксирован в Йокогаму. Ремонт и модернизация (10.1943–1.1944): удлинена полетная палуба, 120-мм орудия заменены на 127-мм. Служил в качестве авиатранспорта (1–5.1944), в кон. 5.1944 прошел ремонт. Число 25-мм автоматов доведено до 64. В 6–8.1944 обеспечивал ПЛО конвоев между Сингапуром, Филиппинами и Японией. 18.8.1944 северо-западнее о. Лусон торпедирован и потоплен амер. ПЛ «Рэшер».

«Уньо»

(до 1.8.1942 – «Явата Мару»)

В 8–12.1942 использовался для перевозки сам. на Филиппины, о. Трук и в Рабаул (арх. Бисмарка). После ремонта в Йокосуке (1.1943) служил в качестве авиатранспорта, перевозил сам. на о. Трук (2.1943–1.1944). Ремонты в Сасебо (6.1943) и Куре (10.1943). 19.1.1944 юго-вост. о. Гуам получил попадания в нос. часть двух торпед с



ТТХ на момент ввода в строй.

17830/20000 т, 180,2 (173,7 вл) x 22,7 (вл) x 7,75/8 м. ПТ-2 Mitsubishi, 4 ПК, 25200 л.с.=21 уз. 2250 т нефти. Экипаж: 747 чел. 6 (6x1) – 120 мм/45 зен., 8 – 25 мм авт.

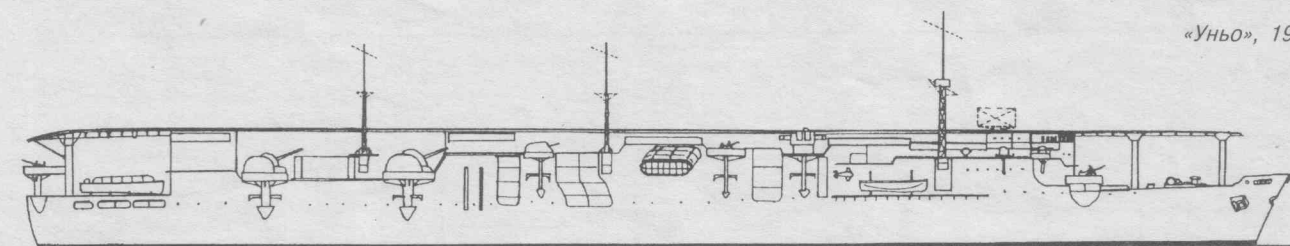
Состав авиагруппы:

штат: 16 торп. B5N, 11 истр. A6M2/5.

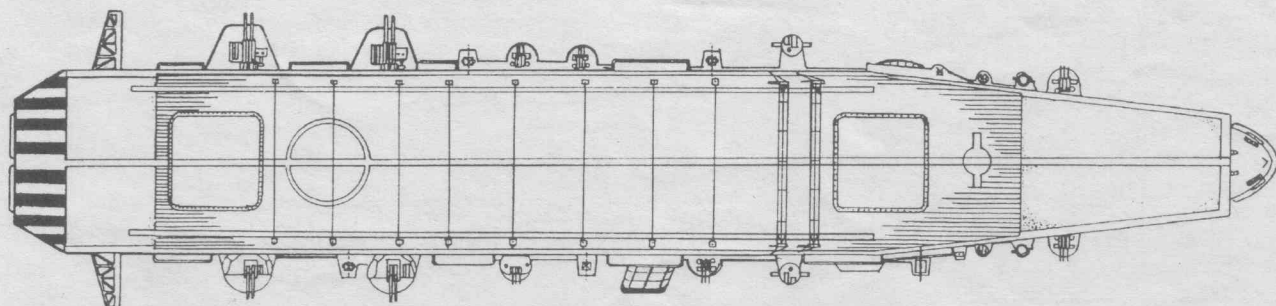
амер. ПЛ «Хэддок». Ремонт и модернизация в Йокосуке (1–8.1944): удлинена полетная палуба, зен. вооружение увеличено до 64 25-мм автоматов и 10 13,2-мм пулеметов, 120-мм орудия заменены на 4 127-мм. Осуществлял эскорт конвоев на трассе Сингапур – Япония (8–9.1944). Вечером 16.9.1944 в Южно-Китайском море получил попадания 2–3 торпед с амер. ПЛ «Барб» и утром 17.9.1944 затонул.

«Чуйо»

В 12.1942–12.1943 использовался для перевозки авиационного оборудования на Филиппины и о. Трук. Ремонт в Куре (7.1943), установлена РЛС. Вечером 3.12.1943 в 260 милях юго-вост. Йокосуки получил попадание торпеды с амер. ПЛ «Сейлфиш», утром 4.12.1943 в результате двух последовательных атак этой же ПЛ (попало еще 2–4 торпеды) «Чуйо» был потоплен.



«Уньо», 1943 г.



Эскортный авианосец «Кайо» — 1 ед.

«Kaiyo»

Миц

22.2.1938/9.12.1938/31.5.1939 — переоб. 20.12.1942/23.11.1943

— слом. 1947

Бывший пассажирский лайнер «Аргентина Мару» (12755 брт, 21,5 уз.). Реквизирован 1.5.1941 г. и в течение года использовался в роли войскового транспорта. Затем поставлен на переоборудование в эскортный АВ и переименован в «Кайо». Планировавшаяся аналогичная модернизация однотипного судна «Бразил Мару» не состоялась: 5.8.1942 лайнер был потоплен амер. ПЛ «Гринлинг».

Проект перестройки АВ в целом повторял «Тайо», но предусматривал замену дизельной установки на паротурбинную, заимствованную у серийного эсминца. В остальном конструкция была стандартной: одноярусный ангар, 2 лифта, легкая полетная палуба (160х16 м) с деревянным настилом. Катапульты отсутствовали. В носовой части полетной палубы был установлен радар типа 21.

В июле 1944 г. число 25-мм автоматов увеличилось до 44 стволов. Тогда же установили несколько 28-ствольных ПУ для запуска 120-мм НУР, а также 8 бомбометов.

Служба

В 12.1943–3.1944 использовался для перевозки сам. на Филиппины, Марианские и Каролинские о-ва. Эскортировал конвои между Японией, о. Тайвань, Филиппинами и Сингапуром (4–12.1944), ремонт (6–7.1944).

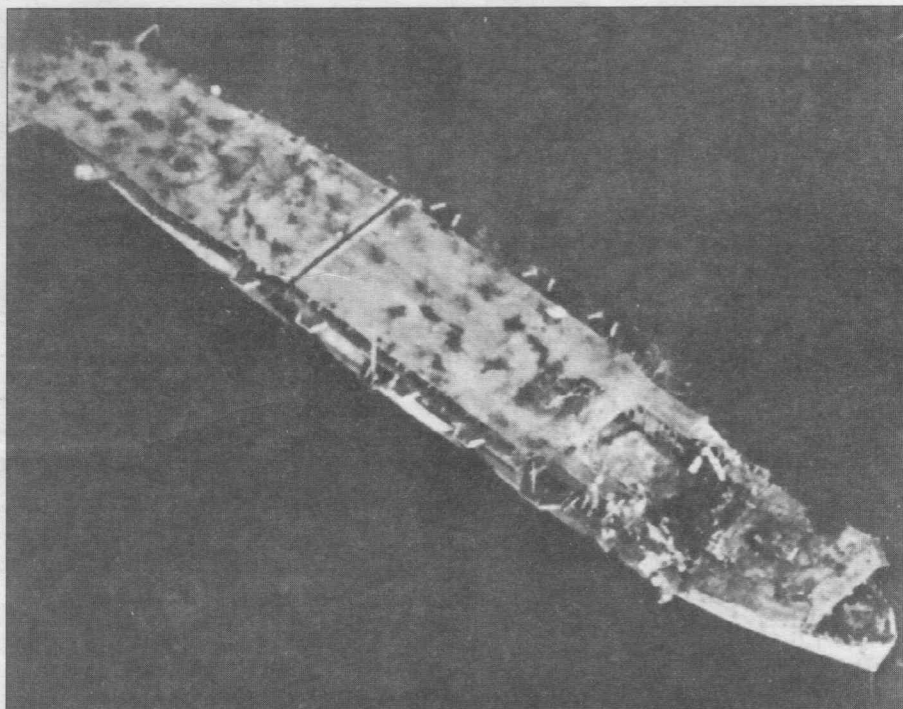
Остов «Кайо» в Куре, конец 1945 г.

ТТХ по состоянию на момент ввода в строй.

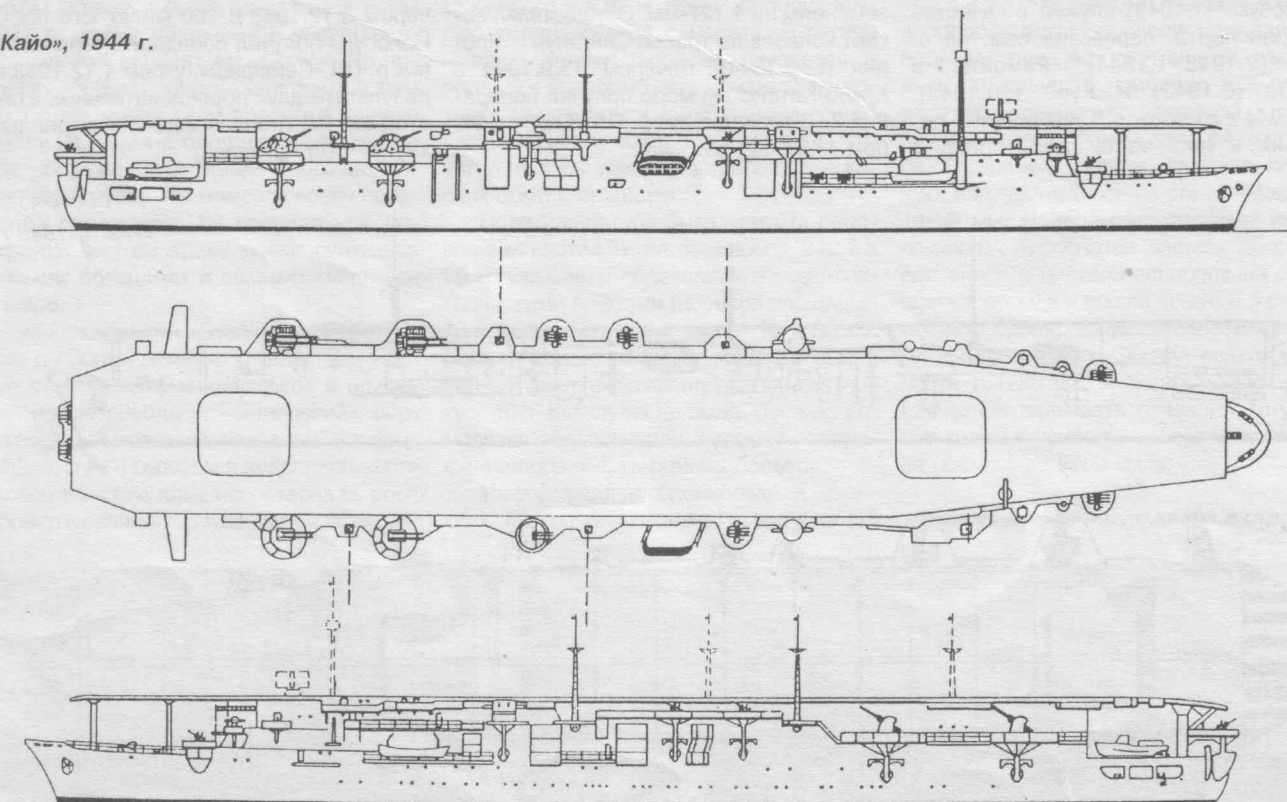
13600/16748 т, 166,55 (159,6 вл) х 21,9 (вл) х 8,15 м. ПТ-2 Катрон, 4 ПК Катрон, 52000 л.с.=23,8 уз. Экипаж: 829 чел. 8 (4х2) — 127 мм/40 зен., 24 (8х3) — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

штат: 6 пик. бомб. D3A, 18 истр. A6M2/5.

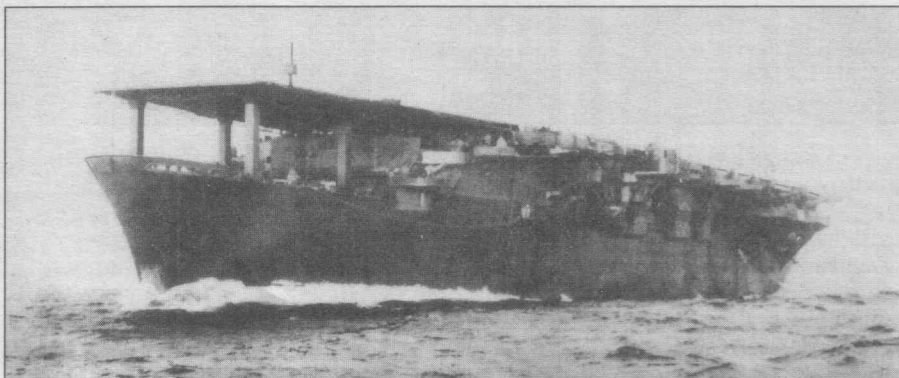


«Кайо», 1944 г.



«Кайо» на ходовых испытаниях.

До конца войны находился в Японском внутр. море, использовался для тренировки летчиков палубной авиации. 19.3.1945 поврежден в Куре попаданием бомбы, пробившей полетную палубу и разрушившей борт МО. 24.7.1945 подорвался на неконтактной мине (повреждена кормовая часть) и сел на мель в зал. Беппу. 28.7.1945 тяжело поврежден попаданиями бомб сам. с брит АВ и исключен из состава флота. В 1946 г. сдан на слом.



Эскортный авианосец «Синьё» — 1 ед.

«Shinyo» ДШМ 14.12.1934 – переоб. 9.1942/15.12.1943 – погиб 17.11.1944

Бывший немецкий пассажирский лайнер «Шарнхорст» (18184 брт, 21 уз.), однотипный с «Гнейзенау» и «Потсдамом» (см. раздел «Германия»). Начало Второй мировой войны застало судно в порту Кобе, где его поставили на прикол. 7.2.1942 «Шарнхорст» был продан японскому правительству; предполагалось использовать его в качестве войскового транспорта. После сражения у Мидуэя «Шарнхорст» решили экстренно перестроить в авианосец. Его переименовали в «Синьё» и перевели на верфь в Куре. Любопытно, что при переоборудовании судна использовали металл, заготовленный для «заказа № 111» — четвертого планировавшегося линкора типа «Ямато».

Конструкция и компоновка «Синьё» были стандартными для эскортных АВ японского флота: одноярусный ангар, легкая полетная палуба, 2 лифта, отсутствие аэрофинишеров и катапульт, а также какой-либо броневой защиты (за исключением, разве что, бетонного прикрытия бомбовых погребов и цистерн бензина). Правда, в отличие от предшественников, АВ был осна-

щен булями, что улучшило остойчивость и создало некое подобие ПТЗ. Размеры полетной палубы составляли 180х24,5 м.

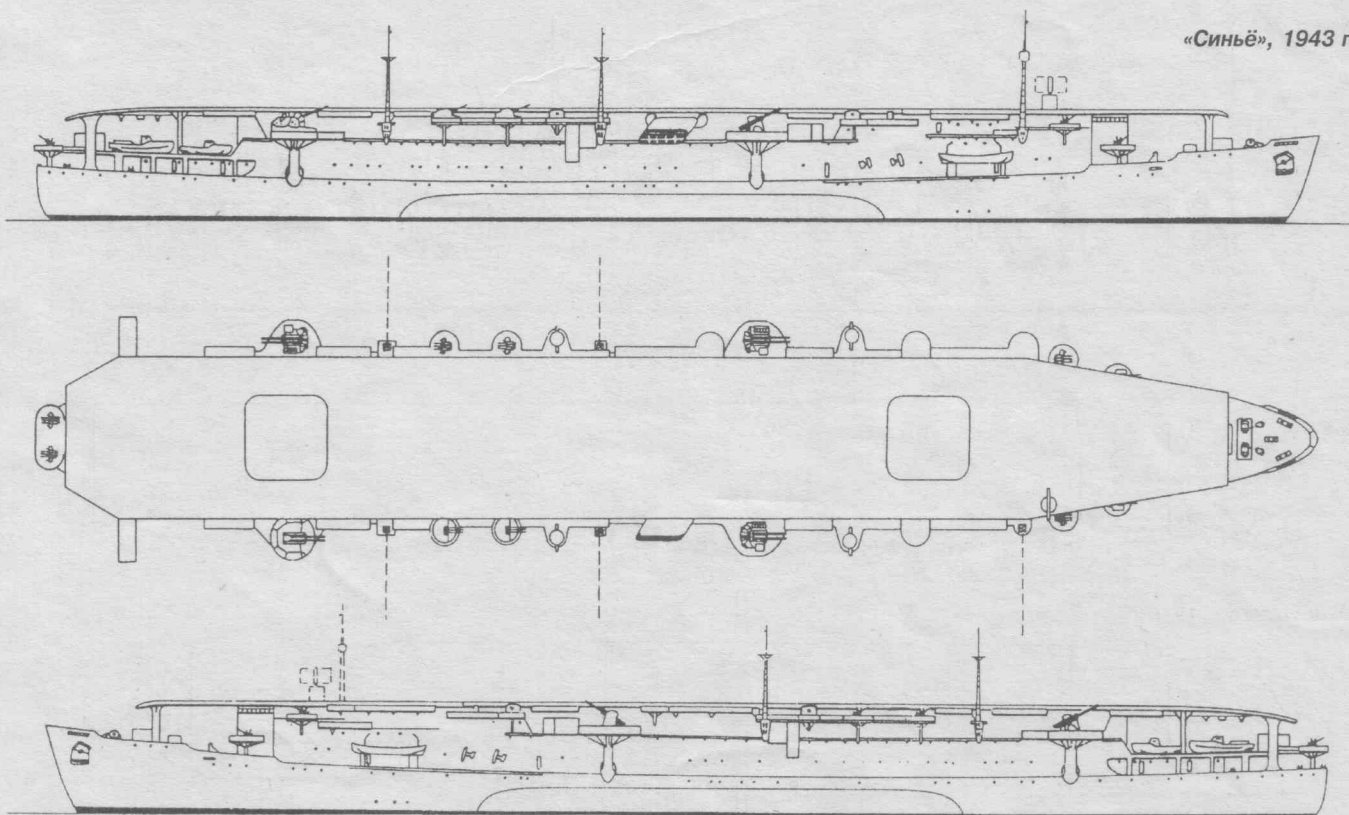
«Синьё» был оборудован одной РЛС типа 21 с антенной, установленной на верхней палубе по правому борту. Число 25-мм зенитных автоматов в начале 1944 г. увеличили до 42, а к лету 1944-го — до 50 стволов.

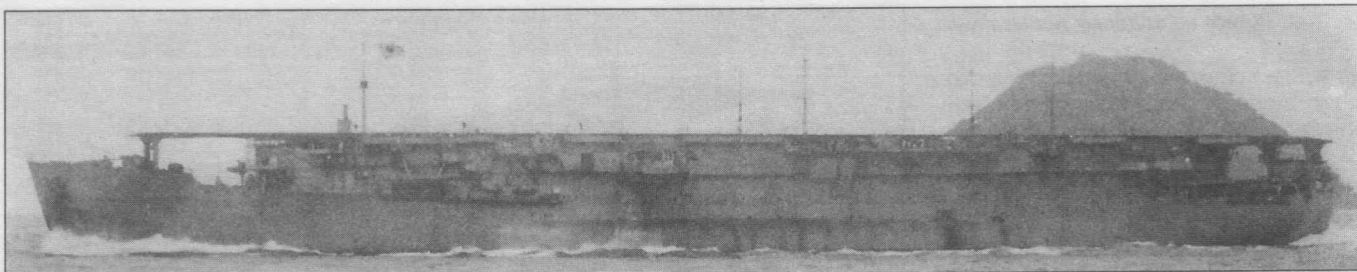
ТТХ по состоянию на момент ввода в строй.

17500/20916 т, 189,36 (185 пп) х 25,6 (по булям) х 8,18 м.
ПТ-2 АЕГ, 4 ПК Schi hau, 26000 л.с.=20 уз. Экипаж: 942 чел.
8 (4х2) — 127 мм/40 зен., 30 (10х3) — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

штат: 18+3 торп. В5N, 9 истр. А6М2/5.





Служба

Из-за необходимости замены котлов фактически вошел в состав флота в 7.1944. Эскортировал конвои между Япо-

нией, Филиппинами и Сингапуром (7–9. 1944), использовался для доставки сам. на о. Хайнань (10.1944). 17.11.1944 при сопровождении конвоя в Сингапур был ата-

«Синьё» на ходовых испытаниях.

кован амер. ПЛ «Спейдфиш». Получив попадания в корм. часть 4 торпед, затонул.

Десантные суда-авианосцы типа «Акицу Мару» — 2 ед.

«Akitsu Maru»	Хар	17.9.1939/24.9.1941/30.1.1942	– погиб 15.11.1944
«Nigitsu Maru»	Хар	6.1941/1942/3.1943	– погиб 12.1.1944

Заложены как пассажирские лайнеры «Акицу Мару» (9186 брт) и «Нигицу Мару» (9547 брт). Летом 1941 г. недостроенные суда были реквизированы армейским (сухопутным) командованием для их переоборудования в десантные корабли с полетной палубой – в некотором роде это были предшественники современных десантных вертолетоносцев. Их основное назначение – высадка десанта в отдаленных районах Тихого океана и обеспечение ее воздушного прикрытия.

Переделка лайнеров включала в себя установку полетной палубы (на уровне бывшей шлюпочной палубы), небольшого «острова» и перенос дымовой трубы к правому борту (по некоторым данным, труба могла поворачиваться в горизонтальное положение). Ангара как такового не было:

вместо него под полетной палубой имела открытая платформа для размещения 20 сухопутных самолетов и 20 десантных плашкоутов типа «Дайхацу». Подъем самолетов наверх осуществлялся одним кормовым лифтом или краном. Полетная палуба имела размеры 123х22,5 м; она предназначалась только для старта самолетов (предусматривалось, что пилоты будут сажать свои машины на сухопутные аэродромы). Катапульт и аэрофинишеров не было.

Вооружение десантных авианосцев, согласно зарубежным справочникам, включало в себя две 75-мм (или 76-мм) зенитки и 10 75-мм сухопутных пушек на переделанных станках. В то же время такой состав вооружения вызывает сомнения и не соответствует опубликованным в печати изображениям этих судов.

«Акицу Мару» и «Нигицу Мару» подчинялись сухопутному командованию и официально в состав ВМС не входили.

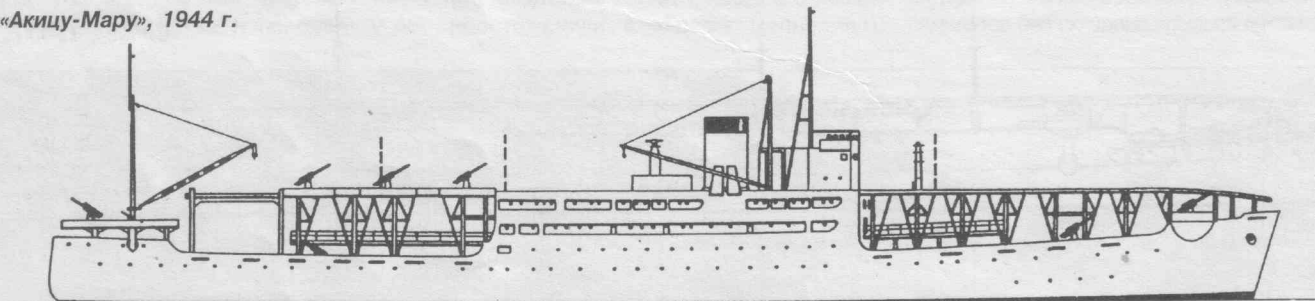
ТТХ по состоянию на момент ввода в строй.

11800 т, 152 (вл) х 19,5 (вл) х 7,85 м. ПТ-2, 4 ПК, 7500 л.с.=20 уз. 2 – 75 мм зен., 10 – 75 мм.

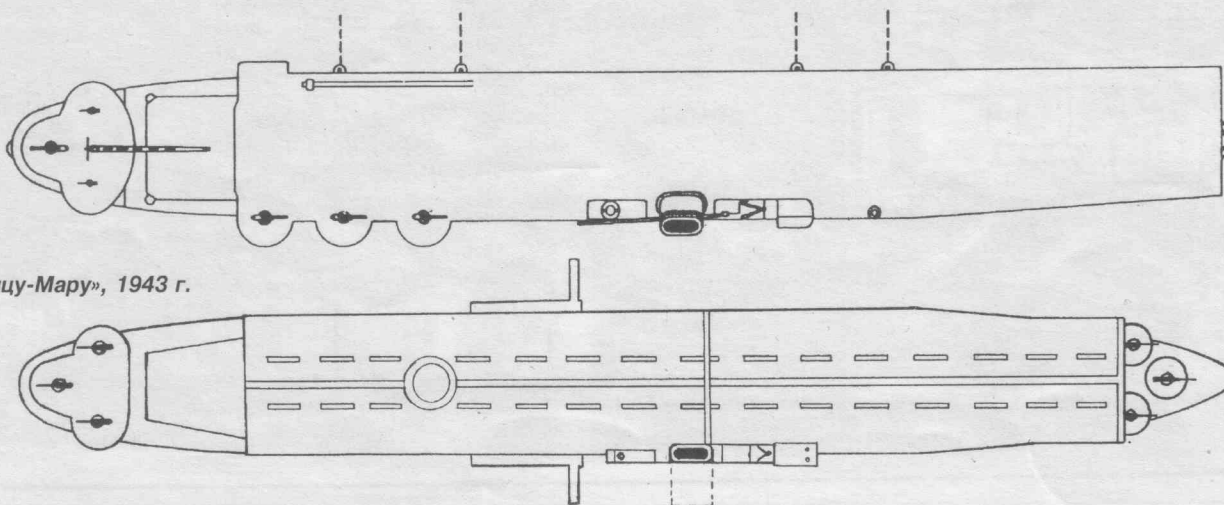
Состав авиагруппы:

11.1943: до 20 сам. ПЛО Ki-76 и автожиров Ка-1.

«Акицу-Мару», 1944 г.



«Акицу-Мару», 1943 г.



Необходимо отметить, что информация о японских десантных АВ крайне скудна и противоречива. Приведенная здесь схема внешнего вида судна (2 проекции) взята из справочника «Warships of the Imperial Japanese Navy 1869–1945». Однако единственная известная авторам фотография «Акицу Мару» говорит о совершенно ином облике судна: на ее основе сде-

лана дополнительная схема (вид сверху). Вероятно, таким АВ был до модернизации, проведенной в начале 1944 г.

Служба «Акицу Мару»

Использовался в качестве войскового транспорта для перевозки войск на острова центральной части Тихого океана. Ремонт и усиление полетной палубы

(1–2.1944). С кон. 1943 г. привлекался к ПЛО конвоев. 15.11.1944 потоплен амер. ПЛ «Куинфиш» у юж. поб. о. Кюсю.

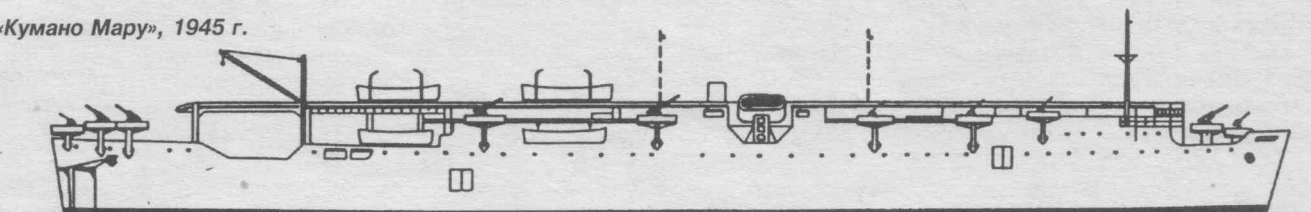
«Нигицу Мару»

Использовался в качестве войскового транспорта для перевозки войск на острова центральной части Тихого океана. 12.1.1944 потоплен амер. ПЛ «Хэйк» в 700 милях вост. о. Формоза.

Десантное судно-авианосец типа «Кумано Мару» – 1 ед.

«Kumano Maru»	ХИТ	15.8.1944/28.1.1945/31.3.1945	– искл.1951
---------------	-----	-------------------------------	-------------

«Кумано Мару», 1945 г.



Армейский десантный корабль с полетной палубой, по концепции повторявший «Акицу Мару», но отличавшийся усовершенствованной конструкцией. Его проект был разработан в 1942 г. на базе стандартного грузового транспорта типа М (9502 брт). В отличие от «Акицу Мару», новый десантный АВ имел гладкопалубный силуэт и традиционный ангар, в котором также могли размещаться десантные катера типа «Дайхацу» (13 единиц) и сухопутная военная техника. Для выгрузки последней в кормовой части судна имелись широкие ворота и специальная рампа.

ТТХ по состоянию на момент ввода в строй.

8000/10500 т, 152,7 (141,96 пп) x 19,58 (вл) x 7 м.
ПТ-2, 4 ПК, 10000 л.с.=19 уз. 8 – 75 мм зен., 6 – 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

штат: до 37 сам. и автожиров ПЛО.

Полетная палуба размером 110x21,5 м предназначалась только для взлета самолетов. Катапульт и аэрофинишеров не было. Подъем самолетов из ангара осуществлялся одним кормовым лифтом или краном. Дальность плавания

17-узловым ходом составляла 6000 миль.

Служба

Не принимал участия в боевых действиях. После войны переоборудован в торг. судно. Разобран на металл в 1948 или 1951 г.

Эскортные авианосцы типа «Ямасиро Мару» – 1 + 1 ед.

«Yamashiro Maru»	Миц	19.7.1944/14.11.1944/27.1.1945	– погиб 17.2.1945
«Chigusa Maru»	Йоко	11.9.1944/29.12.1944/–	– не достроен

Эскортные авианосцы-танкеры, предназначавшиеся для перевозки нефти в Японию, а также для обеспечения воздушного прикрытия и ПЛО конвоев. Представляли собой нечто среднее между английскими «торговыми» АВ типа МАС и американскими эскортными АВ типа «Сэнгамон». Строились по заказу армейского командования.

Авианосцы типа «Ямасиро Мару» создавались на базе корпусов серийных танкеров типа 2TL (10100 брт). Грузовые танки сохранились, но часть их была переоборудована для хранения авиабензина. Полетная палуба имела размеры 125x23 м; под ней был оборудован небольшой ангар на 8 самолетов. Машины подавались вверх одним лифтом (по

другим данным, лифта не было, а самолеты а походе находились прямо на палубе). Катапульты и аэрофинишеры отсутствовали.

Необычный элемент архитектуры «Ямасиро Мару» – дымовая труба, выведенная в корму (наподобие АВ «Кага»). Другая особенность – установленный на полубаке противолодочный бомбомет с боезапасом из 120 глубинных бомб.

Авиагруппа состояла из машин армейской авиации. Дальность плавания 13-узловым ходом составляла 9000 миль.

Служба

«Ямасиро Мару»

17.2.1945 потоплен в Йокогаме палуб. сам. соединения TF 58.

«Чигуса Мару»

Достроен в 1949 г. в качестве танкера.

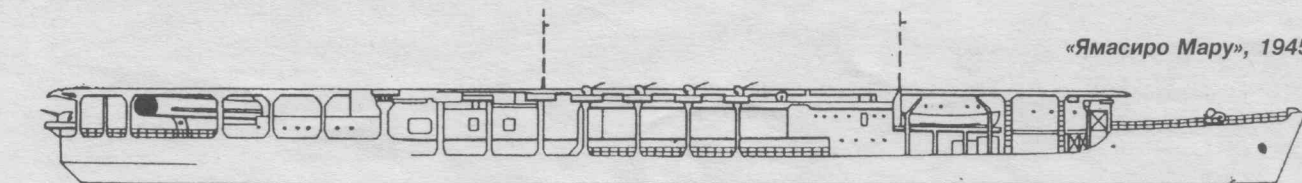
ТТХ по состоянию на момент ввода в строй.

15864 т (норм), 157,5 (148 пп) x 20,4 (вл) x 9 м.
ПТ-1, 2 ПК, 4500 л.с.=15 уз. 16 – 25 мм авт., 1 бомбомет.

Состав авиагруппы:

штат: 8 сам. ПЛО Ki-76.

«Ямасиро Мару», 1945 г.



Эскортные авианосцы типа «Симане Мару» — 1 + 1 ед.

«Shimane Maru»	Кав	8.6.1944/17.12.1944/28.2.1945	— погиб 24.7.1945
«Otakisan Maru»	Кав	18.9.1944/14.1.1945/—	— не достроен

Эскортные авианосцы-танкеры, заказанные армейским командованием одновременно с кораблями типа «Ямасиро Мару». Они также могли использоваться в роли и грузовых судов, и эскортных АВ.

«Симане Мару» создавался на базе корпуса более мощного танкера типа 1TL. По сравнению с «Ямасиро Мару» АВ имел более совершенную конструкцию, большую численность авиагруппы (12 самолетов) и даже радар типа 13. Размеры полетной палубы — 155х23 м. Аэрофинишеров не было. Самолеты подавались из ангара одним лифтом. Предполагалось, что после старта они будут приземляться на сухопут-

ТТХ по состоянию на момент ввода в строй.

11800/14500 т, 153 (вл) х 20 (вл) х 9,1 м.
ПТ-1, 2 ПК, 8600 л.с.=18,5 уз. 2 — 120 мм зен., 52 — 25 мм авт.

Состав авиагруппы:

штат: 12 сам. ПЛО Ki-76.

ных аэродромах. Дальность плавания 14-узловым ходом составляла 10000 миль.

Служба

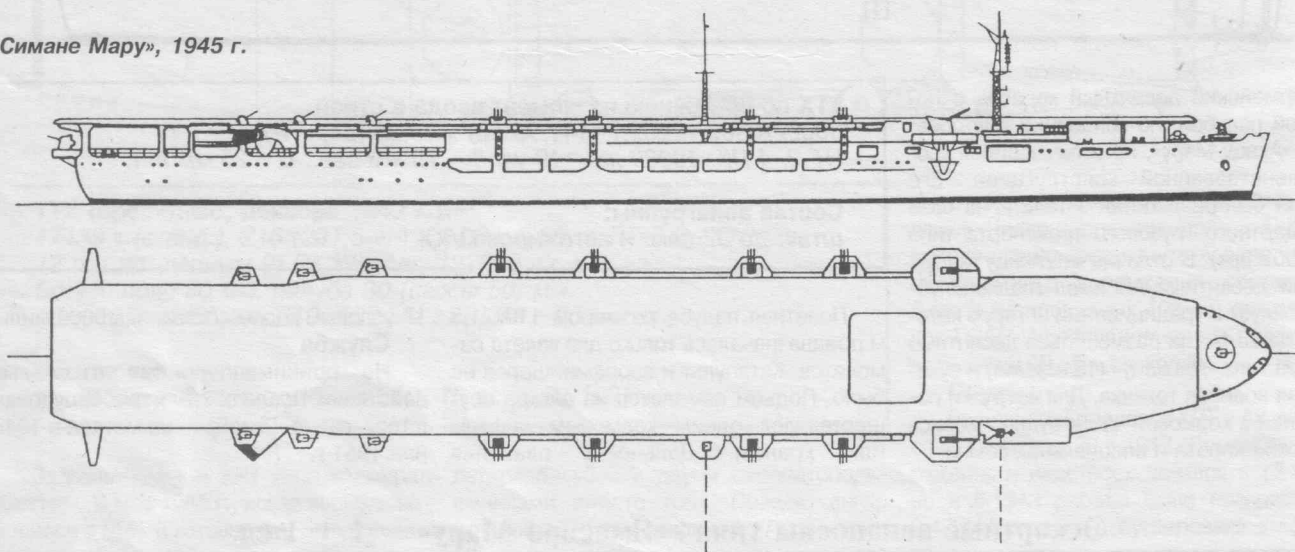
«Симане Мару»

Не принимал участия в боевых действиях. 24.7.1945 потоплен в районе Такамацу палуб. сам. соединения TF 38.

«Отакисан Мару»

Постройка прекращена в 2.1945, когда авианосец находился в 70%-й готовности. Находился в Кобе, 25.8.1945 при буксировке на рейде подорвался на mine и затонул. В 1948 г. поднят и сдан на слом.

«Симане Мару», 1945 г.

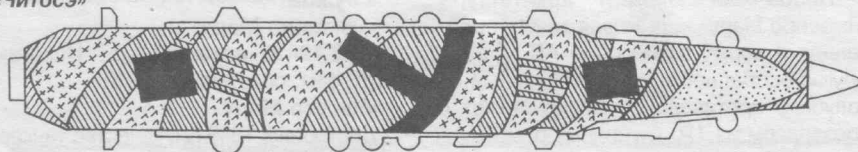


ПРИЛОЖЕНИЯ

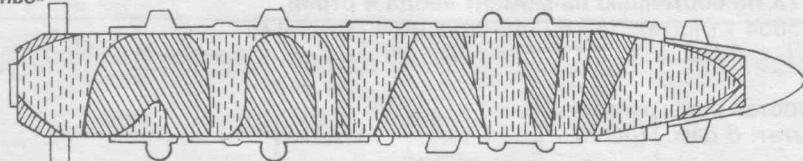
Камуфляжная окраска палуб некоторых японских авианосцев, 1944 г.

Реконструкция на основе материалов Национального архива США.

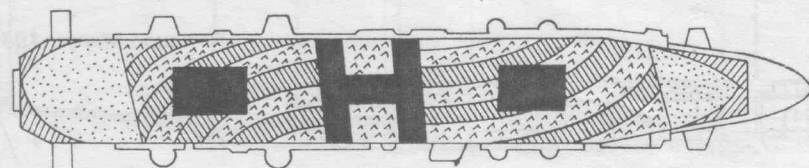
«Читосэ»

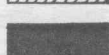


«Уньо»



«Тайо»



-  — светло-желто-коричневый
-  — желто-коричневый (охра)
-  — коричневый
-  — серо-зеленый
-  — светло-серый
-  — темно-серый
-  — черный

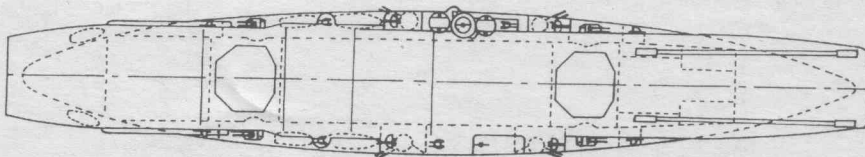
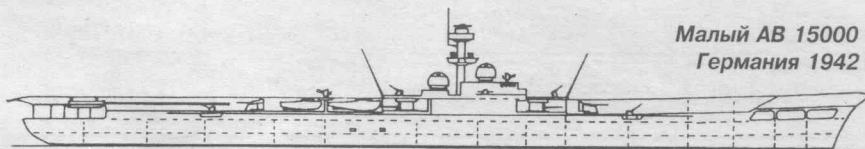
Несмотря на то, что Германии так и не удалось ввести в строй ни одного авианосца, конструкторские работы по созданию кораблей этого класса велись там очень интенсивно. Ниже мы приводим краткий обзор наиболее примечательных проектов немецких АВ.

К 1942 г. в Германии были разработаны эскизные проекты АВ специальной постройки — так называемые «стандартные» и «малые». Первые представляли собой развитие «Графа Цеппелина», но вместо паротурбинной оснащались дизельной ЭУ, а также несли обычные катапульты, без «цеппелиновских» тележек. Вторые являлись более дешевым вариантом АВ, пригодным для массовой постройки. Они также имели трехвальную дизельную ЭУ. Вариант корабля в 15000 т помимо зенитных пушек вооружался 8-ю 150-мм орудиями в спаренных казематных установках. Другими его особенностями были закрытый нос «английского» типа и отсутствие дымовой трубы. Еще один вариант «малого» АВ в 13287 т имел более традиционную архитектуру и из вооружения нес только зенитную артиллерию. Его любопытная черта — наличие двух комплектов ПУС со стабилизированными КДП «Вакелькопф» при всего лишь двух 105-мм спаренных артустановках.

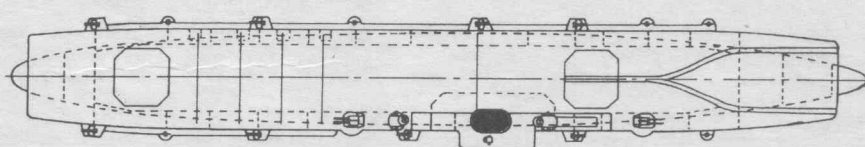
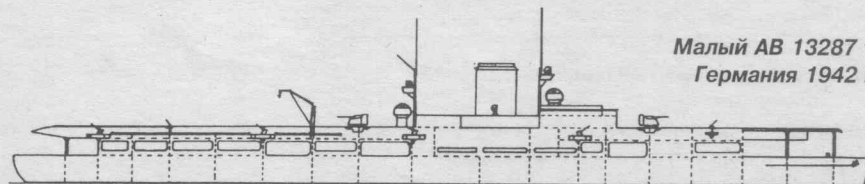
После капитуляции Франции в руки немцев попали недостроенные АВ «Жоффр» и крейсер «Де Грасс»; последний также предлагалось переоборудовать в авианосец. Проект такой переделки был закончен в январе 1943 г. Бывший «Де Грасс» (11400 т станд., 192,5 x 24,4 x 5,6 м, 100000 л.с.=32 уз., 12 — 105 мм/65 зен., 24 — 37 мм авт., 12 бомб. Ju-87D, 11 истр. Bf-109G) внешне должен был напоминать «Зейдлиц», но оснащаться тремя КДП «Вакелькопф» вместо двух. Несмотря на меньшие размеры, он не уступал «Зейдлицу» и по составу авиагруппы. Однако в феврале 1943 г. планировавшуюся перестройку крейсера отменили.

В начале Второй мировой войны в Германии появилось несколько предэскизных проектов так называемых «атлантических авианесущих крейсеров» (Atlantikflugzeugkreuzer), представлявших собой гибрид линкора и авианосца. Самыми крупными из них были проекты А-III и А-IV. Их полное водоизмещение составляло 70000 т, размеры — 280 x 38 x 11,5 м, мощность — 280000 л.с., скорость — 34 уз., толщина броневых пояса — до 250 мм. Расчетная дальность плавания 19-узловым ходом составляла 20000 миль. Вооружение А-III включало в себя две трехорудийные 283-мм башенные установки, по 16 150-мм и 105-мм орудий, 12 37-мм автоматов, 6 торпедных аппаратов и 32 самолета. У А-IV вооружение отличалось лишь применением одной четырехорудийной башни ГК вместо двух трехорудийных. ЭУ у А-III была дизельной, у А-IV — комбинированной паротурбинно-

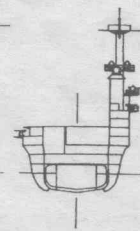
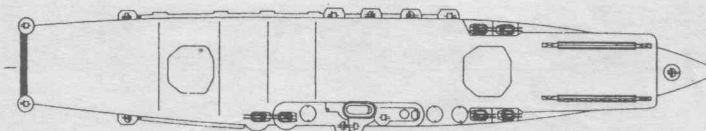
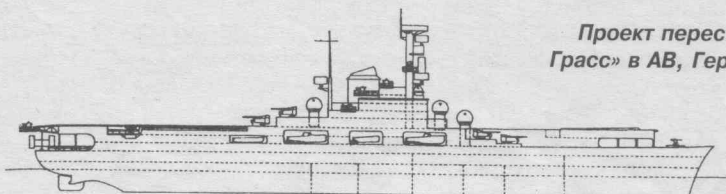
Малый АВ 15000 т,
Германия 1942 г.



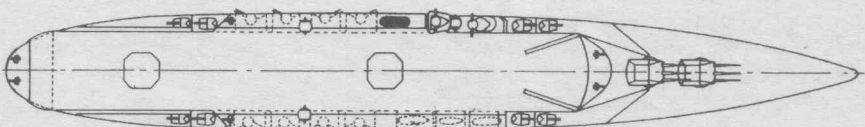
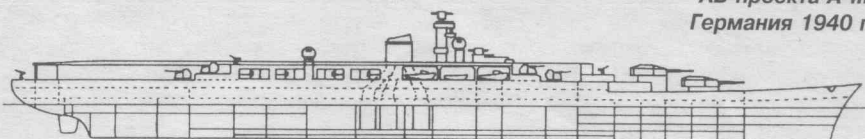
Малый АВ 13287 т,
Германия 1942 г.



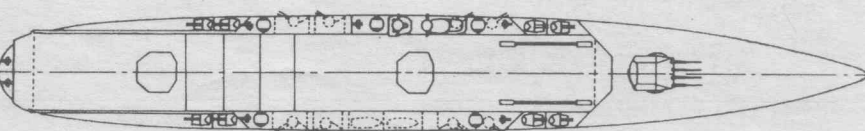
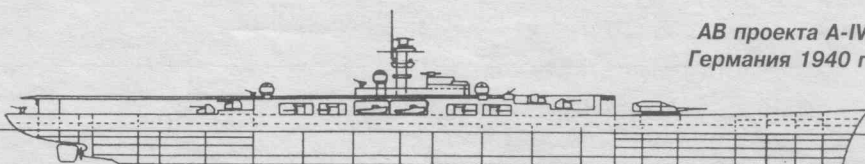
Проект перестройки КР «Де
Грасс» в АВ, Германия 1943 г.

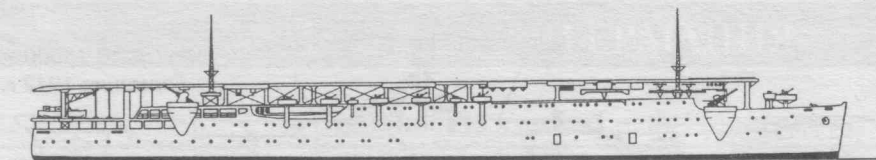


АВ проекта А-III,
Германия 1940 г.

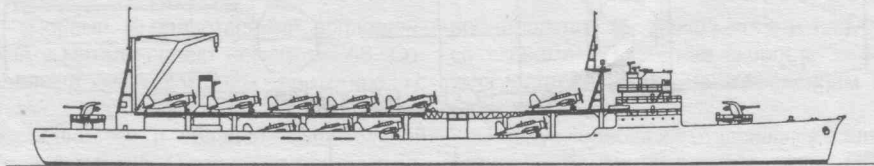


АВ проекта А-IV,
Германия 1940 г.





Проект АВ «Камакура Мару», Япония 1942 г.



Проект АВ-танкера «Тамано», Япония 1942 г.

дизельной. Оба варианта предусматривали бронировку полетной палубы (50 мм у А-III и 40 мм у А-IV). Несмотря на общепринятое мнение об изначальной порочности самой идеи корабля-гибрида, в рамках немецкой военно-морской доктрины «атлантические авиакрейсера» имели шансы неплохо проявить себя в роли океанских рейдеров. Однако затевать строительство таких кораблей-исполинов уже в ходе войны не имело смысла — и проекты, разумеется, остались на бумаге. Не удалось воплотить в металл и чертежи крейсера меньшего размера (проекты Е-IV, Е-V и Е-VI полным водоизмещением от 12750 до 22200 т). Они должны были иметь вооружение и бронирование легких крейсеров, но дополнительно оснащаться

небольшой полетной палубой и ангаром на 10-25 самолетов.

Наконец, в июне 1942 г. немцы разработали проект переделки в авианосец пассажирского лайнера «Европа». В случае осуществления задуманного, этот корабль мог бы стать весьма мощным представителем класса АВ (44000/56500 т, 291,5 x 37 x 10,3 м, 100000 л.с.=26,5 уз., 12 — 105 мм/65 зен., 20 — 37 мм авт., 36 — 20 мм авт., 18 бомб. Ju-87D и 24 истр. Bf-109G). Но в изменившейся военно-политической ситуации авианосцы Гитлеру уже были ни к чему — тем более, что по критерию «стоимость — эффективность» переделка лайнера была все же невыгодна.

В Японии остался нереализованным проект перестройки в АВ транспорта

«Камакура Мару» (быв. «Чичибу Мару»). Это судно было построено еще в 1930 г. как пассажирский лайнер (17526 брт, 21 уз.). В 1941 г. оно было реквизиrowано правительством и включено в состав ВМС в качестве транспорта. Одновременно была разработана документация на его переделку в авианосец (16800 т станд., диз-2, 16000 л.с.=20 уз., 8 — 127 мм, 24 — 25 мм авт., 38 самолетов). Планировалось отправить его на верфь в Куре, как только там завершится дооборудование АВ «Синьо». Увы, этим планам не суждено было сбыться: 28.4.1943 «Камакура Мару» был потоплен американской ПЛ «Гаджен».

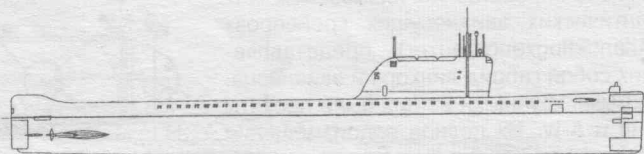
В ходе Второй мировой войны японцы пытались создать и свой аналог английского «торгового авианосца» типа МАС. По дополнительной программе 1942 г. предполагалось построить 7 турбинных танкеров («Тамано», «Сиоми», «Такахама», «Осю», «Ума», «Рюмай» и «Сиосэ»), оснащенных двухъярусной площадкой для хранения 14 самолетов с колесным шасси. Запуск летательных аппаратов осуществлялся с помощью одной поворотной катапульты. Лифта не было: самолеты с нижнего яруса на верхний подавались краном. Посадка на палубу не предусматривалась — самолеты должны были приземляться на береговых аэродромах. Но программа осталась невыполненной: ни один из танкеров-авианосцев так и не был заложен.

РЕКЛАМА · ИНФОРМАЦИЯ

**Готовится к печати
первый номер сборника «Наваль».
В номере:**

- мини-монография об английских броненосцах «Свифтшур» и «Трайемф», включающая чертежи общего вида на центральном развороте журнала, фотографии, схемы, разрезы, аксонометрический рисунок, таблицы и описание;
- статья об итальянских эсминцах типа «Навигатори»;
- статья «Кто потопил U-387?»;
- подарок судомоделистам — чертежи 54-пушечного корабля «Полтава» (1712 г.);
- чертежи и описание 40-мм зенитного автомата «пом-пом»;
- обзор новинок в области кораблестроения;
- рубрика «Наваль ревю», открывающая галерею портретов (объемных рисунков) современных боевых кораблей.

Альманах «Наваль коллекция» начинает новую серию справочников **«Атомные подводные лодки ВМФ СССР и России»**. Автор серии — историк С.С. Бережной. В каждом выпуске будут опубликованы закладные данные и биографии ВСЕХ атомных субмарин отечественного флота, построенных до 2000 года. Иллюстративная часть — схемы общего вида, разрезы, черно-белые и цветные фотографии, аксонометрические рисунки на центральном развороте. Первый номер, подготовка которого завершается в настоящее время, будет посвящен атомным ракетным подводным крейсерам стратегического назначения.



ВЫШЛИ В СВЕТ:

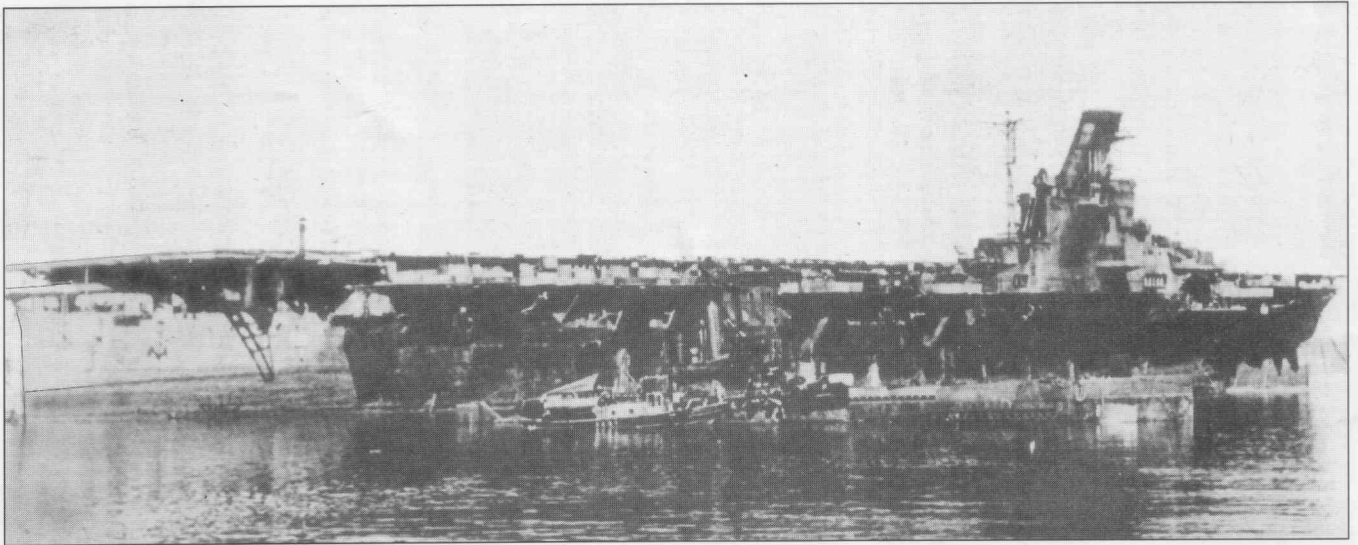
- **«АВИАНОСЦЫ МИРА 1917 — 1939».**
- **«АВИАНОСЦЫ МИРА 1939 — 1945», часть 1: Великобритания, США, СССР.**
- **«АВИАНОСЦЫ МИРА 1939 — 1945», часть 2: Германия, Италия, Япония.**

ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ:

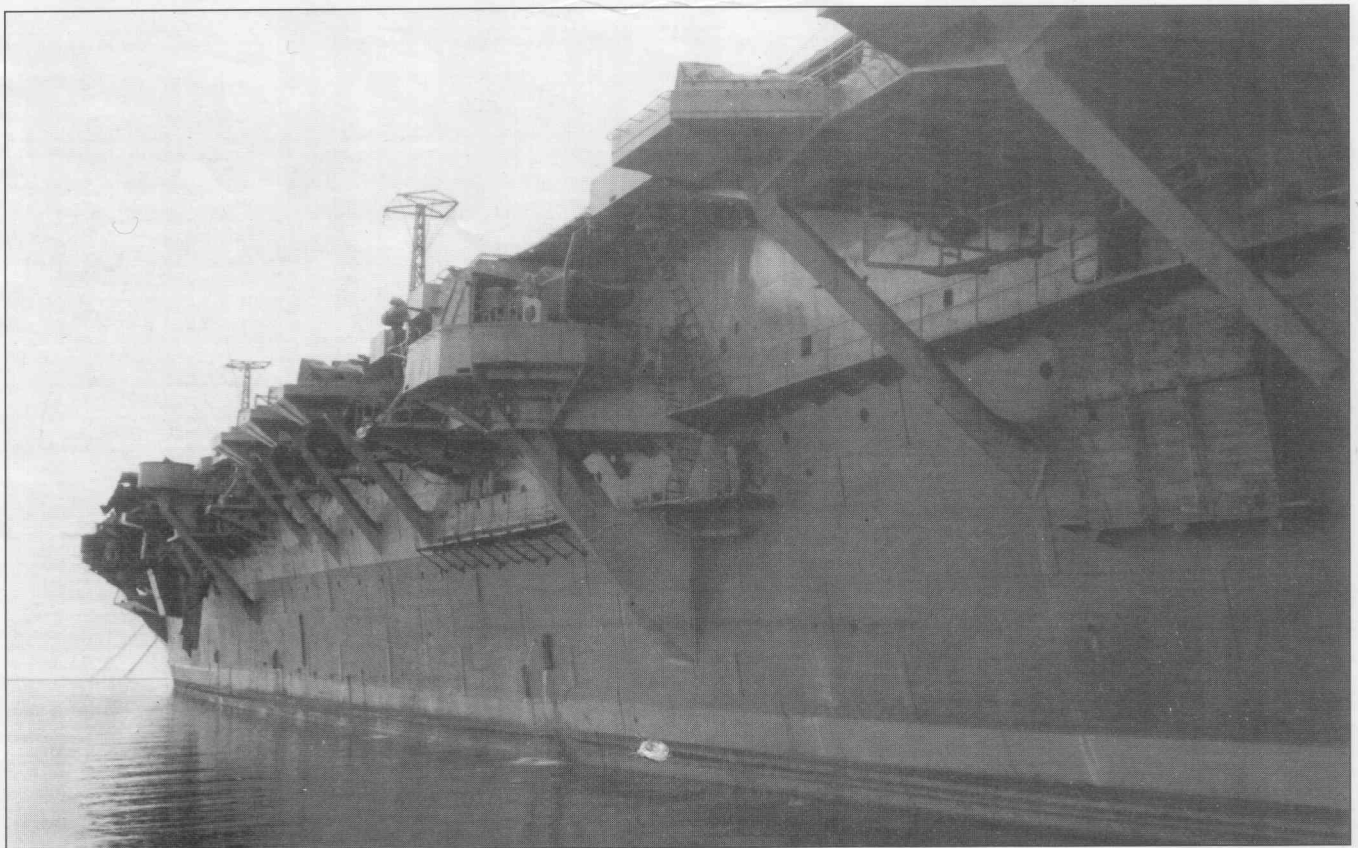
- **«АВИАНОСЦЫ МИРА 1945 — 2000».**
- **«ПАЛУБНЫЕ САМОЛЕТЫ 1917 — 2000».**

Заявки на приобретение выпусков «Наваль коллекция» присылайте по адресу: **125502, Москва А-502, а/я 40. Соломонову Борису Владимировичу** (не забудьте вложить надписанный конверт). Если вы являетесь получателем всех наших изданий, то присылать отдельные заявки не обязательно, так как в конверт с очередным номером будет вложен листок с информацией о стоимости и условиях получения следующего выпуска.

Вышла в свет книга Р.В.Кондратенко «Испано-американская война 1898 г.» Подробное описание боевых действий на суше и на море, впервые публикуется около 80 фотографий. Заявки направляйте по адресу: 199004, Санкт-Петербург, а/я 171. Амирханову Л.И.



«Дзуньё», конец 1945 г.

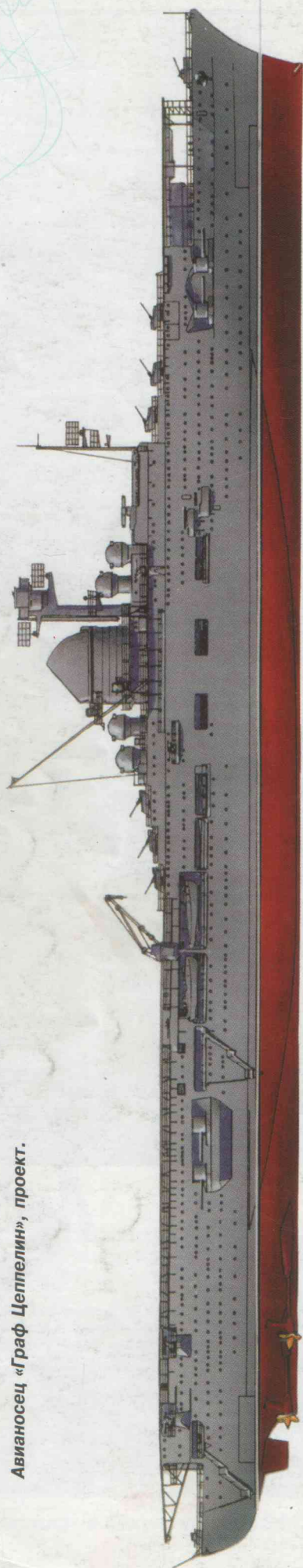


«Кацураги», октябрь 1945 г.

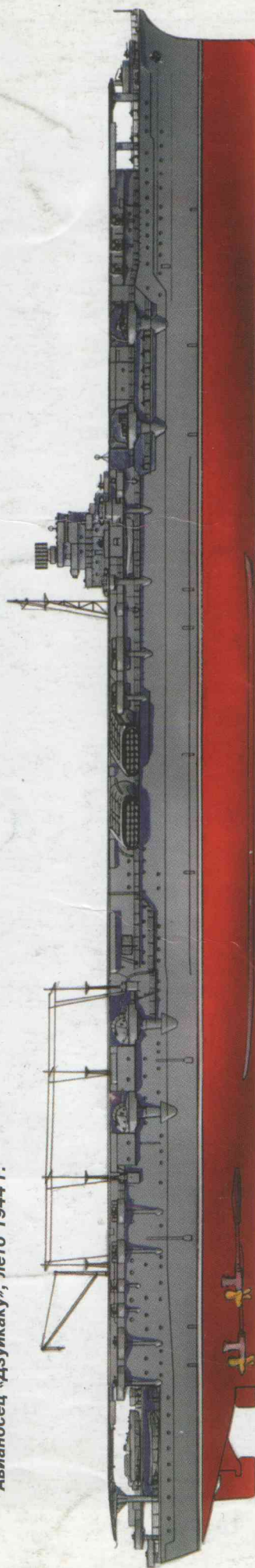


«Кайо» на камнях в заливе Беппу, 1945 г.

Авианосец «Граф Цеппелин», проект.



Авианосец «Дзуйкаку», лето 1944 г.



500

