

С. А. Балакин

АВИАНОСЦЫ МИРА 1945–2001



**США
ФРАНЦИЯ**

МОРСКОЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ АЛЬМАНАХ
НАВАЛЬ КОЛЛЕКЦИЯ

Корабль-музей CVT-16 «Lexington»



CV-60 «Saratoga»



CV-63 «Kitty Hawk»



НАВАЛЬ

КОЛЛЕКЦИЯ

Морской исторический альманах №6
Тематический 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

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

Подписано к печати 30.3.2001. Печать
офсетная. Усл. печ. л. 5. Тираж 1000 экз.

Отпечатано с диапозитивов заказчика
в ООО «Восточный горизонт»

Научно-популярное издание

Макет, верстка, сканирование
и обработка иллюстраций — С. Цветков

© С.А.Балакин, 2001 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.

Фото на 1-й стр. обложки:
авианосец CVN-70 «Carl Vinson».

Фото на 4-й стр. обложки:
авианосец CV-61 «Ranger».

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».
- «Палубные самолеты 1917—2000».
- «Авианосцы мира 1945—2001, часть 1:
США, Франция».

Готовятся к печати:

- «Авианосцы мира 1945—2001, часть 2».

АВИАНОСЦЫ МИРА 1945—2001

Часть 1: США, Франция

Список сокращений для обозначения фирм-строителей

НЙК - New York Naval Yard,
ННьюс - Newport News Shipbuilding
and Dry Dock Company.

Брест - Arsenal de Brest,
ПЛ - Penhoet Loire.

Список прочих сокращений

АВ - авианосец
авт. - автомат, автоматический
АПЛ - атомная подводная лодка
АУ - артиллерийская установка
аз - авиаэскадрилья
БИУС - боевая информационно-
управляющая система
ГАС - гидроакустическая станция
ГТЗА - главный турбозубчатый агрегат
ГЭУ - главная энергетическая установка
ДРЛО - дальнее радиолокационное
обнаружение
ДО - дальнее обнаружение
ДП - диаметральной плоскости
ед. - единица
ЗАК - зенитно-артиллерийский комплекс
зен. - зенитный
ЗРК - зенитный ракетный комплекс
ЗУР - зенитная управляемая ракета
истр. - истребитель
КДП - командно-дальномерный пост
КРТ - тяжелый крейсер
МКО - машинно-котельные отделения
ОВЦ - обнаружение воздушных целей
ОНЦ - обнаружение надводных целей
ПВО - противовоздушная оборона
ПКЗ - плавказарма

ПЛО - противолодочная оборона
ПТЗ - противоторпедная защита
ПТП - противоторпедная переборка
ПУ - пусковая установка
разв. - разведчик
РЛС - радиолокационная станция
РЭБ - радиоэлектронная борьба
СВВП - самолет вертикального взлета и
посадки
ТВД - театр военных действий
УВП - универсальная вертикальная
пусковая установка
ЦП - центральный пост
ЭМ - эскадренный миноносец
ЯЭУ - ядерная энергетическая установка

В перечне ТТХ водоизмещение указыва-
ется стандартное/полное в английских
тоннах (1016 кг), для кораблей ВМС Фран-
ции — в метрических тоннах (1000 кг). Раз-
мерения: длина наибольшая (пп — между
перпендикулярами, вл — по ватерлинии) x
ширина наибольшая x осадка. Энергетиче-
ская установка: тип (ПТ — паротурбинная)
— число валов; далее — число паровых
котлов (ПК). Вооружение: число орудий —
калибр в мм/длина ствола в калибрах.

• Напоминаем, что вышел в свет первый номер сборника «НАВАЛЬ коллек-
ция». В нем вы, в частности, найдете:

- мини-монографию об английских броненосцах «Свифтшур» и «Трайемф»,
включающую чертежи общего вида на центральном развороте журнала, фото-
графии, схемы, разрезы, аксонометрический рисунок;
- статью об итальянских эсминцах типа «Навигатори»;
- статью «Нападение на конвой JW-62 или кто потопил U-387?»;
- подарок судомоделистам — подробные чертежи 54-пушечного корабля
«Полтава» (1712 г.);
- чертежи и описание 40-мм зенитного автомата «пом-пом»;
- обзор новинок в области кораблестроения;
- в рубрике «Наваль-ревью» — японский эсминец «Савакадзе» (1983 г.);

• Тираж первых трех справочников «Авианосцы мира» продан, на выпуск «Па-
лубные самолеты 1917—2000» и сборник «Наваль коллекция» №1 еще прини-
маются заявки.

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

• Готовится к печати справочник «Атомные подводные лодки ВМФ СССР и
России». Вместо намечавшейся серии изданий журнального объема, его реше-
но выпустить в одном томе. Справочник будет содержать закладные данные и
краткие биографии ВСЕХ атомных субмарин отечественного флота, построен-
ных до 2000 года. Иллюстративная часть — схемы общего вида, разрезы, а так-
же многочисленные фотографии.

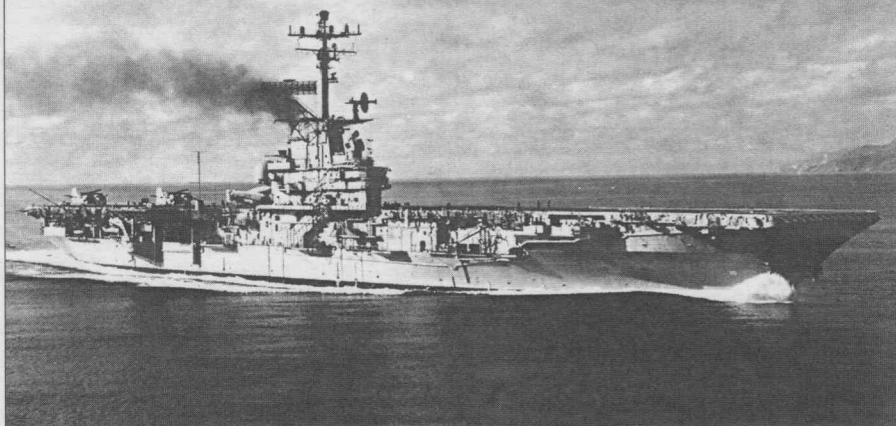
• Вниманию любителей истории флота! С апреля 2001 года на канале «Культура» начи-
нает выходить первая морская телепередача «Мы пришли с моря». В ней предполагается
рассказывать о сегодняшнем дне флота, о морской истории, кораблях-памятниках, па-
русных регатах и многом другом. Передача будет выходить в эфир по вторникам раз в две
недели. В первых выпусках, в частности, будут показаны сюжеты, посвященные гречес-
кому броненосному крейсеру «Георгиос Аверов», барку «Крузенштерн», тяжелому авиа-
несущему крейсеру «Адмирал Кузнецов».

К концу 1946 г. ВМС США имели в своем составе 23 тяжелых авианосца типа «Эссекс»; достройка еще двух кораблей (CV-35 «Репрайзэл» и CV-46 «Иво-Дзима») была отменена, а последнего в серии — CV-34 «Орискани» — временно приостановлена (см. «Авианосцы мира 1939—1945», ч. 1). В то время уже ни у кого не оставалось сомнений, что будущее принадлежит реактивной авиации. Но переоснащение «эссексов» реактивными самолетами представляло собой крайне трудную задачу: фактически требовалось перестроить корабли по новому проекту.

В 1947 г. была принята программа модернизации АВ типа «Эссекс» по проекту SCB-27A. Она предусматривала усиление палубы (под макс. вес самолетов до 23,6 т), установку двух новых гидropневматических катапульт Н-8, замену аэрофинишеров Mk-4 на Mk-5. Размеры носового лифта увеличивались до 17,7×13,4 м, грузоподъемность — до 18 т, бортового лифта — до 13,6 т. Кормовой самолеподъемник не модернизировался и отныне служил для второстепенных целей. Запас топлива вырос почти в полтора раза — до 1 135 500 л. Кроме того, была увеличена мощность корабельной электростанции за счет замены 250-кВт дизель-генераторов на 850-кВт. Правда, турбогенераторы остались прежними (по 1250 кВт).

Сильно изменился силуэт «острова». Теперь авианосец получил скошенную дымовую трубу, передняя часть которой составляла единое целое с надстройкой. Салоны для дежурных авиаэкипажей (ready rooms) перенесли с галерейной палубы вниз, под защищенную броней ангарную

«Беннингтон», 1967 г.



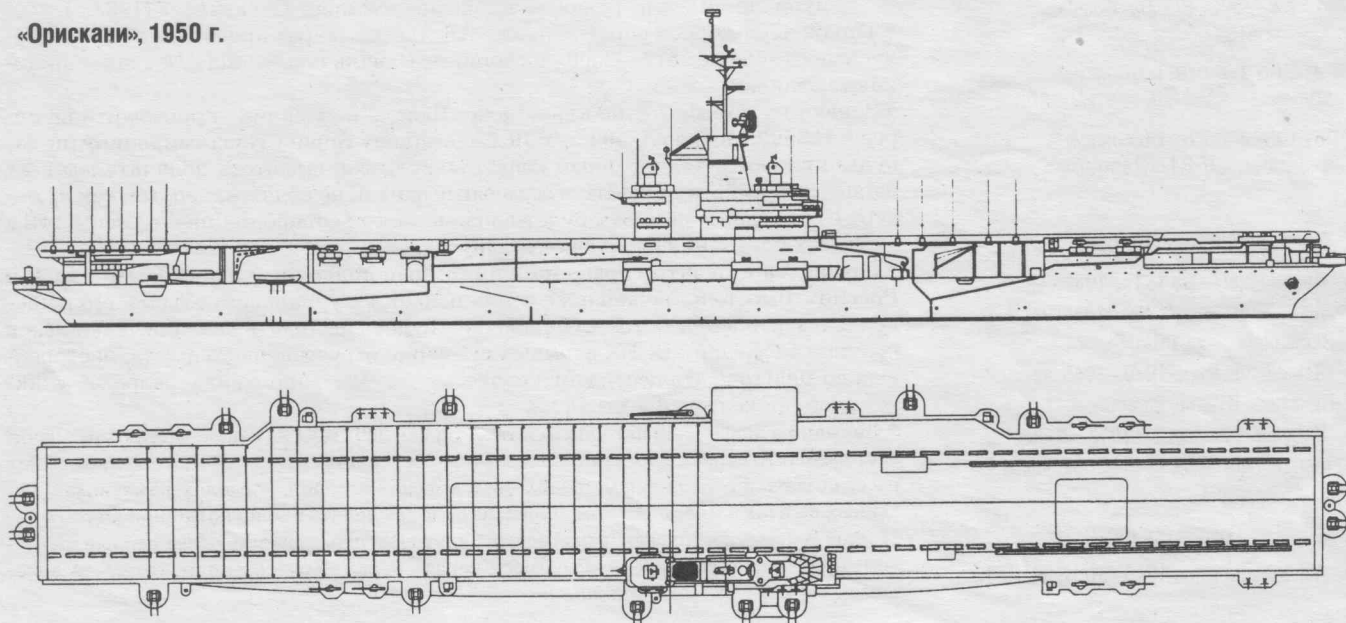
палубу. А чтобы летчики по тревоге могли быстро добраться до своих самолетов, по правому борту под «островом» установили эскалатор, закрытый наклонным кожухом.

Иным стало и артиллерийское вооружение. Башенные 127-мм орудия демонтировали: их огонь представлял опасность для находившихся на палубе самолетов. Вместо них по правому борту разместили 4 пушки в одиночных установках на спонсонах (то есть вернулись к схеме расположения зенитных пушек на довоенном «Йорктауне»). Впрочем, ослабление старой 127-мм артиллерии уже не имело принципиального значения: главную роль в ПВО корабля играли новейшие 76-мм автоматические пушки, которыми заменили 40-мм четырехствольные «бофорсы». От многочисленных «эрликонов» отказались — в борьбе с реактивными самолетами они были совершенно неэффективны.

Основательно модернизировались радиолокационные средства. В частности, устанавливались новейшая РЛС дальнего обнаружения воздушных целей SPS-6 и трехкоординатная SX. Радары Mk-12/22 на крышах КДП Mk-37 заменялись более совершенными Mk-25. Для управления огнем 127-мм и 76-мм орудий помимо упомянутых постов Mk-37 служили четыре новых директора Mk-56, оснащенных радаром Mk-35.

Все перечисленные усовершенствования, разумеется, увеличивали «верхний» вес и без того сильно перегруженного корабля. Поэтому ширину корпуса авианосца пришлось увеличить до 30,9 м за счет установки булей (шириной по 1,3 м с каждого борта). При этом броневой пояс демонтировался; вместо него обшивка булей в районе ватерлинии покрывалась значительно более тонкой 37-мм броней. Любопытно, что були, доходившие по высоте до уровня ангарной палубы,

«Орискани», 1950 г.



так плавно примыкали к корпусу, что визуально были практически незаметны.

Первым по проекту SCB-27A достроили «Орискани», затем переоборудовали еще 8 АВ. Все они настолько отличались от немодернизированных «эссексов», что их выделили в самостоятельный тип и стали именовать кораблями типа «Орискани».

Вместе с тем очень скоро выяснилось, что мощности катапульты Н-8 явно не хватает для запуска новых тяжелых самолетов. Поэтому следующие 6 АВ типа «Эссекс» решили модернизировать по проекту SCB-27С. В целом он повторял SCB-27А, но предусматривал установку новых катапульт, аэрофинишеров Mk-7 и кормового бортового лифта — взамен расположенного в диаметральной плоскости. Поначалу предполагалось, что катапульты будут пороховыми, но затем остановились на паровых катапультах С-11, созданных на основе английского прототипа. Правый бортовой лифт отныне был самым мощным: он имел размеры 17,08×13,4 м и грузоподъемность 25,8 т. Прибавку лишнего веса пришлось компенсировать увеличением объема булей — теперь ширина корпуса в районе ватерлинии достигла 31,4 м.

Работы по модернизации «эссексов» были в самом разгаре, когда появилась информация о новом изобретении — угловой палубе, опробованной на английском АВ «Трайемф». Испытания сухопутного макета такой палубы подтвердили, что она существенно повышает безопасность посадки. Командование ВМС распорядилось немедленно оснастить угловой палубой авианосец «Энтияетам», а также переработать проект SCB-27С, предусмотрев установку угловой палубы и закрытого «всепогодного» носа — по образцу утвержденных чертежей АВ «Форрестол».

ТТХ АВ «Орискани» (SCB-27А) по состоянию на 1955 г.

28204*/40600 т, 273,75 (250 вл) × 46,3 (30,9 вл) × 9,05 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Babcock & Wilcox, 150 000 л.с.=30 уз. Броня: пояс 37 мм, траверзы 102 мм, нижняя палуба 37 мм, ангарная палуба 64 мм. Экипаж 2905 чел. 8 - 127 мм/38 зен., 28 (14х2) - 76 мм/50 авт.

ТТХ АВ «Шангри-Ла» (SCB-27С) по состоянию на 1957 г.

30580*/43060 т, 272,6 (250 вл) × 50,85 (31,4 вл) × 9,25 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Babcock & Wilcox, 150 000 л.с.=29,1 уз. Броня: как на «Орискани». Экипаж 2585 чел. 8 - 127 мм/38 зен., 14 (7х2) - 76 мм/50 авт.

ТТХ АВ «Орискани» (SCB-125А) по состоянию на 1976 г.

32250*/44000 т, 277,6** (251,3 вл) × 47,85 (32,5 вл) × 9,55 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Babcock & Wilcox, 150 000 л.с.=30,3 уз. Броня: как на «Орискани». Экипаж 2090 чел. 4 - 127 мм/38 зен.

* Водоизмещение порожнем; ** С выступающими частями носовых катапульт.

Состав авиагруппы

1952 г. («Орискани»): 24 истр. F9F, 4 истр. F2H-2P, 16 истр. F4U-4/F4U-5N, 20 штурм. AD-3/AD-3W/AD-4N, 3 верт. HO3S-1.

1966 г. («Интрепид»): 24 штурм. А-4В, 24 штурм. А-1Н, 6 верт. УН-2А/2В.

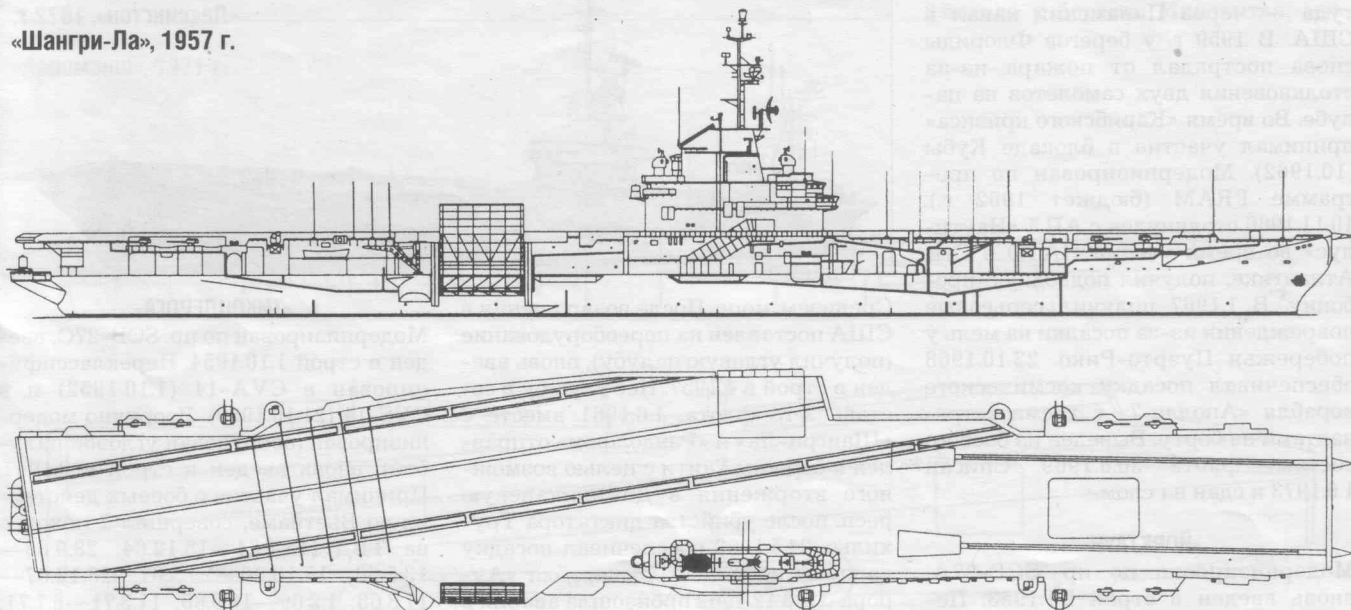
1973 г. («Орискани»): 24 истр. F-8J, 36 штурм. А-7В, 4 разв. RF-8G, 4 сам. ДРЛО Е-1В, 3 сам. РЭБ ЕКА-3В, 4 верт. SH-3G.

По первоначальному варианту SCB-27С успели модернизировать 3 корабля: «Хэнкок», «Интрепид» и «Тикондерогу», но сразу же после ввода в строй их снова отправили на верфь для оснащения угловыми палубами (10,5° к диаметральной плоскости), служившими для посадки самолетов, и «ураганными» носами («hurricane bow»). Остальные три — «Лексингтон», «Бон Омм Ричард» и «Шангри-Ла» — все эти усовершенствования получили сразу. Возросший вес частично компенсировали за счет уменьшения числа 76-мм пушек вдвое.

Затем настал черед первых кораблей типа «Орискани» — проекта SCB-27А. Их тоже решили довести до стандарта последних авианосцев, для чего был разработан проект их очередной модернизации — SCB-125. Фактически они отличались от SCB-

27С лишь тем, что вместо новых катапульт сохранили старые Н-8, а число спаренных 76-мм артиллерийских установок было сокращено до четырех. В середине 50-х гг. по проекту SCB-125 переоборудовали 7 АВ (кроме оставшегося в варианте SCB-27А «Лейка Чемплейна»); еще один корабль — «Орискани» — модернизировали по варианту SCB-125А, предусматривавшему замену катапульт Н-8 на С-11. То есть он практически в точности повторял проект SCB-27С, отличаясь лишь некоторыми конструктивными особенностями. Так, продолжавшееся в течение последних лет утяжеление антенн РЛС и установка различного оборудования потребовали дальнейшего увеличения объема булей, и ширина «Орискани» составила 32,5 м. Из артиллерийского вооружения на нем осталось всего 4 127-мм орудия.

«Шангри-Ла», 1957 г.



С 1.10.1952 тяжелые АВ типа «Эс-секс» стали именоваться ударными и получили индекс CVA. В 1956—1960 гг. все корабли, имевшие гидропневматические катапульты, были переклассифицированы в противолодочные CVS. Ударными до конца своей карьеры оставались лишь АВ проекта SCB-27С и «Орискани». «Лексингтон» закончил свою службу в качестве учебного АВ и имел обозначение CVT-16.

СЛУЖБА

«ЭСЕСЕК»

Модернизирован по пр. SCB-27А, вновь введен в строй 1.2.1951. Участвовал в боевых действиях в Корее (26.6.51—25.3.52 и 16.6.52—6.2.53). В 9.1951 пострадал от пожара: при посадке самолет врезался в группу находившихся на палубе самолетов (погибло 20 чел., сгорело 10 сам.).

Переклассифицирован в CVA-9 (1.10.1952) и в CVS-9 (8.3.1960). Модернизирован по пр. SCB-125, вступил в строй в 3.1956. Переведен в состав Атлантического флота, нес службу на Средиземном море. 15.7.1958 участвовал в прикрытии высадки 1800 морских пехотинцев в Бейруте для защиты американских граждан во время междуусобицы в Ливане. Совершил кругосветное плавание, пройдя через Суэцкий канал (28.8.1958) в Индий-

реклассифицирован в CVA-10 (1.10.1952) и в CVS-10 (1.9.1957). Модернизирован по пр. SCB-125, введен в строй в 10.1955. Служил в составе 7-го флота. 28.12.1958 оказывал помощь жителям г. Конийя (Япония), пострадавшим от сильного пожара. 10.6.1960 участвовал в спасательных работах после крушения брит. судна «Шун Ли» у берегов Филиппин (вертолетами спасены 53 чел.). Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 3 похода на ТВД (23.10.64—16.5.65, 6.1.66—27.7.66 и 28.12.67—5.7.68). Модернизирован по программе FRAM (бюджет 1966 г.). 27.12.1968 обеспечивал посадку спускаемого аппарата космического корабля «Аполло-8», с тремя астронавтами, совершившими полет вокруг Луны. В 1969 г. переведен на Атлантический океан. Выведен из боевого состава 27.6.1970. Списан 1.6.1973 и превращен в плавучий музей в г. Чарльстон (Юж. Каролина), открыт 13.11.1975.

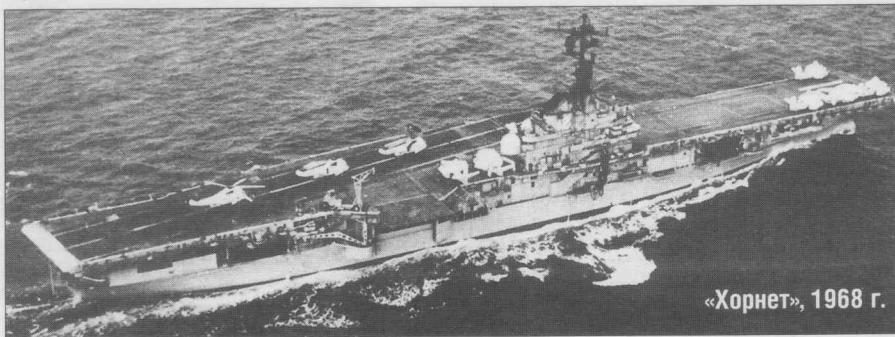
«ИНТРЕПИД»

Модернизирован по пр. SCB-27С, введен в строй 18.6.1954. Переклассифицирован в CVA-11 (1.10.1952) и в CVS-11 (31.3.1962). 12.3.1956 первым из американских авианосцев получил на вооружение управляемые ракеты класса «воздух-воздух» («Спэрроу-1» для истребителей F7U-3М «Катлесс»), после чего отбыл из Норфолка на

гидросистеме аэрофинишера (ранены 2 чел.). Прошел модернизацию по программе FRAM (бюджет 1965 г.). Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 3 похода на ТВД (4.4.66—21.11.66, 11.5.67—30.12.67 и 4.6.68—8.2.69). Официально числился противолодочным АВ, но фактически являлся ударным. Выведен из боевого состава флота 15.3.1974. Превращен в плавучий музей в Нью-Йорке, открыт в 1982 г.

«ХОРНЕТ»

Модернизирован по пр. SCB-27А, введен в строй 1.10.1953. Переклассифицирован в CVA-12 (1.10.1952) и в CVS-12 (27.6.1958). Модернизирован по пр. SCB-125, вновь введен в строй в 8.1956. Служил на Тихом океане. Модернизирован по программе FRAM (бюджет 1965 г.). Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 3 похода на ТВД (12.8.65—23.3.66, 27.3.67—28.10.67 и 30.9.68—13.5.69). 25.8.1966 обеспечивал посадку второго прототипа (беспилотного) космического корабля «Аполло». В 5.1969 вместе с «Тикондерогой», «Энтерпрайзом» и «Рейнджером» вошел в состав созданного соединения TF-71 для патрулирования у берегов Кореи (после того, как 14.4.1969 северокарейским истребителем был сбит над Японским морем американский развед. сам. ЕС-121; погиб 31 чел.). Затем вернулся в США, и 24.7.1969 осуществлял поиск и доставку на континент астронавтов Н. Армстронга, Э. Олдрина и М. Коллинза (экипаж «Аполло-11») после их эпохального полета на Луну. 24.11.1969 «Хорнет» обеспечивал посадку следующего космич. корабля — «Аполло-12». Выведен из боевого состава флота 26.6.1970. Списан в 1989 г. и отправлен на разборку. Однако в последний момент выкуплен и превращен в плавучий музей в Аламеде (Калифорния), открыт в 8.1998.

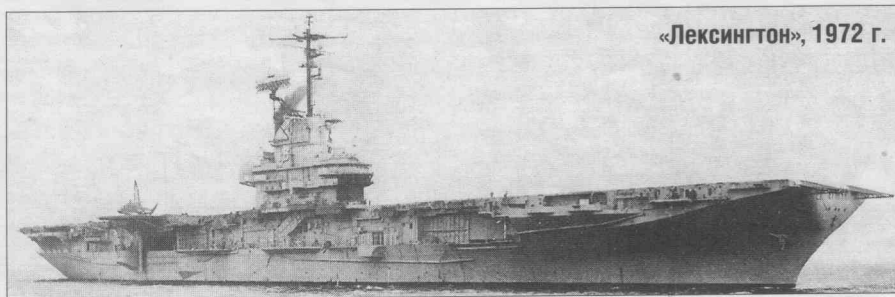


«Хорнет», 1968 г.

ский океан, затем — на Тайвань, и оттуда — через Панамский канал в США. В 1959 г. у берегов Флориды снова пострадал от пожара из-за столкновения двух самолетов на палубе. Во время «Карибского кризиса» принимал участие в блокаде Кубы (10.1962). Модернизирован по программе FRAM (бюджет 1962 г.). 10.11.1966 столкнулся с АПЛ «Наутилус» во время учений НАТО в Сев. Атлантике, получил подводную пробоину. В 1.1967 получил серьезные повреждения из-за посадки на мель у побережья Пуэрто-Рико. 22.10.1968 обеспечивал посадку космического корабля «Аполло-7» с тремя астронавтами на борту. Выведен из боевого состава флота 30.6.1969. Списан 1.6.1973 и сдан на слом.

«ЙОРКТАУН»

Модернизирован по пр. SCB-27А, вновь введен в строй 2.1.1953. Пе-



«Лексингтон», 1972 г.

Средизем. море. После возвращения в США поставлен на переоборудование (получил угловую палубу), вновь введен в строй в 4.1957. Нес службу в составе 2-го флота. 1.6.1961 вместе с «Шангри-Ла» и «Рэндолфом» отправлен к берегам Гаити с целью возможного вторжения в Доминиканскую респ. после убийства диктатора Трухильо. 24.5.1962 обеспечивал посадку капсулы космического корабля «Аурора-7». 3.12.1962 произошла авария в

«ТИКОНДЕРОГА»

Модернизирован по пр. SCB-27С, введен в строй 1.10.1954. Переклассифицирован в CVA-14 (1.10.1952) и в CVS-14 (21.10.1969). Вторично модернизирован (оборудован угловой палубой), вновь введен в строй в 3.1957. Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 7 походов на ТВД (14.4.64—15.12.64, 28.9.65—13.5.66, 15.10.66—29.5.67, 28.12.67—17.8.68, 1.2.69—18.9.69, 11.3.71—6.7.71,

17.5.72—29.7.72). В 1969—1970 гг. прошел переоборудование, в 5.1970 вступил в строй как противолодочный АВ. Привлекался для поиска и доставки в США экипажей приводнившихся в Тихом океане космич. кораблей «Аполло-16» (27.4.1972), «Аполло-17» (19.12.1972) и «Скайлэб-II» (22.6.1973). Выведен из боевого состава флота 1.9.1973 и списан 16.11.1973.

«РЭНДОЛФ»

Модернизирован по пр. SCB-27A, введен в строй 1.7.1953. Переклассифицирован в CVA-15 (1.10.1952) и в CVS-15 (31.3.1959). В 1954 г. получил серьезные повреждения полетной палубы во время шторма в Сев. Атлантике. Поставлен на ремонт, затем модернизирован по пр. SCB-125; вновь введен в строй в 2.1956. Совместно с АВ «Корал Си» осуществлял «демонстрацию силы» у берегов Египта во время «Суэцкого кризиса» (10—11.1956). В 5.1959 пострадал от пожара, вызванного коротким замыканием электросети (1 чел. погиб, 2 ранены). Модернизирован по программе FRAM (бюджет 1961 г.). Вместе с АВ «Интрипид» и «Шангри-Ла» находился у побережья Доминиканской респ. после произошедшего там гос. переворота (6.1961). Обеспечивал поиск после приводнения второго американского астронавта В.Гриссома (21.7.1961) и Дж.Гленна, совершившего первый орбитальный полет на корабле «Френдшип-7» (20.2.1962). Во время «Карибского кризиса» участвовал в блокаде Кубы (10.1962). В 2.1964 пострадал от аварии: в момент подъема самолета из ангара оторвался и рухнул в море кормовой (расположенный по правому борту) самолетоподъемник; при этом был проломлен борт корабля и оборваны электрокабели. Но вспыхнувший из-за короткого замыкания пожар удалось быстро ликвидировать, и АВ своим ходом ушел на ремонт. Выведен из боевого состава флота 13.2.1969, а 1.6.1973 исключен из списков и сдан на слом.

«ЛЕКСИНГТОН»

Модернизирован по пр. SCB-27C, вступил в строй 1.9.1955. Переклассифицирован в CVA-16 (1.10.1952), в CVS-16 (1.10.1962), в CVT-16 (1.1.1969) и в AVT-16 (1.7.1978). С 1962 г. использовался в качестве учебного АВ при центре подготовки морских летчиков в Пенсаколе. В течение многих лет совершал учебные плавания в Мексиканском заливе. Торжественно выведен из боевого состава 8.11.1991, списан 30.11.1991 и превращен в музей в г. Корпус Кристи (Техас), открыт 14.11.1992.

«УОСП»

Модернизирован по пр. SCB-27A, введен в строй 28.9.1951. Переклассифицирован в CVA-18 (1.10.1952) и в

CVS-18 (1.11.1956). 27.4.1952, находясь на Средизем. море, столкнулся с амер. ЭТЩ (переоборудованным эсминцем) «Хобсон», последний разломился на две части и затонул (погибло 176 чел.). После ремонта переведен на Тихий океан. В 2.1955 находился в Тайваньском проливе во время конфликта между КНР и Тайванем; 9.2.1955 потерял 1 сам. AD-5W (сбит китайской зен. артиллерией). Вновь перешел в Атлантический океан. 18.8.1955 пострадал от пожара (2 чел. погибли, 20 ранено, сгорело 7 верт.). Модернизирован по пр. SCB-125 и переклассифицирован в противолодочный АВ. Затем модернизирован по программе FRAM (бюджет 1964 г.). Активно привлекался к обеспечению посадки американских космич. аппаратов «Джемини-4» (7.6.1965), «Джемини-6А» (16.12.1965), «Джемини-7» (18.12.1965), «Джемини-9» (6.6.1966) и «Джемини-12» (15.11.1966). Последние годы службы провел в европейских водах. Выведен из боевого состава флота 1.7.1972 и продан на слом 21.5.1973.

«ХЭНКОК»

Модернизирован по пр. SCB-27C, введен в строй 1.3.1954. Переклассифицирован в CVA-19 (1.10.1952) и снова в CV-19 (30.6.1975). Прошел повторную модернизацию (получил угловую палубу) и вновь введен в строй в 11.1956.



«Беннингтон», 1968 г.

Нес службу на Тихом океане. В 1958 г. пострадал от пожара в результате аварии сам. «Скайрейдер» (2 чел. погибли). Принимал активное участие в боевых действиях во Вьетнаме: совершил 9 походов на ТВД (21.10.64—29.5.65, 10.11.65—1.8.66, 5.1.67—22.7.67, 18.7.68—3.3.69, 2.8.69—15.4.70, 22.10.70—3.6.71, 7.1.72—3.10.72, 8.5.73—8.1.74, 18.3.75—20.10.75). 1.7.1966 авиация с «Хэнкока» участвовала в потоплении трех северовьетнамских ТКА. Вре-

менно выходил в Индийский океан: 29.10.1973 возглавил оперативное соединение в Аравийском море, созданное в ответ на эмбарго арабских стран на поставку нефти Западу. Затем вернулся к берегам Индокитая, где участвовал в эвакуации амер. граждан из Юж. Вьетнама и Камбоджи. В 5.1975 обеспечивал операцию по спасению экипажа амер. торг. судна «Майягуэс», захваченного «красными кхмерами». Списан и продан на слом 31.1.1976.

«БЕННИНГТОН»

Модернизирован по пр. SCB-27A, введен в строй 30.11.1951. Переклассифицирован в CVA-20 (1.10.1952) и в CVS-20 (30.6.1959). 26.5.1954 во время плавания у Атлантического побережья США сильно пострадал от взрыва в гидравлической системе одной из катапульт и начавшегося затем пожара. Поставлен на ремонт, а затем модернизирован по пр. SCB-125.

Вновь вошел в строй в 4.1955. Переведен на Тихий океан. В 8.1960 столкнулся с ЭМ «Эдвардс». Модернизирован по программе FRAM (бюджет 1963 г.). Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 4 похода на ТВД (20.2.64—11.8.64, 22.3.65—7.10.65, 4.11.66—23.5.67, 1.5.68—9.11.68). 9.11.1967 обеспечивал поиск и спасение приводнившегося беспилотного аппарата космич. корабля «Апол-

ло-4». Выведен в резерв 15.1.1970. Списан и продан на слом в 1989 г.

«БОН ОММ РИЧАРД»

Модернизирован по пр. SCB-27C, вновь введен в строй 1.11.1955. Нес службу на Тихом океане, 6.6.1957 обеспечивал рекордный перелет 4-х палубных реакт. самолетов (2 истр. F-8 «Крусейдер» и 2 шторм. A-3D) через континент. часть США. В 4-5.1963 совершил 6-недельный поход в Индий-

ский океан. Принимал активное участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 6 походов на ТВД (28.1.64—21.11.64, 21.4.65—13.1.66, 26.1.67—25.8.67, 27.1.68—10.10.68, 18.3.69—29.10.69, 2.4.70—12.11.70). Выведен в резерв 2.7.1971, списан и продан на слом в 1989 г.

«КИРСАРДЖ»

Модернизирован по пр. SCB-27A, введен в строй 1.3.1952. Участвовал в боевых действиях в Корее (11.8.1952—17.3.1953). Переклассифицирован в CVA-33 (1.10.1952) и в CVS-33 (1.10.1958). Модернизирован по пр. SCB-125, вновь вошел в строй в 1.1957. Служил на Тихом океане. В 10.1959 оказывал помощь жителям Нагои (Япония), пострадавшим от тайфуна (эвакуировал около 6000 чел.). 7.3.1960 спас советских военнослужащих А. Зиганшина, Ф. Поплавского, А. Крючковского и И. Федотова после их 49-дневного дрейфа на барже Т-4.

Обеспечивал посадку космических аппаратов «Сигма-7» (3.10.1962) и «Фатих-7» (16.5.1963). 3.12.1962 недалеко от Лос-Анжелеса столкнулся с английским пасс. лайнером «Ориана». Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 4 похода на

15.1.1970 и списан 1.5.1973, после чего сдан на слом.

«ОРИСКАНИ»

Вступил в строй 25.9.1950. Участвовал в боевых действиях в Корее (15.9.52—18.5.53). Переклассифицирован в CVA-34 (1.10.1952) и снова в CV-34 (30.6.1975). В 3.1954 незначительно пострадал от пожара, возникшего после аварийной посадки реактивного самолета. Модернизирован по пр. SCB-125A и вновь введен в строй 29.5.1959. Принимал активное участие в боевых действиях во Вьетнаме и последовавшей затем эвакуации амер. граждан и южно-вьетнамской администрации. Совершил 10 походов на ТВД (1.8.63—10.3.64, 5.4.65—16.12.65, 26.5.66—16.11.66, 16.6.67—31.1.68, 14.4.69—17.11.69, 14.5.70—10.12.70, 14.5.71—18.12.71, 5.6.72—30.3.73, 18.10.73—5.6.74, 16.9.75—3.3.76). 16.9.1966 спас 44 чел. с потерпевшего крушение у о. Пратас брит. судна «Аугуст Мун». 26.10.1966 пострадал от сильного пожара, ушел в Субик-Бэй (Филиппины), а оттуда — в США. После ремонта вновь вернулся к берегам Вьетнама. Выведен из боевого состава 30.9.1976, затем поставлен на консервацию (20.9.1979). Списан и продан на слом в 1989 г.

океанского флота. 16.3.1960 покинул Сан-Диего и совершил переход вокруг м. Горн на Атлантическое побережье США, в последующие 10 лет базировался на Мэйпорт (Флорида). Участвовал в маневрах НАТО в Атлантике, с 2.2.1961 совершал регулярные походы на Средизем. море. 1.6.1961 направлен к берегам Доминиканской респ., 11.9.1961 вместе с авианосцем «Энтиетам» оказывал помощь пострадавшим от урагана жителям Галвестона (Техас). Кап. ремонт в Филадельфии (1965—1966). Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, для чего перешел на ТВД вокруг м. Горн и вернулся обратно в Мэйпорт (5.3.1970—17.12.1970); попутно совершил заходы на Филиппины, в Японию, Гонконг, Австралию, Новую Зеландию, Бразилию. Выведен из боевого состава флота 30.7.1971, списан 15.7.1982 и продан на слом на Тайвань.

«ЛЕЙК ЧЕМПЛЭЙН»

Модернизирован по пр. SCB-27A, введен в строй 19.9.1952. Участвовал в боевых действиях в Корее (26.4.53—4.12.53). Переклассифицирован в CVA-39 (1.10.1952) и в CVS-39 (1.8.1957). Служил на Атлантическом океане. Был единственным из АВ, модернизированным по пр. SCB-27A без последующей переделки по пр. SCB-125. 16.10.1957 прибыл в Валенсию (Испания) для оказания помощи пострадавшим от наводнения. В 10.1963 участвовал в спасательных работах у Порт-оф-Пренса (Гаити) после разрушительного урагана. В 5.1964 у побережья Вирджинии столкнулся с ЭМ «Дикейтор». Активно привлекался к поиску и спасению спускаемых капсул космич. кораблей: «Фридом-7» с пилотом Э. Шэппардом — первым американцем, достигшим космического пространства (5.5.1961), прототипа «Джемини» (19.1.1965) и «Джемини-5» (29.8.1965). Выведен из боевого состава флота 2.5.1966. Списан 1.12.1969.



«Орискани», 1970 г.

ТВД (19.6.64—16.12.64, 9.6.66—20.12.66, 17.8.67—6.4.68, 29.3.69—4.9.69). В 7.1967, находясь у берегов Калифорнии, незначительно пострадал от пожара. Выведен из боевого состава флота

«ШАНГРИ-ЛА»

Модернизирован по пр. SCB-27C, введен в строй 10.1.1955. Переклассифицирован в CVA-38 (1.10.1952) и в CVS-38 (30.6.1969). Служил в составе Тихо-

ЛЕГКИЕ АВИАНОСЦЫ ТИПА «САЙПАН» — 2 ЕД.

«Saipan» (CVL-48)

НЙК

10.7.1944/8.7.1945/14.7.1946

искл.1970

«Wright» (CVL-49)

НЙК

21.8.1944/1.9.1945/9.2.1947

искл.1970

По конструкции аналогичны легким АВ типа «Индепенденс» (см. «Авианосцы мира 1939—1945», ч. 1), но созданы на базе КРТ типа «Балтимор». Построены по программе 1943 г.; ожидалось, что они войдут в строй в декабре 1945 г. в качестве восполнения неизбежных потерь в легких авианосцах. В действительности же они были достроены уже после окончания войны и мгновенно морально устарели.

В отличие от «Индепенденса», корабли типа «Сайпан» не имели булей и обладали солидной броневой защитой, в общих чертах соответствовавшей защите значительно более крупного «Эс-

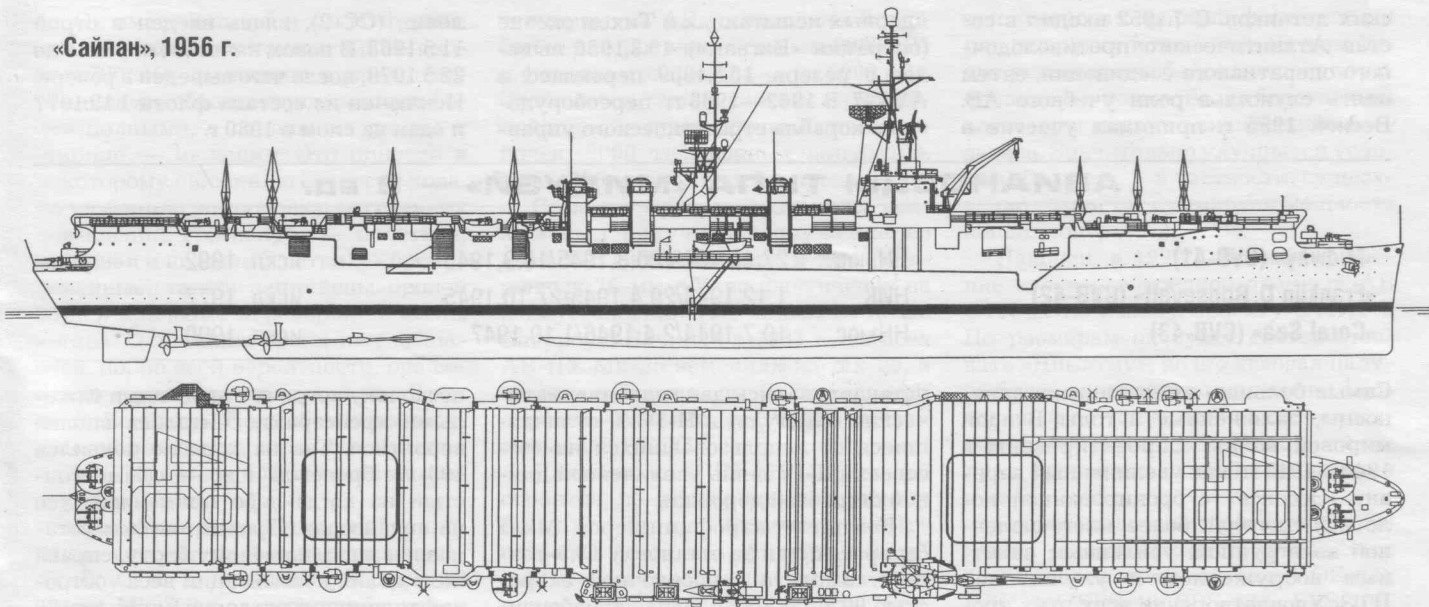
секса». Броневая 64-мм палуба располагалась ниже ангарной палубы; в корме помещение рулевых машин прикрывала «коробчатая» защита (102-мм стенки, 64-мм крыша и 19-мм дно). Толщина поперечных переборок — от 37 до 102 мм. Броневой рубки не было, ПТЗ представлял собой упрощенный «крейсерский» вариант. По сравнению с «Индепенденсом» существенно улучшилась защита авиационного боезапаса, а система его подачи на верхнюю палубу стала более эффективной.

Полетная палуба размером 186,2х24,4 м была усилена для использования самолетов весом до 9 т. В

носовой части палубы устанавливались две катапульты Н-II-1 (после Второй мировой войны одну из них заменили на Н-IVB). Два лифта грузоподъемностью по 13,6 т имели размеры 14,6х13,4 м. Марка аэрофинишеров — Mk-5-0. Запас авиабензина — 543 150 л. Высота одноярусного ангара — 5,4 м, его площадь — 86,6х20,7 м.

«Остров» авианосцев по конструкции был подобен применявшемуся на эскортных АВ типа «Комменсмент Бэй». Радиоэлектронное оборудование на момент ввода в строй: РЛС SP, SR-2 («Райт») или SK-2 («Сайпан»), станция постановки помех (РЭБ) TDY.

«Сайпан», 1956 г.



Управление огнем ЗА осуществлялось с помощью директоров Mk-29. Позже радиооборудование АВ неоднократно менялось. Так, в октябре 1956 г. «Сайпан» был оснащен РЛС SR, SPS-4, SPS-6B, SPS-8, SPN-2, SPN-12, радиомаяком YG и навигационной системой TACAN. Для управления огнем в то время служили 6 КДП Mk-57 с РЛС Mk-28, а также 8 директоров Mk-51-mod.2. В 1950-е гг. с обоих кораблей демонтировали первую дымовую трубу и сняли все 20-мм автоматы.

На испытаниях «Сайпан» при водоизмещении 17490 т развил мощность 119 247 л.с. и скорость 32,26 уз. Фактическая дальность плавания 14-узловым ходом составляла 11 700 миль.

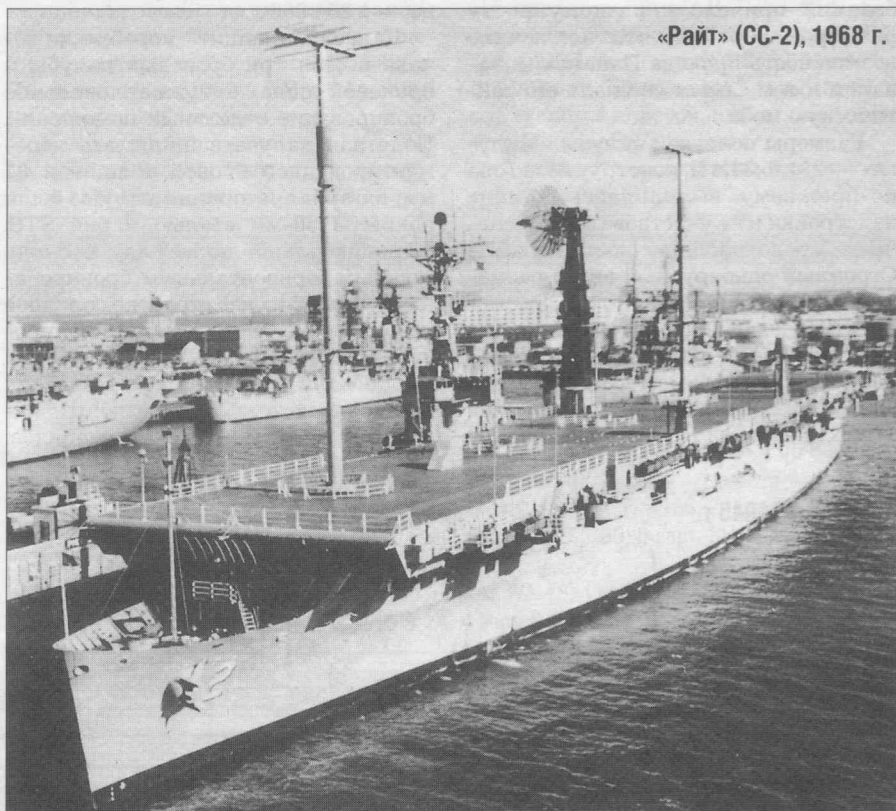
Планировавшаяся в середине 1950-х гг. перестройка кораблей типа «Сайпан» в учебные АВ с угловой палубой так и не состоялась. В 1960-е гг. «Сайпан» переоборудовали в корабль ретрансляции связи AGMR-2 «Арлингтон», а «Райт» — в корабль стратегического управления CC-2 «Райт». Несмотря на различную классификацию, они были очень похожи. Большую часть полетной палубы занял антенный комплекс дальней связи FARM; в кормовой части сохранились ВПП и лифт, что позволяло принимать на борт 5 вертолетов (3 СН-46 и 2 НН-43). Артиллерийское вооружение сократилось до 8 (4×2) 40-мм («Райт») или 76-мм («Арлингтон») автоматических пушек, экипаж — до 746 чел. (плюс места для 522 членов штаба и обслуживающего персонала). Запас нефти составил 3371 т, полное водоизмещение — 19 600 т.

СЛУЖБА

«САЙПАН»

После вступления в строй использовался для обучения и подготовки морских летчиков, с 12.1947 входил в со-

«Райт» (CC-2), 1968 г.



ТТХ АВ «Сайпан» на момент ввода в строй

15118/18750 т, 208,35 (202,4 вл) × 32,92 (23,4 вл) × 8,22 м. ПТ-4 General Electric, 4 ПК Babcock & Wilcox, 120 000 л.с.=32 уз. Броня: пояс 102—64 мм, траверзы 102 мм, палуба 64 мм. Экипаж 1821 чел. 42 (5×4 + 11×2) — 40 мм авт., 32 (16×2) — 20 мм авт.

Состав авиагруппы

12 бомб. ТВМ, 36 истр. F6F и F4U (по проекту)

став учебного оперативного соединения и базировался в Норфолке (шт. Вирджиния). В 5.1948 получил на вооружение первую в ВМС США палубную эскадрилью реактивных самолетов FH-1. 30.10.1957 выведен в резерв. В 5.1959 перекласс. в AVT-6. В 1963—1966 гг. переоборудован в корабль ретрансляции связи AGMR-2

«Арлингтон», вновь введен в строй 27.8.1966. С 1967 г. обеспечивал действия ВМС США у берегов Вьетнама. Исключен из состава флота 14.1.1970 и сдан на слом.

«РАЙТ»

После вступления в строй использовался для обучения и подготовки мор-

ских летчиков. С 7.1952 входил в состав Атлантического противолодочного оперативного соединения, затем опять служил в роли учебного АВ. Весной 1955 г. принимал участие в

ядерных испытаниях в Тихом океане (операция «Вигвам»). 15.3.1956 выведен в резерв. 15.5.1959 перекласс. в АВТ-7. В 1962—1963 гг. переоборудован в корабль стратегического управ-

ления (СС-2), вновь введен в строй 11.5.1963. В новом качестве служил до 22.5.1970, после чего выведен в резерв. Исключен из состава флота 1.12.1977 и сдан на слом в 1980 г.

АВИАНОСЦЫ ТИПА «МИДУЭЙ» — 3 ед.

«Midway» (CVB-41)	ННьюс	27.10.1943/20.3.1945/10.9.1945	искл. 1992
«Franklin D. Roosevelt» (CVB-42)	НЙК	1.12.1943/29.4.1945/27.10.1945	искл. 1977
«Coral Sea» (CVB-43)	ННьюс	10.7.1944/2.4.1946/1.10.1947	искл. 1990

Самые большие американские авианосцы, заложенные в годы Второй мировой войны. Спроектированы в 1940—1943 гг. как увеличенный вариант «Эссекса» с бронированной полетной палубой, более многочисленной авиагруппой, усиленным зенитным вооружением и улучшенной ПТЗ. Удовлетворение всех этих требований привело к резкому росту размеров корабля, что исключало возможность прохода Панамским каналом и тем самым снижало его тактическую мобильность.

Размеры полетной палубы «Мидуэя» — 281,6×34,4 м; конструктивно она по-прежнему выполнялась в виде надстройки и не участвовала в обеспечении продольной прочности корабля. Огромный одноярусный ангар размером 210,9×28,9 м и высотой 5,33 м мог вместить до 153 одномоторных истребителей. Два палубных лифта имели размеры 16,5×14 м и грузоподъемность 12 т, бортовой — соответственно 17,08×10,4 м и 8,2 т. На верхней палубе

устанавливались две гидропневматические катапульты Н-IV-1, отличавшиеся от использовавшихся на «эссексах» Н-IV лишь увеличенной длиной стартовой дорожки.

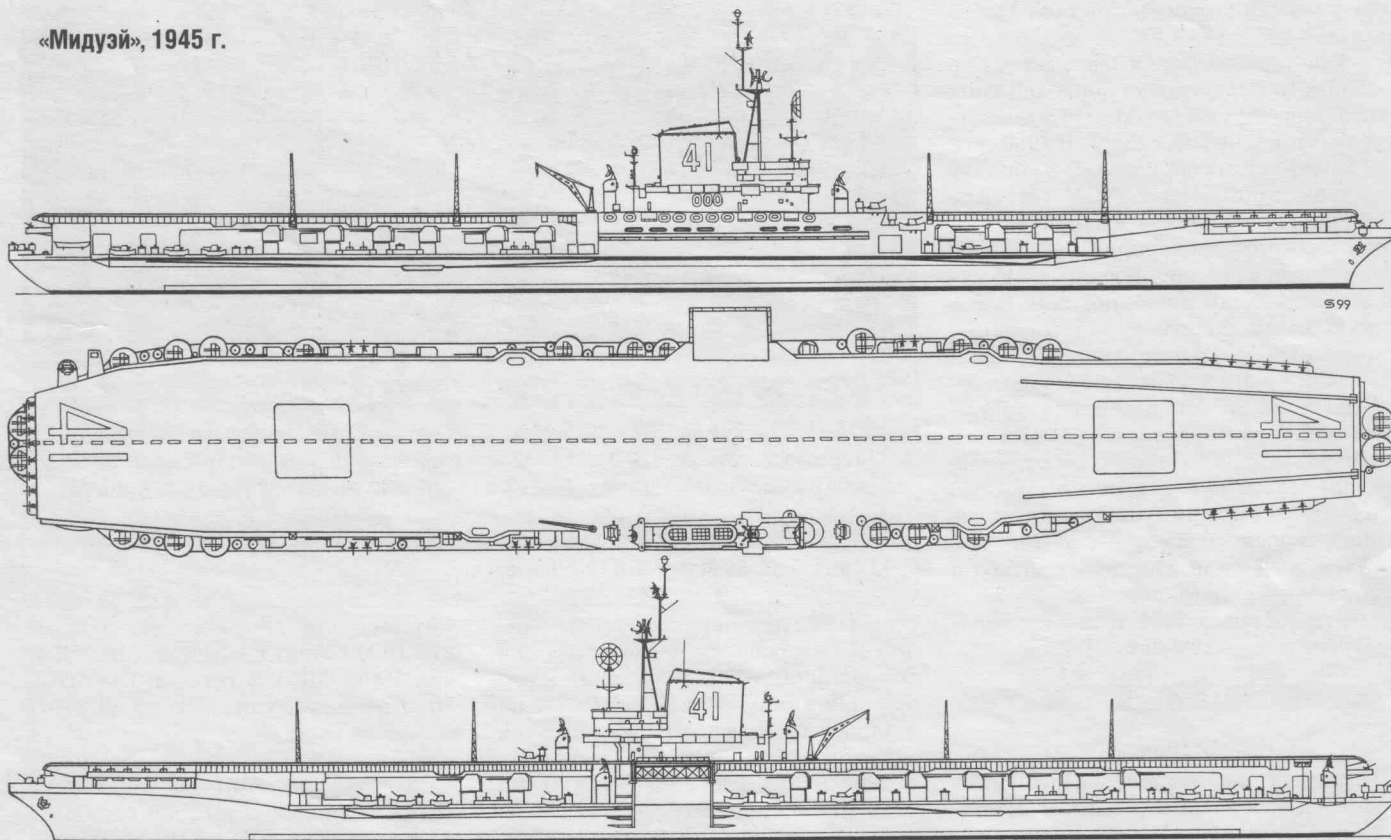
Комплект аэрофинишеров Mk-5 был рассчитан на остановку 13,5-тонного самолета с посадочной скоростью 90 миль в час. Запас авиабензина — 1 254 960 л.

Надводная защита корабля включала в себя три броневых палубы и броневой пояс, а также локальное бронирование отдельных помещений. Полетная палуба защищалась нецементированной броней толщиной 87 мм; ангарная и нижняя палубы были покрыты 50-мм сталью марки STS. Парадоксально, но наряду с очень мощным горизонтальным бронированием «Мидуэй» нес столь же солидное (и абсолютно бесполезное!) бронирование вертикальное. Помня о гибели английского АВ «Глориес», создатели «Мидуэя» старались обеспечить надежную защиту от 203-мм снарядов,

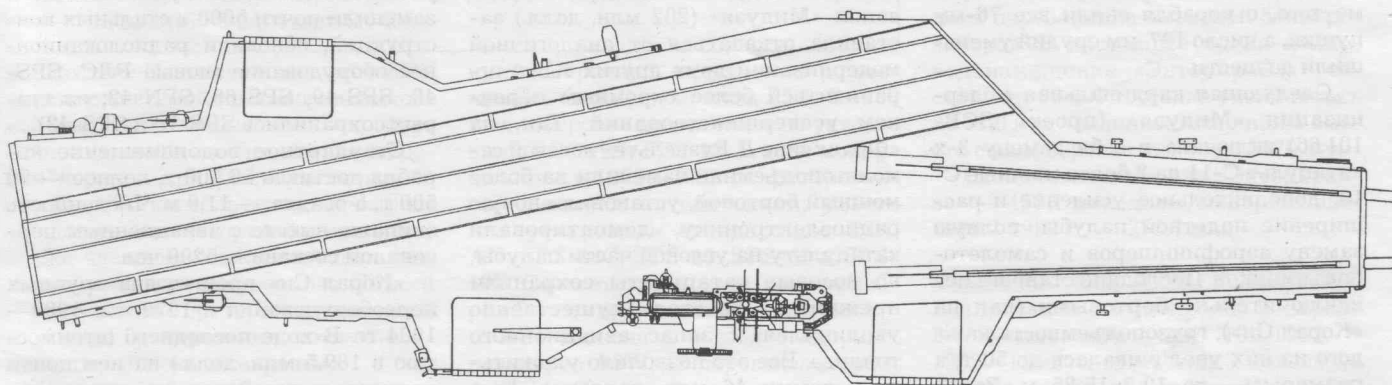
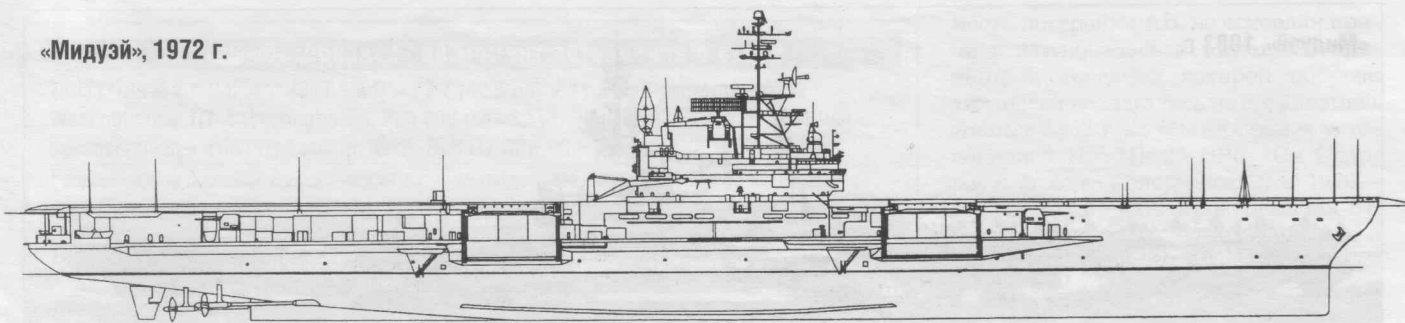
поскольку встреча с японскими тяжелыми крейсерами считалась вполне вероятной. Так на корабле появился 193-мм броневой пояс — самый толстый из когда-либо применявшихся на авианосцах. Правда, он был установлен лишь по левому борту, справа же в целях компенсации веса «острова» толщину плит уменьшили до 178 мм и к тому же плавно срезали их к нижней кромке до 76 мм. Броневой пояс крепился снаружи к 19-мм обшивке; его длина составляла 156 м.

Броневой пояс замыкался в цитадель траверсными переборками толщиной 160 мм; выше шли 25-мм траверзы. Рулевая машина имела коробчатую защиту: 193-мм броню с бортов, 160-мм — спереди и сзади, 127-мм — сверху и 63-мм — снизу. В отличие от «Эссекса», на «Мидуэе» восстановили боевую рубку. С боков ее прикрывала 165-мм броня, сверху — 87-мм. Кабели системы управления кораблем заключались в трубы со 102-мм стенками.

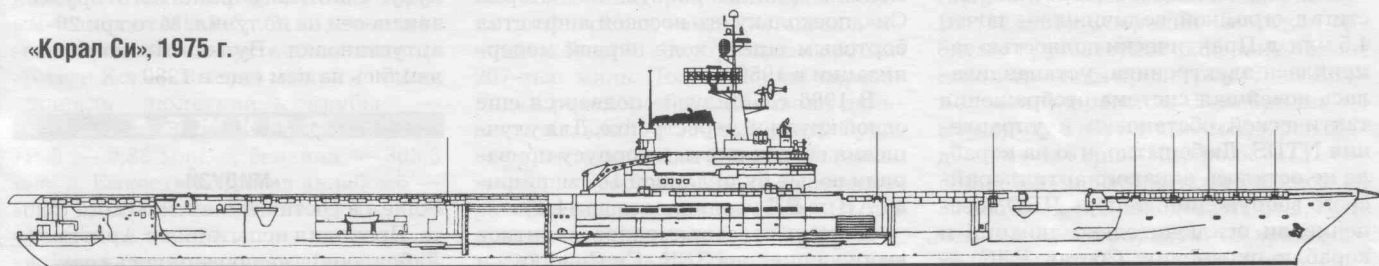
«Мидуэй», 1945 г.



«Мидуэй», 1972 г.



«Корал Си», 1975 г.



ПТЗ состояла из 4-х продольных переборок, деливших пространство у каждого борта на 4 отсека; 2 из них (наружных) заполнялись мазутом, 2 других (внутренних) оставались пустыми и служили камерой расширения при подводном взрыве. Но если на «Эссексе» толщина переборок не превышала 16 мм, то на «Мидуэе» одна из них — третья — была 32-мм. Ширина ПТЗ — 5,19 м с каждого борта. По расчетам, такая защита выдерживала подводный взрыв 363 кг тротила.

Повышала устойчивость корабля по отношению к подводным взрывам и нетрадиционная компоновка машинно-котельных отделений, напоминавшая примененную на АВ CV-2 «Лексингтон»: машинные отделения располагались по оси корабля, а котельные — слева и справа от них. Фактически каждое из 12 КО служило дополнительной защитой от подводного взрыва — в том случае, если система ПТЗ будет разрушена.

На ходовых испытаниях АВ «Корал Си» развил мощность 215 520 л.с. и ход 33,03 уз. Полный запас топлива в 10 000 т обеспечивал расчетную дальность плавания 20 000 миль 15-узловым ходом; фактически из-за перегрузки она не превышала 15 000

миль. Суммарная мощность электростанции — 12 850 кВт.

Основу зенитного вооружения составляли новые 127-мм орудия Mk-16/0 в одиночных башенных установках Mk-39/0. На момент вступления в строй «Мидуэй» и «Франклин Д. Рузвельт» имели по 18 таких установок и по 21 четырехствольному 40-мм «бофорсу», «Корал Си» — соответственно 14 и 19. А вот вместо предусмотренных проектом 82 стволов 20-мм «эрликонов» на «Мидуэе» установили лишь 28, да и те вскоре сняли. На «Корал Си» их не было вообще.

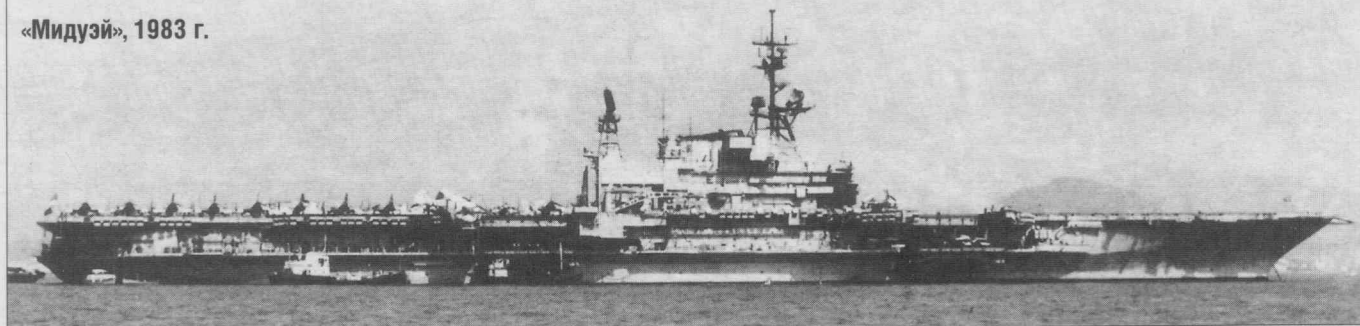
Управление огнем 127-мм орудий осуществляли 4 КДП Mk-37; стрельбой 40-мм автоматов — директоры Mk-51. В ходе службы кораблей системы управления огнем неоднократно менялись и модернизировались. Из радиолокационного оборудования «Мидуэй» на момент вступления в строй имел радары SK-2 и SR-2, трехкоординатный SX и два SG. «Франклин Д. Рузвельт» и «Корал Си» отличались от головного АВ наличием нового радара SR-3, установленного вместо SK-2.

В 1950-е гг. АВ «Мидуэй» и «Ф. Д. Рузвельт» капитально модернизировали по проекту SCB-110. Их

оснастили угловой палубой, бортовым лифтом в кормовой части и тремя паровыми катапультами C-11. Размеры и грузоподъемность всех трех лифтов стали одинаковыми — 17,08×13,4 м и 33,6 т. Запас авиационного топлива довели до 2,271 млн. л керосина и 1,27 млн. л бензина. Последнее было сделано частично за счет запаса корабельного топлива, что привело к уменьшению дальности плавания 20-узловым ходом до 11 200 миль. Правда, в случае необходимости в котлах можно было сжигать авиационный керосин — тогда дальность плавания увеличивалась на 1300 миль.

Броневой пояс демонтировался — вместо него применялась легкая 37-мм броня поверх булей, как на «Орискани». Сами були имели ширину 1,25 м с каждого борта и выполняли сразу две задачи: повышали остойчивость и усиливали ПТЗ. В качестве компенсации за потерю бортовой брони вокруг погребов боезапаса и бензиновых танков применялось коробчатое противоосколочное бронирование.

Модернизация «Корал Си» началась позже по усовершенствованному проекту SCB-110A. Его главное отличие от предшественников заключалось в том, что носовой самолето-



подъемник тоже стал бортовым. Кроме того, с корабля сняли все 76-мм пушки, а число 127-мм орудий уменьшили до шести.

Следующая кардинальная модернизация «Мидуэя» (проект SCB-101.66) включала в себя замену 3-х катапульт С-11 на 2 более мощные С-13, дополнительное усиление и расширение полетной палубы, полную замену аэрофинишеров и самолето-подъемников. Последние становились исключительно бортовыми (как на «Корал Си»); грузоподъемность каждого из них увеличивалась до 50 т, а размеры — до 19,2×15,85 м. Запас авиационного топлива (керосина) достигал огромной величины — почти 4,5 млн. л. Практически полностью заменялась электроника, устанавливалась новейшая система отображения тактической обстановки и управления NTDS. Любопытно, что на корабле не осталось никакого артиллерийского вооружения: теперь ПВО обеспечивали исключительно авиация и корабли охранения. Состав РЛС — SPS-10, SPS-30, SPS-43, SPS-58, SPN-6 и SPN-10.

Огромная стоимость переоборудования «Мидуэя» (202 млн. долл.) заставила отказаться от аналогичной модернизации двух других АВ и ограничиться более скромным перечнем усовершенствований. Так, на «Франклин Д. Рузвельте» носовой самолето-подъемник заменили на более мощный бортовой, установили новую радиоэлектронику, демонтировали катапульту на угловой части палубы, но носовые катапульты сохранили прежними. Не столь существенно увеличился и запас авиационного топлива. Все это позволило уложиться в сумму 46 млн. долларов. Еще меньше стоили работы на «Корал Си», поскольку его носовой лифт стал бортовым еще в ходе первой модернизации в 1950-е гг.

В 1986 г. «Мидуэй» подвергся еще одной крупной перестройке. Для улучшения остойчивости к корпусу приварили новые були длиной 183 м; ширина АВ по ВЛ увеличилась до 44,2 м.

Появилось современное зенитное вооружение: два ЗРК «Си Спэрроу» и две шестиствольные 20-мм артустановки «Вулкан-Фаланкс». Попутно

увеличили площадь скуловых килей и заменили почти 5000 т стальных конструкций, обновили радиолокационное оборудование (новые РЛС: SPS-48, SPS-49, SPS-65, SPN-42; из старых сохранились SPS-10 и SPS-43).

Стандартное водоизмещение корабля достигло 56 900 т, полное — 70 500 т, а осадка — 11,9 м. Численность экипажа вместе с авиационным персоналом составила 5290 чел.

«Корал Си» прошел два крупных переоборудования в 1979 г. и 1983—1984 гг. В ходе последнего (стоимостью в 189,5 млн. долл.) на нем почти полностью заменили полетную палубу. Зенитного ракетного оружия авианосец не получил, зато три 20-мм артустановки «Вулкан-Фаланкс» появились на нем еще в 1980 г.

СЛУЖБА

«МИДУЭЙ»

Вошел в состав Атлантического флота. Проходил испытания в Арктике (у Лабрадора), где проверялись возможности применения в плохую погоду сам. F8F, FR-1 и верт. HNS-1 (3.1946). 6.9.1947 с палубы «Мидуэя» запущена трофейная немецкая ракета V-2: это был первый пуск баллистической ракеты с корабля. Переклассифицирован в CVA-41 (1.10.1952) и в CV-41 (30.6.1975). Совершил несколько плаваний на Средизем. море (1952—1955). Переведен на Тихий океан (вокруг м. Горн), 6.2.1955 вошел в состав оперативного соединения TF-77. Модернизирован по пр. SCB-110 (1955—1957), вновь введен в строй в 11.1957. В 12.1959 пострадал от пожара, возникшего во время стоянки в базе Субик-Бэй на Филиппинах. Принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 4 похода на ТВД (6.3.65—23.11.65, 16.4.71—6.11.71, 10.4.72—3.3.73, 11.9.73—31.1.75). Прошел капитальную модернизацию по пр. SCB-101.66 (1966—1970); вступил в строй 31.1.1970. С 1973 г. по договору с Японией постоянно базировался на порт Йокосука. В 10.1972 пострадал от аварии самолета и вспыхнувшего затем пожара (5 чел. погибли, 23 ранены). В 4.1975 участвовал в эвакуации из Юж. Вьетнама американских граждан. 21.8.1976 возглавил соединение у берегов Кореи после обострения отношений между Севером и Югом.

ТТХ АВ «Мидуэй» на момент вступления в строй

47219/59901 т, 295,05 (274,3 вл) × 41,45 (34,44 вл) × 10,5 м. ПТ-4 Westinghouse, 12 ПК Babcock & Wilcox, 212 000 л.с.=33 уз. 10000 т нефти. Броня: пояс 193/178 мм (левый борт/правый борт), траверзы 160 мм, полетная палуба 87 мм, ангарная палуба 51 мм, нижняя палуба 51 мм, рубка 165 мм, ПТП 32 мм. Экипаж 2112 чел. (+1331 чел. авиаперсонал). 18 — 127 мм/54 зен., 84 (21×4) — 40 мм авт., 28 (28×1) — 20-мм авт.

ТТХ АВ «Мидуэй» по состоянию на 1957 г.

50075/62614 т, 297,85 (274,3 вл) × 64 (36,9 вл) × 10,52 м. ПТ-4 Westinghouse, 12 ПК Babcock & Wilcox, 212 000 л.с.=29,5 уз. Броня: пояс 37 мм, траверзы 160 мм, полетная палуба 87 мм, ангарная палуба 51 мм, нижняя палуба 51 мм, ПТП 32 мм. Экипаж 4060 чел. (в т.ч. авиаперсонал). 10 — 127 мм/54 зен., 22 (11×2) — 76 мм/50 авт.

ТТХ АВ «Корал Си» по состоянию на 1985 г.

52500/65241 т, 298,4 (274,3 вл) × 70,4 (36,9 вл) × 10,8 м. ПТ-4 Westinghouse, 12 ПК Babcock & Wilcox, 212 000 л.с.=29,5 уз. Броня: как на «Мидуэе» (в 1957 г.). Экипаж 2710 чел. (+2264 чел. авиаперсонал). 3×6 — 20 мм «Вулкан-Фаланкс».

Состав авиагруппы

1945 г. (проект): 64 истр. F4U-4, 4 истр. F6F-5N, 4 истр. F6F-5P, 64 бомб. SB2C-5.
1952 г. («Мидуэй»): 42 истр. F9F, 42 штурм. AD-3.
1973 г. («Мидуэй»): 24 истр. F-4B, 24 штурм. A-7B, 10 штурм. A-6A, 4 сам.-запр. KA-6D, 4 разв. RF-8G, 4 сам. ДРЛО E-2B, 4 сам. РЭБ EKA-3B, 4 верт. SH-3G, 4 верт. HH-3A.
1986 г. («Корал Си»): 48 истр./штурм. F/A-18, 12 штурм. и сам.-запр. A-6E и KA-6D, 4 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам. РЭБ EA-3B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 4 верт. SH-3H.
1991 г. («Мидуэй»): 36 истр./штурм. F/A-18, 12 штурм. и сам.-запр. A-6E и KA-6D, 8 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 3 трансп. сам. C-2A, 4 верт. SH-3H.

Неоднократно совершал походы из Тихого океана в Индийский (16.4.79—30.5.79, 18.11.79—5.2.80, 17.8.80—6.11.80). В 1.1980 участвовал в неудавшейся операции по освобождению американских заложников в Тегеране, на обратном пути получил повреждения из-за столкновения у Филиппин с панамским торг. судном «Кактус». 16.3.1981 штурмовик А-6 с «Мидуэя» по ошибке сбил в Южно-Китайском море гражданский вертолет. В 8.1989 вновь совершил поход в Аравийское море. Участвовал в боевых действиях против Ирака (2.10.90—17.4.91), в том числе в операции «Буря в пустыне» (16.1.91—27.2.91). Затем ушел в Йокосуку. 12—27.6.1991 оказывал помощь населению Филиппин и персоналу военноморской базы Субик-Бэй после извержения вулкана Пинатубо. В 1992 г. выведен из боевого состава, законсервирован и поставлен на прикол в г. Бремертон (штат Вашингтон).

«ФРАНКЛИН Д. РУЗВЕЛЬТ»

Вошел в состав Атлантического флота. Стал первым АВ, на который была осуществлена посадка реактивного самолета (21.7.1946). Совершил поход на Средизем. море (1946 г.). Переклас-

сифицирован в CVA-42 (1.10.1952) и в CV-42 (30.6.1975). В 1953—1956 гг. модернизирован по пр. SCB-110, вновь вошел в строй 6.4.1956. Переведен на Тихий океан, принимал участие в боевых действиях во Вьетнаме (21.6.66—21.2.67). 4.11.1966 в Южно-Китайском море пострадал от пожара, возникшего в момент приема топлива с танкера-заправщика (8 чел. погибли, 4 ранены). 26.5.1969 на корабле установлена новая противопожарная система, способная тушить огонь забортовой водой, пеной и химическим составом (вскоре принята на других АВ). В 10.1973, во время арабо-израильской войны находился на Средиземном море и служил промежуточным пунктом в обеспечении перелета из США 50 переданных Израилу штурмовиков А-4 «Скайхок» (самолеты достигли конечной цели с двумя посадками — на Азорских о-вах и палубе находившегося у берегов Сицилии «Рузвельта»). 4.10.1976 на авианосце была сформирована первая эскадрилья СВВП AV-8А «Харриер». Списан 1.10.1977 и сдан на слом.

«КОРАЛ СИ»

Вошел в состав Атлантического флота. Участвовал в испытаниях новых

самолетов различных типов. 21.4.1950 с палубы осуществлен первый старт бомбардировщика — носителя ядерного оружия AJ-1 «Сэвидж». Переклассифицирован в CVA-43 (1.10.1952) и в CV-43 (30.6.1975). В 1949—1957 гг. совершил 8 походов на Средизем. море, в т.ч. осуществлял «демонстрацию силы» у берегов Египта во время «Суэцкого кризиса» (10—11.1956). Модернизирован по пр. SCB-110А (1958—1960), вошел в строй в 1.1960. Переведен на Тихий океан, в 1960—1963 гг. сделал 3 дальних похода. Активно участвовал в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 8 походов на ТВД (7.12.64—1.11.65, 29.7.66—23.2.67, 26.7.67—6.4.68, 7.9.68—18.4.69, 23.9.69—1.7.70, 12.11.71—17.7.72, 9.3.73—8.11.73, 5.12.74—2.7.75). В 4.1975 обеспечивал эвакуацию из Индокитая амер. граждан. 12—14.5.1975 осуществлял поиск и спасение экипажа американского теплохода «Майягуэс», захваченного в нейтральных водах «красными кхмерами». Модернизирован в 1979 г. и 1983—1984 гг. Возглавлял оперативное соединение в Аравийском море (5.2.1980 — 30.4.1980). Совместно с АВ «Карл Винсон» совершил кругосветное плавание (21.3—12.9.1983), в ходе которого выполнял патрулирование у берегов Гондураса во время обострения отношений между этой страной и Никарагуа (8.1983). В 1985—1989 гг. — 3 похода на Средизем. море. Участвовал в боевых действиях против Ливии (24.3.86—15.4.86); в ходе операции «Эльдорадо Каньон» наносил удары по Триполи и Бенгази (14—15.4.1986). В 4.1988 находился в Карибском море и 19.4.1988 оказывал помощь линкору «Айова», пострадавшему от взрыва башни в ходе учебных стрельб. 1.8.1989 прибыл к берегам Ливана с целью демонстрации силы в связи с внутренним кризисом в этой стране, принимал участие в эвакуации амер. граждан. По возвращении в США исключен из боевого состава флота (30.4.1990) и продан на слом (30.3.1993). Разборка корабля завершена 9.8.2000.

«Франклин Д. Рузвельт», 1973 г.



УДАРНЫЙ АВИАНОСЕЦ «ЮНАЙТЕД СТЕЙТС» — О+1 ЕД.

«United States» (CVA-58)

ННьюс 18.4.1949/ — / —

не достроен

Амбициозный проект, оставшийся не реализованным, но сыгравший важную роль в эволюции класса ударных АВ. Спроектированный специально как носитель реактивных истребителей и тяжелых стратегических бомбардировщиков «Юнайтед Стейтс» своими размерами затмил все имевшиеся и проектировавшиеся корабли своего класса, включая «Мидуэй», «Мальту» и новый английский «Арк Ройял». Расчетный вес палубных самолетов достиг рекордной величины в 100 тыс. фн (45,4 т), из-за чего «Юнай-

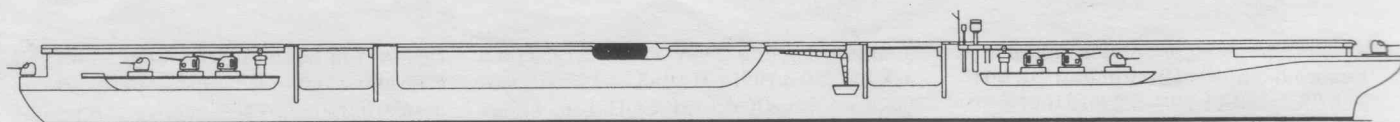
тед Стейтс» часто называли «100 000-фунтовым авианосцем».

Главная проблема, связанная со стратегической ролью корабля, заключалась в скорейшем старте самолетов и была решена за счет применения двойной угловой палубы и четырех паровых катапульти Н-9. По замыслу, 4 самолета могли взлетать одновременно: 2 истребителя с носовых катапульти и 2 бомбардировщика — с бортовых, расположенных под углом к ДП. (Правда, одновременно производить взлетные и посадочные

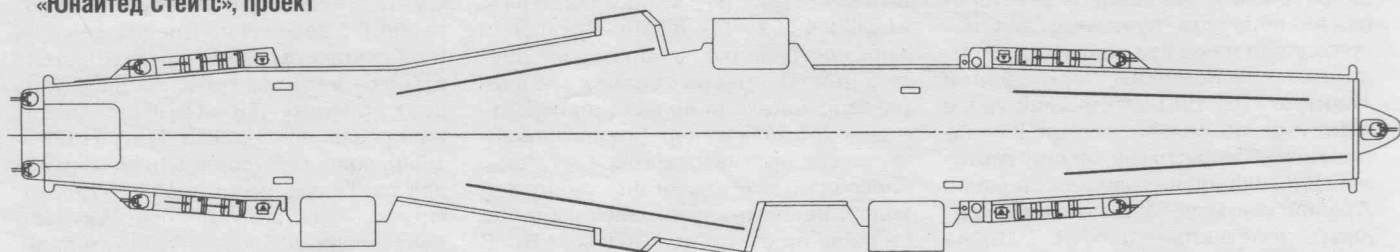
операции, как это принято на АВ с угловой палубой, «Юнайтед Стейтс» не мог, т.к. посадка самолетов осуществлялась строго по оси полетной палубы, оборудованной аэрофинишерами Mk-6).

Из 4-х лифтов 3 были бортовыми; размеры последних — 18,3х18,3 м, кормового — 19,2х15,8 м, грузоподъемность каждого — 45,4 т.

Особенности архитектуры АВ — гладкопалубный силуэт, без традиционного «острова». Бронированная полетная палуба впервые была выпол-



«Юнайтед Стейтс», проект



ТТХ окончательного проекта

66434/83249 т, 331,7 (314 вл) × 57,9 (38,1 вл) × 10,5 м. ПТ-4, 8 ПК, 280 000 л.с.=33 уз. Броня: пояс 37 мм, полетная палуба 51 мм, галерейная палуба 25 мм, ангарная и нижняя палубы по 37 мм, траверзы 19 мм, борт ангара 19+16 мм, ПТП 32 мм. Экипаж 4127 чел. 8 — 127 мм/54 зен., 16 (8×2) — 76 мм/70 авт., 20 — 20-мм авт.

Состав авиагруппы

80 истр. F2H-1, 18 бомб. ADR-62. (проект)

нена как интегральная часть корпуса, а не как надстройка. Горизонтальная защита была довольно мощной и состояла из 4-х палуб: 51-мм верхней, 25-мм галерейной, 37-мм ангарной и 37-мм нижней. Вертикальное бронирование включало в себя высокий 37-мм пояс, доходивший до ангарной палубы; выше ангар защищали две стенки толщиной 19-мм (внешняя) и 16-мм (внутренняя). ПТЗ состояла из

5 продольных переборок, в том числе одной 32-мм. По расчетам, такая защита должна была выдержать подводный взрыв 545—680 кг тротила.

Огромный ангар размером 261×34,4 м имел высоту 8,55 м — в 1,6 раза больше, чем на «Мидуэе». Запас авиабензина составлял 1,89 млн. л. Погреба вмещали 2000 т боеприпасов, в т. ч. атомные бомбы, являвшиеся главным оружием корабля.

Стоимость «Юнайтед Стейтс» оценивалась в 218 млн. долл, однако оппоненты данного проекта полагали, что эту сумму следует как минимум удвоить. Сразу же после закладки корабля в Вашингтоне развернулась настоящая схватка между руководством ВМС и ВВС. Последнее выступало против финансирования проекта, считая, что стратегические бомбардировщики сухопутного базирования способны более эффективно решать задачи, возложенные на палубную авиацию. В конце концов «авиационное лобби» победило, и 23.4.1949, спустя 5 дней после официальной закладки АВ, его постройку отменили. В ответ командование ВМС подняло «Бунт адмиралов», но потерпело фиаско. Вновь вернуться к постройке суперавианосцев США смогли лишь после войны в Корее.

УДАРНЫЕ АВИАНОСЦЫ ТИПА «ФОРРЕСТОЛ» — 4 ед.

«Forrestal» (CVA-59)	ННьюс	14.7.1952/11.12.1954/1.12.1955	искл. 1993
«Saratoga» (CVA-60)	НЙК	16.12.1952/8.10.1954/14.4.1956	искл. 1994
«Ranger» (CVA-61)	ННьюс	2.8.1954/29.9.1956/10.8.1957	искл. 1993
«Independence» (CVA-62)	НЙК	1.7.1955/6.6.1958/10.1.1959	искл. 1998

Этапные корабли, ставшие эталоном ударного авианосца нового поколения. Спроектированные с учетом возможности модернизации авиационно-технического оборудования и замены самолетов на более тяжелые, АВ типа «Форрестол» прослужили порядка 40 лет и устарели физически, но не морально — случай для мирового кораблестроения XX века поистине уникальный. Фактически все последующие АВ ВМС США, вплоть до атомных типа «Нимитц», представляют собой модификации «Форрестола», не так уж сильно отличаясь от него размерами и конструкцией.

Проект CVA-59 разрабатывался на базе неосуществленного «Юнайтед Стейтс» и поначалу очень напоминал его внешне. Опыт войны в Корее показал важную роль авианосцев в локальных конфликтах, поэтому новый корабль рассматривался не только как носитель стратегических ядерных бомбардировщиков, но и как мно-

гоцелевой АВ, оснащенный реактивными самолетами с обычным оружием. Размещения и водоизмещение «Форрестола» по сравнению с «Юнайтед Стейтс» немного уменьшили, вес летательных аппаратов ограничили величиной 75 000 фн (34 т), но существенно увеличили емкость бомбовых погребов и цистерн для авиатоплива. На момент заключения контракта на постройку (июль 1951 г.) новый АВ выглядел гладкопалубным кораблем (вместо традиционного «острова» применялась небольшая опускающаяся надстройка) с двойной угловой палубой, четырьмя лифтами (3 бортовых, 1 кормовой), восемью (!) откидными дымовыми трубами и четырьмя катапультами, расположенными как на «Юнайтед Стейтс». Но в ходе постройки проект основательно переработали, и в итоге «Форрестол» получил одностороннюю угловую палубу (8° к ДП) с двумя катапультами, четыре бортовых самолетоподъемни-

ка и обычный «остров», совмещенный с единственной дымовой трубой, мачтами и антеннами РЛС. Одновременно планировавшиеся пороховые катапульты заменили паровыми.

Архитектура корабля в целом была подобна «Юнайтед Стейтс»: нос был закрытым, а полетная палуба являлась конструктивной частью корпуса и участвовала в обеспечении его продольной прочности. Размеры полетной палубы — 310,2×73 м. На первых двух АВ в носовой части устанавливались две паровые катапульты С-7, на угловой палубе — две С-11; на CVA-61 и CVA-62 все 4 катапульты были одного типа — С-7. В районе старта реактивных самолетов палуба во избежание чрезмерного нагрева и коррозии покрывалась специальными алюминиевыми панелями с водяным охлаждением. Посадку самолетов обеспечивали аэрофинишеры Mk-7-1.

Закрытый ангар имел высоту 7,6 м, длину 225,5 м и ширину 30,8 м. Все са-

молетоподъемники были бортовыми, размером по 19,5×15,8 м. Время подъема самолета — 15–20 с. Проектный запас авиатоплива — 2,84 млн. л бензина и 2,97 млн. л керосина марки JP-5. Погреба авиационного боезапаса вмещали 1650 т бомб и ракет.

ГЭУ «Форрестол» включала в себя 4 эшелона машинно-котельных отделений, в каждом из которых находилось по одному ГТЗА и два котла. Такая компоновка позволила сократить протяженность МКО до 20% от длины корабля, а их объем — до 5,5% объема корпуса. Параметры пара на головном корабле — 454°C и 42,7 кг/см²; на CVA-60 — CVA-62 их форсировали до 510°C и 83,4 кг/см², что увеличило мощность ГЭУ до 280 000 л.с. и скорость до 33 уз. На испытаниях «Форрестол» развил мощность 251 460 л.с. и скорость хода 32,88 уз. В качестве движителей использовались пятилопастные гребные винты диаметром 6,4 м.

Судовая электростанция состояла из 8 турбогенераторов мощностью по 1500 кВт и 3 дизель-генераторов мощностью по 1000 кВт. В ходе модернизации установили еще два турбогенератора по 600 кВт. По проекту дальность плавания 20-уз. ходом составляла 12 000 миль, фактически она не превышала 8000 миль (вероятно, из-за того, что часть топливных цистерн использовалась для приема дополнительного запаса авиационного керосина). Автономность корабля — 90 суток.

ТТХ АВ «Форрестол» на момент вступления в строй

61163/76614 т, 316,8 (301,8 вл) × 76,2 (39,4 вл) × 10,3 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Babcock & Wilcox, 260 000 л.с.=32 уз. 8570 т нефти. Броня (предположительно): борт до 150 мм (в сумме), полетная палуба 45 мм, галерейная палуба 25 мм, ангарная и нижняя палубы по 37 мм, ПТП 76 мм. Экипаж 2764 чел. (+1912 чел. авиалетный персонал). 8 — 127 мм/54 зен.

ТТХ АВ «Индепенденс» по состоянию на 1984 г.

62000/80643 т, 326,1 (301,8 вл) × 76,8 (39,5 вл) × 11,3 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Babcock & Wilcox, 260 000 л.с.=32 уз. Ок. 8000 т нефти. Броня: как на «Форрестоле». Экипаж 2790 чел. (+3390 чел. авиалетный персонал). 3×8 ПУ ЗРК «Си Спэрроу», 3×6 — 20 мм «Вулкан-Фаланкс».

Состав авиагруппы

1967 г. («Форрестол»): 24 истр. F-4B, 3 разв. RA-5C, 24 штурм. A-4E, 12 штурм. A-6A, 3 разв. RA-3B, 3 сам.-запр. KA-3B, 4 сам. ДРЛО E-2, 4 верт. UH-2A.

1973 г. («Форрестол»): 24 истр. F-4J, 3 разв. RA-5C, 24 штурм. A-6A, 4 сам. PЭБ EA-6B, 4 сам.-запр. KA-6D, 4 сам. ДРЛО E-2, 10 сам. ПЛО S-3A, 8 верт. SH-3H.

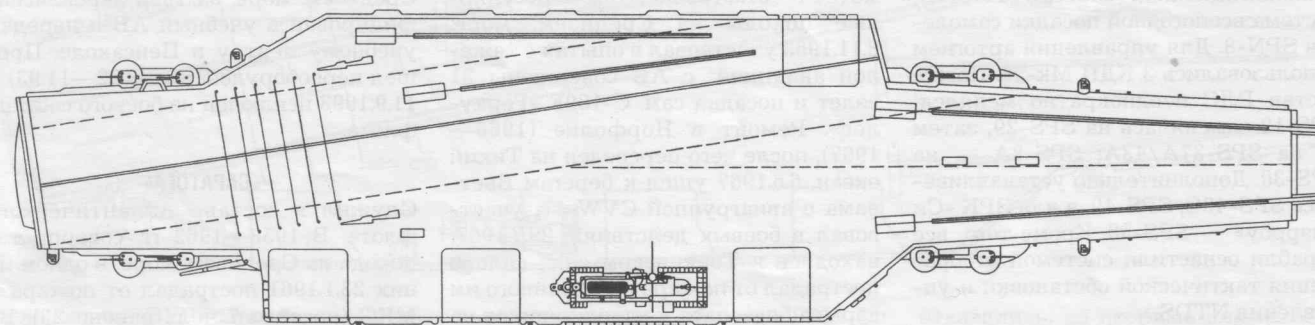
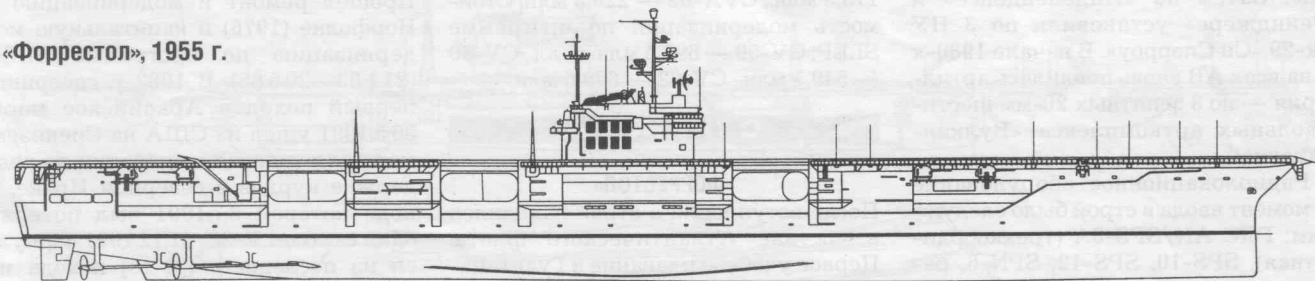
1998 г. («Индепенденс»): 20 истр. F-14A, 36 истр./штурм. F/A-18, 4 сам. PЭБ EA-6B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 8 сам. ПЛО S-3A, 4 верт. SH-60F.

Надводная конструктивная защита АВ «Форрестол» — 4 бронированные палубы, вертикальная разнесенная броня (борт+продольные переборки) суммарной толщиной до 150 мм и коробчатая защита погребов и жизненно важных элементов. ПТЗ состояла из 5 продольных переборок, из которых 4-я имела толщину 76 мм. Кроме того, на корабле была внедрена днищевая защита, а также специальные амортизирующие фундаменты для механизмов. Следует заметить, что подробная информация о брони

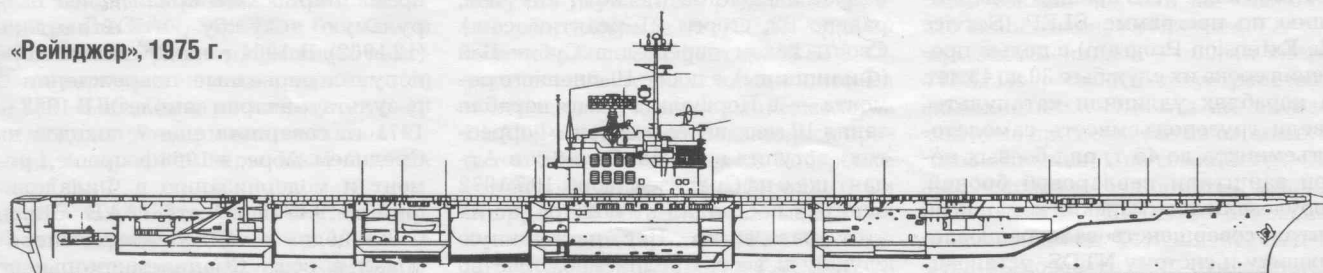
«Форрестол» была засекречена и до сих пор не опубликована.

Вооружение первоначально состояло из 8 одноорудийных 127-мм АУ Mk-42, установленных парами на бортовых спонсонах. Однако вскоре выяснилось, что носовые спонсоны во время шторма сильно черпали воду и снижали скорость корабля, поэтому на трех АВ (кроме «Рейнджера») их демонтировали, сократив число 127-мм АУ до 4-х. В 1967 г. с «Форрестол» сняли и кормовые орудия: вместо них в носу по правому борту устано-

«Форрестол», 1955 г.



«Рейнджер», 1975 г.





вили одну ПУ ЗРК «Си Спэрроу». В 1973 г. на «Индепенденсе» артиллерию заменили двумя ПУ Mk-25 ЗРК «Си Спэрроу»; вскоре аналогично перевооружили «Саратогу» и «Форрестол». Затем на «Индепенденсе» и «Рейнджере» установили по 3 ПУ Mk-29 «Си Спэрроу». В начале 1980-х гг. на всех АВ вновь появилась артиллерия — по 3 зенитных 20-мм шестиствольных арткомплекса «Вулкан-Фаланкс».

Радиолокационное оборудование на момент ввода в строй было следующим: РЛС AN/SPS-8A (трехкоординатная), SPS-10, SPS-12, SPN-6, радионавигационная система TACAN, система всепогодной посадки самолетов SPN-8. Для управления артогнем использовались 3 КДП Mk-56. Позже состав РЛС неоднократно менялся: SPS-12 заменялась на SPS-29, затем — на SPS-37A/43A; SPS-8A — на SPS-30. Дополнительно устанавливались SPS-48C, SPS-49, а для ЗРК «Си Спэрроу» — SPS-58. Кроме того, все корабли оснастили системой отображения тактической обстановки и управления NTDS.

С 1980 г. все 4 АВ прошли модернизацию по программе SLEP (Service Life Extension Program) с целью prolongации срока их службы с 30 до 45 лет. На кораблях удлинили катапульты, довели грузоподъемность самолетоподъемников до 45 т, ряд боевых постов защитили кевларовой броней, оборудовали флагманский командный центр, усовершенствовали радиоэлектронику и систему NTDS, установи-

ли по 3 ПУ Mk-36 системы постановки радиолокационных помех RBOC.

Стоимость постройки кораблей (в текущих ценах): CVA-59 — 188,9 млн. долл., CVA-60 — 213,9 млн., CVA-61 — 173,3 млн., CVA-62 — 225,3 млн. Стоимость модернизации по программе SLEP: CV-59 — 698,5 млн. долл., CV-60 — 549,1 млн., CV-62 — 699,6 млн.

СЛУЖБА

«ФОРРЕСТОЛ»

После вступления в строй находился в составе Атлантического флота. Первое учебное плавание в Гуантанамо (24.1—31.3.1956), затем — регулярные походы на Средизем. море. 8.11.1963 участвовал в опытах с тяжелой авиацией: с АВ совершены 21 взлет и посадка сам. C-130F «Геркулес». Ремонт в Норфолке (1966—1967), после чего переведен на Тихий океан. 6.6.1967 ушел к берегам Вьетнама с авиагруппой CVW-17, участвовал в боевых действиях. 29.7.1967, находясь в Тонкинском зал., сильно пострадал от пожара и вызванного им взрыва боезапаса у находившихся на палубе самолетов (погибло 134 чел., ранено 62, сгорел 21 реактив. сам.). Своим ходом перешел в Субик-Бэй (Филиппины), а после 10-дневного ремонта — в Норфолк. Ремонт корабля занял 10 мес., вновь в строй «Форрестол» вступил в 7.1968. Служил в Атлантике и на Средизем. море. 10.7.1972 еще раз пострадал от пожара, но на этот раз легко. Нес патрульную службу в вост. Средиземноморье во

время внутреннего кризиса в Ливане (5.1973), прикрывал операцию по эвакуации амер. граждан во время конфликта на Кипре (22.7.1974). Переклассифицирован в CV-59 (30.6.1975). Прошел ремонт и модернизацию в Норфолке (1976) и капитальную модернизацию по программе SLEP (21.1.83—20.5.85). В 1982 г. совершил первый поход в Аравийское море. 30.5.1991 ушел из США на Средизем. море для участия в операции по поддержке курдов в северном Ираке, в ходе которой 8.7.1991 был потерян один самолет E-2C. 21.12.1991 вернулся из последнего (21-го) похода на Средизем. море. 5.2.1992 переклассифицирован в учебный АВ и передан учебному центру в Пенсаколе. Прошел переоборудование (9.92—11.93) и 11.9.1993 исключен из боевого состава флота.

«САРАТОГА»

Служил в составе Атлантического флота. В 1958—1962 гг. совершил 4 похода на Средизем. море; в одном из них 23.1.1961 пострадал от пожара в МКО (погибло 7 чел., ранено 23). Во время Карибского кризиса нес патрульную службу в Атлантике (12.1962). В 1964 г. на Средизем. море получил серьезные повреждения в результате аварии самолета. В 1963—1971 гг. совершил еще 7 походов на Средизем. море, в 1968 г. прошел ремонт и модернизацию в Филадельфии. В 9.1970 вместе с АВ «Джон Ф. Кеннеди» и «Индепенденс» оперировал в вост. Средиземноморье во

время политического кризиса в Иордании. Перешел на Тихий океан вокруг м. Горн. Переклассифицирован в CV-60 (30.6.1972). Участвовал в боевых действиях в Индокитае (11.4.72—13.2.73); авиагруппа сделала 15 000 боевых вылетов. В 10.1972 во время стоянки в Сингапуре пострадал от пожара в МКО (3 чел. погибли, 12 ранены). Вернулся на Средизем. море, в 1.1974 действовал у берегов Кипра. Прошел ремонт и переоборудование в США: демонтированы АУ, установлены ЗРК «Си Спэрроу» (1974). Нес патрульную службу в вост. Средиземноморье во время кризиса в Ливане (1976). Капитальная модернизация по программе SLEP в Филадельфии (1.10.80—3.2.83). Вновь служба на Средизем. море. 10.10.1985 истр. F-14 с «Саратоги» перехватили в воздухе египетский пасс. сам. «Боинг-737» с находившимися на борту террористами и вынудили его совершить посадку на аэродром на о.Сицилия. 24.3.1986 сам. А-6Е из авиагруппы «Саратоги» потопили ливийский РКА «Вахид», поврежденный ранее штурмовиками с АВ «Америка». 25.3.1986 А-6Е ракетами «Гарпун» уничтожили второй ливийский корабль — корвет «Эан Загут». Прошел модернизацию в Норфолке (1988 г.). 7.8.1990, после вторжения иракских войск в Кувейт, отправлен из США в Персидский залив с авиагруппой CVW-17. Принимал участие в боевых действиях в ходе операции «Буря в пустыне». Самолеты с «Саратоги» занимались интенсивной бомбардировкой иракских позиций (в частности, они сбросили более 100 454-кг бомб), сбили в воздухе два иракских истр. МиГ-21. Собственные потери — 3 самолета: F-18C из аэ VFA-81 (сбит ЗУР 17.1.1991), А-6 из аэ VA-35 (сбит 18.1.1991) и F-14 из аэ VF-103 (сбит ЗУР 21.1.1991). 24.7.1992 первым из амер. АВ прибыл на Адриатическое море. С 1.2.1994 участвовал в боевых действиях против Югославии, наносил бомбовые удары по позициям сербов в Боснии. 28.4.1994 в результате аварии был потерян один истр. F-18А. За весь период службы АВ совершил 22 похода на Средизем. море. Выведен из боевого состава флота 20.8.1994.

«РЕЙНДЖЕР»

После учебного плавания в Гуантанамо (4.10–6.12.1957) перешел вокруг м. Горн на Тихоокеанское побережье (20.6–20.8.1958). Базировался в Аламеде. 10.11.1958 пострадал от пожара и взрыва паров бензина (2 чел. погибли, 15 ранено). Совершил 4 дальних похода по Тихому океану (3.10.58—27.7.59, 6.2—30.8.60, 11.8.61—8.3.62, 9.11.62—14.6.63), посетил Японию, Филиппины, Гонконг, Юж. Вьетнам, патрулировал в Тайваньском проливе. Прошел ремонты и модернизации в Сан-Франциско (7.8.63—14.2.64 и 13.5—



«Саратога», 1984 г.

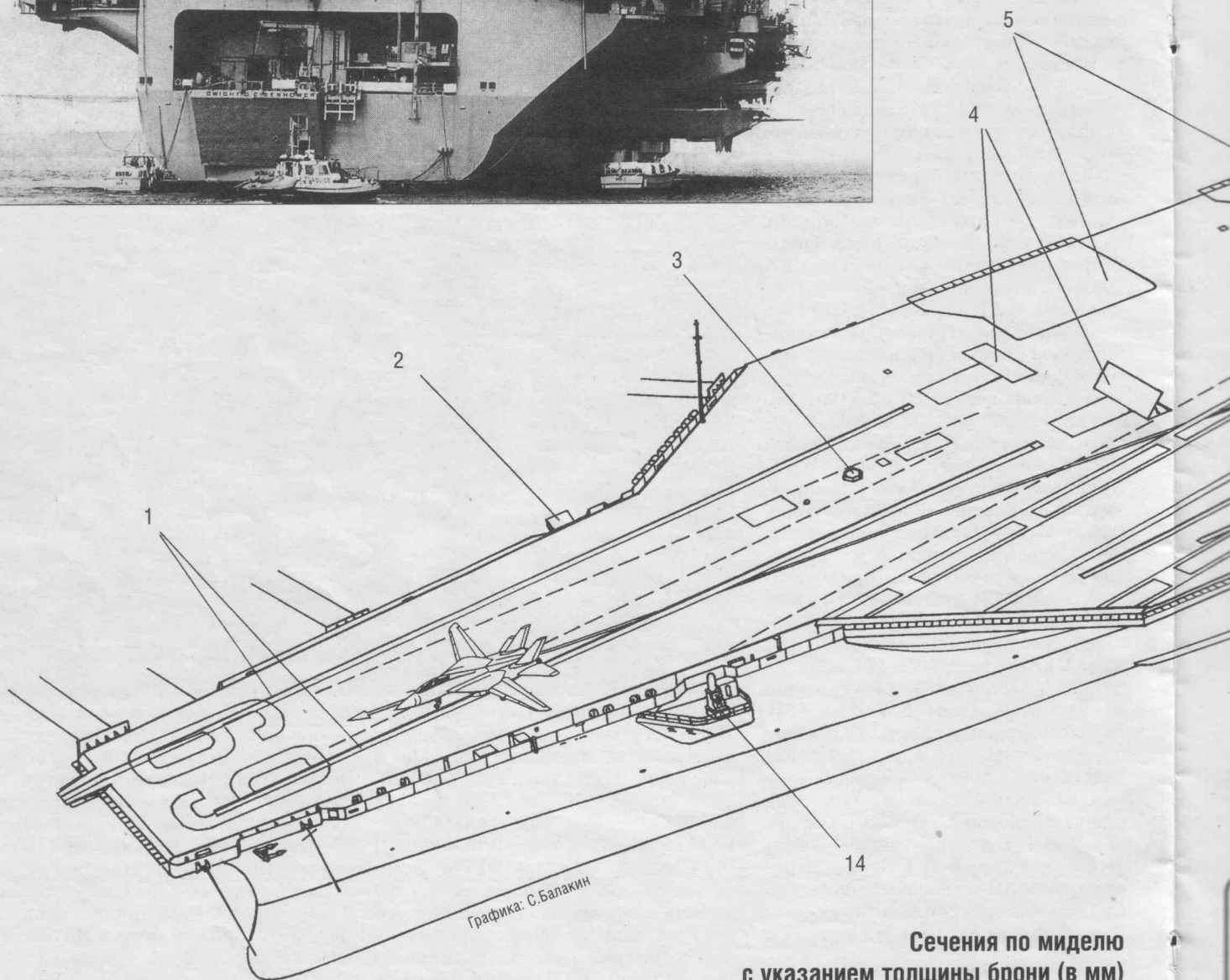
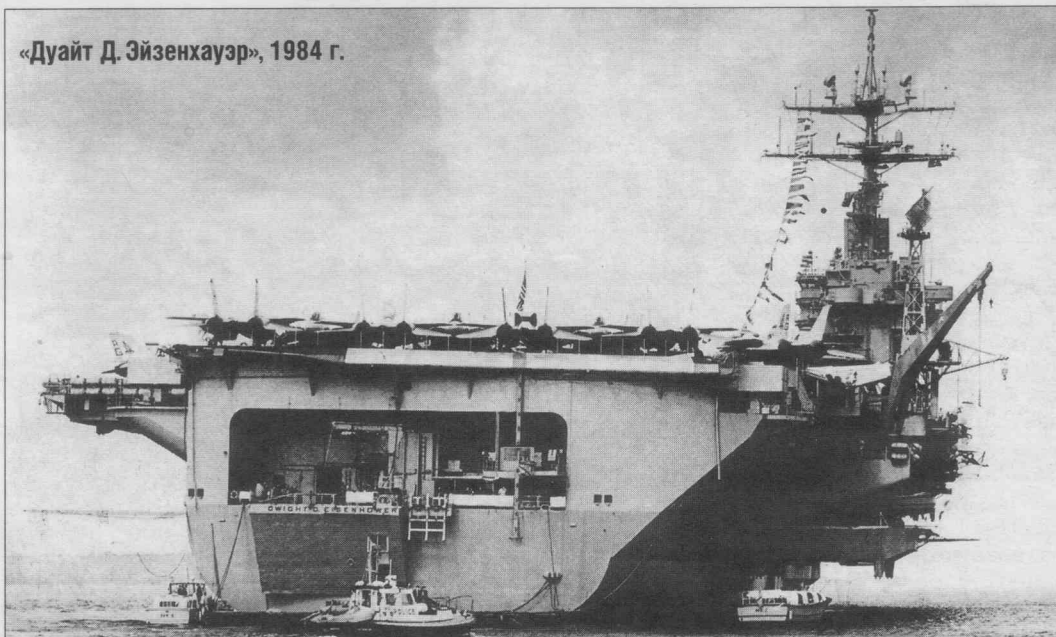


«Саратога» и «Индепенденс», 1961 г.

30.9.65) и Пьюджет Саунд (30.9.66—31.5.67). Активно участвовал в боевых действиях во Вьетнаме, совершил 8 походов на ТВД с авиагруппой CVW-2 (5.8.64—6.5.65, 10.12.65—25.8.66, 4.11.67—25.5.68, 26.10.68—17.5.69, 14.10.69—1.6.70, 27.10.70—17.6.71, 16.11.72—23.6.73, 7.5.74—18.10.74). Всего за время войны авиагруппа «Рейнджера» потеряла 30 сам. В 9.1964 АВ получил повреждения от взрыва котла. По пути в США и обратно привлекался к патрульной службе у берегов Кореи в связи с обострением отношений с КНДР (1.68, 10.68—4.69). Переклассифицирован в CV-61 (30.6.1975). Совершил поход в Индийский океан (30.1—7.9.1976), во время военного конфликта между Кенией и Угандой находился у берегов Африки (7.1976). Ремонт в Пьюджет Саунд (2.77—3.78). 5.4.1979 столкнулся с либерийским танкером «Форчен». Поход в Аравийское море и патрулирование у берегов Ирана (10.9.80—5.5.81). Визит в Ванкувер (30.10—4.11.81). В 1982—1984 гг. сделал 3 дальних похода в Тихий и

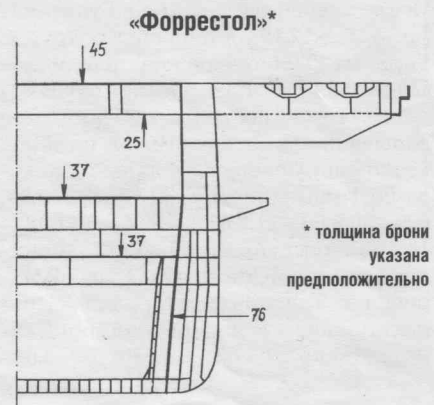
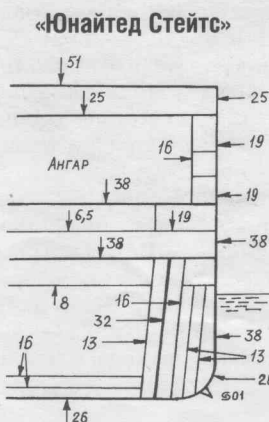
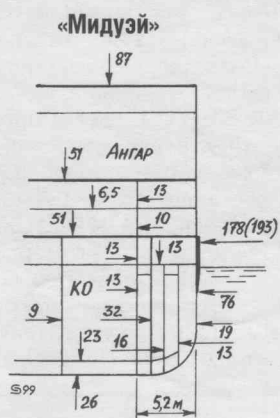
Индийский океаны, в ходе которых произошли 2 ЧП: столкновение с танкером «Уичита» (18.7.1983) и пожар в МО (1.11.1983, 6 погибших и 35 раненых). Ремонт и модернизация (15.4.84—1.6.85). Поход в Японское и Берингово моря (18.8–18.10.86), посещение Пусана. Операция по охране судоходства в Персидском заливе (14.7—30.12.87). Патрулирование в Южно-Китайском море и Индийском океане, заход в Австралию (24.2—24.8.89). Участие в операции «Буря в пустыне» с авиагруппой CVW-2 (8.12.90—8.6.91). За время операции сам. с «Рейнджера» совершили 253 боевых вылета — больше, чем с любого др. АВ ВМС США. Они провели в воздухе 10 542 час, сбросили более 1800 т бомб, сбили 1 иракский верт. Ми-8. Собств. потери — 1 А-6Е из аэ VA-155. Последний (22-й) дальний поход «Рейнджера» — в Персидский залив и к побережью Сомали (1.8.92—31.1.93), участие в боевом патрулировании возд. пространства Ирака южнее 32-й параллели. По возвращении

«Дуайт Д. Эйзенхауэр», 1984 г.



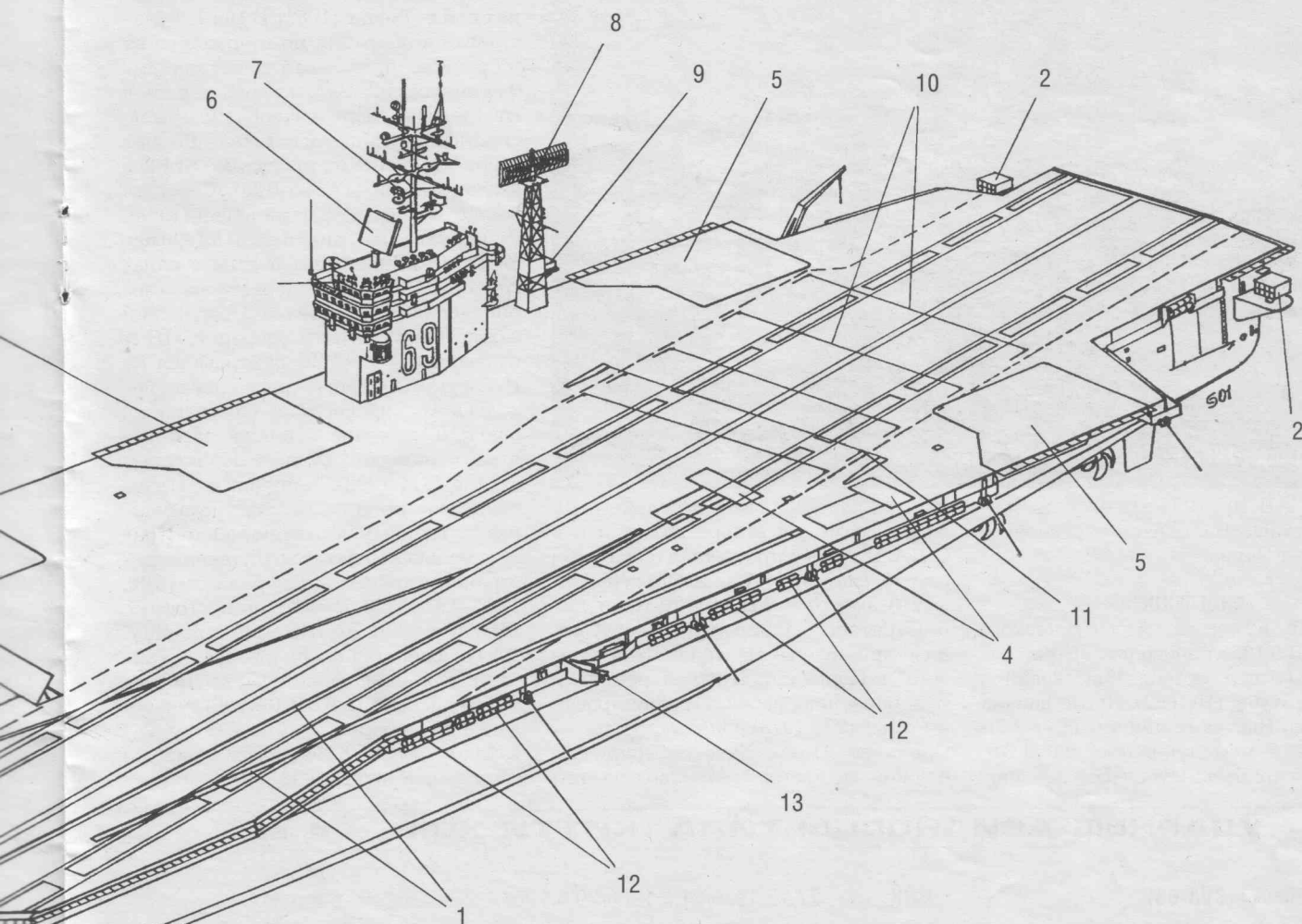
Графика: С. Балакин

Сечения по миделю
с указанием толщины брони (в мм)



* толщина брони
указана
предположительно

Aircraft carrier CVN-69 "Dwight D. Eisenhower"



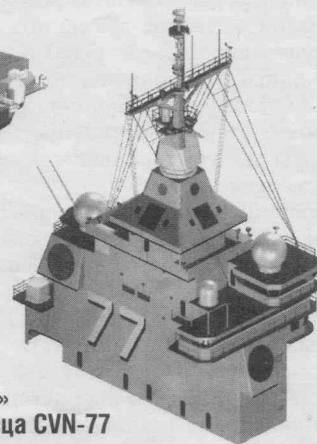
Атомный авианосец «Дуайт Д. Эйзенхауэр»:

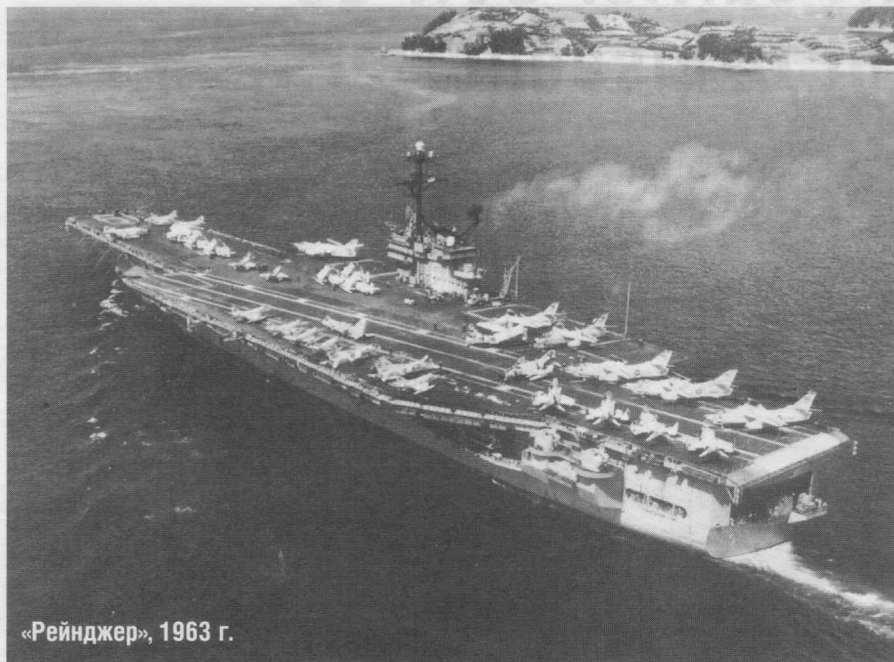
- | | |
|---|---|
| 1 - паровые катапульты C-13-1; | 8 - антенна РЛС обнаружения воздушных целей AN/SPS-43A; |
| 2 - пусковые установки Mk-25 ЗРК «Си Спэрроу»; | 9 - аппаратура системы всепогодной посадки самолетов; |
| 3 - пост управления катапультами; | 10 - аэрофинишеры Mk-7-3; |
| 4 - отражатели реактивной струи; | 11 - аварийный барьер; |
| 5 - самолетоподъемники; | 12 - спасательные плоты; |
| 6 - антенна трехкоординатной РЛС AN/SPS-48; | 13 - пост оптической системы посадки; |
| 7 - антенна РЛС обнаружения надводных целей AN/SPS-10F; | 14 - зенитно-артиллерийский комплекс «Вулкан-Фаланкс» |

Компьютерная модель
атомного авианосца CVN-77



«Остров»
авианосца CVN-77





«Рейнджер», 1963 г.

в США АВ 10.7.1993 выведен из боевого состава. Находится в резерве в Пьюджет Саунд.

«ИНДЕПЕНДЕНС»

Вступил в состав Атлантического флота. В 9.1959 произошла авария самолета (1 чел. погиб). Участвовал в блокаде Кубы (10.1962). После начала войны во Вьетнаме ушел вокруг Африки в 7-мес. плавание на ТВД, 17.6.1965 прибыл в Субик-Бэй (Филип-

пины). Участвовал в боевых действиях во Вьетнаме, но вскоре возвращен в США. В 12.1965 произошел пожар при старте самолета (16 чел. ранены). В 9.1970 вместе с АВ «Дж. Ф. Кеннеди» и «Саратога» оперировал в вост. Средиземноморье во время политич. кризиса в Иордании. Прошел ремонт и модернизацию, переклассифицирован в CV-62 (28.2.1973). Опять служил на Средизем. море, нес патрульную службу во время арабо-израильской

войны (10.1973) и кризиса в Ливане (1976). С 8.12.1980 находился в Аравийском море, обеспечивал безопасность судоходства в Персидском заливе. Поддерживал действия миротворческих сил в Ливане (1982). В 10.1983 участвовал в операции по вторжению на о. Гренада, прикрывал действия амфибийных сил. Затем вновь перешел на Средизем. море и наносил удары по сирийским позициям в Ливане. Ремонт и модернизация по программе SLEP в Филадельфии (17.2.85-6.88). Перешел вокруг м. Горн на Тихий океан (1988), базировался на Сан-Диего. В 8.1990 нес службу в Индийском океане с авиагруппой CVW-14 и первым из американских АВ вошел в Персидский залив для участия в операции «Щит пустыни». С 11.9.1991 базировался на Йокосуку, совершал регулярные походы в Аравийское море. Обеспечивал поиск и спасение экипажа затонувшего панамского судна в Индийском океане (31.5.1992). Авиация с «Индепенденса» принимала участие в ударах по военным объектам на юге Ирака с целью контроля воздушного пространства южнее 32-й параллели (8.92, 12.93-2.94, 8.95). Ремонт по программе SRA (Selected Restricted Availability, 1994). Совершил поход к берегам Тайваня для наблюдения за крупными маневрами ВМС КНР (3.1996), участвовал в учениях «Римпак-96» у Гавайских о-вов (6.1996). Исключен из состава флота 30.9.1998.

УДАРНЫЕ АВИАНОСЦЫ ТИПА «КИТТИ ХОК» — 4 ед.

«Kitty Hawk» (CVA-63)	НЙК	27.12.1956/21.5.1960/29.4.1961	в строю
«Constellation» (CVA-64)	НЙК	14.9.1959/8.10.1960/27.10.1961	в строю
«America» (CVA-66)	ННьюс	9.1.1961/1.2.1964/23.1.1965	искл. 1996
«John F. Kennedy» (CVA-67)	ННьюс	22.10.1964/27.5.1967/7.9.1968	в строю

Последние и самые мощные американские АВ с обычной ГЭУ; представляют собой усовершенствованный вариант «Форрестола». Строились двумя парами и несколько отличаются друг от друга по конструкции. По сравнению с прототипом, принципиальные изменения архитектуры АВ коснулись расположения самолетоподъемников: теперь два из них располагались впереди «острова» и предназначались для подачи самолетов к носовым катапультам (кормовые лифты, соответственно, обслуживали катапульты на угловой палубе). «Остров» сместили в корму, позади него разместили мачту с антенной РЛС AN/SPS-39. Самолетоподъемники стали более мощными и сложными по конфигурации (грузоподъемность — 40 т, размеры — 21,4/25,9х15,9 м). Катапульты — 4 типа С-13 длиной по 95 м, аэрофинишеры — 5 типа Mk-7-2. Размеры ангара остались прежними. Запас авиационного топлива JP-5 вырос до 6,955 млн. л, при этом емкость дис-

терн авиабензина уменьшилась до 353,5 тыс. л. Вместимость погребов авиационного боезапаса — 1800 т. Впервые на АВ применили новую полностью механизированную систему подачи боеприпасов к самолетам, состоящую из горизонтального конвейера с автоматическим открыванием водонепроницаемых дверей и люков, через которые проходит система подачи. Выбор боеприпасов (в т. ч. бомб весом до 4 т) осуществляется из ЦП с помощью бортового компьютера. «Сухой» вес корпуса корабля составил 38 384 т.

ГЭУ и электростанция АВ «Китти Хок» аналогичны примененным на CVA-60—62. В ходе модернизации мощность электростанции увеличили за счет установки двух дополнительных турбогенераторов мощностью по 750 кВт.

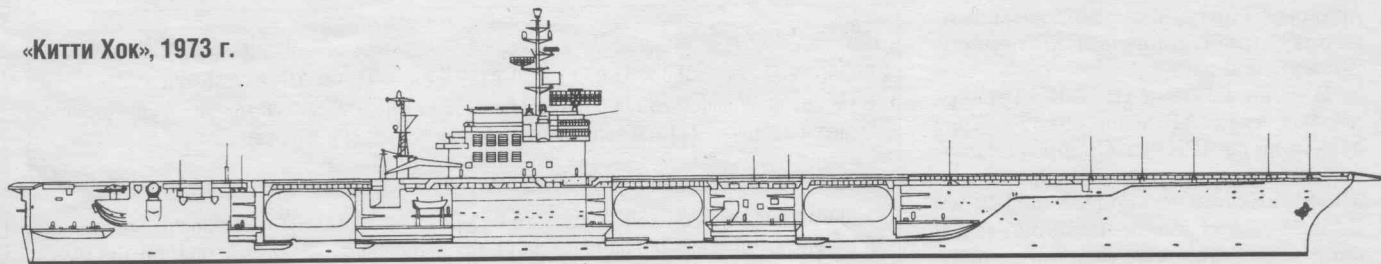
Вооружение впервые было чисто ракетным и состояло из двух расположенных в кормовой части спаренных ПУ Mk-10 ЗРК «Терьер» с запасом 40 ракет на каждый комплекс. Ра-

диоэлектронное оборудование «Китти Хока» на момент ввода в строй: РЛС AN/SPS-8B, SPS-37A, SPS-39 и две SPG-55 для управления огнем ЗРК «Терьер».

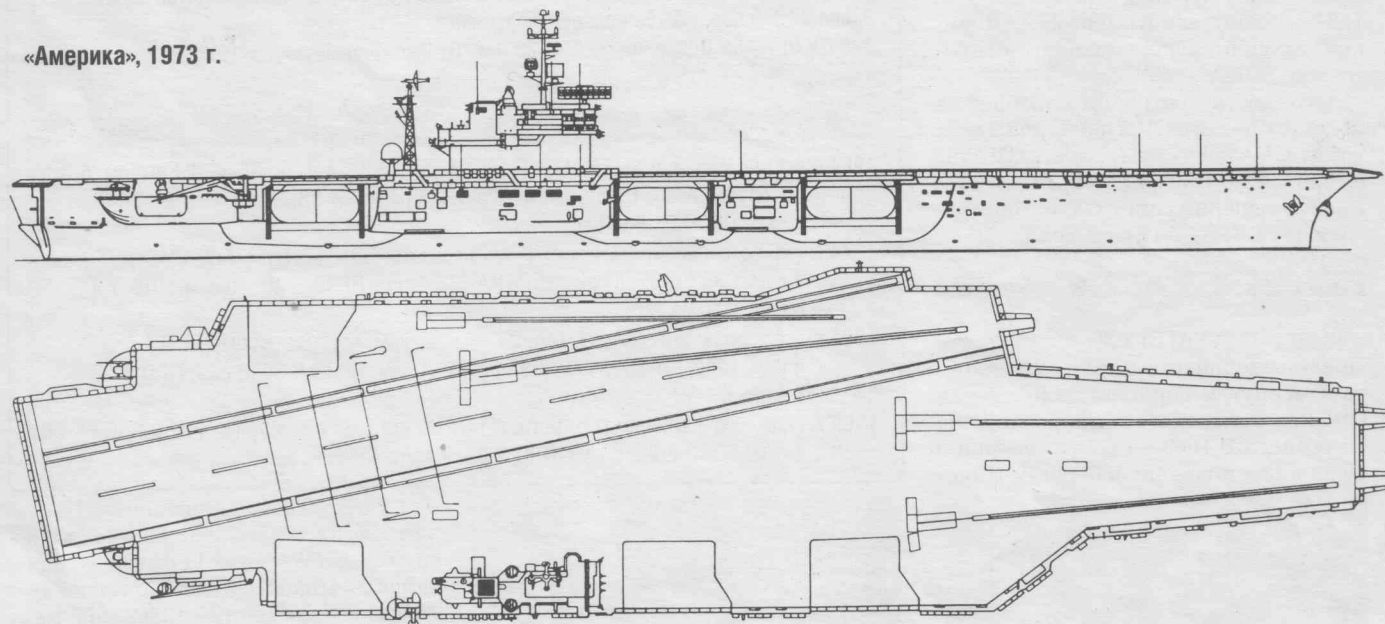
АВ CVA-66 «Америка» строился по бюджету 1961 г. и отличался рядом конструктивных усовершенствований — прежде всего, системой бронирования. Если защита первых двух кораблей была аналогична примененной на «Форрестоле», то на «Америке» применили 3 броневых палубы общей толщиной 150 мм; суммарная толщина вертикальной брони, состоявшей из нескольких разнесенных переборок, колебалась в пределах 95—135 мм. Правда, эти данные, опубликованные в открытой печати, являются неофициальными; официальные же до сих пор засекречены.

Другие отличия «Америки» от предшественников заключались в установке усовершенствованных РЛС AN/SPS-30 и SPS-43A; ПУ ЗРК «Терьер» были модифицированы под ис-

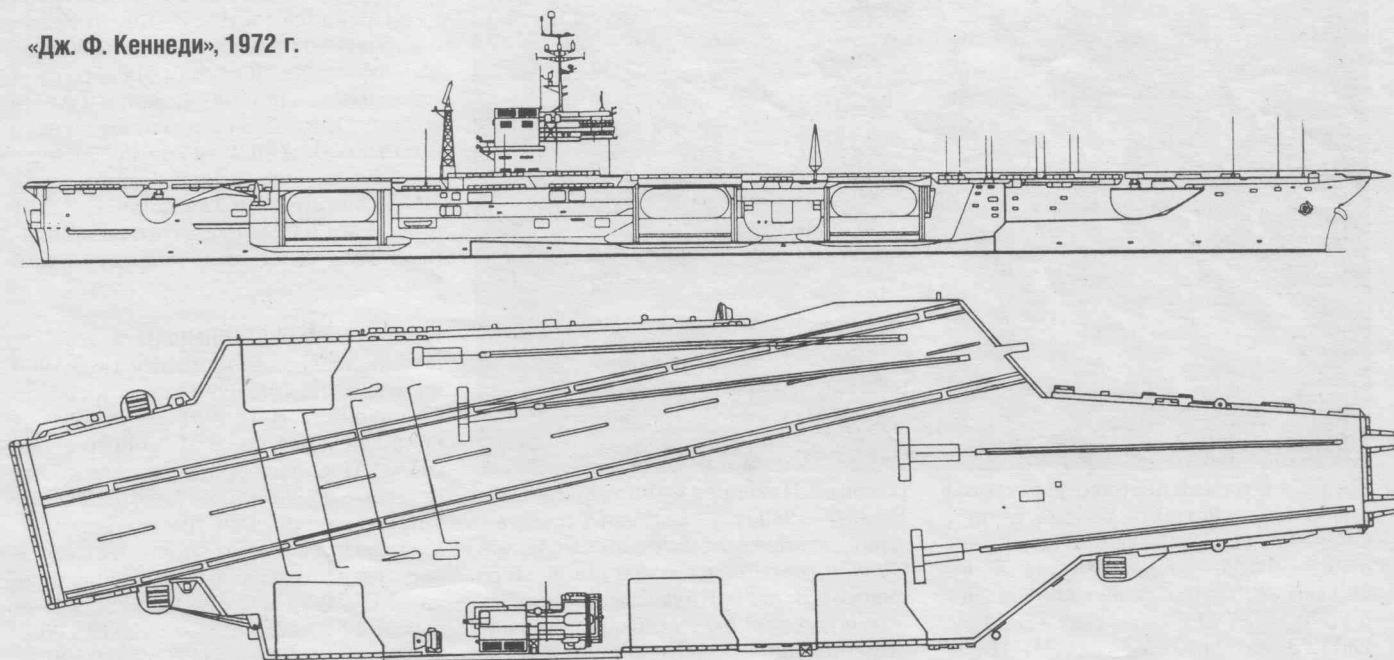
«Китти Хок», 1973 г.



«Америка», 1973 г.



«Дж. Ф. Кеннеди», 1972 г.



пользование ЗУР «Стандарт». Впервые ударный АВ ВМС США был оснащен ГАС AN/SQS-23 в бульбовом обтекателе (для чего пришлось изменить расположение якорных клюзов) и ЦП ПЛО. Одну из катапульт С-13 заменили усовершенствованной С-13-1, а аэрофинишеры Mk-7-2 — на Mk-7-3.

АВ CVA-67 «Джон Ф. Кеннеди» был построен по бюджету 1963 г. и стал последним американским удар-

ным авианосцем с обычной ГЭУ. Он получил улучшенное радиоэлектронное оборудование (ПЛС AN/SPS-39 заменена более эффективной SPS-48, установлена телевизионная система контроля взлета и посадки самолетов PLAT); предусматривавшийся проектом ЗРК «Тартар» в ходе постройки заменили ЗРК самообороны «Си Спэрроу» (3 восьмиствольные ПУ без системы перезарядки ЗУР). От планировавшейся установки ГАС SQS-23

отказались, но якорные клюзы остались такими же, как на «Америке». Но самое главное отличие CVA-67 от предшественников — новая система ПТЗ. Подробности ее устройства не разглашаются (т.к. эта же схема по сей день применяется на атомных АВ типа «Нимитц»), но сообщается, что в ней используется пористый заполнитель отсеков, наподобие пенопласта. Внешне «Джон Ф. Кеннеди» выделяется дымовой трубой, отклоненной к

правому борту, отдаленно напоминающей трубы японских АВ периода 2-й мировой войны.

В начале 1980-х гг. ЗРК «Терьер» первых трех АВ типа «Китти Хок» заменили на ЗРК «Си Спэрроу» с двумя или тремя системами управления Mk-91, а также установили по 3 20-мм ЗАК Mk-16 «Вулкан-Фаланкс» и ПУ системы постановки радиолокационных помех RBOC. Кроме того, в 1987—1996 гг. все АВ, кроме «Америки», прошли модернизацию по программе SLEP.

Стоимость постройки кораблей (в текущих ценах): CVA-63 — 265,2 млн. долл., CVA-64 — 264,5 млн., CVA-66 — 248,8 млн., CVA-67 — 277 млн. Стоимость модернизации CV-63 по программе SLEP — 717 млн. долл.

СЛУЖБА

«КИТТИ ХОК»

После завершения подготовки перешел вокруг м.Горн на Тихий океан (1962), в дальнейшем базировался на Сан-Диего. В 1963—1975 гг. совершил 10 дальних плаваний к берегам Индо-



«Констеллейшн», 1974 г.

китая, в 6 из них активно участвовал в боевых действиях с авиагруппой CVW-11 (17.10.63—20.7.64, 12.64—6.65, 12.65—6.66, 5.11.66—6.67, 18.11.67—28.6.68, 30.12.68—4.9.69, 6.11.70—17.7.71, 17.2—28.11.72, 23.11.73—9.7.74, 21.5—15.10.75). Переклассифицирован в CV-63 (29.4.1973). В 12.1973 пострадал от пожара в МКО (6 чел. погибло). Ремонт и модернизация в Пьюджет Саунд (8.3.76—1.4.77). В 1979 г. авиагруппа заменена на CVW-15. Нес патрульную службу у берегов Кореи (10.1979), затем перешел в Аравийское море и участвовал в неудавшейся операции по освобождению амер. заложников в Тегеране (1.1980); вернулся в Сан-Диего в 2.1980. Совершил поход в Южно-Китайское море (1981), затем прошел

ремонт в Пьюджет Саунд (1.82—1.83). В 1984—1985 гг. — 2 дальних похода в Аравийское море с авиагруппой CVW-9, охрана судоходства в Персидском заливе. Кругосветное плавание, совмещенное со 106-дневным патрулированием в Индийском океане (3.1—3.7.1987). Ремонт и модернизация по программе SLEP в Филадельфии (1988—1991). Вступил в строй 29.3.1991 и с авиагруппой CVW-15 перешел вокруг м.Горн на Тихий океан, прибыл в Сан-Диего 11.12.1991. Участвовал в операции «Возрождение надежды» в Сомали (12.92—3.93), наносил удары по иракским позициям ПВО (13.1.1993). В 1994—1997 гг. совершил 2 дальних похода в Индийский океан, нес патрульную службу в Аравийском море и у побережья Ко-

ТТХ АВ «Констеллейшн» на момент вступления в строй

60005*/80945 т, 319,3 (301,8 вл) × 76,7 (39,4 вл) × 11,4 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Foster-Wheeler, 280 000 л.с.=33,6 уз. 8000 т нефти. Броня: как на «Форрестале». Экипаж 3306 чел. (+1379 чел. авиаперсонал).** 2×2 ЗРК «Терьер».

ТТХ АВ «Джон Ф. Кеннеди» по состоянию на 1984 г.

60000*/80941 т, 320,7 (301,8 вл) × 76,9 (39,4 вл) × 11,3 м. ПТ-4 Westinghouse, 8 ПК Foster-Wheeler, 280 000 л.с.=33 уз. Броня(предположительно): борт до 135 мм (в сумме), полетная палуба 45 мм, ангарная палуба 50 мм, нижняя палуба 56 мм. Экипаж 2800 чел. (+2150 чел. авиаперсонал).

3×8 ПУ ЗРК «Си Спэрроу», 3×6 — 20 мм «Вулкан-Фаланкс».

* Водоизмещение порожнем; ** Данные для CVA-66 (1965 г.).

Состав авиагруппы

1964 г. («Констеллейшн»): 24 истр. F-4B, 12 истр. F-8E, 4 разв. RF-8G, 24 штурм. A-4C, 10 штурм. A-3B, 12 штурм. A-1J/A-1H, 3 разв. RA-3B, 3 сам. РЭБ EA-3B, 4 сам. ДРЛО E-1B, 4 верт. УН-2A.

1974 г. («Констеллейшн»): 24 истр. F-4J, 3 разв. RA-5C, 24 штурм. A-7, 12 штурм. A-6A, 4 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам.-запр. KA-6D, 4 сам. ДРЛО E-2C, 10 сам. ПЛО S-3A, 8 верт. SH-3H.

1991 г. («Америка»): 24 истр. F-14A, 24 истр./штурм. F/A-18C, 12 штурм. A-6E и сам.-запр. KA-6D, 6 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 8 сам. ПЛО S-3B, 8 верт. SH-3H.

1999 г. («Джон Ф. Кеннеди»): 20 истр. F-14A, 36 истр./штурм. F/A-18, 4 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 8 сам. ПЛО S-3A, 4 верт. SH-60F.

реи. Ремонт и модернизация в Пьюджет Саунд (4.97—7.98). Принял авиагруппу CVW-5 и с 11.8.1998 базировался на Йокосуку. Совершил поход в Аравийское море (2.3—25.8.1999), наносил удары по военным объектам на юге Ирака (самолеты с «Китти Хока» сделали 8800 вылетов, в т.ч. 1300 боевых, сбросили 20 т бомб). На обратном пути посетил порты Таиланда и Австралии. Оперировал в Тихом океане (22.10.99—11.4.2000), в кон. 2000 г. участвовал в совместных маневрах с ВМС Сингапура и Таиланда. В 3.2001 находился в Йокосуке, готовясь к очередному походу, намеченному на май 2001 г.

«КОНСТЕЛЛЕЙШН»

В ходе достройки на плаву 19.12.1960 сильно пострадал от пожара (погибло 50 рабочих). В 12.1961 вторично поврежден пожаром в МКО (4 чел. погибло). После завершения подготовки перешел на Тихий океан, с 7.1962 базировался на Сан-Диего. Активно участвовал в войне во Вьетнаме, совершил 9 походов на ТВД с авиагруппами CVW-14 и CVW-15, в т.ч. 7 боевых (5.5.64—1.2.65, 7—12.65, 12.5.66—3.12.66, 29.4.67—4.12.67, 29.5.68—31.1.69, 11.8.69—8.5.70, 1.10.71—30.6.72, 5.1—11.10.73, 21.6—22.12.74). 1.7.1966 авиация с «Констеллейшн» и «Хэнкок» уничтожила 3 вьетнамских ТКА. «Констеллейшн» стал лидером по числу сбитых вьетнамских самолетов: на его счету 15 побед в возд. боях, в т.ч. 9 — в 1972 г. Переклассифицирован в CV-64 (30.6.1975). Ремонт и модернизация (1975—1976). В 1977—1980 гг. совершил 3 дальних плавания в Юго-Вост. Азию и Индийский океан, с 17.8.1980 нес патрульную службу

в Персидском заливе во время Ирано-иракской войны. Ремонт и модернизация в Пьюджет Саунд (1982—1984): установлены новые катапульты, ЗРК «НАТО-Си-Спэрроу», авт. «Вулкан-Фаланкс». Поход в Аравийское море для охраны судоходства в Персидском заливе (1987). В 2.1990 ушел из Сан-Диего на восточное побережье США. Модернизация по программе SLEP в Филадельфии (1990—4.3.1993). Вернулся на Тихий океан, снова базировался на Сан-Диего.

18.6.1999 ушел в свое 19-е дальнее плавание (с авиагруппой CVW-2), посетил Йокосуку, Пусан, Сингапур, Куала-Лумпур. С 20.8.1999 действовал в Персидском заливе, участвовал в ударах по объектам в южном Ираке (сам. совершили 1225 боевых вылетов, сброшено 44 т бомб). На обратном пути зашел в Перт (Австралия), вернулся в Сан-Диего 17.12.1999.

«АМЕРИКА»

После учебного 2-мес. плавания в Кариб. море с авиагруппой CVW-6 ушел на Средизем. море (11.1965). Опытная эксплуатация сам. А-7А (11.1966). 2-й поход на Средизем. море (1-9.1967); во время военного переворота в Греции патрулировал в Эгейском море (4.1967), с началом арабо-израильской войны перешел в вост. Средиземноморье. 8.6.1967 оказывал помощь амер. развед. судну AGTR-5 «Либерти», тяжело поврежденному в результате ошибочной атаки израильской авиации (34 чел. убито, 171 ранен). Ремонт и модернизация (10.1967—1.1968). Участвовал в боевых действиях во Вьетнаме, совершив 3 похода из Норфолка вокруг м.Горн на Тихий океан и обратно (10.4—16.12.68, 10.4—21.12.70 и 5.6.72—24.3.73). Ремонт и модернизация (1969). 4 похода на Средизем. море (1—8.74, 4—10.76, 9.77—4.78 и 3—9.79), участие в маневрах НАТО в Северном море (9—10.1974). Переклассифицирован в CV-66 (30.6.1975). Ремонты и модернизации в Норфолке (11.74—9.75 и 11.79—9.80). Во время 6-мес. пребывания на Средизем. море (10.3—10.9.1986) принимал участие в боевых действиях против Ливии: 24.3.1986 сам. А-6Е повредила ракетами «Гарпун» ливийский РКА «Вахид» (позже добит сам. с АВ «Саратога»), а 14—15.4.1986 в ходе операции «Эльдорадо Каньон» наносил удары по объектам в Триполи и Бенгази. Ремонт и модернизация (1987—1988). Учебный поход в Сев. Атлантику (2—5.1989), затем — в Средиземное, Красное и Аравийское моря (5—11.1989), патрулирование у берегов Ливана и обеспечение эвакуации амер. граждан из Бейрута (8.1989). Участвовал в боевых действиях против Ирака с авиагруппой CVW-1 (28.12.90—18.4.91). По официальным данным ВМС США, во время операции «Буря в пустыне» сам. с «Америки» сделали 3008 боевых

вылетов, сбросили 2000 т бомб, уничтожили 2 иракские ПУ ракет «Scud» (1.2.1991), батарею береговых ПУ ПКР, 387 танков и БТР, 1 катер. Потерь авиагруппа не понесла. После 78-дневного пребывания в море АВ зашел в Хургаду (Египет) (16—22.3.1991). Участие в маневрах НАТО в Сев. Атлантике (7—8.1991). Поход в Персидский залив (12.91—6.92), затем ремонт в Норфолке (7—12.1992). Поход к берегам Югославии для участия в операции «Deny Flight» («Недопущение полетов»), в Красное море и к Сомали (8.93—2.94). В связи с политическим кризисом на Гаити совместно с АВ «Д. Эйзенхауэр» участвовал в операции по подготовке вторжения на остров (9.1994); в последний момент высадка взятого на борт десанта была отменена. Вновь отправлен на Средизем. море, где участвовал в боевых действиях против сербов в Боснии, а затем перешел в Персидский залив и обеспечивал контроль воздушного пространства на юге Ирака (9—12.1995). За последний поход авиагруппа CVW-1 совершила 11500 вылетов и провела 26 000 ч в воздухе. В 9.1996 АВ исключен из боевого состава и поставлен на прикол.

«ДЖОН Ф. КЕННЕДИ»

Вошел в состав Атлантического флота, базировался на Норфолк. Служил преимущественно на Средизем. море (в 1970-е гг. совершил 7 походов в европейские воды). Нес патрульную службу в составе 6-го флота во время кризиса в Иордании (9.1970), междоусобицы в Ливане (5.1973), арабо-из-

раильской войны (10.1973). Переклассифицирован в CV-67 (1.2.1974). Прошел ремонт и переоборудование в Норфолке (3.74—3.75). 27.10.1975 прикрывал эвакуацию амер. граждан из Бейрута во время конфликта в Ливане. В 11.1975 столкнулся с КР «Белкнап», последний получил сильные повреждения (7 чел. погибло, 47 ранено). Ремонт и модернизация (1978—1979). В 1981 г. совершил первое плавание в Индийский океан, затем снова служил на Средиземноморье. После ремонта в Норфолке (1984—1985) сменил АВ «Америка» в роли флагмана 6-го флота (9.1986). 4.1.1989, во время 12-го похода на Средиземное море, сам. F-14А с «Дж. Ф. Кеннеди» сбили 2 ливийских истр. МиГ-23. Участвовал в операции «Буря в пустыне» с авиагруппой CVW-3 (15.8.90—28.3.91): сделал 2895 самолето-вылетов, выполнил 114 бомбардировок иракских целей. В ходе 14-й средиземноморской кампании (7.10.92—7.4.93) был приведен в боевую готовность в связи с обострением ситуации в Ираке (1.1993), а затем поддерживал войска ООН в Боснии (с 25.2.1993). Прошел ремонт и модернизацию в Филадельфии (1993—9.1995). С 13.9.1995 базировался на Майпорт (Флорида), совершил поход на Средизем. море (4—10.1997). В 1999 г. — 16-е плавание на Средизем. море с авиагруппой CVW-1, затем — переход в Персидский залив и участие в бомбардировке военных объектов на юге Ирака. В 7.2000 был принимающим кораблем в Бостоне во время международной парусной регаты «Миллениум».

«Джон Ф. Кеннеди», 1990-е гг.



АТОМНЫЙ УДАРНЫЙ АВИАНОСЕЦ «ЭНТЕРПРАЙЗ» — 1 ед.

«Enterprise» (CVAN-65)

ННьюс 4.2.1958/24.9.1960/25.11.1961

в строю

Будучи первым в мире авианосцем с ядерной ЭУ, «Энтерпрайз» выделялся «футуристическим» внешним видом и необычайно мощным авиацион-

ным вооружением при полном отсутствии вооружения оборонительного. Своим появлением он произвел огромное впечатление на военно-мор-

ских специалистов всего мира, из-за чего его можно поставить в один ряд с самыми эпохальными боевыми кораблями XX века — такими, как «Дредноут» и АПЛ «Наутилус».

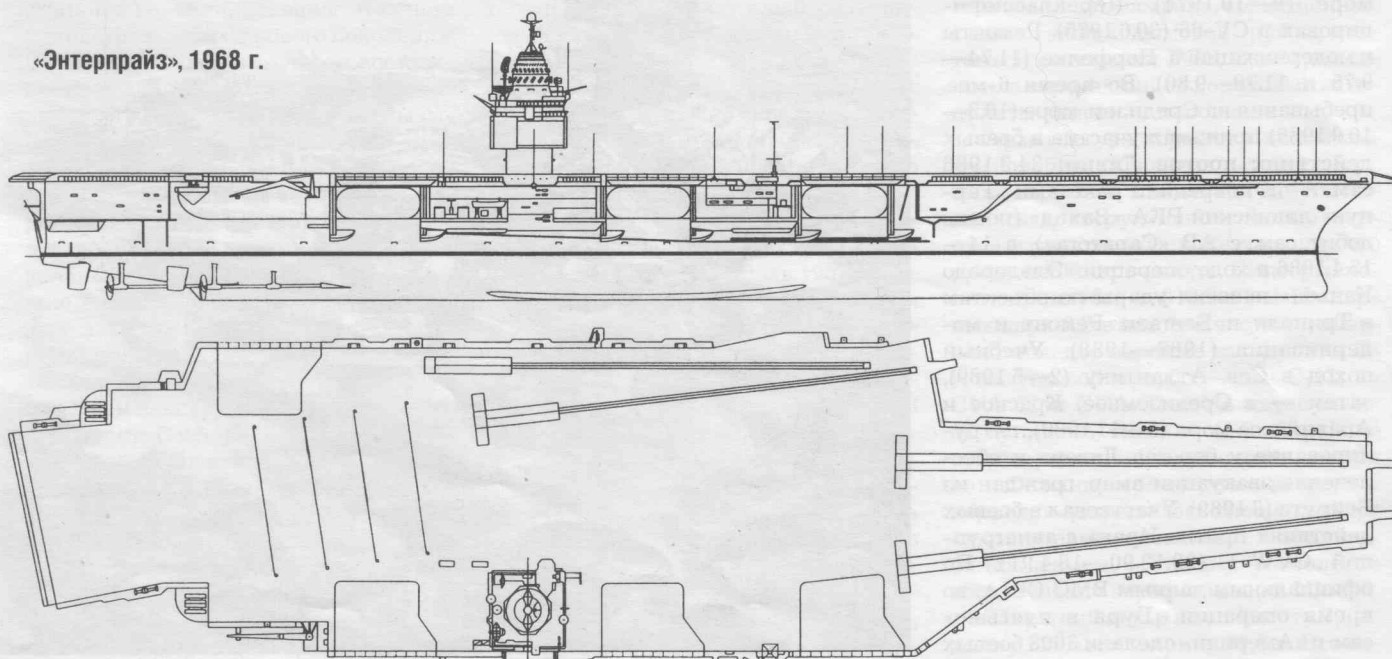
Вопрос о создании АВ с ГЭУ на ядерном топливе впервые был поднят американцами еще в 1946 г. в ходе предварительных работ по проектированию будущего суперавианосца «Юнайтед Стейтс». Однако расчеты показали, что использование атомной энергии на авианосцах, как это ни странно на первый взгляд, менее выгодно, чем на кораблях других классов. Дело в том, что при активных боевых действиях запас горючего для самолетов и авиабомб иссякает во много раз быстрее, чем запас котельного мазута, и повысить автономность АВ за счет атомной энергетики не получится — за исключением лишь тех случаев, когда корабль будет нести патрульную службу в отдаленных регионах в мирное время. Вместе с тем ЯЭУ обладала рядом других преимуществ: она позволяла несколько уменьшить объем МКО за счет ликвидации топливных танков, обеспечить лучшую защиту вентиляционных шахт от воздействия оружия массового поражения, исключить задымленность полетной палубы и коррозионное воздействие дыма на антенны РЛС. Поэтому в бюджет 1958 г. решили включить постройку одного АВ с ЯЭУ.

Проект «Энтерпрайза» разрабатывался на основе «Форрестола» и «Китти Хока». Любопытно, что несмотря на отсутствие котельного топлива, система ПТЗ осталась прежней, предусматривавшей заполнение части отсеков

«Энтерпрайз», 1960-е гг.



«Энтерпрайз», 1968 г.



ТТХ АВ «Энтерпрайз» на момент вступления в строй

71277*/89084 т, 342,4** (317,1 вл) × 77,7 (40,5 вл) × 11,3 м. 8 реакторов A2W Westinghouse, ПТ-4 Westinghouse, 280 000 л.с.=32 уз. Экипаж 3325 чел. (+1891 чел. авиаперсонал + 166 штаб и мор. пех.). 3×8 ПУ ЗРК «Си Спэрроу» (с 1967 г.).

* Водоизмещение порожнем; стандартное в 1975 г. — 75 700 т.; ** 333,1 м без выступающих частей катапульт.

Состав авиагруппы

1966 г. 24 истр. F-4B, 3 разв. RA-5C, 24 штурм. A-4C, 12 штурм. A-6A, 6 штурм. A-3B, 3 разв. RA-3B, 3 сам. РЭБ EA-3B, 4 сам. ДРЛО E-2, 4 верт. УН-2А.

1975 г. 24 истр. F-14A, 3 разв. RA-5C, 24 штурм. A-7, 12 штурм. A-6A, 4 сам.РЭБ EA-6B, 4 сам.-запр. KA-6D, 4 сам. ДРЛО E-2, 10 сам. ПЛО S-3A, 8 верт. SH-3H.

1999 г. 20 истр. F-14A, 36 истр./штурм. F/A-18, 4 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 6 сам. ПЛО S-3A, 4 верт. SH-60F.

жидкостью. Поэтому, хотя масса ЯЭУ вместе с системой противорадиационной защиты по сравнению с паротурбинной почти не изменилась, размеры корпуса пришлось увеличить: в отсеках ПТЗ корабль возил значительное количество заборной воды, лишь позже частично замененной дополнительным запасом авиатоплива. По всей вероятности, не претерпела изменений и система бронирования, хотя ее описание по сей день засекречено.

На полетной палубе располагались 4 паровые катапульты C-13 и 6 аэрофинишеров Mk-7-3. Самолетоподъемники идентичны установленным на «Китти Хоке». Высота ангара — 7,6 м, площадь полетной палубы — 223,1×29,3 м. Запас авиатоплива типа JP-5 — 9,38 млн. л, бензина — 363,3 тыс. л. Емкость погребов авиабомб — 1800 т; позже (в начале 1970-х) ее увеличили до 2524 т.

Яркая отличительная черта внешнего вида «Энтерпрайза» — форма «острова» с фазированными антеннами трехкоординатных РЛС обнаружения и сопровождения AN/SPS-32 и SPS-33 (американские моряки называли их «billboards» — рекламные щиты, доски объявлений). Выше на

куполообразной надстройке размещались антенны системы РЭБ. В 1968 г. на «острове» дополнительно установили РЛС AN/SPS-12. В ходе модернизации в 1979—1982 гг. фазированные решетки антенн сняли; вместо них установили стандартные РЛС AN/SPS-48C, SPS-49, SPS-65 и SPS-10B. Соответственно, «остров» приобрел более традиционные очертания.

ЯЭУ включала в себя 8 ядерных реакторов A2W, 32 парогенератора и 4 ГТЗА. Первая перезарядка активной зоны реакторов была произведена после трех лет эксплуатации, в течение которой «Энтерпрайз» прошел 207 тыс. миль. Последующие перезарядки реакторов обеспечивали дальность плавания в 300 тыс. миль. Судовая электростанция была необычайно мощной и состояла из 16 турбогенераторов мощностью по 2500 кВт и 4 дизель-генераторов по 1000 кВт.

Оборонительное вооружение по проекту должно было включать две ПУ ЗРК «Терьер». Однако последние так и не были установлены, и корабль вступил в строй вообще без собственного вооружения. Отчасти это объяснялось желанием немного компенсировать и без того очень высокую стои-

мость постройки АВ, но основная причина заключалась в тогдашней концепции, согласно которой оборона авианосца возлагалась на его авиацию. Лишь в 1967 г. на «Энтерпрайз» установили 2 ПУ Mk-25 ЗРК «Си Спэрроу». В ходе модернизации в 1979—1982 гг. эти ПУ заменили тремя Mk-57, а также дополнительно установили 3 20-мм ЗАК «Вулкан-Фаланкс» и 3 ПУ Mk-36 системы РЭБ RBOC.

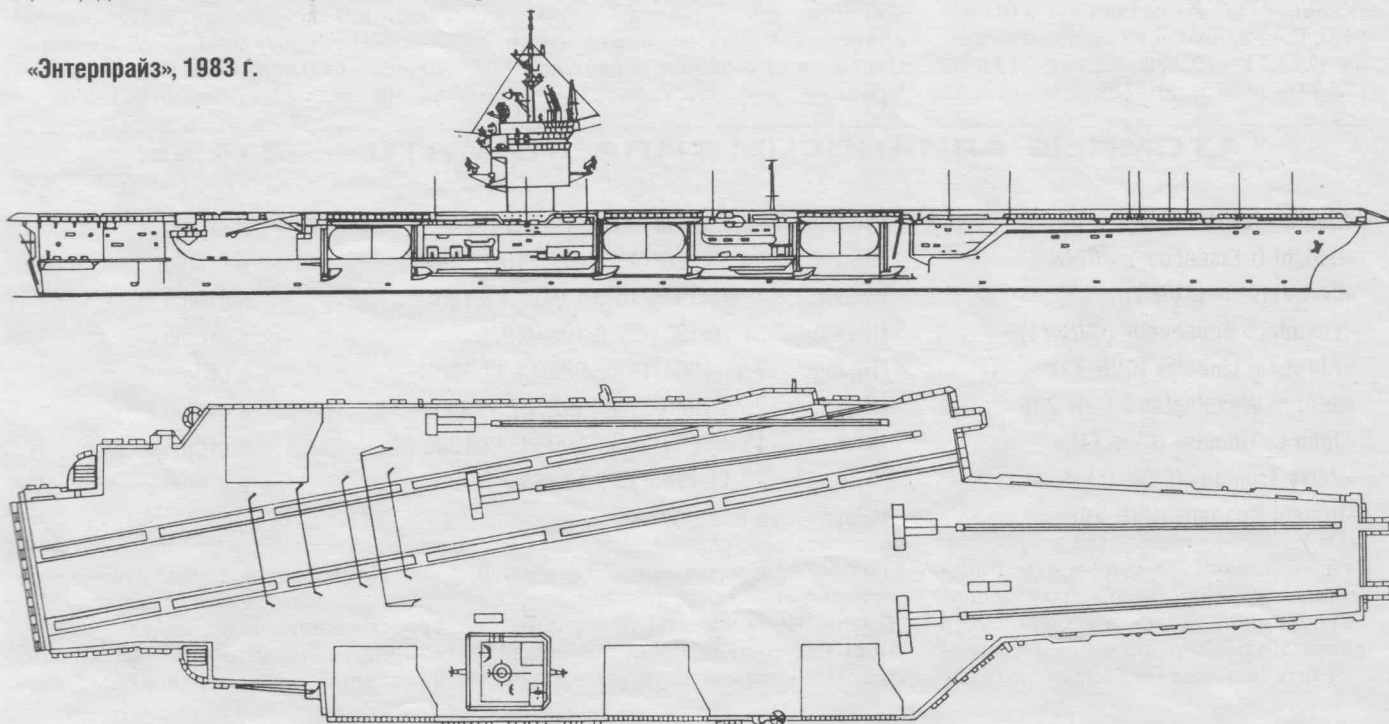
В 1991—1994 гг. АВ прошел 42-месячную модернизацию по программе SLEP, в ходе которой была произведена перезарядка активной зоны реакторов. В настоящее время полное водоизмещение «Энтерпрайза» составляет 93 400 т, осадка увеличилась до 11,9 м, а численность экипажа вместе с авиаперсоналом — до 5570 чел.

Стоимость постройки «Энтерпрайза» — 451,1 млн. долл., модернизации 1979—1982 гг. — 276,7 млн.

СЛУЖБА

Базировался на Норфолк, в первое 3-мес. плавание ушел 12.1.1962. В 1962—1964 гг. совершил 3 похода на Средизем. море, во время «Карибского кризиса» участвовал в блокаде Кубы (10.1962). Операция «Морская орбита»: кругосветное плавание совместно с атомным крейсером «Лонг Бич» и атомным фрегатом «Бейнбридж» по маршруту Гибралтар—м. Доброй Надежды—м.Горн—Норфолк (31.7—3.10.1964). За 65 дней корабли прошли 30 565 миль без заходов в порты, причем сам. «Энтерпрайза» за время похода сделали более 1000 взлетов и посадок. Ремонт и перезарядка активной зоны реакторов (11.64—7.65). Перешел на Тихий океан (11.1965) и с 2.12.1965 принимал активное участие в боевых действиях во Вьетнаме, совершив в 1965—1968 гг. 3 похода на ТВД с авиагруппой CVW-9. Во время

«Энтерпрайз», 1983 г.



«Остров» «Энтерпрайза» до модернизации, 1974 г.



«Остров» «Энтерпрайза» после модернизации, 1983 г.



3-го похода (3.1—18.7.1968) временно возглавил оперативное соединение в Японском море в связи с возможным возникновением военного конфликта из-за захвата Сев. Кореей амер. развед. судна «Пуэбло» (1.1968). 14.1.1969, во время 4-го похода к берегам Вьетнама, в р-не Гавайских о-вов на палубе «Энтерпрайза» произошел самопроизвольный пуск НУР «Зуни», вызвавший сильный пожар и детонацию бомб у находившихся на палубе самолетов (погибло 27 чел., ранено 344 чел., сгорело 15 сам.). 2.7.1969 АВ вернулся в США. Ремонт и перезарядка активной зоны реакторов (10.69—1.71). Еще 3 похода к берегам Вьетнама (11.1.71—12.2.72, 12.9.72—12.6.73, 17.9.74—20.5.75), помощь в эвакуации

из Сайгона амер. граждан и южновьетнамской администрации. В 2.1974 оказывал помощь населению о. Маврикий, пострадавшему от мощного циклона. Переклассифицирован в CVN-65 (30.6.1975). В 2.1976 патрулировал у вост. побережья Африки во время конфликта между Кенией и Угандой. В 1976—1978 гг. совершил 2 похода в Юго-Вост. Азию. Модернизация на верфи в Пьюджет Саунд (1.79—3.82). Еще 3 похода к берегам Юж. Азии (1982—1985), в 4.1986 перешел через Суэцкий канал из Индийского океана в Средизем. море. 18.4.1988 сам. А-6Е с «Энтерпрайза» нанесли удары по иранским буровым платформам в Персидском заливе и кораблям ВМС Ирана, в результате чего ФР «Са-

ханд» был потоплен, а ФР «Сабалан» тяжело поврежден. Совершил кругосветное плавание из Сан-Диего в Норфолк (9.89—3.90), в ходе которого в 12.1989 нес патрульную службу у берегов Филиппин в связи с внутренним кризисом в этой стране. Ремонт и модернизация по программе SLEP в Ньюпорт-Ньюс (1.91—9.94). 15-я кампания: маневры в Карибском море, поход в Средизем., Красное и Аравийское моря (7—12.1996), действия против Ирака и сербов в Боснии. Модернизация в Ньюпорт-Ньюс по программе SRA (1—7.1997). В кон. 1998 — нач. 1999 действовал в Персидском заливе с авиагруппой CVW-3; возвращаясь в США, принял участие в операции против Югославии (4.1999).

АТОМНЫЕ АВИАНОСЦЫ ТИПА «НИМИТЦ» — 8+1 ед.

«Nimitz» (CVN-68)	ННьюс	22.6.1968/13.5.1972/3.5.1975	в строю
«Dwight D. Eisenhower» (CVN-69)	ННьюс	14.8.1970/11.10.1975/18.10.1977	в строю
«Carl Vinson» (CVN-70)	ННьюс	11.10.1975/15.3.1980/13.3.1982	в строю
«Theodore Roosevelt» (CVN-71)	ННьюс	31.10.1981/27.8.1984/1986	в строю
«Abraham Lincoln» (CVN-72)	ННьюс	3.11.1984/13.2.1988/11.11.1989	в строю
«George Washington» (CVN-73)	ННьюс	25.8.1986/21.7.1990/4.7.1992	в строю
«John C. Stennis» (CVN-74)	ННьюс	13.3.1991/23.11.1993/9.12.1995	в строю
«Harry Truman» (CVN-75)	ННьюс	29.11.1993/13.9.1996/25.7.1998	в строю
«Ronald Reagan» (CVN-76)	ННьюс	в постройке	

Самые большие в мировой истории военные корабли, являющиеся основой ударной мощи американского флота. По размерениям примерно соответствуют «Энтерпрайзу», но обла-

дают более компактной ЯЭУ и иной системой ПТЗ (типа примененной на «Джоне Ф. Кеннеди»). Проектировщики нового поколения АВ отказались от экстравагантного «острова»

«Энтерпрайза» и сделали его более традиционным, также по образцу «острова» «Джона Ф. Кеннеди».

Корпус АВ «Нимитц» разделен на 22 главных водонепроницаемых отсе-

ка. Он имеет 7 палуб и 2 платформы, число внутренних помещений — около 2700. По сравнению с предшественниками, обводы корпуса стали более полными, а отношение длины к ширине — меньшим. Это привело к некоторому снижению скорости хода, но улучшило компоновку внутренних помещений. Три палубы — полетная, ангарная и нижняя (третья) — бронированные; также защищены броней борт и прольотные переборки — стены ангара. О толщине брони не сообщается, но, по всей вероятности, она соответствует установленной на «Джонне Ф. Кеннеди». По сообщениям в открытой печати, на кораблях, начиная с CVN-71, активно применяется кевларовая броня.

Авиационно-техническое оборудование состоит из 4-х паровых катапульт С-13-1, комплекта аэрофинишеров Mk-7-3 с аварийным барьером и 4-х самолетоподъемников размером по 21,4/25,9х15,9 м и грузоподъемностью 47,6 т. Высота ангара составляет 8,07 м, площадь ангарной палубы — 208,5х32,9 м. В случае пожара ангар может быть автоматически разделен огнестойкими шторами на 3 автономных отсека. Полный (боевой) запас авиатоплива — 10,22 млн. л, макс. емкость погребов авиабомб — 2970 т. Цистерны с керосином JP-5 и погреба боезапаса установлены в отсеках с двойными стенками, пространство между которыми занимают заполненные инертным газом коффердамы.

ЯЭУ выполнена в виде двух автономных эшелонов и размещена в 4-х отсеках. В каждой паре отсеков находится по одному водо-водяному реактору A4W и по два ГТЗА. Ресурс активной зоны реакторов доведен до 13 лет. На испытаниях «Нимитц» развил ход в 31,5 уз. Мощность корабельной электростанции достигла рекордной

величины: на АВ установлены 8 турбогенераторов мощностью по 8000 кВт и 4 дизель-генератора — по 2000 кВт. Сообщается, что на каждом из кораблей имеется примерно по 30 тыс. лампочек, 2000 телефонных аппаратов, более 900 миль кабелей и проводов.

Согласно проекту, «Нимитц» должен был получить вооружение из двух ПУ ЗРК «Тартар» и двух спаренных 76-мм АУ, но фактически на него установили 3 ПУ Mk-25 ЗРК «Си Спэрроу». Начиная с 1983 г., на всех АВ ПУ Mk-25 заменили на Mk-29, а также добавили по 3 20-мм ЗАК «Вулкан-Фаланкс» и ПУ Mk-36 системы РЭБ RBOC.

Начиная с CVN-71, авианосцы строятся по усовершенствованному проекту. На них усилили защиту погребов боезапаса, палубы и важных боевых постов (в т.ч. за счет применения брони из кевлара), усовершенствовали радиоэлектронное оборудование. Полное водоизмещение этих кораблей достигло 102 000 т. Численность экипажа CVN-74 увеличилась до 6200 чел.

Находящийся в постройке АВ CVN-76 «Рональд Рейган» отличается от своих предшественников силуэ-

том «острова», формой форштевня и рядом других изменений. На нем будут установлены более мощные аэрофинишеры, новые (более безопасные) элеваторы подачи авиационного боезапаса. Значительно улучшатся условия обитания — в частности, существенно возрастет суммарная мощность кондиционеров.

Наконец, в 1999 г. принято решение строить очередной атомный АВ CVN-77 по новому проекту CVNX-1. По размерам он будет соответствовать «Нимитцу», но его угловая палуба будет значительно удлинена, а созданный по технологии «стэल्с» «остров» приобретет совершенно иной силуэт. Ввести его в строй планируется в марте 2008 г.

Состав радиоэлектронного вооружения «Нимитца»: система NTDS (со спутниковой системой связи OE-82), РЛС AN/SPS-48, SPS-43A, SPS-10F. На последующих АВ РЛС SPS-43A заменили на SPS-49 (начиная с CVN-70), а SPS-10F — на SPS-67 (начиная с CVN-71). Кроме того, на CVN-71 и следующих кораблях дополнительно установили РЛС SPS-64.

Стоимость постройки «Нимитца» составила 1,881 млрд. долл. (в ценах

ТТХ АВ «Нимитц» на момент вступления в строй

73973*/91440 т, 331,7 (317,1 вл) × 78,5 (40,8 вл) × 11,2 м.

2 реактора A4W Westinghouse, ПТ-4 Westinghouse, 260 000 л.с.=31 уз.

Экипаж 5621 чел. (в т.ч. авиаперсонал). 3×8 ПУ ЗРК «Си Спэрроу».

* Водоизмещение порожнем.

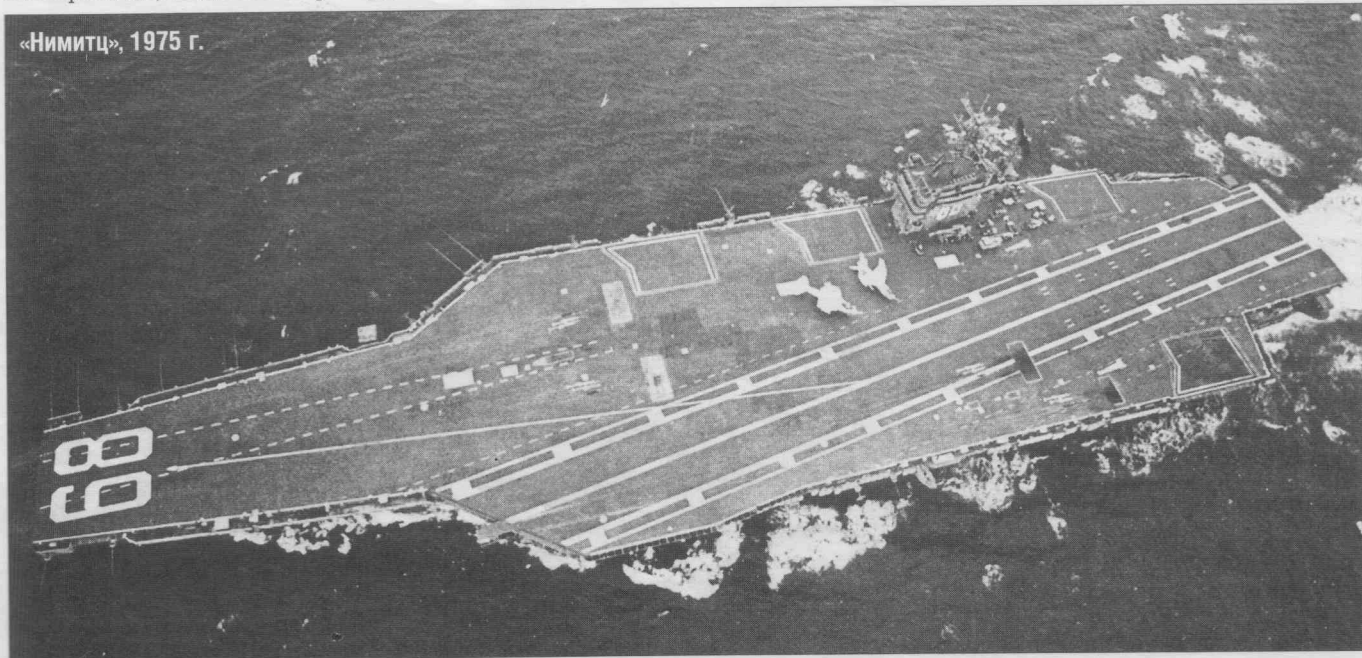
Состав авиагруппы

1975 г. («Нимитц»): 24 истр. F-14A, 24 штурм. А-7Е, 10 штурм. А-6Е, 4 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам.-запр. KA-6D, 4 сам. ДРЛО E-2C, 10 сам. ПЛО S-3A, 6 верт. SH-3H.

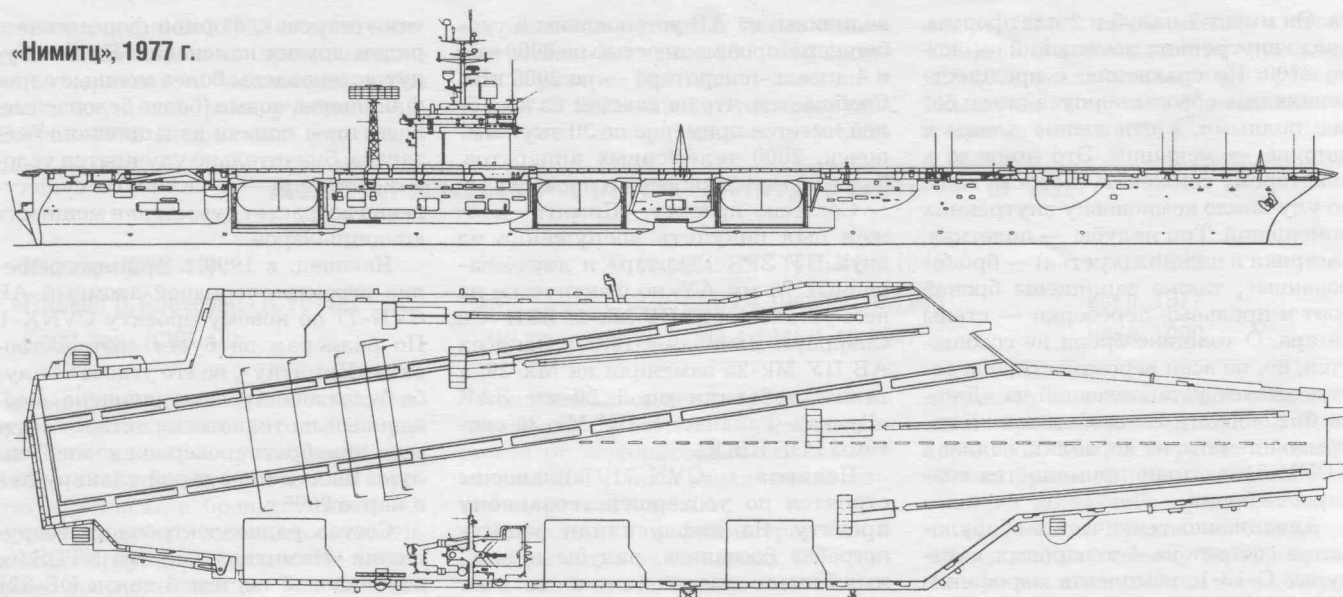
1991 г. («Теодор Рузвельт»): 24 истр. F-14A, 24 истр./штурм. F/A-18C, 24 штурм. А-6Е, 4 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 8 сам. ПЛО S-3B, 6 верт. SH-3H, 4 трансп. сам. C-2A.

2000 г. (все АВ): 20 истр. F-14A, 36 истр./штурм. F/A-18, 4 сам. РЭБ EA-6B, 4 сам. ДРЛО E-2C, 4 сам. ПЛО S-3A, 4 верт. SH-60F.

«Нимитц», 1975 г.



«Нимитц», 1977 г.



1976 г.), «Дж. С. Стенниса» — 3,5 млрд. На постройку CVN-77 ассигновано 3,83 млрд. долл. Расчетный срок службы кораблей — 50 лет.

СЛУЖБА

«НИМИТЦ»

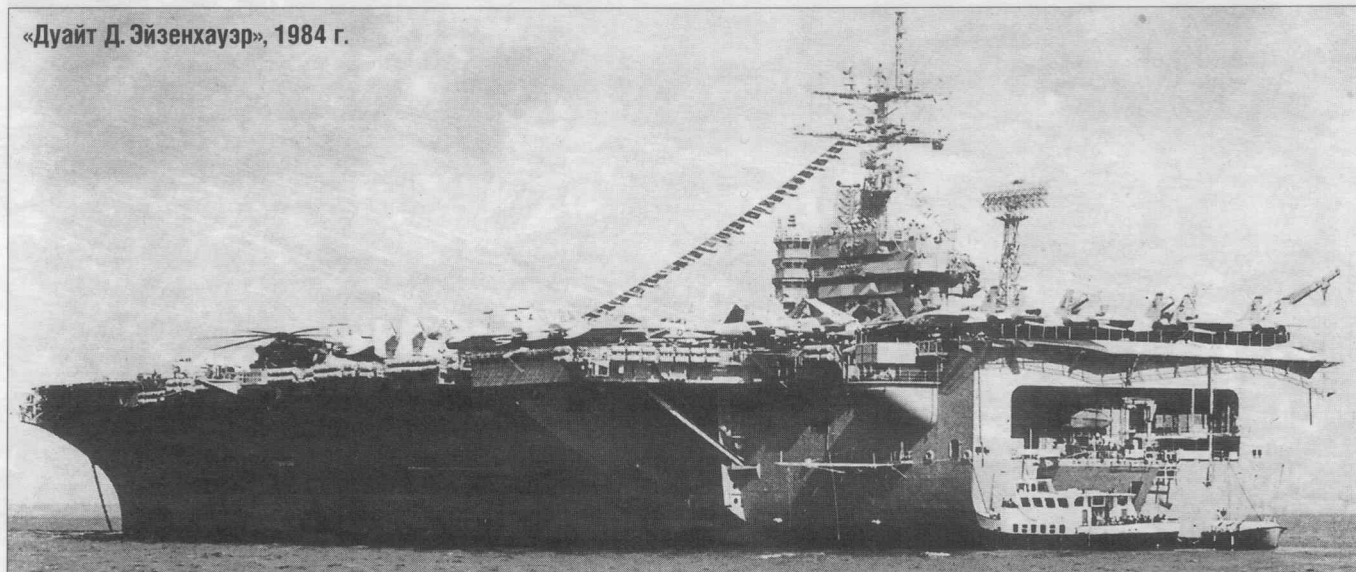
Базировался на Норфолк. После учебного плавания в Гуантанамо (8.1975) и завершения цикла подготовки ушел в первый поход на Средизем. море (7.7.76—7.2.77), прикрывал эвакуацию гражд. населения из Бейрута во время кризиса в Ливане (7.1976). Второй (1.12.77—28.7.78) и третий (10.9.79—26.5.80) походы на Средизем. море. В ходе последнего совершил переход вокруг Африки в Аравийское море (1.1980), нес патрульную службу в связи с обострением отношений с Ираном. 26.5.1981 на борту произошла авария: при ночной посадке сам. ЕА-6В врезался в стоявшие на палубе самолеты (14 чел. убито, 45 ранено). 19.8.1981 во время 4-го похода на Средизем. море истр. F-14А с «Нимитца» сбили 2 ливийских сам.

Су-22. «Демонстрация силы» у берегов Кубы (11.1984) и в вост. Средиземноморье во время обострения ситуации в Ливане (7.1985). 21.5.1987 покинул Средизем. море и ушел вокруг м. Горн на Тихий океан, прибыл в Бремертон 2.7.1987. Патрулировал у берегов Юж. Кореи во время Олимпийских игр в Сеуле (9.1988), затем перешел в Индийский океан, обеспечивал безопасность судоходства в Персидском заливе. Еще два похода в Аравийское море (25.2—24.8.91 и 1.2—8.93), участие в операции «Возрождение надежды» в Сомали (3.1993). В 11.1995 ушел в очередной поход в Тихий и Индийский океаны, нес патрульную службу у берегов Тайваня во время обострения отношений между Тайванем и Китаем. Совершил кругосветное плавание из Бремертона в Норфолк (1.9.97—1.3.98) с заходом в Аравийское и Средизем. моря. 26.5.1998 встал на капитальный ремонт и модернизацию на верфи в Ньюпорт-Ньюс (стоимостью 1,2 млрд. долл.). Работы намечалось завершить в 2.2001.

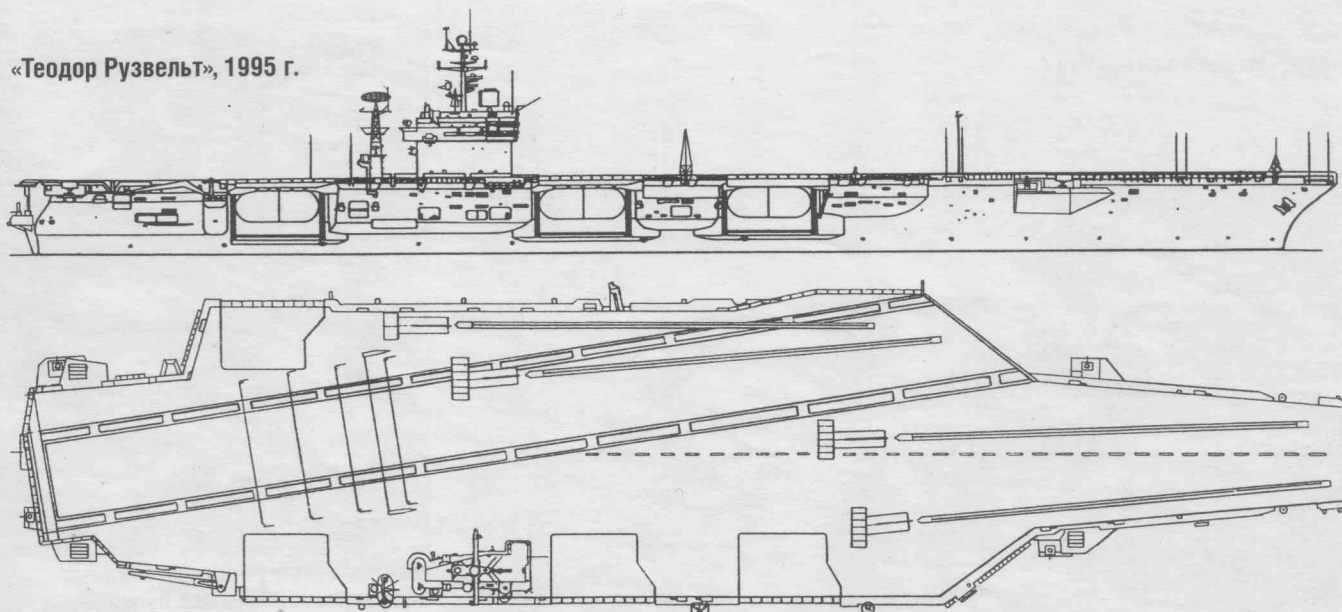
«ДУАЙТ Д. ЭЙЗЕНХАУЭР»

Вошел в состав Атлантического флота. Завершив 14-мес. цикл подготовки экипажа и авиагруппы, ушел в первый поход на Средизем. море (1979). После захвата амер. заложников в Иране нес патрульную службу в Аравийском море (переход из США вокруг Африки с 16.4 по 8.5.1980); вернулся в Норфолк 22.12.1980 (это было самое продолжительное за весь послевоенный период дальнее плавание амер. корабля — 251 день с единственной 5-дневной стоянкой в Сингапуре). Ремонт и модернизация (10.85—4.87). Летом 1990 г. совершил поход к берегам Нормандии, участвовал в торжествах в честь 100-летия со дня рождения Эйзенхауэра. После вторжения войск Ирака в Кувейт направлен в Персидский залив, 7.8.1990 прошел Суэцкий канал, но 22.8.1990, в связи с прибытием в Аравийское море других АВ, возвращен в США. В операции «Буря в пустыне» участия не принимал, но нес боевое дежурство в Аравийском море вскоре после ее окончания (26.9.91—2.4.92). Ремонт и

«Дуайт Д. Эйзенхауэр», 1984 г.



«Теодор Рузвельт», 1995 г.



модернизация в Норфолке (6.1—12.11.93). Совместно с АВ «Америка» 12—13.9.1994 совершил поход с десантом и армейскими вертолетами (без авиагруппы) к берегам Гаити в связи с предполагавшимся вторжением в эту страну (в последний момент операция была отменена). В 10.1994 ушел в 6-мес. плавание для обеспечения боевой подготовки «женского» авиакрыла (на борту находилось более 400 женщин-военнослужащих). Капитальный ремонт и переоборудование в Ньюпорт-Ньюс (17.7.95—27.1.97). Очередной, 10-й, дальний поход (6—12.1998) и текущий ремонт в Норфолке (2—6.1999). Всего к 2001 г. совершил 8 походов на Средиземное море.

«КАРЛ ВИНСОН»

После завершения цикла боевой подготовки совершил кругосветное плавание по маршруту Норфолк—Карибское море—Средизем. море—Юж. Атлантика—Индийский океан—Тихий океан—Сан-Франциско (1.3—28.10.1983). Служил на Тихом океане,

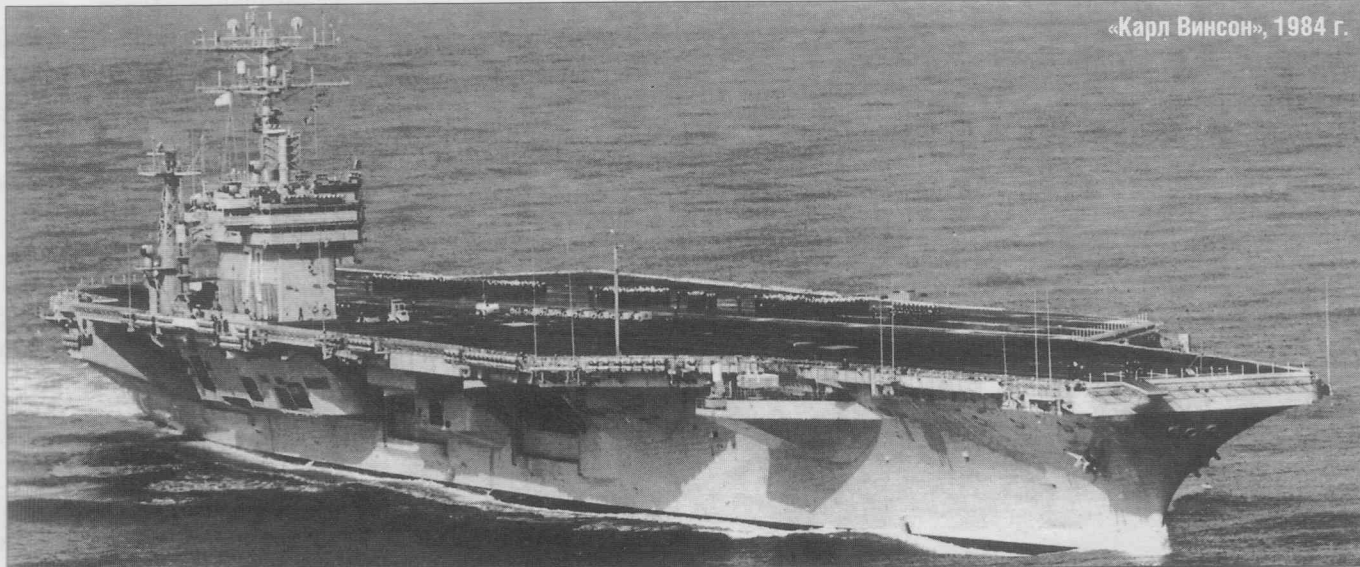
участвовал в маневрах «Римпак-84» (5.1984). 14.10.1984 ушел в 7-мес. поход, включавший в себя продолжительную патрульную службу в Индийском океане (1—4.1985). Участвовал в маневрах «Римпак-86» (5—6.1986), затем совершил осенне-зимний поход в Берингово море (19.8.86—5.2.87). В 1987—1988 гг. — еще 2 «арктическо-тропических» плавания, сочетавших пребывание в Беринговом море и Индийском океане. В 1989 г. участвовал в маневрах у восточных границ СССР — в Японском и Беринговом морях; затем — поход в Индийский океан (1.2—3.7.1990). Ремонт и модернизация в Пьюджет Саунд (22.9.90—6.4.93). Плавание в Аравийское море (17.2—17.8.1994), затем — маневры в Тихом океане (26.8—3.9.1995) и торжества в Перл-Харборе по случаю 50-летия окончания Второй мировой войны. Снова плавание в Аравийское море (14.5—14.11.1996). Текущий ремонт, участие в маневрах «Римпак-98». В 11.1998 ушел в поход в Индийский океан; во время патрульной службы в Персидском зали-

ве (1—3.1999) наносил удары по военным объектам на юге Ирака.

«ТЕОДОР РУЗВЕЛЬТ»

Вступил в состав Атлантического флота, базировался на Норфолк. В первое дальнее плавание ушел 30.12.1988. Принимал участие в боевых действиях против Ирака с авиагруппой CVW-8 (28.12.90—28.6.91): с его палубы сделано 4200 самолето-вылетов, сброшено ок. 2200 т бомб. Собств. потери — 1 штурм. А-6 (сбит 2.2.1991) и 1 истр. F-18А (разбился 5.2.1991). Помимо операции «Буря в пустыне» участвовал в операции «Обеспечение комфорта» («Provide Comfort») по оказанию помощи курдам, в ходе которой 7—8.5.1991 наносил удары по иракским войскам на севере Ирака. 11.3.1993 ушел в 3-й дальний поход со спец. ударной авиагруппой на борту; участвовал в боевом патрулировании на юге Ирака (26.6.1993) и в операции «Недопущение полетов» («Deny Flight») в Югославии (7—8.1993). Ремонт в Норфолке (11.93—4.94). 4-я кампания: патрулирование в

«Карл Винсон», 1984 г.



«Абрахам Линкольн», 1990 г.



Красном море и контроль воздушного пространства на юге Ирака (4.1995), затем переход в Адриатику и воздушные атаки позиций боснийских сербов в быв. Югославии (5—9.1995). Визит в Галифакс (5.1996). 25.11.1996 ушел в 5-й дальний поход в Аравийское море и Адриатику. Ремонт и модернизация в Ньюпорт-Ньюс (8.7.97—6.98). 6-я кампания (26.5.98—24.9.99): поход на Средизем. море с авиагруппой CVW-8 и активное участие в боевых действиях против Югославии (4—6.1999). Ремонт в Норфолке (7.1—30.6.2000), затем — цикл подготовки перед 7-й кампанией.

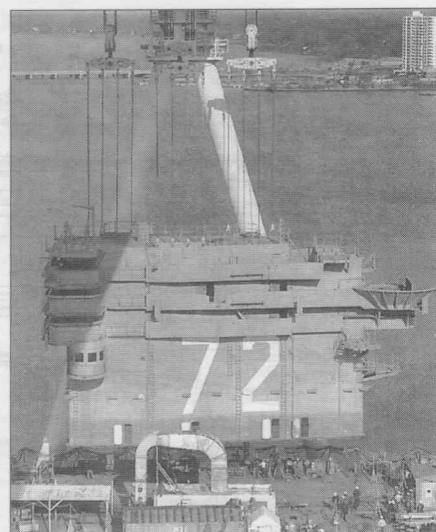
«АБРАХАМ ЛИНКОЛЬН»

После испытаний и подготовки авиагруппы перешел на Тихий океан. Нес службу на Дальнем Востоке и в Индийском океане, оказывал помощь на-

селению Филиппин, пострадавшему от извержения вулкана Пинатубо (12—27.6.1991). Оперировал у побережья Сомали (10.1993). В 2000 г. ок. 100 дней провел в Аравийском море, авиагруппа АВ совершила 1500 боевых полетов над территорией Ирака. В ходе 6-мес. плавания АВ посетил Гонконг, Сингапур, Перт и Хобарт (Тасмания) и 10.2.2001 вернулся в порт Эверетт (шт. Вашингтон).

«ДЖОРДЖ ВАШИНГТОН»

Вошел в состав Атлантического флота. Совершил плавание на Средизем. море, нанес визит в Англию, где участвовал в торжествах в честь 50-летия высадки союзников в Нормандии (5—6.6.1994). В 10.1994 патрулировал в Красном море в связи с концентрацией иракских войск на границе с Ку-



Монтаж конструкции «острова» на авианосце «Абрахам Линкольн»

вейтом. В 10—12.1997 находился в Персидском заливе с авиагруппой CVW-1 и принимал участие в нанесении ударов по военным объектам на юге Ирака. По возвращении прошел ремонт в Норфолке (5.98—3.99).

«ДЖОН С. СТЕННИС»

После завершения испытаний и подготовки перешел на Тихий океан, с 8.1998 базируется на Сан-Диего. Совершил 2 дальних похода в Индийский океан, нес патрульную службу в Южно-Китайском море. В 2000 г. посетил Гонконг и Бахрейн. 3.7.2000 вернулся в США, после чего прошел ремонт и переоборудование (8.2000—3.2001).

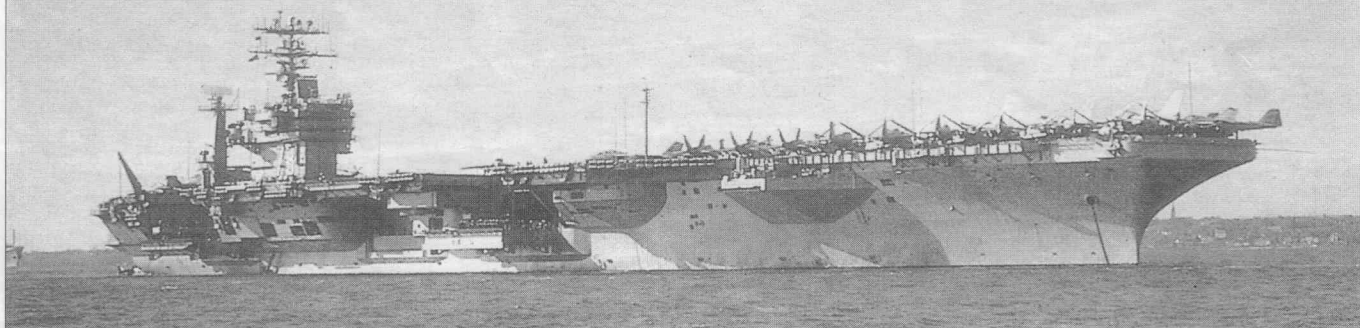
«ГАРРИ ТРУМЭН»

Вошел в состав Атлантического флота. 28.11.2000 ушел из Норфолка с авиагруппой CVW-3/CCG-2/CDS-2 в 6-мес. плавание в Средизем. море и Индийский океан. 16.2.2001 нанес удары по РЛС, ЗРК и командным пунктам системы ПВО Багдада. В 3.2001 находился в Персидском заливе.

«РОНАЛЬД РЕЙГАН»

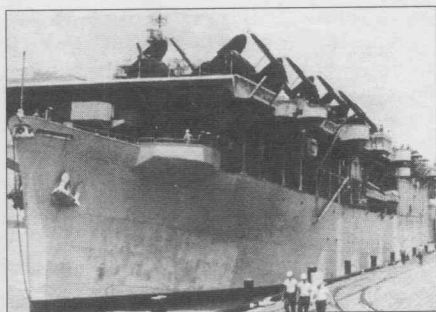
К 3.2001 находился в 60-% готовности. Церемония «крещения» АВ состоялась 4.3.2001, спуск на воду — 10.3.2001. Ввод в строй намечен на нач. 2003 г.

«Джордж Вашингтон», 1994 г.



ФРАНЦИЯ

ЭСКОРТНЫЙ АВИАНОСЕЦ «ДИКСМЮД» — 1 ед.



Бывший английский АВ «Байтер» (типа «Арчер», см. «Авианосцы мира 1939—1945», ч. 1), переданный в 1945 г. французским ВМС. Переименован в «Диксмюд» («Dixmude»). В течение недолгой службы в роли авианосца модернизаций не проходил, за исключением установки американской РЛС SA.

«Диксмюд», переоборудованный в авиатранспорт, 1953 г.

СЛУЖБА

Принят ВМС Франции 9.4.1945. В 1947 г. принимал участие в боевых действиях в Индокитае (с бомб. SBD «Донтлесс» на борту). В 1949 г. перекласс. в авиатранспорт, в нач. 1950-х разоружен. В 1960 г. поставлен на прикол и переоб. в ПКЗ. В 1966 г. возвращен США (поскольку англичане изначально получили его по ленд-лизу) и сразу же сдан на слом.

ЛЕГКИЕ АВИАНОСЦЫ ТИПА «ЛАФАЙЕТ» — 2 ед.

Бывшие американские АВ «Лэнгли» и «Бельо Вуд» (типа «Индепенденс»), переданные в аренду французским ВМС (см. «Авианосцы мира 1939—1945», ч. 1) и переименованные соответственно в «Лафайет» («Lafayette») и «Буа Бельо» («Bois Belleau»). Вооружение «Лафайета» в 1952 г. состояло из 26 40-мм и 20 20-мм автоматов. Состав РЛС в 1954 г.: «Лафайет» — SK-2 и SP, «Буа Бельо» — SK-2 и SPS-4. В 1955 г. дополнительно установили SPS-6 на

«Лафайете» и DRBV-22A на «Буа Бельо». Во время переоборудования 1958—1959 гг. «Лафайет» оснастили радиовысотометром DRBI-10. К тому времени полное водоизмещение АВ достигло 15 800 т.

СЛУЖБА

«ЛАФАЙЕТ»

Принят 6.6.1951. Базировался в Тулоне. В 11.1956 участвовал в боевых действиях против Египта: наносил

удары по сухопутным объектам в зоне Суэцкого канала. Ремонт и модернизация (1958—1959 гг.). В 1960 г. частично разоружен (сняты 20-мм авт.). В 3.1962 возвращен США, в 1964 г. сдан на слом.

«БУА БЕЛЬО»

Принят 5.9.1953. Базировался в Тулоне. В 1960 г. использовался для перевозки самолетов из США во Францию. В 9.1960 возвращен США, в 1962 г. сдан на слом.

ЛЕГКИЙ АВИАНОСЕЦ «АРРОМАНШ» — 1 ед.

Бывший английский АВ «Колоссус» (см. «Авианосцы мира 1939—1945», ч. 1). В 1946 г. передан на 5 лет в аренду французским ВМС и переименован в «Арроманш» («Arromanches»). Затем выкуплен и до вступления в

строй кораблей типа «Клемансо» являлся наиболее мощным АВ ВМС Франции.

В 1957—1958 гг. «Арроманш» прошел капитальную модернизацию: его оснастили угловой полетной палубой

(4° к ДП), зеркальными индикаторами посадки, демонтировали носовую катапульту, установили РЛС DRBV-22A. Новый состав вооружения — 43 40-мм автомата «Бофорс». В нач. 1960-х вся артиллерия была снята. В 1968 г. АВ прошел еще одно переоборудование, после которого его переклассифицировали в противолодочный вертолетоносец.

ТТХ АВ «Арроманш» по состоянию на 1971 г.

14000/19600 т, 211,25 (192 пп) × 34,2 (24,5 вл) × 7,2 м. ПТ-2 Parsons, 4 ПК Admiralty, 40000 л.с.=23,5 уз. Экипаж 1019 чел. (в т.ч. авиаперсонал). Вооружение отсутствует.

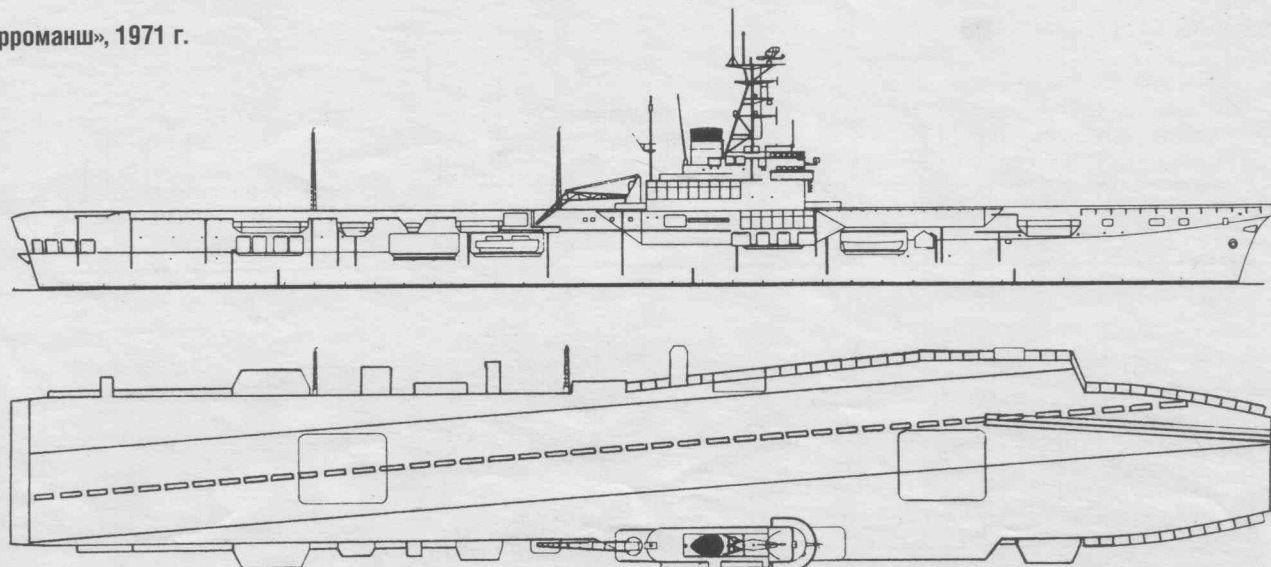
Состав авиагруппы

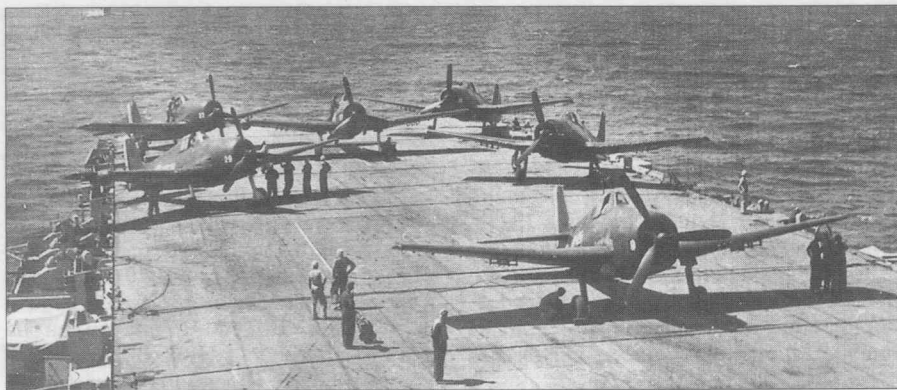
1953 г. 24 сам. (истр. F6F и бомб. SB2C). 1968 г. 24 верт.

СЛУЖБА

Получен в аренду в 8.1946, куплен в 1951 г. В 1949—1950 гг. совершил 2 похода к берегам Индокитая, уча-

«Арроманш», 1971 г.





ствовавал в боевых действиях. (В первом походе на нем базировались истр. «Сифайр» Mk-XV и бомб. SBD

«Донтлесс», в втором — истр. F6F, бомб. SB2C «Хеллдайвер» и верт. S-51). В 11.1956 во время Суэцкого

«Хэллкэты» на «Арроманше», война в Индокитае, 1951 г.

кризиса «корсары» и «эванджеры» с «Арроманша» наносили удары по египетским войскам в р-не Порт-Саида. В 1957—1958 гг. — ремонт и модернизация, затем — служба в кач. учебного АВ (сам. ПЛО «Ализе», уч. сам. CM-175M «Зефир»). С 1962 г. на АВ базировалась эскадрилья верт. HSS-1; корабль одновременно выполнял роль учебного АВ и штурмового десантного судна. В 1968 г. — ремонт и переоборудование, перекласс. в вертолетоносец ПЛО. Списан в 1974 г., разобран на металл в Тулоне в 1978 г.

АВИАНОСЦЫ ТИПА «КЛЕМАНСО» — 2 ЕД.

«Clemenceau» (R98)	Брест	12.1955/21.12.1957/22.11.1961
«Foch» (R99)	ПЛ/Брест	15.2.1957/28.7.1960/15.7.1963

искл. 25.9.1997
продан Бразилии 15.11.2000

После Второй мировой войны Франция стала второй и последней (после США) страной, спроектировавшей и построившей классические авианосцы нового поколения, оснащенные катапультами и угловой палубой. По сути, именно корабли типа «Клемансо» вывели французские ВМС на качественно новый уровень в 1960-х гг.

В отличие от английских АВ, достраивавшихся в послевоенные годы по переработанным проектам, «Клемансо» (проект РА-54) изначально создавался как носитель реактивной авиации, и в его конструкции были учтены последние достижения мирового кораблестроения. Угловая часть полетной палубы размером 165,5×29,5 м располагалась под углом 8° к ДП. Она была оборудована зеркальными индикаторами посадки ОР-3 и комплектом аэрофинишеров. Две паровые катапульты BS-5 (английского образца)

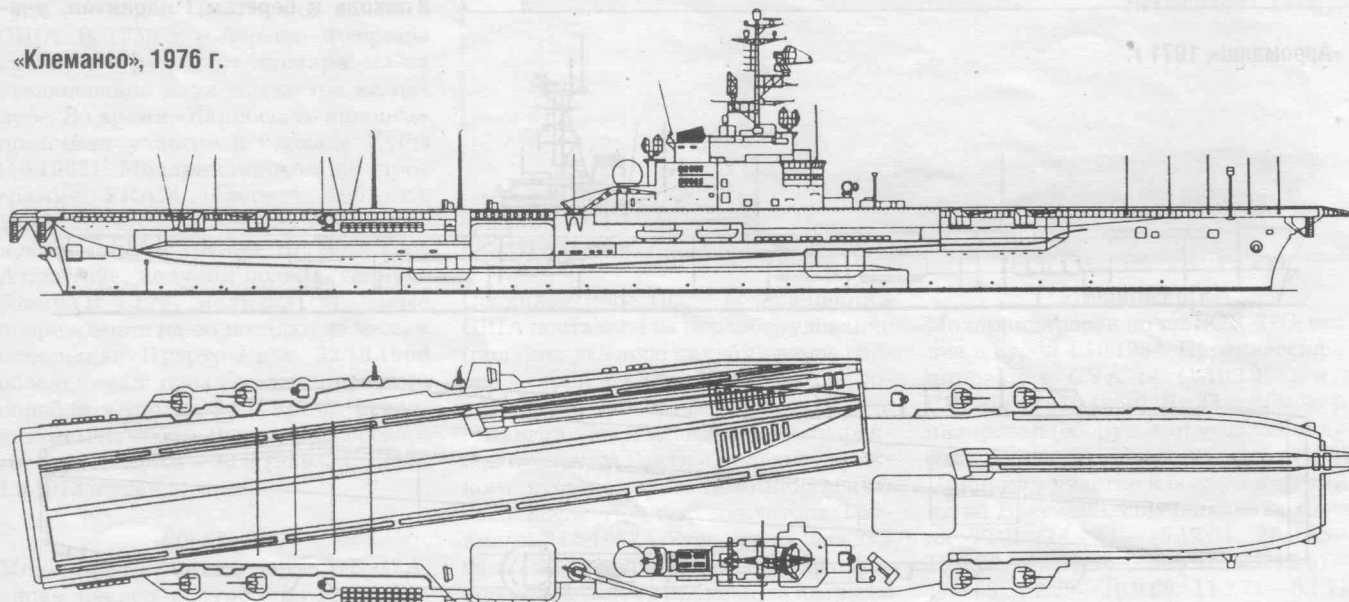
имели длину по 52 м и могли разогнать 20-т самолет до скорости 260 км/ч (при встречном ветре в 30 уз.). По первоначальному проекту их предполагалось установить в носу, фактически же одну из них разместили на угловой палубе. В 1992—1993 гг. катапульты капитально модернизировали, а на «Фоше» для испытаний истребителя «Рафаль-М» носовую катапульту оснастили небольшим трамплином. Грузоподъемность самолетоподъемников сначала равнялась 15 т, позже ее довели до 20 т. Размеры носового лифта — 17×13 м, кормового (бортового типа) — 16×11 м. Полностью закрытый ангар был смещен к левому борту от ДП; его высота составляла 7 м, длина — 180 м (участок для хранения самолетов — 152 м), ширина — 22—24 м. Запас авиатоплива JP-5 и авиабензина — соответственно 1,2 млн. л и 400 тыс. л на «Клемансо» и 1,8 млн. л и 109 тыс. л на «Фоше».

Подробные сведения о броневооружении и ПТЗ до сих пор не разглашаются. Известно лишь, что полетная палуба защищена 45-мм броней; кроме того, МКО и жизненно важные части имели локальное «коробчатое» бронирование толщиной 30—50 мм.

Особенность ГЭУ — очень высокая мощность, приходящаяся на один вал (63 тыс. л.с.), эквивалентная самым мощным американским АВ. Запас топлива: 3600 т котельного мазута и 207 т соляра для дизель-генераторов. Расчетная дальность плавания — 7500 миль 18-уз. ходом.

Вооружение по проекту должно было состоять из 12 спаренных 57-мм автоматов; позже их решили заменить на 12 новых 100-мм орудий. Однако из-за значительной перегрузки уже в ходе постройки число АУ сократили до 8. В 1985—1986 (на «Клемансо») и в 1987—1988 гг. (на «Фоше») 4 100-мм АУ заменили дву-

«Клемансо», 1976 г.



мя ПУ ЗРК «Наваль Кроталь» (общий запас 32 ЗУР).

В 1992 г. добавили 2 ПУ SIMBAD для ЗУР «Мистраль». В 1995—1997 гг. сняли последние 100-мм орудия; вместо них установили 2 ПУ ЗРК SADRAL и 2 30-мм АУ.

Испытания головного АВ «Клемансо» выявили его явно недостаточную остойчивость, поэтому второй корабль, «Фош», оснастили булями, что увеличило его ширину по ВЛ до 31,7 м. В 1966 г. в ходе ремонта были установили и на «Клемансо».

Первоначальный состав радиоэлектронного вооружения: БИУС SENIT-1, РЛС DRBV-20С (ДО), DRBV-23В (ОВЦ), DRBV-50 (ОНЦ), 2 радиовысотомера DRBI-10, NRBA-50 и ССА, а также ГАС SQS-503 (демонтирована с «Фоша» в 1988 г.). Управление огнем артиллерии осуществлялось с помощью двух РЛС DRBC-32А и DRBC-31D («Клемансо») или DRBC-32С и DRBC-31С («Фош»). В 1978 г. на «Клемансо» БИУС SENIT-1 заменили на SENIT-2, снятую с ЭМ «Жорегиберри», а в 1980 г. аналогичную систему (с ЭМ «Тартю») установили и на «Фоше». В 1987—1988 гг. РЛС DRBV-20С и DRBV-50 заменили одной DRBV-15; тогда же смонтиро-

вали систему РЭБ «Сагай». В 1982 г. стандартное водоизмещение «Клемансо» выросло до 27 307 т, полное — до 32 780 т.

СЛУЖБА

«КЛЕМАНСО»

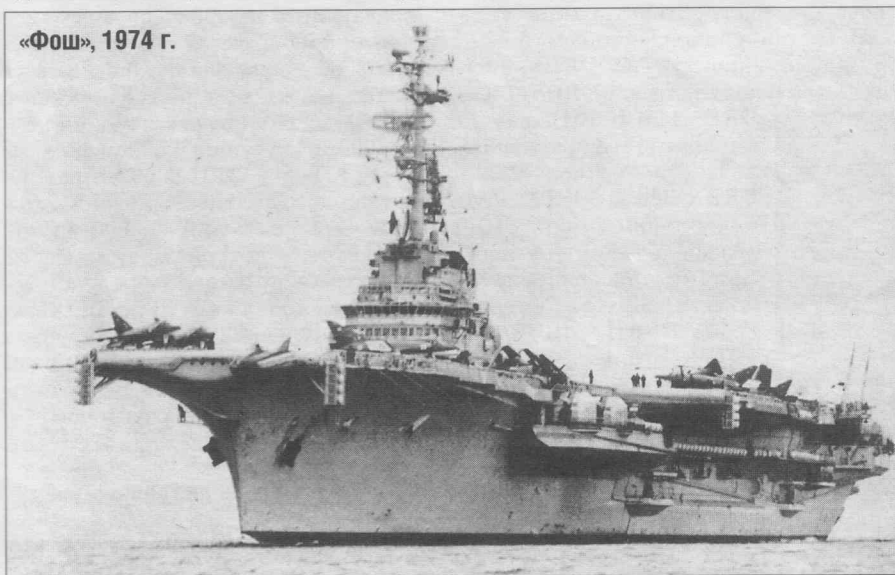
До 1965 г. базировался в Тулоне и служил преимущественно на Средизем. море. Поход в Атлантику и Северное море (5—6.1962). Ремонты в Бресте (8.63—3.64 и 1.65—1.67). Кругосветное плавание вокруг Африки и м.Горн с заходом на о. Таити (12.3.68—19.12.68), участие в ядерных испытаниях на атолле Муруроа (10.6.68—11.9.68). Ремонт (4.69—3.70), поход в Атлантику и

Норвежское море (6.1970). Учебное плавание в Дакар (11.1971). Поход вокруг Африки в Джибути (8.10.74—15.11.74). Патрульная служба в Аденском заливе. 7.2.1975 оказывал помощь населению о. Маврикий, пострадавшему от сильного циклона; 25.3.1975 вернулся в Брест. Ремонты (7—9.76 и 10—12.76). Второй поход в Джибути (операция «Сафир-2», 15.4.77—21.6.77). Ремонт и модернизация (7.77—3.79). Участие в боевом патрулировании у побережья Ливана (10.83—3.84), нанесение ударов по базам арабских террористов (17.11.1983). Ремонт ГЭУ (9.84—1.85), модернизация (9.85—9.86). Патрульная служба в Индийском океане (7.87—9.88, вторично во время операции «Щит пустыни» в 8.1990). Пожар в ангаре во время стоянки в Тулоне (21.7.1991). Ремонт и модернизация (2.1.92—5.6.92). Участие в боевых действиях в Югославии: разведывательные полеты над Боснией, нанесение ударов по позициям сербских войск (1—9.93, 3—5.94, 7.94, 12.95—3.96, 11.96—12.96). Ремонт и переоборудование (10.94—6.95). Спущан 1.9.1997 и поставлен на прикол в Тулоне. Ожидается продажа Бразилии в качестве источника запчастей для АВ «Сан-Паулу».

«ФОШ»

После спуска на воду (28.7.1959) отбуксирован в Брест для достройки, вторично спущен на воду после установки булей 28.7.1960. До 1965 г. базировался в Тулоне и служил преимущественно на Средизем. море, в дальнейшем базировался на Брест. Ремонт и модернизация (7.80—8.81). Участие в боевых действиях против исламских террористов в Ливане (1983). Ремонт и модернизация (2.87—6.88). Операции у берегов Югославии: разведывательные полеты над Боснией, нанесение ударов по позициям сербских войск (7—9.93, 2—3.94, 5—7.94). Испытания истребителя «Рафаль-М» (4.93—1.94). Ремонт и переоборудование (9.95—9.97). Участие в боевых действиях в Югославии: бомбардировка объектов в Косово и Сербии (28.1—3.6.1999). 15.11.2000 продан бразильским ВМС, переименован в «Сан-Паулу» и поставлен на ремонт. Переход в Бразилию намечался на апрель 2001 г.

«Фош», 1974 г.



«Фош», 1985 г.



«Charles de Gaulle» (R91)

Брест

14.4.1989/7.5.1994/30.9.2000

в строю

Первый и единственный атомный АВ, построенный за пределами США. Проект разработан на базе нереализованного проекта атомного вертолетоносца РН-75 (1981 г.) и его дальнейших вариантов РА-78, РА-82 и РА-88. По назначению «Шарль де Голль» является типично ударным АВ: за счет отказа от задач ПЛО его истребительно-штурмовая авиагруппа лишь в 1,5 раза слабее, чем на американских АВ типа «Нимитц», в то время как полное водоизмещение меньше в 2,5 раза.

Особенность архитектуры АВ — сильно сдвинутый в нос «остров» с элементами технологии «стэлс». Угловая палуба размером 56×21,6 м расположена под углом 8,3° к ДП. Общую длину полетной палубы в 2001 г. планируется увеличить на 4 м (для обеспечения нормального старта самолетов ДРЛО Е-2С «Хокай»). Авиационно-техническое оборудование — 2 паровые катапульты С-13 (изготовлены во Франции фирмой DCN по американской лицензии), 3 аэрофинишера и 2 бортовых лифта размером по 19×12,5 м и грузоподъемностью 40 т. Длина стартовой дорожки катапульт — 75 м. Размеры одноярусного



«Шарль де Голль» в Бресте, 1999 г.

ангара — 138×29 м, высота ангара — 6,1 м. Емкость цистерн авиатоплива — 3 млн. л, погребов авиационного боезапаса — 4900 м³.

Основа ГЭУ — 2 атомных реактора К15, изготовленные французской фирмой «Альстом» по американской лицензии. Зарядка активной зоны рассчитана на 5 лет. Суммарная мощность электростанции (4 турбогенератора и 6 дизель-генераторов) — 21400 кВт. Автономность по запасам — 45 сут.

О броневой защите и ПТЗ корабля в печати не сообщается. Известно лишь, что реакторный отсек, погреба боезапаса и авиатоплива имеют коробчатую конструктивную защиту.

В состав радиоэлектронного вооружения входят РЛС DRBV-26D (ДО), трехкоординатная DRBV-15C, DRBJ-11B (ОВЦ), навигационные и управления полетами Racal-1229, DRBN-34A и NRBP-20A, управления огнем ЗРК «Арабель». Комплексная система управления оружием — SENIT, системы РЭБ: ARBR-17, ARBR-33, 4 ПУ «Сагай».

Закладка АВ первоначально намечалась на

ТТХ на момент вступления в строй

36600/40550 т, 261 (240,8 вл) × 64,36 (31,4 вл) × 8,53 м.

2 реактора GEC-Alsthom, ПТ-2, 76 200 л.с.=27 уз. Экипаж: 1950 чел. (+800 мор. пех.). 2×16 УВП ЗРК «Астер-15», 2×6 ПУ ЗРК «Садрал», 8×1 20-мм авт. GIAT-20F2.

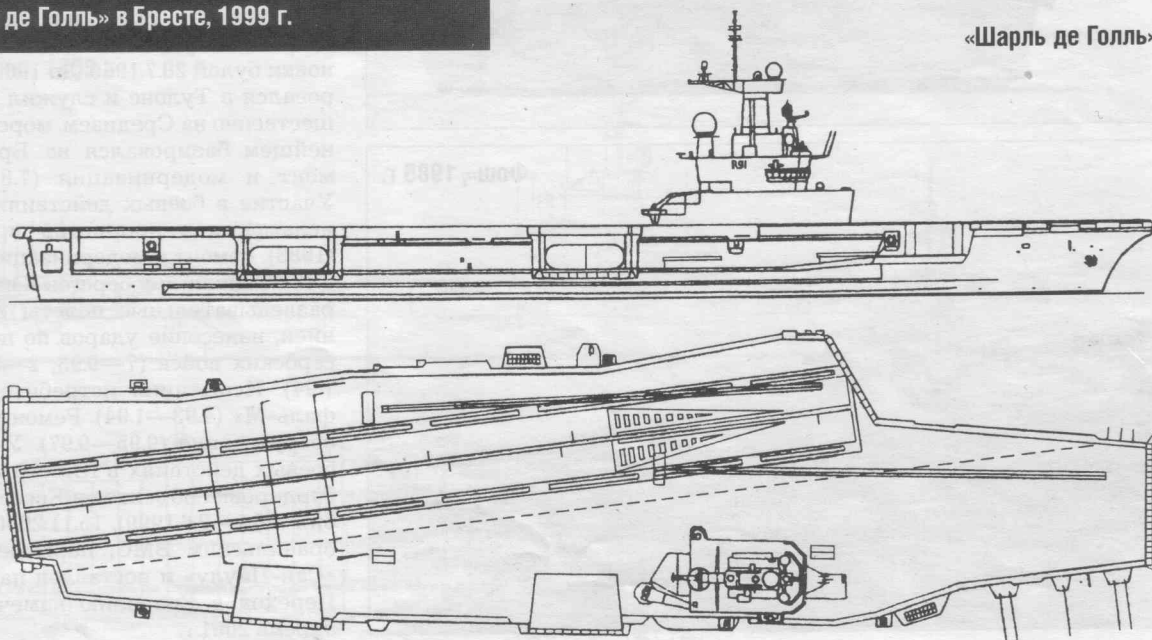
Состав авиагруппы

36 ударн. сам. «Супер Этандар» (заменяются «Рафаль-М»), 3 сам. ДРЛО Е-2С, 2 верт.

1987 г., но впоследствии неоднократно переносилась. Стоимость корабля в середине 1980-х гг. оценивалась в 870 млн. долл., однако реально она оказалась во много раз выше: по одним данным, 3,2 млрд. долл. («Navy International», Vol.100, No 2, p.22), по другим — даже 10 млрд. долл. («Зарубежное военное обозрение» №12/2000, с.48). Хотя последняя цифра крайне сомнительна, все равно именно высокая стоимость АВ вынудила отказаться от планировавшейся постройки второго однотипного корабля «Ришелье» (R92).

СЛУЖБА

Передан ВМС в 1996 г., но многочисленные проблемы затянули ввод в строй. В 1.1999 выявились новые неисправности механизмов, ремонт (3.1999). Испытания закончились 30.9.2000, после чего АВ перешел из Бреста в Тулон. 24.10.2000 отправился в первое дальнее плавание (по плану — 8 мес.), но в 11.2000 в Саргассовом море потерял часть лопасти одного гребного винта (вероятно, из-за заводского брака). АВ прервал поход и вернулся в Тулон для ремонта. В 2001 г. на корабле планируется удлинить полет. палубу и усилить радиационную защиту реакторов.



«Шарль де Голль», 2000 г.

CVN-68 «Nimitz»



«Nimitz»



R98 «Clemenceau»



