

**Сергей БАЛАКИН
Александр ДАШЬЯН
Мирослав МОРОЗОВ**

АВИАНОСЦЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ



**Москва
2018**

УДК 623.822.7(091)''1939/45''
ББК 68.54
Б20

Б20 **Балакин, Сергей Анатольевич.**
Авианосцы Второй мировой / Сергей Балакин, Александр Дашьян,
Мирослав Морозов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 256 с.
ISBN 978-5-521-86569-7

Авианосцы — боевые корабли, сыгравшие решающую роль в морских сражениях Второй мировой войны. Именно авианосцы стали настоящими властелинами океанов, полностью изменив и тактику, и стратегию боевых действий флота. Именно они отобрали пальму первенства у линкоров, которые до этого считались главной ударной морской силой, но оказались беспомощными перед массированными атаками палубной авиации...

В предлагаемой книге ведущие авторы по истории военно-морского флота впервые дают полную информацию о всех авианосцах Второй мировой войны. Сотни уникальных фотографий и чертежей позволяют не только узнать историю этих самых мощных боевых кораблей, но и понять их влияние на ход боевых действий Второй мировой войны.

УДК 623.822.7(091)''1939/45''
ББК 68.5

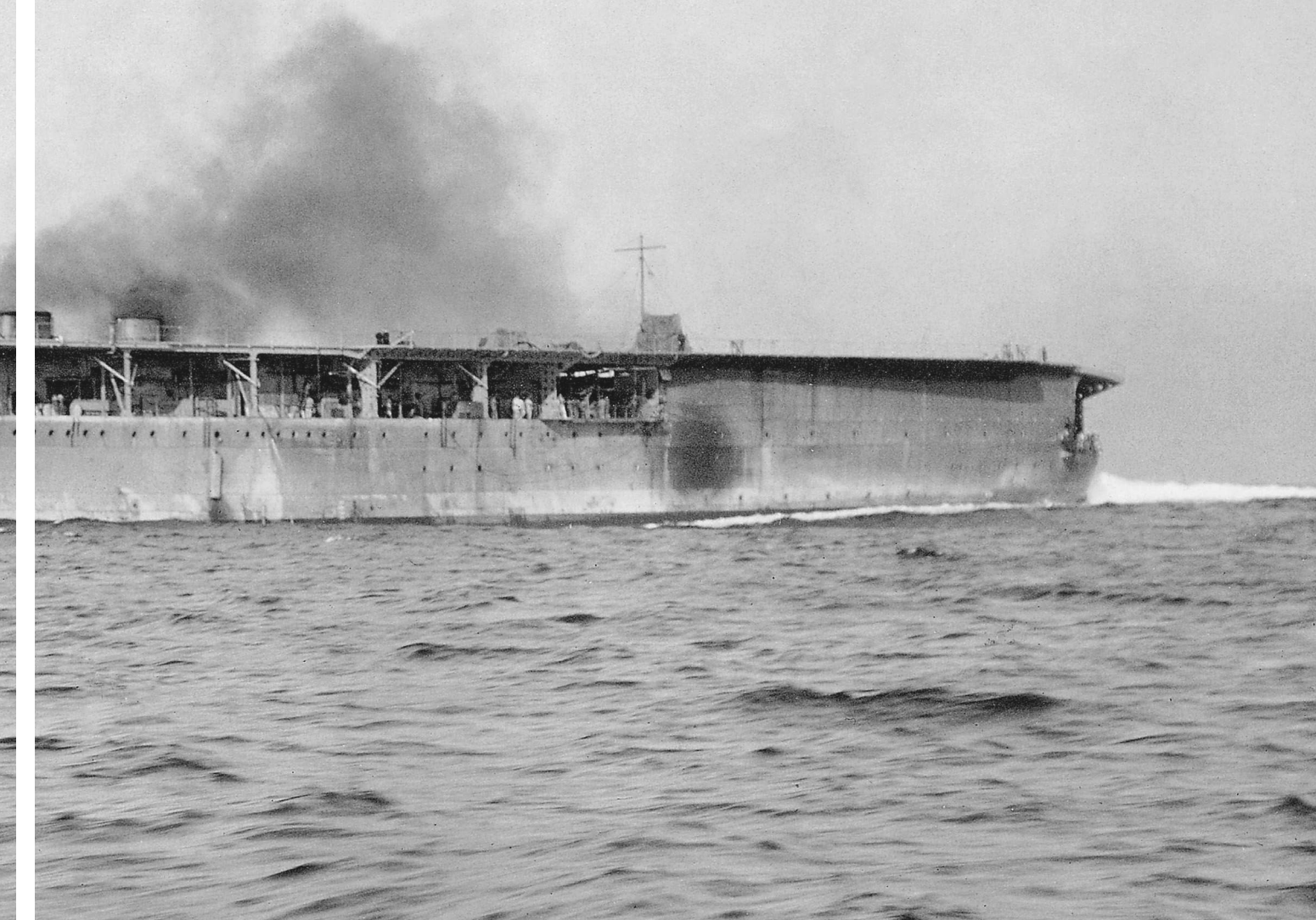


ISBN 978-5-521-86569-7

© Балакин С., Дашьян А., Морозов М., 2018
© ООО «Издательство «Яуза», 2018
© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

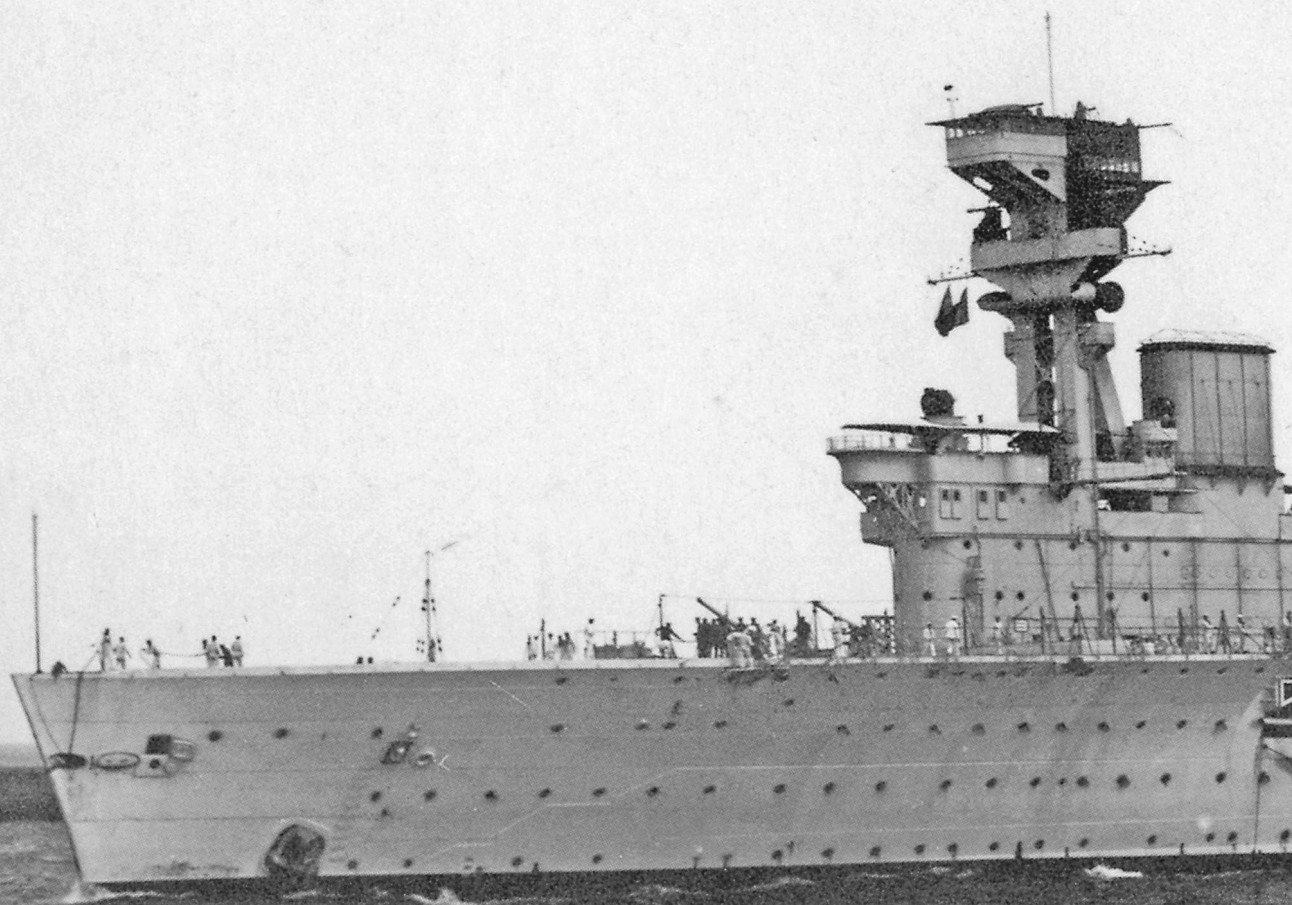
СОДЕРЖАНИЕ

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



В н и з у: авианосец "Hermes".

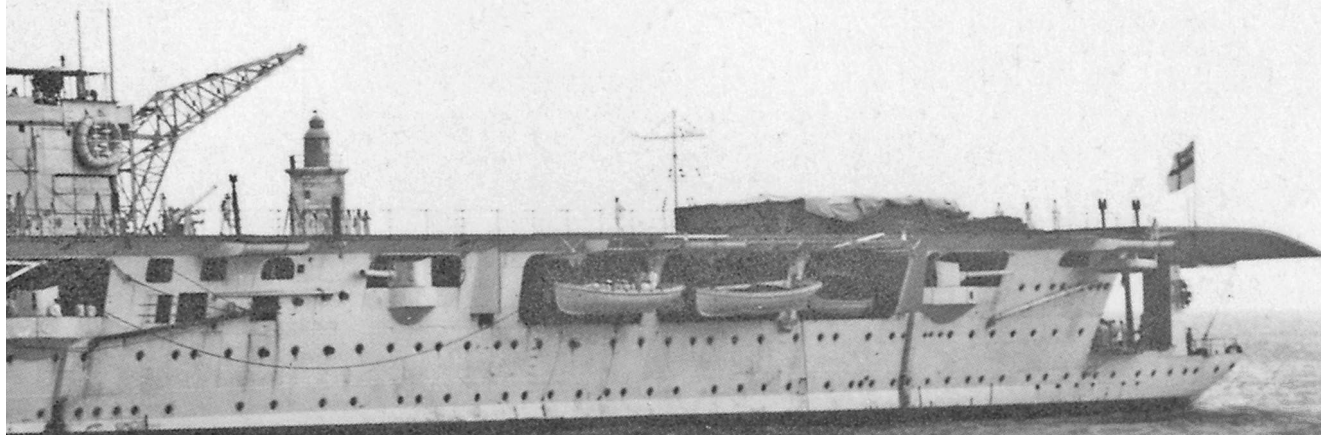
**На предыдущей странице:
легкий авианосец "Hosho" во время ходовых
испытаний, декабрь 1922 г.**

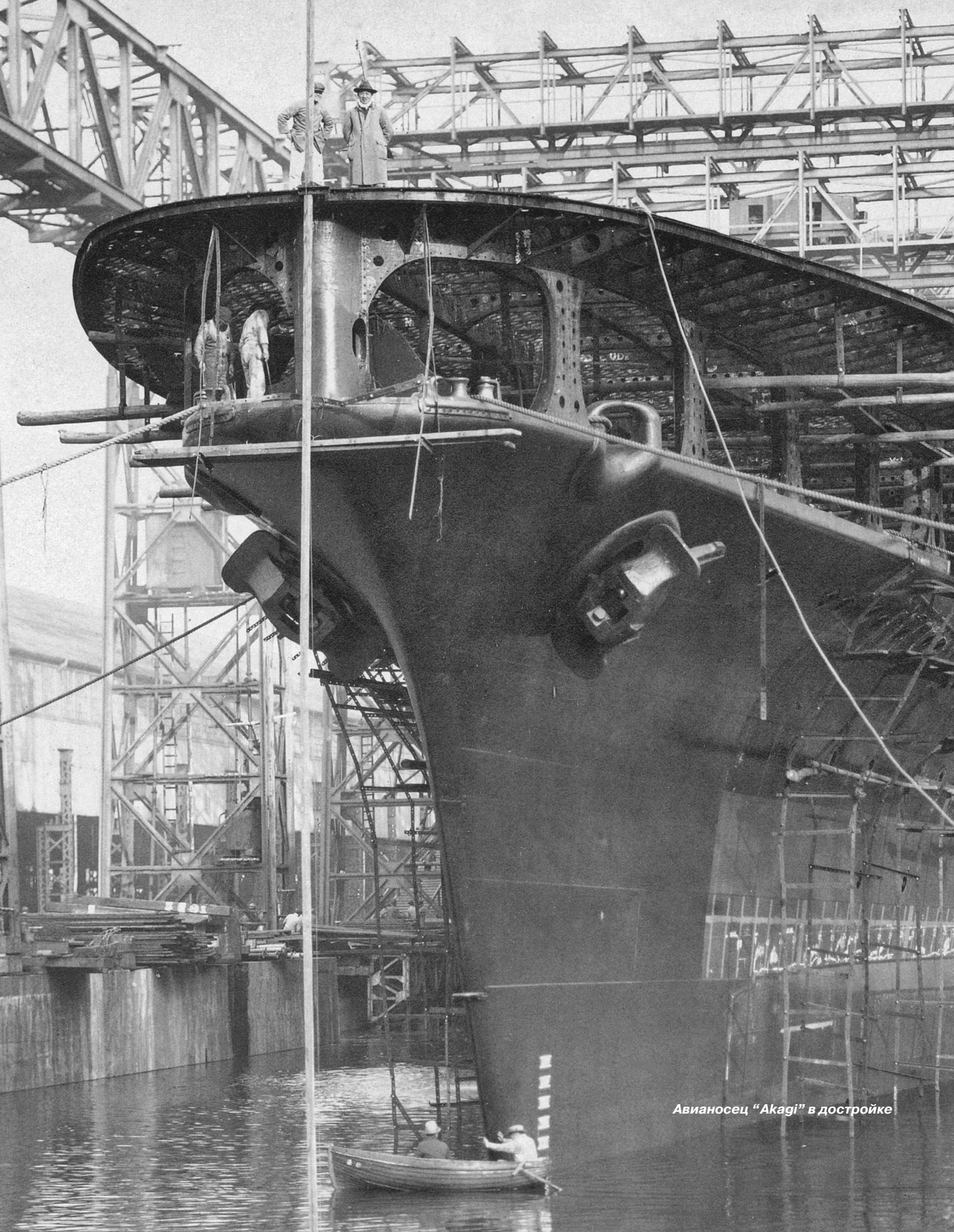


Энциклопедия “Авианосцы Второй мировой” продолжает серию иллюстрированных справочных изданий, посвященных разным классам боевых кораблей периода Второй мировой войны. Помимо собственно авианосцев, в ней рассказывается о крупных авиатранспортах и кораблях-носителях гидросамолетов. Исключений — два: японские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

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

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





Авианосец "Akagi" в достройке

ПЛАВУЧИЕ АЭРОДРОМЫ

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

Первые эксперименты по применению авиации на флоте были проведены в США. В ноябре 1910 г. пилот Юджин Эли на аэроплане конструкции Кёртиса успешно взлетел с деревянного помоста, сооруженного над носовой палубой легкого крейсера "Birmingham". Два месяца спустя Эли благополучно совершил посадку на броненосный крейсер "Pennsylvania", в кормовой части которого соорудили специальную деревянную платформу размером 40 x 9,6 м. Любопытно, что в последнем случае американцы применили прообраз аэрофинишера: 25 мешка с песком связали попарно тросами, а самолет оснастили посадочным гаком. Зацепившись за трос, аэроплан потащили за собой мешки и таким образом резко сократил свободный пробег.

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

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

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

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

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

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

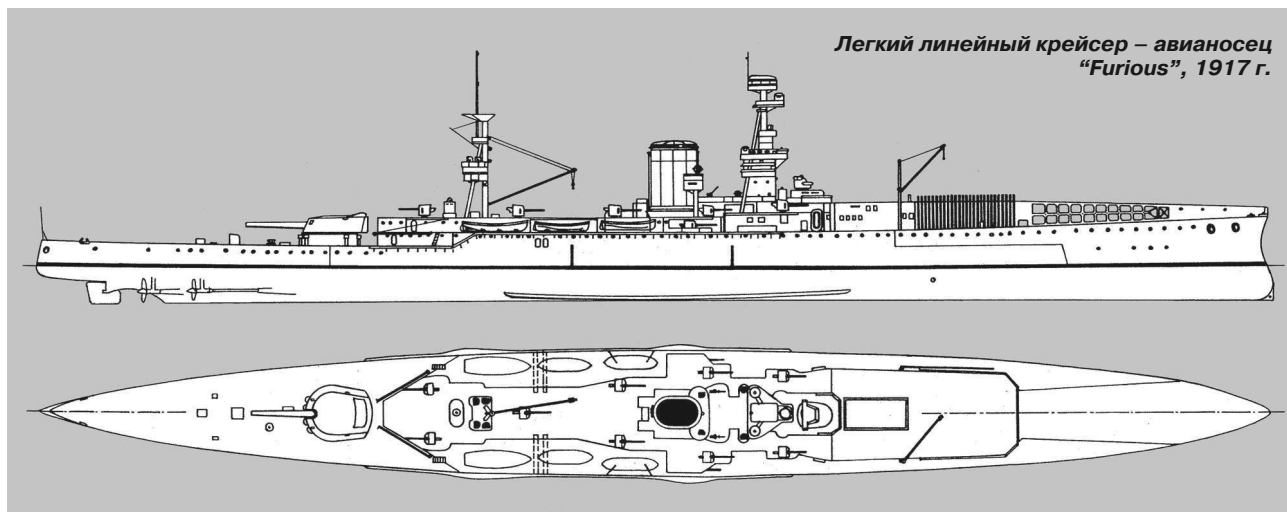
Одна из причин низкой эффективности тогдашних гидросамолетов — массивные поплавки, съедающие значительную часть грузоподъемности и резко ухудшающие маневренность машины. Как решение проблемы напрашивалось использование самолетов с колесным шасси. Собственно говоря, боевые аэропланы в те годы были настолько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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

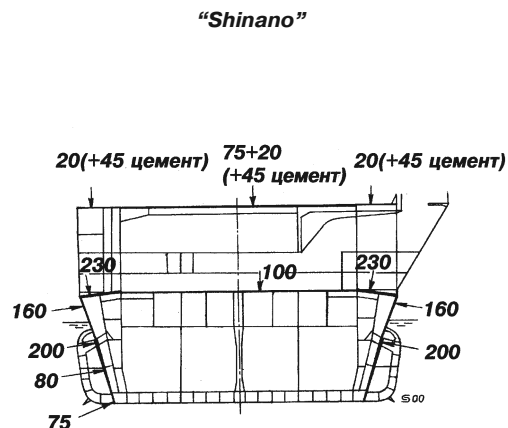
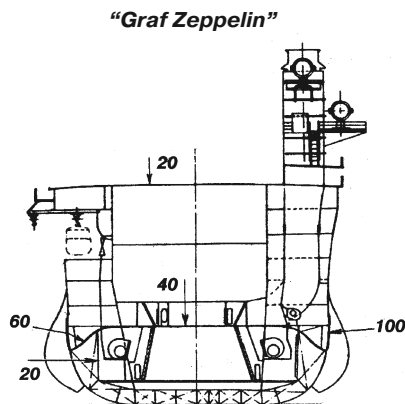
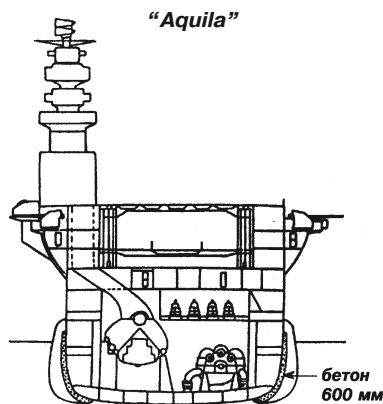
Для серийной постройки в Стране восходящего солнца выбрали другой проект — “*Unryu*”, меньший по водоизмещению, более простой и технологичный в постройке. Он разрабатывался на базе удачного довоенного “*Soryu*”. Но и тут японцы потерпели фиаско: из 15 заказанных кораблей реально заложили 6, а достроили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

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

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

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

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



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

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

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

В СССР вопрос о создании авианосцев обсуждался довольно долго, но реально проектные работы начались лишь после принятия 10-летней программы создания "Большого морского и океанского флота" (1938 — 1947 гг.). В 1939 г. в ленинградском ЦНИИ-45 (ныне ЦНИИ им. А.Н.Крылова) были разработаны предэскизные проекты легкого (проект 71а) и тяжелого (проект 71б) авианосцев, конструкция которых во многом была унифицирована с легким и тяжелым крейсерами проектов 68 ("Чапаев") и 69 ("Кронштадт"). Из них определенный интерес представляет первый — как наиболее сбалансированный и в некотором роде предвосхитивший появление американского "Independence". Однако постройку авианосцев в окончательном варианте судостроительной программы так и не включили, а начавшаяся война заставила прекратить перспективные работы.

Говоря о нереализованных проектах, разработанных в годы Второй мировой войны, следует упомянуть проект переоборудования пассажирского лайнера "Queen Elizabeth", предложенный английской фирмой "Джон Браун" в 1942 г. Этот авианосец должен был стать крупнейшим в мире (водоизмещение — 72 тыс. т, размеры — 312,4 x 43,7 x 11,6 м, мощность 160 тыс. л.с., скорость 29 уз.). Правда, его полетная палуба имела длину всего 222,5 м (меньше, чем у "Illustrious"), а ангар вмещал лишь 54 тяжелых или 72 легких самолета. Адмиралтейство отказалось от предложения, посчитав, что знаменитый лайнер целесообразнее использовать в качестве быстроходного войскового транспорта — тем более, что перевозка американских солдат в Европу стано-

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

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

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

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

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