



Александр Брюханов

**Авианосцы Великобритании
периода Второй мировой
войны (1939-1945 гг.)**



Александр Брюханов
Авианосцы Великобритании
периода Второй мировой
войны (1939—1945 гг.)

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=73873879

ISBN 9785006989801

Аннотация

Александр Брюханов Авианосцы – уникальный вид боевых кораблей – в ходе Второй мировой войны заявили о себе как основной ударной силе на море. Обширная подборка исторических фотографий всех типов британских авианосцев дополнена оригинальными схемами, сведениями об основных ТТХ и составе базирующихся авиагрупп палубной авиации. Текст частично публиковался ранее в книге «Авианосцы США периода Второй мировой войны (1939—1945 гг.)». Книга предназначена для широкого круга любителей военной истории.

Содержание

Предисловие	5
Глава 1. Рождение авианосца	7
Конец ознакомительного фрагмента.	32

**Авианосцы
Великобритании
периода Второй мировой
войны (1939—1945 гг.)**

Александр Брюханов

© Александр Брюханов, 2026

ISBN 978-5-0069-8980-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Авианосцы – уникальный вид боевых кораблей, главным оружием которых являются палубные самолёты, в ходе Второй мировой войны заявили о себе как основной ударной силе на море.

Моя новая работа – «Авианосцы Великобритании периода Второй мировой войны (1939—1945 гг.)» продолжение серии книг по тематике «Палубная авиация во Второй мировой войне». Это третья книга в этой серии – на очереди авианосцы ВМС Японии.

В книге представлена обширная подборка исторических фотографий всех типов британских авианосцев, принявших участие в боевых действиях, которая дополнена оригинальными схемами, сведениями об основных тактико-технических характеристиках и составе базирующихся авиагрупп палубной авиации.

Книга предназначена для широкого круга любителей военной истории и военной техники. Повествование ведётся на простом, доступном читателю языке и не перегружено подробными техническими описаниями.

Дизайн обложки книги авторского исполнения.

В ходе работы над книгой были широко использованы архивные фотографии времён Второй мировой войны и графические материалы представленные в открытой печати и ин-

тернет-ресурсах на правах свободного доступа (категория «Public Domain» – общественное достояние).

Таблицы основных тактико-технических характеристик авианосцев составлены автором по данным военно-исторической и справочной литературы отечественных и зарубежных авторов.

Схемы авианосцев (в оригинале в электронном виде) выполнены автором книги с использованием компьютерных программ (редакторов) и защищены соответствующим правом.

Глава 1. Рождение авианосца

В начале 20-го века в связи с появлением и развитием авиации идея использования самолетов с палуб надводных кораблей буквально витала в воздухе. Материальное воплощение эта идея получила в 1909 году почти одновременно и независимо друг от друга в работах русского военного лётчика и инженера Льва Марковича Мациевича и французского инженера и изобретателя Клемана Адера (Clément Ader).

Капитан Корпуса корабельных инженеров Л. М. Мациевич осенью 1909 года представил начальнику Морского генерального штаба и главному инспектору кораблестроения А. Н. Крылову служебную записку с техническим обоснованием возможности постройки для российского флота корабля-разведчика (по факту авианосца), несущего на своем борту 25 колёсных аэропланов (самолётов). Самолёты предлагалось запускать (выстреливать) с лёгкой навесной полётной палубы с помощью электрической лебёдки, а для торможения использовать натянутые над палубой сети.

Клеман Адер в вышедшей в том же году своей работе «Военные самолёты» указал на возможность применения авиации корабельного базирования. Авианесущие корабли при этом должны были иметь ряд специфических конструктивных особенностей: широкую и по возможности свободную от надстроек полётную палубу, самолётные ангары, располо-

женные в межпалубном пространстве, подъёмники для доставки самолётов из ангара на полётную палубу и спуска обратно и складывающиеся крылья у самолётов (для уменьшения занимаемого ими места в ангаре).

После трагической гибели Л. М. Мациевича в 1910 году его дело продолжил одноклассник по Морской академии подполковник по Адмиралтейству Михаил Михайлович Канокотин. В том же году он представил в форме докладной записки начальнику Морского генерального штаба проект по переоборудованию старого броненосца «Адмирал Лазарев» в авиаматку отряда морских воздушных разведчиков.

На корабле водоизмещением 3780 тонн предлагалось устроить сплошную деревянную полётную палубу длиной 76,5 и шириной 15 метров (размеры корпуса броненосца составляли 77,4 x 13,0 x 5,4 метра), открытый подпалубный ангар на 10 аэропланов «Блерио» и два самолётоподъёмника (лифта). Проект не был реализован.

Первые практические эксперименты по применению колёсных самолётов с военных кораблей были проведены в США. Инициатором проведения экспериментальных полётов с палубы корабля стал капитан 1 ранга ВМС США Вашингтон Ирвинг Чемберс (Washington Irving Chambers), занимающий в те дни должность помощника министра флота по снабжению.

Тщательно изучив все публикации и материалы по дан-

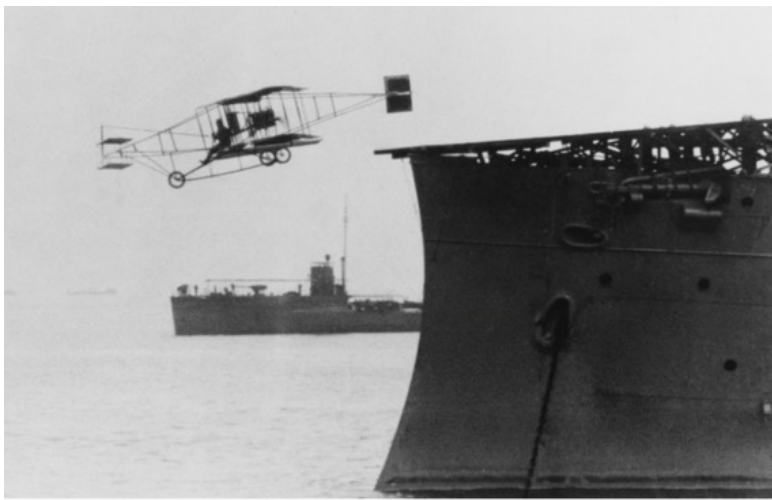
ной проблематике, Ирвинг Чемберс пришел к выводу о реальной возможности осуществления полётов с палуб надводных кораблей и добился от командования флота разрешение на проведение экспериментальных полетов с палубы надводного корабля.

Выделенный командованием флота США крейсер CL-2 «Бирмингем» (USS CL-2 Birmingham) водоизмещением 3750 тонн был дооборудован наклонной деревянной платформой над баком длиной 25 метров. Высота от края платформы до уреза воды составляла 11 метров.

Согласие на участие в опасных экспериментах дал молодой пилот фирмы Кёртисса Юджин Эли (Eugene Ely), которого Чемберс нашел на авиационной выставке в городе Хейторп (штат Мериленд).

Для полетов был выбран одномоторный (с толкающим винтом) биплан Кёртисса «Голден Флаер» с передним рулем высоты и фиксированным носовым колесом. Самолет взлетной массой 313 килограмм был оснащен мотоциклетным двигателем с водяным охлаждением мощностью 30 лошадиных сил, которую посчитали достаточной для полетного эксперимента.

Для проведения полётов 14 ноября 1910 года «Бирмингем» с эскортом из четырех эсминцев направился в бухту Чесапик (Chesapeake Bay), штат Вирджиния, где развернулся против ветра и двигался со скоростью 10 узлов.



Эли взлетает на биплане Кёртисс «Голден Флаер» (Curtiss Golden Flyer) с наклонной платформы крейсера CL-2 «Бирмингем» (USS CL-2 Birmingham), 14 ноября 1910 года (Верхний снимок).

Биплан Юджина Эли пробежал с работающим на полную мощность мотором по короткой палубе-платформе, скрылся за её урезом и, слегка коснувшись поверхности воды, взмыл в небо.

Радист крейсера «Бирмингем» под свист и восторженные аплодисменты команды корабля отправил командованию радиограмму, известившую мир о рождении палубной авиации.

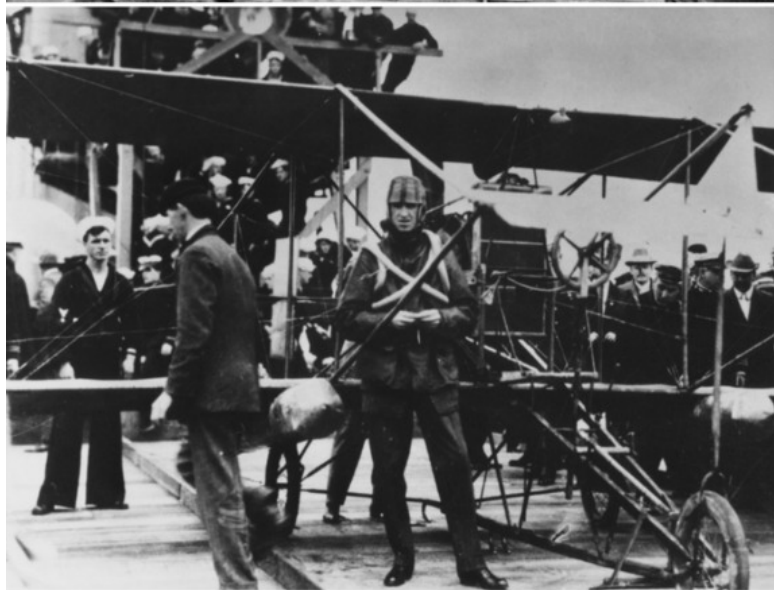
Завершающим этапом экспериментальных полётов стала посадка самолёта на корабль. Для этих целей ВМС США представили крейсер АСR-4 «Пенсильвания» (USS АСR-4 Pennsylvania). На юте крейсера соорудили 36-метровую деревянную платформу шириной 9,5 метра с уклоном вниз у заднего обреза и импровизированной системой торможения самолёта, состоящую из 90-килограммовых мешков с песком и железных тросов натянутых поперек посадочной платформы на высоте 30 сантиметров. Автором этой системы был сам Ю. Эли, в прошлом опытный автогонщик.

На переднем конце импровизированной полётной палубы из брезентового полотнища соорудили аварийный посадочный барьер, на случай, если тормозной крюк, установленный на биплане, не зацепится ни за один из 22 тросов.

На случай падения самолёта в воду была также создана специальная команда из подготовленных пловцов, которые находились в спущенных на воду спасательных шлюпках.

18 января 1911 года Юджин Эли на биплане Кёртисс «Голден Флаер» совершил успешную посадку на деревянную платформу крейсера «Пенсильвания», стоявшего на якоре в заливе Сан-Франциско.

За океаном, в Европе, старались не отставать от американских коллег. В Великобритании по инициативе лейтенанта Сэмсона (Charles Rumney Samson) на броненосце Королевского флота «Африка» (HMS Africa) водоизмещением 17500 тонн на Чатемской верфи (Chatham Dockyard) в носовой части над башней главного калибра для полётов была сооружена наклонная платформа длиной 30 метров.



Юджин Эли после успешной посадки на биплане Кёртисс

«Болден-Ферри» на изобретенном им «автомобиле» для перемещения АСВ-4

Для экспериментальных полётов Адмиралтейство выделило колёсный биплан Шорт S.27 (Short S.27) с толкающим винтом. Для аварийной посадки на воду самолёт дополнительно оснастили поплавковым шасси.

Исторический для королевского флота полёт с палубы броненосца «Африка» состоялся 10 января 1912 года. В 14.20 по лондонскому времени лейтенант Сэмсон благополучно взлетел с импровизированной полётной палубы и перелетел на флотский аэродром в Истчерче (RNAS Eastchurch).

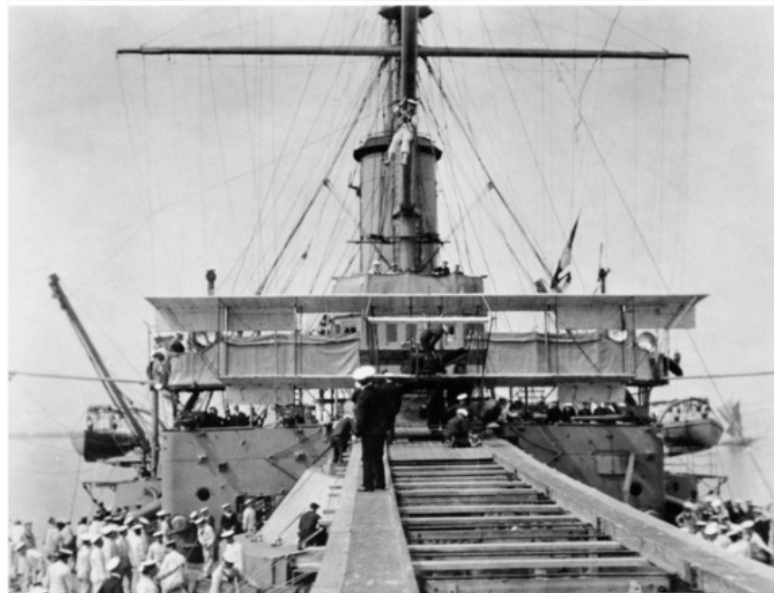
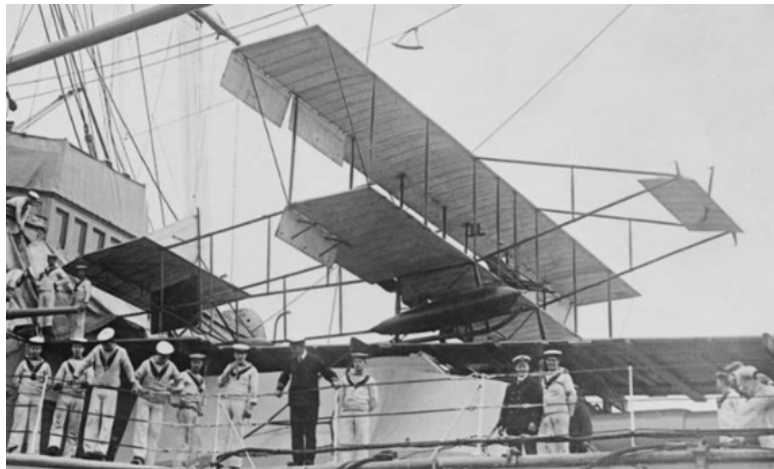
Между тем существует неофициальная версия, согласно которой Сэмсон, тайно, на свой страх и риск, осуществил свой первый полёт с броненосной палубы ещё в декабре 1911 года, когда «Африка» стояла в устье Темзы возле буя у Ширнесса (Sheerness). Полёт был недолгий и Шорт S.27 приводнился на поплавках рядом с броненосцем.

К маю 1912 года платформу с «Африки» демонтировали и установили на броненосец «Хиберния» (HMS Hibernia). 9 (4) мая 1912 года лейтенант Сэмсон повторил свой полёт (взлёт) на биплане Шорт S.27 с палубы находящего в движении броненосца.

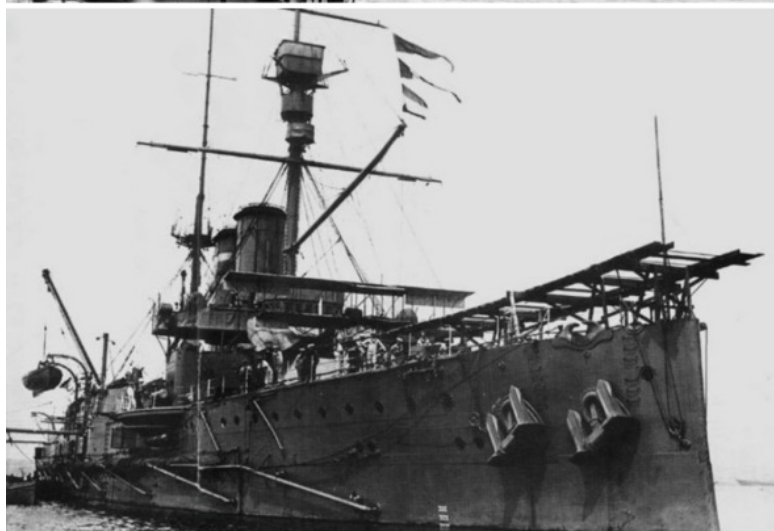
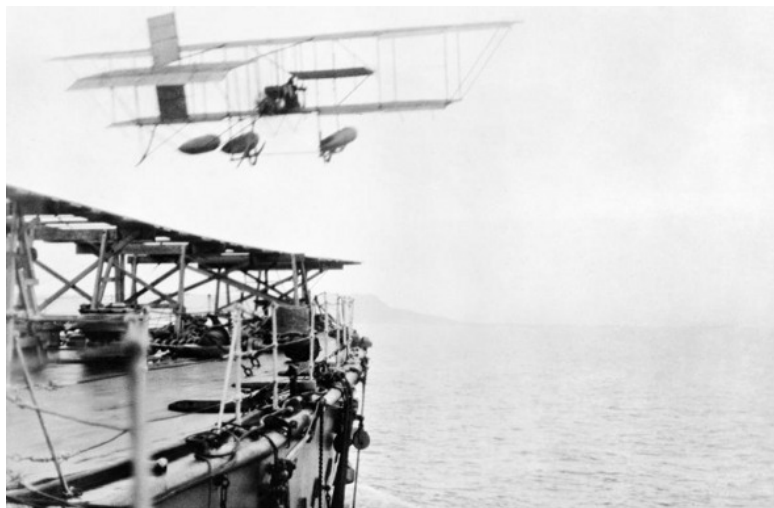
Отношение к полётам лейтенанта Сэмсона в Адмиралтействе и в целом в военно-морской среде Великобритании было неоднозначным. Полёты с кургузой палубы броненосца в этот момент времени посчитали малоперспективными, от-

давая предпочтение гидросамолётам, запускаемым с борта корабля-носителя (гидроавианосца) принудительно с последующей их посадкой на воду у борта корабля.

В октябре 1912 года Морская авиационная школа направила в Адмиралтейство запрос на предоставление авианесущего корабля для практической подготовки пилотов и изучения его оперативно-тактических возможностей. В запросе были указаны и основные требования к такому кораблю: наличие взлётной палубы длиной не менее 150 футов (45,72 м) и подпалубного ангара для размещения и обслуживания летательных аппаратов размерами 60 x 40 футов (18,3 x 12,2 м).



Биплан Шорт S.27 (Short S.27) на наклонной платформе-эстакаде в носовой части броненосца «Угольщик» (ММС «Угольщик»)



Биплан Шорт S.27 под управлением Сэмсона взлетает с наклонной платформы в носовой части броненосца «Хиберния» (HMS Hibernia). 9 мая 1912 года

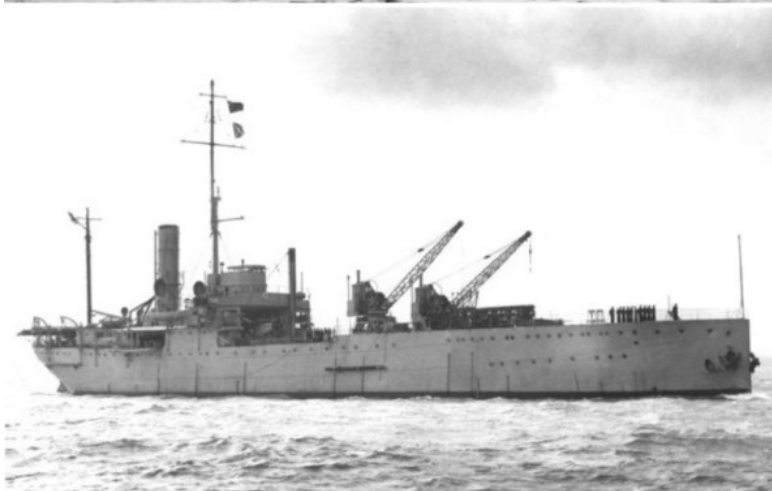
Для подачи самолётов из ангара на палубу в запросе также предусматривался подъёмник с платформой размерами 35 x 18 футов (10,67 x 5,5 м), а для подъёма на борт и спуска на воду гидросамолётов – кран. Такой авианесущий корабль (по факту гидроавианосец) должен был иметь скорость не менее 10 узлов.

По решению Адмиралтейства для переделки в такой авианесущий корабль был выбран устаревший крейсер «Гермес» (HMS Hermes). В мае-июне 1913 года на крейсере были демонтированы носовые 6-дюймовые орудия и на их месте установили стартовую платформу и помещения (ангар) для размещения самолётов. Дополнительно были установлены цистерны для хранения авиационного бензина и краны для подъёма (спуска) гидросамолётов.

В июле 1913 года переоборудованный крейсер «Гермес» в качестве плавбазы гидросамолётов принял участие в больших манёврах британского флота, но из-за плохой погоды не смог предоставить командованию полезной разведывательной информации. Морская практика выявила вредное воздействие погодных условий на стоящие на открытой палубе самолёты. При слабом волнении моря приём и спуск гидросамолётов становился крайне затруднительным, а при волнении в три балла уже невозможен. Напротив колёсные самолёты (особенно оснащённые радиостанцией) базируются на береговых аэродромах успешно вели воздушную

разведку в интересах боевых кораблей.

Авиационная техника этого периода характеризовалась низкой надёжностью авиационных двигателей и в случае отказа у гидросамолёта была возможность совершить вынужденную посадку на воду, предоставив пилоту шанс на спасение. По своим лётным характеристикам гидросамолёты мало чем уступали самолётам с колёсным шасси, а их способность садиться на воду и взлетать с поверхности воды делали их более предпочтительными при ведении войны на море.



**Гидроавианосец «Арк Ройял» (HMS Ark Royal)
(водоизмещение 7080 тонн; размеры 111,6 x 15,5 x 5,6 м;
скорость 10,6 узлов; 8-10 гидросамолётов), 1918 год**

С началом Первой мировой войны наличие в составе британского флота корабельной авиации стало актуальным. Помимо воздушной разведки перед ней была поставлена задача по нанесению ударов по местам базирования германских дирижаблей (цеппелинов), которые наносили ощутимый урон во время ночных налётов по территории Англии.

Средством доставки гидропланов к вражескому побережью стали авиатранспорты – суда, на главной палубе которых после перестройки устанавливался навес (ангар) для размещения самолётов и краны для подъёма и спуска их на воду. Хронологически такие авиатранспорты и стали первыми авианосцами.

Первым британским авианосцем стал «Арк Ройял» (Ark Royal – «Королевский ковчег»). Тихоходный гидроавианосец «Арк Ройял» (максимальная скорость всего 10,6 узлов) был построен на основе корпуса коммерческого судна – парохода «Конакри». В кормовой части корабля размещалась дымовая труба, воздухозаборники машинного отделения, надстройка и мачты со средствами связи и навигации. Под главной палубой находился ангар размерами 45,7 x 13,7 x 4,6 метров. В носовой части разместилась полётная палуба (39,6 x 13, 4 м). Из ангара самолёты поднимались установленным перед надстройкой краном через люк (12,2 x 9 м) на взлётную палубу (платформу), где происходило их обслуживание перед стартом и после приводнения. Спуск гидропланов на воду и подъём их с поверхности воды осу-

ществлялся двумя 3-тонными паровыми кранами, расположенными по каждому борту. Состав авиагруппы «Арк Ройяла» включал 8—10 гидросамолётов (из них четыре размещались в ангаре).

Гидросамолёты могли взлетать и непосредственно с самой палубы, используя специальные отделяемые после взлёта тележки. Размеры полётной палубы с учетом свободного пространства перед надстройкой (общая длина при этом увеличивалась до 65 метров) позволяли осуществлять взлёт и лёгким самолётам с колёсным шасси (в этом случае сесты они могли только на береговом аэродроме). Корабль, при этом, должен был идти против ветра на максимальной скорости.

Гидроавианосец «Арк Ройял» вошёл в состав британского флота в декабре 1914 года. 21 декабря 1934 корабль переименовали в «Пегасус» (HMS Pegasus). В начале Второй мировой войны «Пегасус» служил в Королевском флоте в качестве авиатранспорта, а затем с 1940 года — эскортного корабля. В новом качестве его оснастили катапультой для запуска колёсных истребителей Фейри «Фулмар» (в ангаре уместились три самолёта), вооружили зенитной артиллерией (20-мм автоматы «Эрликон»). «Пегасус» участвовал в сопровождении пяти конвоев. По окончании боевых действий его вывели в резерв и в 1946 году продали частной британской компании.

Первым настоящим авианосцем Королевского флота стал

«Фьюриес» (HMS Furious). Корабль был заложен в июне 1915 года как лёгкий линейный крейсер типа «Корейджес», но достраивался уже по изменённому проекту как «быстроходная плавбаза для гидропланов». Вместо носовой башни с 457-мм орудием главного калибра была установлена наклонная взлётная палуба (69,5 x 13,3 м), а под ней оборудован ангар на 10 самолётов. Из ангара на палубу самолёты подавались двумя кранами. Для защиты самолётов на палубе от сильного ветра на стартовой площадке установили металлический частокол – «рассекатель ветра».

«Фьюриес» вступил в строй 27 июня 1917 года (водоизмещение 19513 тонн, размеры 240 x 26,8 x 6,4 метров, скорость 30 узлов, 10 самолётов). В июле 1917 года его авиагруппа имела пять колёсных истребителей Сопвич «Пап» (Sopwith Pup) и три гидросамолёта Шорт S.184 (Short S.184). Если с применением гидросамолётов проблем не возникало (при хорошей погоде), то взлетевшие колёсные истребители сесть обратно уже не могли и вынуждены были лететь до ближайшего берегового аэродрома. Откуда их наземным транспортом перевозили в порт и грузили на корабль.

2 августа 1917 года командир авиагруппы «Фьюриеса» Эдвин Даннинг (Commander E.H. Dunning) совершил первую в британском флоте успешную посадку на полётную палубу идущего на максимальной скорости авианосца.

Подлетев на минимальной скорости параллельным кур-

сом со стороны кормы, обогнув надстройку, Даннингу удалось на короткое время зависнуть над палубой, где матросы буквально руками уцепившись за специальные ременные петли поставили самолёт на палубу. Такой чрезвычайно рискованный и опасный манёвр был под силу только опытному пилоту. Через пять дней Даннинг попытался повторить посадку, но это закончилось трагедией. Пилоту не удалось удержать самолёт над палубой, он попал под форштевень идущего на максимальной скорости корабля. Самолёт был полностью разрушен, Даннинг от полученных ран потерял сознание и утонул.

В ноябре 1917 года «Фьюриес» отправили на верфи на переоборудование (модернизацию). От артиллерии главного калибра избавились окончательно – демонтировали кормовую 447-мм башню. С корабля сняли грот-мачту, одно 140-мм орудие и на освободившемся пространстве от трубы до кормового среза установили посадочную палубу (86,5 x 21 м). В конце надстройки перед трубой на стальной раме смонтировали металлическую сеть для аварийной остановки не погасившего скорость самолёта. Взлётная и посадочная палубы соединялись узкими проходами, огибающими надстройку и трубу. Между палубами самолёты перемещались по рельсам на специальных вагонетках.

Второй ангар на шесть самолётов разместили под палубой позади дымовой трубы. Самолёты из ангаров теперь поднимались на палубу двумя лифтами – самолётоподъёмниками.

В кормовой части второго ангара оборудовали ворота и установили два крана для спуска на воду и подъёма гидросамолётов. Гидропланы могли взлетать и с палубы, для этого их разгоняли на специальной тележке. После резкого торможения с помощью амортизаторов на краю палубы самолёт со- скальзывал с тележки и продолжал свободный полёт. Система торможения садившихся на кормовую палубу колёсных самолётов была архаичной – с помощью тросов и мешков с песком.



Авианосец «Фьюриес» (HMS Furious) после модернизации получил посадочную палубу, 1918 год (Верхний снимок). На взлётной палубе «Фьюриеса» истребители Сопвич «Кэмел» перед нанесением бомбового удара по базе германских дирижаблей в Тондерне (Дания), июль 1918 года

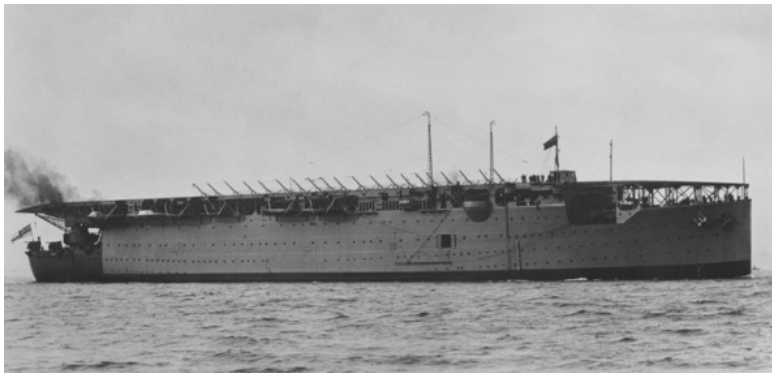
Обновлённый авианосец «Фьюриес» вернулся в строй в марте 1918 года. Состав авиакрыла увеличился до 16 самолётов (с октября 1918 года до 20). 19 июля 1918 в ходе своей первой боевой операции самолёты «Фьюриеса» участвовали в нанесении удара по немецкой базе дирижаблей в Тондерне (Дания). Успешно отбомбившись по наземным целям (были уничтожены два ангара с цеппелинами L-54 и L-60), семёрка истребителей Сопвич «Кэмел» 2F.1a (Sopwith Camel 2F.1a) вернулась к авианосцу, у которого на этот момент не было вообще никаких аэрофинишеров. Как итог – пять самолётов разбились при посадке и два вынуждены были улететь на береговой аэродром в нейтральной Дании.

До окончания боевых действий в ноябре 1918 года англичане предприняли ещё девять трагических попыток посадить колёсный самолет на палубу «Фьюриеса». В Адмиралтействе пришли к выводу о том, что основная причина катастроф заключается в агрессивном воздействии мощных воздушных потоков, возникающих за плохо обтекаемой надстройкой и дымовой трубой, на заходящий на посадку самолёт. Это открытие привело конструкторов к концептуальной идее гладкопалубного авианосца без надстройки.

Первым авианосцем со сплошной полётной палубой стал британский «Аргус» (HMS Argus), спущенный на воду в декабре 1917 года. Изначально корабль был заложен в 1914 году как итальянский пассажирский лайнер «Конте Рос-

со» (Conte Rosso), позже выкуплен Великобританией и достроен по изменённому проекту как авианосец.

Особенностью конструкции «Аргуса» стало полное отсутствие надстроек и полётная палуба почти во всю длину корабля (167,4 x 20,7 м). Для отвода дыма в корму под полётной палубой был проложен горизонтальный дымоход. Для торможения самолётов на полётной палубе появился аэрофинишер, состоящий из металлических тросов протянутых поперёк полётной палубы на высоте 23 см и поддерживаемых лёгкими щитками с пружинами.



«Аргус» (HMS Argus) - первый в мире «классический авианосец» (водоизмещение 14550 тонн; длина 172,2 метра; скорость 20 узлов; длина 172,2 метра; скорость 20 узлов; 16 самолётов), 1920-е годы (Верхний снимок).

Палубный торпедоносец Сопвич Т.1 «Куку» (Sopwith T.1 Cuckoo) (максимальная скорость 166 км в час, дальность 320 км, вооружение: 450-кг торпеда или 454 кг бомб), 1918 год

При посадке на палубу во время пробега самолёт колёсами прижимал щитки к палубе, пружины поглощая кинетиче-

скую энергию, деформировались и гасили посадочную скорость. Для предотвращения бокового соскальзывания самолёта при посадке протягивались продольные тросы.

«Аргус» получил четырёхсекционный одноярусный ангар (89,7 x 15,2 м) откуда самолёты подавались на полётную палубу через две шахты (9,1 x 11 м и 18,3 x 5,5 м). Большие ворота в кормовой части ангара открывались на платформу с двумя кранами для подъёма самолётов с поверхности воды или погрузки с пирса. На ангарной палубе также находились складские помещения для авиационно-технического имущества и цистерны для авиационного бензина общей вместимостью 63635 литров.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.