НИКОЛАЙ КОЛЯДКО



ФИЗИОЛОГИЯ АВИАНОСЦА

★ «ЖЕЛЕЗО» ТИХООКЕАНСКОЙ ВОЙНЫ ★

Николай Колядко

Физиология авианосца

«Автор»
2026

Колядко Н.

Физиология авианосца / Н. Колядко — «Автор», 2026

Есть много книг об «анатомии» кораблей, где рассказывается об их истории и устройстве. И гораздо меньше работ посвящено их «физиологии», то есть тому, как оно всё работало. Давайте коротко познакомимся с тем, как был организован взлётно-посадочный цикл японских и американских авианосцев в начальный период Второй мировой войны на Тихом океане.

© Колядко Н., 2026
© Автор, 2026

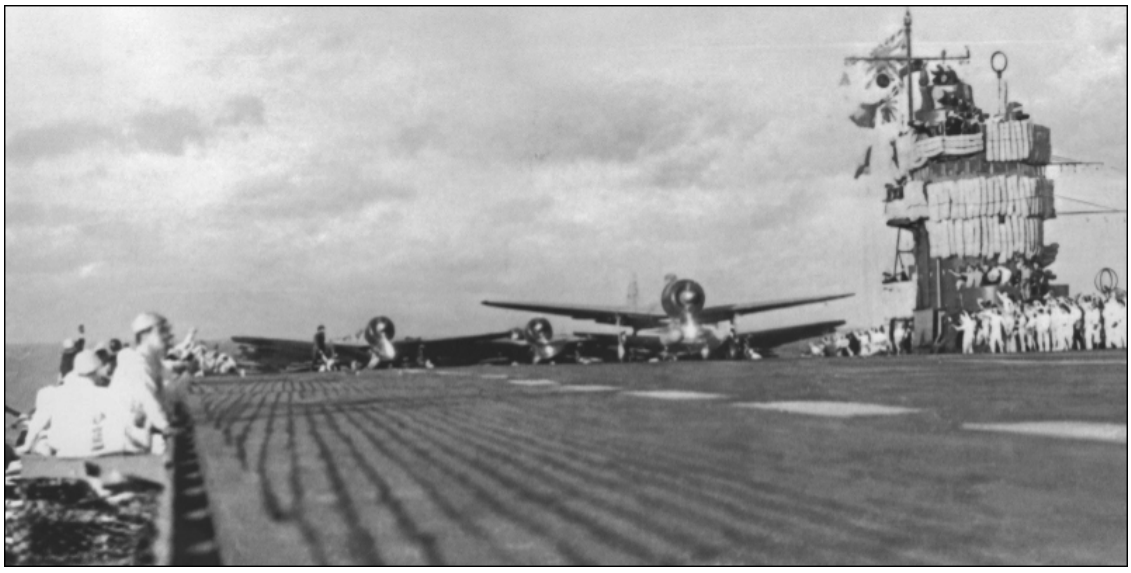
Физиология авианосца

Чего и сколько

Как это принято у военных, всё начинается с приказа, и серьёзные различия между ВМС США и японским Императорским флотом проявлялись уже здесь. К тому времени японцы хорошо отработали – в том числе и в боевых условиях – действия авианосцев в составе соединений. Плюс их давняя ставка на принцип «ударить раньше, чем окажешься в пределах боевого радиуса палубной авиации противника». Но для этого было мало иметь самолёты с бóльшим, чем у противника боевым радиусом, надо было ещё и отправлять их к цели сразу, не тратя драгоценное топливо, дожидаясь взлёта всей авиагруппы, которую невозможно поднять в воздух за один раз.

Так что они пришли к идее взлёта «волнами», когда сводная ударная группа дивизии авианосцев создаётся из двух «половинок», взлетевших с обоих кораблей дивизии. Она поднимается в воздух, объединяется с такими же сводными группами других дивизий, и все вместе отбывают к цели в то время, как на авианосцах готовят к взлёту вторую волну. Соответственно, перед каждой операцией штаб соединения готовил чёткие схемы, определяющие сколько и каких самолётов должен был поднять тот или иной авианосец в той или иной ситуации, включая и то, в каком порядке они должны взлетать.

В результате командир японского авианосца получал приказ типа «К такому-то времени подготовить вылет по такой-то схеме». Например, по «схеме #2» для данного корабля это была эскадрилья пикировщиков с противокорабельными бомбами, девять истребителей эскорта и три для боевого воздушного охранения, а по «схеме #5» – всё то же самое, но вместо пикировщиков эскадрилья торпедоносцев с фугасными авиабомбами для наземных целей. Так же чётко прописывался и порядок взлёта – сначала самолёты с самым большим боевым радиусом, а заодно и с самой короткой длиной разбега – то есть истребители «Зеро» – затем ударные машины. Конечно же, в нештатной ситуации командир авианосца был вынужден импровизировать, но в обычных условиях всё было чётко расписано заранее.



Подъём такой «половинки» ударной группы с авианосца «Акаги» в ходе рейда на Пёрл-Харбор, первыми взлетают истребители. (Кадр из японской военной кинохроники)

Боевой устав палубной авиации ВМС США тоже предусматривал совместные действия авианосцев в составе соединения, но при этом авиагруппа каждого из кораблей этого соединения действовала фактически самостоятельно, максимум, координируя свои действия с другими авиагруппами. Подъём ударной группы усложнялся тем, что, во-первых, авиагруппы у американцев были несколько больше – четыре эскадрильи против трёх у японцев – а во-вторых, они предпочитали использовать бóльшую часть авиагруппы сразу. Это автоматически подразумевало взлёт в два этапа, а также несколько вариантов отбытия самолётов, о чём мы поговорим позже, но каждый из них требовал своего порядка взлёта. Соответственно, командир авианосца, его заместитель по авиации, а также командир авиагруппы имели гораздо больше свободы в определении состава и порядка взлёта ударной группы – всё это они могли варьировать в зависимости как от обстоятельства, так и от личных предпочтений.

Заправка и вооружение

Но, так или иначе, наряд сил и порядок взлёта определены и настало время готовить собственно самолёты. Держать их в ангарах или на полётной палубе с полными баками и подвешенным вооружением не совсем разумно – как с точки зрения пожарной безопасности, так и потому, что состав вооружения возможно придётся менять, а это гораздо дольше, чем подвешивать его на пустой самолёт. Так что обычно они, кроме разве что дежурных истребителей, стояли пустыми, и первым делом их нужно было заправить. Каждый имел по несколько баков общей ёмкостью от пятисот литров до тысячи с лишним, и заправлялись они с помощью шлангов, присоединённых к магистралям подачи горючего, ведущих к танкам с авиабензином, что ввиду их уязвимости размещались ниже ватерлинии корабля.

Американцы, что постоянно держали бóльшую часть машин на полётной палубе, предпочитали делать это там, хотя могли и в ангаре. Японцы, наоборот, предпочитали проводить заправку на ангарных палубах, но, несмотря на распространённое заблуждение, выходы магистралей горючего имелись у них и на полётных палубах. И не забываем о заправке ещё и маслом, которое радиальные двигатели расходовали заметно больше, чем рядные – более десятка литров на час полёта.



Заправка крыльевого бака торпедоносца «Авенджер» на палубе авианосца. (Кадр из учебного фильма ВМС США)

Следующим шагом было вооружение самолётов. В случае стрелково-пушечного много времени это не занимало: 20-мм пушки «Зеро» имели питание из барабанных магазинов, а патронные ленты крыльевых 12,7-мм пулемётов «Уайлдкэтов» находились в специальных контейнерах быстрой перезарядки. В случае турельных пулемётов это были дисковые магазины у японцев и стандартные коробки с лентами у американцев. Ручной укладки лент в ниши в фюзеляже требовали лишь курсовые пулемёты у тех и других.

С бомбами и торпедами было несколько сложней. Для начала, эти боеприпасы, как и авиабензин, в целях безопасности хранятся в погребах авиационных боеприпасов, расположенных в самых глубоких и защищённых частях корабля ниже ватерлинии. Оттуда они поднимаются с помощью специальных подъёмников боеприпасов – отдельных для бомб и торпед – которые имеют ограниченную вместимость и скорость работы. К тому же тяжёлые боеприпасы невозможно перегружать просто руками, требуются перегрузочные механизмы. Единственная разница – если американцы обычно укладывали их на транспортные тележки ещё в погребе и поднимали уже в таком виде, то японцы поднимали бомбы и торпеды просто в ложементах и перегружали на тележки только на ангарной палубе, но в обоих случая перегрузка требовала дополнительного времени, хотя в случае американской схемы – несколько меньшего.

У американцев и те и другие подъёмники могли доставлять соответствующие боеприпасы как на ангарную, так и на полётную палубу – заниматься вооружением самолётов они предпочитали тоже на последней. У японцев торпедные подъёмники доходили лишь до ангарных палуб, бомбовые – до полётных. В результате тяжёлые боеприпасы японцы подвешивали только на ангарных палубах, в то время как бомбы малого и среднего калибра для пикировщиков – могли и на полётной. Хотя, чисто теоретически, можно было поднять на полётную палубу и тяжёлые бомбы с торпедами – просто закатив тележки с ними на самолётоподъёмники.



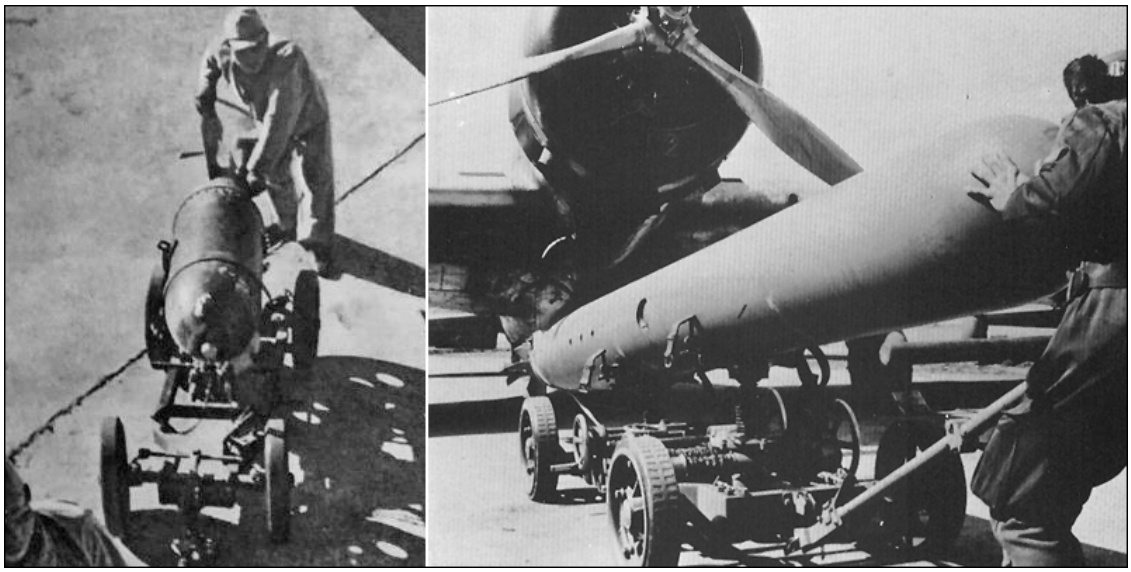
Американские оружейники подвешивают 1000-фунтовую авиабомбу на пикировщик, двое по бокам крутят ручки съёмных ручных лебёдок. (Кадр из учебного фильма ВМС США)

Если лёгкие бомбы – калибра 60-кг у японцев и 100-фунтовые [45-кг] у американцев – перемещались на лёгких двухколёсных тележках типа «тачка» или даже носилках, а подвешивались просто вручную, на «раз, два – взяли», то даже среднекалиберные требовали более серьёзных приспособлений. Для их перемещения нужны были уже более тяжёлые тележки, а для подвески использовалось несколько методов. Американцы свои 500-фунтовые и 1000-

фунтовые [227-кг и 454-кг] бомбы поднимали к выводной трапеции пикировщика с помощью одной или двух съёмных ручных лебёдок. У японцев для их 250-кг бомб использовалась либо встроенная лебёдка в торпедоносцах «Накадзима» B5N, либо специальная тележка с винтовым подъёмником в случае пикировщиков «Аити» D3A. Во всех случаях сама подвеска бомбы среднего калибра занимала от пяти до десяти минут и требовала команды из минимум четырёх оружейников.

Но самой сложной задачей была подвеска имевшихся у японцев тяжёлых 800-кг авиабомб и тем более торпед, что весили уже 849 килограммов у японцев и 870 – у американцев. Для этого японцы использовали самые тяжёлые тележки для боеприпасов, снабжённые двумя ложементами, каждый с собственным винтовым домкратом, что обеспечивали нужный наклон боеприпаса. Американцы применяли всё те же съёмные лебёдки – их тросы крепились к носовой и хвостовой части торпеды. В данном случае это требовалось просто для распределения нагрузки и стабильности длинного боеприпаса во время подъёма – в силу конструкции «Девастейтора» торпеда у него оказывалась параллельно палубе. И у тех, и у других это требовало уже 6-8 человек и занимало гораздо больше времени – минимум двадцать минут.

А дальше оставалось лишь произвести «окончательное снаряжение». В бомбы вкручивали носовые и донные взрыватели, на них устанавливалось время замедления, а к их предохранителям протягивали специальные «чекующие» тросики для приведения взрывателей в боевое положение уже в воздухе, перед сбросом. В случае торпед взрыватели уже были смонтированы внутри боевых частей, и кроме тросиков к их предохранителям оружейники протягивали и закрепляли ещё и тяги запуска двигателей. А у японцев, вдобавок, был ещё и специальный привод к узлу установок торпеды, что позволял изменить глубину её хода в полёте. Завершал процесс старший команды оружейников, который проверял правильность всех установок и выдёргивал чеки наземных предохранителей. Вооружение самолёта было готово к вылету.



Слева японская тележка с одним винтовым домкратом для перемещения и подвески бомб среднего калибра, справа – с двумя домкратами, для тяжёлых бомб и торпед. (Фото из пропагандистского журнала Императорской армии "FRONT")

Отдельно нужно заметить, что проводить вооружение всех машин одновременно было невозможно – для этого на борту попросту не было достаточного количества тех тележек и лебёдок. И дело не в том, что ВМС США и Японии были слишком бедными, чтобы наштамповать их в нужном количестве – к ним ведь требовались ещё и подготовленные оружейники,

количество которых даже на огромном корабле далеко не бесконечно. В результате самая сложная процедура – вооружение соответствующей эскадрильи торпедами – на японском авианосце могла занимать час и более. Тележек для тяжёлых боеприпасов и, соответственно, команд оружейников для них было в

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.