

Иллюстрированный сборник

Часть I

Александр Брюханов

Палубная авиация во Второй мировой войне



Александр Брюханов

**Палубная авиация
во Второй мировой войне.
Иллюстрированный
сборник. Часть I**

«Издательские решения»

Брюханов А.

Палубная авиация во Второй мировой войне. Иллюстрированный сборник. Часть I / А. Брюханов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-854987-8

Иллюстрированный сборник предназначен для широкого круга любителей военной истории и истории авиации и отражает этапы зарождения палубной авиации, её становления в качестве основной ударной силы военно-морских флотов в ходе Второй мировой войны (Часть I) и краткий обзор основных классов палубной авиации Великобритании, США и Японии, принятых на вооружение в период с 1942 по 1945 год (до окончания боевых действий), — истребители (Часть II), торпедоносцы и бомбардировщики (Части III, IV).

ISBN 978-5-44-854987-8

© Брюханов А.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Зарождение палубной авиации	7
Атака базы итальянских ВМС в Таранто	10
Конец ознакомительного фрагмента.	13

Палубная авиация во Второй мировой войне Иллюстрированный сборник. Часть I

Александр Брюханов

© Александр Брюханов, 2017

ISBN 978-5-4485-4987-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Предисловие

Иллюстрированный сборник составлен на основе авторских статей о зарождении палубной авиации в начале 20-го века, её становлении в качестве основной ударной силы военно-морского флота в войне на море в ходе Второй мировой войны (Часть I) и кратком обзоре основных классов палубной авиации Великобритании, США и Японии принятых на вооружение в период с 1942-го по 1945-й годы (до окончания боевых действий) – палубные истребители (Часть II) и палубные торпедоносцы и бомбардировщики (Часть III).

Статьи, предназначенные для широкого круга любителей военной истории и военной техники, написаны простым, понятным языком и не перегружены подробными техническими описаниями.

Материал для написания статей взят из литературных источников открытой печати, графический материал (фотографии и рисунки) из интернет-ресурсов на правах свободного доступа («public domain»). Таблицы тактико-технических характеристик самолётов палубной авиации составлены автором по данным военно-исторической и справочной литературы отечественных и зарубежных авторов.

Зарождение палубной авиации

14 ноября 1910 года принято считать днём рождения палубной авиации. В этот день впервые был осуществлён успешный взлёт самолёта с палубы надводного корабля.

В начале 20-го века в связи с появлением и развитием авиации идея использования самолётов с палуб надводных кораблей буквально витала в воздухе.

Инициатором проведения экспериментальных полётов с палубы корабля стал капитан 1 ранга ВМС США Ирвинг Чемберс, занимающий в те дни должность помощника министра флота по снабжению. Тщательно изучив все публикации и материалы по данной проблематике Чемберс пришёл к выводу о реальной возможности осуществления полётов с палуб надводных кораблей и добился от командования флота разрешение на проведение экспериментальных полётов с палубы надводного корабля.

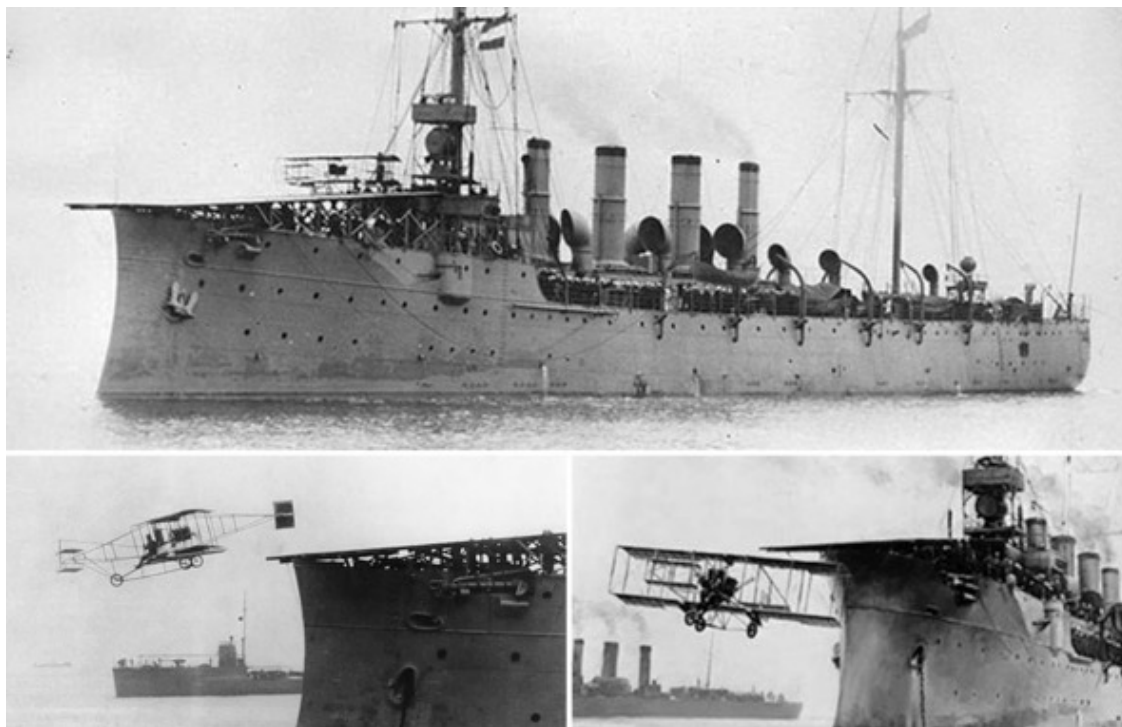


Реплика биплана «Кертис Голден Флаер» в авиамузее, Нью-Йорк, США, наши дни

Выделенный командованием флота США крейсера CL-2 «Бирмингем» 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 участи в опасных экспериментах дал молодой пилот фирмы Кертисса Юджин Эли, которого Чемберс нашел на авиационной выставке в городе Хейторп (штат Мериленд).

Для полётов был выбран одномоторный (с толкающим винтом) биплан Кертисса, оборудованный поплавками для возможности посадки на воду в аварийной ситуации. Мощности двигателя в 50 лошадиных сил посчитали достаточной для полётного эксперимента.



Эли взлетает на биплане «Кертис Голден Флаер» с наклонной платформы крейсера флота США CL-2 «Бирмингем», 14 ноября 1910 год

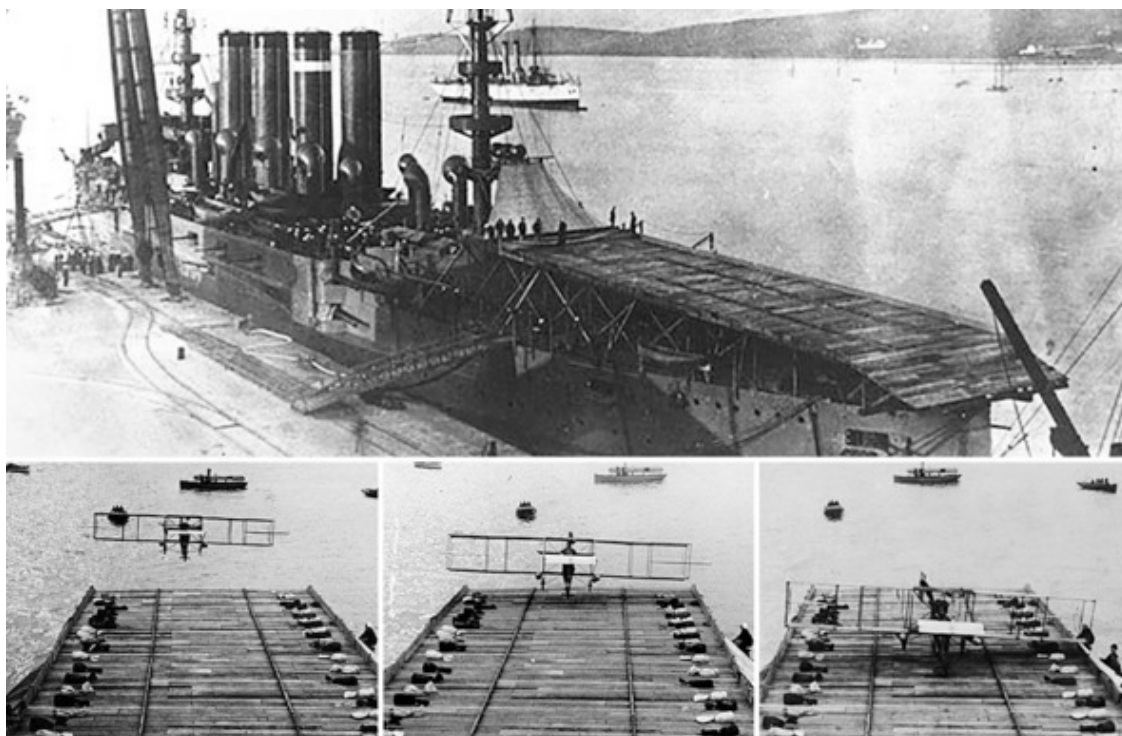
Для проведения полётов 14 ноября 1910 года «Бирмингем» с эскортом из четырёх эсминцев направился в бухту Чезапик (штат Вирджиния), где развернулся против ветра и двигался со скоростью в 10 узлов.

В 15.16 биплан Эли, пробежав 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 радиogramму, известившую мир о рождении палубной авиации.

Завершающим этапом экспериментальных полётов стала уже посадка самолёта на корабль. Для этих целей был выделен ВМС США крейсер ACR-4 «Пенсильвания». На юте крейсера соорудили 36-метровую деревянную платформу с импровизированной системой торможения самолёта, состоящую из мешков с песком и тросов натянутых поперёк посадочной платформы.

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



Посадка Эли на биплане «Кертис Голден Флаер» на платформу крейсера «Пенсильвания»

Атака базы итальянских ВМС в Таранто

С момента своего появления палубная авиация в 1910 году и до начала второй мировой войны оставалась на вторых ролях в военно-морской стратегии ведущих морских держав мира. События ноября 1940 года заставили морских специалистов обратить особое внимание на палубную авиацию и её роль в морских сражениях.

После вступления Италии 10 июня 1940 года в войну на стороне гитлеровской Германии база итальянских ВМС в бухте Таранто, где были сосредоточены основные силы флота, приобрела стратегическое значение.

Идея нанесения удара палубной авиацией королевского флота (Воздушными Силами Флота) принадлежит контр-адмиралу Артуру Ламли Сент-Джорджу Листеру, который ещё во время первой мировой войны служил в авиационной эскадрилье, базирующейся в Таранто, и хорошо знал особенности гавани. В 1938 году, когда Италия развернула боевые действия в Эфиопии, у Листера командовавшего в Средиземном море авианосцем «Глориес» в звании капитан 1 ранга и появился замысел о нанесении авиационного удара. Летчики авиагруппы «Глориеса» даже прошли обучение ночным торпедным и бомбовым атакам.

Подготовку к предстоящему воздушному удару Королевский Флот начал ещё в августе 1940 года. Воздушная разведка осуществлялась хорошо подготовленными экипажами истребителей «Грумман» «Мартлет» Mk. I действующих с острова Мальта. В результате была вскрыта система обороны военно-морской базы итальянского флота. Были учтены и небольшие глубины непосредственно в самой гавани Таранто. Авиационные торпеды были дооборудованы стабилизаторами, позволяющие применять их на таких глубинах путём уменьшения глубины погружения торпеды при сбросе её с самолёта. Используя аэрофотоснимки экипажи торпедоносцев «Фейри» «Суордфиш» изучали расположение кораблей на якорных стоянках и ориентиры для захода в атаку. Отрабатывалось и взаимодействие в условиях ночной атаки.



Британский истребитель «Грумман» «Мартлет» Mk. I в разведывательном полёте над Средиземным морем

Силы британского флота, привлекаемые для осуществления операции, по замыслу флотского командования, были разделены на три группы. В основную ударную группу вошли два авианосца «Игл» с «Илластриесом» и восемь кораблей эскорта (четыре крейсера и четыре эсминца). Вторая группа в составе 18 кораблей (в том числе два линкора и четыре крейсера) обеспечивала прикрытие ударной авиагруппы. Третья группа – демонстративная, наносящая удары по коммуникациям итальянских сил.

Рубеж атаки авианосной группе установили на удалении в 315 км от базы противника.



Восстановленный «Фейри» «Суордфиш» Mk. I в полете, Великобритания, 2012 год

Основной ударной силой авиагрупп «Игла» и «Илластриеса» были торпедоносцы «Фейри» «Суордфиш» Mk. I («Рыба-меч»). Трёхместный торпедоносец, принятый на вооружение палубной авиации королевского флота ещё в 1936 году, на подфюзеляжном узле нес одну 457-мм торпеду или морскую 680-кг мину, или подвесной топливный бак на 318 литров. На 4-х подкрыльевых узлах могли подвешиваться авиабомбы в 250 или 500 фунтов. Общий вес боевой нагрузки торпедоносца не мог превышать 730 кг.



Торпедоносец «Фейри» «Суордфиш» Mk. I

Пулемётное вооружение включало два 7.7-мм пулемёта Викарс (один синхронный перед кабиной пилота, второй в задней части кабины на турели). 750-сильный поршневой двигатель «Пегас-30» от фирмы «Бристоль» позволял развить максимальную скорость полёта всего в 222 км/час (крейсерская скорость составляла 193 км/час). Практическая дальность полёта составляла 879 км, а практический потолок 3260 м.



Учебный полёт торпедоносцев «Фейри» «Суордфиши» Mk. I в Шотландии, 1940 год

За два дня до операции в топливной системе «Игла», повреждённой разрывами авиабомб, произошла авария. Сгорели три торпедоносца «Фейри» «Суордфиш». Авианосец остался в Александрии, а уцелевшие пять торпедоносцев перебазировались на «Илластриес». В ударной авиагруппе остался только один авианосец.

11 ноября в 18.00 «Илластриес», оставив главные силы британского флота, сопровождаемый корабельным эскортом направился к Таранто. На его борту был 21 торпедоносец «Фейри» «Суордфиш» Mk. I. Одиннадцать из них были вооружены 457-мм авиационными торпедами, а остальные бомбами и осветительными ракетами. Все самолеты были оборудованы дополнительными подвесными топливными баками.

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.