

шей почти весь свой авианосный флот. Причины гибели и повреждений авианосцев показаны в табл. 10. Из таблицы следует, что большая часть авианосцев погибла от торпед или от воздействия торпед и авиабомб. От торпед авианосцы в большинстве случаев гибли, а удары авиабомб и «камикадзе» обычно приводили к выводу кораблей из строя и значительно реже — к гибели. Отсюда можно сделать вывод, что наиболее результативным против авианосцев было торпедное оружие.

Роль различных носителей оружия в уничтожении и повреждении авианосцев показана в табл. 11. Из таблицы следует, что подводные лодки потопили столько же авианосцев, сколько и авиация. В результате действий подводных лодок против авианосцев последние в большинстве своем погибали, в то время как действия авиации чаще приводили к выводу авианосцев из строя. Отсюда следует, что действия подводных лодок были более результативными, чем действия самолетов. Надводные же корабли не сыграли существенной роли в уничтожении и выводе из строя авианосцев.

Таблица Ю

Распределение случаев гибели и повреждений авианосцев от различных видов оружия

Вид оружия	Гибель		Повреждения	
	Количество	%	Количество	%
Торпеда	19	45	6	8
Авиабомба	7	17	32	41
„Камикадзе“	3	7	36	46
Артиллерия	2	5	1	1
Мина	1	2	1	1
Торпеда и авиабомба	9	22	—	—
Авиабомба и „камикадзе“	—	—	1	1
„Камикадзе“ и артиллерия	—	—	2	2
Другие причины	1	2	—	—
Итого . . .	42	100	79	100

§ 6. БОЕВАЯ ЖИВУЧЕСТЬ АВИАНОСЦЕВ ПО ОПЫТУ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В период второй мировой войны погибло 42 авианосца, из них половина принадлежала Японии, потеряв^

Таблица 11

Распределение случаев гибели и повреждений авианосцев от различных носителей оружия

Носители оружия	Гибель		Повреждения	
	Количество	%	Количество	%
Подводные лодки	19	45	3	3,5
Самолеты	19	45	72	92
Надводные корабли	2	5	1	1
Другие (комбинированные или неизвестные)	2	5	3	3,5
Итого . . .	42	100	79	100

Анализ боевых повреждений авианосцев показывает, что при воздействии торпед гибель или выход из строя авианосцев в большинстве случаев были связаны с потерей непотопляемости. Существенную роль (около 25%) играли также пожары и внутренние взрывы. Опыт войны свидетельствует, что для потопления эскортного авианосца водоизмещением около 8000 т было достаточно одного взрыва торпеды («Диском Бей» и др.), а для уничтожения авианосца водоизмещением 25—30 тыс. т требовалось два-три торпедных взрыва («Корейджес» и «Сёкаку»), хотя были случаи, когда такие авианосцы погибали и от одного взрыва торпеды («Арк Ройял» и «Тайхо»). Во всяком случае, при одном попадании торпеды авианосцы таких размеров всегда выходили из строя.

Для потопления авианосца водоизмещением 60—70 тыс. т («Синано») потребовалось шесть торпедных взрывов.

Воздействие на авианосцы авиабомб носило другой характер. Половина кораблей погибла непосредственно от потери непотопляемости, гибель Уз кораблей была связана с пожарами и внутренними взрывами на них.

Выход же авианосцев из строя при действии авиабомб был связан со снижением непотопляемости и повреждением корабельной техники и в значительной степени — с пожарами и внутренними взрывами. Повреждения полетной палубы от воздействия авиабомб при-

водили к фактическому выводу авианосцев из строя («Сёкаку», «Дзуйхо»). Бомбовые удары нередко вызвали повреждения самолетоподъемников, что также исключало возможность использования палубной авиации («Хэнкок», «Рюхо»).

Были случаи, когда при определенном стечении обстоятельств попадание небольшого числа авиабомб в авианосец приводило к его гибели. Так, например, в результате попадания двух авиабомб в японский авианосец «Акаги» он затонул. Бомбы, попавшие в корабль, вызвали на нем взрывы боеприпаса, паров бензина и пожары. Однако бывало, что авианосцы не погибали и при значительно большем числе попаданий (5—6), как, например, «Саратога».

Из анализа повреждений авианосцев авиабомбами можно сделать вывод, что для потопления авианосца водоизмещением 8—10 тыс. т требовалось не менее 3—4 попаданий фугасных авиабомб по 500 кг («Рюдзе», «Гермес»), а для вывода из строя достаточно было 2—3 авиабомб того же калибра («Рюхо», «Дзуйхо»).

Для авианосца водоизмещением 25—30 тыс. т эти цифры увеличиваются до 8—10 для потопления («Кага») и до 2—4 для вывода из строя («Кацураги», «Сёкаку»).

Вывод из строя эскортного авианосца возможен и при одном попадании авиабомбы («Фэншо-Бей»).

Следует также рассмотреть результаты воздействия на авианосцы японских «камикадзе». Эти самолеты с летчиками-смертниками пикировали на авианосец и обычно «врезались» в его палубу. Были случаи и неконтактных взрывов «камикадзе» у борта корабля в воде.

Война показала, что потопление авианосцев при воздействии «камикадзе» являлось довольно редким (всего известно о гибели трех малых эскортных авианосцев водоизмещением около 7000 т). Вместе с тем имело место много случаев повреждений авианосцев такими самолетами. Обычно воздействие одного «камикадзе» на эскортный авианосец вызывало существенные повреждения и вывод корабля из строя («Саламоа», «Сэнгамон»). На авианосцах водоизмещением 25—30 тыс. т атака одного «камикадзе» приводила лишь к незначительным повреждениям. Два удара «камикадзе» по та-

ким авианосцам, как правило, вызывали более существенные повреждения. Потеря авианосцами хода была связана главным образом со снижением непотопляемости.

Из опыта войны могут быть сделаны некоторые выводы относительно обеспечения боевой живучести авианосцев того времени.

Применение на авианосцах полетных палуб небольшой толщины приводило при воздействии авиабомб к значительным разрушениям не только полетных, но и ангарных палуб, что вызывало пожары и взрывы и нередко выводило корабли из строя. Этим объясняется бронирование японцами полетных палуб и покрытие броней вентиляционных шахт, а также увеличение англичанами толщины брони полетных палуб («Илластриес»).

Применение на авианосцах конструктивной подводной защиты сыграло положительную роль в ограничении объемов разрушений при подводных взрывах и увеличивало живучесть кораблей.

Одним из наиболее уязвимых элементов живучести авианосцев оказалась их непотопляемость. Главные причины потери непотопляемости: недостаточная остойчивость (особенно английских и японских авианосцев), недостаточная прочность переборок, образование больших кренов при авариях, наличие больших водонепроницаемых объемов, неплотности в местах прохода кабелей и трубопроводов. Мощность и надежность средств борьбы за непотопляемость были недостаточными. Для авианосцев последнее обстоятельство было особенно важно, так как на этих кораблях ангары и другие помещения расположены высоко и при тушении пожаров в них скапливалась вода, которая разливалась по палубам и снижала остойчивость поврежденных кораблей. Особенно ненадежными были водоотливные средства («Синано»).

Взрыво- и пожаробезопасность большинства авианосцев была низкой. Пожары на авианосцах возникали при воздействии любых видов оружия. Гибель таких крупных авианосцев, как «Лексингтон» и «Тайхо», была непосредственно связана с пожарами и внутренними взрывами паров бензина и боеприпаса в погребах.

Характерные недостатки в обеспечении взрыво- и

пожаробезопасности авианосцев: распространение по кораблю паров бензина через неплотности, расположение бензохранилищ вблизи погребов боеприпаса, недостаточная противопожарная защита корабельных помещений, особенно погребов боеприпаса, недостаточная мощность противопожарных средств.

Необходимо отметить, что на заключительном этапе войны были приняты соответствующие меры по повышению противопожарной безопасности авианосцев. В результате этого в общем объеме повреждений кораблей роль пожаров несколько снизилась («Франклин», «Дзуйкаку»).