

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	6
Пролог.	
Крылья над морем, или Время первых	7
«Фьюриес».	
Многострадальный прародитель	11
«Хосё».	
Первый специальный	16
«Лэнгли».	
Первый блин по-американски	21
«Лексингтоны».	
Опередившие время	26
«Акаги» и «Кага».	
Методом проб и ошибок	30
«Беарн».	
Чисто французский шарм	35
«Йорктауны».	
Выдающиеся посредственности	39
«Сорю» и «Хирю».	
Дракончики Императорского флота	46
«Арк Ройал».	
Странный шедевр	49
«Граф Цеппелин».	
Плод сумрачного гения	53
«Сёкаку» и «Дзуйкаку».	
Журавлиная песня	57
«Илластриесы».	
Чисто британские авианосцы	60
«Тайхо».	
Когда лучшее — враг хорошего	65

«Эссексы».	
Лучше быть богатым, но здоровым	68
«Дзуйхо», «Сёхо» и «Рюхо».	
Фениксы «из тени»	73
«Защитники торговли».	
Британские эскортники	77
«Дзунъё» и «Тайё».	
«Специальные» соколы	83
«Боуги» и «Касабланки».	
«Джипы» на конвейере	86
«Синано».	
Дважды тупик	94
«Индепенденсы».	
Полезная паника	97
«Титосэ» и «Тиёда».	
Мультитул по-японски	100
«Колоссусы».	
Одноразовые должители	102
«Аквила».	
Учись у лучших!	105
Авианесущие «Мару».	
Армия тоже в деле	109
«Мидуэи».	
Жирная точка	111
Приложения	
Из жизни аэрофинишёров	114
Из жизни посадочной сигнализации	124
Из жизни катапульт	129
Некролог	142

Пролог.

Крылья над морем, или Время первых

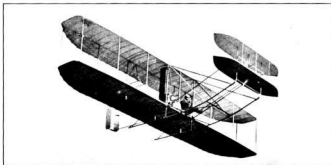
Самолёты и «попаданцы»

В одном из романов классика отечественной «попаданческой» фантастики первый реально летающий аэроплан стараниями данного попаданца изобретают в России. Ну, почему бы и нет? А ещё главный герой более десяти лет прилагает титанические усилия, дабы никому не пришлось в голову использовать эту новинку в военных целях, чтобы Россия в результате получила господство в воздухе в начале Первой мировой. Тоже верю. А вот в то, что это удалось, не верю от слова «совсем».

В нашей суровой реальности днём рождения авиации стало 17 декабря 1903 года, когда «Флайер» братьев Райт впервые поднялся в воздух. Но вот первые демонстрационные полёты для широкой публики они провели лишь почти пять лет спустя, в августе 1908 года. Всё это время Уилбур и Орвилл Райты доводили до ума конструкцию, «прикрывали» её патентами, но главное — отчаянно искали, кому подоже впарить своё изобретение. И как трудно догадаться, одними из первых, кто заинтересовался этими ещё крайне сырыми «этажерками», были военные крупных европейских стран и США.

Родным вооружённым силам братья выкатили конский ценник в 100 тысяч тогдашних баксов — в районе 3 млн нынешних — за модель «Флайер А», уже умевшую поворачивать в воздухе. В начале 1908 года армия США заключила с ними первый контракт, урезав хотели изобретателей ровно в четыре раза. Представленный образец уробили при испытаниях, и свой первый аэроплан американские военные получили лишь 2 августа 1909 года. Так что на военную службу самолёты пошли практически сразу после рождения, и никакой попаданец этому помешать бы не смог.

Что приятно, в числе первых, кто озаботился авиацией, была и Русская императорская армия — они сделали это практически одновременно с военным ведомством Франции. В следующем году за ними последовали Италия, Германия, Австро-Венгрия... Словом, «процесс пошёл». А ещё год спустя состоялось и первое боевое применение аэропланов в ходе Итало-турецкой войны 1911–1912 годов.



Орвилл Райт демонстрирует американским военным возможности аэроплана «Флайер А», сентябрь 1908 года

Аэропланы и корабли

С военно-морским применением новинки оказалось сложнее. Для эффективной работы с берега дальность первых аэропланов была явно недостаточна, так что требовалось как-то «поженить» аэропланы с водой вообще и кораблями в частности. И тут «помогла» инициатива частной компании, причём немецкой.

Ещё один американский пионер авиации Гленн Кёртисс сделал ставку на родные ВМС. С начала 1910 года он вёл с ними переговоры, учил моряков летать и построил биплан «Модель D» с расчётом сбгарить его флоту. Но неизвестно, сколько бы это продолжалось, если бы не германская пароходная компания «Гамбург — Америка», которая объявила о планах поднять аэроплан с одного из своих лайнеров. И Кёртисс банально взял адмиралов «на слабо» — нельзя же допустить, чтобы первыми стали какие-то «колбасники»!

Для этой авантюры флот выделил лёгкий крейсер «Бирмингем» и смешную сумму на лесоматериалы, из которых корабельные плотники шустро соорудили на баке корабля простенькую наклонную платформу длиной 25 метров.

По идее, первыми всё равно должны были успеть немцы, но им не везло с погодой, то с глючным аэропланом. В результате 14 ноября 1910 года «Кёртисс D», пилотируемый другим пионером авиации

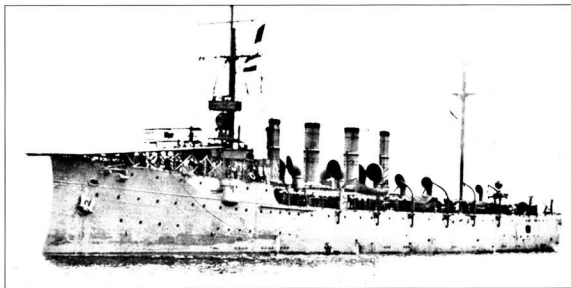


Американские пионеры морской авиации Гленн Кёртисс и Юджин Эли за штурвалами первых аэропланов Кёртисса

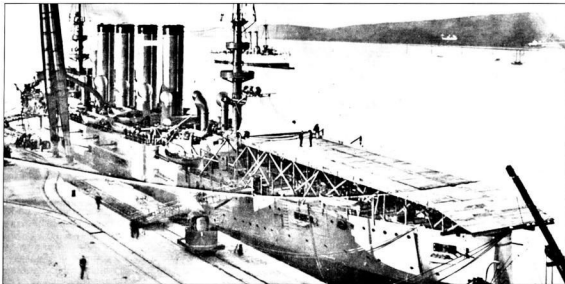
Юджином Эли, стал первым в истории самолётом, взлетевшим с корабля. Так началась эра морской авиации.

Следующим логичным шагом стал эксперимент уже с посадкой на корабль.

Для этой цели вошедшие во вкус ВМС США одолжили броненосный крейсер «Пенсильвания», в кормовой части которого была построена 36-метровая деревянная платформа с импровизированной



Аэроплан Кёртисса «Модель D» готовится к взлёту с лёгкого крейсера CL-2 «Бирмингем», 14 ноября 1910 года

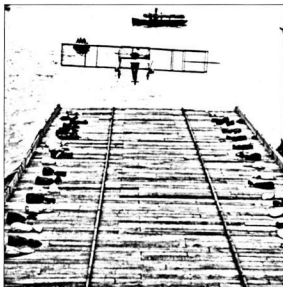


Первая в истории посадочная палуба, сооружённая на корме броненосного крейсера ACR-4 «Пенсильвания», январь 1911 года

системой торможения самолёта. Её придумал ещё один выдающийся авиатор — Хью Робинсон, который удивительным образом с первой же попытки угадал все основные элементы!

С воды — в небо

А сам Гленн Кёртисс занимался тогда другим проектом. Эксперименты с кораблями пока просто укрепили его связи



Пилотируемый Юджином Эли аэроплан Кёртисса «Модель D» совершает первую в истории посадку на корабль. Броненосный крейсер ACR-4 «Пенсильвания», 18 января 1911 года