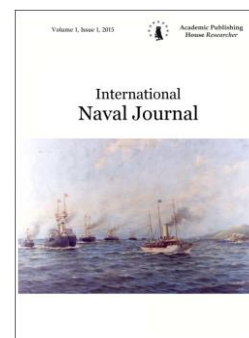


Copyright © 2014 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 4, № 2, pp. 95-104, 2014

DOI: 10.13187/inj.2014.4.95
www.ejournal37.com



UDC 94 (73).091.7

Combat "Wasp" US Navy (aircraft carrier CV 7 "Wasp")

Leonid A. Olyunin

Independent investigator, Kotel'nich, Russian Federation

Abstract

This article discusses the history of formation, design features and fighting way of the seventh aircraft carrier USS CV7 "Wasp".

Keywords: World War II; Pacific Fleet; USA.

Великая Депрессия, поразившая США в конце 1920-х – начале 1930-х годов, закончилась с приходом в Белый Дом администрации Франклина Д. Рузвельта. Новый президент, один из немногих политиков, видел явную угрозу в продолжающемся увеличении флота императорской Японии. В противовес этому Рузвельт начал и активно проводил в жизнь обширную программу военно-морского строительства.

Флот Соединенных Штатов немедленно воспользовался благоприятной ситуацией. Поскольку "линкорные каникулы" все еще продолжались, руководство ВМС в 1933 году запросило Конгресс о выделении ассигнований на постройку очередных авианосцев.

К 1927 году, к моменту окончания строительства "Lexington" (CV-2) и "Saratoga" (CV-3) ВМС США предполагали разделить оставшийся по Вашингтонскому соглашению лимит стандартного водоизмещения для авианосцев на пять частей и построить пять кораблей типа "Ranger" (CV-4). Но прошедшие в январе 1929 года маневры показали высокую эффективность больших и быстроходных авианосцев как "Lex" и "Sara". Естественно, что полученный опыт тут же послужил основанием для пересмотра авианосной программы. Проект малого авианосца был признан ущербным, так как "Ranger" был слишком уж малым и медлительным, что автоматически делало его кораблем второй линии. Поэтому в 1933 году руководство ВМС запросило Конгресс о выделении ассигнований на постройку двух 20000 тонных авианосцев. Первые два – "Enterprise" (CV-6) и "Yorktown" (CV-5) заказали в том же 1933-м, а третий, санкционированный законом (биллем) Винсона-Траммела (от 27 марта 1934 г), в 1935-м.

Безсистемность в названиях авианосцев (в отличие от них линкоры несли имена штатов, крейсера - городов, а эсминцы - лиц, связанных с флотом), нашла отражение и в данном случае. Седьмой американский корабль этого класса, в отличие от предшественников авианосцев - "городов" ("Saratoga", "Lexington", "Yorktown"), унаследовал свое имя от парусника начала XIX века. В переводе его название ассоциировалось с агрессивным жалящим насекомым: "Wasp" - "Оса".

К моменту его заказа, из 135000 тонн водоизмещения, отпущенных США Вашингтонским соглашением на строительство авианосцев, 120000 тонн было уже использовано (чтобы освободить под новый авианосец более-менее приемлемый тоннаж, пришлось вывести

из состава авианосных сил первый американский авианосец 11000 тонный "Langley"). Но даже в этом случае оставшееся стандартное водоизмещение составляло лишь 14700 тонн, так что о третьем авианосце типа "Yorktown" говорить не приходилось. Тогда и решено было строить усовершенствованный "Ranger" с более легким бронированием, большей мощностью энергетической установки (ЭУ) и с тем же составом авиагруппы как на авианосцах типа "Yorktown". Последнее выполнить не удалось, но размещение на корабле столь скромных параметров почти 80 самолетов расценивалось как главное положительное качество "Wasp'a". В этой связи "американец" представляет собой интересный контраст в сравнении со строящимся одновременно с ним британским "Illustrious". "Wasp", при меньшем на 8000 тонн водоизмещении, обладал большей площадью полетной палубы (при более узком корпусе), имея меньшую на 30% мощность ЭУ, развивал ту же скорость и вдвое превосходил своего английского "коллегу" по составу авиагруппы. Однако справедливости ради надо отметить почти полную незащитность "американца" по сравнению с мощным бронированием "Illustrious", его относительно слабое вооружение и меньшие запасы топлива и боекомплекта на один самолет.

"Wasp" был заложен 1 апреля 1936 года на верфи "Бетлехем стил компани" (Квинси, штат Массачусетс), спущен на воду 4 апреля 1939-го (крестила корабль миссис Чарли Эдсон, жена помощника морского министра). Официальной датой вступления в строй стало 25 апреля 1940 года.

Описание конструкции

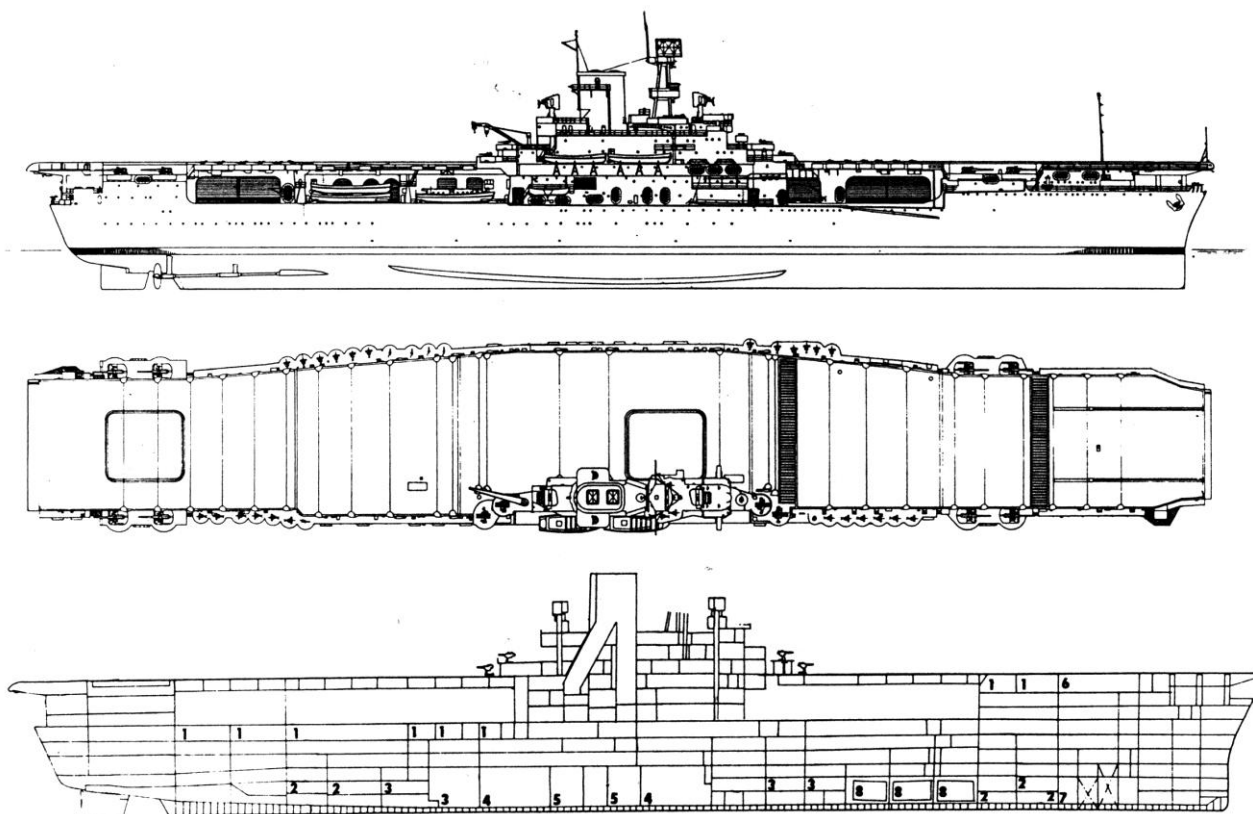
Как уже было сказано, "Wasp" был близок по водоизмещению к построенному ранее "Ranger", поэтому корабли часто сравнивали друг с другом. "Оса" на 12,2 м короче своего прототипа, но несколько шире (соотношение длины к ширине составляла 8,5:1). Максимальная длина корабля 226 м, ширина 24,6 м, осадка 7 м. Полетная палуба 224 x 24,4 м занимала всю длину авианосца и не имела выраженного свеса в корме. По соображениям экономии весовой нагрузки корабль имел отличный от других американских авианосцев ассиметричный корпус. Именно на "Wasp" впервые появился выпуклый "нарост" с левого борта, который гораздо позднее, в 60-е годы, оформился в современную угловую палубу. Это было сделано для компенсации веса "острова", расположенного по правому борту.

Бронирование было выполнено по схеме, аналогичной "Ranger" (бортовой пояс 13,8 мм из стали STS), но без развитой подводной защиты. Кроме того "Wasp" обрел 32-мм броневую палубу (в ряде источников говорится о двух палубах, дающих в сумме 38 мм) и улучшенное внутреннее расположение переборок.

Для функционирования восьми кормовых и шести носовых аэрофинишеров использовалась та же гидросистема, что и для трех аварийных барьеров. "Wasp" имел два расположенных в диаметральной плоскости самолетоподъемника размером 14.6 x 13.7 м. Первоначально планировалось оборудовать три, но по соображениям снижения стоимости корабля от установки третьего отказались. В большом открытом с бортов ангаре (152 x 23 м) размещалось свыше 70 самолетов. Точнее – 76, британский "Illustrious" имел лишь 36! Для увеличения темпа подъема при воздушных операциях на "Wasp'e" использовали не только полетную, но даже и ангарную палубу. Здесь установили стандартную катапульту американских авианосцев типа Н-1 (еще две находились на полетной палубе). Самолет с запущенным двигателем выстреливался с нее поперек корабля.

Забегая вперед можно отметить, что при участии в боях на Тихом океане, он фактически нес от 66 до 72 самолетов. В апреле – мае 1942 года "Wasp", сохраняя неизменным состав собственной авиагруппы, принимал на борт по 47 британских "Спитфайров" для их последующей переброски на Мальту. Для того, чтобы "напоить" эту армаду, авианосец нес 414430 литров авиабензина.

Как и "Ranger", "Wasp" имел двухвальную энергетическую установку, но более широкий корпус и большая осадка потребовали дополнительных 21500 л.с. мощности для достижения той же скорости 29,5 уз. В отличие от шеститрубного "Ranger" ЭУ размещалась в центре корабля, а дымоходы шести котлов Ярроу были сведены в одну относительно небольшую, но высокую трубу, от чего "Wasp" силуэтом был схож с кораблями типа "Yorktown". Мощность ЭУ 70000 л.с., скорость 29.5 уз, дальность плавания при запасе топлива в 4353 т составляла 8000 миль 20 узловым ходом.



Вооружение

Артиллерийское вооружение "Wasp" было аналогично "Yorktown": восемь универсальных 127/38 орудий Mk30 в восьми (по четыре на каждый борт) бортовых спонсонах. Ближняя ПВО – четыре счетверенных 28 мм / 74 кал. зенитных автомата, расположенных в гнездах, спереди и сзади острова. Первоначально авианосец имел и 24 12,7-мм пулемета, но во время 2-й мировой войны (в июне 1942 года) 18 из них были заменены на 30 20-мм / 70 кал зенитных автомата, а в дополнение к "чикагскому пианино" (так в американском флоте прозвали 28-мм автоматы) в корме по левому борту установили счетверенный 40-мм / 56 кал Бофорс.

В конце 1941 года два поста управления артиллерийским огнем (директоры Mk33) были стабилизированы и получили РЛС Mk4. Одновременно авианосец оснастили поисковым радаром системы СХАМ.

Авиагруппа "Wasp" обычно состояла из 25 истребителей (F4F "Уайлдкет"), 30 пикирующих бомбардировщиков (SB2U "Виндикейтор", либо SBD "Донтлесс") и 12-15 торпедоносцев (ТВF "Авенджер").

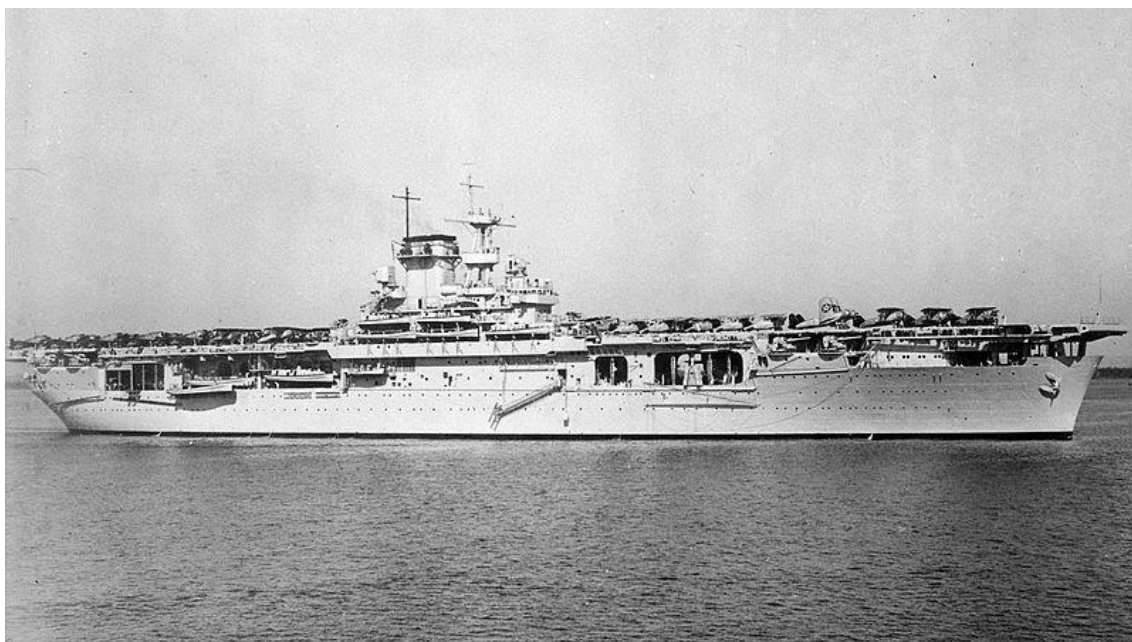
Экипаж корабля после окончания постройки состоял из 1800 человек, но в 1942 году, в связи с установкой дополнительного оборудования и увеличения зенитного вооружения увеличился до 2367.

Карьера

После окончания 1-мировой войны основные силы американского флота были сосредоточены на Тихом океане. Однако в январе 1939 года часть кораблей перебазировали в Атлантику, где создавалась Атлантическая эскадра США. 25 апреля 1940 года в ее состав вошел "Wasp", только что вступивший в строй седьмой авианосец американского флота, который привел в Бостон кептен Джон Ч. Ривз. Однако вступление в строй пока было чисто формальным. На корабле еще полтора месяца спустя "лечили детские болезни". Первый настоящий выход в море "Wasp" совершил 28 июня. Впервые с него взлетали и садились самолеты. Среди пилотов, совершивших тогда первые вылеты был и лейтенант Дэвид МакКемпбелл – один из будущих асов Второй мировой войны. Первый большой поход авианосца

ознаменовался и первой трагедией: 9 июля упал в море бомбардировщик "Виндикейтор". Посланный на помощь эсминец "Моррис" не смог ничего предпринять и оба пилота погибли. Тем не менее в дальнейшем тренировки летного состава продолжались, а каждый новый заход в Норфолк оборачивался для "Wasp'a" новым ремонтом: не ладилась работа главных механизмов. Лишь в конце сентября авианосец был, наконец, полностью боеготовым.

Между тем в Европе в полную силу полыхал пожар Второй мировой войны. Америка же, отделенная океаном, соблюдая нейтралитет, активно помогала Великобритании и Франции. "Wasp" не остался в стороне от этой помощи. После ввода в строй, авианосец, вместе с "Ranger" и "Yorktown" образовал 3-ю американскую дивизию авианосцев с базой на Бермудах. Основной задачей нового соединения стало несение так называемых "нейтральных патрулей", которые США осуществляли с 12 сентября 1939 года. Это было одной из форм вовлечения американского флота в боевые действия совместно с Британским королевским ВМС без официального объявления войны. Соединенные Штаты освободили английские эскортные силы от конвоирования судов в Западной Атлантике, взяв эти функции на себя.



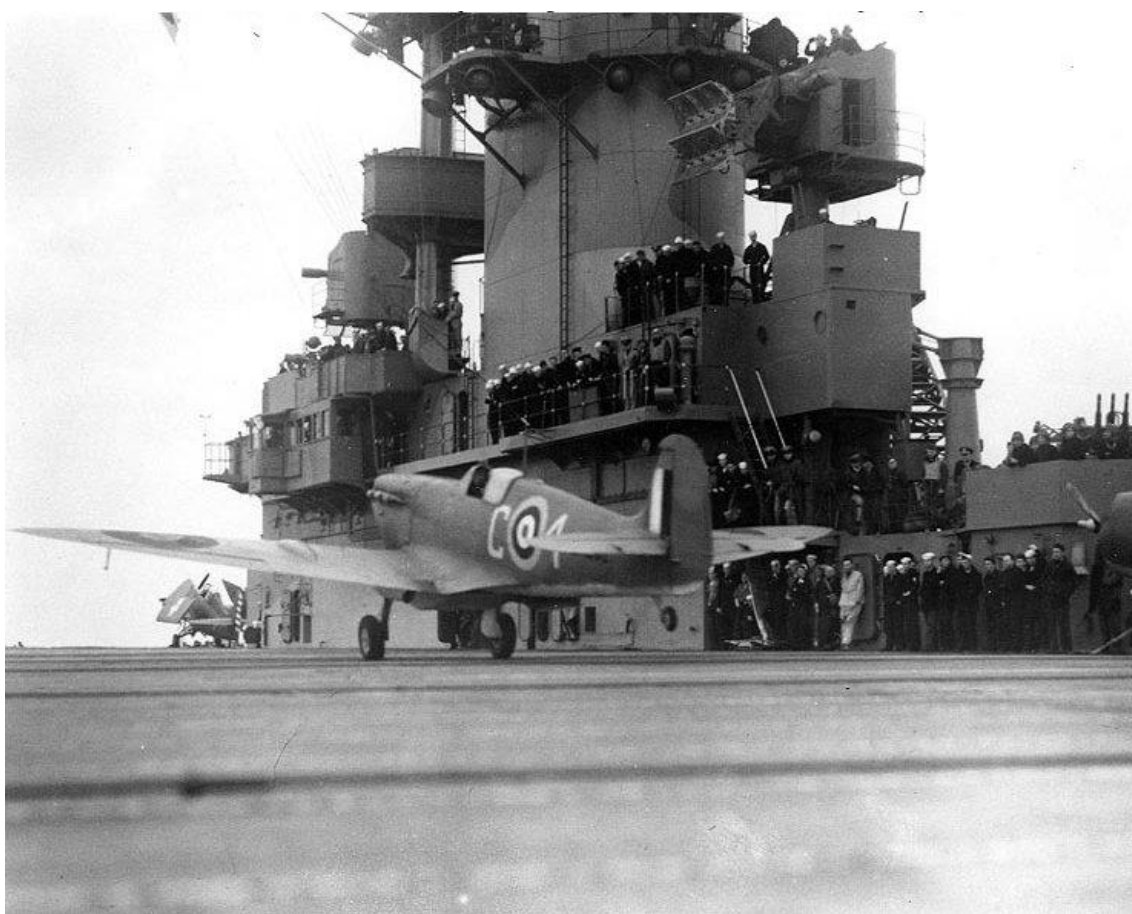
Авианосец "Wasp", 1940 г.

Однако не только конвои занимали умы руководства флотом. Рано или поздно США оказались бы втянутыми в боевые действия, "Wasp" стал объектом для экспериментов. 12 октября 1940 года корабль принял на борт 24 сухопутных истребителя P-40 Восьмой армейской авиагруппы и 9 разведчиков O-47A Второй разведывательной эскадры. Решено было на практике проверить возможность осуществления взлета армейских самолетов с палубы авианосца. Впервые осуществленный эксперимент подтвердил реальность такой задачи. В дальнейшем "Wasp" неоднократно использовался в подобных целях.

19 июля 1941 года в составе Атлантического флота было образовано оперативное соединение TF-1 для защиты конвойных операций в районе Исландии. Спустя неделю "Wasp" принял на борт в Норфолке 40 (по другим данным 30) истребителей P-40 "Warhawk" и три учебных самолета (собственная авиагруппа состояла из 36 F4F и 36 SB2U) и, эскортируемый крейсерами "Quincy", "Vincennes" и эскадренными миноносцами "O'Brien" и "Walke" направился в район южнее Исландии, где "Уорхауки" покинули его палубу и благополучно достигли береговых аэродромов. Осенью того же года, во время смены исландского корпуса США, мощное соединение из четырех линейных кораблей и трех авианосцев (среди которых был "Wasp"), четырех крейсеров и 11 эсминцев было сосредоточено к югу от Исландии и полностью контролировало движение союзных транспортных караванов.

Вступление Соединенных Штатов в войну не отразилось сколько-нибудь существенно на боевой деятельности "Wasp". Корабль по-прежнему находился в Атлантике, патрулируя в Датском проливе и сопровождая транспорты до весны 1942 года. В одном из таких походов, около семи часов утра 17 марта, а густом тумане (при практически нулевой видимости) авианосец столкнулся с эсминцем "Stack". Причем "Wasp" настолько мягко "боднул" своего конвоира, что на "аэродроме" даже не заметили случившегося. Лишь пару минут спустя примчавшаяся в нос пожарная команда обнаружила болтавшийся "под ногами" миноносец, окутанный клубами дыма из свернутой на бок трубы (на авианосце дым приняли за пожар в носовой части ангара). "Wasp" повреждений не получил, эсминец же пострадал довольно серьезно, но благополучно добрался до Филадельфии (ремонт продолжался два месяца).

Спустя неделю оперативное соединение TF-39 в составе "Wasp", линкора "Washington" (флагман), тяжелых крейсеров "Wichita", "Tuscaloosa" и восьми эскадренных миноносцев покинуло США, следуя в главную базу британского флота Скапа-Флоу. По просьбе Уистона Черчилля американские корабли должны были усилить флот Метрополии, ослабленный срочной переброской британских кораблей в Индийский океан, где Англия понесла тяжелые потери в ходе японского вторжения.



Британский "Спитфайр" на палубе "Wasp"

Уникальный случай! В первый же день своего похода через океан эскадра лишилась своего командующего. Бушевал шторм и в 10-30 на линкоре прозвучал сигнал "человек за бортом!" Быстро выяснилось, что этим человеком оказался контр-адмирал Джон У. Уилкоккс. Поисками занялась вся эскадра, в том числе и самолеты "Wasp'a". Увы, спасение одного оказалось сложнее, чем некогда четырех (в ночь с 7 на 8 марта 1941 года "Wasp" спас членов экипажа шхуны "Джордж Е. Клинк"). Через два часа безуспешных поисков корабли двинулись дальше. Командование принял контр-адмирал Роберт Гриффен.

5 апреля американская эскадра прибыла к месту нового базирования, а уже 12-го потребовалась срочная помощь "Wasp'a" по доставке истребителей на Мальту с целью усиления ПВО острова. Приняв в Глазго 47 истребителей "Спитфайр" и их летный состав, 14 апреля объединенное англо-американское соединение "W" ("Wasp", линейный крейсер "Renown", английские эсминцы "Inglefield", "Echo", "Partridge", "Ithuriel" и американские "Lang" и "Madison") взяло курс на Средиземное море. Переход на юг прошел без каких-либо происшествий. Корабли шли с таким расчетом, чтобы ночью 18 апреля пройти мыс Эспартель, а в 2 часа 19 апреля пройти траверз мыса Европа (в этот день соединение было усилено из Гибралтара крейсерами ПВО "Cairo" и "Charubdis") и тем самым избежать встречи с итальянскими и испанскими самолетами-разведчиками. Взлет самолетов предполагалось произвести в 50 милях к северу от Алжира. В 4 часа 20 апреля при юго-западном четырехбальном ветре "Спитфайры" начали покидать палубу идущего со скоростью 28 узлов "Wasp'a". Первыми взлетели 11 собственных "Уайлдкетов" для прикрытия британских "коллег". К 05-01 все 58 самолетов были в воздухе. Столь высокий темп взлета был достигнут благодаря подготовке F4F на взлетной палубе авианосца, а "Спитфайры" в это же время прогревали на ангарной. После подъема "Уайлдкетов" каждый "Спитфайр" с запущенным мотором поднимался на взлетную палубу и немедленно стартовал. Выпустив самолеты соединение "W" легло на обратный курс, следуя к Гибралтару. 26 апреля корабли вернулись в Скапа-Флоу.



Лето 1942 г. "Даунтлесы" и "Уайлдкеты" на палубе "Wasp"

Спустя несколько дней с Мальты были получены неутешительные вести о тяжелых потерях английской авиации в развернувшемся над островом воздушном сражении. К концу апреля из доставленных "Wasp'ом" "Спитфайров" было потеряно 23, а большинство оставшихся требовали длительного ремонта. 30 апреля авианосец принял на борт еще 47 истребителей и 3 мая вместе с ЛКР "Renown", крейсером ПВО "Charybdis" и четырьмя эсминцами (американскими "Lang", "Sterret" и английскими "Echo", "Intrepid") вышел в Атлантику. В ночь с 7 на 8 мая к соединению примкнули подошедшие из Гибралтара британские авианосец "Eagle" и девять эсминцев. В 2 часа 9 мая корабли прошли маяк Форментера на Балеарских островах и, примерно в точке с 37°48' N, 03°06' O, истребители поднялись в воздух. На этот раз не обошлось без неприятностей. На первом стартовавшем в 06-30 истребителе сержанта Херрингтона сразу после взлета отказал мотор: "Спитфайр" рухнул в море. Спасти пилота не удалось. Авария не испугала остальных. Через 53 минуты последний, сорок седьмой истребитель сержанта Смита оставил палубу авианосца. Но улететь ему не удалось. Пилот по ошибке сбросил подвесной топливный бак и до Мальты долететь не смог бы (максимальная дальность "Спитфайра" достигала 580 миль). Выбор у Смита был не велик: садиться либо на воду и потерять самолет, либо на авианосец. Сержант выбрал второе, хотя посадка сухопутного самолета на корабль представляла немалый риск. Пилот рискнул и посадил истребитель, остановившись всего в четырех метрах от края полетной палубы. Смит запросил разрешения взлететь немедленно после подвески бака, но не получил его. Улетевших товарищей было не догнать, а соединение 21-узловым ходом шло назад к Гибралтару.



Авианосец "Wasp", 1942 г.

16 мая "Wasp" бросил якорь в Скапа-Флоу, а тремя днями позже корабль получил приказ на переход в Тихий океан, где теперь уже американский флот испытывал серьезные проблемы: в боевом строю оставались только два авианосца "Enterprise" и "Hornet" ("Saratoga" и "Yorktown" были повреждены и требовали восстановительного ремонта). Однако в сражении у Мидуэя ему участвовать не довелось. 10 июня, спустя несколько дней после битвы, "Wasp" добрался лишь до Панамского канала и в тот же день вышел в Тихий океан. За четыре дня до этого, во время захода в Норфолк, ушедшего на повышение Джона Ривза на посту командира корабля сменил кептен Форрест П. Шерман.

Спустя еще пять дней в Сан Диего было сформировано оперативное соединение TF-18 (командующий контр-адмирал Лейг Ноес), основной ударной силой которого и стал CV-7.

Кроме "Wasp'a" в него вошли линейный корабль "North Carolina", четыре крейсера и 8 эскадренных миноносцев. В Сан-Диего на авианосце был обновлен состав авиагруппы. Списав устаревшие "Виндикейторы", приняли на борт 29 истребителей "Уайлдкет", 30 пикирующих бомбардировщиков "Донтлесс" и 10 торпедоносцев "Авенджер".

1 июля TF-18 покинуло базу, эскортируя к о. Гуадалканал шесть транспортов с морской пехотой на борту. В пути на "Wasp'e" произошла серьезная поломка турбины высокого давления правого борта, но аварию удалось устранить силами экипажа.

Ранним утром 7 августа 1942 г. американцы начали операцию "Уотчтауэр" по вторжению на Гуадалканал. В то время как самолеты с "Saratoga" и "Enterprise" действовали по береговым объектам на самом острове, 16 F4F командера Кортни Шендза, 15 SBD-3 командера Джона Элдриджа и TBF-1 командера Уоллеса Бикли нанесли с "Wasp'a" удары по близлежащим (в 30 км к северу от Гуадалканала) островам Тулаги, Танамбото и Гавуту, где уничтожили базу японской гидроавиации (17 самолетов: 7 Н6К и 10 А6М2). Вечером 8 августа, после 48 часов непрерывных полетов, "Wasp" отошел юго-восточнее района боевых действий. Спустя еще сутки на авианосце узнали о трагедии разыгравшейся у о. Саво, где соединение японских крейсеров под командованием контр-адмирала Микава уничтожило три американских и один австралийский крейсер. Кептен Шерман тщетно пытался добиться у командующего TF-18 разрешения для быстрого броска на север и удара по японским кораблям. Приказа не последовало, но на авианосце число пикирующих бомбардировщиков довели до 36-ти, а торпедоносцев до 15 машин.

24 августа произошло сражение авианосцев у Восточных Соломоновых островов, в котором японцы потеряли АВ "Ryujo", а у американцев тяжелые повреждения получил "Enterprise". Увы, на этот раз удача вновь отвернулась от "Wasp'a": бой вновь остался в стороне от него. Накануне вечером 23 августа TF-18 было отправлено на заправку топливом и его единственным боевым эпизодом в этот период стала атака 27 августа разведывательным самолетом японской подводной лодки J-17. Лодка была повреждена.

В середине сентября TF-18 ("Wasp", крейсера "San Francisco", "Solt Lake City", "San Juan" и "Juneau" и эсминцы "Farenholt", "Aaron Word", "Buchanan", "Laffey", "Lansdowne" и "Lardner") получило приказание усилить авиацию на Гуадалканале. 12 сентября южнее острова с палубы "Wasp'a" взлетели 24 "Уайлдкета" из состава авиагруппы, торпедированной ранее "Saratoga". Конечным пунктом перелета был жестоко атакуемый аэродром Хендерсон Филд. Спустя сутки очередные F4F уходят на берег в помощь армейским эскадрильям. К этому моменту из авианосцев у Гуадалканала остался только "Wasp" и "Hornet" ("Enterprise" после полученных повреждений был увезен на ремонт, а "Saratoga" после торпедной атаки японской подводной лодки J-26 также выбыла из строя), а обстановка продолжала осложняться. Бои на острове требовали все новых и новых подкреплений. TF-18 и TF-17 контр-адмирала Маррея ("Hornet", линкор "North Carolina", крейсера "Northhampton", "Pensacola" и "San Diego", эсминцы "Morris", "Anderson", "Hughes", "Mustin", "O'Brien", "Russell" и "Barton") отправляются на прикрытие конвоя идущего из Эспириту-Санто. Для "Wasp'a" этот поход оказался последним.

15 сентября авианосные соединения вошли в зону действия японских подводных лодок. Этот район в 250-милях к юго-востоку от Гуадалканала американские моряки уже успели прозвать "торпедным квадратом". Вскоре после 14.00 "Wasp" развернулся на ветер, чтобы выпустить 8 "Уайлдкетов" и 18 "Даунтлессов" и принять возвратившихся их патруля 8 F4F и 3 SBD. На авианосце открыли топливопроводы для новой заправки севших самолетов. Роковой момент приближался.

В 14.42 с дистанции 500 метров в "Wasp" были выпущены шесть торпед японской подводной лодкой J-19 (капитан 2 ранга Токайти Кинаси). Они были замечены сигнальщиками менее чем за минуту до попадания, и отвернуть авианосец уже не успел. Три торпеды поразили корабль в правый борт. Две взорвались рядом с бензохранилищем при контакте с корпусом, а третья дала неконтактный взрыв, вызвав обширные повреждения. Носовую часть охватило пламя, самолеты на ангарной палубе разбросало как игрушки, часть из них выбросив за борт. Сдетонировал боезапас, дизель-генераторы сорвало с фундаментов, труп командира счетверенного зенитного автомата №2 забросило на мостик, где он упал прямо к ногам Форреста Шермана. Главная энергетическая установка авианосца не пострадала, но создать достаточное давление воды в пожарных магистралях не удалось. Снаряды, авиабомбы и па-

ры бензина давали обильную пищу для огня. Кептен Шерман отчаянно пытался локализовать пожар, развернув пылающий нос по ветру, но через несколько минут произошел очередной взрыв паров бензина и командованию корабля стало ясно, что авианосец обречен. В 15.20, спустя 35 минут после атаки, был отдан приказ оставить "Wasp". Чтобы ускорить его гибель эскадренный миноносец "Lansdown" выпустил в горящий остов 5 торпед.



Агония авианосца "Wasp"

Командир эсминца У.Р. Смедберг после войны вспоминал: "Признаюсь, что нам не часто удавалось попрактиковаться в торпедной стрельбе. Теперь мы получили возможность такой практики. От "Уоспа" нас отделяли примерно 900 метров. Новые торпеды были настолько секретны, что только командиры минно-торпедной БЧ и я знали, что они снабжены магнитными взрывателями. Предполагалось, что торпеды будут взрываться в самом уязвимом месте корабля, проходя под его днищем. Я приказал: "Углубление 15 футов под килем". Приказание было исполнено и мы выстрелили. Торпеда помчалась прямо в мидель авианосца, но... ничего не произошло. Взрыва не последовало. Сократив дистанцию примерно до 700 метров, мы выпустили еще одну торпеду. На этот раз я дал указание поставить "углубление точно по осадке "Уоспа"". Промахнуться было просто невозможно. Угол стрельбы был идеальным – в правый борт обреченного корабля. Вторая торпеда уклонилась чуть вправо от середины авианосца, и снова... совершенно ничего не случилось. Никакого звука взрыва.

В сердцах я воскликнул: "Может, все дело в этих магнитных взрывателях? Может, Вы не поставили их в боевое положение? Может, они вообще нерабочие?" Однако офицер возразил мне, сказав, что взрыватели были установлены правильно и что матрос-торпедист делал все как положено. Тогда я приказал: "Устанавливайте на десять футов". Мы выстрелили последние три торпеды (в этом походе у нас их было всего пять). Все три попали и взорвались, разворотив борт "Уоспа": авианосец стал медленно погружаться..."

В 21.00 "Wasp" опрокинулся и затонул в точке с 12°25' ЮШ, 164°08' ЗД. Из 2247 человек, находившихся на борту, 193 погибли и 367 получили ранения. Из 26 самолетов "Wasp'a", находившихся в воздухе, 25 были посажены на "Hornet" (один потерян в результате аварии).

Между тем, три, из оставшихся шеститорпедного веера J-19, пройдя пять миль достигли: одна линкор "North Carolina", одна эсминец "O'Brien" и одна едва не попала в "Lansdown", пройдя прямо под ним. Наиболее выдающийся результат подводной атаки в

истории двух мировых войн! Однако и спустя 40 лет после описанных событий не утихают споры, а не было ли потопление двух кораблей ("O'Brien" также погиб) и повреждение третьего "делом рук" двух подводных лодок? Ведь в том же районе находилась J-15, которая по японским данным наблюдала атаку, но не стреляла.

Итак, боевая "Оса" американского флота, волей судьбы которой так и удалось ни разу смертельно "ужалить" японские корабли, погибла. Но уже 13 ноября в составе флота США появился новый "Wasp" (CV-18). Такое название получил заложенный 18 марта 1942 года авианосец "Oriskany" (типа "Essex"). Он прослужил до июля 1972 года. В настоящее время в составе ВМС США несет службу ударный десантный вертолетоносец "Wasp", вошедший в строй в 1990 году.

Примечания:

1. Jaskula A.M. Ofiara slynnej salwy // Moze. 1985. № 6. S. 26-27
2. Морозов М.Э, Грановский Е.А. "Гуадалканал!". М.: Че-Ро, 1996. Т.1. 116 с.
3. Brown D. Aircraft Carriers (WW2 fact files). 65 p.
4. Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946. London: Conway Maritime Press, 1980. - 448 p.
5. USS "Wasp" // Dictionary of American Naval Fighting Ships. Vol. VIII. P. 142-148.
6. Skrydstrup H. Aircraft carrier "Wasp". // Marine Rundschau. 1974. No 6. P. 387-388.
5. Silverstone P. Directory of the World's Capital Ships. London, 1984. 487 p.
6. Stern R. US Aircraft Carriers in Action. - Squadron Signal Publication Inc, 1991. Part. 1.
7. Zacawski K. USS Wasp CV-9 // Lotniskoce II wojny swiatowey. Warszawa: Lampart, 1994. S. 30-34.
8. Smedberg W.R. As I Recall... "Sink the WASP!" // USNIP. 1982. July. P. 47-49.

References:

1. Jaskula A.M. Ofiara slynnej salwy // Moze. 1985. №6. S. 26-27
2. Morozov M.Je, Granovskij E.A. "Guadalkanal!". М.: Che-Ro, 1996. Т.1. 116 s.
3. Brown D. Aircraft Carriers (WW2 fact files). 65 p.
4. Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946. London: Conway Maritime Press, 1980. 448 p.
5. USS "Wasp" // Dictionary of American Naval Fighting Ships. Vol. VIII. P. 142-148.
6. Skrydstrup H. Aircraft carrier "Wasp". // Marine Rundschau. 1974. No 6. R. 387-388.
5. Silverstone P. Directory of the World's Capital Ships. London, 1984. 487 p.
6. Stern R. US Aircraft Carriers in Action. - Squadron Signal Publication Inc, 1991. Part. 1.
7. Zacawski K. USS Wasp CV-9 // Lotniskoce II wojny swiatowey. Warszawa: Lampart, 1994. S. 30-34.
8. Smedberg W.R. As I Recall... "Sink the WASP!" // USNIP. 1982. July. P. 47-49.

УДК 94(73).091.7

Боевая "Оса" американского флота (авианосец CV7 "Wasp")

Леонид Анатольевич Олюнин

Независимый исследователь, Котельнич, Российская Федерация

Аннотация. В работе обсуждается история создания, особенности конструкции и боевой путь седьмого авианосца США CV7 "Wasp".

Ключевые слова: Вторая мировая война; Тихий океан; флот; США.