

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Securitate 11(1) (2021)

ISSN 2657-8549

DOI 10.24917/26578549.11.1.3

Jarosław Jastrzębski

ORCID ID 0000-0003-4722-547X

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Japoński lotniskowiec zaopatrzeniowy *Shinano* – analiza funkcjonalna

**Część 4: Funkcje podstawowe – zaopatrzeniowiec, warsztatowiec,
tender samolotów**

Wstęp

Niniejszy artykuł stanowi kontynuację rozważań zapoczątkowanych w: części pierwszej – *Źródła koncepcji i geneza Shinano oraz losy programu budowy pancerników typu Yamato*, części drugiej – *Charakterystyka techniczna i grupa lotnicza* oraz części trzeciej – *Funkcje podstawowe – lotniskowiec uderzeniowy* opublikowanych w poprzednich zeszytach „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia de Securitate”. Ogółem na cykl artykułów zatytułowany *Japoński lotniskowiec zaopatrzeniowy Shinano – analiza funkcjonalna* składa się pięć części.

Uwagi ogólne

Shinano był nie tylko okrętem bojowym, okrętem lotniczym i lotniskowcem, lecz w ramach tej ostatniej klasy miał także wszystkie niezbędne walory lotniskowca floty. Ponadto jednostka ta miała także inne specyficzne cechy, które czyniły ją wyjątkową w zbiorze lotniskowców, a już absolutnym unikatem właśnie w gronie lotniskowców floty. *Shinano* łączył bowiem właściwości okrętu bojowego i okrętu pomocniczego. Był zatem w istocie jednostką hybrydową, okrętem lotniczym z właściwościami zaopatrzeniowca, ale też okrętu warsztatowego i tendra samolotów.

Obie wielkie anglosaskie floty posiadały w latach II wojny światowej jednostki pływające o cechach lotniskowca i okrętu pomocniczego. Brytyjczycy mieli lotniskowce warsztatowe (*Unicorn, Pioneer, Perseus*) i szkolne (*Argus*), natomiast Amerykanie nie mieli co prawda tych pierwszych, ale i oni dysponowali lotniskowcem szkolnym (*Ranger*). W przypadku brytyjskim żaden ze wspomnianych okrętów nigdy

nie był lotniskowcem uderzeniowym. W przypadku amerykańskim, choć *Ranger* zasadniczo spełniał kryteria tego rodzaju okrętu lotniczego, to już w latach wojny na Pacyfiku był jednostką koncepcyjnie przestarzałą, stąd zdecydowano się go przystosować do zadań szkoleniowych. Wszystkie te alianckie lotniskowce hybrydowe mogły być w razie potrzeby rzucone do boju¹. Przypadek *Shinano* jest wyjątkowy właśnie dlatego, że miał on wykonywać zadania przynależne okrętom pomocniczym, a równocześnie pełnił funkcję lotniskowca floty². Przeanalizujmy każdą z tych pomocniczych funkcji oddzielnie.

Funkcja zaopatrzeniowca lotniczego

Pomimo małej grupy lotniczej *Shinano* jego hangar o długości 163 metrów i szerokości sięgającej do 34 metrów mógłby pomieścić znacznie więcej samolotów³. W warunkach bojowych pusta przestrzeń miała być zarezerwowana dla samolotów z innych lotniskowców, które lądowałyby na nim – czy to uszkodzone, czy to by uzupełnić paliwo lub amunicję. Jednakże owa wolna przestrzeń mogła być również wykorzystywana do transportu dodatkowych samolotów na potrzeby uzupełnień sił powietrznych lotniskowcowego zespołu uderzeniowego. Zresztą nie tylko do tego ostatniego, lecz ewentualne inne punkty docelowe (np. nadbrzeżne czy wyspiarskie bazy powietrzne) miały dla Japończyków przy opracowywaniu koncepcji superlotniskowca zdecydowanie mniejsze znaczenie. Kluczowa miała być jego wyjątkowa rola jako części składowej *Kidō Butai* (pol. Zespół Manewrowy), jak w cesarskiej flocie zwano w latach wojny na Pacyfiku lotniskowcowy zespół uderzeniowy.

W literaturze przedmiotu pojawiają się znaczne rozbieżności co do maksymalnej liczby aeroplanów, które *Shinano* mógł w ten sposób przewozić, a wahają się one od 60 do 120 sztuk. Mamy tu wszakże do czynienia z nieporozumieniem. Po pierwsze owe dziesięć tuzinów może dotyczyć wyłącznie łącznej liczby maszyn w hangarze lotniskowca, wliczając w to jego własną grupę lotniczą, złożoną z 47 samolotów, w tym 5 w rozmontowanych 4 modułach: kadłub, oba skrzydła i silnik. Jedynie resztę mogły stanowić transportowane samoloty, przy czym wielkość w przedziale 60–80 sztuk zależna jest oczywiście od typów przewożonych maszyn, z których każda zajmowała nieco różną ilość miejsca. Ponadto tak duża liczba transportowanych rezerwowych aeroplanów była możliwa tylko pod warunkiem, że stacjonowałyby one w hangarze rozmontowane na wspomniane wyżej moduły. Tylko wówczas mogłyby się w nim zmieścić tak wiele myśliwców i bombowców dla innych okrętów lotniczych. Na pytanie, ile takich maszyn zmieściłoby się w hangarze *Shinano*, gdyby miały być przewożone w stanie zmontowanym, trudno odpowiedzieć. I to zależałoby

¹ K. Zalewski, *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 5–11, 100–103, 150–157.

² R. Kochnowski, *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „Okręty Wojenne” 2013, nr 43, s. 130–136.

³ G. Nowak, *Superpancernik (?) Shinano*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr 2 (8), s. 78–89.

od typów statków powietrznych i ich liczbowej kombinacji, ale z pewnością byłyby to wartości znacznie mniejsze niż wielkość macierzystej grupy lotniczej tego superlotniskowca i wahałyby się w przedziale od 15 do 25 sztuk.

Jak każdy lotniskowiec, także i ten mógł ponadto transportować maszyny bezpośrednio na pokładzie lotniczym, z tym że jeśli byłoby ich więcej niż kilkanaście, *de facto* blokowałyby one możliwość prowadzenia operacji lotniczych, a okręt przekształciłby się tymczasowo wyłącznie w pozbawiony swych najistotniejszych walorów bojowych transportowiec lotniczy. Kuszące są rozważania, czy Japończycy nie byłiby skłonni w takim wypadku zaryzykować i wykorzystać wyjątkową szerokość pokładu startowego *Shinano* w celu pozostawienia po jednej stronie pasa o szerokości około 10–12 metrów, jako stałego miejsca postojowego dla samolotów, co teoretycznie mogłoby pozwolić uniknąć konieczności ich przestawiania w czasie operacji lotniczych. 28–30 metrów szerokości byłoby z pewnością wystarczające dla lądujących i startujących samolotów, prowadzonych przez dobrze wyszkolonych pilotów. Problemem wszakże pozostawałaby wówczas kwestia siadania na pokładzie maszyn uszkodzonych, które mogły nie mieć takiej sterowności jak te sprawne, lub lądowanie pilota rannego, którego refleks i koncentracja mogły nie być tak wysokiej próby, jak w przypadku lotnika w pełni sprawnego.

Ile samolotów zapasowych ekspansernik mógłby przewozić na swym pokładzie startowym, również trudno oszacować. I w takim wypadku zależałoby to od wielkości każdej transportowanej maszyny oraz tego, czy zakładano, że będą one odlatywać z okrętu, czy też, że zostaną ściągnięte dźwigami w porcie. W tej ostatniej sytuacji pokład lotniczy można by zastawić całkowicie od rufy do dziobu. Jeżeli jednak samoloty miałyby wystartować samodzielnie, to należało zostawić przednią część okrętu wolną na długości umożliwiającej oderwanie się pierwszej ruszającej w powietrze maszyny. Nawet w przypadku stosunkowo lekkich myśliwców musiałyby to być co najmniej 70 metrów. Ale tak optymistyczne założenie można przyjąć tylko dla doświadczonych pilotów morskich, którzy w przeszłości operowali już z lotniskowców lub przeszli specjalne szkolenie ze startu z krótkiego rozbiegu, co bynajmniej do łatwych nie należy, a błąd może się skończyć utratą samolotu i śmiercią sterującego, który nie zdoła poderwać swej maszyny w odpowiednim momencie. Bardziej realistyczne byłoby założenie o pozostawieniu około 100-metrowej długości rozbiegowej.

Biorąc pod uwagę powyższe, możemy dokonać pewnych szacunkowych wyliczeń, pamiętając, że mają one jedynie charakter przybliżony. Wymiary pokładu lotniczego *Shinano* wynosiły 256 na 40 metrów⁴. Najmniejszymi samolotami bojowymi były oczywiście myśliwce pokładowe, zdarzały się co prawda jeszcze mniejsze aeroplany wojskowe, ale przeważnie o charakterze pomocniczym, a zatem nawet jeśli takowe by transportowano, to w bardzo niewielkich liczbach, możemy je zatem pominać w dokonywanej tu symulacji. Japoński myśliwiec A6M5 *Reisen* miał długość

⁴ P. Wiśniewski, *Lotniskowiec „Shinano”*, „Okręty” 2017, nr 2 (50), s. 56–67.

kadłuba sięgającą około 9,5 metra, a jego rozpiętość skrzydeł wynosiła 11 metrów⁵. Oznacza to, że na pokładzie *Shinano* w jednym szeregu mogły się zmieścić nawet 4 takie maszyny, oczywiście przy założeniu, że skrzydła obu skrajnych maszyn wystawałyby poza jego obrys na około 2,5 metra z każdej strony. W kolejnym szeregu, idąc w stronę dziobu, znalazłyby się jedynie 3 myśliwce, gdyż ich ogony zachodziłyby w przestrzeń między kadłubami poprzedniego szeregu na około połowę długości, dzięki czemu zyskiwano na przestrzeni. Daje nam to jakieś 7 samolotów na każde 15 metrów długości pokładu startowego. Przy 100-metrowym rozbiegu można było zatem ustawić około 70 tych aeroplanów, przy 70-metrowym – nawet do 85. Gdyby myśliwce nie musiały startować, to na całym pokładzie zmieściłoby się do 120 maszyn. Wszakże mówimy tu o najmniejszym z możliwych ładunków, dlatego wartości te należy traktować nie tylko jako przybliżone, lecz także – absolutnie maksymalne.

Wykorzystanie superlotniskowca jako transportowca lotniczego w warunkach strategicznych Cesarstwa Japońskiego z końca 1944 roku byłoby bardziej prawdopodobne niż się na pierwszy rzut oka może wydawać. Najlepszym na to dowodem jest fakt, że w czasie swego ostatniego i *de facto* jedyne rejsu *Shinano* przewoził w swych hangarach 50 samobójczych jednoosobowych latających bomb MXY7 *Ōka* (pol. Kwiat Wiśni)⁶.

Shinano miał możliwość wysyłania transportowanych samolotów z pokładu w stanie pełnej gotowości do lotu, zarówno do baz lądowych, jak i na pływające lotniska. Oczywiście każdy lotniskowiec mógł być w ten sposób wykorzystany, ale jedynie *Shinano* posiadał zarezerwowane miejsce w hangarach na dużą liczbę samolotów zapasowych, a dzięki rozbudowanym warsztatom lotniczym i wyjątkowo licznej obsłudze serwisowej miał też naturalnie większe możliwości, by te samoloty złożyć z modułów w całość i przygotować do startu, niż jakikolwiek inny japoński okręt lotniczy. Ów potencjał transportowo-serwisowy superlotniskowca pozwalał uzupełniać straty lotnictwa pokładowego lotniskowcowego zespołu uderzeniowego o nowe samoloty w toku trwania operacji morskiej czy po prostu podczas długotrwałego przebywania w oddaleniu od wysp macierzystych – w miejsce tych utraconych w boju, wycofanych na skutek poważnej awarii technicznej lub zwykłego zużycia eksploatacyjnego. W razie potrzeby składano by taki samolot rezerwowi na pokładzie z modułów i wysyłano na zgłaszający stosowne zapotrzebowanie okręt lotniczy drogą powietrzną. Przelotu dokonywaliby zapewne przeważnie piloci z zainteresowanego lotniskowca przerzuceni na *Shinano* czy to drogą wodną – motorówkami komunikacyjnymi, czy drogą powietrzną – dwu- albo trójmiejscowymi bombowcami pokładowymi. Dodatkową zaletę tego rozwiązania stanowiło to, że maszyna taka

⁵ Ł. Stach, *Nie tylko A6M Zero. Lotnictwo myśliwskie Cesarskiej Japońskiej Marynarki Wojennej w wojnie na Pacyfiku [w:] Od Port Artur do Port Stanley. Z dziejów konfliktów morskich w XX stuleciu*, R. Kochnowski, J. Jastrzębski (red.), Napoleon V, Oświęcim 2016, s. 163–214; K. Zalewski, *Mitsubishi A6M2 Reisen*, „Lotnictwo” 2004, nr 8 (41), s. 49–57.

⁶ M. Skwiot, *Japońskie pancerniki*, t. 2, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2011, s. 149; Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 9, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2001, s. 206–209.

od razu byłaby w pełni sprawna operacyjnie, wystarczyło ją tylko uzbroić i zatankować, po czym uzyskiwała także gotowość bojową. Przy czym *Shinano*, korzystając ze swych zapasów, mógł nawet zadbać o pełny bak na przekazywanej maszynie i komplet amunicji strzeleckiej. Natomiast ani bomb, ani torped nie ryzykowano by podwieszać, gdyż stanowiłoby to zbyt wielkie niebezpieczeństwo przy lądowaniu dla przyjmującego lotniskowca w razie ewentualnej kraksy, co od czasu do czasu na tak małych powierzchniach startowych się jednak zdarzało.

Transportowce lotnicze należą do kategorii okrętów pomocniczych. Bardzo niewiele ich powstało, gdyż potrzeby w tym względzie były stosunkowo nieduże. Czasem jednak znaczenie militarne dostaw w pełni operacyjnych samolotów bywało ogromne, jak choćby w czasie oblężenia Malty w latach 1941–1942⁷. Najślynniejszym przykładem rasowego transportowca lotniczego był amerykański *Langley*, ale i Francuzi w 1943 roku zdecydowali się analogicznie przebudować *Béarna*, m.in. poprzez skrócenie pokładu lotniczego⁸, który był odtąd potrzebny jedynie do startu, lecz już nie do lądowania, tym bardziej że jednostka taka nie posiadała już ani systemu lin hamujących, ani barier bezpieczeństwa, aby wspomóc samolot przy siadaniu na pokładzie.

W warunkach pokojowych zadania transportowców lotniczych mogły z powodzeniem wykonywać zwykłe lotniskowce, które nie były zaangażowane w inne misje. W warunkach wojennych okręty lotnicze miały na ogół ważniejsze zadania niż transport samolotów, lecz z drugiej strony częstokroć okazywało się, że uwarunkowania operacyjne i tak czyniły wykorzystanie lotniskowców do takich celów postępowaniem racjonalnym. Transportowiec lotniczy nie miał możliwości prowadzenia żadnych operacji lotniczych poza ekspediowaniem z pokładu startowego przewożonych maszyn. Na jego pokładzie można było co najwyżej zatankować samolot oraz uzupełnić amunicję strzelecką. Nie miał możliwości uzbrajania samolotów w bomby lub torpedy ani dokonywania napraw, a co najważniejsze, pokład startowy umożliwiał start statków powietrznych, lecz był zbyt krótki, by można było na nim lądować, może poza wyjątkowo lekkimi maszynami, ale i to byłoby dość ryzykownym przedsięwzięciem. Jednostka zatem wymagała stałej osłony, także powietrznej. Tymczasem lotniskowiec, jeśli transportował poza hangarem stosunkowo niedużą grupę, do kilkunastu samolotów, mógł wykonywać najpilniejsze operacje lotnicze, choćby z użyciem myśliwców do własnej osłony, choć pociągało to za sobą ich znaczne spowolnienie związane z koniecznością przetaczania po pokładzie startowym znajdujących się na nim samolotów, japońskich lotniskowców nie wyposażano bowiem w katapulty lotnicze. Oczywiście, jeśli maszyn tych było więcej, operacje bojowe musiały być zablokowane, lecz w obu przypadkach lotniskowiec odzyskiwał pełną

⁷ J. Pertek, W. Supiński, *Wojna morską 1939–1945*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1959, s. 176–214.

⁸ K. Zalewski, *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 55–60, 189–194; G. Nowak, *Protoplasta amerykańskich pływających lotnisk USS Langley*, „Technika Wojskowa. Historia” 2014, nr 4 (16), s. 90–99; K. Zalewski, *Béarn – samotny lotniskowiec*, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 1 (119), s. 30–41.

zdolność bojową natychmiast po pozbyciu się przewożonego ładunku. A to oznaczało, że przynajmniej w drodze powrotnej mógł sam dbać o swe bezpieczeństwo.

Jedynie w ostateczności zdecydowano się na usunięcie z hangarów grupy lotniczej okrętu i zapewnienie także jego maszynami transportowanymi. Taki lotniskowiec w istocie pełnił w trakcie całego rejsu funkcję okrętu pomocniczego, lecz alianci, gdy pozyskali już znaczną liczbę lotniskowców eskortowych, niewątpliwie mniej wartościowych militarnie niż lotniskowce uderzeniowe, zdecydowali się czasem na taki krok, oceniając ryzyko jako dopuszczalne. Jeżeli transport miał się odbywać przy potencjalnej obecności wrogich samolotów, na ogół przydzielano takiej jednostce przynajmniej jeden w pełni operacyjny lotniskowiec do osłony. Jeżeli jednak na danym akwenie nie spodziewano się takiego zagrożenia, wystarczała eskorta okrętów nawodnych, które odganiały okręty podwodne i nieliczne jednostki korsarskie. Chyba najstłanniejszymi przykładami wykorzystania lotniskowców w charakterze transportowców lotniczych są brytyjskie operacje na Morzu Śródziemnym, których celem było wzmocnienie bazy na Malcie, o czym już wyżej wspomniano. Brały w tym przedsięwzięciu udział także lotniskowce uderzeniowe, ponadto korzystano tam szeroko z wyżej omówionych procedur⁹.

Realizacja funkcji transportowca lotniczego wszakże wykluczałaby pełnienie przez *Shinano* jednocześnie roli lotniskowca warsztatowego, która to funkcja zostanie niżej szczegółowo omówiona – a to ze względu na zajęte hangary lub pokład lotniczy. Okręt ten, aby móc zostać wykorzystany do tych ostatnich zadań, musiałby najpierw pozbyć się przynajmniej przytłaczającej większości transportowanego ładunku samolotów. Czynnikiem ten stanowiłby zatem dylemat operacyjny dla japońskiego dowództwa floty. Dzięki lotniskowcowi zaopatrzeniowemu można było utrzymać dłużej pełną liczebność grup powietrznych lotniskowcowego zespołu uderzeniowego, gdyby jednak musiał on zostać skierowany do walki, nim hangary *Shinano* zostałyby opróżnione z większości zastępczych aeroplanów, mógł on być wykorzystywany w bitwie jedynie jako klasyczny lotniskowiec, z niezbyt dużą własną grupą lotniczą. Mimo to owa wyjątkowa różnorodność potencjalnych zastosowań *Shinano* była bez wątpienia atutem.

Dostawa samolotów dla innych lotniskowców nie wyczerpywała wszakże wszystkich możliwości zaopatrzeniowych *Shinano*. Posiadał on bowiem również rozległe magazyny amunicji, bomb i torped, w liczbie znacząco przekraczającej potrzeby własnej skromnej grupy lotniczej, a identyczna sytuacja dotyczyła benzyny lotniczej i części zamiennych do samolotów¹⁰. *Shinano* miał zatem możliwość przekazywania nadwyżek amunicji, paliwa i akcesoriów lotniczych na inne okręty. Zatem oprócz walorów lotniskowca floty miał on także wyraźne cechy okrętu pomocniczego, jakim jest zaopatrzeniowiec, i to w szerszym rozumieniu niż tylko transportowiec lotniczy.

⁹ M. Franz, *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 3: *Walka do ostatniej kropli paliwa*, Napoleon V, Oświęcim 2016, s. 151, 261–320.

¹⁰ R. Kochnowski, *Shinano...*, op. cit., s. 130–136.

Pojawia się pytanie, co skłoniło Japończyków do tak ekstrawaganckiej decyzji, by swój największy lotniskowiec wyposażyć dodatkowo w funkcję zaopatrzeniowca, i to kosztem walorów bojowych okrętu. Niewątpliwie musiała się pojawić specyficzna potrzeba, którą w teoretycznych założeniach projekt *Shinano* miał szansę zaspokoić. Odpowiedź na tego rodzaju zagadki zawsze jest dwuczęściowa. Z jednej strony wiąże się ona z analizą przeszłości, czyli z problemami, jakie cesarska flota napotkała w dotychczasowych zmaganiach na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim. Z drugiej – odnosi się do prognozowania dalszego przebiegu wojny na podstawie danych o możliwościach własnych i przeciwnika.

Odnosząc się do działań wojennych w okresie od grudnia 1941 do sierpnia 1942 roku, Japończycy musieli zauważyć, że częstokroć intensywność kolejnych operacji bojowych powoduje, że lotniskowce mogą nie być w stanie zawinąć do baz na wyspach macierzystych na wystarczająco długo, by można było uzupełnić straty w ich sprzęcie lotniczym. Chociaż Kraj Wschodzącego Słońca był powierzchniowo ogromny, to tylko metropolia zajmowała się produkcją samolotów pokładowych i tylko stamtąd można było pozyskać stosowny sprzęt. Nawet gdyby Japończycy potrafili perfekcyjnie radzić sobie z dylematami logistycznymi, co wszak nie zawsze było ich mocną stroną, to i tak skala problemów była tu naprawdę znaczna. Często faktyczne zapotrzebowanie lotniskowca na samoloty znane było dopiero po jego powrocie do bazy, ze względu na konieczność zachowania ciszy radiowej. Tymczasem w idealnej sytuacji maszyny zastępcze powinny oczekiwać dokładnie w miejscu, do którego okręt zawinie, o czasie, gdy to uczyni, i w liczbie, jaka jest mu potrzebna do uzupełnienia etatu lotniczego. Lotniskowce zaś należały do niezwykle zapracowanych jednostek wojennych i nie mogły tygodniami oczekiwać w porcie, aż służby zaopatrzeniowe raczą wszystkiego dopiąć. Dodatkowym kłopotem było to, że zapotrzebowanie na samoloty zgłaszały permanentnie wszystkie morskie jednostki lotnicze, także bazowe. Nawet jeśli produkcja mogłaby w pełni i na czas zaspokoić braki na pływających lotniskach, to dowództwo marynarki wojennej znajdowało się pod stałą presją, by nie trzymać beczynnie maszyn w oczekiwaniu, aż przybędą po nie lotniskowce, tylko wysyłać je na front, gdzie pilnie na nie oczekiwano. Największe napięcia dotyczyły w tym względzie myśliwców A6M *Reisen*, stanowiących standardowe uzbrojenie także lotnictwa bazowego¹¹. Jak widać, logistyczne problemy związane z dostawami sprzętu lotniczego wcale nie były łatwe do pokonania, a wspomnieliśmy wyżej tylko o najważniejszych.

Oczywiście cesarska flota zdawała sobie z tego wszystkiego sprawę, i to jeszcze na długo przed wybuchem konfliktu z USA. Receptą miało być przydzielenie każdemu lotniskowcowi puli samolotów rezerwowych, dzięki którym lotniskowiec mógł zastąpić ciężko uszkodzoną, zużytą lub straconą maszynę operacyjną bez konieczności zawijania do jednej z głównych baz morskich Japońskiej Marynarki Wojennej. Było to rozwiązanie unikatowe, zasadniczo niepraktykowane ani w Marynarce Wojennej

¹¹ K. Zalewski, *Japońskie lotnictwo pokładowe*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993, *passim*.

Stanów Zjednoczonych (ang. *United States Navy*), ani w brytyjskiej Królewskiej Marynarce Wojennej (ang. *Royal Navy*), ani we francuskiej Narodowej Marynarce Wojennej (fr. *Marine Nationale*). Pierwsze półrocze wojny na Pacyfiku wykazało jednak, że poza niewątpliwymi zaletami rozwiązanie to ma jednak pewne wady.

Po pierwsze, nawet na największych lotniskowcach zapas nie przekraczał 9 samolotów, a zatem w warunkach intensywnych działań bojowych, czy nawet tylko operacyjnych, wyczerpywał się znacznie wcześniej niż w czasach pokoju czy podczas w stosunkowo niewielkim stopniu obciążających flotę zmagania z Chinami. Po drugie, zużycie poszczególnych typów aeroplanów postępowało w sposób zróżnicowany na każdym okręcie i przykładowo na jednym zapas bombowców torpedowych mógł się wyczerpać znacznie wcześniej niż zapas myśliwców, a na innym odwrotnie. W normalnych warunkach można było korzystać z metody statystycznej i tak właśnie postępowali na ogół Japończycy, przydzielając samoloty rezerwowe mniej więcej proporcjonalnie do liczby maszyn operacyjnych poszczególnych typów stacjonujących na konkretnej jednostce (zazwyczaj w stosunku 1 maszyna zapasowa na dywizjon liczący 9 samolotów operacyjnych). Jednak w warunkach intensywnych zmagania zbrojnych każde większe starcie mogło z łatwością zdezaktualizować takie wyliczenia. Wystarczy porównać 2 przykłady. Nad Pearl Harbor w grudniu 1941 roku 6 japońskich lotniskowców utraciło najwięcej bombowców nurkujących D3A – 15, następnie myśliwców A6M – 9, a najmniej bombowców torpedowych B5N – 5¹². Tymczasem w bitwie na Morzu Koralowym w kwietniu 1942 roku, w której brały udział 3 cesarskie pływające lotniska, najwięcej utracono właśnie bombowców torpedowych – 31, a najmniej bombowców nurkujących – 19, myśliwce zaś znów były w środku – 22¹³. Dodajmy, że straty te rozkładały się bardzo nieproporcjonalnie na poszczególne okręty lotnicze¹⁴. W skrajnym wypadku mogło dojść do sytuacji, w której na jednym okręcie były niedobory samolotów operacyjnych określonego typu, podczas gdy na innym wciąż zalegały maszyny rezerwowe. Nawet gdyby próbować przełamywać różnego rodzaju bariery biurokratyczne i psychologiczne, pozwalając lotniskowcom przekazywać „nadliczbowe” aeroplany towarzyszom, to i tak mało kiedy byłoby to realnie możliwe. Jeżeli tylko istniało dość załóg rezerwowych, to zdecydowano się niejednokrotnie na wykorzystywanie samolotów z zapasu w służbie operacyjnej. Tak uczyniono np. w rajdzie na Pearl Harbor. Często korzystano też z podzespołów transportowanych maszyn, aby przywrócić sprawność uszkodzonym samolotom operacyjnym. W ekstremalnym przypadku taki zapas mógł zniknąć ze stanu okrętu, mimo że nigdy nie wzbił się w powietrze. Bywało też, że właśnie uszkodzone, lecz do odratowania jednostki rozmontowywano i składowano w częściach, podmieniając je z zapasem. Stan się zgadzał, tyle że

¹² J. Jastrzębski, *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7–23 XII 1941 roku*, Krakowskie Towarzystwo Naukowe, Kraków 2015, s. 165.

¹³ Idem, *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942*, Wydawnictwo Infortedititions, Zabrze 2012, s. 257.

¹⁴ E. Prusinowska, M. Skwiot, *Pearl Harbor 1941*, AJ-Press, Gdańsk 2001, *passim*; M. Pieglik, *Morze Koralowe 1942*, Bellona, Warszawa 2016, *passim*.

nieoperacyjny samolot nie nadawał się do lotu itd. Po trzecie i najważniejsze, straty sprzętu lotniczego na wszystkich frontach okazywały się tak znaczne, że nie można było sobie już pozwolić na wielomiesięczne utrzymywanie maszyn nieoperacyjnych. Co mogło latać, powinno latać. Dlatego na lotniskowcach zaczęto na stałe przekształcać samoloty rezerwowe na operacyjne, w ramach istniejących, w ten sposób powiększonych, dywizjonów. Nigdy oficjalnie nie zrezygnowano z idei samolotów zapasowych, lecz praktyka ją rozmyła. Możliwość taka istniała, gdyż Japończycy dopuszczali przewożenie samolotów nie tylko w hangarach, lecz w niewielkiej liczbie także na pokładzie startowym. Dotyczyło to zwłaszcza maszyn wyznaczonych do patroli przeciwpodwodnych i przeciwlotniczych, zresztą w systemie rotacyjnym, co nieco łagodziło niekorzystny wpływ czynników atmosferycznych (wilgoć, wiatr, temperatura itd.) na stan techniczny transportowanych tak samolotów.

Najpoważniejszym ze wskazanych problemów był wszakże operacyjny niedobór samolotów. Do sierpnia 1942 roku szczególnie dobitnie ujawnił się on przy okazji bitwy na Morzu Koralowym. Wszystkie 3 japońskie lotniskowce przystępowały do niej ze znacznym niedoborem samolotów na pokładach. Nie miały możliwości uzupełnienia strat. *Shōkaku* i *Zuikaku* skierowano do Melanezji bezpośrednio z operacji na Oceanie Indyjskim. Na pierwszym z okrętów brakowało 23 maszyn (w tym 9 teoretycznie rezerwowych), na drugim 18 (w tym również wszystkich zapasowych). Z kolei na lotniskowcu *Shōhō* brakowało 11, lecz przyczyną było jego pospieszne skierowanie do boju. Nie zdołano na czas przygotować ani wystarczającej liczby samolotów, ani załóg, które przydzielano pozycjom stojącym w ocenie *Nippon Kaigun* wyżej w hierarchii priorytetów. Wówczas Japończycy nie przykładali do tego nadmiernej wagi, zakładając, że jakościowa przewaga ich lotnictwa pokładowego przeważy szalę, nawet gdyby przeciwnik miał dominację liczebną. Dopiero analizy po bitwie wyraźnie wskazywały, że choć została ona wygrana – zatopiono amerykański lotniskowiec *Lexington* – to brak sprawnych bombowców przesądził o niezdolności do dobicia przeciwnika poprzez zatopienie także drugiego okrętu lotniczego – *Yorktown*. Dowodzącemu tam wiceadmirałowi Takagi Takeo¹⁵ zostało raptem 15 sprawnych nurkowców i torpedowców, co spowodowało, że wstrzymał operacje lotnicze¹⁶. Gdyby w składzie *Kidō Butai* wiceadmirała Nagumo Chūichi powracającego z rajdu pod Cejlon znajdował się lotniskowiec zaopatrzeniowy z transportem samolotów rezerwowych, istniałaby możliwość przekazania z niego maszyn na lotniskowce kierowane na Morze Koralowe. Podobne problemy pojawiały się i później.

Jeśli natomiast chodzi o prognozowanie przyszłości, to trzeba przyznać, że Japończycy trafili z pomysłem celnie, tyle że nie w czasie. Widać to wyraźnie na przykładzie bitwy na Morzu Filipińskim w czerwcu 1944 roku. Lotniskowce wiceadmirała Ozawy Jisaburō szły do niej znów bez etatowego kompletu samolotów, mimo

¹⁵ Z wyjątkiem danych bibliograficznych przy wymienianiu osób pochodzenia japońskiego stosuję kolejność: najpierw nazwisko, później imię, zgodnie z zasadą panującą w Japonii i dominującą w nauce światowej.

¹⁶ J. Jastrzębski, *Bitwa...*, op. cit., s. 252.

że fizycznie je otrzymały, tyle że jakieś 3 miesiące wcześniej. Przez ten czas pojawiły się niemałe starty operacyjne, których nie można było uzupełnić przed najważniejszą bitwą lotniskowców, na którą czekano kilkanaście miesięcy, by powstrzymać amerykańską ofensywę. W sumie brakowało 19 samolotów (prawie 5% całości)¹⁷, gdyby zaś uwzględnić nieobecną na 3 największych okrętach lotniczych rezerwę, to nawet 46 (prawie 10% całości), a do tego pewna grupa myśliwców i bombowców obecnych na pokładach nie nadawała się w dniu bitwy do walki. Co więcej, w oczekiwaniu na walne starcie Japończycy mieli zamiar prowadzić intensywne szkolenie lotników, lecz wrogie okręty podwodne zatopiły aż 2 transportowce paliwa lotniczego zmierzające ku lotniskowcowemu zespołowi uderzeniowemu, skutkiem czego Oza-wa musiał radykalnie zmniejszyć intensywność treningów, z niewątpliwą szkodą dla strony japońskiej w nadchodzącej bitwie¹⁸. Obecność lotniskowca zaopatrzeniowego miałaby szansę zniwelować lub przynajmniej zmniejszyć skalę obu powyższych problemów. *Shinano* miał jednak planowo zostać ukończony dopiero w lutym 1945 roku. Japończycy mieli bowiem nadzieję, że decydująca bitwa rozegra się mniej więcej rok później, na pierwszą połowę owego roku miało też być gotowych 6 lotniskowców typów *Unryū I* i *Unryū II* oraz 1 typu *Ibuki*, co znacząco wzmocniłoby potencjał *Nippon Kaigun*¹⁹. Jednak Japończycy nie docenili w tym względzie przeciwnika. Dzięki strategii tzw. żabich skoków autorstwa generała Douglasa MacArthura Amerykanie miast zdobywać główne bazy przeciwnika, po czym zajmować po kolei wyspę po wyspie, miejscowość po miejscowości, osłabiali i izolowali japońskie twierdze, jak Rabaul czy Truk, a większość innych terenów ignorowali. Zajmowali tylko wybrane miejsca, gdzie budowali lotniska i przystanie polowe, po czym skakali na kolejny punkt pod osłoną niedawno stworzonych baz. Gdyby nie owa strategia, pochód Amerykanów ku Wyspom Japońskim rzeczywiście potrwałby zapewne przynajmniej rok dłużej i do generalnej próby powstrzymania amerykańskiej ofensywy pod Marianami doszłoby wiosną, latem, a może dopiero jesienią 1945 roku. W ten sposób zaskakujące postępy nieprzyjaciela zmusiły cesarską flotę do stawienia czoła przeciwnikowi wcześniej niż to uznawano za optymalne. Kto wie, czy nie miało to też wpływu na poziom wyszkolenia lotników pokładowych, który byłby znacznie wyższy, gdyby dano im możliwość dalszego kilkumiesięcznego podnoszenia umiejętności.

Funkcja lotniskowca warsztatowego

Superlotniskowiec miał zabudowane w kadłubie rozległe warsztaty remontowe, aby mógł serwisować dużą liczbę uszkodzonych samolotów²⁰. Pozwalało to przy-

¹⁷ S. Tetera, *Działania lotnicze na Marianach 1944*, cz. 1, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr 5 (11), s. 46–63; S. Tetera, K. Zalewski, *Wielkie polowanie na mariańskie indyki. Bitwa powietrzna 19 czerwca 1944 r.*, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 1 (5), s. 35–51.

¹⁸ Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, Bellona, Warszawa 1995, s. 308–364.

¹⁹ M. Skwiot, „Unryū” – standaryzacja lotniskowców, „Okręty” 2017, nr 2 (50), s. 20–28; K. Zalewski, *Ibuki. Z krążownika lotniskowiec*, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 4 (133), s. 41–49.

²⁰ P. Wiśniewski, *Lotniskowiec „Shinano”*, op. cit., s. 56–67.

wracać zdolność wykonywania operacji bojowych lżej uszkodzonym maszynom oraz zdolność lotu poważniej uszkodzonym, by można je było odesłać na macierzyste lotniskowce, względnie do baz lądowych. Nadawało to *Shinano* cechy lotniskowca warsztatowego. Tę ostatnią podklasę okrętów lotniczych budowali jeszcze tylko Brytyjczycy, co reprezentują 3 ich lotniskowce: *Unicorn*, *Perseus* i *Pioneer*²¹. Były to jednak jednostki małe i minimalnie opancerzone, nieprzygotowane do wykonywania ani zadań zaopatrzeniowych, ani tym bardziej uderzeniowych w warunkach boju powietrzno-morskiego²². Ich przeznaczeniem było jedynie remontowanie cięższej uszkodzonych maszyn w sytuacji, gdy zespół lotniskowcowy nie miał możliwości zawinięcia do baz lub zasilenia grup lotniczych nowymi, sprawnymi samolotami. Własna grupa lotnicza składała się przeważnie z samych myśliwców, które miały zapewnić okrętowi bezpieczeństwo w razie ataku z powietrza, oraz grupy maszyn do zwalczania zagrożenia podwodnego. Lotniskowce te nie nadawały się do składu lotniskowcowych zespołów uderzeniowych, były na to zbyt wolne, mogły towarzyszyć jedynie zespołom zaopatrzeniowym, które od czasu do czasu spotykały się z tymi pierwszymi, by przekazać potrzebne zapasy. *Shinano* był znacznie większy i miał bardziej zróżnicowany etat samolotów, lecz jeśli chodzi o infrastrukturę warsztatową, to w niczym nie ustępował wspomnianym wyżej jednostkom brytyjskim, a pod wieloma względami nawet je przewyższał, jak choćby powierzchnią hangarową czy magazynową²³.

Uogólniając problem, uszkodzenia samolotów pokładowych można sklasyfikować pod względem czasu, jaki był konieczny do wykonania wszelkich niezbędnych prac przywracających je do pełnej sprawności bojowej. Przy czym czas ten dotyczy sytuacji idealnej, w której można skierować do prac reparacyjnych personel pokładowy fachowo przygotowany i w odpowiedniej liczbie. W warunkach bitewnych to rzadki luksus, jako że obsługa serwisowa zaangażowana była w obsługę sprawnych maszyn, w ich tankowanie, uzbrajanie, przeglądy, przetaczanie w hangarze i na pokładzie startowym itd. Do działalności warsztatowej przeznaczano tylko akurat wolny od powyższych zadań personel, co i tak nie zawsze było możliwe, a jeśli nawet, to w mniejszej niż optymalna liczbie lub jakości fachowej. Kryterium to miało kluczowe znaczenie nie tylko w bitwach lotniskowców, lecz także, choć w mniejszym stopniu, przy wykonywaniu wielu innych operacji wojennych.

Według powyższego kryterium uszkodzenia możemy podzielić na: powierzchowne, lekkie, średnie, ciężkie i kasacyjne. Uszkodzenia powierzchowne nie mają istotnego wpływu na właściwości lotne i bojowe samolotu, a zatem może on kontynuować operacje nawet bez konieczności naprawy. Uszkodzenia lekkie to takie, które co prawda mają wpływ na cechy lotne lub bojowe maszyny, lecz można je naprawić w hangarze lotniskowca w czasie nieprzekraczającym 2 godzin. Tym samym

²¹ J. Lipiński, *Druża wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999, s. 493.

²² K. Zalewski, *Lotniskowce...*, t. 2, op. cit., s. 150–153.

²³ R. Kochnowski, *Shinano...*, op. cit., s. 130–136.

taki samolot ma realne szanse na ponowny udział w trwającej bitwie powietrznej. Uszkodzenia średnie wprawdzie również można naprawić na pokładzie okrętu lotniczego, lecz wymaga to prac remontowych trwających od kilku do kilkudziesięciu godzin, a zatem w ferworze bitewnym, gdy obsługa pokładowa skoncentrowana jest na przywracaniu zdolności bojowej powracającym z misji sprawnym samolotom, nie ma zasadniczo warunków do takich napraw i uszkodzona maszyna musi czekać na naprawę aż do oderwania się od przeciwnika. Chyba najślynniejszy po stronie japońskiej przypadek tego rodzaju uszkodzenia miał miejsce w toku bitwy o Midway, podczas której do akcji bojowej ruszył na swoje wyraźne życzenie Tomonaga Joichi, dowódca grupy lotniczej lotniskowca *Hiryū*, z przedziurawionym zbiornikiem paliwa w lewym skrzydle. Gdyby obsługa miała jeszcze kilka godzin, zdołałaby to uszkodzenie załatać, ale właśnie owego czasu wówczas brakowało. Tomonaga ruszył zatem z niemal pewną misją samobójczą, świadomy, że szanse na powrót ma bliskie zeru²⁴. Uszkodzenia ciężkie to z kolei takie, których nie da się usunąć na pokładzie lotniskowca, bez względu na skalę i rodzaj zniszczeń. Maszyna taka ma szansę na remont dopiero po powrocie do bazy. Uszkodzenia kasacyjne to stan aeroplanu czyniący jego naprawę niemożliwą lub nieopłacalną, czasem jednak pozostawiano taki złom na pokładzie celem pozyskania części zamiennych dla innych samolotów. Zdarzało się wszakże, że zrzucano takie egzemplarze do morza, aby nie zabierały miejsca na pokładzie, tak przykładowo uczynił kontradmirał Hara Chūichi w trakcie bitwy na Morzu Koralowym²⁵.

Ideą lotniskowca warsztatowego było wzmocnienie możliwości remontowych sprzętu lotniczego lotniskowcowego zespołu uderzeniowego. Dzięki rozbudowanemu zapleczu serwisowemu oraz większym zapasom podzespołów i części zamiennych do typów samolotów stacjonujących na lotniskowcach mógł on sobie poradzić z naprawą ciężko uszkodzonych samolotów, a nawet odciążyć obsługi innych okrętów lotniczych pod względem prac remontowych nad maszynami średnio uszkodzonymi w toku operacji bojowych – oczywiście tylko tymi, które zdołałyby przelecieć na pokład lotniskowca warsztatowego. Mogło się tak stać albo przypadkowo, czyli powracający z misji uszkodzony samolot, niemogący z różnych przyczyn dotrzeć na macierzysty okręt, lądował na okręcie lotniczym, albo celowo, jeśli uszkodzenia maszyny były tego rodzaju, że mogła ona dokonać krótkiego przelotu ze swego lotniskowca na warsztatowiec. Jednostka ta miała bowiem znacznie liczniejszy personel serwisowy i bardziej rozbudowaną infrastrukturę remontową, jak też, co nie bez znaczenia, miała większe zasoby podzespołów i części zamiennych. Tymczasem w przypadku długotrwałego rejsu mogło się zdarzyć, że nawet stosunkowo prosta awaria, którą można by naprawić szybko i bez większego zachodu, okazywała się uszkodzeniem ciężkim tylko dlatego, że na macierzystym lotniskowcu brakło potrzebnych materiałów, wcześniej już zużytych. Uświadomienie sobie powyższych

²⁴ M. Fuchida, M. Okumiya, *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 1996, s. 210.

²⁵ J. Jastrzębski, *Bitwa...*, op. cit., s. 262.

problemów wyjaśnia źródła koncepcji lotniskowca warsztatowego. I choć potrzeby w tym zakresie nie były wielkie, to nie da się zaprzeczyć zaletom posiadania tego rodzaju okrętu na potrzeby lotniskowcowego zespołu uderzeniowego, skupiającego kilka, a zwykle kilkanaście okrętów lotniczych, gdyż zwiększał on faktycznie jego autonomiczność, w znacznym stopniu uniezależniając go od baz lądowych, a nawet od współpracujących z nim zespołów zaopatrzeniowych.

Pierwotne założenia japońskie odnośnie do wykorzystania *Shinano* w pełni to potwierdzają. Od początku bowiem przyjmowano, że będzie on działał wspólnie z lotniskowcami uderzeniowymi typu *Unryū*. Były to okręty ze stosunkowo liczną grupą lotniczą, złożoną z 65 samolotów, lecz nieduże, ich wyporność standardowa nieznacznie przekraczała 17 000 ton²⁶. Wsparcie dla nich ze strony tak wszechstronnego i dużego lotniskowca rzeczywiście wygląda zatem na rozwiązanie potencjalnie ze wszelkich miar pożyteczne.

Niezależnie od powyższego w przerwach między operacjami bojowymi, dzięki posiadanemu potencjałowi warsztatowemu, *Shinano* mógł ściągać na swój pokład niektóre ciężiej uszkodzone maszyny, by je po jakimś czasie przywrócić do służby, a w ostateczności składować na pokładzie i w dogodnym czasie odstawić do baz na Wyspach Japońskich, celem generalnego remontu albo odzyskania części zamiennych.

Poszukując źródeł japońskiej koncepcji na komponent warsztatowy dla *Shinano*, zasadniczo możemy odnieść się do tych samych przykładów, które przytoczyliśmy podczas analizy jego funkcji zaopatrzeniowych. Sprzęt naprawiony nie wymagał wymiany i mógł funkcjonować dalej. Niemal w każdej operacji jakiś procent samolotów nie brał w niej udziału właśnie ze względu na awarie lub uszkodzenia, mimo że fizycznie pozostawały zaokrętowane. Natomiast raczej nikły wpływ na konstrukcję *Shinano* miały chronologicznie wcześniejsze prace Brytyjczyków nad własnym lotniskowcem warsztatowym. Stępkę pod *Unicorn* rzeczywiście położono 29 czerwca 1939 roku, a okręt został zwodowany 20 listopada 1941 roku²⁷, zatem jeszcze przed wybuchem wojny brytyjsko-japońskiej 8 grudnia tegoż roku²⁸. Japoński wywiad zapewne miał sporo informacji o tym lotniskowcu, gdyż tak ważny okręt potencjalnego przeciwnika znajdował się wysoko w hierarchii zainteresowań. Jednakże *Shinano* w stosunku do tej jednostki *Royal Navy* zdecydowanie więcej dzieliło niż łączyło. Możliwe natomiast, że przykład ów mógł utwierdzić decydentów w *Nippon Kaigun*, że sam pomysł przysporzenia lotniskowcowi cech warsztatowych nie jest jedynie ich ekstrawaganckim pomysłem, skoro na poważnie został potraktowany przez jeszcze wówczas pierwszą flotę świata.

Bez wątpienia kluczowym argumentem na rzecz funkcji warsztatowych superlotniskowca była natomiast konstatacja dwóch faktów. Po pierwsze, szykując się do

²⁶ M. Skwiot, „*Unryū*”..., op. cit., s. 20–28.

²⁷ K. Zalewski, *Lotniskowce...*, t. 2, op. cit., s. 152.

²⁸ T. Gelewski, *Singapur 1942. Klęska na Malajach i upadek Singapuru*, Marpress, Gdańsk 2006, s. 64–73.

decydującej bitwy z amerykańską Flotą Pacyfiku, japoński lotniskowcowy zespół uderzeniowy będzie musiał oczekiwać na dogodny moment daleko od wysp macierzystych, a owo oddalenie może potrwać długie miesiące. W tym czasie pokładowe aeroplany nieuchronnie będą ulegać wypadkom czy awariom, a nawet odnosić uszkodzenia w pomniejszych operacjach bojowych, przy czym skala zjawiska może przerosnąć możliwości własne każdego z lotniskowców uderzeniowych. *Shinano* miał być tu istotną pomocą, dbać o to, by stan liczebny lotnictwa pokładowego w obliczu decydującej bitwy był jak najbliższy maksymalnemu. Po drugie, Japońska Marynarka Wojenna miała świadomość, że możliwości produkcyjne przemysłu lotniczego Kraju Kwitnącej Wiśni, mimo że niemal do końca 1944 roku stale wzrastały (co zahamowała dopiero niezwykle skuteczna amerykańska nieograniczona wojna podwodna²⁹), są daleko mniejsze od potencjału głównego przeciwnika, owego przysłowiowego Wuja Sama o niemal nieograniczonych możliwościach kapitałowych. Amerykanie mogli sobie pozwalać na wyrzucanie do morza nawet tylko ciężko uszkodzonych samolotów, bo wiedzieli, że na zamówienie będzie niebawem świeża dostawa takowych niemal prosto z fabryk. Japończyków na taki luksus stać nie było, musieli ratować nawet taki sprzęt, na którego remont żal by było w *U.S. Navy* czasu. Japończycy obawiali się, że w godzinie próby może im po prostu zabraknąć wolnych samolotów, by podesłać wystarczająco liczne uzupełnienia swym lotniskowcom uderzeniowym. Dlatego oczekiwano, że *Shinano* zadba o to, by nawet ciężko uszkodzone maszyny przywracać jak najspieszniej do służby operacyjnej, tym samym zmniejszając zapotrzebowanie na nowy sprzęt lotniczy dla trzonu cesarskiej floty.

Funkcja tendra samolotów

Na *Shinano* znajdowały się cysterny mogące pomieścić aż 718 700 litrów paliwa lotniczego³⁰, co pozwalałoby zatankować do pełna (a nie zawsze było to przecież konieczne) grubo ponad 500 maszyn, oraz arsenały mieszczące wielokrotnie większe zapasy bomb i torped niż tego wymagała własna skromna przecież grupa powietrzna. Zasobność owych składów dowodzi, że Japończycy wyraźnie stawiali *Shinano* zadanie zaopatrywania w benzynę i amunicję nie tylko samolotów własnych, lecz także pochodzących z innych lotniskowców. W warunkach bitewnych mogło się to dokonywać w zasadzie jedynie przy realizacji albo funkcji awaryjnego pasa startowego, albo funkcji tranzytowej, o których jeszcze będzie mowa w kolejnej części niniejszego opracowania; natomiast gdy okręty przebywały na wodach wolnych od zgiełku wojennego, można było *Shinano* wykorzystywać jako swego rodzaju „stację benzynową”, z której mogły korzystać maszyny innych lotniskowców w rutynowych, codziennych działaniach: osłonowych, przeciwpodwodnych, przeciwlotniczych, treningowych czy komunikacyjnych, tym samym nie nadwyrężano by

²⁹ C. Blair, *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Wydawnictwo Magnum, Warszawa 2001, *passim*.

³⁰ K. Zalewski, *Lotniskowce...*, t. 1, op. cit., s. 162.

zapasów paliwa i amunicji na macierzystych jednostkach. A byłyby to arcyważne, gdyby nadszedł nagły rozkaz pójścia do boju, gdy czasu na uzupełnianie zapasów z okrętów pomocniczych mogło po prostu zabraknąć. I w tym zatem względzie *Shinano* mógł świadczyć lotniskowcowemu zespołowi uderzeniowemu niezwykle cenne usługi. Co prawda trudno wskazać w 1942 roku przykład tego, aby Japończycy mogli realnie doświadczyć wskazanego problemu³¹, ale to tylko podkreśla ich zdolność przewidywania oraz to, że nie kopiowali tylko myśli innych nacji morskich, lecz sami wnosili do sztuki wojennomorskiej nowe pomysły, z których część się sprawdza, część nie, a część po prostu nie ma okazji się przetestować.

Wnioski

Na pytanie, czy koncepcja lotniskowca zaopatrzeniowego, łączącego cechy lotniskowca floty, okrętu zaopatrzeniowego i okrętu warsztatowego, na potrzeby lotniskowcowego zespołu uderzeniowego była słuszna, odpowiedź jest, ogólnie rzecz biorąc, twierdząca. Cesarska flota, niemająca tak „nieograniczonych” możliwości jak Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych, szukała rozwiązania, które zapewniłoby jej głównej pięści uderzeniowej zachowanie maksymalnej możliwej siły, gdy okaże się to potrzebne, i *Shinano* miał szansę odegrać tu pozytywną rolę. Krytycznie jednak należy ocenić ostateczną formę, jaką ów lotniskowiec zaopatrzeniowy przybrał. Rezygnacja z nadbudowy drugiego hangaru w zamian za potężne opancerzenie poziome zapewniające jednostce teoretycznie niezwykłą odporność było błędem. Przy 2 hangarach superlotniskowiec mógł zaokrętować własną grupę lotniczą w sile około 100 samolotów, a i tak pozostałoby mu dość miejsca, by móc z powodzeniem wykonywać zadania zaopatrzeniowe i warsztatowe. *Nippon Kaigun* dysponowałoby w ten sposób lotniskowcem uderzeniowym o operacyjnie maksymalnych możliwościach bojowych, a mimo to zachowującym zdolność logistycznego wspierania pozostałych okrętów lotniczych należących do zespołu lotniskowcowego. Nadzieje pokładane w opancerzeniu były płonne. Jak wykazały losy pancerników *Musashi* i *Yamato*, nie było okrętów nie do zatopienia, zresztą Japończycy zdawali sobie z tego sprawę. Na dodatek przytłaczająca liczba funkcji, do których wykonywania ów pancernik predestynowałby *Shinano* bardziej od innego lotniskowca, w istocie w 1944 roku uległa całkowitej dezaktualizacji. Nie powinno to być zaskoczeniem dla strony japońskiej, gdyż interesujące nas tu trendy w postaci rozwoju technologii radarowej były widoczne już w 1942 roku. Zdawano sobie również sprawę, że

³¹ Może najbliższe było do tego w czasie bitwy o Midway. Gdyby *Hiryū* przetrwał cało noc z 4 na 5 czerwca, istniała teoretyczna możliwość, że admirał Yamamoto Isoroku zdecyduje się przerzucić na jego pokład, drogą powietrzną, samoloty z lotniskowców zmierzających w jego kierunku: *Zuihō*, *Junyō* i *Ryūhō*. Wówczas mogłoby dojść do sytuacji, w której w trakcie boju na ostatnim lotniskowcu kontradmirała Yamaguchi Tamona skończyłyby się w pewnym momencie zapasy torped. Ale i to jest mało prawdopodobne wobec poważnych strat własnej grupy powietrznej *Hiryū* w toku dotychczasowych walk. Szerzej o tym, czysto zresztą potencjalnym, dylemacie pisze w: J. Jastrzębski, *Midway*, Wydawnictwo Attyka, Warszawa 2014.

Amerykane realizują niezwykle ambitne programy stoczniowe i za 2–3 lata należy się liczyć z tym, że zdołają wystawić lotniskowcowe zespoły uderzeniowe złożone z kilkunastu albo i więcej lotniskowców, dysponujących już nie setkami, lecz grubo ponad tysiącem samolotów. Reasumując, o ile sam pomysł lotniskowca zaopatrzeniowego był w sytuacji strategicznej Japonii słuszny, o tyle forma jego realizacji nie może być uznana za optymalną, gdyż uniemożliwiła zmaksymalizowanie korzyści militarnych, jakich potencjalnie można było się spodziewać po tak dużym okręcie lotniczym.

Bibliografia

- Blair C., *Ciche zwycięstwo. Amerykańska wojna podwodna przeciwko Japonii*, Wydawnictwo Magnum, Warszawa 2001.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, Bellona, Warszawa 1995.
- Franz M., *Burza nad Morzem Śródziemnym*, t. 3: *Walka do ostatniej kropli paliwa*, Napoleon V, Oświęcim 2016.
- Fuchida M., Okumiya M., *Midway. Historia Japońskiej Marynarki Wojennej*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 1996.
- Gelewski T., *Singapur 1942. Klęska na Malajach i upadek Singapuru*, Marpress, Gdańsk 2006.
- Jastrzębski J., *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Wydawnictwo Inforteditions, Zabrze 2012.
- Jastrzębski J., *Midway*, Wydawnictwo Attyka, Warszawa 2014.
- Jastrzębski J., *Wojna na Pacyfiku. Kampania hawajska 7–23 XII 1941 roku*, Krakowskie Towarzystwo Naukowe, Kraków 2015.
- Kochnowski R., *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „Okręty Wojenne” 2013, nr 43.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 9, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2001.
- Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999.
- Nowak G., *Protoplasta amerykańskich pływających lotnisk USS Langley*, „Technika Wojskowa. Historia” 2014, nr 4 (16).
- Nowak G., *Superpancernik (?) Shinano*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr 2 (8).
- Pertek J., Supiński W., *Wojna morska 1939–1945*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1959.
- Piegiż M., *Morze Koralowe 1942*, Bellona, Warszawa 2016.
- Prusinowska E., Skwiot M., *Pearl Harbor 1941*, AJ-Press, Gdańsk 2001.
- Skwiot M., *Japońskie pancerniki*, t. 2, Oficyna Wydawnicza Kagero, Lublin 2011.
- Skwiot M., „Unryū” – standaryzacja lotniskowców, „Okrety” 2017, nr 2 (50).
- Stach Ł., *Nie tylko A6M Zero. Lotnictwo myśliwskie Cesarskiej Japońskiej Marynarki Wojennej w wojnie na Pacyfiku [w:] Od Port Artur do Port Stanley. Z dziejów konfliktów morskich w XX stuleciu*, R. Kochnowski, J. Jastrzębski (red.), Napoleon V, Oświęcim 2016.
- Tetera S., *Działania lotnicze na Marianach 1944*, cz. 1, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr 5 (11).

Tetera S., Zalewski K., *Wielkie polowanie na mariańskie indyki. Bitwa powietrzna 19 czerwca 1944 r.*, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 1 (5).

Wiśniewski P., *Lotniskowiec „Shinano”*, „Okręty” 2017, nr 2 (50).

Zalewski K., *Béarn – samotny lotniskowiec*, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 1 (119).

Zalewski K., *Ibuki. Z krążownika lotniskowiec*, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 4 (133).

Zalewski K., *Japońskie lotnictwo pokładowe*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993.

Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.

Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 2, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.

Zalewski K., *Mitsubishi A6M2 Reisen*, „Lotnictwo” 2004, nr 8 (41).

Japanese supplay aircraft carrier *Shinano* – functional analysis

Part 4: Basic functions – supply ship, repair ship, aircraft tender

Abstract

The concept of the aircraft carrier, combining the features of an impact aircraft carrier, supply ship and workshop ship, for the needs of the striking aircraft carrier force met the needs of the Japanese fleet during the years of the Pacific War. With no such limitless possibilities as the United States Navy, she was looking for a solution that would ensure her main strike fist maintained the maximum possible strength when it was needed and *Shinano* had the chance to play a positive role here. The Japanese predicted that this ship would have free space in its hangar for aircraft from other aircraft carriers. It was also equipped with extensive workshop and warehouse infrastructure.

Słowa kluczowe: *Shinano*, lotniskowiec, marynarka wojenna, japońska flota, wojna morska

Key words: *Shinano*, aircraft carrier, navy, Japanese fleet, sea war

Jarosław Jastrzębski

Doktor nauk humanistycznych w zakresie historii. Absolwent Uniwersytetu Jagiellońskiego. Pracuje na Uniwersytecie Pedagogicznym im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, na stanowisku adiunkta w Instytucie Nauk o Bezpieczeństwie. Historyk administracji, prawa i wojskowości. Specjalizuje się m.in. w badaniach nad Japońską Marynarką Wojenną w okresie II wojny światowej. Jest autorem ponad 90 publikacji, w tym wielu opracowań monograficznych, do ważniejszych z nich należą: *Midway*, Warszawa 2014; *Okręty podwodne Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941–2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, Kraków 2014; *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Zabrze 2012; *Niszczyciele Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941–2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, t. 1: *Geneza, ewolucja, typy*, Kraków 2018; *Wojna na Pacyfiku. Faza przewagi japońskiej 7 XII 1941–6 VI 1942*, Zabrze 2015 oraz *Organizacja Japońskiej Marynarki Wojennej na poziomie strategicznym 7 XII 1941–2 IX 1945*, Oświęcim 2014. E-mail: jaroslaw.jastrzebski@up.krakow.pl