

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Securitate 11(2) (2021)

ISSN 2657-8549

DOI 10.24917/26578549.11.2.1

ARTYKUŁY

Jarosław Jastrzębski

ORCID ID 0000-0003-4722-547X

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Japoński lotniskowiec zaopatrzeniowy *Shinano* – analiza funkcjonalna

Część 5: Funkcje uzupełniające

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*, części trzeciej – *Funkcje podstawowe – lotniskowiec uderzeniowy* oraz części czwartej – *Funkcje podstawowe – zaopatrzeniowiec, warsztatowiec, tender samolotów* 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.

Funkcja wysuniętego rozpoznania

W wyniku klęski pod Midway w czerwcu 1942 roku oraz dzięki bardziej wnikliwej analizie przebiegu bitwy na Morzu Koralowym w maju 1942 roku strona japońska uświadomiła sobie rzeczywistą wagę szybkiego i prawidłowego rozpoznania powietrznego, nie dość dotąd docenianego. Nawiasem mówiąc, choć Japończycy oczywiście nie zdawali sobie wówczas z tego sprawy, niedomagania w tym zakresie uniemożliwiły im zniszczenie brytyjskiej *Eastern Fleet* (pol. Flota Wschodnia) w czasie rajdu na Cejlon już w kwietniu 1942 roku, gdzie oba wrogie zespoły w pewnym momencie znajdowały się zaledwie 120 mil morskich od siebie, nic o sobie nie wiedząc¹. Za konieczne uznano zarówno liczebne wzmocnienie powietrznych grup rozpoznawczych w ramach lotniskowcowych zespołów uderzeniowych, jak

¹ M. Piegzik, *Ocean Indyjski 1942*, Bellona, Warszawa 2019, s. 215–226.

i stopniowe zwiększanie specjalizacji w tego rodzaju zadaniach dzięki samolotom o odpowiednich cechach technicznych i właściwie przygotowanym lotnikom. To właśnie tego rodzaju przemyślenia doprowadziły do tego, że dowodzący cesarskimi lotniskowcami przestali oszczędzać na liczbie maszyn wysyłanych do operacji poszukiwawczych, a na japońskich lotniskowcach coraz częściej pojawiały się rasowe samoloty rozpoznawcze, takie jak D4Y-C *Susei* czy C6N *Saiun*, który miał się znaleźć na wyposażeniu *Shinano*.

Ponieważ w odróżnieniu od samolotów uderzeniowych rasowe maszyny rozpoznawcze w zasadzie nie nadawały się do wykonywania ataków bombowych lub torpedowych, dowódcy nie mieli żadnych dylematów związanych z wyborem, czy wzmacniać nimi patrole rozpoznawcze, czy trzymać na potrzeby powietrznej grupy uderzeniowej, mającej niszczyć wrogie okręty. Ponadto ich konstrukcja predestynowała je do rekonesansowej roli. Lotnicy mieli zapewnioną znakomitą widoczność w kokpicie i najnowocześniejszą dostępną wówczas aparaturę radiową, a ich maszyny dysponowały dużą prędkością maksymalną, pozwalającą na ucieczkę przed pościgiem wrogich myśliwców, oraz znacznym zasięgiem jak na maszyny pokładowe, umożliwiającym wykrywanie przeciwnika w większej odległości od własnych okrętów lotniczych i pozostawanie przy nich na czas potrzebny do naprowadzenia na nie własnych bombowców. Dbano przy tym również o stosunkowo wysoką prędkość ekonomiczną, dzięki której oszczędzano paliwo, a zatem wydłużano czas patrolu. Załogi samolotów rozpoznawczych były też dobierane i szkolone pod główne zadanie, jakie im stawiano. Istotne były tu zwłaszcza cecha cierpliwości oraz umiejętność rozpoznawania celów morskich z dużej wysokości.

Wdrożenie powyższych idei nie wymagało jeszcze konstrukcji jakiegoś specjalnego lotniskowca. Jednak dzięki wyjątkowym cechom kadłuba nieukończonego superpancernika można było, przynajmniej teoretycznie, pokusić się o stworzenie w ramach lotniskowcowego zespołu uderzeniowego wysuniętej grupy okrętów skupionej wokół *Shinano*, której zadaniem byłoby namierzenie wroga, nim ten zdoła wykryć japońskie siły główne – przy czym z większymi szansami, że nie będzie to dla eksponowanego lotniskowca misja samobójcza.

Nawiasem mówiąc, rozpoznanie powietrzne japońskiego lotniskowcowego zespołu uderzeniowego opierało się od początku wojny na Pacyfiku na wodnosamolotach pokładowych, zaokrętowanych na towarzyszących okrętom lotniczym krążownikach eskorty. Wszystkie cesarskie krążowniki liniowe (typ *Kongō*) dysponowały 3 hydroplanami², krążowniki ciężkie miały od 2 do 11 takich maszyn (typy *Furutaka* i *Aoba* – po 2; *Myōkō*, *Takao* i *Mogami* – po 3; *Tone* – po 5³; po przebudowie

² G. Nowak, *Japoński pancernik „Kongo”, „Militaria XX Wieku”* 2008, nr spec. 3 (7), s. 39–49.

³ Na krążownikach *Tone* i *Chikuma* teoretycznie mogło bazować nawet do 6 wodnosamolotów, lecz nigdy z tego nie skorzystano. Być może wiąże się to z rozmiarami okrętowanych maszyn – hydroplany rozpoznawcze typu E13A (etatowo 3 sztuki na okręt) były dużo większe niż typu E8N (etatowo 2 sztuki na okręt), zatem możliwe, że zabierały miejsce przeznaczone pierwotnie na ów szósty aeroplan.

na krążownik lotniczy *Mogami* – 11)⁴, a krążowniki lekkie posiadały od 1 do 2 samolotów pływakowych, za to przystosowanych do patroli nocnych, dysponowały bowiem rozbudowanym wyposażeniem pozwalającym na oświetlanie przeszukiwanego akwenu (typy *Kuma*, *Nagara*, *Sendai* i *Katori* – po 1, *Agano* i *Ōyodo* – po 2)⁵. Do eskorty lotniskowców wykorzystywano też, choć rzadziej, pancerniki⁶. Te również miały na swych pokładach hydroplany, zależnie od typu okrętu było ich od 2 do 8 (typy *Nagato* – 2; *Fusō* i początkowo *Ise* – po 3; *Yamato* – 7; po przebudowie na pancerniki lotnicze *Ise* – 8)⁷.

Nie wszystkie wodnosamoloty nadawały się jednak do wykonywania rekonesansu na odległość co najmniej 300 mil morskich, jaka była wymagana w starciach lotniskowców. A dodajmy – wynikała ona z faktu, że promień działania japońskich samolotów uderzeniowych zakładano w przedziale 200–250 mil morskich. Należało uwzględnić bowiem m.in. dodatkowe zużycie paliwa na poszukiwanie przez nie celu, rzadko znajdującego się dokładnie w punkcie wskazanym przez rozpoznanie, oraz na intensywne walki powietrzne wymagające częstych zmian wysokości i operowania na prędkościach sięgających maksymalnych. Mimo postępu technicznego w trakcie II wojny światowej – powyższe wartości *de facto* niewiele się zmieniły. Większość pokładowych hydroplanów była przydatna jedynie w patrolach przeciwpodwodnych i ewentualnie mogła powadzić rozpoznanie na kierunkach

⁴ M. Sobański, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2005, nr 4 (72), s. 20–32; idem, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2005, nr 5 (73), s. 17–24; idem, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2005, nr 6 (74), s. 21–32; M. Skwiot, *Ciężki krążownik „Aoba”*, „Militaria XX Wieku” 2009, nr spec. 2 (9), s. 28–43; G. Buwała, *Krążowniki typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2007, *passim*; idem, *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2002, nr 14, *passim*; idem, *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 1996, nr 3, s. 25–34; idem, cz. 2, „Okręty Wojenne” 1997, nr 1, s. 30–34; K. Dąbrowski, *Japońskie krążowniki typu „Chikuma”*, „Okręty Wojenne” 2013, nr 4 (120), s. 23–30.

⁵ P. Cichy, *Japońskie krążowniki lekkie typu Nagara. Budowa i technika*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 11 (83), s. 44–50; idem, *Japońskie krążowniki lekkie typu Nagara. Przebieg służby*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 12 (84), s. 44–51; M. Sobański, *Japońskie krążowniki lekkie typu „Kuma”*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2006, nr 6 (80), s. 18–24; idem, cz. 2, „Okręty Wojenne” 2007, nr 1 (81), s. 21–27; idem, cz. 3, „Okręty Wojenne” 2007, nr 2 (82), s. 61–72; idem, cz. 4, „Okręty Wojenne” 2007, nr 3 (83), s. 30–36; M. Kopacz, *Krążowniki lekkie typu Agano*, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 5 (123), s. 50–58; G. Nowak, *Kłopotliwy jedynek. Japoński krążownik Oyodo*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr spec. 3 (9), s. 72–83.

⁶ S. Morison, *Nowa Gwinea i Mariany. Marzec 1944 – sierpień 1944*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2014, s. 487.

⁷ M. Skwiot, *Nagato, Mutsu*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2007, *passim*; idem, t. 2, AJ-Press, Gdańsk 2008, *passim*; H. Lengerer, *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 10 (106), s. 30–43; idem, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 11 (107), s. 35–46; idem, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 12 (108), s. 41–50; S. Lipiecki, K. Zalewski, *Pancerniki typu Yamato*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr spec. 2 (2), s. 36–54. Poza wodnosamolotami na *Ise* i *Hyūga* mogło bazować także po 14 bombowców nurkujących z podwoziem kołowym.

pomocniczych, z których nie spodziewano się realnego zagrożenia⁸. Z tego powodu japońscy dowódcy musieli korzystać z samolotów kołowych hangarowanych na lotniskowcach. Najczęściej sięgano w tym celu po maszyny bombowo-torpedowe, mające znacznie większy zasięg niż japońskie myśliwce czy nawet nurkowce. To oczywiście osłabiało liczebność powietrznej grupy uderzeniowej i stanowiło istotny dylemat w dowodzeniu, gdyż w razie wykrycia celu dysponowano przynajmniej kilkoma, a czasem nawet kilkunastoma, samolotami torpedowymi mniej, a aż do końca 1943 roku pozostawały one najskuteczniejszym środkiem cesarskiego lotnictwa morskiego do eliminowania ciężkich okrętów. Wiązało się to z podstawową słabością japońskich pokładowych bombowców nurkujących typu D3A, czyli zbyt małym udźwigniem bomb. Mogły one przenosić jedną bombę o wagomiarze do 250 kilogramów, a łączny maksymalny ładunek bomb nie przekraczał 370 kilogramów⁹. W związku z tym ich efektywność w walce z lotniskowcami, pancernikami czy krążownikami była realnie znacznie mniejsza niż torpedowców. Dopiero ich następcą – D4Y – mógł unieść już pojedynczy ładunek o masie do 500 kilogramów, konstrukcja była zresztą tak udana, że na jej bazie powstały samoloty rozpoznawcze D4Y1-C (jednak bez możliwości zrzutu bomb), po raz pierwszy zastosowane w bitwie o Midway w czerwcu 1942 roku, a później jego rozwojowa wersja D4Y2-C¹⁰. Wprowadzenie na pokłady specjalnie skonstruowanych samolotów rozpoznawczych usuwało ów problem dowodzenia, a przy okazji dostarczało maszyny i ludzi znacznie lepiej przystosowanych do wykonywania misji poszukiwawczych.

Doświadczenia bitew lotniskowców wskazywały, że jeżeli obie strony prawidłowo korzystają z rozpoznania powietrznego, to wzajemne wykrycie lotniskowcowych zespołów uderzeniowych następuje niemal jednocześnie. Przy czym w tym wypadku „niemal” oznacza tolerancję czasu nieprzekraczającą kilkunastu minut – czyli zbyt krótką, aby można było wyeliminować z walki okręty lotnicze przeciwnika, nim te zdążą wystąpić do boju swoje samoloty. Do takich wniosków prowadzą analizy niemal wszystkich bitew lotniskowców z 1942 roku: na Morzu Koralowym w maju¹¹, o Midway w czerwcu¹², u wschodnich Wysp Salomona w sierpniu¹³ i koło wysp

⁸ Dotyczyło to zwłaszcza najczęściej używanych w *Nippon Kaigun* typów hydroplanów pokładowych: E7K, E8N i F1M. Natomiast wystarczający zasięg miały: E11A i najbardziej przydatny w misjach rozpoznawczych E13A.

⁹ Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 1, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1990, s. 227–230.

¹⁰ K. Zalewski, *Japońskie lotnictwo pokładowe*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993, s. 184–194.

¹¹ S. Morison, *Morze Koralowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942 – sierpień 1942*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2008, s. 44–81.

¹² J. Parshall, A. Tully, *Shattered Sword. The Untold Story of the Battle of Midway*, Potomac Books, Washington 2007, *passim*.

¹³ Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Bellona, Warszawa 1994, s. 368–377.

Santa Cruz w październiku¹⁴. Można było podjąć próbę rozwiązania tego problemu poprzez wysunięcie przed własne siły główne na większą odległość pojedynczego lotniskowca, oczywiście w silnej eskorcie nawodnej, którego samoloty pokładowe poszukiwałyby wrogich jednostek. W ten sposób gros własnych okrętów lotniczych pozostawałby wciąż poza zasięgiem obserwacji podniebnej przeciwnika. Dopiero po wykryciu celu lotniskowce uderzeniowe zbliżałyby się doń na odległość umożliwiającą wyprowadzenie ciosu. W ten sposób, przynajmniej teoretycznie, zmniejszono by czas, jaki przeciwnik miał na wykrycie i zaatakowanie przytłaczającej większości cesarskich lotniskowców. Do tego celu można było wykorzystać co prawda mniejsze, klasyczne pływające lotniska, lecz doświadczenia wojny na Pacyfiku wskazywały, że byłaby to dla nich misja prawie samobójcza. Przeciwnik bowiem, wykrywszy taki okręt lotniczy, niezwłocznie rzuciłby na niego swe siły powietrzne, a słabe lotnictwo myśliwskie, tylko jednego przecież lotniskowca, miało nikłe szanse na powstrzymanie naporu kilkudziesięciu czy w skrajnym wypadku kilkuset samolotów, nawet przy solidnym wsparciu ognia przeciwlotniczego nawodnej eskorty krążowników i niszczycieli. Wiele mówiące były tu losy lotniskowców *Shōhō* w toku bitwy na Morzu Koralowym¹⁵ i *Ryūjō* w toku zmagania u wschodnich Wysp Salomona¹⁶, które, choć całkiem przypadkowo, znalazły się w podobnej sytuacji.

Niecodzienne rozwiązanie powyższego dylematu podpowiadały gigantyczne rozmiary *Shinano* i niektóre jego pierwotne walory jako pancernika. Kosztem innych cech lotniskowca w jego konstrukcji można było postawić na odporność na uderzenia bomb i torped lotniczych. Dzięki temu wzrastały szanse na jego przetrwanie w takim nierównym boju, a także na to, że zachowa on zdolność wykonywania operacji lotniczych nawet po otrzymaniu wielu trafień. Ową odporność na ataki bombowe miało zapewnić niezwykle potężne opancerzenie pokładu lotniczego, gwarantujące, przynajmniej teoretycznie, nieprzebijalność nawet wobec uderzenia 454-kilogramowych ładunków, stanowiących standardowe uzbrojenie amerykańskich bombowców nurkujących. Opancerzenie pokładu lotniczego miało grubość 80 mm¹⁷, lecz w najbardziej nentralicznych miejscach sumaryczna grubość pancerza poziomego sięgała 225 mm, a nawet 300 mm¹⁸. Zapewne właśnie możliwość

¹⁴ G. Barciszewski, „Zapomniana bitwa lotniskowców”. *Starcie koło Wyspy Santa Cruz, 26 października 1942 roku*, „Morze, Statki i Okręty” 2014, nr spec. 5 (150), s. 38–64.

¹⁵ J. Jastrzębski, *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Wydawnictwo Inforeditions, Zabrze 2012, s. 230–233; M. Kopacz, *Zatopienie lotniskowca Shoho 1942 r. – prolog do bitwy na Morzu Koralowym*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr spec. 1 (1), s. 33–44.

¹⁶ Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 2, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1991, s. 71–85; G. Barciszewski, *Bitwa koło wschodnich Wysp Salomona 23–25 sierpnia 1942*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 10 (138), s. 30–39; idem, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 11 (139), s. 50–61.

¹⁷ K. Zalewski, *Lotniskowce II wojny światowej*, t. 1, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994, s. 162–163.

¹⁸ R. Kochnowski, *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43, s. 130–136.

zastosowania tak masywnego zabezpieczenia, a nie względ na rzekome ograniczenia konstrukcji kadłuba ekspansernika sprawiła, że Japończycy zdecydowali się na umieszczenie na *Shinano* tylko jednego poziomu pokładu hangarowego, a nie aż dwóch, zmniejszając tym potencjalną liczebność grupy powietrznej lotniskowca. Chodziło o to, aby zbyt wysoko położony środek ciężkości jednostki nie zagroził jej stabilności, zwłaszcza w walce, gdy okręt musi wykonywać częste dynamiczne manewry unikowe, poruszając się z wysokimi prędkościami bliskimi maksimum mocy siłowni przy niepewnym stanie morza. Zabudowanie górnego hangaru oznaczało niechybnie zwiększenie wysokości okrętu o około 6 metrów.

Gorzej było z zapewnieniem osłony przeciwtorpedowej – tu pokładano nadzieję głównie w ogromnej wielkości superlotniskowca i jego solidnie opancerzonym burtom, a nie w jakichś nadzwyczajnych nowinkach konstrukcyjnych¹⁹. Trzeba tu przyznać, że doświadczenia zarówno powietrznych, jak i podwodnych ataków torpedowych ze strony *U.S. Navy* aż do sierpnia 1942 roku nie skłaniały Japończyków do poważnego traktowania owego zagrożenia, co w jakiejś mierze wyjaśnia postępowanie konstruktorów, lecz go w żaden sposób nie usprawiedliwia. Niedoceniecie przeciwnika również jest błędem i w tym wypadku miało się ono ostatecznie boleśnie zemścić na Japończykach. Wiadomo co prawda, że pancernik *Musashi*, nim zatonął 24 października 1944 roku w toku bitwy pod Leyte, otrzymał aż 19 trafień torpedami²⁰, pytanie tylko, ile z nich uderzyło weń, gdy los jednostki i tak był już przypieczętowany. *Shinano* natomiast miał zatonąć po ledwie 4 trafieniach w podwodną część kadłuba²¹, co jak na kadłub tak ogromnych rozmiarów wygląda dość żenująco, choć gwoli sprawiedliwości trzeba nadmienić, że wina za los okrętu spada głównie na panikę, jaka wybuchła wśród bardzo licznych cywilnych stoczniovców pracujących wciąż na pokładzie lotniskowca w feralny dlań dzień, a także na nie dość wyszkoloną oraz zgraną załogę świeżo i pospiesznie wprowadzonego do służby okrętu²². Gdyby nie te wyjątkowe, a niesprzyjające okoliczności, superlotniskowiec zapewne przetrwałby ów atak i zawiął do bazy, choć z ciężkimi uszkodzeniami. Wątpliwości wszakże pozostają.

Walory funkcjonalne takiego wysuniętego lotniskowca dla rozpoznania powietrznego pozornie są oczywiste, lecz pogląd ten ulegnie poważnej weryfikacji, jeśli uwzględnimy postęp technologiczny, jaki dokonał się w tym zakresie w latach 1942–1944. Powyższa koncepcja okazała się ślepą uliczką, a to za sprawą radaru. Amerykanie już od 1942 roku zaczęli umieszczać na pokładach swych samolotów rozpoznawczych tego typu urządzenia. Początkowo było ich niewiele i okazywały

¹⁹ G. Nowak, *Superpancernik (?) Shinano*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr spec. 2 (8), s. 78–89.

²⁰ A. Yoshimura, *Pancernik Musashi*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2002, s. 200–201; K. Zalewski, *Pancernik Musashi. Historia operacyjna*, „Morze, Statki i Okręty” 2009, nr 1 (85), s. 24–29.

²¹ O. Myszor, *Cesarstwo Japonii, t. 1: Pancerniki, lotniskowce i krążowniki*, Wydawnictwo „Okręty Wojenne”, Tarnowskie Góry 2014, s. 110–111.

²² R. Kochnowski, *Shinano...*, op. cit., s. 130–136.

się dość zawodne, lecz z każdym rokiem je udoskonalano i pod koniec wojny było to już bardzo pewne narzędzie, dostępne w znacznej liczbie. Radar pozwalał na wykrywanie celów morskich z dużo większej odległości (najlepsze urządzenia miały skuteczny zasięg namierzania przekraczający 100 mil morskich) i to nawet w warunkach, gdy obserwacja wzrokowa okazywała się skrajnie nieefektywna. Zastosowanie przez przeciwnika samolotów rozpoznawczych wyposażonych w radar dobrej jakości powodowało, że ów daleko wysunięty lotniskowiec miał nikłe szanse, aby swą eksponowaną pozycją „ukryć” obecność właściwego japońskiego lotniskowcowego zespołu uderzeniowego. W praktyce bowiem owo wysunięcie nie mogło przekraczać 80 mil morskich, czyli z grubsza 3 godzin rejsu, w przeciwnym wypadku zespół uderzeniowy nie miałby realnych szans zbliżyć się do przeciwnika i wyprowadzić nań uderzenia swym lotnictwem pokładowym, nim ów wysunięty lotniskowiec nie pogrążyłby się w falach oceanu, pod gradem bomb i torped wrogiego lotnictwa. Tym bardziej, że po bitwie na Morzu Koralowym Amerykanie nauczyli się już, że przeciwnik może mieć lotniskowce zgrupowane w więcej niż tylko jednym zespole operacyjnym. Ponadto każda godzina pozwalała okrętom przeciwnika na przesunięcie pozycji o 25–30 mil morskich, co dla trzech godzin oznaczało przedział 75–90 mil morskich, zmniejszający szanse własnej powietrznej grupy uderzeniowej na odnalezienie przeciwnika, oczywiście licząc czas od zerwania dopływu informacji z samolotu, który wykrył cel. Maszyna taka nie mogła wiecznie prowadzić misji ze względu na stan paliwa, a i ryzyko jej zestrzelenia przez myśliwce osłony rosło z każdą minutą jego przebywania w pobliżu.

Powyższa funkcja *Shinano*, jeśli cesarscy planiści w ogóle o niej myśleli, w końcu 1944 roku okazała się mieć już nikłą wartość, nawet gdyby Japończycy wciąż dysponowali flotą lotniskowców na tyle potężną, aby zmierzyć się w walnej bitwie ze swymi anglosaskimi odpowiednikami. Dodajmy też, że jej uruchomienie zależne było od właściwie skonstruowanego etatu lotnictwa pokładowego, uwzględniającego odpowiednio liczny kontyngent samolotów rozpoznawczych. Zauważmy zaś, że *Shinano* nie mógłby realizować pomyślnie owej funkcji, mając na pokładzie jedynie 6–7 takich maszyn, jak przewidywał ostatni wariant etatu powietrznego dla tego okrętu z 1944 roku. Przyjrzyjmy się temu zagadnieniu bliżej.

Do realizacji zadań samotnego okrętu lotniczego wysuniętego rozpoznania *Shinano* potrzebował silnej grupy samolotów rekonesansowych oraz licznej grupy maszyn myśliwskich. Pierwsza z powyższych potrzeb jest oczywista. Pytanie jedynie, jak wiele takich aeroplanów rozpoznawczych winno znajdować się na pokładzie lotniskowca, aby mógł samodzielnie i w pełni wykonać zadanie. Otóż doświadczenia wojny na Pacyfiku wskazują, że do wykonania skutecznego przeczesania półkola o promieniu 300 mil morskich od macierzystego okrętu, bez wsparcia radaru, w przypadku zastosowania najskuteczniejszej metody dwuetapowej potrzeba co najmniej 14 samolotów, a ponieważ należałoby założyć jakiś margines bezpieczeństwa na awarię, tę liczbę trzeba podnieść do co najmniej 15 maszyn. Tymczasem na *Shinano* miało się znaleźć jedynie 6 takich maszyn (plus jedna rezerwowa

w stanie rozmontowanym), czyli ledwie 40% realnego zapotrzebowania. Nawet jeśli uwzględnimy, że do patrolowania akwenów o mniejszym ryzyku pojawienia się przeciwnika wciąż wykorzystywano by hydroplany z krążowników, to i tak należałoby oczekiwać na pokładzie superlotniskowca co najmniej tuzina tego rodzaju zwiadowców. Ich znaczący niedobór istotnie podważa zatem założenie, jakoby Japończycy stawiali rolę wysuniętego rozpoznania jako jedną z czołowych dla koncepcji *Shinano*. Prawdą jest, że grupa 6 samolotów rozpoznawczych i tak była dwukrotnie większa niż standardowy etat dla dużych cesarskich lotniskowców (*Taihō*, *Shōkaku* i *Zuikaku* miały mieć w założeniu po 3 takie maszyny²³, ale wiadomo, że na *Shōkaku* w trakcie bitwy na Morzu Filipińskim znajdowało się ich realnie aż 10, a w całym zespole było w sumie 16 D4Y1-C, co podkreśla wagę, jaką cesarska flota przykładła do jak najwcześniejszego wykrycia przeciwnika w tak ważnej bitwie²⁴), lecz i tak była ona zbyt mała, aby mógł on zrealizować tę funkcję samodzielnie. Mógł jedynie stanowić istotne wzmocnienie rozpoznania powietrznego, ale tylko w przypadku, gdyby jego samolotom towarzyszyły podobne z kilku innych lotniskowców!

Ponadto, jeśli Japończycy rzeczywiście zakładali znaczące wysunięcie *Shinano* przed zespół uderzeniowy, wówczas winni mu zapewnić znacznie silniejszą osłonę myśliwską niż owe 18 samolotów. Za minimum należałoby uznać trzy dywizjony, czyli 27 tego rodzaju maszyn. Samotny lotniskowiec nie mógłby bowiem korzystać z parasola myśliwców z innych okrętów lotniczych, a jego eksponowana pozycja niemal przesądzałaby o narażeniu na potężny atak powietrzny ze strony przeciwnika. Nonsensem byłoby w tej sytuacji umieszczanie w hangarze zamiast myśliwców aż 18 samolotów bombowo-torpedowych. Do przyjęcia byłoby może kilka tego rodzaju maszyn, mających za zadanie wspomaganie nawodnej eskorty przeciw okrętom podwodnym, choć wobec obecności wodnosamolotów na pokładach towarzyszących krążowników nie wydaje się to niezbędne. Skład grupy samolotów uderzeniowych również zatem podważa założenie o planach wykorzystania *Shinano* do roli wysuniętego rozpoznania. Optymalny etat dla lotniskowca o takim przeznaczeniu, przy założeniu niezmiennej ogólnej liczby hangarowanych 42 sztuk, powinien składać się z następującej liczby maszyn operacyjnych: 27 myśliwskich i 15 rozpoznawczych albo 27 myśliwskich, 12 rozpoznawczych i 3 bombowo-torpedowych. Już zatem sam przyjęty etat grupy powietrznej dla *Shinano* potwierdza, że przynajmniej w chwili wejścia do służby Japończycy nie przewidywali wykorzystania tego lotniskowca w funkcji wysuniętego rozpoznania. Choć należy stwierdzić, że aby dostosować go do jej wykonywania, wystarczyło jedynie zmienić skład lotnictwa pokładowego, a cechy konstrukcyjne nie stały tu na przeszkodzie.

²³ Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 6, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1997, s. 32.

²⁴ S. Tetera, *Działania lotnicze na Marianach 1944*, cz. 1, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr spec. 5 (11), s. 52.

Funkcja odciągania uwagi przeciwnika

Te same krytyczne uwagi odnośnie do funkcji *Shinano* jako wysuniętego rozpoznania dotyczą innej postulowanej funkcji tego wyjątkowego lotniskowca – wysuniętej przynęty, która ściągnie na siebie uwagę przeciwnika w postaci trzonu jego pokładowych sił powietrznych i w ten sposób sprawi, że wróg odkryje swoją pozycję, a także osłabi liczebność lotnictwa, które będzie w stanie skierować przeciw właściwemu japońskiemu lotniskowcowemu zespołowi uderzeniowemu. I w tym wypadku posiłkowanie się przez amerykańskie rozpoznanie radarem praktycznie wykluczało to, aby przeoczyło ono znajdujące się kilkadziesiąt mil morskich od *Shinano* cesarskie lotniskowce sił głównych. Japończycy zresztą najpewniej zdawali sobie z tego sprawę, o czym przekonuje analiza składu grupy powietrznej tego lotniskowca. Prawdą jest, że taką rolę lotniskowiec *Shōhō* odegrał w bitwie na Morzu Koralowym w maju 1942 roku, co zresztą przypłacił swym zatopieniem, lecz stało się to jedynie dzięki zbiegowi okoliczności²⁵. Próba świadomego zastosowania tej taktyki w bitwie koło wysp Santa Cruz w październiku tego samego roku nie przyniosła jednak wiceadmirałowi Nagumo Chūichi spodziewanych efektów. Co prawda Japończycy zdecydowanie wygrali to starcie, zatopili bowiem Amerykanom lotniskowiec *Hornet* i uszkodzili *Enterprise*, lecz bynajmniej nie dzięki temu fortelowi²⁶. W czerwcu 1944 roku na Morzu Filipińskim wiceadmirał Ozawa Jisaburō już nawet nie silił się na coś podobnego, ponieważ zdawał sobie sprawę z nikłych szans na powodzenie podobnych podstępów²⁷.

Gdyby superlotniskowiec miał wystąpić w roli przynęty, wówczas rozpoznanie nie stanowiłoby priorytetu i owe 6 maszyn patrolowych mogłoby z grubsza zostać uznanych za wystarczające. *Shinano* miał dać się wykryć, niekoniecznie zaś musiałby wyprzedzić w tym rywala. Tym bardziej w mocy pozostają wszakże uwagi odnośnie do liczebności myśliwców na jego pokładzie, które zostały poczynione przy omawianiu roli wysuniętego rozpoznania, gdyż i w tym wypadku należałoby się liczyć ze zmasowanym atakiem powietrznym przeciwnika. Można jedynie bronić tu potrzeby zachowania w składzie grupy lotniczej przynajmniej dywizjonu bombowców torpedowych, gdyż mógłby on zostać użyty do zwrócenia uwagi przeciwnika na obecność *Shinano* w pobliżu. Ale i tu proporcja etatowa myśliwców i bombowców przemawia za tym, że Japończycy nie traktowali roli ściągnięcia uwagi przeciwnika jako wiodącej dla tego lotniskowca, choć japoński podręcznik walki lotniskowców rzeczywiście przewidywał podobne rozwiązanie taktyczne²⁸. Optymalny etat lotnictwa pokładowego, gdyby priorytetową funkcją *Shinano* miało być odciążenie uwagi przeciwnika od własnych sił głównych, zawierałby zatem następującą liczbę samolotów operacyjnych: 27 myśliwskich, 9 bombowo-torpedowych i 6 rozpoznawczych.

²⁵ Z. Krala, *Kampanie...*, t. 1, op. cit., s. 145–149.

²⁶ E. Kosiarski, *Bitwy morskie*, Wydawnictwo Morskie, Warszawa 1994, s. 344–348.

²⁷ P. Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941–1945)*, U.S. Naval Institute, Annapolis 1978, s. 315–324.

²⁸ Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, Bellona, Warszawa 1995, s. 320.

Obie wyżej wspomniane funkcje, czyli wysuniętego rozpoznania i przynęty, nie miały zatem dla *Shinano* charakteru priorytetowego, co najwyżej da się powiedzieć, że jego cechy konstrukcyjne teoretycznie czyniłyby takie zastosowania możliwymi, lecz co najmniej od 1943 roku skrajnie mało racjonalnymi, a to ze względu na zmianę uwarunkowań w wojnie na Pacyfiku, do których przyczyniło się stałe udoskonalanie urządzeń radarowych, ale też taktyki rozpoznania powietrznego w ogóle. Obie strony uczyły się przeciwieś na błędach.

Funkcja wabienia wrogich samolotów

Za realne można natomiast uznać odciążenie nieproporcjonalnie dużej liczby samolotów uderzeniowych przeciwnika do walki z *Shinano*. Jego ogromne rozmiary, długość 266 metrów i szerokość 40 metrów²⁹, łatwo dostrzegalne z lotu ptaka, z pewnością czyniły zeń „łakomy kąsek” dla nurkowców i torpedowców przeciwnika, a przy tym skłaniałyby dowódców atakujących formacji do wydzielenia szczególnie znacznych sił do jego zatopienia. Największe lotniskowce japońskie pozostające w służbie bezpośrednio po starciu o Midway, czyli *Shōkaku* i *Zuikaku*, miały długość 258 metrów i szerokość 29 metrów³⁰, a największy budowany wówczas lotniskowiec – *Taihō* – miał długość 261 metrów i szerokość 30 metrów³¹. Gigantyczne rozmiary *Shinano* z pewnością nie mogły zatem ująć uwagi alianckich lotników. Jednostka była bowiem wyraźnie dłuższa, a zwłaszcza szersza niż wszystkie inne potencjalne pokłady lotnicze, jakie alianccy lotnicy mogliby zaobserwować, nadlatując nad japoński lotniskowcowy zespół uderzeniowy.

Tu owa wyjątkowa odporność superlotniskowca mogła odegrać pozytywną rolę dla całego japońskiego zespołu uderzeniowego, lecz tylko wówczas, gdyby znajdował się on w obrębie tego lotniskowca, a nie w oddali. W tym ostatnim wypadku Amerykanie zorientowaliby się bowiem w sytuacji i co najwyżej wysłaliby jakąś grupę maszyn, żeby związać walką *Shinano*, a gros sił i tak skierowano by ku głównym siłom przeciwnika, gdyż to tam skoncentrowana byłaby największa liczba potencjalnie niezwykle groźnych samolotów pokładowych.

Funkcja przyciągania uwagi nieprzyjacielskich samolotów uderzeniowych mogła zatem przynieść stronie japońskiej jakiś niewielki sukces taktyczny wyłącznie wówczas, gdyby superlotniskowiec znajdował się przy lotniskowcowym zespole uderzeniowym lub co najwyżej na jego nieodległych obrzeżach. Przy takim założeniu etat *Shinano* mógł odpowiadać założeniom klasycznego lotniskowca, gdyż i tak znajdowałby się pod parasolem powietrznym stworzonym przez myśliwce całego lotniskowcowego zespołu uderzeniowego. Stąd wniosek, że skład grupy lotniczej przewidywany bezpośrednio przed wejściem do służby dla tego lotniskowca

²⁹ G. Barciszewski, *Okręty lotnicze Japonii*, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2010, s. 86.

³⁰ M. Skwiot, *Shokaku i Zuikaku*, AJ-Press, Gdańsk 1994, s. 35.

³¹ L. Ahlberg, H. Lengerer, *Taihō*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2004, s. 42.

sprzyjałby w takich warunkach jego roli jako okrętu ściągającego na siebie wzmożoną uwagę wrogiego lotnictwa, jednak podkreślmy – jedynie w ramach lotniskowcowego zespołu uderzeniowego lub co najwyżej na jego nieodległych peryferiach, nieprzekraczających 20, a co najwyżej 30 mil morskich.

I tak naprawdę tylko ta, mocno okrojona, opcja zastosowania w roli wabia miała widoki pomyślnego wykorzystania. Ale nawet gdyby udało się ustawić *Shinano* w optymalny względem przeciwnika sposób, to i tak korzyści z tego zapewne byłyby mniejsze, niż to pozornie wygląda. Wystarczy tylko przestudiować amerykańskie operacje lotnicze w bitwie o Midway, żeby uświadomić sobie, że w ferworze walki poszukujące przeciwnika samoloty docierały do celu, czyli lotniskowców wiceadmirała Nagumo Chūichi, ze wszystkich możliwych kierunków, a chyba nawet najrzadziej z tego, z którego miały najbliżej³². Powody tego były różnorodne, ale trzy są szczególnie ważne: przeciwnik cały czas się przemieszcza i od chwili wykrycia do chwili ataku może już znajdować się nawet o kilkadziesiąt mil w innym miejscu, i to przy uwzględnieniu niemal pełnej różnicy kierunków; zamiar podany przez rozpoznawanie może być nie dość dokładny albo wręcz błędny; warunki atmosferyczne zakrywały cel lub spychały nadciągające samoloty z właściwego kursu. Zresztą przeważnie dochodziło do kumulacji owych niekorzystnych czynników i do wyjątków należały sytuacje, że powietrzna grupa uderzeniowa szła do celu jak po sznurku.

Z powyższych rozważań wypływa wniosek, że cesarski lotniskowcowy zespół uderzeniowy najlepiej mógł skorzystać z wyjątkowej odporności *Shinano*, gdyby umieścił tę jednostkę w swym szyku, a nie na jego wysuniętej awangardzie. Ale nawet wówczas korzyści w postaci odciążenia od innych lotniskowców jakiejś nieproporcjonalnie dużej liczby wrogich samolotów byłyby już w warunkach ostatniego roku wojny na Pacyfiku niewielkie. Pamiętajmy, że Amerykanie, coraz częściej pospołu z Brytyjczykami, mieli już możliwość wykonywania zmasowanych ataków powietrznych, z udziałem już nie kilkunastu czy kilkudziesięciu maszyn, jak to miało najczęściej miejsce w latach 1941–1943, lecz kilkuset. Przy takiej masie napastników odciążenie od innych lotniskowców nawet parunastu czy parudziesięciu bombowców samo w sobie nie mogłoby mieć istotnego znaczenia bez adekwatnego wsparcia ze strony dużej grupy myśliwców przechwytyjących. Dlatego znaczenia omawianej tu funkcji nie należy przeceniać, jeśli chodzi o warunki wojenne panujące na froncie pacyficznym w latach 1944–1945, choć jej zastosowanie byłoby oczywiście teoretycznie możliwe, z widokami na potencjalne niewielkie zmniejszenie presji ataku powietrznego na towarzyszące *Shinano* inne lotniskowce.

Funkcja awaryjnego pasa startowego

Shinano miał też szczególne predyspozycje do pełnienia funkcji awaryjnego pasa startowego dla powracających z misji samolotów innych lotniskowców. Było to istotne zwłaszcza w dwóch przypadkach. Po pierwsze, proces lądowania maszyn

³² J. Parshall, A. Tully, *Shattered Sword...*, op. cit., *passim*.

na pokładach był dość długotrwały i w przypadku kilkudziesięciu samolotów mógł potrwać nawet półtorej godziny, tym bardziej że częstokroć samoloty powracały w formacjach rozproszonych albo wręcz samotnie. Dla poważniej uszkodzonych oczekiwanie na swoją kolej mogło być wyrokiem śmierci, dlatego zdarzało się, że takie uszkodzone statki powietrzne siadały na innym lotniskowcu, do którego albo miały bliżej, albo dostęp do jego pokładu lotniczego był po prostu akurat wolny. Po drugie, nawet sprawny samolot mógł nie mieć gdzie wylądować czasowo, a nawet trwale. Jego macierzysty lotniskowiec mógł bowiem akurat odpiierać intensywne ataki powietrzne, podwodne czy nawet nawodne i nie był w stanie prowadzić operacji lotniczych, maszynie zaś kończyło się paliwo. Identyczny skutek wywołałoby uszkodzenie okrętu wyłączające możliwość przyjmowania na pokład aeroplanów. W skrajnym wypadku własny lotniskowiec mógł wręcz pograżyć się w falach i znajdująca się w powietrzu maszyna po prostu musiała gdzieś wylądować.

Teoretycznie ową na pół ratunkową funkcję mógł wykonywać każdy lotniskowiec i niejednokrotnie w toku działań wojennych tak się działo, lecz *Shinano* miał w tym względzie kilka przewag nad innymi jednostkami tej klasy. Po pierwsze, miał wyjątkowo długi i szeroki pokład startowy. To bardzo ułatwiało lądowanie potrząskanym w walce samolotom. Standardowo na okrętach lotniczych korzystano z systemu lin zwanych aerofiniszermi, które były zaczepiane o specjalny hak przymocowany do kadłuba samolotu, przez co zatrzymywały go, zmniejszając tym samym długość drogi hamowania. Gdy jednak uszkodzenia kadłuba statku powietrznego nie pozwalały skorzystać z tej standardowej metody, wówczas znaczenia nabierała długość pasa startowego – im dłuższa, tym większe szanse miał pilot na pomyślne przyziemienie, tym bardziej że bariery bezpieczeństwa też nie zawsze okazywały się niezawodne przy niestandardowym zachowaniu maszyny. Po drugie, *Shinano*, jako jednostka warsztatowa, miał bogatsze od innych lotniskowców wyposażenie remontowe, a zatem przynajmniej teoretycznie zwiększała się szansa na przywrócenie postrzelanej maszyny do gotowości operacyjnej. Po trzecie, superlotniskowiec miał w swych hangarach wolne przestrzenie przeznaczone na takie właśnie okoliczności i nawet dość liczna dodatkowa grupa samolotów nie paraliżowałaby zwykłych czynności okrętu w warunkach bojowych. Jak zatem wynika z powyższych rozważań, *Shinano* był wyjątkowo dobrze przygotowany do roli mobilnego zapasowego lądowiska dla grup powietrznych lotniskowcowego zespołu uderzeniowego.

Funkcja lotniska tranzytowego

Wysunięcie *Shinano* przed główne siły zespołu uderzeniowego stwarzało wszakże i inne możliwości działań lotnictwa pokładowego niż tylko związane z rozpoznaniem i nęceniem przeciwnika. Po pierwsze, uszkodzone w trakcie walk samoloty powietrznej grupy uderzeniowej mogły teoretycznie skorzystać z bliższego pasa startowego niż na macierzystych okrętach, a tym samym wzrosłyby szanse nie tylko na

ocalenie załóg (w tym rannych lotników), lecz także na uratowanie ciężiej postrzelanych aeroplanów, które w innym wypadku mogłyby skończyć w wodzie. Po drugie, sprawne myśliwce i bombowce innych lotniskowców miast tracić czas na znacznie dłuższy lot na własne pokłady, mogłyby odnowić zapasy paliwa i amunicji na *Shinano*, po czym powrócić do walki nad okręty przeciwnika. Przy założeniu, że byłby on wysunięty przed główne siły na odległość 80 mil, mogło to dać oszczędności na czasie sięgające do 1,5 godziny, choć z całą pewnością byłaby to oferta dla co najwyżej półsetki samolotów, reszta i tak musiałaby wracać, skąd wyszła, gdyż możliwości serwisowe nawet tak wielkiego lotniskowca były mimo wszystko ograniczone. Po trzecie, choć byłoby to rozwiązanie już mocno naciągane, pojawiała się taktyczna szansa na wykonywanie ataków małymi grupami samolotów (raczej nie więcej niż kilkunastoma) z międzylądowaniem, co przynajmniej teoretycznie pozwalałoby innym lotniskowcom pozostawać poza zasięgiem działań bojowych przeciwnika.

W ten sposób *Shinano* pełniłby funkcję swego rodzaju lotniskowca tranzytowego. Trudności logistyczne i nawigacyjne takiego ostatniego przedsięwzięcia byłyby jednak w warunkach bitewnych ogromne i osobiście wątpię, aby akurat ta idea mogła istotnie wpłynąć na koncepcję interesującego nas tu lotniskowca. Raczej pozostawała jedną z dodatkowych opcji jego potencjalnego wykorzystania, przy wyjątkowo sprzyjających okolicznościach operacyjnych.

Największą trudność, jaką należałoby przezwyciężyć, stanowiło to, jak samoloty z innych lotniskowców mają odnaleźć *Shinano*. Gdyby w warunkach bitewnych złamał on ciszę radiową, aby podać w eter swe położenie, zdradziłby je tym samym i przeciwnikowi, który dzięki goniometrii nie miałby większego problemu z precyzyjnym zlokalizowaniem okrętu. Na tej zasadzie z dużym powodzeniem zwalczano przecież niemieckie *U-booty* na Atlantyku, a i państwa Osi potrafiły czynić użytek z owego narzędzia. Oczywiście, gdyby *Shinano* miał jednocześnie odgrywać rolę wysuniętej przynęty, można by uznać, że ujawnienie w eterze jego pozycji nie miałoby istotnego znaczenia, ale tym samym oznaczałoby, że będzie się on znajdował pod stałą groźbą ataków powietrznych, co nie wróżyło dobrze samolotom szukającym na nim pomocy. Nikt nie mógł sobie pozwolić na bezkarną obecność nawet pojedynczego wrogiego lotniskowca w zasięgu operacyjnym bombowców. W trakcie nalotów lotniskowiec nie mógł prowadzić operacji lotniczych, gdyż musiał wykonywać stałe manewry unikowe. Nawet gdyby lotniskowiec przetrwał takie natarcie, mógł zostać uszkodzony w stopniu uniemożliwiającym przyjmowanie samolotów, a jeśli nawet tak by się nie stało, to manewrowanie obronne mogło trwać od kilkunastu do nawet kilkudziesięciu minut *non stop*, w którym to czasie nadciągające japońskie maszyny musiałyby krążyć w powietrzu, oglądając się na wszystkie strony w obawie przed wrogimi myśliwcami. Nie była to zatem perspektywa zachęcająca pilotów z innych lotniskowców do kierowania się ku *Shinano*. Jeżeli tylko mieliby na tyle sprawne samoloty, kierowaliby się ku siłom głównym, których przybliżone położenie znali i gdzie znajdowało się więcej okrętów lotniczych. Wykluczało to też całkowicie opcję międzylądowania w drodze do nieprzyjaciela.

Jeśli zaś cisza radiowa miałyby zostać zachowana, to wśród maszyn powracających z ataku natknięcie się na *Shinano* pozostawałoby jedynie kwestią przypadku. W bitewnej rzeczywistości niemal niemożliwe było prawidłowe oszacowanie jego położenia przed zaatakowaniem przeciwnika, tak aby ów wysunięty lotniskowiec znajdował się dokładnie w linii prostej lub co najwyżej z niewielkim odchyleniem między zespołami uderzeniowymi – własnym i przeciwnika. A gdyby już do wykrycia doszło, czasu na właściwe wypozycjonowanie takiego okrętu było niewiele i realnie mogło nastąpić tylko, jeśli odległość konieczna do zajęcia właściwej pozycji byłaby stosunkowo niewielka, oscylująca wokół godziny rejsu, co dla *Shinano* oznaczałoby zatem maksymalnie 28 mil morskich. Stąd realne szanse na takie manewrowanie pojawiałyby się jedynie wówczas, gdyby lotniskowiec ten przebywał w niewielkiej odległości od własnego zespołu, rzędu 20–30 mil morskich, a nie aż 80 czy jeszcze więcej. To już zaś odpowiadałoby z grubsza omówionej wyżej funkcji awaryjnego pasa startowego, a nie wysuniętego punktu tranzytu samolotów. Ponadto znów wymagałoby złamania ciszy radiowej, aby oba japońskie zespoły okrętów mogły ustalić wzajemne położenie.

Natomiast skład grupy lotniczej przy realizacji funkcji tranzytowej nie był istotny i powinien odpowiadać potrzebom, jakie wskazaliśmy odnośnie do wysuniętego rozpoznania albo przynęty. W przypadku ataku powietrznego z międzylądowaniem na *Shinano* do przyjęcia byłby również etat klasycznego lotniskowca, który w rzeczywistości dlań przewidziano. Podkreślam wszakże, że realność zastosowania tej ostatniej opcji, wobec ogromu trudności nawigacyjnych i taktycznych, była nikła. Choć rozbudza ona wyobraźnię, warunki, które musiałyby zostać spełnione, aby dało się ją zrealizować, czynią z niej w istocie część świata fikcji.

Niemniej w wersji szczątkowej można było ją zastosować, jednak wyłącznie przy użyciu specyficznej taktyki. Polegałaby ona na tym, że *Shinano* płynąłby do boju wraz z resztą lotniskowców, po czym po wyrzuceniu grup powietrznych oddalałyby się one, podczas gdy superlotniskowiec pozostawałby z misją przyjęcia na pokład powracających maszyn. Taki sposób działania cechują wszakże poważne ograniczenia. Otóż nie miałby on większego sensu, gdyby towarzyszył *Shinano* tylko 1 inny okręt lotniczy. Lotniskowiec typu *Unryū* – a to były jednostki, które wchodziły w rachubę w chwili wejścia interesującego nas okrętu do służby – mógł skierować do walki grupę około 45 samolotów, mniej więcej tyle bowiem pozostawałoby po odliczeniu myśliwców osłony i samolotów rozpoznawczych. Niewiele mniejszą liczbę można było na upartego umieścić dodatkowo na *Shinano*, wykorzystując wolne przestrzenie w jego hangarach i na pokładzie. A zatem omawiana w tym miejscu taktyka nabierałaby sensu dopiero przy udziale w zespole co najmniej 2 lotniskowców typu *Unryū*. Jeżeli jednak wysłane samoloty miałyby wrócić w komplecie na *Shinano*, to oznaczałoby, że musiałyby on przyjąć na pokład około 90 dodatkowych samolotów dla tego minimalnego wariantu. Byłoby to zasadniczo możliwe, lecz równoznaczne z utratą przez okręt zdolności do prowadzenia operacji lotniczych, gdyż na jego pokładzie lotniczym musiałyby stacjonować do 70 z tych maszyn. *Shinano*

musiałby zatem od razu wycofać się z boju. Niewiele zmieniliby się w tym względzie, gdyby straty formacji liczącej jakieś 117 samolotów (około 27 maszyn własnych plus około 90 z dwójki towarzyszących okrętów lotniczych) byłyby mniejsze niż 30%. Można bowiem szacować, że superlotniskowiec byłby zdolny do prowadzenia operacji lotniczych, mając na pokładzie łącznie do 100 samolotów, choć każdy aeroplan powyżej tego, co zmieściłoby się w hangarach, miałby wpływ na wydłużenie przygotowania do akcji powietrznej, ze względu na konieczność przetaczania. Gdyby zaś w zespole wzięły udział 3 lotniskowce typu *Unryū*, wówczas lądowanie aż 135 maszyn na pokładzie *Shinano* nie byłoby możliwe w żadnych warunkach i znaczna część z nich musiałaby wodować. Jedynie poważne straty sięgające blisko 50% grupy uderzeniowej pozwalałyby tego uniknąć. Jednak takie założenie wyjściowe bardziej już pasowałoby do misji samobójczych typu *Kamikaze* niż klasycznych operacji lotniskowcowego zespołu uderzeniowego. Omówione tu rozwiązanie mogłoby zostać zastosowane, ponieważ gdy *Shinano* wchodził do służby, cesarska flota dysponowała wciąż jeszcze 3 lotniskowcami typu *Unryū* (*Amagi*, *Katsuragi*, *Unryū*) oraz dwoma starszymi – *Junyō* i *Ryūhō*. Na 6 tych jednostkach mogło stacjonować etatowo do 328 samolotów. Jednak gdyby superlotniskowcowi miały towarzyszyć w akcji bojowej więcej niż 2 dalsze okręty tej klasy, wówczas musiano by z góry założyć nieuchronną stratę znacznej części, a nawet większości aeroplanów, niezależnie od tego, czy raz wypuszczone z pokładów startyby się z przeciwnikiem i ile z nich rzeczywiście utracono by w boju.

Funkcja bazy wypadowej *Kamikaze*

Jeszcze inny kierunek, w którym mogliby pójść Japończycy, wiąże się z upowszechnianą się taktyką *Kamikaze* (pol. Boski Wiatr), czyli samobójczych ataków powietrznych na okręty przeciwnika³³. Ta nowa metoda walki była przede wszystkim tragiczną konsekwencją stałego obniżania się poziomu wyszkolenia pilotów cesarskiego lotnictwa. Uznano, że skoro lotnicy mają niewystarczające umiejętności, żeby prowadzić skuteczną walkę powietrzną z przeciwnikiem lub celnie zrzucić bombę czy torpedę, i giną w ten sposób nadaremno wraz z własnymi samolotami, to już lepiej, aby umierali, roztrzaskując je o wrogi okręt. Wbrew pozorom ta taktyka okazała się bardzo efektywna, na pewno przyczyniła się do śmierci większej liczby Amerykanów niż stracili w tych operacjach Japończycy, również straty materialne były nieporównanie wyższe po stronie Aliantów i wielokrotnie przewyższały wartość poświęconych samolotów³⁴.

³³ Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 7, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1999, s. 138–140.

³⁴ R. Inoguchi, T. Nakajima, R. Pineau, *Boski Wiatr. Japońskie formacje *Kamikaze* w II wojnie światowej*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2009, *passim*; J. Lipiński, *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999, *passim*; Z. Krala, *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 8, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2000, *passim*; idem, t. 9, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2001, *passim*.

Aby udaremnić taki atak, należało zestrzelić napastnika, gdyż gotowy na śmierć pilot nie odpuszczał w żadnym wypadku – ani gdy uszkodzono mu maszynę, ani nawet gdy został ranny, lecz zachował świadomość i minimalną sprawność, umożliwiającą prowadzenie statku powietrznego. Nie można zatem wykluczyć, że gdyby *Shinano* przetrwał do 1945 roku, powierzono by mu misję przeprowadzenia ataków powietrznych z użyciem samolotów *Kamikaze*. W tym przypadku każdorazowo okrętowano by samoloty przeznaczone do takich akcji. Ich maksymalna liczba zależałaby oczywiście od typu owych maszyn i ich kombinacji, wahałaby się zapewne w przedziale 15–25, gdyby lotniskowiec zachował swą etatową grupę lotniczą, lub odpowiednio więcej, gdyby własnych samolotów miał mniej albo w ogóle zostałyby ich pozbawiony. Jeśli zdecydowano by się na transport części *Kamikaze* bezpośrednio na pokładzie startowym, również byłoby ich odpowiednio więcej.

Wszelkie wątpliwości co do tego, czy Japończycy mogliby zdecydować się na taki krok, rozwiewają okoliczności zatopienia *Yamato*. Superpancernik w eskorcie krążownika lekkiego i 8 niszczycieli został wysłany na odsiecz Okinawie. Problem w tym, że jednostki otrzymały zapas paliwa wystarczający jedynie na rejs w jedną stronę. Operacja miała zatem charakter niemal samobójczy, przynajmniej jeśli chodzi o okręty, które w razie powodzenia planu nie miały żadnej szansy wrócić do baz³⁵. Jeżeli w 1945 roku istniałyby jeszcze jakiekolwiek szanse na bojowe wykorzystanie *Shinano*, to stanowczo już nie w klasycznym starciu lotniskowców. Taktyka w myśl zasady „uderzaj i znikaj” wydaje się jedyną mającą wówczas jakiekolwiek, choć i tak znikome, szanse powodzenia, a użycie *Kamikaze* zwiększałoby nadzieje superlotniskowca na wyjście cało z takiej operacji w warunkach panowania przeciwnika na wodzie i w powietrzu, gdyż nie musiałby oczekiwać na powrót wysłanych samolotów z akcji. W każdym razie w świetle powyższych rozważań można uznać takie zastosowanie *Shinano* za potencjalnie wykonalne.

Wnioski

Jeśli zważymy na wszystkie omówione specyficzne funkcje, jakie Japońska Marynarka Wojenna stawiała albo przynajmniej mogła postawić *Shinano*, to wyraźnie widać, że tą dominującą, oprócz zdolności wykonywania zadań klasycznego lotniskowca, była jednak funkcja zaopatrzeniowa, bardziej prawdopodobna zarówno od funkcji warsztatowej, jak i na poły fantastycznych funkcji tranzytowej czy rozpoznawczej. Dlatego ową hybrydę okrętu bojowego z okrętem pomocniczym najwłaściwiej określić mianem lotniskowca zaopatrzeniowego. Opisuje ono bowiem dwie dominujące role, dla których *Shinano* został skonstruowany, a jednocześnie podkreśla wyjątkowość i odmienną konstrukcję oraz przeznaczenia tego okrętu w ramach klasy lotniskowców.

Odpowiedź na pytanie, czy koncepcja lotniskowca zaopatrzeniowego mogła liczyć na upowszechnienie, jest negatywna. Mogła ona być pożyteczna jedynie przy specyficznych potrzebach japońskiej floty, jakie ujawniły się w toku wojny na

³⁵ P. Dull, *A Battle History...*, op. cit., s. 345–347.

Pacyfiku. Najważniejsze korzyści z niej wypływające wiązały się ściśle z funkcjonowaniem lotniskowcowego zespołu uderzeniowego o znacznej liczbie lotniskowców – od 6 do 18. Tymczasem po zakończeniu II wojny światowej, mimo licznych konfliktów zbrojnych, nie było potrzeby tworzenia aż tak dużych jednostek organizacyjnych. Co więcej, tak naprawdę jedyną flotą, która miałaby na tyle okrętów, aby taki zespół stworzyć, była *U.S. Navy*. Amerykanie zaś, dysponujący już od około 1943 roku (aż po dziś dzień) największą flotą świata, nie potrzebowali lotniskowca zaopatrzeniowego, żeby zachować stałą gotowość bojową takiej struktury, nawet gdyby powstała konieczność jej powołania. Projekt *Shinano* ściśle odpowiadał potrzebom Japonii w latach II wojny światowej i potencjalnie tylko jej mógł dostarczyć nadzwyczajnych korzyści, przewyższających te, które można było uzyskać z eksploatacji klasycznego lotniskowca floty tej wielkości.

Bibliografia

- Ahlberg L., Lengerer H., *Taihō*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2004.
- Barciszewski G., *Bitwa koło wschodnich Wysp Salomona 23–25 sierpnia 1942*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 10 (138).
- Barciszewski G., *Bitwa koło wschodnich Wysp Salomona 23–25 sierpnia 1942*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2013, nr 11 (139).
- Barciszewski G., *Okręty lotnicze Japonii*, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2010.
- Barciszewski G., „Zapomniana bitwa lotniskowców”. *Starcie koło Wyspy Santa Cruz, 26 października 1942 roku*, „Morze, Statki i Okręty” 2014, nr spec. 5 (150).
- Bukała G., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2002.
- Bukała G., *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 1996, nr 3.
- Bukała G., *Krążowniki, które zmieniły kły*, cz. 2, „Okręty Wojenne” 1997, nr 1.
- Bukała G., *Krążowniki typu „Myōkō”*, Tarnowskie Góry 2007.
- Cichy P., *Japońskie krążowniki lekkie typu Nagara. Budowa i technika*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 11 (83).
- Cichy P., *Japońskie krążowniki lekkie typu Nagara. Przebieg służby*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr 12 (84).
- Dąbrowski K., *Japońskie krążowniki typu „Chikuma”*, „Okręty Wojenne” 2013, nr 4 (120).
- Dull P., *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941–1945)*, U.S. Naval Institute, Annapolis 1978.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Bellona, Warszawa 1994.
- Flisowski Z., *Burza nad Pacyfikiem*, t. 2, Bellona, Warszawa 1995.
- Góralski W., Nowak G., *Japoński ciężki krążownik „Tone”*, „Okręty” 2011, nr 6 (7).
- Inoguchi R., Nakajima T., Pineau R., *Boski Wiatr. Japońskie formacje Kamikaze w II wojnie światowej*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2009.
- Jastrzębski J., *Bitwa na Morzu Koralowym 2–8 V 1942 r.*, Wydawnictwo Inforteditons, Zabrze 2012.
- Kochnowski R., *Shinano. Od superpancernika do superlotniskowca*, „Okręty Wojenne” 2013, nr spec. 43.

- Kopacz M., *Krążowniki lekkie typu Agano*, „Morze, Statki i Okręty” 2012, nr 5 (123).
- Kopacz M., *Zatopienie lotniskowca Shoho 1942 r. – prolog do bitwy na Morzu Koralmowym*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr spec. 1 (1).
- Kosiarz E., *Bitwy morskie*, Wydawnictwo Morskie, Warszawa 1994.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 1, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1990.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 2, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1991.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 6, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1997.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 7, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1999.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 8, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2000.
- Krala Z., *Kampanie powietrzne II wojny światowej. Daleki Wschód*, t. 9, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2001.
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 1, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 10 (106).
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 2, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 11 (107).
- Lengerer H., *Pancerniki typów Fusō i Ise. Przebudowa na pancerniki hybrydowe*, cz. 3, „Morze, Statki i Okręty” 2010, nr 12 (108).
- Lipiecki S., Zalewski K., *Pancerniki typu Yamato*, „Morze, Statki i Okręty” 2008, nr spec. 2 (2).
- Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1999.
- Morison S., *Morze Koralmowe, Midway i działania okrętów podwodnych. Maj 1942 – sierpień 1942*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2008.
- Morison S., *Nowa Gwinea i Mariany. Marzec 1944 – sierpień 1944*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2014.
- Myszor O., *Cesarstwo Japonii*, t. 1: *Pancerniki, lotniskowce i krążowniki*, Wydawnictwo „Okręty Wojenne”, Tarnowskie Góry 2014.
- Nowak G., *Japoński pancernik „Kongo”*, „Militaria XX Wieku” 2008, nr spec. 3 (7).
- Nowak G., *Kłopotliwy jedynak. Japoński krążownik Oyodo*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr spec. 3 (9).
- Nowak G., *Superpancernik (?) Shinano*, „Technika Wojskowa. Historia” 2013, nr spec. 2 (8).
- Parshall J., Tully A., *Shattered Sword. The Untold Story of the Battle of Midway*, Potomac Books, Washington 2007.
- Pertek J., Supiński W., *Wojna morska 1939–1945*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1959.
- Piegiż M., *Ocean Indyjski 1942*, Warszawa 2019.
- Skwiot M., *Ciężki krążownik „Aoba”*, „Militaria XX Wieku” 2009, nr spec. 2 (9).
- Skwiot M., *Nagato, Mutsu*, t. 1, AJ-Press, Gdańsk 2007.
- Skwiot M., *Nagato, Mutsu*, t. 2, AJ-Press, Gdańsk 2008.
- Skwiot M., *Shokaku i Zuikaku*, AJ-Press, Gdańsk 1994.
- Sobański M., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”*, cz. 1, „Okręty Wojenne” 2005, nr 4 (72).

- Sobański M., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”, cz. 2, „Okrety Wojenne”* 2005, nr 5 (73).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki ciężkie typu „Furutaka” i „Aoba”, cz. 3, „Okrety Wojenne”* 2005, nr 6 (74).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki lekkie typu „Kuma”, cz. 1, „Okrety Wojenne”* 2006, nr 6 (80).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki lekkie typu „Kuma”, cz. 2, „Okrety Wojenne”* 2007, nr 1 (81).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki lekkie typu „Kuma”, cz. 3, „Okrety Wojenne”* 2007, nr 2 (82).
- Sobański M., *Japońskie krążowniki lekkie typu „Kuma”, cz. 4, „Okrety Wojenne”* 2007, nr 3 (83).
- Tetera S., *Działania lotnicze na Marianach 1944, cz. 1, „Technika Wojskowa. Historia”* 2013, nr spec. 5 (11).
- Yoshimura A., *Pancernik Musashi*, Oficyna Wydawnicza Finna, Gdańsk 2002.
- Zalewski K., *Japońskie lotnictwo pokładowe*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1993.
- Zalewski K., *Lotniskowce II wojny światowej, t. 1*, Wydawnictwo Lampart, Warszawa 1994.
- Zalewski K., *Pancernik Musashi. Historia operacyjna, „Morze, Statki i Okrety”* 2009, nr 1 (85).

Japanese supplay aircraft carrier *Shinano* – functional analysis

Part 5: Complementary functions

Abstract

Shinano could also theoretically perform the following roles: advanced reconnaissance, advanced lure, transit ship, emergency runway, pulling enemy aircraft away from other aircraft carriers, and mobile base for *Kamikaze*. Of these, only the last three can be considered real in the wartime conditions at the end of World War II. Despite many features predestining this aircraft carrier, advances in military technique and tactics have rendered the remaining functions obsolete.

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 100 publikacji, w tym wielu opracowań monograficznych, do ważniejszych z nich należą: *Midway*, Warszawa 2014; *Lotniskowce Japońskiej Marynarki Wojennej 7 XII 1941 – 2 IX 1945. Organizacja i potencjał bojowy*, Zabrze 2020; *Okrety 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