

3/2017 (57) Март

Журнал о военной истории

12+

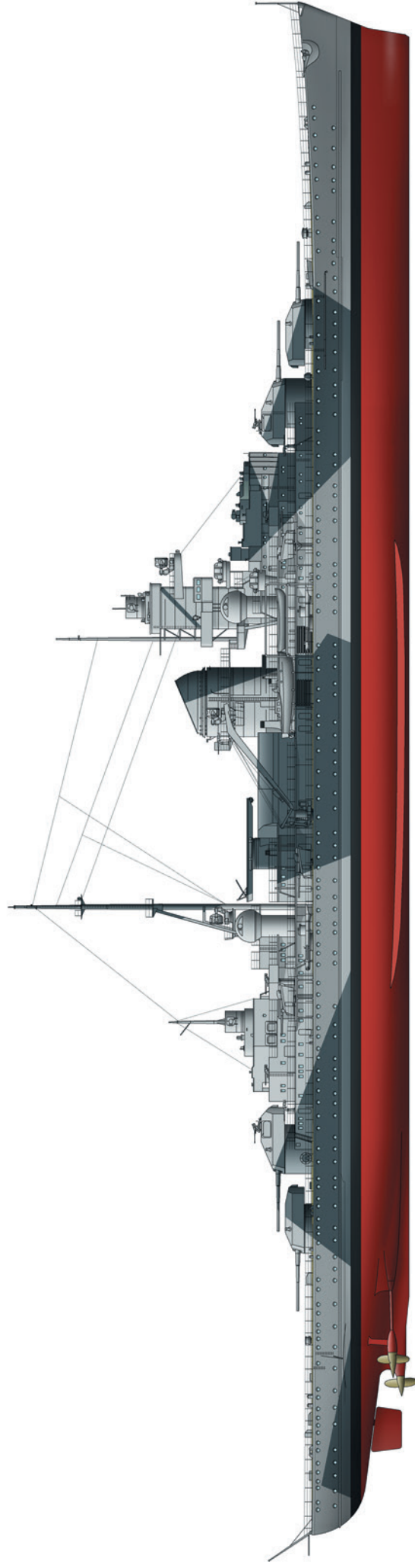
АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИИ

Крейсера типа «Адмирал Грей»



- Конкурс, оставшийся без победителя
- Такой маленький, а уже четырехмоторный
- Авиагруппы для Китайского театра военных действий (часть 1)
- Последняя капля, или как затонул «Аффондаторе»
- Канонерская лодка «Вальенте»
- «Адмирал Хиппер» против конвоя WS-5A

К статье: «Адмирал Хиппер» против конвоя WS-5A



Крейсер «Адмирал Хиппер», декабрь 1940 г.

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

www.worldtanks.ru

Подписано к печати 10.05.2017

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Вере́йская, д.29

Возрастная категория 12+

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

СОДЕРЖАНИЕ

Ю. Пахмурин	
Конкурс, оставшийся без победителя	1
Ю. Пахмурин	
Такой маленький, а уже четырехмоторный	9
А. Пахомов	
Авиавозец	19
Е. Пинак	
Авиагруппы для Китайского театра военных действий. 11-16-я, 21-23-я авиагруппы. (часть 1)	23
А. Пахомов	
Недолгая жизнь F.K.8 в Парагвае	37
Е. Целиков	
Последняя капля, или как затонул «Аффондаторе»	39
Н. Митюков	
Канонерская лодка «Вальенте»	45
С. Патянин	
Крейсера типа «Альмиранте Грау»	48
С. Марченко	
«Адмирал Хиппер» против конвоя WS-5A	59

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Танки Мира» <http://www.worldtanks.ru>

В Санкт-Петербурге

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 – 17.00.

На Украине

• г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, italian@3g.ua или ряд 43, место 9-10. Перчак Валерий. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, perchak-valery@gmail.com.

• Интернет-магазин «Военная книга» <http://www.war-book.com.ua>

В Польше

• Интернет-магазин www.knigi.pl

Конкурс, оставшийся — без победителя —

Юрий Пахмурин

В начале 1931 года Бюро Аэронавтики Флота (Navy's Bureau of Aeronautics, BuAer) выдало комплект требований № 106 для конкурса на разработку самолета-разведчика для ВМФ.

Флот решил заменить разведывательные гидросамолеты, используемые на кораблях, на более универсальные амфибии. Новый самолет должен был представлять собой двухместную разведывательную амфибию, способную действовать с сухопутных аэродромов, гидроаэродромов, кораблей флота (при этом как с палуб авианосцев, так и катапульт крейсеров и линкоров). Для размещения на кораблях крыло самолета должно было складываться, а для посадки на авианосец требовалась установка посадочного гака. Кроме выполнения своих основных обязанностей разведчика, предусматривалась возможность использования самолета как корректировщика артиллерийского огня тяжелых кораблей. Также новый разведчик должен был иметь возможность атаковать обнаруженные цели легкими бомбами. Так как основной задачей амфибии была все-таки разведка, стреляющее вперед фиксированное стрелковое вооружение не предусматривалось, но для самообороны предполагалось наличие подвижного пулемета для защиты задней полусферы. При действиях в качестве легкого бомбардировщика новый самолет должен иметь возможность нести 113-кг бомбы и сбрасывать их, пикируя под углом до 60 градусов. Предпочтительно было использование монопланной схемы, но бипланы также принимались к рассмотрению.

К маю 1931 года о своем участии в конкурсе заявили шесть частных компаний и флотский авиазавод в Филадельфии. До постройки опытного образца дошли только три фирмы: «Грейт Лэйкс» («Great Lakes»), «Сикорский» («Sikorsky») и «Ленинг» («Loening»). Они смогли представить свои самолеты на испытания.

«Грейт Лэйкс» XSG-1 — BuNo 8974

Из всех трех конкурентов XSG-1 имел самый своеобразный вид. Он представлял собой биплан, в котором пилот сидел в открытой кабине, расположенной в коротком «верхнем» фюзеляже, расположенном над лодкой и словно обрубленном прямо за местом пилота. Второй член экипажа, совмещавший функции наблюдателя, радиста и стрелка, располагался в хорошо остекленной кабине, которая находилась сзади и ниже пилотской.

Колесное шасси «груммановского» типа состояло из основных колес, поднимающихся и убирающихся в ниши в бортах лодки, и неубирающегося хвостового колеса. По не очень понятным причинам пулемет стрелка в «транспортном» положении крепился к лодке снаружи его кабины. Видимо, это было сделано с целью не стеснять летнаба при работе с радиостанцией. В результате, для того чтобы воспользоваться пулеметом, стрелку было необходимо: открыть створки «окна» кабины, высунуться из него, снять пулемет с креплений, установить его на шкворневую установку и закрепить там. Только после этого можно было открывать огонь. В реальных боевых условиях такие действия были малореальны, и пулемет все равно пришлось бы возить установленным. Хотя в мирное время это повышало удобство работы наблюдателя.

Первоначально на XSG-1 предполагалось установить 400-сильную 9-цилиндровую однорядную «звезду» воз-

XSG-1 на плаву**Самолет проходит испытания на мореходность**

душного охлаждения «Пратт Уитни» R-985A «Уосп Джуниор». Через несколько месяцев Флот потребовал от «Грейт Лэйкс» установить на самолет более мощный 500-сильный двигатель R-1340 «Уосп». Конструкторы согласились, но сообщили, что при этом неизбежно возрастет вес самолета, да и стоимость его увеличится. Заказчики подумали... и отказались, решив, что и 400 л.с. достаточно.

По ходу постройки опытного образца в него были внесены некоторые усовершенствования, инициированные заказчиком. В их число вошли изменение профиля нижнего крыла и увеличение запаса топлива. Кроме того, BuAer обратило внимание на неудобство доступа в высокорасположенную кабину пилота. Решить эту проблему конструкторам не удалось, они решили пока ограничиться доработкой ступеней на фюзеляже, а что-то более кардинальное отложить на период после окончания испытаний амфибии, резонно считая, что если Флот устроит остальные характеристики самолета, то с этим они как-нибудь разберутся, а в противном случае будет тем более не важно.

В феврале 1932 года работы с макетом закончили и приступили к постройке первого опытного образца. Этот процесс занял всю весну и большую часть лета. К началу осе-

ни самолет прошел все наземные испытания, и 15 сентября XSG-1 впервые поднялся в воздух.

Летные испытания выявили целый ворох проблем. Максимальная скорость самолета была недостаточна, а уровень вибраций был таков, что его сочли опасным. Замена стандартного выхлопного коллектора на индивидуальные выхлопные патрубки позволила несколько уменьшить вибрацию и даже прибавить несколько километров к максимальной скорости.

Но главная проблема не исчезла. При высоких скоростях продолжала возникать вибрация хвостового оперения. Специалисты по аэродинамике сочли, что главной причиной этого стала конфигурация верхнего фюзеляжа. Воздушные потоки, срывающиеся с «обрубка», и вызывали тряску хвоста. Переделка этой части самолета и придание ей более обтекаемой формы улучшило положение, особенно при закрытой кабине наблюдателя. Также помогла более тщательная обработка и подгонка обшивки стабилизатора, но полностью устранить вибрации так и не удалось.

Предпринимались и другие попытки ликвидировать вибрацию. Попытались установить закрытый фонарь кабины пилота. Это ухудшило обзор, но на вибрацию не повлияло, и кабину пилота вернули к прежней конфигурации. По-

**«Грейт Лэйкс» XSG-1 в полете**

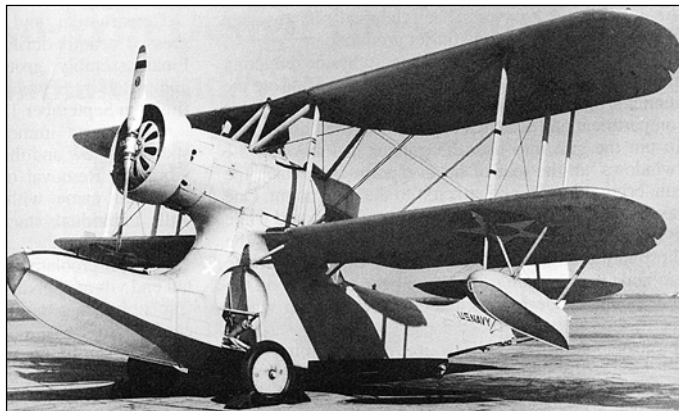
Тактико-технические характеристики

Длина самолета	9,9 м
Размах крыла	10,67 м
Угол поперечного «V» крыла (верхнего/нижнего)	0/2,5°
Угол установки крыла	1°
Размах стабилизатора	4,22 м
Колея шасси	2,34 м
Максимальная скорость	203 км/ч
Дальность полета	1440 км
Потолок	2750 м
Силовая установка:	1 ПД «Пратт Уитни» R-985A «Уосп Джуниор», 400 л.с. с двухлопастным металлическим воздушным винтом «Гамильтон Стандарт» с возможностью изменения шага винта на земле
Вооружение:	1—7,62-мм пулемет (у стрелка)
Конструкция:	фюзеляж и лодка — металлические, крыло деревянное, обшивка крыла и оперения — ткань.

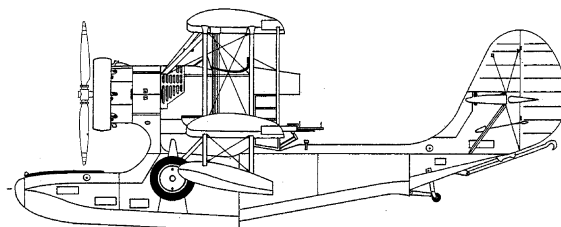
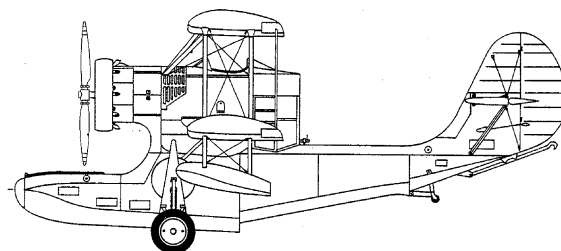
пытались установить дополнительные вертикальные кили с боков от фюзеляжа. Специалисты «Грейт Лэйкс» рассчитывали, что это улучшит обтекание хвостовой части самолета, но положительного эффекта получить не удалось, и от этой идеи также отказались.

Конструкторам фирмы пришлось признать, что, несмотря на все многочисленные доработки конструкции, полностью решить проблемы вибрации хвостового оперения так и не удалось.

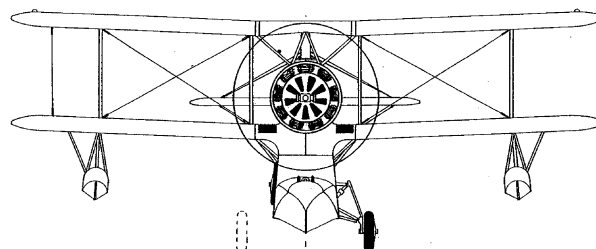
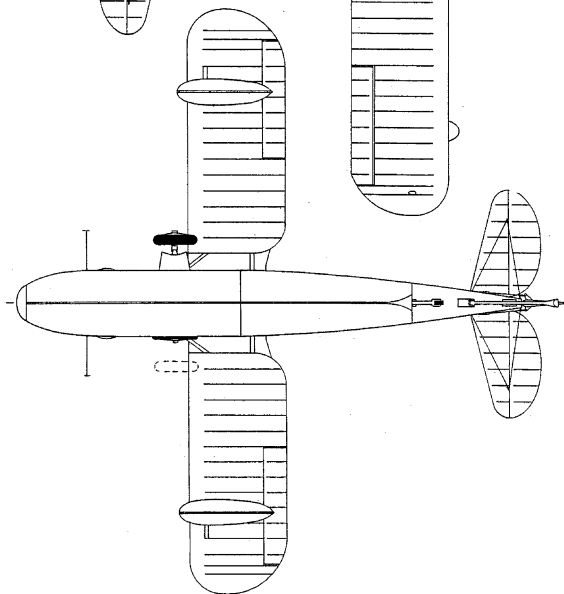
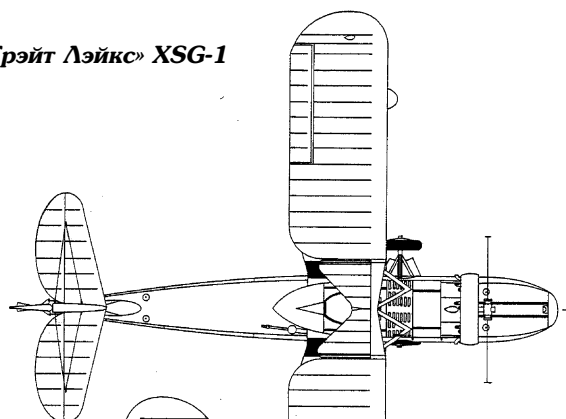
К концу октября стало понятно, что самолет перетяжелен, и заявленных летных характеристик достичь не удастся. Но, по крайней мере, XSG-1 все-таки летал. Ему удалось налетать 50 часов и даже провести демонстрацион-



«Грейт Лэйкс» XSG-1 на колесном шасси. Видна работа механизма складывания крыльев



«Грейт Лэйкс» XSG-1



**Осмотр XSG-1 комиссией**

ные полеты в Кливленде. Тем временем BuAer, оценив результаты испытаний и перспективы доводки нового разведчика, решило уменьшить контрактную стоимость самолета на 10%. В конце ноября 1932 года амфибия перелетела на базу морской авиации в Анакосте для демонстрации представителям Флота и окончательных проверок.

Первые демонстрационные полеты состоялись 3 декабря, после чего продолжились расширенные испытания. Тем временем Флот решил, что для разведчика-амфибии бомбардировочное вооружение совершенно не нужно и отказался от требования оснащения им XSG-1. После этого единственным вооружением самолета остался пулемет винтовочного калибра у стрелка. Испытания закончились в середине февраля 1933 года, XSG-1 перелетел в Норфолк для испытаний на море.

В марте самолет вернулся в Анакосту для окончания испытаний. В результате все летные характеристики, кроме

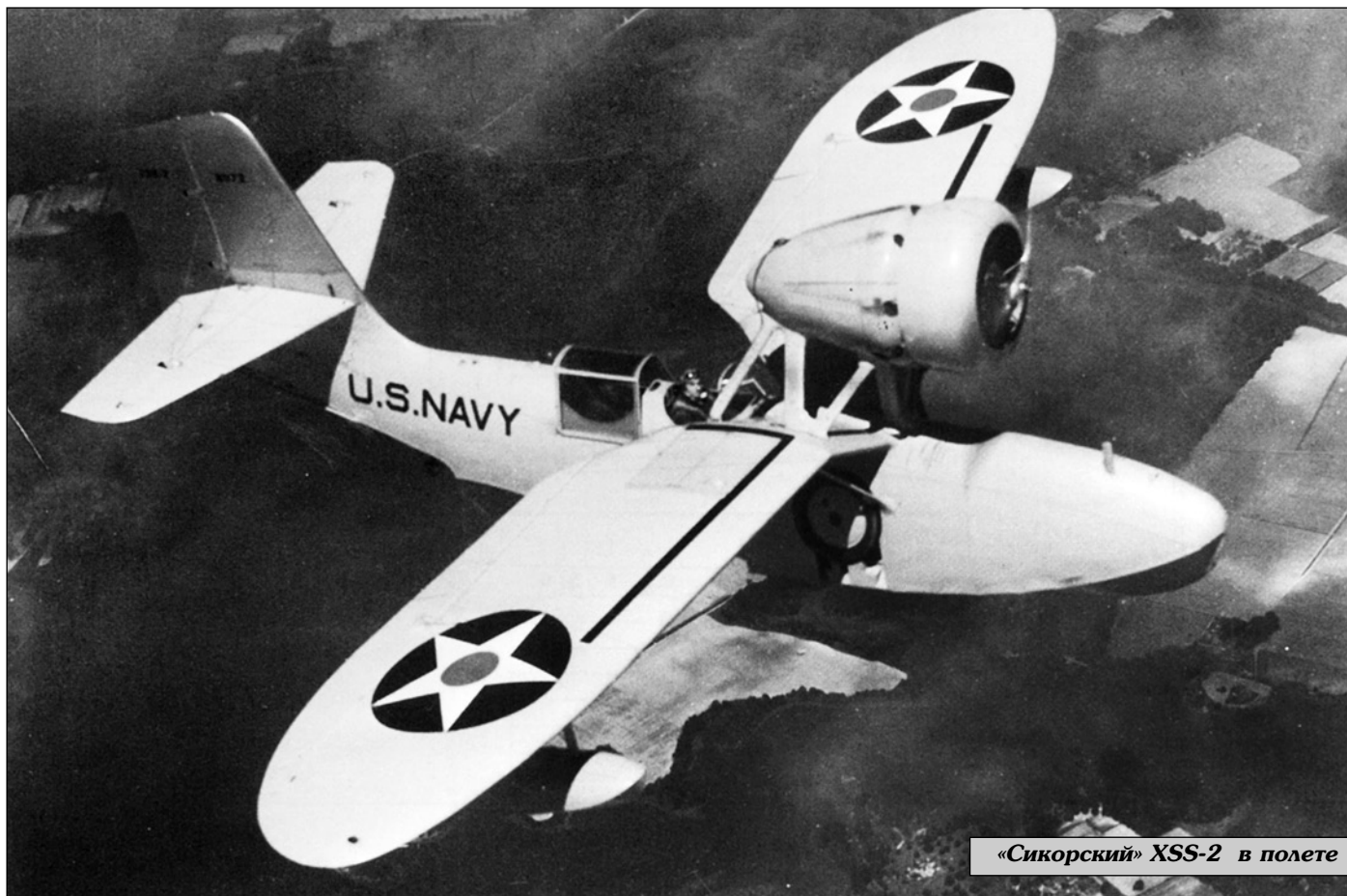
максимальной скорости, признали соответствующими заданию, а из недостатков отметили лишь все ту же вибрацию хвостового оперения. Катапультные испытания провели так и не удалось, но все остальные тесты закончились в конце марта 1933 года.

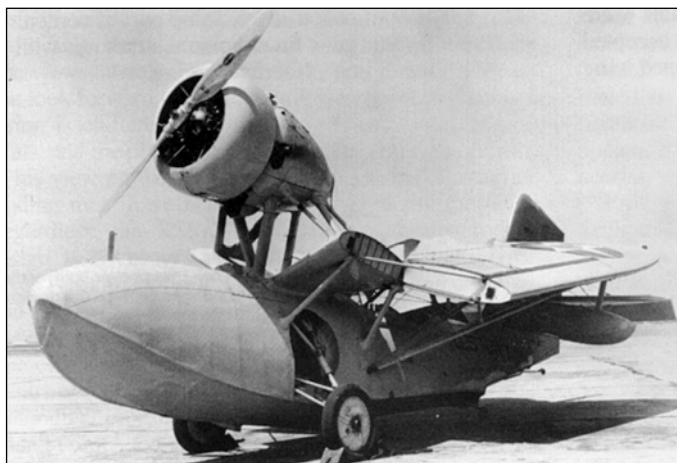
Проанализировав результаты испытаний, специалисты BuAer сочли, что XSG-1 непригоден для принятия на вооружение и может использоваться только в качестве экспериментального самолета. В результате переговоров «Грейт Лэйкс» согласилась с новым уменьшением контрактной цены, и в сентябре Флот купил единственный XSG-1. Купленный самолет был передан на флотский авиазавод в Филадельфии, где несколько месяцев использовался для различных опытов, а в конце следующего года был отправлен на слом.

«Сикорский» XSS-2 — BuNo 8792

Фирма Сикорского к началу тридцатых годов не имела на своем счету опыта постройки гидросамолетов, поэтому первое, что сделали ее специалисты после того как решили включиться в конкурс, это приняли решение о постройке гидроканала. Также предполагалось широкое использование результатов продувки моделей в аэродинамической трубе. Разработка шла с трудом, и деревянный макет XSS-1 смогли закончить лишь к ноябрю 1931 года. К этому времени Флот изменил требования по максимальной скорости и дальности полета. С учетом этого, конструкторы решили несколько изменить проект.

Посетивший фирму представитель заказчика, осмотрев макет нового разведчика, остался недоволен. Он потребовал заменить примененный двигатель R-985A «Уосп Джуниор» на более мощный R-1340 «Уосп», а также выдвинул еще несколько «настоятельных рекомендаций». Обсудив

**«Сикорский» XSS-2 в полете**

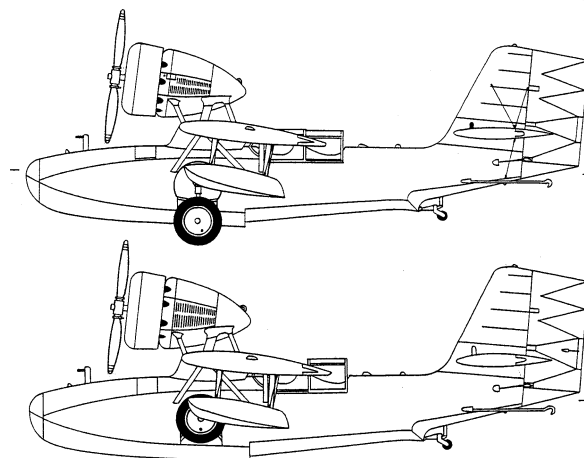
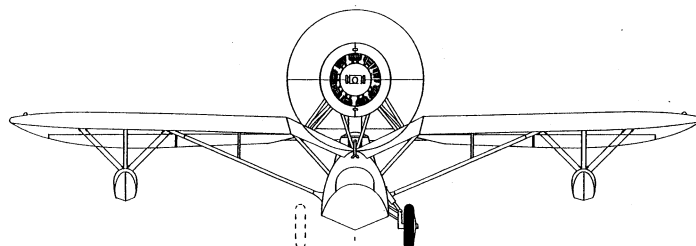
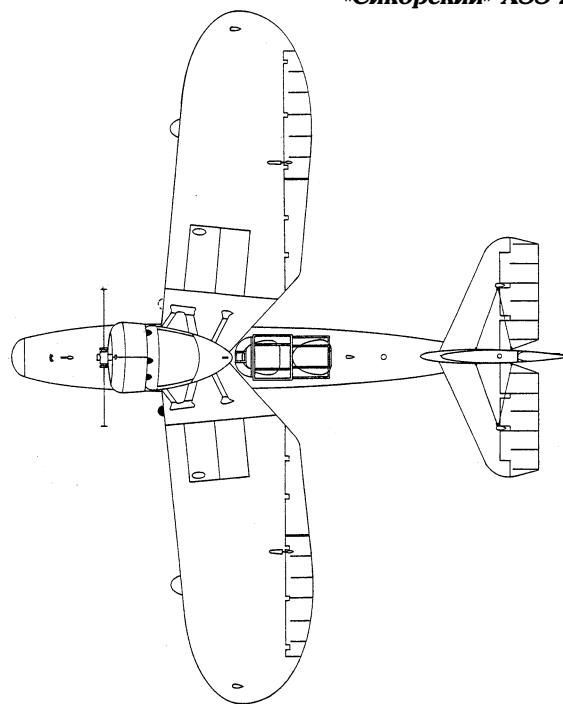
**XSS-2 на сухопутном аэродроме****XSS-2 со сложенными крыльями**

эти претензии, разработчики решили отказаться от дальнейшей работы с XSS-1 и перейти к строительству более продвинутого варианта, получившего название XSS-2. Это предложение обсудили с BuAer. В январе 1932 года Флот согласился оплатить фирме «Сикорский» работы, проведенные с XSS-1, и ждать постройки XSS-2.

Разработка нового самолета шла медленно и методично. Конструкторы, разрабатывавшие детальный проект средней части фюзеляжа и корневой части крыла, одновременно решали вопросы прочности крыла, аэродинамики, механизма складывания крыла, доступа в кабину и обзора из нее. Отмена требования флота об оснащении самолета бомбардировочным вооружением сильно упростила работу инженеров «Сикорского».

Макет нового XSS-2 построили в мае 1932 года. У нового самолета остались проблемы с удобством доступа экипажа в кабину и связи членов экипажа между собой. Также затруднительной была швартовка самолета при его нахождении на воде. Ибо трудно представить себе пилота (особенно стрелка), вылезавшего из своей кабины и каким-то образом «проникавшего» на самый нос амфибии мимо моторной установки и занимающегося там швартовкой.

Когда новый самолет стал обретать форму, выявилась проблема с превышением допустимого веса. В ходе переговоров специалистов фирмы и BuAer решили установить закрылки для снижения взлетной и посадочной скоростей. Изготовление нового крыла задержало выход самолета на испытания примерно на два месяца. Когда работы продолжались, выяснилось, что топливные баки текут, не выдерживая вибрации. Изучив состояние строительства и возникшие проблемы, представитель BuAer на за-

**«Сикорский» XSS-2**

**XSS-2 на колесном шасси**

воде установил время выхода XSS-2 на испытания на конец марта 1933 года.

Когда самолет был закончен, выяснилось, что, несмотря на все изменения, внесенные в проект, и смягченные требования BuAer, самолет перетяжелен. В связи с этим Флот принял решение о снижении контрактной цены на 5%, с чем

Тактико-технические характеристики

Длина самолета	10,08 м
Размах крыла	12,80 м
Угол поперечного «V» крыла	1,5°
Угол стреловидности крыла	5,5°
Угол установки крыла	6°
Угол установки двигателя	6,75°
Хорда крыла	2,39 м
Размах стабилизатора	4,42 м
Колея шасси	2,01 м
Максимальная скорость	248 км/ч
Дальность полета	997 км
Потолок	4510 м
Силовая установка	1 ПД «Пратт Уитни» R-1340D1 «Уосп», 500 л.с. с двухлопастным металлическим воздушным винтом «Гамильтон Стандарт» с возможностью изменения шага винта на земле
Вооружение	1 - 7,62-мм пулемет (у стрелка)
Конструкция	Цельнометаллическая, обшивка поверхностей управления и верхней части киля - ткань.

разработчики вынуждены были согласиться. После первичных тестов 22 мая 1933 года XSS-2 вылетел в Анакосту для демонстрации заказчику и продолжения испытаний.

Самолет благополучно прошел первые испытания, но первые катапультные старты закончились аварией, после которой катапульты вышла из строя. Чтобы не терять время, амфибию отправили для продолжения тестов в Норфолк.

Первые же полеты с воды привели к повреждению корпуса, что вызывало сомнения в возможности эксплуатации XSS-2 при сколь-нибудь серьезном волнении на море. Также выяснилось, что при боковом ветре взлет и посадка (причем как на воду, так и на сушу) трудны и небезопасны. Испытания продолжили в июне, после чего самолет отправили обратно на завод для замены крыла на новое, переделанное по результатам испытаний.

Некоторый прогресс был достигнут лишь к концу 1933 года, о чем разработчики и сообщили в BuAer, на что получили ответ, что Флот не рассчитывает на улучшение данных XSS-2, а сам самолет ему больше не нужен. Фирму такая ситуация, естественно, не устроила, и в декабре после долгих и трудных переговоров было принято компромиссное решение. Флот получает самолет и оплачивает фирме «Сикорский» 90% контрактной цены, а также 95% стоимости постройки нового крыла. На этом жизнь XSS-2 закончилась. Единственный опытный образец передали на флотский авиазавод в Филадельфии, где он использовался для наземных испытаний и в скором времени был разобран.

«Ленинг» XS2L-1 — BuNo 8971

В отличие от многих других авиастроительных фирм США, Гровер Ленинг и специалисты его «Гровер Ленинг Эркرافт Компани» к началу 30-х годов имели большой опыт разработки и постройки гидросамолетов. Ими было построено несколько удачных гражданских самолетов-амфибий. Поэтому после оглашения условий конкурса Ленинг занялся разработкой нового разведчика.

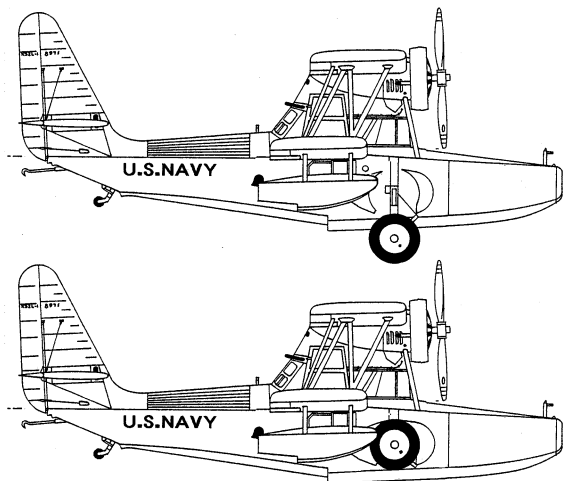
К началу лета 1931 года деревянный макет будущей амфибии уже стоял в ангаре и ждал приезда комиссии из BuAer. Кроме того, было решено провести продувки нескольких моделей в аэродинамической трубе на базе ВМФ Вашингтон, право пользования которой предоставило BuAer.

К августу конструкторы завершили обработку результатов продувок. По их результатам было решено удлинить фюзеляж самолета и внести изменения в конструкцию хвостово-

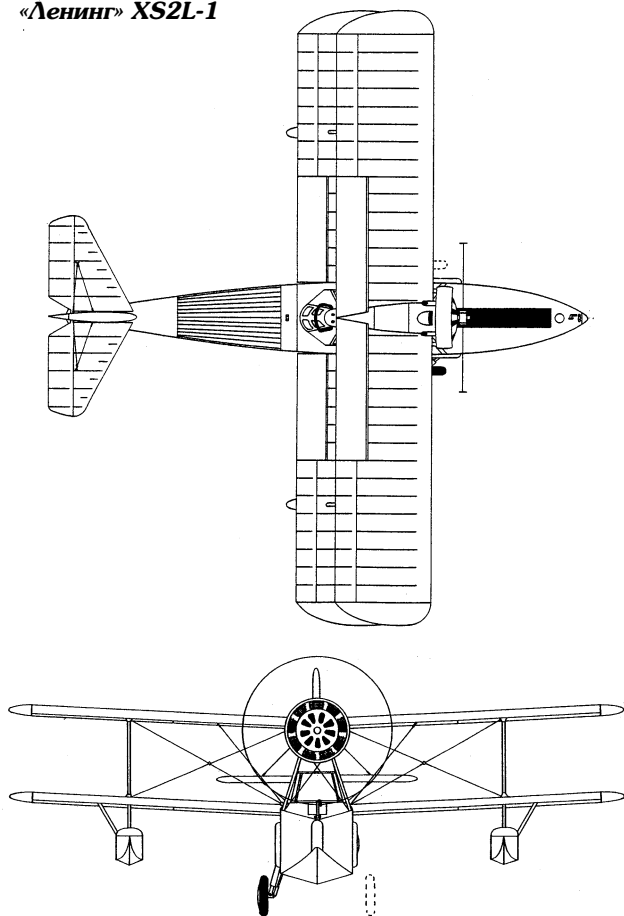
**«Ленинг» XS2L-1 на сухопутном аэродроме. Крыло в «полусложенном» положении**

го оперения. Фирма запросила два месяца на внесение изменений в конструкцию опытного образца, который обещала предоставить в октябре 1931 года. В связи с перебором веса, «Ленинг» для облегчения самолета предложил снять колесное шасси, что лишало XS2L-1 амфибийных возможностей и превращало его в «чистый» гидросамолет. За счет экономии веса предлагалось увеличить запас топлива. Ленинг также подверг сомнению требование Флота по складыванию крыла для размещения самолета в ангарах авианосцев. При этом в отличие от двух конкурентов, XS2L-1 изначально не мог нести бомбовой нагрузки.

Но под давлением заказчика и колесное шасси, и складывающиеся крыло пришлось оставить. Разработанная



«Ленинг» XS2L-1



«Ленинг» XS2L-1 на сухопутном аэродроме



«Ленинг» XS2L-1 на плаву. База ВМС Анакоста



Смотрите, как я могу! XS2L-1 «барсит»

для XS2L-1 система складывания крыла была крайне необычна. Задняя часть крыла от элеронов до фюзеляжа не поворачивалась со всей остальной коробкой крыла, а приподнималась и оказывалась выше передней части крыла, складываемой, как обычно, поворотом к фюзеляжу. Необычным было и устройство рабочих мест членов экипажа. Кабины пилота и стрелка-радиста были полностью закрытыми. В задней части каждой кабины по обоим бортам имелись дверцы для входа/выхода. Их верхняя часть по левому борту была прозрачной, по правому — нет. Причина этого странного решения осталась неизвестной. Устройство дверок и их расположение относительно мест членов экипажа делало покидание самолета (особенно для пилота) достаточно неудобным, а аварийное — и небезопасным.

Сохранившиеся фотографии не раскрывают устройства пулеметной установки, но, судя по всему, вне боя пулемет убирался внутрь фюзеляжа, а при необходимости устанавливался на шкворневую установку.

«Ленинг» XS2L-1 на перекатной тележке. Колеса демонтированы



В конце зимы 1932 года доводка самолета, наконец, дала результат. Пришлось заменить обшивку крыла и усовершенствовать шасси. К лету следующего года удалось закончить опыты по старту с катапульты и посадке на сушу. В ходе испытаний было переделано хвостовое оперение, механические тормоза на колесах заменены гидравлическими, а колеса сменили на другие, большего диаметра. Окончательно испытания закончились в ноябре 1933 года.

Заводские испытания XS2L-1 прошли прекрасно. Единственным темным пятном было повреждение самолета при посадке с не до конца выпущенным шасси. 21 ноября 1933 года самолет перелетел в Анакосту для проведения государственных испытаний. Перед их проведением специалистам фирмы пришлось устранить возникшие у BuAer замечания, главными из которых были малая проч-

ность шасси и вибрация хвостового оперения при пикировании. Государственные испытания начались в январе 1934 года, тогда же прошли опыты по воздушной стрельбе. Результаты удовлетворили заказчика, и в феврале XS2L-1 отправился на базу Норфолк для проведения испытаний на воде и посадок с использованием посадочного гака. В их ходе обнаружился целый букет недостатков: неудобство взаимного расположения хвостового колеса и гака, малая прочность их крепления, возможность повреждения горизонтального оперения при взлете и посадке на воду. Во время одной из посадок на беспокойное море получила повреждения лодка и колеса шасси, находившиеся в убранном положении. Ремонт, совмещенный с исправлением обнаруженных недостатков, продлился около месяца.

В середине марта 1934 года амфибия вернулась в Анакосту. Там на нее установили радиостанцию, работа на которой была признана удобной, а также закончили прерванные катапультные испытания.

По результатам закончившихся в начале апреля испытаний флотские специалисты рекомендовали воздержаться от принятия самолета на вооружение и использовать его только для экспериментов, так как считали, что самолет не будет пригоден для флотской службы даже после всех модернизаций.

В конце апреля XS2L-1 возвратили фирме «Ленинг» для проведения исправлений и модернизации конструкции. В начале июня самолет вновь представили на испытания. Но уже через две недели при посадке сложилось шасси, и самолет получил повреждения. После этого самолет был официально куплен у фирмы и тут же передан на авиазавод в Филадельфии для опытов. Уже в августе 1933 года единственный XS2L-1 был списан.

Конкурс закончился ничем. Ни один из трех опытных самолетов не был принят на вооружение. Флот решил, что ему не нужны универсальные амфибии, и в 1933 году заказали очередную партию гидросамолетов O3U-3. Насколько это было оправдано, вопрос сложный, но, судя по всему, самолеты XSS-2 и XS2L-1 были, как говорится, «слишком острым ножом» для предполагавшихся задач.

Тактико-технические характеристики

Длина самолета	9,32 м
Размах крыла	10,52 м
Угол поперечного «V» крыла	3°
Угол установки крыла	2°
Угол установки двигателя	2°
Хорда крыла	1,70 м
Размах стабилизатора	3,45 м
Колея шасси	1,83 м
Максимальная скорость	210 км/ч
Дальность полета	1021 км
Потолок	3800 м
Силовая установка	1 ПД «Пратт Уитни» R-985A «Уосп Джуниор», 400 л.с. с двухлопастным металлическим воздушным винтом «Гамильтон Стандарт» с возможностью изменения шага винта на земле
Вооружение	1-7,62-мм пулемет (у стрелка)
Конструкция	Лодка и поплавки - металлические, крыло и хвостовое оперение - деревянные, обшивка крыла, оперения и верхней поверхности хвостовой части лодки - ткань.



«Потез»-840 на авиашоу в аэропорту Ганновера, 6 мая 1962 г.

Такой маленький, а уже четырехмоторный

Услышав выражение «четыrehдвигательный турбовинтовой пассажирский самолет», мы обычно представляем себе что-то солидное – Ил-18, Ан-10 или «Виккерс – Вэнгард». Но были и другие – турбовинтовые четырехмоторники вместимостью 20-30 пассажиров. Об одном из таких «карликовых гигантов» и пойдет рассказ...

Возродившаяся после Второй мировой войны фирма «Потез» («Societe des Avions et Moteurs Henry Potez», вообще-то правильнее называть ее «Потэ», но будем употреблять более привычное написание) занимала ощутимое место в рядах авиапромышленности страны. Наиболее известным было ее участие в разработке и производстве учебно-боевого самолета «Мажистер». В поисках новых «точек приложения силы» руководство фирмы в конце 1950-х годов приняло решение побороться за место на рынке средних пассажирских самолетов.

К этому времени на рынке региональной авиации господствовали сменившие самолеты «поколения DC-3» двухдвигательные лайнеры с ТВД и ТРД, такие как «Фоккер» F27, АВРО-748 или «Грумман Гольфстрим», которые могли перевозить 20-40 пассажиров со скоростью 400-500 км/час.

Выходя на этот рынок, «Потез» решил предложить современный самолет с герметичной кабиной и высоким уровнем комфорта. Своеобразной особенностью нового самолета было оснащение его не двумя, а четырьмя ТВД. В пользу этого решения выдвигались традиционные доводы: самолет мог легко продолжить полет при отказе одного двигателя, а без пассажиров и груза – совершить на трех двигателях взлет и перелет в нужное место (например, для ремонта или замены ТВД), имелась возможность использовать двигатели меньшей мощности и, наконец, «пассажиры любят четырехмоторные самолеты».

«Потез»-840 представлял собой небольшой пассажирский или административный самолет, рассчитанный на перевозку 16 или 24 пассажиров. Если в первом случае кресла размещались по два в ряд с проходом посередине, то во вто-

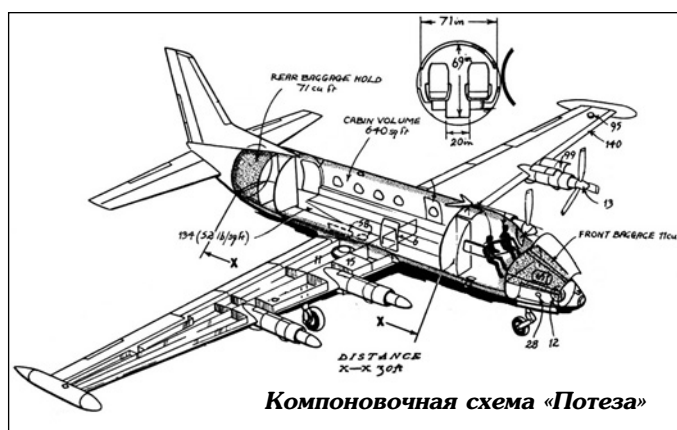
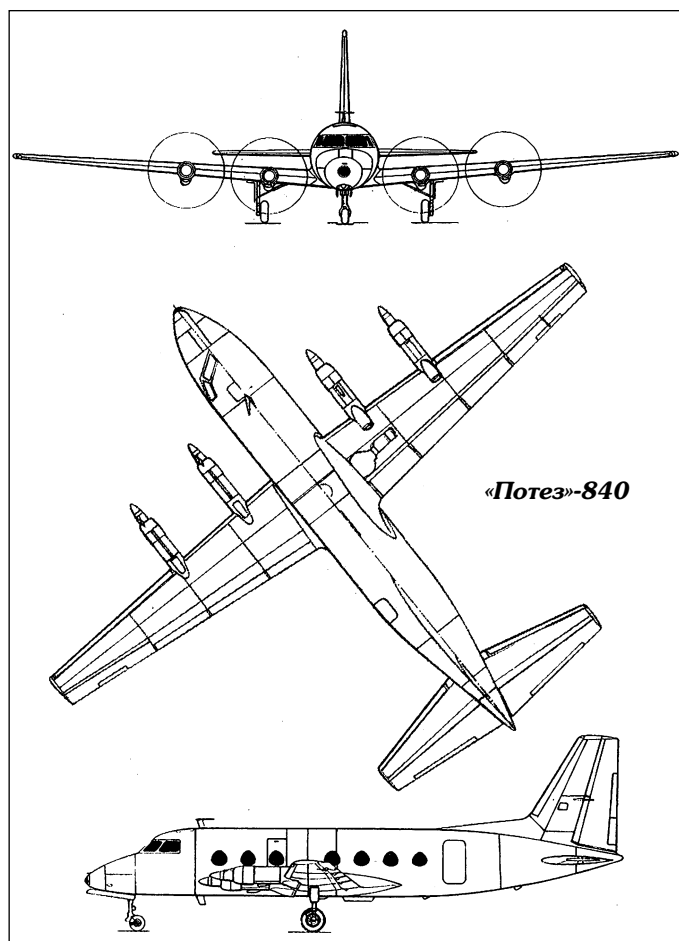
ром использовалась схема, свойственная в настоящее время не пассажирским, а военно-транспортным самолетам – пассажиры размещались вдоль бортов лицом к проходу (тогда эта схема еще не была признана недопустимой по соображениям безопасности). Также рассматривался вариант «салонной» компоновки, при этом самолет мог нести 8-10 пассажиров с оснащением салона диванами, рабочим местом для «главного пассажира», баром и т.д. Надеялись в «Потезе» и на успех военно-транспортного варианта (а точнее, варианта для перевозки офицеров высокого ранга).

Самолет имел цельнометаллическую конструкцию с низкорасположенным прямым крылом с мощной механизацией и четырьмя турбовинтовыми двигателями «Турбомека Астазу» II в крыльевых мотогондолах. Все четыре топливных бака общей емкостью 1537 л. размещались в крыльях. Шасси – трехколесное с носовым колесом, его выпуск и уборка производились с помощью гидросистемы. Основные стойки шасси с одинарными колесами убирались в центроплан по направлению к фюзеляжу, носовая стойка –

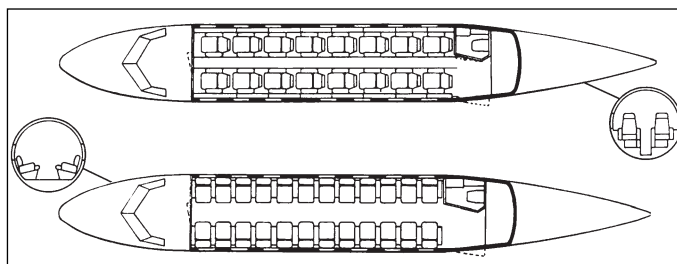


Первый экземпляр «Потеза» на заводском аэродроме. 1961 г.

«Потез»-840-01 на аэродроме в Аржантее



в отсек под кабиной пилотов. Самолет имел весьма обтекаемые (если не сказать зализанные) формы, что, помимо ряда преимуществ, повлекло за собой то, что пассажирский салон оказался небольшим и тесным (т.е. французы повторили ситуацию с советским АНТ-35, построенным за четверть века до «Потеза»). Так, если сравнить габариты



Компоновочные варианты салона «Потеза»-840 на 16 (вверху) и 24 (внизу) места



«Оба 840-х»: 840-01 на втором плане. Хорошо заметны различия носовых частей

пассажирских салонов «француза» и построенного в 1959 году самолета «Грумман-Гольфстрим» I, то мы увидим следующее: объем салона «Потеза» 21 куб.м против 29,45 у «американца», длина салона 6,9 м против 10, а ширина – 1,7 и 2,2 м соответственно. При этом надо отметить, что в основном варианте салона пассажировместимость «Гольфстрима» составляла всего 14 человек, т.е. даже меньше «Потеза». Салон имел 14 больших иллюминаторов своеобразной каплевидной формы, аналогичной применяемой на «Каравелле» (т.е. при размещении 16 пассажиров только один ряд не имел «своих» иллюминаторов). Вход в



Мотогондолы с двигателями «Астазу» II «Потеза»-840-01

самолет осуществлялся через дверь в правом борту фюзеляжа в хвостовой части. В хвост от двери размещался отделенный перегородкой багажный отсек объемом 2 куб.м. Между кабиной пилотов и салоном находился туалет, рядом с ним дополнительное откидное сиденье, которое могло служить для размещения бортпроводника или техника (штатно на 840-м ни та, ни другая должность не предусматривалась). Кабина пилотов имела два комплекта органов управления, что позволяло управлять самолетом как с места командира, так и второго пилота.

Примененные на «Потезе»-840 турбовинтовые двигатели «Турбомека Астазу» II имели мощность 530 л.с., были легкими, компактными и относительно тихими, различные модификации этого двигателя получили широкое распространение на многих типах летательных аппаратов. На тот момент «фишкой» «Астазу» II было управление двигателем «одним движением»: повышение оборотов двигателя с помощью РУДа автоматически вело к соответствующему изменению шага винта и увеличению подачи топлива. «Потез»-840 стал первым французским самолетом с четырьмя ТВД.

Первый опытный самолет был построен на заводе «Потез» в Аржантее (Argenteuil, предместье Парижа) в конце 1960 года, затем его перевезли на завод «Потез – Эр Фу-га» в Тулузе, где произвели окончательную сборку и наладку. 29 апреля 1961 года «Потез»-840-01 совершил свой первый полет. В воздух самолет, получивший регистрационный номер F-WJSH, поднял экипаж в составе шеф-пилота компании Жака Грандетта (Jacques Grandette), бортинженера Пьера Канеля (Pierre Caneill) и борттехника Жера-

Цех завода «Потез» в Аржантее. Конец 1964 – начало 1965 гг.



ра Гарно (Gerard Garnault). Экипаж остался доволен летными характеристиками машины.

В конце мая самолет был показан широкой публике на авиасалоне в Ле-Бурже. Элегантный «Потез»-840 произвел благоприятное впечатление на посетителей выставки.

12 июня 1962 года в воздух поднялся второй прототип нового лайнера. «Потез»-840-02 (рег. F-WJSU). В его конструкцию было внесено много изменений по опыту испытаний первого образца. В удлиненной носовой части самолета был установлен метеорадар, там же появился дополнительный багажный отсек объемом 0,3 куб.м. Увеличилась площадь остекления кабины пилотов, стал больше запас топлива. Кроме того, была установлена новая модификация ТВД – 600-сильные «Астазу» XII.

«Потез»-840-01 прошел полный цикл испытаний и 27 сентября 1963 года получил сертификат летной годности (регистрация при этом сменилась на F-BJSH). Он остался в распоряжении компании «Потез», где и использовался для различных целей до июля 1968 года, когда отправился на слом.

К самолету еще после показа в Ле-Бурже проявили интерес представители ряда авиакомпаний. Возможность закупки новых лайнеров рассматривали в «Эр Франс» («Air France»), французское правительство заявляло о том, что планирует приобрести до десятка «Потезов» для перевозки VIP-персон. Шли переговоры с японской «Нагасаки эрвэйз» («Nagasaki Airways») и австралийской «Ансетт-АНА» («Ansett-ANA») об использовании 840-х на местных линиях. Но все эти разговоры так и не закончилось заключением хотя бы одного контракта. Поступил только один заказ на поставку самолета – компания «Бэмфорд экскавэйторс» («J.C. Bamford Excavators») заказала один самолет в «люксовом» исполнении с поставкой в конце 1964 года, но и этот заказ не был реализован.



I 'Avion à 4 turbines **POTÉZ 840**
a hautes performances

apporte un nouveau standard au transport sur courtes distances

GRUPE POTÉZ 46, Avenue KLEBER - PARIS (16)



**Плакаты, рекламирующие новый авиалайнер.
Не помогло...**

«Потез»-840 на авиасалоне в Ле-Бурже, 19 июня 1965 г.



Целью руководителей «Потеза» был выход на рынок США и Канады. Для этого был заключен агентский договор с чикагской фирмой «Турбо флайт» («Turbo Flight Inc.») о представительстве на североамериканском рынке. Предполагалась продажа в течение пяти лет 120 самолетов «Потез»-840, причем первые 25 машин должны были найти своего покупателя в течение полугода. Главным заказчиком должна была стать авиакомпания «Аллегени эрлайнз» («Allegheny Airlines»). Цена на самолет в США составляла 550-570 тысяч долларов США, из них доля «Потеза» составляла 450 тысяч, остальное – американские налоги и «накрутка» дилера. Очарованные такими сногшибательными

перспективами французы не только начали развертывание серийного производства новых лайнеров на заводах в Аржантее и Тулузе (предполагался выпуск двух машин в месяц), но и заключило соглашение с правительством Ирландии о производстве «Потезов» на новом авиазаводе в Балдоннеле (Baldonnell, неподалеку от Дублина), который как раз строился в рамках программы экономического развития страны. На открывшемся 16 января 1963 года предприятию собирались выпускать до четырех машин в месяц.

22 сентября 1962 года в США прибыл «Потез»-840-02, он быстро получил американский сертификат летной годно-



«Потез»-840-01 в полете

сти и регистрацию N840HP. Самолет приступил к «крузу» по США и Канаде с демонстрационными полетами. Покрытие североамериканского рынка началось! Но сразу же выяснился ряд крайне неприятных для французов нюансов. Например, оказалось, что американцы не хотят иметь дело с французскими двигателями, которые они сочли недостаточно проверенными и сложными в эксплуатации, так что «Потезу» пришлось срочно разработать вариант «Потез»-841 с 580-сильными ТВД РТ6А-6 фирмы «Пратт-Уитни Канада» («Pratt & Whitney Canada»). При этом французские конструкторы понимали, что мощности новых двигателей недостаточно, поэтому планировалась их замена на

более мощные РТ6А-20 (640 л.с.) или РТ6А-22 (750 л.с.). Было решено, что первые два 841-х получат двигатели РТ6А-6, а на остальных самолетах поставят РТ6А-22.

К концу 1964 года два «Потеза»-841 были построены – первый прототип (сер. 1, рег. F-WLKR) поднялся в воздух 22 декабря, но к этому времени компания «Турбо флайт» приняла решение отказаться от дальнейшего сотрудничества с французами, ее юристы «доказательно объяснили» коллегам из «Потеза», что все озвученные цифры планируемых закупок были лишь «протоколами о намерениях», и если новые самолеты не могут найти себе места на рынке, то это проблема исключительно фирмы «Потез». Так не-



«Потез»-841 в «ливрее» авиакомпании «Аэро Динст». На верхнем снимке самолет в ангаре аэродрома Мюнхена, 1968 г., на нижнем – в аэропорту Гэтвик (Великобритания), сентябрь 1970 г.



«Потез»-840-02



ожиданно и «головокружительно грустно» закончилась, казалось бы, обреченная на неудачу попытка вывести новый лайнер на североамериканский рынок.

Но это был еще не конец истории нового лайнера. Кроме моделей 840 и 841 появился и «Потез»-842, оснащенный 600-сильными ТВД «Астазу» X. При этом декларировалось, что каждая из моделей может поставляться в двух вариантах: «А» – с «люксовым» салоном на 8 мест и «L» – с удлиненным салоном и размещением 24 пассажиров вдоль бортов лицом к лицу. Кроме того, по просьбам заказчиков, французские авиаконструкторы могли «выдать» варианты с другими вариантами салона, увеличенным запасом топлива и т.д.

К концу 1964 года каждый из двух 840-х налетал по 650 часов без каких-либо серьезных нареканий.

Осенью 1964 года удалось достичь соглашения о продаже двух оставшихся не у дел самолетов «Потез»-841 германской авиакомпании «Аэро Динст» («Aero Dienst GmbH»). С сертификацией самолетов в Германии возникли некоторые проблемы, и лишь 29 сентября первый из них получил германский сертификат летной годности и регистрацию D-CAER. В ходе доработки под требования немцев самолет получил возможность размещения на законцовках крыла дополнительных баков объемом по 150 литров. «Аэро Динст» использовала этот самолет до 1971 года, его годовой налет составлял около 450 часов. После этого са-

«Потез»-842 в Ле-Бурже





«Потез»-840-02 в Ле-Бурже, июнь 1971 г.

молет поставили на прикол, а в 1973 году продали другой немецкой компании – «Курфисс авиэйшн» («Kurfiss Aviation»). Она практически не эксплуатировала новый самолет и перепродала его французской «Унима» («Unimat»). Самолет получил регистрацию F-BVPZ, но выяснилось, что продажа недействительна из-за возникших юридических сложностей. Тут же была предпринята новая попытка продажи – на этот раз в США. Но история повторилась – самолет получил регистрацию N622771, а потом... продажу признали незаконной. В результате первый «Потез»-841 до 1976 года простоял в ангаре тулузского аэропорта Бланьяк, а затем был сдан на слом.

Второй 841-й (сер. 2, рег. D-CHEF) эксплуатировался в «Аэро Динст» недолго, уже в марте 1966 года самолет пе-

решил в собственность компании «Херти Варен унд Кауфхауз» («Hertie Waren und Kaufhaus»), где он использовался для полетов руководства до 1972 года, когда «Потез» снова сменил владельца. Новый хозяин, фирма «Бруно Хоффман» («Bruno Hoffman») из Бремена, использовал его для редких чартерных полетов до 1974 года. Затем самолет был продан в США, получил американскую регистрацию N3430L и в октябре 1975 года через Монреаль перелетел в Канзас-Сити. Но жизнь самолета в США оказалась короткой – уже в мае 1976 года, после обнаружившихся неполадок с ТВД, самолет переместился на «кладбище» аэропорта Канзас-Сити.

Но вернемся к «недопокорившему» Америку «Потезу»-840-02. В ноябре 1964 года он вернулся на завод в Ту-

«Потез»-840-02 заходит на посадку, 1977 г.





«Потез»-840-02 после вынужденной посадки в аэропорту Сумбург. Двигатели и оборудование уже сняли



Фюзеляж «Потеза»-840-02 на «даче» у Дункана Фитера

лузе, получил новую регистрацию F-BMCT и до 1973 года использовался фирмой для различных перевозок. В 1970 году самолет подломил шасси при посадке в аэропорту Филтон, но был отремонтирован. В 1973 году он был продан авиакомпании «Эр Пари» («Air Paris»), где использовался для чартерных рейсов. В 1978 году самолет перешел Парижскому аэро клубу. Карьера «Потеза»-840-02 завершилась 29 марта 1981 года, когда он совершал полет из Парижа на Шетландские острова. При посадке в аэропорту Сумбург шасси отказалось выпускаться до конца. Пилотам удалось приземлиться на грунтовую полосу с полувыпущенными стойками, но «Потез» вылетел с полосы и получил повреждения. После долгих переговоров со страховой компанией с самолета сняли двигатели и другие ценные агрегаты, а остальное бросили на месте. В 2006 году местный любитель авиации Дункан Фитер (Duncan Feather) решил спасти самолет, он перевез фюзеляж и крылья на свой участок в Норт Роу, где они хранятся по сию пору.

Кроме 840-х и 841-х «потезов» завод в Аржантее выпустил два самолета «Потез»-842. Первый из них (сер. 3, рег. F-BNAN) был произведен по заказу министерства транспорта Французской Республики, но после долгих бюрократических перипетий в июле 1966 года самолет поступил в распоряжение SFA (Service de la Formation Aeronautique), организации, отвечающей за подготовку пилотов гражданской авиации. Там он и использовался до 1976 года, когда был передан в авиамузей в Ле-Бурже.

Второй «Потез»-842 (сер. 4) строился по заказу марокканского министерства национальной обороны. 28 октября 1966 года он получил регистрацию CN-MBC, позднее замененную на CN-ALL, и использовался для перевозок высшего командования. Летал на нем и король Марокко. В мае 1978 года самолет был продан в США (рег. N9878A). Дальнейшая его судьба непонятна: по одним сведениям,



«Потез»-842 в Ле-Бурже

«Потез»-842 в Ле-Бурже, 1987 г.



его пытались восстановить, но уже в 2000-х сдали на слом, по другим – он до сих пор хранится в Рабате.

А что же с заводом в Балдонелле? Открытый в 1963 году завод четыре года ждал, когда «настанет счастье». Но, после того как в 1967 году прекратила существование фирма «Потез», предприятие закрылось, так и не произведя ни одного самолета. В него было вложено около 4 млн фунтов стерлингов: 3 млн – французами, остальное – ирландским правительством.

Итого было выпущено шесть самолетов: два «Потез»-840, два -841 и два -842. Кроме того, еще два планера (сер. 02 и 03) использовались для статических испытаний.

До настоящего времени сохранились два представителя семейства: «Потез»-842 F-BNAN хранится в авиамузее в Ле Бурже; и «Потез»-840-02 F-BMCY. Его фюзеляж и крылья хранятся на участке Дункана Фитера и, возможно, будут отреставрированы.



Раскапотированные двигатели «Астазу» X

Летно-технические характеристики

	«Потез»-840-01	«Потез»-841
Размах крыла, м	19,6	19,6
Длина самолета, м	15,62	15,89
Площадь крыла, кв.м	35	35
Вес пустого, кг	4965	5430
Взлетный вес, кг	8500	8900
Максимальная скорость, км/ч	541	500
Крейсерская скорость, км/ч	522	470
Скорость сваливания, км/ч	142	135
Дальность полета, км	1480	1700
Силовая установка	4 ТВД «Турбомека Астазу» II	4 ТВД «Пратт-Уитни» РТ6А-5
Мощность двигателей, л.с.	4 x 530	4 x 580



Тягач, восстановленный энтузиастами

Авиавозец

Весна 1942 года, США только недавно вступили во Вторую мировую войну, но промышленность страны уже вовсю работала в чрезвычайном режиме, обеспечивая армию и флот необходимым количеством современного вооружения. Одной из основных отраслей военной промышленности Штатов являлось авиастроение.

В октябре 1941 года начал производить четырехмоторные бомбардировщики В-24 «Либереитор» («Liberator») огромный авиазавод концерна «Форд» в Уиллоу-Ран (Willow Run, штат Мичиган). Вскоре он вышел на полную мощность. Но в ходе развертывания производства выявилась ошибка при проектировании завода – разная производительность цехов, производящих узлы самолета, и сборочных линий. При этом «бутылочным горлышком» была именно сборка, мощности которой позволяли выпускать три самолета в день, тогда как другие цеха могли производить за тот же срок детали для пяти бомбардировщиков. Очевидным решением была постройка еще одной сборочной линии, но это оказалось затруднительным – не хватало места для строительства. Тогда американские специалисты по организации производства продемонстрировали, что «на выдумки хитра не только голь» и приняли другой вариант. Было решено «лишние» два самолета выпускать в виде «машинокомплектов» (без двигателей и оборудования), а для их сборки использовать производственные площади других авиазаводов. Выбор остановили на заводах в Талсе (Tulsa, штат Оклахома) и Форт-Уорте (Fort Worth, штат Техас). Но у этого, несомненно, удачного ре-

шения была одна неприятная особенность – эти предприятия находились в 1500 и 1800 км от Уиллоу-Ран соответственно. При этом для нормальной работы всех производств было необходимо обеспечить «ритмичность и непрерывность» поставок, т.е. новые сборочные цеха должны



Сборочный цех авиазавода в Уиллоу-Ран



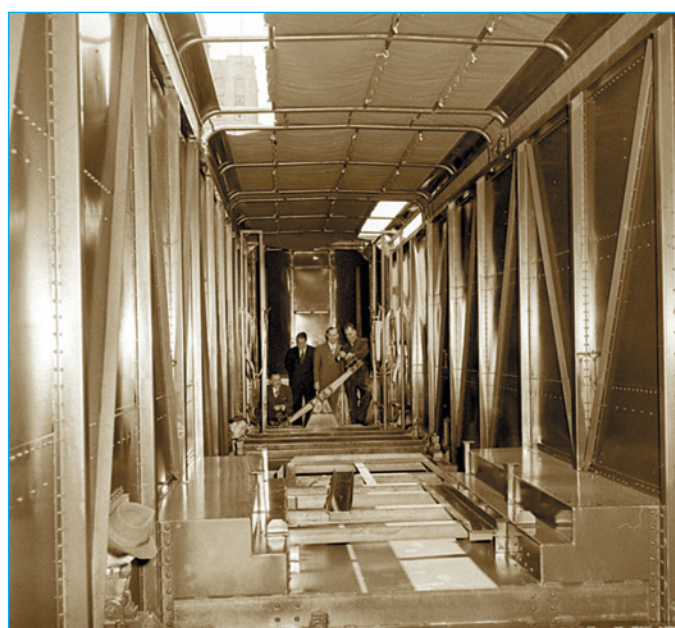
Автопоезд готов отправиться по назначению

были работать, практически, «с колес». Сначала планировалось использовать для перевозок железнодорожный транспорт, но тут тоже были свои подводные камни, особенно в части обеспечения «ритмичности и непрерывности», так как загрузка ж/д в США тогда и так была существенной. Да и парк вагонов, пригодных для транспортировки крупногабаритных деталей, был не столь уж велик. Тогда было принято нетривиальное (впрочем, совсем уж нетривиальным оно было для СССР и, в несколько меньшей степени, Западной Европы, а для США – скорее необычным) решение – использовать для перевозки «машинокомплектов» автомобильный транспорт. Но решение этой задачи становилось возможным только после разработки специальных автопоездов, которые могли обеспечить быструю и удобную транспортировку узлов «либерейторов».

К концу мая 1942 года специалисты фирм «Механикал Хендлинг Системс» («Mechanical Handling Systems») из Детройта (Detroit, штат Мичиган) и «Торко Дьюел Моторс» («Thorco Dual Motors») разработали специальные цельнометаллические двухосные полуприцепы для перевозки узлов В-24. Они смотрятся вполне внушительно даже сейчас, а тогда представляли из себя настоящих «монстров». Длина полуприцепа составляла 19,4 м (т.е. примерно на 5 метров длиннее товарного вагона), ширина – 2,7 м, высота – 3,8 м, он мог перевозить более десяти тонн груза. Для перевозки одного «машинокомплекта» В-24 хватало двух таких гигантов: в одном размещался фюзеляж и хвостовое оперение, в другом – все остальное (для транспортировки того же груза по железной дороге требовалось семь(!) вагонов). Жестких крыш у полуприцепов не было, их заме-



Полуприцеп с «полулиберейтором»



Внутренний вид полуприцепа

«Выставка достижений американского народного хозяйства»



нял брезентовый тент, что обеспечивало удобство погрузки и разгрузки.

Для буксировки таких полуприцепов требовались и соответствующие тягачи. Причем не надо забывать, что от них, кроме собственно тяговых характеристик, требовалась как высокая скорость, так и высочайшая степень надежности, так как машины должны были быть «в постоянном движении» (планировалось, что тягачи будут «в работе» 20 часов в сутки).

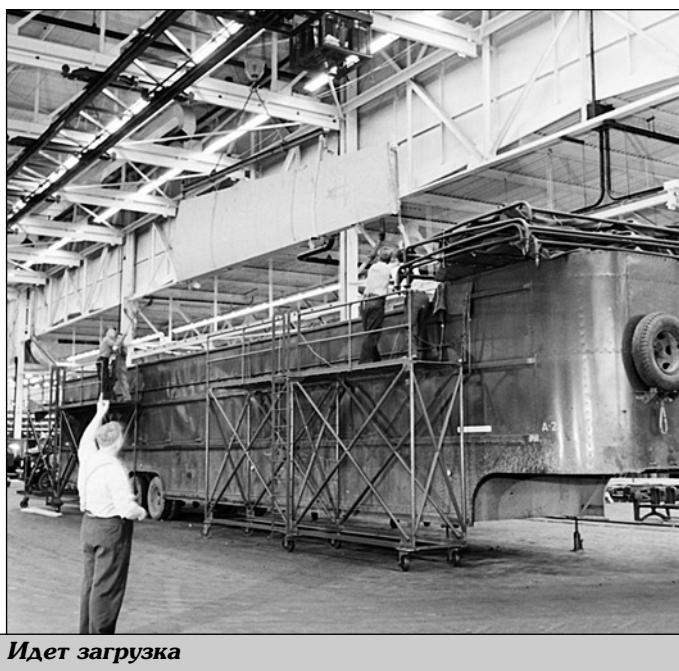
Тягачи приняли решение заказать у компании «Элленштейн & Лоусон транспорт» («Ellenstein & Lawson Transport») из города Дирборна (Dearborn, штат Мичиган). Кроме того, сразу же в работу над машинами включилась уже упоминавшаяся «Торко Дьюел Моторс», имевшая большой опыт создания тяжелой автотехники. Вскоре на базе агре-



гатов автомобиля «Форд» COE был построен двухмоторный(!) трехосный седельный тягач Ford-E&L Sleeper COE Twin Ford V8 (в дальнейшем, производимые другими фирмами машины получали марки Ford-Thorco, Ford-Grico, Ford-Merry-Neville и Ford-Spaengler). Весь автопоезд получил наименование FORD-E & L COE Twin Ford V8-engined 6x4-4 Articulated Aeroplane Parts Transporter.

Тягач имел установленные рядом под кабиной два 95-сильных 8-цилиндровых карбюраторных двигателя Ford-Mercury 239 CID SV. Каждый из них работал независимо и имел свою четырехступенчатую (+задний ход) коробку передач. При этом каждый из двигателей приводил в действие только одну из осей задней тележки. Единственными синхронизирующими элементами были педаль газа и ручка переключения передач, которые действовали на оба двигателя/КПП одновременно. Автомобиль оборудовался системой, позволяющей отключать от трансмиссии любой из двигателей, при этом тягач «получал» колесную формулу 6 x 2 и вполне мог продолжать движение. В отличие от большинства автомобилей с кабиной над двигателем, кабина не откидывалась, а для ремонта или замены двигателя, установленные в блоке с КПП на специальном подрамнике, могли выкатываться вперед. «Экипаж» каждого тягача включал двух водителей и вооруженного охранника (все-таки, война...).

По опыту испытаний кабина была переделана, получив характерную плоскую переднюю часть, напоминающую



Идет загрузка



А так двигатели выдвигались для ремонта

грузовики «Рено». Кроме того, была модернизирована система охлаждения двигателей, что помогало как избежать их перегрева, так и сделать работу водителя более удобной. В дальнейшем тягачи, строившиеся мелкими сериями силами различных фирм, отличались друг от друга крайне незначительно.

Всего за 1942-44 годы было построено, по разным сведениям, от 80 до 100 тягачей и от 40 до 60 полуприцепов. В конце 1944 года было построено еще восемь полуприцепов, предназначавшихся для перевозки «обычных» грузов. В отличие от остальных, они имели жесткую металлическую крышу и загружались через распашные двери в корме. Эти полуприцепы использовались для перевозки деталей и узлов истребителей P-51 между заводами в Далласе (Dallas, штат Техас) и Инглвуде (Inglewood, штат Калифорния). Причем для более полной загрузки разработали специальные контейнеры, что, по сравнению с

погрузкой «навалом», позволило увеличить количество перевозимых грузов почти в два раза.

До самого окончания Второй мировой войны круглые сутки автопоезда с узлами «либерейторов» совершали перевозки между авиазаводами, обеспечивая бесперебойную работу сборочных производств.

После окончания войны полуприцепы и тягачи достаточно быстро стали на прикол и вскоре большинство из них пошло на слом, хотя как минимум один полуприцеп использовался до 1950 года, также до начала 50-х годов использовалось несколько тягачей.

На данный момент не сохранилось ни одного полуприцепа. С тягачами ситуация несколько лучше – один из них восстановлен до ходового состояния и находится в частной коллекции в США.

«Полулиберейтор» погружен. Сейчас тент завяжем и поедем!



«Машинокомплект» «Либерейтора»

Авиагруппы для Китайского театра военных действий.

11-16-я, 21-23-я авиагруппы.

(часть 1)

Евгений Пинак

Все авиагруппы, описанные в этой статье, объединяет одна общая характеристика: все они были специально созданы Японским императорским флотом для действий в Китае. А поскольку Китай – страна большая, да и требования к поддержке с воздуха действий Японской императорской армии периодически менялись, авиагруппы эти отличались друг от друга (иногда – весьма значительно) как по организации, так и по боевому пути.

11-я авиагруппа

Хотя этой авиагруппе так и не довелось участвовать в боевых действиях, да и расформирована она была ещё до начала 2-й японо-китайской войны, она вполне заслуживает отдельной статьи, поскольку история 11-й авиагруппы наглядно показывает реакцию японских военных на «кризисы» в Китае, которая, в конце концов, и привела к ширококомасштабной японо-китайской войне 1937-1945 гг.

История эта началась с инцидента, который, казалось бы, никак не связан с авиацией японского флота: 3 сентября 1936 г. в порту Пакхой (ныне Бэйхай) южно-китайской провинции Гуандун были убиты несколько японских торговцев. Учитывая состояние охраны общественного порядка в тогдашнем Китае, этот инцидент никак нельзя было назвать из ряда вон выходящим случаем. Но в условиях напряжённых японо-китайских отношений, вызванных чередой агрессивных действий Японии против Китая, японское руководство считало себя обязанным постоянно демонстрировать своё превосходство над Китаем для сохранения статус-кво. Поэтому оно просто не могло оставить этот инцидент без внимания – и это «внимание» должно было обязательно подкрепляться вооружённой силой. Но в Южном Китае у японцев не было аэродромов. Поэтому для поддержки с воздуха японских усилий в этом районе было решено отправить на аэродромы острова Формоза (ныне Тайвань) группу базовых ударных самолётов, радиус действия которых позволял им долететь до Гуандуна.

24 сентября 1936 г. на аэродроме Кисарадзу была создана специальная авиагруппа для действий в Китае, получившая номер 11. В её состав вошли 12 палубных истре-



Бомбардировщики G2H из состава 11-й авиагруппы



бителей Тип 95 (A4N), 6 средних базовых ударных самолётов Тип 96 (G3M), 4 больших базовых ударных самолёта Тип 95 (G2H), а также 2 транспортных самолёта Тип «Фоккер» (импортный «Фоккер Супер Универсал»). В тот же день новая авиагруппа была передана в подчинение 3-му флоту, отвечавшему за действия в Китае. Командиром 11-й авиагруппы был назначен командир авиагруппы «Кисарадзу» капитан 1-го ранга Такэнака Рёдзо, причём его прежняя должность оставалась вакантной всё то время, пока он командовал 11-й АГ.

30 сентября 11-я авиагруппа начала перебазирование на армейский аэродром Хэйтоо у одноимённого города, расположенный в южной части принадлежащего Японии острова Формоза (ныне – город Пиндун на острове Тайвань). К сожалению, переброска не обошлась без происшествий: во время перелёта четвёрки G2H на аэродром Каноя одна из машин разбилась в префектуре Сидзуока (весь экипаж погиб).

Тем временем Япония, удовлетворившись дежурными заявлениями китайцев о мире и желании дружить, начала сокращать военное присутствие в Китае. 8 ноября личный состав и техника 11-й авиагруппы начали возвращаться в Японию, где 16 ноября её официально расформировали на аэродроме Кисарадзу.

Казалось, что Япония снова успешно показала Китаю, кто в Китае главный. Но на самом деле это бряцание оружием не решило никаких японских проблем в Китае. Наоборот – это унижение стало для китайцев последним. 12 декабря 1936 г. во время подготовки к очередному походу против коммунистов китайский лидер Чан Кайши был арестован восставшими генералами в городе Сиань и под дулом пистолета принуждён к заключению антияпонского союза с коммунистами. И хотя Чан Кайши смог сохранить свою власть, он понял, что потакать агрессивным демаршам японцев он больше не может. Именно поэтому во вре-



Император Хирохито посещает аэродром Кисарадзу, где формировалась авиагруппа, 11 августа 1938 г.

мя следующего конфликта с Японией, начавшегося в июле 1937 г. после «инцидента у моста Марко Поло», он отказался уступать японцам. Японцы, естественно, решили «проучить китайцев», что и привело к началу большой японо-китайской войны, продолжавшейся до 1945 г.

Командиры авиагруппы:

с 24 сентября по 16 ноября 1936 г. – капитан 1-го ранга Такэнака Рёдзо (竹中龍造)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

- палубный истребитель Тип 95 (A4N);
- базовый ударный самолёт Тип 95 (G2H);
- базовый ударный самолёт Тип 96 (G3M);
- транспортный самолёт Тип «Фоккер» (импортный «Фоккер Супер Универсал»).

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 24 сентября 1936 г. – 11

12-я авиагруппа

К 1937 г. агрессивная политика Японии в Китае принесла свои плоды – правда, не те, на которые рассчитывали японцы. Китайское руководство в главе с Чан Кайши оказалось «прижатым к стене» регулярными японскими аннексиями и унижениями. Несмотря на желание Чан Кайши вначале консолидировать власть центрального правительства, руководимого партией Гоминдан, во всей стране, и только потом бороться с внешними врагами, он был вынужден занять жёсткую позицию. Но японское руководство не заметило изменения ситуации: как политики, так и военные были уверены, что можно и дальше продолжать давить на безответный Китай. Именно поэтому командование японских войск в Северном Китае решило использовать очередной инцидент, произошедший 7 июля 1937 г. у моста Лу-гоуцзяо (также известен, как мост Марко Поло) неподалёку от города Тяньцзинь, для нового давления на китайские власти.

Кроме армейских частей, для этого давления был привлечён и японский флот, в том числе и части морской авиации. Уже 11 июля 1937 г. было принято решение отправить в Китай шесть авиагрупп морской авиации: «Кисарадзу», «Каноя», 12-ю, 13-ю, 21-ю и 22-ю. При этом последние четыре авиагруппы были сформированы по мобилизации.

12-я авиагруппа начала формирование 11 июля 1937 г. на аэродроме Саэки в составе 12 палубных истребителей, 12 палубных ударных самолётов (бомбардировщиков-тор-



С3N 12-й авиагруппы (три фото сверху)



ВЗУ из 12-й авиагруппы над Шанхаем, сентябрь 1937 г.



Истребитель A4N 12-й авиагруппы

педоносцев) и 12 палубных бомбардировщиков (пикировщиков). Поскольку современных машин не хватало, группа получила на вооружение только устаревшие образцы: истребители A4N, ударные самолёты B3Y1 и бомбардировщики D1A1. В день формирования её – вместе с 13-й авиагруппой – включили в состав 2-й объединённой авиагруппы (до 1940 г. такое соединение было аналогом воздушной флотилии).

Однако уже 28 июля 12-ю авиагруппу отправили служить отдельно от 13-й, подчинив командованию 2-го флота,



Пикировщики с авианосца «Кага» на аэродроме Кундэ, Шанхай, сентябрь 1937 г.

действовавшего в Северном Китае. 7 августа авиагруппа прибыла на аэродром у города Дайрен (бывший Дальний, ныне Далянь), но провела она там всего месяц. Для флотской авиагруппы просто не нашлось работы в Северном Китае, кроме прикрытия конвоев (которым никто не угрожал) и патрулирования – армейская авиация и сама хорошо справлялась с обеспечением действий японской армии на этом театре военных действий. Зато в Центральном Китае, куда Чан Кайши бросил свои лучшие дивизии и главные силы авиации, дополнительные силы авиации были совсем не лишними. Поэтому в конце августа 12-я авиагруппа вернулась в Японию, откуда 10 сентября вместе с 13-й АГ прибыла на аэродром Кундэ (Кунда) в Шанхае, немедленно начав действовать в поддержку японских войск, сражающихся за полный захват этого города. При этом вооружённая устаревшими машинами 12-я АГ привлекалась в основном к непосредственной поддержке сухопутных войск и ПВО японских позиций и баз. Только в октябре-ноябре её истребительный отряд получил новые А5М. Зато именно в 12-ю авиагруппу почему-то направили оба новейших палубных разведчика Тип 97, принятых на вооружение как раз в сентябре 1937 г.

Тем временем в августе-сентябре японская морская авиация начала активные действия в китайском тылу для уничтожения неприятельской авиации. Первоначально для операций были задействованы в основном базовые ударные самолёты 1-й объединённой авиагруппы (АГ «Каноя» и АГ «Кисарадзу»), но сил было явно недостаточно.

При этом действия 2-й объединённой авиагруппы и приданных ей частей не ограничивались только бомбёжками китайских аэродромов. Пользуясь превосходством своих машин, лётчики-истребители старались в первую очередь выбить китайские истребители в воздушных боях. А вот горизонтальным и пикирующим бомбардировщикам рекомендовалось быть осторожнее и бомбить с высоты не меньше 2000 метров для избежания эффективного зенитного огня.

Первый удар японцы нанесли 19 сентября 1937 г. Утром этого дня в рейд к Нанкину под командованием капитана 3-го ранга Вада Тэцудзиро (13-я АГ) отправились 12 истребителей А5М (11 из 13-й АГ и 1 с авианосца «Кага») для уничтожения неприятельских истребителей в воздухе, 17 пикировщиков D1A2 (из 13-й АГ) для уничтожения неприятельских истребителей на земле и выманивания их под удар А5М, а также 16 гидросамолётов-разведчиков E8N (Тип 95) (8 с гидроавианосца «Камои», 4 из 22-й АГ, 3 с крейсеров 8-й дивизии и 1 из 21-й АГ) для прикрытия пикировщиков (их скорость и маневренность позволяла выполнять задачи истребителей).

Хорошая сеть постов наземного наблюдения вовремя предупредила командование китайских ВВС, и около 10:00, когда японцы вышли к Нанкину, их уже ждали 23 китайских истребителя – всё, что китайцы смогли собрать после месяца боёв в воздухе. Это были 16 «Кертисс-Хок» III (поров-

ну из 4-й и 5-й истребительных АГ), а также 5 «Боинг»-281 и 2 ФИАТ CR.32 из 3-й истребительной АГ.

Только головному звену 4-й авиагруппы, которое вёл капитан Мао Инчу, удалось прорваться к пикировщикам. Сблизившись с неприятелем лобовой атакой, капитан Мао атаковал головное звено эскадрильи пикировщиков, по очереди выбив из строя все три его машины, а два его ведомых набросились на соседнее звено. Остальные китайские истребители не пропустили к пикировщикам японские гидросамолёты, которых поддерживали атакой сверху истребители. Пока эскадрон связал боем китайские истребители, пикировщики отбомбились по аэродрому Нанкина, заявив о значительном ущербе, нанесённом ангарам и самолётам на земле.

После боя японские лётчики заявили о 33 сбитых самолётах врага, из которых 27 машин были сбиты «достоверно» (21 из последних записали на свой счёт истребители) – то есть больше китайских самолётов, чем вообще участвовало в бою. Увы, во многом именно из таких заявлений растёт «заоблачная» результативность японских авиачастей и отдельных лётчиков. На самом же деле, несмотря на численное превосходство, высокие характеристики А5М и правильную тактику, успехи японцев были гораздо скромнее: китайцы потеряли всего 7 машин (3 «кертисса», 2 «боинга» и 2 «фиата») и 4 лётчиков. Китайцы же смогли сбить 3 D1A2 (жертвы капитана Мао) и 2 или 3 E8N, причём все гидросамолёты смогли приводниться, и их экипажи были спасены. Кроме того, один повреждённый в бою А5М при посадке на аэродроме Кундэ выкатился за его пределы и «нырнул» в реку Хуанпу, после чего самолёт пришлось списать. Несмотря на неважные, в общем-то, тактические результаты, стратегически рейд прошёл удачно для японцев – им было гораздо проще восполнять свои потери, чем китайцам.

Именно из-за невозможности восполнить потери второй эшелон японских самолетов, появившийся над Нанкином около 16:15 (10 А5М (7 из 13-й АГ), 11 D1A2 (из 13-й АГ) и 11 E8N), смогли встретить только 9 истребителей (6 «кертиссов» и 3 «боинга»). Они старались пробиться к японским пикировщикам, игнорируя эскадрон, но превосходящие силы японцев смогли их быстро отогнать, и пикировщики отбомбились по штабам в Нанкине без помех.

20 сентября японцы опять провели два рейда против Нанкина, причём основу первого снова составила 13-я авиагруппа, а второй проводился преимущественно авианосной авиацией. Противодействие китайских истребителей было слабым: 2 «боинга» – против первого рейда и 9 «кертиссов» – против второго. Зато японцы не сбили ни одного китайского самолёта, возможно потеряв у Нанкина один E8N.

22 сентября к Нанкину, наконец, отправились и лётчики 12-й авиагруппы: 12 D1A1 под командованием капитан-лейтенанта Танака покинули аэродром Кундэ в 10:05 и два часа спустя атаковали здания Департамента авиации и Ко-



Гидросамолёт E8N, 1937(?) г. Машины именно такого типа привлекались в качестве истребителей во время сентябрьских боёв над Нанкином

митета ПВО в Нанкине. 4-5 китайских истребителей пытались перехватить нападавших, но ближний эскорт из 7 E8N с «Камои» под командованием капитан-лейтенанта Намбу быстро отогнал их. Группе из 4 истребителей из 13-й авиагруппы (командир капитан-лейтенант Нангоо) даже не удалось вступить в бой.

Второй рейд 22 сентября (14 D1A2 и 4 A5M из 13-й АГ) встретил более серьёзное сопротивление истребителей противника, которым удалось даже сбить один пикировщик. В ответ японцы заявили о 4 сбитых истребителях, хотя фактически у китайцев сбитых не было, и только двум самолётам («кертиссу» и «боингу») пришлось идти на вынужденную посадку.

Зато во время третьего рейда 22 сентября, основой которого стала АГ авианосца «Кага», китайские истребители вообще не появлялись.

25 сентября японцы совершили целых четыре налета на Нанкин. Около 11:00 городскую электростанцию Нанкина, мэрию и штаб-квартиру партии Гоминьдан успешно атаковали 23 пикировщика (11 из 12-й АГ и 12 из 13-й АГ) под прикрытием 4 истребителей 13-й АГ. При этом 3 пикировщика были сбиты зенитным огнём (одному из них удалось приводниться на реку, где его экипаж был подобран гидросамолётом). В 13:55 Нанкин атаковал второй отряд (по большей части самолёты с «Кага»), полтора часа спустя – четвёртый (гидросамолёты с «Камои»), а в 17:00 город снова атаковала смешанная группа 12-й и 13-й авиагрупп



A5M старшины 3-й статьи Касимура Канити, в столкновении с китайским «кертиссом» над Нанчаном потерявший полкрыла, но добравшийся до своего аэродрома, 9 декабря 1937 г.

(11 D1A1 12-й АГ, 9 D1A2 из 13-й АГ, 8 A5M из 13-й АГ). За весь день ни один китайский истребитель не поднялся на перехват, что позволило японцам заявить о завоевании господства в воздухе.

На самом деле, несмотря на тяжёлые потери, понесённые китайской авиацией, японцам нужно было ещё поводить для завоевания господства в воздухе. Буквально на следующий день, 26 сентября 1937 г., лейтенант Ло Индэ из 24-й истребительной эскадрильи на своём «Хоке» III сбил неподалёку от Нанкина A5M капитан-лейтенанта Ямасита Ситиро, проводившего воздушную разведку. Аккуратно подкравшись к противнику, лейтенант Ло смог поразить его меткой очередью, вынудив пойти на вынужденную посадку на китайской территории. При посадке A5M почти не пострадал, став ценным трофеем китайцев (позднее его отправили на изучение в СССР). Но ещё более ценным «трофеем» стал капитан-лейтенант Ямасита, попавший в плен к китайцам. Его победитель лейтенант Ло смог войти в доверие к японскому лётчику, считавшему себя опозоренным тем, что он попал в плен, и склонил его к сотрудничеству с китайской разведкой. Правда, Ло пришлось за это «заплатить» – его победу засекретили. А ведь это был первый A5M, сбитый в воздушном бою.

Кроме того, с октября 1937 г. в Китай стали поступать советские самолёты и лётчики, некоторые из которых уже имели опыт войны в Испании. Это стало серьёзной поддержкой (как материальной, так и моральной) для сражающихся в тяжёлых условиях китайских ВВС.

На земле тем временем после нескольких месяцев тяжёлых боёв за Шанхай китайские войска были разбиты и отступили на запад к столице Китая городу Нанкину. Защитить столицу китайцам не удалось, и Нанкин пал 13 декабря 1937 г. 12-я и 13-я авиагруппы были немедленно переброшены на аэродром Дайкодзё (Тайчаочан на китайском) неподалёку от Нанкина, откуда начали действовать против крупных китайских городов Ханькоу и Нанчан. При этом за день до падения Нанкина сводная группа самолётов 12-й и 13-й авиагрупп ухитрилась потопить американскую речную канонерскую лодку «Пэнэй», эвакуировавшую из города персонал американского посольства, а также три танкера американской компании «Стандарт Ойл». Поскольку речь шла об американцах, Япония признала ответственность за инцидент и выплатила крупную денежную компенсацию.

Главным событием кампании 1938 г. в Китае стала операция японцев по захвату города Ханькоу, ставшего новой столицей Китайской республики после падения Нанкина. Кроме того, в «трёхградье Ухань» (включало три соседних города: Ханькоу, Учан и Ханьян) располагались немало заводов и фабрик, в том числе и один из крупнейших в Китае военных arsenалов. Как и в прошлом году, японцы старались компенсировать численное превосходство противника своим техническим превосходством, в том числе и в авиации.

Но захват превосходства в воздухе оказался нелёгким для японских авиагрупп. Кроме китайских лётчиков, переживших мясорубку 1937 г. и набравшиеся не только злости на японцев, но и боевого опыта, японцам противостояли и присланные из СССР на помощь Китаю советские лётчики. Кроме лётчиков, СССР также прислал



Командир 12-й авиагруппы капитан 2-го (позднее 1-го) ранга Мики Морикико (на фото в форме капитана 3-го ранга)

новые истребители И-15 и И-16, которые оказались достойными противниками японских самолётов. Дополнительно на истребители ложилась необходимость прикрытия своих бомбардировщиков, которые без прикрытия часто несли серьёзные потери от самолетов противника. Кроме того, истребители также должны были перехватывать быстроходные советские бомбардировщики СБ, малыми группами атаковавшие различные японские цели. Только лучшая выучка и слётанность позволяли японским лётчикам выполнять все эти обязанности, а также обеспечивать поддержку сухопутных войск, поражать важные цели в тылу противника и проводить разведку. Впрочем, как показывают воспоминания одного из самых результативных японских лётчиков Второй мировой войны Сакаи Сабуро о своём первом бою, боевой дебют будущего аса мог быть весьма разочаровывающим. И горе было молодому японскому лётчику, если на его пути попадался опытный противник.

При этом 22 марта 1938 г. обе АГ 2-й объединённой авиагруппы были реорганизованы. Основой боевой мощи 13-й АГ стали базовые ударные самолёты Тип 96 (G3M), а 12-я авиагруппа стала в основном истребительной – теперь в её штатном составе были 30 палубных истребителей A5M и 12 палубных ударных самолётов B4Y (позднее заменены новыми B5N). Кроме того, 25 апреля 1938 г. в качестве усиления 2-й объединённой авиагруппе передали авиагруппу с авианосца «Сорю» в составе 9 истребителей, 9 бомбардировщиков-торпедоносцев и 18 пикировщиков.

В боях над Ханькоу нормой стали «свалки» относительно большого количества истребителей в боях с целью помешать или, наоборот, позволить японским базовым ударным самолётам прорваться к Ханькоу.

Например, 18 февраля 1938 г. на бомбёжку Ханькоу отправились 15 G3M АГ «Кисарадзу» с эскортом из 11 A5M из 12-й и 13-й авиагрупп. Из-за низкой облачности над Ханькоу китайские и советские лётчики атаковали отдельными эскадрильями, которые, вдобавок, быстро теряли

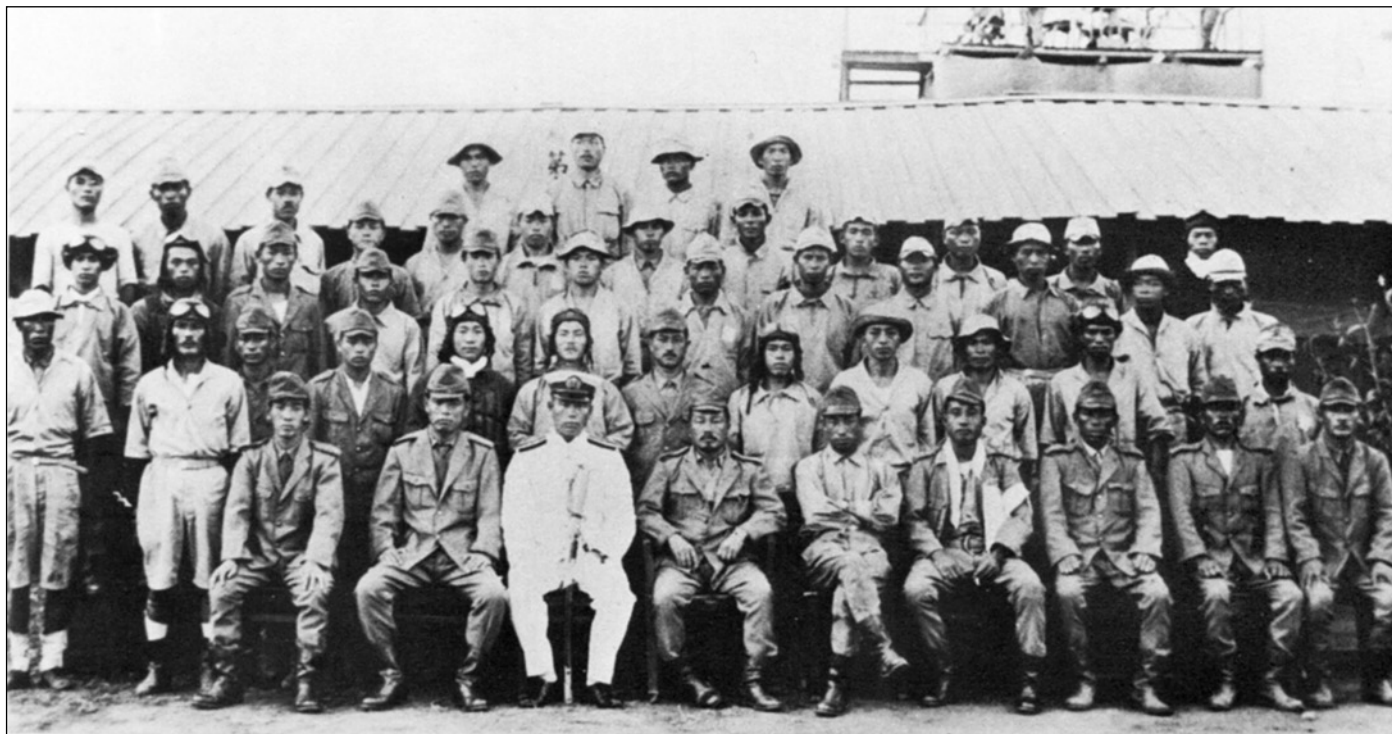


B4Y из 12-й авиагруппы

строй и дрались вообще поодиночке. Японцы же смогли сохранить в целости хотя бы строй звеньев, что теоретически обеспечивало им превосходство в бою, но на практике за 5 погибших китайских и 2 советских лётчиков они заплатили 3 погибшими пилотами из 12-й АГ и 1 из 13-й АГ, а ещё один пилот был ранен, но смог дотянуть до своего аэродрома. Любопытным является тот факт, что среди погибших лётчиков были два командира истребительных групп: командир 4-й истребительной авиагруппы ВВС Китая капитан Ли Куэйтан и командир дивизиона истребителей 12-й авиагруппы капитан-лейтенант Канэко Такаси.

Ещё один крупный бой произошёл 29 апреля 1938 г. – в день рождения японского императора Хирохито. В этот день Ханькоу атаковали 18 G3M из 13-й авиагруппы под прикрытием 27 A5M из 12-й авиагруппы. Им противостояли 19 И-15бис и 9 И-16 3-й, 4-й и 5-й истребительных авиагрупп ВВС Китая, а также 23 И-15бис и 16 И-16 группы советских добровольцев.

Китайские посты наземных наблюдателей своевременно сообщили о приближении японских самолётов, и к 14:00, когда японцы вышли к Ханькоу, истребители успели набрать достаточную высоту. Согласно разработанному плану, более вёрткие И-15бис должны были связать



Лётчики истребительного авиаотряда 12-й авиагруппы, лето 1938 г. Сидит четвёртый слева – капитан 3-го ранга Кодзومي. Стоит во втором ряду крайний слева (в лётном шлеме) – знаменитый японский ас Ивamoto Тэцудзо

**A5M 12-й авиагруппы**

боем японские истребители, а И-16 – атаковать бомбардировщики. Но японские истребители были настороже, и бой быстро превратился в хаотическую свалку. Впрочем, все усилия китайских и советских лётчиков не смогли помешать японцам отбомбиться по цели. Китайско-советская сторона потеряла в этом бою 12 истребителей и 5 лётчиков погибшими. Японцы со своей стороны признали только 2 сбитых A5M и 2 G3M, но после этого боя в течение месяца они воздерживались от атак Ханькоу.

Очень тяжёлые бои над Ханькоу происходили в июле. Так, 4, 7, 12 и 14 июля японцы пытались атаковать Ханькоу крупными группами (4-го – 26 G3M и 23 A5M), снова стараясь не только разбомбить город, но и выбить вражеские истребители. Как минимум, частично это им удавалось (например, на июль 1938 г. приходится более 10 процентов всех потерь, понесённых в Китае советскими лётчиками), но и японские потери были немалыми.

Несмотря на потери, 26-27 октября 1938 г. трёхградье Ухань было захвачено японскими войсками. Но, несмотря на очередное тяжёлое поражение, руководство Китая и лично Чан Кайши всё равно не собирались сдаваться. Новой столицей Китая стал город Чунцин, расположенный в горах Центрального Китая. Учитывая, что захват Ханькоу стоил японской армии немалых потерь, руководство Японии решило не пытаться захватить Чунцин, а принудить китайское руководство к сдаче жестокими бомбардировками их столицы и других крупных городов. Для этого на аэродромном узле Ханькоу была сосредоточена крупная (для того времени) группировка морской и армейской авиации. Важнейшая роль при этом отводилась базовым ударным самолётам морской авиации, которые имели большой радиус действия, позволявший им атаковать цели в глубине Китая.

А вот для 12-й АГ важной работы не нашлось – радиус действия её истребителей был недостаточным для прикрытия ударных самолётов. Поэтому осенью 1938 г. большинство ветеранов из её состава были отправлены в Японию, а оставшийся личный состав по большей части был задействован в ПВО Ханькоу.

Тем временем весной-осенью 1939 г. бомбардировочные авиагруппы армии и флота начали бомбить китайские города. Несмотря на значительные разрушения и жертвы среди мирного населения, это не помогло сломить волю китайского руководства к борьбе. Более того – китайские и советские лётчики периодически больно «огрызались», не только нанося потери японским бомбардировщикам, но и атакуя японские аэродромы и базы. Например, 3 и 14 ок-

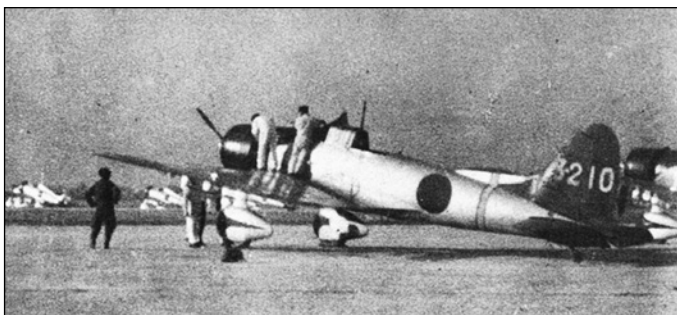
**Лётчик-истребитель старшина 3-й статьи(?) Сакаи Сабуро на аэродроме Ханькоу, 1938 г.****Лётчик-истребитель старшина 3-й статьи Миядзакэ Гитароо (слева) с товарищами**



Командир дивизиона истребителей 12-й АГ капитан-лейтенант Канэко Тадаси с товарищами, апрель 1939 – май 1940 г.



B5N 12-й авиагруппы



D3A1 12-й авиагруппы, 1940 г.

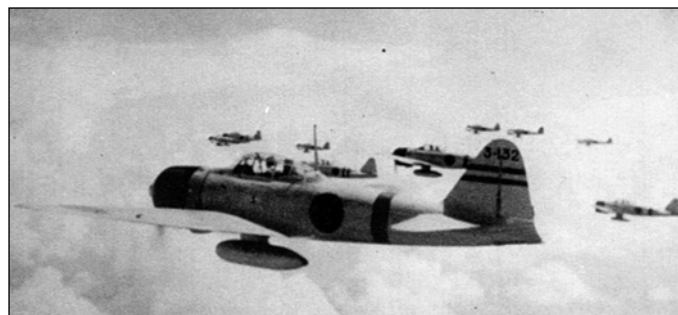
тября бомбардировщики ДБ-3, пилотируемые советскими лётчиками, нанесли существенный урон аэродрому Ханькоу, убив и ранив несколько высших офицеров морской авиации и уничтожив на земле до 70 самолётов. При этом японские истребители ПВО атаку 3 октября вообще прозевали, а 14 октября хотя бы смогли догнать ДБ-3 после бомбёжки на отходе и заявили о двух сбитых машинах.

С целью улучшить ситуацию с потерями бомбардировщиков в мае 1940 г. – как раз к началу новой кампании стратегических бомбардировок – части 11-й японской армии начали наступление на город Ичан, расположенный в 275 километрах к западу от Ханькоу на реке Янцзы. Несмотря на упорное сопротивление китайцев, 12 июня Ичан был захвачен. Небольшой аэродром у этого города стал важным аэродромом подскока для истребителей А5М, прикрывавших уходящие на бомбёжки Чунцина и возвращавшиеся обратно группы ударных самолётов. Кроме того, с аэродрома Ичан до Чунцина могли дотянуться и пикировщики Д3А (отряд которых в период с мая по ноябрь 1940 г. входил в состав 12-й авиагруппы), шесть раз атаковавшие Чунцин в сентябре-октябре 1940 г. Но главная роль в сокрушении морального духа китайцев и в 1940 г. отводилась

базовым ударным самолётам флота, которые в этом году действовали гораздо активнее, но и несли больше потерь, даже несмотря на прикрытие с аэродрома Ичан.

К счастью, у японцев уже было под рукой гораздо более радикальное решение проблемы потерь своих бомбардировщиков. Называлось оно «Экспериментальный палубный истребитель 12-Сё» или А6М. Принятому на вооружение в 1940 году, как «Палубный истребитель Тип 0» (также известен по сокращённым прозвищам как «Рэйсэн» и «Зироу») этому самолёту предстояло стать легендой Второй мировой войны на Тихоокеанском ТВД. А пока б никому не известных А6М из состава экспериментальной авиагруппы флота «Йокосука» под командованием капитан-лейтенанта Ёкояма Тамоцу прибыли на аэродром Ханькоу 21 июля 1940 г., где вскоре к ним присоединились ещё 9 машин. Новые машины превосходили по всем статьям не только японские А5М, но и все, без исключения, китайские истребители. Особенно важной в свете проблем с потерями бомбардировщиков оказалась значительная дальность полёта, позволявшая А6М прикрывать бомбардировщики до самого Чунцина, Чэндэ и других крупных городов. Однажды А6М долетели до Ланьчжоу, расположенного в 1150 километрах от Ханькоу.

Во время своих первых вылетов в эскorte ударных самолётов к Чунцину 19 и 20 августа, а также 12 сентября «отряд Ёкояма» не встретил самолётов противника. Но уже 13 сентября группе из 13 А6М (под командованием капитан-лейтенанта Синдоо Сабуроо), прикрывавшей 27 G3M в налёте на Чунцин, удалось встретиться с вражескими истребителями. Китайцы подняли на перехват японского рейда 25 И-15бис и 9 И-16 под общим командованием командира 4-й истребительной авиагруппы майора Чжэня Шаоюя. Но японцам удалось застать часть И-15бис врасплох во время набора высоты, разрушив их строй и сбив несколько машин поодиночке. 28-я истребительная эскадрилья майора Лэя Яньцзюня смогла дать японцам бой над самым Чунцином одной группой, но и это не помогло китайцам



А6М из 12-й авиагруппы



Пилоты и командиры 12-й авиагруппы после первого боя А6М, 13 сентября 1940 г. Слева 1-й – капитан-лейтенант Ёкояма Тамоцу, 6-й – капитан-лейтенант Синдоо Сабуроо, 7-й – командир 12-й АГ капитан 1-го ранга Хасэгава Киити, 8-й – капитан-лейтенант Сирэнэ Аёя



Командующий Флотом Китайского района вице-адмирал Симада Сигэтароо (влево в мундире стоит лицом к лётчикам) принимает рапорт лётчиков, вернувшихся из атаки Чэнду, 4 октября 1940 г. В первом ряду лётчиков на правом фланге стоит капитан-лейтенант Ёкояма Тамоцу, на левом – капитан-лейтенант Сиранэ Аяо

одержать хотя бы одну победу. Боевой дебют «Рэйсэнов» оказался кошмаром для китайцев. Из 34 китайских лётчиков, принявших участие в бою, 10 погибло и ещё 8 получили ранения, 13 истребителей были уничтожены и 11 – повреждены. У японцев же потерь не было, только у 4 истребителей после боя нашли пулевые пробоины.

Разумеется, «Рэйсэнов» было мало и при их отсутствии китайские лётчики иногда наносили потери японским бомбардировщикам. Но отдельные успехи китайцев были не в состоянии исправить общего – весьма печального для ВВС Китая – соотношения потерь. И если новые самолёты ещё можно было купить (например, СССР с декабря 1940 г. начал поставки в Китай новой партии из 240 самолётов, включая 75 И-15 и 65 И-16 последних модификаций), то погибших лётчиков заменить было крайне сложно. А советские лётчики с начала 1940 г. прекратили принимать непосредственное участие в боевых действиях вследствие ухудшившихся отношений между СССР и Китаем. Именно поэтому после 13 сентября 1940 г. китайские лётчики старались избегать столкновений с японскими истребителями, не имея значительного численного превосходства. Впрочем, и численное превосходство помогало не всегда.

Так, утром 14 марта 1941 г. 31 И-15бис и И-153 из состава 3-й и 5-й истребительных авиагрупп ВВС Китая были подняты на перехват 10 палубных ударных самолётов Тип 97 (B5N), которые шли на бомбёжку Чэнду под прикрытием 12 А6М из состава 12-й АГ. Китайские лётчики разделились на три группы: выше всех шёл командир 5-й АГ майор Хуан Синьжуй с ведомыми, ниже шла группа его заместителя капитана Чена Цзэлю (альтернативная версия написания – Сэн Цзэйю), а ещё ниже шли лётчики 3-й АГ под командованием капитана Чжоу Линьсюя. К сожалению, три группы китайских лётчиков не смогли встретиться друг с другом, и вступали в бой поодиночке. Вдобавок 4 китайских истребителя вынуждены были вернуться из-за технических неполадок.

Японские же истребители шли двумя группами: 7 машин шли на небольшой высоте, а 5 машин располагались заметно выше них, сохраняя, однако, визуальную связь. На подходе к Чэнду нижняя группа «Рэйсэнов» пошла на штурмовку аэродромов подскока Шуанлю и Тайпингсю, о чём китайским лётчикам сообщили с земли по радио. В результате группы майора Хана (5 машин) и капитана Чена (11 машин) по очереди выходили к аэродрому Шуанлю, бросались в атаку на штурмующие истребители... и на них «сваливалась» японская «верхняя» группа прикрытия. Не лучше прошёл бой и у группы капитана Чжоу, столкнувшегося с японскими истребителями у самого Чэнду – в облаках его подопечные потеряли строй и входили в бой по-

одиночке. И хотя в этом бою успело поучаствовать и отдельное звено И-15бис из 32-й эскадрильи во главе с её командиром Ченом Пэнъяном (Ченом Пеньяном), ситуацию это не исправило.

В такой ситуации не стоит удивляться, что, несмотря на формальное численное превосходство, бой закончился разгромом китайцев. Японские лётчики заявили о 27 сбитых самолётах врага «достоверно» и 3 – «вероятно», а также о ещё 7 самолётах, уничтоженных на земле. Реальность была не столь впечатляющей, но по результатам воздушных боёв 11 китайских истребителей были уничтожены и ещё 7 – повреждены (2 из них позднее были списаны). Не меньше 9 пилотов были убиты или умерли от ран. Самым страшным было то, что в число потерь попали все четыре командира групп китайских истребителей. Японские же истребители вообще не понесли потерь.

Всего же за период с конца 1940 г. до лета 1941 г. лётчики 12-й АГ (вместе с приданным им на усиление отрядом 14-й АГ) заявили о 103 самолётах врага, сбитых в воздухе, и 163 самолётах, уничтоженных на земле. Даже со



Серия фотографий, сделанных во время боевого вылета А6М 12-й авиагруппы 26 мая 1941 г.



Офицеры 12-й авиагруппы у истребителя А6М с 28 знаками побед в воздушных боях, август 1941 г. Левее вертикального оперения, в тропическом шлеме и с биноклем на груди стоит командир 12-й АГ капитан 1-го ранга Утида Ититароо

значительной поправкой на завышение своих побед это были выдающиеся достижения. При этом сами японцы потеряли только 3 А6М, причём все они стали жертвами зенитного огня, а не китайских истребителей.

В результате таких побед японская авиация действительно господствовала в воздухе над Китаем в 1940-41 гг. Потери во время бомбёжек кампании 1941 г. были гораздо меньше.

Но главную проблему японцев это не решило. Несмотря на все успехи бомбардировок в 1939-1941 гг. и все победы японских истребителей, Китай продолжал сопротивляться. Китай и его ВВС продолжали сражаться с врагом до окончательной капитуляции Японии в августе 1945 г.

Ну а легендарная 12-я авиагруппа была расформирована 15 сентября 1941 г. Её опытные лётчики стали костяком двух истребительных авиагрупп японского флота, которым было суждено прославиться в приближающейся войне на Тихом океане: «Тайнань» и 3-й.

Командиры авиагруппы:

с 11 июля по 15 ноября 1937 г. – капитан 1-го ранга Имамура Осаму (竹中龍造),
с 15 ноября 1937 г. по 15 декабря 1938 г. – капитан 2-го (позднее 1-го) ранга Мики Морихико (三木森彦),
с 15 декабря 1938 г. по 25 октября 1939 г. – капитан 1-го ранга Кира Сюнити (吉良俊);
с 25 октября 1939 г. по 21 июня 1940 г. – капитан 2-го (позднее 1-го) ранга Косэ Такасусэ (古瀬貴季),
с 21 июня 1940 г. по 25 марта 1941 г. – капитан 1-го ранга Хасэгава Киити (長谷川喜一),
с 25 марта по 15 сентября 1941 г. – капитан 1-го ранга Утида Ититароо (内田市太郎)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

- палубный истребитель Тип 95 (А4N),
- палубный ударный самолёт Тип 92 (В3У),
- палубный бомбардировщик Тип 94 (D1A1),
- палубный разведчик Тип 97 (С3N),
- палубный истребитель Тип 96 (А5М),
- палубный ударный самолёт Тип 96 (В4У),
- палубный ударный самолёт Тип 97 (В5N),
- палубный бомбардировщик Тип 99 (D3A),
- палубный истребитель Тип 0 (А6М)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 11 июля 1937 г. – без кода (?)
с сентября 1937 г. – S
с октября 1937 г. – 3

13-я авиагруппа

Как и 12-я АГ, 13-я авиагруппа начала формирование 11 июля 1937 г. – только не в Саэки, а на аэродроме Омуре. Её штатная численность была меньше, чем у 12-й АГ (12 палубных истребителей, 12 палубных ударных самолётов и 6 палубных бомбардировщиков), но зато все они были новых моделей: А5М, В4У и D1A2 соответственно. Особенно важным оказалось наличие новых истребителей А5М, которые только начали поступать в строевые части японской морской авиации. Их большая дальность полёта сильно пригодилась японцам для прикрытия атак на китайские аэродромы, расположенные вдалеке от побережья.

Истребители и пикировщики 13-й авиагруппы сыграли важную роль в воздушной кампании против Нанкина, проводившейся в сентябре 1937 г. Кроме того, пикировщики



D1A2 из 13-й авиагруппы на аэродроме Кундэ в Шанхае, сентябрь 1937 г.



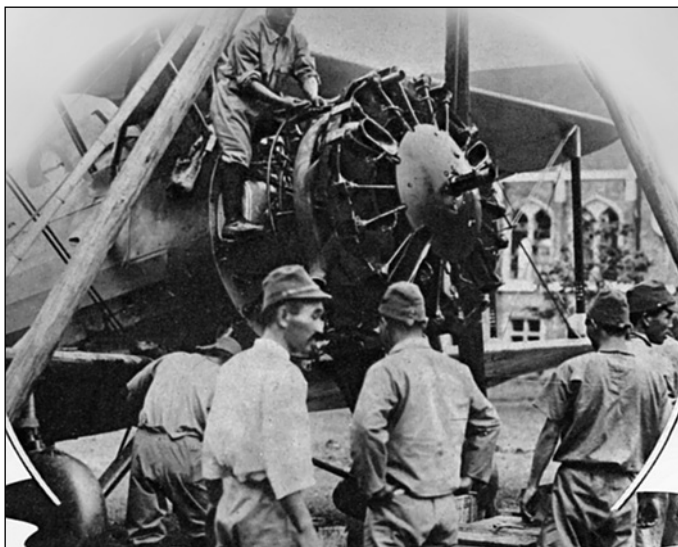
А5М из 13-й авиагруппы, сентябрь 1937 г.



Лётчик на фоне А5М из 13-й авиагруппы, сентябрь 1937 г.



D1A2 из 13-й авиагруппы на аэродроме Кундэ перед боевым вылетом к Нанкину, 19 сентября 1937 г.



Замена двигателя на D1A2 из 13-й АГ, 19 сентября 1937 г.

авиагруппы вместе с самолётами 12-й авиагруппы и 2-й дивизии активно использовались для атак кораблей китайского флота и судоходства по реке Янцзы. Среди прочего они потопили самые сильные корабли китайского флота, крейсера «Нинхай» и «Пинхай». Но однажды успешные действия японских лётчиков по речным целям привели к серьёзному международному инциденту.

11 декабря 1937 г. американская речная канонерская лодка «Пэнэй» покинула Нанкин, который вот-вот должны были захватить японские войска. На её борту находился эвакуированный персонал американского посольства в Китае и несколько других пассажиров. Покинув город, она стала на якорь в 45 километрах западнее по течению реки Янцзы вместе с тремя китайскими танкерами американской компании «Стандарт Ойл», которые эвакуировали персонал компании из осаждённого Нанкина.

Проблема была в том, что эвакуацией из Нанкина по реке занимались и китайцы, а японская авиация активно пыталась им в этом помешать. 12 декабря сводная группа из состава 12-й и 13-й авиагрупп отправилась атаковать китайские корабли и суда к западу от Нанкина. В состав японской ударной группы входили 3 палубных ударных самолёта Тип 96 (из 13-й АГ), 6 палубных бомбардировщиков Тип 96 (из 13-й АГ) и 6 палубных бомбардировщиков Тип 94 (из 12-й АГ). Их прикрывали 9 истребителей Тип 95 (из 12-й АГ).

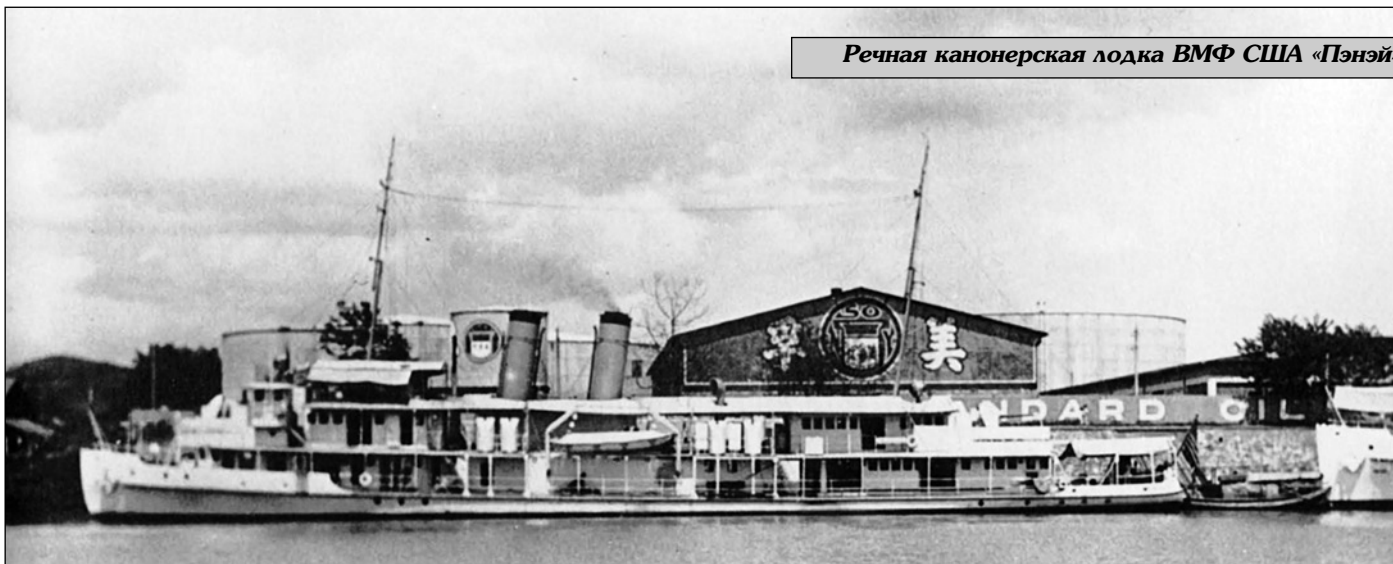
Первыми в атаку на «Пэнэй» вышли ударные самолёты под командованием капитан-лейтенанта Мурата Сигэхару, которые смогли поразить канонерку двумя бомбами с высоты 2500 метров. Американцы, естественно, начали отстреливаться, чем убедили японцев в том, что под ними находится противник, которого надо атаковать. Правда, пикировщики 13-й АГ под командованием капитан-лейтенанта Окумия Масатакэ прямых попаданий не добились, как минимум один человек на борту был убит осколком разорвавшейся у борта бомбы. Кроме того, уже тонущую канонерку протурмовали истребители капитан-лейтенанта Усиода Рёхэй.

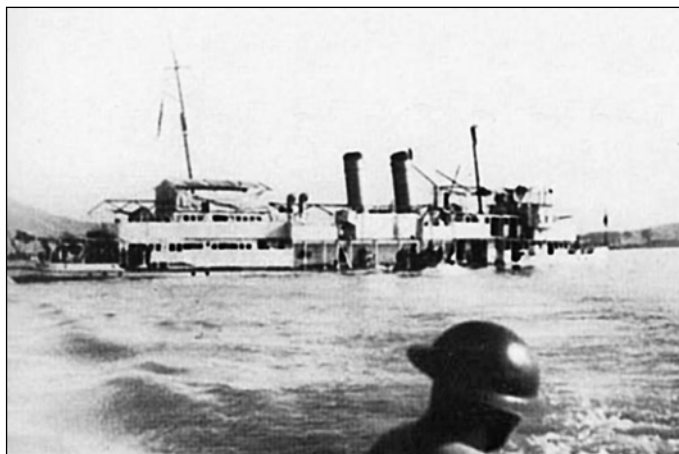
Пикировщики 12-й АГ капитан-лейтенанта Комаки Итиро сосредоточились на танкерах. «Мэй Ан» был сильно повреждён и выброшен на берег, а «Мэй Ся» и «Мэй Пин» смогли укрыться у берега реки, но на берегу оказались японские войска, которые добились оба танкера.

К счастью, «Пэнэй» тонул медленно, поэтому количество жертв ограничилось 3 убитыми и 49 ранеными вследствие бомбёжки (один из них позднее умер). А вот на танкерах, набитых эвакуированным персоналом «Стандарт Ойл» и членами их семей, погибло много народу – но, поскольку они были китайцами, их никто особо не удосужился посчитать.

Поскольку среди пассажиров на «Пэнэй» было несколько фотокорреспондентов и даже один кинооператор, атака была запечатлена во всех деталях для американских граждан, которые думали, что война на другой стороне земного шара их никак не касается.

Речная канонерская лодка ВМФ США «Пэнэй»





«Пэнэй» тонет, 12 декабря 1937 г.

Японцы признали свою ответственность за инцидент и выплатили США большую компенсацию – свыше 2 200 000 американских долларов. В своё оправдание они утверждали, что атака была неумышленной – американскую канлодку приняли за китайскую, поскольку она не несла видимых обозначений национальной принадлежности на горизонтальных поверхностях. Однако члены экипажа утверждали обратное – канонерка была «обвешана» флагами США, в том числе и по верху надстройки. С другой стороны, во время второй атаки в тот день пикировщики 13-й АГ немедленно прервали атаку британской канонерки «Ледибёрд», как только увидели британский флаг, нарисованный на палубе.

22 марта 1938 г. 13-я авиагруппа была реорганизована и перешла на штат из 14 базовых ударных самолётов и 12 истребителей. Впрочем, истребителей постоянно не хватало, поэтому борьбу за господство в воздухе всё больше брала на себя 12-я авиагруппа. А 13-я АГ после тяжёлых воздушных боёв над Нанчаном и Ханькоу в апреле-июле 1938 г. была выведена в район Шанхая, но как минимум часть истребительного авиаотряда продолжала действовать на передовой вместе с 12-й авиагруппой до взятия Ханькоу («трехградье Ухань») в октябре 1938 г.

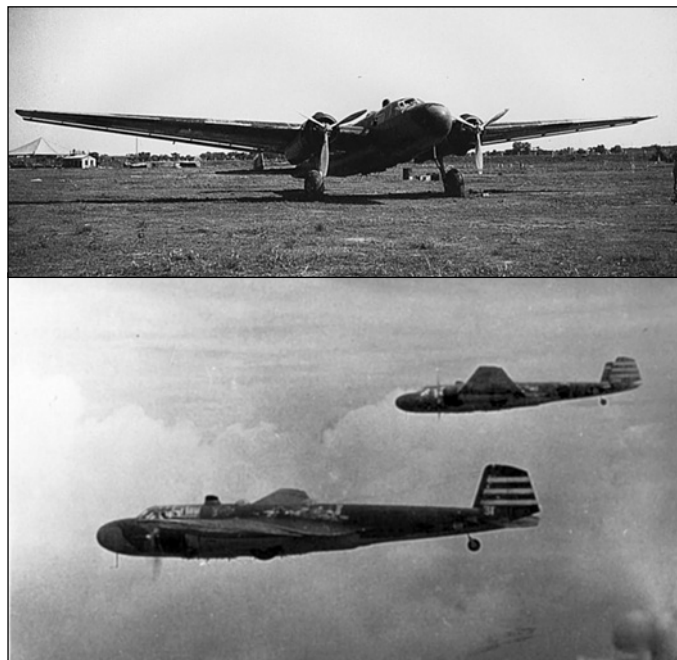
Во время очередной реорганизации 15 ноября 1938 г. истребительный авиаотряд 13-й авиагруппы был расформирован, и теперь её штат насчитывал только 18 базовых ударных самолётов. Вместе с базовыми ударными самолётами авиагрупп «Каноя» и «Кисарадзу» машины 13-й

АГ участвовали в бомбёжках китайских городов, которые, по мнению японского руководства, должны были сломить волю китайских лидеров к сопротивлению.

С мая по сентябрь 1939 г. ударные самолёты с аэродрома Ханькоу 22 раза атаковали Чунцин и Чэнду, совершив всего около 200 самолётовылетов. Но ни эти атаки, ни атаки на другие китайские города в Центральном и Южном Китае не принудили китайцев к капитуляции.

Более того, по возможности китайские и советские лётчики старались наносить и ответные удары по врагу. Правда, заметных результатов в 1939 г. они добились только в двух рейдах – но зато эти результаты были весьма впечатляющими.

3 октября 1939 г. 9 новейших советских бомбардировщиков ДБ-3 под командованием капитана Григория Кулишенко атаковали аэродром Ханькоу. Поскольку Ханькоу находился вне досягаемости бомбардировщиков СБ, бывших основой бомбардировочных сил ВВС Китая и советских добровольцев, ПВО аэродрома велось кое-как, и ДБ-3 зашли на бомбёжку незамеченными. Как раз в то время на аэродроме проводилась церемония приёмки новых самолётов частями, поэтому там находилось много авиационного



Бомбардировщики G3M 13-й авиагруппы, 1939 г.



Аэродром Ханькоу, вид сверху



начальства, а самолёты были расставлены ровными рядами. С высоты около 7000 метров бомбардировщики сбросили «ассорти» из 50-60 фугасных, осколочно-фугасных и зажигательных бомб. Правда, большинство из них по аэродрому не попали, но и попавших хватило для нанесения серьёзного урона на земле. Были убиты заместители командиров авиагрупп «Каноя» и «Кисарадзу», а среди раненых были командующий 1-й объединённой авиагруппой контр-адмирал Нисиро Цукахара и бывший командир АГ «Каноя» капитан 1-го ранга Ообаяси Суэо.

Будущий японский ас Сакаи Сабуро в своих мемуарах красиво описал, как после бомбёжки он в одиночку смог подняться в воздух, догнал вражеские бомбардировщики и даже подбил один из них, но современные японские историки утверждают, что ни один японский истребитель не смог догнать бомбардировщики.

Советские лётчики заявили об уничтожении на земле большого количества японских самолётов, но японцы подтверждают только один ГЗМ. Правда, японцы также подтверждают уничтожение временного командного пункта аэродрома и склада вооружения.

14 октября 20 ДБ-3 под командованием капитана Кулишенко снова атаковали аэродром Ханькоу. Бомбардировщики зашли на бомбёжку тремя группами со стороны солнца на высоте около 8000 метров. И в этот раз японцы проглядели налёт, за что снова поплатились: даже по японским данным в тот день на земле были уничтожены и

повреждены около 40-50 флотских и 20 армейских самолётов. Кроме того, при бомбёжке погиб как минимум один лётчик-истребитель и ещё один был ранен. Но на этот раз в воздух смогли подняться 7 дежурных истребителей, которые на отходе атаковали группу Кулишенко и заявили о двух сбитых бомбардировщиках. Как минимум машина самого Кулишенко была подбита, а он сам был ранен. Однако, даже истекая кровью, он смог посадить машину на реке Янцзы на китайской территории у города Ваньсянь. Позднее этот самолёт смогли вытащить из воды и ввести в строй. Штурман и стрелок-радист смогли покинуть тонущий самолёт и доплыть до берега, а вот раненному Кулишенко не хватило сил покинуть самолёт, и он утонул.

Японское командование, шокированное результатами налётов на Ханькоу, приказало засекретить инцидент – впервые о нём японская и



Командир 13-й авиагруппы капитан 1-го ранга Окуда Кикиути (на фото в форме гардемарина)

западная публика узнала только из мемуаров Сакаи Сабуро. Кроме того, было решено организовать серию атак против китайских аэродромов для уничтожения вражеских бомбардировщиков.

4 ноября 1939 г. большая группа ударных самолётов G3M из состава 13-й АГ, АГ «Кисарадзу» и АГ «Каноя» (по разным данным, 63 или 72 самолёта) отправилась на бомбёжку аэродромов в районе города Чэнду. Командовал операцией лично командир 13-й авиагруппы капитан 1-го ранга Окуда Кикиути, летевший в головной машине вместе с командиром авиаотряда капитаном 3-го ранга Хососакава Наосабуро. Он же вёл и всю группу самолётов 13-й АГ. Машины из состава авиагрупп «Каноя» и «Кисарадзу» шли к цели отдельной группой.

Китайцы были вовремя предупреждены о появлении японских самолётов и смогли заблаговременно поднять в воздух свои истребители. Против бомбардировщиков 13-й АГ в атаку пошла группа из 7 истребителей «Девуатин» D.510 из 17-й истребительной эскадрильи под командованием капитана Чена Цзэлю (альтернативная версия написания – Сэн Цзэйю) и 7 И-15бис из 27-й истребительной эскадрильи под командованием капитана Си Чуанхо. Японцы шли на относительно небольшой высоте в 4000 м, а у китайцев было время для набора высоты, поэтому И-15бис, вышедшие к цели первыми, смогли атаковать головное звено бомбардировщиков с пикирования. Затем в атаку пошли «девуатины». При этом капитан Чен атаковал японский строй в лоб, поскольку перегрузка при пикировании при-



G3M над Чунцином. Виден дым от горящего города



Кадр японской кинохроники – смотр лётчиков морской авиации перед налётом на Чунцин



Лётчики бомбардировщиков G3M 13-й или 15-й АГ готовятся к вылету на аэродроме Ханькоу, май 1940 г.

водила к перекосу пружин в барабанном магазине 20-мм пушки «Испано-Сюиза» HS-404 на D.510, и тот переставал подавать патроны. Кроме того, передняя полусфера на G3M не защищалась стрелковым вооружением, тогда как задняя полусфера была неплохо защищена. Правда, такая атака требовала от пилота истребителя умения и крепких нервов, но Чен обладал и тем, и другим. Серия 20-мм снарядов вызвала пожар топливного бака в правом крыле головного бомбардировщика, затем огонь перекинулся на фюзеляжные баки. Горящий японский самолёт отправился к земле, теряя в падении крылья – весь экипаж и пассажиры, включая капитана 1-го ранга Окуда, погибли. Развернувшись, Чен со своими подчинёнными зашёл на японский строй сзади. Но с хвоста японские бомбардировщики были защищены гораздо лучше: меткий огонь их бортстрелков повредил машину Чена, которому пришлось идти на вынужденную посадку. Огонь с японских ударных самолётов смог легко повредить ещё 1 D.510 и 3 И-15бис, но и китайские истребители смогли поджечь ещё один G3M, который вышел из строя, сильно дымя. К чести китайских лётчиков, они не заявили о второй победе, хотя этот самолёт, скорее всего, не дотянул до своего аэродрома.

Тем временем сводная группа из состава авиагрупп «Каноя» и «Кисарадзу» была перехвачена 9 И-15бис из 29-й истребительной эскадрильи и 6 И-16 из 26-й истребительной эскадрильи под общим командованием заместителя командира 5-й АГ капитана Вана Хансюня. Совместными усилиями они смогли сбить один бомбардировщик,

G3M перед вылетом

но один И-15бис был сбит бортстрелками, а ещё 4 И-15бис (в том числе машине раненого капитана Вана) и 2 И-16 пришлось идти на вынужденную посадку вследствие полученных повреждений, при этом один лётчик погиб.

В целом японскую атаку можно было даже считать удавшейся. Несмотря на серьёзное противодействие истребителей и гибель 4 G3M, японцы смогли отбомбиться по двум неприятельским аэродромам, уничтожив на земле 3 самолёта. Их бортстрелки сбили 1 истребитель, 7 истребителей были разбиты или повреждены при вынужденных посадках, и ещё минимум 10 машин получили повреждения, но остались в строю. Но гибель капитана 1-го ранга Окуда и других опытных лётчиков никак не позволяла назвать это успешной мстью за атаку Ханькоу.

Как бы то ни было, другой стратегии у японцев не было, и в 1940 г. бомбардировки китайских городов продолжались. После некоторой передышки зимой и ранней весной, к маю 1940 г. японцы снова сосредоточили в Ханькоу крупные силы бомбардировочной авиации. С середины мая до начала сентября 1940 г. свыше 130 базовых ударных самолётов японского флота совершили 168 дневных и 14 ноч-

ных атак на Чунцин (всего 3717 самолётовывлетов). Кроме того, в 8 атаках вместе с ними Чунцин атаковали армейские бомбардировщики (22 самолётовывлета). Официальные потери составили всего 9 самолётов сбитыми (возможно, они не включают машины, совершившие вынужденную посадку на контролируемой японцами территории), но зато различные повреждения получили 297 машин (один бомбардировщик мог получать повреждения и более одного раза). При этом большинство бомбардировщиков пострадали от огня истребителей. Потери наверняка были бы гораздо больше, если бы у японцев в июле 1940 г. не появились новейшие истребители Тип 0, радиус действия которых позволял им без проблем сопровождать бомбардировщики до Чунцина и других удалённых от линии фронта китайских городов.

Но 13-я авиагруппа недолго наслаждалась качественным истребительным прикрытием, 15 ноября 1940 г. её расформировали для пополнения других авиагрупп базовых ударных самолётов.

Командиры авиагруппы:

с 11 июля 1937 г. по 10 февраля 1938 г. – капитан 1-го ранга Сэнда Садатоси (千田貞敏),
с 10 февраля по 22 марта 1938 г. – капитан 1-го ранга Ямада Митиюки (山田道行),
с 22 марта по 15 декабря 1938 г. – капитан 1-го ранга Косака Канаэ (上阪香苗),
с 15 декабря 1938 г. по 4 ноября 1939 г. – капитан 1-го ранга Окуда Кикүти (奥田喜久司),
с 6 ноября 1939 г. по 15 ноября 1940 г. – капитан 1-го ранга Итимару Риноскэ (市丸利之助)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

- палубный истребитель Тип 96 (A5M),
- палубный ударный самолёт Тип 96 (B4Y),
- палубный бомбардировщик Тип 96 (D1A2),
- базовый ударный самолёт Тип 96 (G3M)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 11 июля 1937 г. – без кода (?)
с сентября 1937 г. – Т
с октября 1937 г. – 4



Армейский тяжёлый бомбардировщик Тип 97 (Ки-21) бомбит Чунцин, 1940 г.

Недолгая жизнь F.K.8 в Парагвае

Андрей Пахомов

Созданный конструктором фирмы «Армстронг-Уитворт» Фредериком Кольхувеном в 1916 году самолет F.K.8 строился большой серией. За два года было выпущено 1650 машин, поступивших на вооружение примерно десятка боевых и такого же количества учебных эскадрилий британских ВВС (Royal Flying Corps). Но на экспорт самолет практически не поставлялся – в общей сложности он служил в ВВС только двух (не считая Британии) стран – Хиджаза (2 машины) и Парагвая (1 самолет). Причем именно одинокому парагвайскому F.K.8 выпало принять участие в боях гражданской войны и погибнуть.

К началу 20-х гг. Парагвай не имел ВВС, но по результатам сражений закончившейся незадолго до этого Первой мировой войны правительство страны решило обзавестись военной авиацией, тем более что после окончания войны на «свободном рынке» оказалось множество достаточно современных самолетов и оставшихся без работы военных пилотов. В 1920 году на аэродроме в Нью-Гуазу неподалеку от Асунсьона появилась летная школа. Впрочем, школа-то появилась, но ни одного самолета в свое распоряжение она не получила. Положение изменилось, когда политическая нестабильность в стране полыхнула всепожирающим пламенем гражданской войны. Это произошло, когда 27 мая 1922 года группа военных под руководством полковников Адольфо Чирифе и Педро Мендозы подняла мятеж против президента Эйсебио Айялы. Парагвайские власти решили, что вот теперь-то самолеты



F.K.8 ВВС Великобритании

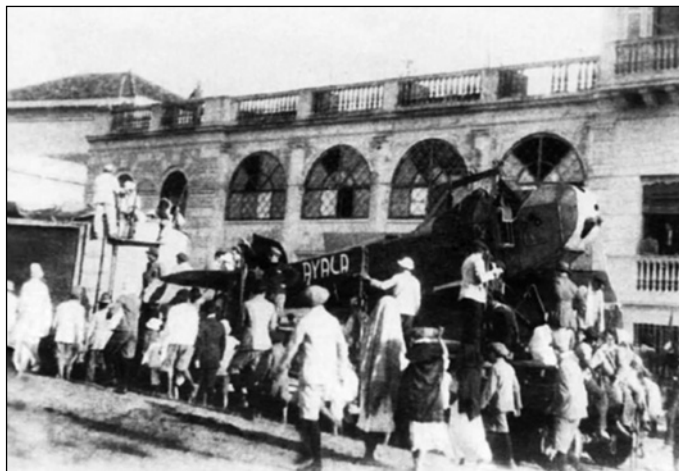
ты нужны «здесь и сейчас». Сказано – сделано. В течение буквально пары месяцев на авиабазе Нью-Гуазу самыми разными путями оказалось около десятка разнообразных боевых самолетов. Среди них был и «герой нашего повествования» – двухместный многоцелевой биплан F.K.8.

Первоначально этот самолет был куплен еще в конце 1920 года молодым, но уже опытным британским пилотом – капитаном Сиднеем Стюартом, который планировал продать его (желательно вместе с собой в качестве пилота) одной из стран Южной Америки (главными кандидатами были Аргентина и Чили). Самолет разобрали и морским путем перебросили в Буэнос-Айрес. Так как все происходило крайне неторопливо, то F.K.8 попал в Аргентину только в начале 1922 года. Пока самолет собирали, Стюарт встретился с одним из немногочисленных парагвайских пилотов – 25-летним сержантом Франциско Кусманичем. Этот потомок хорватских эмигрантов несколькими месяцами раньше прошел летную подготовку в Буэнос-Айресе. Кроме того, он был неплохим авиамехаником. Кусманич предложил Стюарту отправиться в воюющий Парагвай, где услуги авиаторов, особенно вместе с самолетом, были востребованы.

Самолет снова разобрали, и на пароходе «Сан-Хосе» друзья двинулись на «театр военных действий». 1 июня 1922 года F.K.8 прибыл в Нью-Гуазу. Через несколько дней биплан был собран, облетан, представлен командованию и немедленно зачислен в состав ВВС, став первым пара-



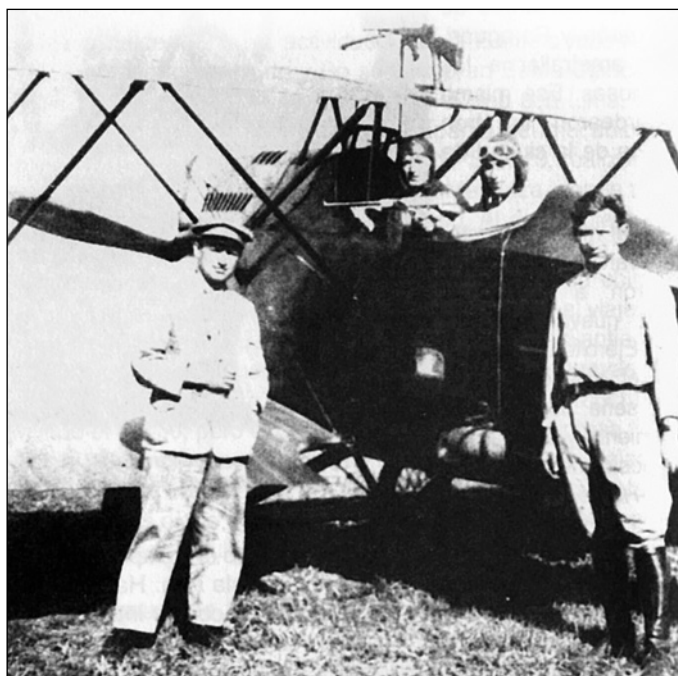
Полуразобранный F.K.8 доставлен в Асунсьон, 1 июня 1922 г.



Прибывший F.K.8 перевозят на авиабазу Нью-Гуазу



Командование парагвайской армии вместе с пилотами



Пилоты молодых парагвайских ВВС у самолета SVA-10. В передней кабине сержант Бо, в задней – сержант Кусманич. Обратите внимание на нетривиальное использование «гангстерского» «Томпсона» в качестве авиационного пулемета и самодельный «бомбодержатель» на борту фюзеляжа

гвайским военным самолетом. F.K.8 получил пулеметное вооружение и бомбосбрасыватели, его перекрасили в темно-зеленый цвет и нанесли опознавательные знаки новорожденных ВВС Парагвая. На обоих бортах фюзеляжа появилась надпись «Pte.Ayala» (президент Айяла).

29 июня самолет совершил первый боевой вылет, сбросив бомбы и обстреляв из пулеметов войска противника в районе Парагуари. Надо сказать, что Стюарт и Кусманич летали и на других самолетах ВВС Парагвая. Так, они совершили несколько разведывательных полетов на самолетах SAML A.3 и SVA-10.

Второй (и последний) боевой вылет «Президента Айялы» состоялся 8 июля 1922 года. Самолет вместе с SVA-5 сержанта Бо вылетел для атаки на войска мятежников в районе Парагуари. На полпути мотор на самолете Бо за барахлил, и он вынужден был вернуться на аэродром. Достигнув цели, Стюарт атаковал войска противника в районе Пираю, обстреляв их из пулеметов. Но, видимо, в тот день удача была не на стороне авиаторов – ответным ружейно-пулеметным огнем был перебит бензопровод, и вспыхнувший пожар охватил самолет. Стюарт попытался посадить F.K.8, а обьятый пламенем Кусманич выпрыгнул из самолета (парашютов у летчиков не было), предпочтя гибели в огне легкую смерть от удара об землю. Впрочем, Стюарту также не удалось спастись – при попытке посадки неподалеку от железнодорожной станции Пираю самолет взорвался.

Проявив уважение к мужеству летчиков, мятежники передали их останки правительственным войскам. На похоронах Стюарта и Кусманича на кладбище Асунсьона присутствовали президент Айяла, многие члены правительства и высшие офицеры. Героям были оказаны воинские почести. Интересно, что в официальном сообщении о гибели Стюарта было написано, что он «случайно убит» (accidentally killed). До настоящего времени память о Кусманиче и Стюарте чтится в современных ВВС Парагвая наравне с другими героями-летчиками.

Personals

Married
Flying Officer HENRY JOHN HUNTER, R.A.F., third son of the late William Hunter, of Regate, and Mrs. Hunter, of Polmoor, Cranbrook, was married on July 10, at St. Andrew's Church, West Kensington, to MORA GREGGORE HATZOO, younger daughter of Captain H. G. S. TUTT and Mrs. TUTT, of 104, Perham Road, W. 14, and niece of Sir Morgan TUTT, Bart., of Senna, Co. Westmeath.

To be Married
The engagement is announced between JOHN BERNARD COLE-HAMILTON, R.A.F., late R.N., and SYBIL, elder daughter of Sir JOHN and Lady LATTA, of 12, Portman Square, W. 1.

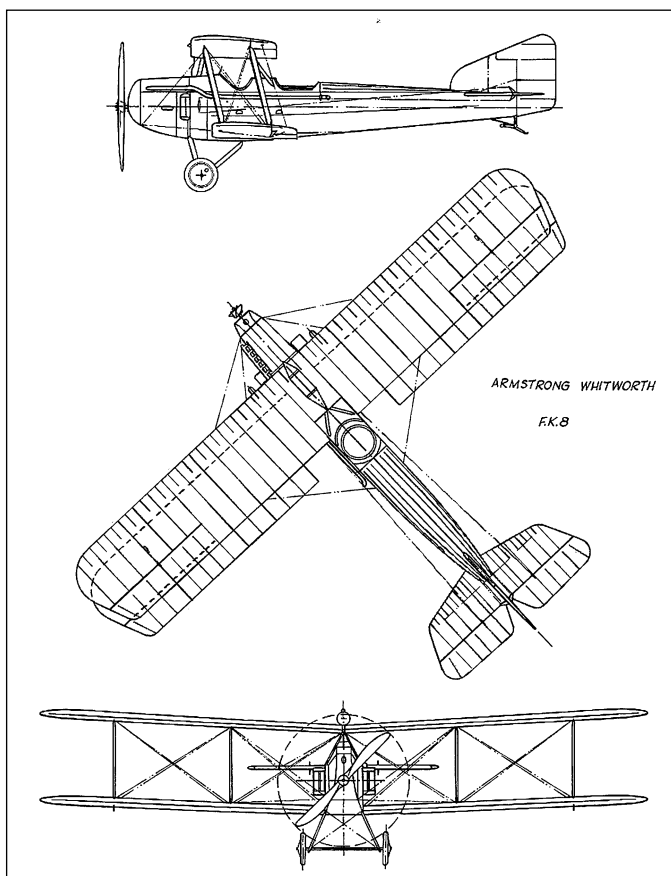
Killed
Flight Cadet VYVIAN OSBORNE GILMORE was killed in an aeroplane collision at Cranwell, Stamford, on Friday, July 7. Capt. SIDNEY J. STEWART, late R.F.C. (27th, 40th and 208th Sqns.), who was accidentally killed while flying in Paraguay on July 8, was the eldest surviving son of Mr. and Mrs. Edward Stewart, Alton, Hants. His age was 27.

Item
The will of Pilot Flying Officer GREGORY ROBINSON, M.C., of the Royal Aircraft Establishment, Farnborough, and late of Sheffield, who was killed in an aeroplane accident near Burnham, Bucks, on February 10, aged 38, has been proved at £274.

The Gordon-Bennett Balloon Race
We learn that the following countries and pilots will participate in this year's Gordon-Bennett Balloon Race, which starts at Geneva on August 6.—England: Ernest Allen, Griffith Brewer and John Dunville; Belgium—Lieut. Labrousse, Capt. George and C. Demuyter; France:

Maurice Bismarie, Georges Cornier and Jules Dubois Italy.—Commandant Borbanti, G. Valle and A. Guglielmotti Spain.—E. Magdalena and F. Martinez Sanz; Switzerland.—Capt. Ammler, 1st Lieut. Ansermier and Maj. Gerber and United States.—Oscar Westover, H. E. Honeywell, and W. Reed.

Официальное сообщение о гибели Стюарта



Тактико-технические данные самолета «Armstrong-Whitworth» F.K.8

Экипаж, чел.	2
Длина самолета, м	9,58
Размах крыла, м	13,26
Площадь крыла, кв.м	50,17
Вес пустого, кг	869
Взлетный вес, кг	1275
Двигатель	«Бирдмор», 6-цилиндровый, рядный, водяного охлаждения
Мощность двигателя, л.с.	160
Максимальная скорость, км/ч	153
Потолок, м	3960
Вооружение:	1-7,69-мм «Виккерс» в фюзеляже
	1-7,69-мм «Люис» подвижный в задней кабине до 118 кг бомб

Последняя капля, или как затонул «Аффондаторе»

Евгений Целиков

Как известно, после сражения у Лиссы 20 июля 1866 г. итальянский флот отправился в Анкону, прибыв туда во второй половине следующего дня. Адмирал Персано был отстранён от командования с 28 июля. Италия всё ещё находилась в состоянии войны, но флот более не предпринимал никаких действий, отставаясь в Анконе. Именно там через 16 дней после сражения не решившейся более скрестить мечи с противником эскадре пришлось испытать на себе всю силу разыгравшейся стихии.

В воскресенье 5 августа, во второй половине дня, все корабли, в том числе вернувшиеся на рассвете фрегаты ночного дозора, находились у причалов. В гавани было абсолютно спокойно, без какого-либо движения. Лишь парусные лодки, пользовавшиеся легким юго-западным ветром, сновали между причалом Латерна и группой из четырех броненосцев: «Анкона», «Принчипе ди Кариньяно», «Террибиле» и «Варезе», стоявших на бочках вне акватории порта.

Утром 6 августа ничто не предвещало изменения погоды. Лёгкий сирокко полностью утих, лишь густая морось падала на штилевое море. На борту стоящих на якоре кораблей утро началось с обычных процедур помывки, завтрака и стирки вещей. До 8 часов на всех кораблях сворачивали парусное вооружение с верхних рей и спускали стеньги. Постепенно жизнь в гавани пробуждалась. Шлюпки начали курсировать между кораблями и берегом, перевозя людей, грузы и почту. К борту флагмана «Принчипе ди Кариньяно» подвели два понтона, на одном из которых находились пушки для броненосца. Небо было пасмурным, далеко на севере сверкала гроза. Самая же тёмная линия на горизонте говорила о приближении северного ветра.

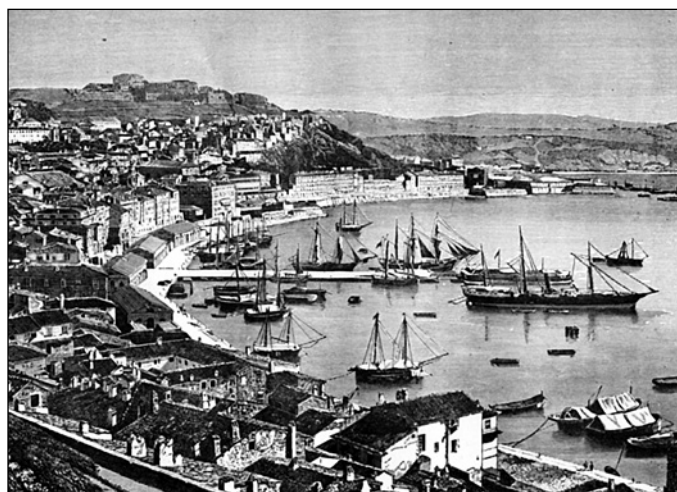
В 09:30 барометр начал немного падать, и свежая бора распространилась на рейд, быстро превратившись в сильную бурю. Изменение погоды вынудило экипажи принять меры предосторожности. В частности, на пришвартованных к кораблям паровых катерах развели пары. Паровой фрегат «Карло Альберто», получив сигнал с «Дука ди Дженова», послал катер, чтобы отбуксировать оба понтона в порт, поскольку погрузка орудий была отменена.

В 10:30 командующий эскадрой адмирал Вакка, ожидая ухудшения погоды и состояния моря, отдал приказ поднять на береговой мачте сигнал о том, чтобы каждый корабль подготовил еще по одному якорю на случай необходимости. Тем временем паровые катера приступили к буксировке понтонов. В то время как один из них оставался на якоре на рейде, другой, с двумя орудиями на палубе, был отправлен в порт для швартовки. Чтобы совершить эту операцию, пришлось преодолеть некоторые трудности, — из-за разыгравшегося волнения два тяжёлых орудия могли оборвать крепления и свалиться за борт.

Около 11 часов поступил первый сигнал с просьбой о помощи от госпитального судна «Вашингтон», пришвартованного внутри гавани кормой к причалу. Оно находилось почти перпендикулярно направлению ветра, дувшего в левый борт. С него сообщили об обрыве якорной цепи. Сразу же, по приказу адмирала, паровые корветы «Говерноло» и «Фульминанте» послали две шлюпки, чтобы помочь завести швартовые концы со стоявших поблизости судов и отдать еще один якорь. В 11:15 бора продолжила усиливаться, так что ветер свистел в снастях, и скрипели мачты, как всегда бывает при такой непогоде. С моря

нагоняло большие волны, что из-за мелководья делало якорную стоянку на внешнем рейде довольно опасной.

Командующий приказал всем кораблям держать котлы под парами, чтобы, находясь на якорях, они, при необходимости, могли подрабатывать машинами. Кроме того, малые броненосцы «Террибиле», «Формидабиле», «Варезе» и «Аффондаторе», которым из-за их размеров желательнее было укрыться в гавани, получили приказ войти в порт, как только давление пара позволит начать движение. Более крупным кораблям следовало переждать бору, находясь на рейде. Ещё около 10 часов утра на кораблях были подняты телескопические дымовые трубы, и начавший подниматься из них дым говорил о том, что механизмы скоро смогут начать работу. Принимались и другие меры, такие как задраивание дверей, люков и орудийных портов. Ставили в орудийных портах конопатили, а стволы орудий закрывали заглушками. Чтобы избежать повреждения рангоута, натягивали штаги и бакштаги; подбивали клинья и чаки у оснований мачт, чтобы уменьшить их «игру» во время килевой качки; укрепляли части грот- и фок-мачт, обтягивая их гинями, чтобы избежать повреждений; ставили



Два вида порта Анкона с журнальной иллюстрации тех лет. Наглядно видно, что внутренняя гавань очень маленькая



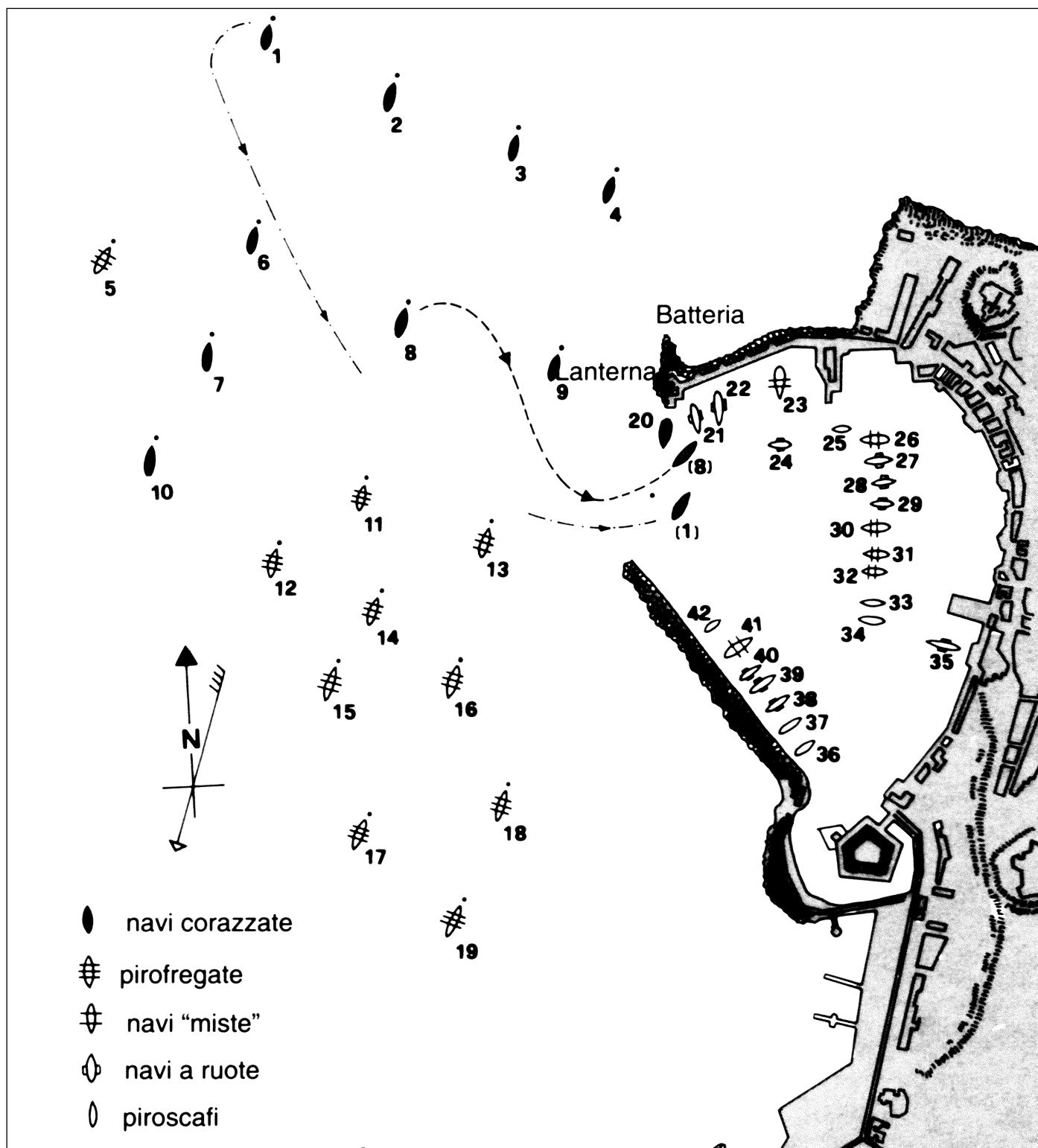


Схема расположения кораблей в Анконе 6 августа 1866 г. [«Storia Militare»]

1 – броненосец «Вареже»; 2 – броненосец «Террибиле»; 3 – броненосец «Принципе ди Кариньяно»; 4 – броненосец «Анкана»; 5 – винтовой линейный корабль «Ре Галантуомо»; 6 – броненосец «Реджина Мария Пиа»; 7 – броненосец «Сан Мартино»; 8 – броненосный таран «Аффондаторе»; 9 – броненосец «Формидабиле»; 10 – броненосец «Кастельфидардо»; 11 – винтовой фрегат «Гарибальди»; 12 – винтовой фрегат «Гаэта»; 13 – винтовой фрегат «Мария Аделаиде»; 14 – винтовой фрегат «Витторио Эмануэле»; 15 – винтовой фрегат «Карло Альберто»; 16 – винтовой фрегат «Принципе Умберто»; 17 – винтовой корвет «Сан Джованни»; 18 – винтовой фрегат «Дука ди Дженова»; 19 – винтовой корвет «Принципесса Клотильда»; 20 – броненосец «Ре ди Португало»; 21 – колесный корвет «Фульминанте»; 22 – колесный корвет «Говерноло»; 23 – транспорт «Европа»; 24 – колесный корвет «Этторе Фьерамоска»; 25 – буксир «Джилло»; 26 – транспорт «Читта ди Дженова»; 27 – aviso «Эсплораторе»; 28 – aviso «Сирена»; 29 – колесный корвет «Гискаардо»; 30 – транспорт «Читта ди Наполи»; 31 – транспорт «Вольтурно»; 32 – транспорт «Конте ди Кавур»; 33 – пароход «Пьемонт»; 34 – пароход «Каир»; 35 – пароход-авизо «Кристофоро Колумбо»; 36 – канонерская лодка; 37 – пароход «Флавио Джойя»; 38 – транспорт «Индипенденца»; 39 – aviso «Мессаджьеро»; 40 – пароход «Марко Поло»; 41 – госпитальное судно «Вашингтон»; 42 – канонерская лодка типа «Конфьенца»

аварийный контр-бизань, чтобы удержать носовую часть корабля направленной в бурное море.

Около 13 часов шторм достиг максимальной силы, и некоторые корабли оказались в реальной опасности. Паровой корвет «Принчипесса Клотильда» оборвал цепь, связывавшую его с бочкой, и под напором ветра и волн его начало быстро сносить в сторону. Драматизм ситуации заключался в том, что давление пара в его котлах еще не достигло величины, необходимой для приведения механизмов в действие. Его командир, капитан 2 ранга Фердинандо Актон, действовал умело и сумел удержать уносимый волнами и ветром корабль на месте, приказав экстренно отпустить оба якоря и поставить на бизани гафельный парус, чтобы держаться подальше от находившихся за кормой скал. Позже, имея всего 3 фунта давления пара (0,21 кг/см²), удалось привести машину в действие.

В это же время пришёл сигнал о помощи с броненосца «Анкона», на котором оборвало канаты, связывавшие его с бочкой и причалом Латерна. Экипажу удалось быстро отпустить якоря и удержать корабль от начавшегося дрейфа в сторону берега. Но и новое место стоянки, конечно же, не защищало броненосец от урагана, и когда давление пара достигло того уровня, при котором можно было начинать движение, «Анкона» снялась с якоря и, развернувшись, пошла в открытое море.

Паровой фрегат «Мария Аделаида» с осадкой почти 7 метров, стоявший на мёртвом якоре с глубиной места стоянки 10,8 м, повредил днище. К счастью, обследовавшие его позже водолазы не обнаружили значительных повреждений. Были незначительно повреждены головка руля, рудерпост, а также фалстарпост (детали ахтерштевня). Но мучения фрегата продолжались недолго, так как за короткое время он смог начать движение и перейти дальше в море, где стал на якорь.

То же самое было и с паровыми фрегатами «Дука ди Дженова» и «Гарибальди», которые, хотя слегка и побили днище, но не сообщали о каких-либо серьёзных повреждениях. У «Гарибальди» имелась незначительная фильтрация воды в трюмах, но насосы справлялись с откачкой. Как позже было установлено водолазами при осмотре, эти корабли получили незначительные повреждения, никоим образом не способные повлиять на их боеспособность.

Самым же пострадавшим в этот день кораблём оказался броненосный таран «Аффондаторе». Из судового журнала следует, что в 8 часов утра, еще при спокойном

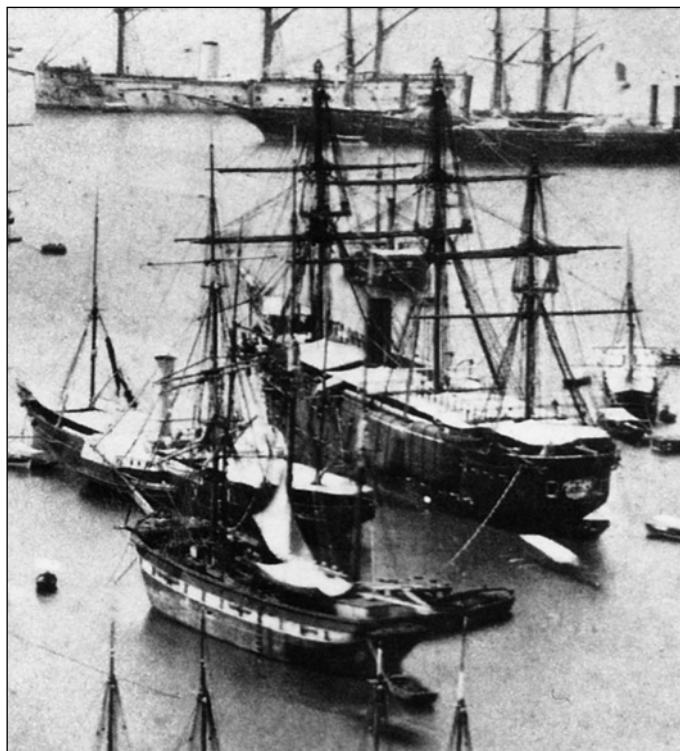
море и отсутствии ветра, корабль был пришвартован к бочке цепью, пропущенной через клюз правого борта, и двумя парами тросов, одна из которых была заведена за рым бочки. К 10:30 утра, с начавшимся свежим северным ветром и подъёмом уровня воды, необходимо было принять меры предосторожности. Старший офицер, капитан 2 ранга Кинка, по приказу командира корабля, капитана 1 ранга Федерико Мартини, руководя группой матросов, озабоченный закрытием бокапорта трюма, стремясь уменьшить поступление воды во внутренние помещения из-за отсутствия герметичного закрытия клюзов.

В полдень, в самый разгар бури, был получен сигнал с флагмана, предписывающий разжечь котлы и по готовности к движению войти в гавань. Котлы разожгли, но за время, потребовавшееся на поднятие паров, ситуация значительно ухудшилась. Швартовы натянулись под напором ураганного ветра и ударов волн; цепи и один из двух тросов оборвались. К счастью, последняя пара тросов была заведена за рым бочки и смогла удержать корабль на месте. Учитывая всё это, командир приказал отпустить левый якорь, и старший офицер с группой из двадцати моряков, находясь в носовой части батарейной палубы, делал всё необходимое для выполнения этой операции. Клюзы были закрыты, но фильтрация воды, хоть и в ограниченном количестве, продолжалась. Однако, когда для отдачи левого якоря клюз по необходимости открыли, масса воды стала врываться в него в таких количествах, что, по образному выражению одного из очевидцев, «батарейная палу-



Итальянский флот в Анконе 5 августа 1866 г.
Вверху: фрагмент той же фотографии. В центре снимка броненосец «Ре ди Портогало»; за ним, перекрываемый фок-мачтой, виден «Аффондаторе» [«Storia Militare»]





Еще один фрагмент фото со с.41. На переднем плане – транспорт «Читта ди Дженова», на котором будет размещен экипаж «Аффондаторе» после затопления [«Storia Militare»]

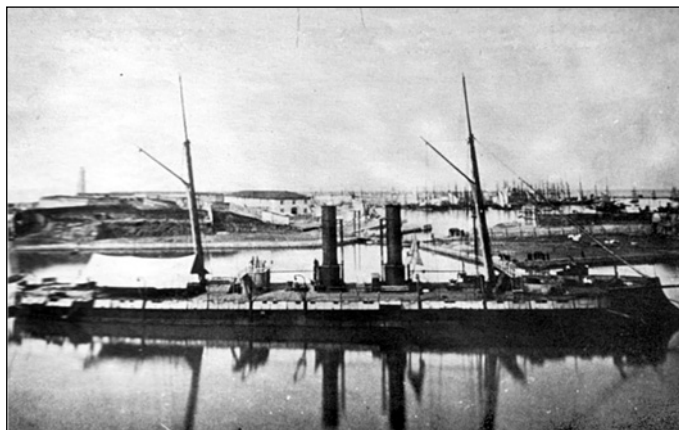
ба превратилась в пляж». Во время отдачи левого якоря заметили, что клинья, обеспечивавшие герметичное закрытие крышки правого клюза, сорвало штормом и унесло в море, так что и через правый клюз большие массы воды стали поступать внутрь корабля. Разлившаяся по батарейной палубе вода должна была стекать обратно через палубные шпигаты, расположенные у передней башни, однако ее количество уже превышало пропускную способность шпигатов, а она продолжала прибывать. Более того: напор волн снаружи препятствовал свободному сбросу воды через шпигаты.

Уровень воды на батарейной палубе постепенно поднимался и вскоре превысил по высоте комингсы двух палубных люков, через которые она стала поступать в расположенные палубой ниже провизионную кладовую и форпик. Баталёрка была с одной стороны задраена прибитыми клёнками, но с другой оставалась открытой для прохождения якорной цепи, а из-за напора воды её так и не смогли задрать. Кроме того, свободно перемещавшаяся по батарейной палубе вода через основание носовой башни стала проникать в подбашенные помещения, поскольку устроенные для предотвращения этого кожаные кожухи были частью оторваны, а частью – завернуты внутрь и пропускали воду. Большая часть воды стала стекать вниз через сходный люк экипажа.

Броненосец уже имел значительный дифферент на нос, и старший офицер немного запоздало – около 13:30 – принял решение об открытии клинкетов между внутренними помещениями, чтобы его спрямить. Был вызван старший механик Антонио Каччиатоло, который, с самого начала присутствуя на постройке «Аффондаторе», прекрасно знал весь корабль. Оказавшись во время качки по колено в воде, в темноте, с различными предметами, плавающими вокруг, он с набором инструментов, зная расположение перепускных клапанов буквально на ощупь пытался их открыть, но, бросаваемый во время качки из стороны в сторону,

сделать всего необходимого уже не сумел. Позже Каччиатоло показал, что в любом случае он не мог пропустить воду далее в корму – иначе она дошла бы до работающих котлов, и пришлось бы погасить топки, что имело бы самые плохие последствия. Клапаны открыли, чтобы вода уходила в осушительные трубы, откуда её откачивали трюмными насосами, однако их производительности уже не хватало на такую массу воды. Необходимо было как можно быстрее сниматься с якоря и идти в защищённую молот гавань. Машина была уже почти готова, и капитан 1 ранга Мартини отправил мичмана на катере в порт с просьбой броненосцу «Варезе» освободить проход, а паровому корвету «Фульминанте» – встретить «Аффондаторе» и помочь ему в маневрировании и швартовке.

К 14 часам давление пара в котлах поднялось до величины, достаточной для начала движения. Мартини приказал срочно расклепать якорную цепь, оставив на дне якорь с двумя смычками (в данном случае – 55 м цепи), и дать ход. Согласно его докладу, положение «Аффондаторе» было таким, что не имелось возможности зайти в порт задним ходом, поэтому он приказал дать передний ход и, развернувшись на 8 румбов, направить корабль носом ко входу в гавань. Однако, идя «малым вперёд» против волн и ветра, броненосец стал испытывать все возрастающее воздействие волнения на носовую часть. Одна из таких волн ударила в группу матросов, пытавшихся задрать бочкапорт на палубе, смыв за борт троих из них и покалечив еще двоих, с силой ударив их о носовую башню. К счастью, находившиеся наверху моряки не растерялись и бы-



«Аффондаторе» в Англии незадолго до завершения постройки. Видимая вдоль борта белая полоса – откинутый фальшборт



Известная фотография, которую часто атрибутируют как «Аффондаторе» в Анконе на следующий день после битвы при Лиссе. На самом деле это июль 1866 г.



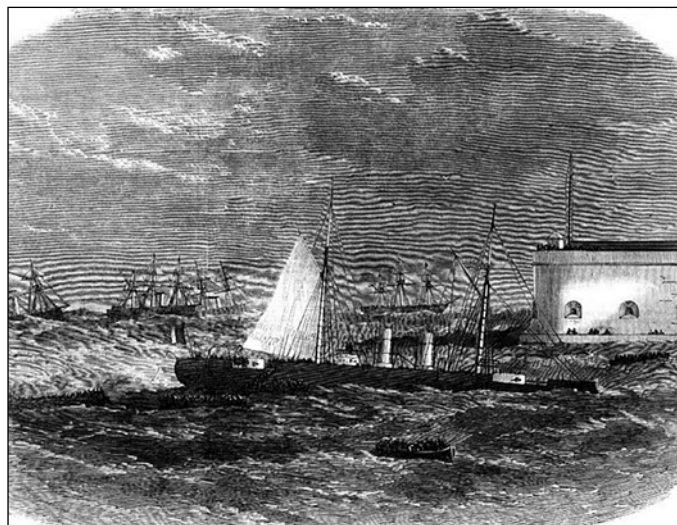
**Командир
«Аффондаторе»
капитан 1 ранга
Федерико Мартини
[Storia Militare]**

стро спустили на воду шлюпку, которая и подобрала оказавшихся в воде. Двоих пострадавших отправили на корму, в корабельный лазарет. Ситуация становилась критической. Верхняя и батарейная палубы в носовой части оказались совершенно непроходимыми из-за скопившейся там воды. В 14:15 корабль, двигаясь вперёд с большим трудом, уже имел затопленным первый отсек и, частично, помещение провизионной кладовой. Вода стала проникать в котельное отделение. Два носовых котла погасили почти сразу, но это привело к перебоям работы машины и снижению и без того небольшой скорости. «Аффондаторе», описав полуокружность, двигался в направлении прохода между «Варезе» и «Фульминанте». Имея перегруженную носовую часть и, наоборот, лёгкую корму, корабль плохо слушался руля и с трудом удерживался на курсе. Рискую оказаться на пути у оказавшегося теперь поблизости «Фульминанте», Мартини был вынужден остановить машину.

Находившиеся поблизости корабли послали шлюпки, которые завели три швартовых конца: один – на «Варезе», другой – на причал Баттерия и третий – на бочку, находящуюся с кормы «Аффондаторе». Затем Мартини приказал тянуть изо всех сил канат, поданный на «Варезе», чтобы попытаться пройти между ним и «Фульминанте» и сесть на мель в нижней части гавани. В это же время из порта прибыли три паровых катера под руководством директора по снаряжению Бертелли, который перешёл на борт «Аффондаторе» вместе с директором по кораблестроению Эдоардо Масдеа.

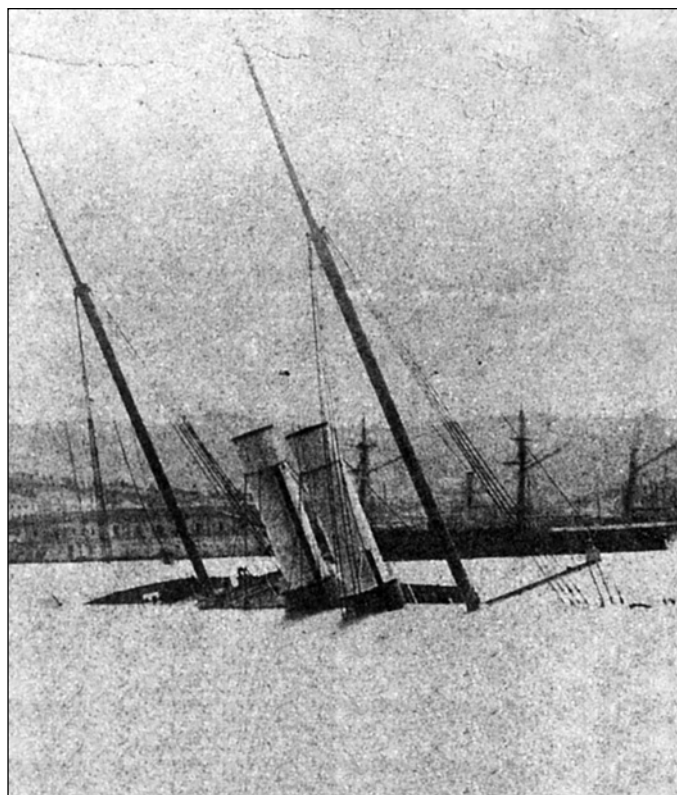
Катера попытались буксировать «Аффондаторе», но его носовая часть погружалась всё сильнее и сильнее, так что, подойдя к носу «Фульминанте», он не мог двигаться дальше, поскольку шпирон коснулся дна. Была дана команда «полный назад», но на это не хватило пара, поскольку его вырабатывали всего два котла. Вскоре пришлось погасить и их. Корпус броненосца тем временем погружался всё больше и больше с креном на правый борт. Вскоре он лёг на дно на входе во внутреннюю гавань Анконы – на ровном киле, погрузившись в ил на глубине около 11 метров. Всё произошло, если так можно выразиться, довольно аккуратно. Когда старший механик поднялся наверх, чтобы предупредить, что вода заполнила котельное отделение и уже невозможно что-либо сделать, командир корабля Мартини, управлявший всем происходившим с мостика, находившегося перед грот-мачтой, отдал приказ покинуть корабль. Члены экипажа перешли на шлюпки, в большом количестве окружавшие «Аффондаторе». Старший офицер спустился на нижнюю палубу в корме, чтобы забрать вахтенный журнал и помочь в спасении двоих раненых моряков, но полное затопление внутренних помещений не позволило этого сделать. Командир покинул корабль последним, но не удалялся от него. Немного позже вызванный по его требованию водолаз поднял наверх корабельную кассу.

Все моряки с «Аффондаторе» были высажены на набережной и собрались в ожидании дальнейших распоряжений. Их временно разместили на транспорте «Читта ди Дженова». Большая часть экипажа, в том числе и офицеры, промокли и нуждалась в смене одежды. Тем временем



Затопление «Аффондаторе». Иллюстрация из итальянского журнала того времени

буря, о которой местные старожилы отзывались как о далеко не самой сильной, начала утихать и, в конце концов, сошла на нет. Жизнь на борту кораблей эскадры стала входить в обычное русло. К 16 часам всё нормализовалось, так что с парового фрегата «Карло Альберто» запросили разрешение на забой быка для приготовления пищи экипажу. При переключке личного состава «Аффондаторе» выяснилось, что отсутствует 31 человек. Эти люди остались в городе и его окрестностях. Капитан 1 ранга Мартини вынужден был просить адмирала Вакка о разрешении послать в город вооружённые патрули, которые должны были арестовать самовольщиков.



**Затонувший «Аффондаторе» в сентябре 1866 г.
На заднем плане госпитальное судно «Вашингтон»
[«Storia Militare»]**

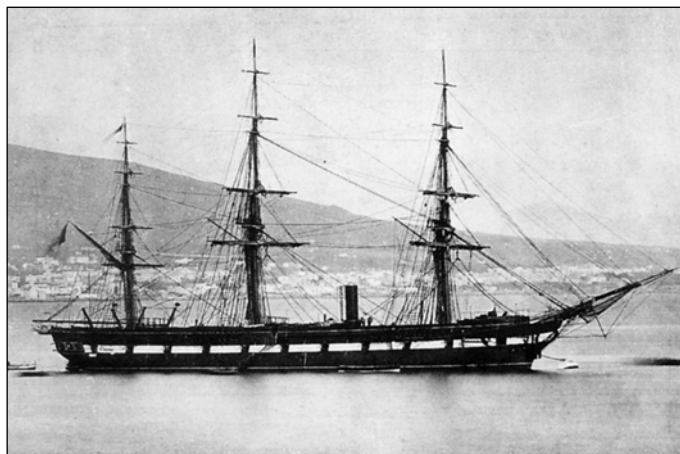


Госпитальное судно «Вашингтон» в Неаполе в 1869 г. [«Storia Militare»]

Для расследования происшествия уже в первые часы следующего дня морской министр Агостино Депретис назначил комиссию во главе с контр-адмиралом Аугусто Риботи, в которую вошли капитаны 1 ранга Черрути и Клавезана. На состоявшемся 8 августа заседании были проанализированы все отчёты и заслушаны показания командира корабля и нескольких членов экипажа, в результате чего комиссия приняла решение об их полном оправдании (хотя и с завуалированной критикой их действий) за проявленное в той ситуации поведение и показанные навыки и умение.

Следующим шагом стало назначение адмиралом Вакка технической комиссии по подъёму затонувшего корабля. Она состояла из председателя, контр-адмирала Андреа Прована Саббионе, командира Третьего (Адриатического) департамента капитана 1 ранга Луиджи Финкати и инженеров Масдеа и Бертелли.

Затопление «Аффондаторе» вызвало сильное потрясение у населения Италии, особенно у жителей Анконы. Это происшествие усилило разочарование во флоте и переживания уязвленного самолюбия итальянцев за поражение при Лиссе. Итальянский флот, потеряв у Лиссы два броненосца, теперь – в небоевых условиях – лишился еще одного корабля первой линии. Это можно назвать последней каплей, переполнившей чашу. В прессе стыдливо говорилось о «погружении», а не о гибели корабля, что не помогло избежать бурного возмущения и полемики как среди моряков, так и в среде простых обывателей. Вид торчащих над водой труб и мачт «Аффондаторе» давал итальянцам повод для выражения возмущения, а сам корабль, считав-



Винтовой корвет «Принципесса Клотильда». Фото сделано в Неаполе, через год после описываемых событий

шийся едва ли не жемчужиной флота, стал объектом для насмешек. Среди жителей Анконы стала распространяться ироническая эпиграмма:^{*}

*О, странник, чье сердце разбито от горя,
печалься об участи «Аффондаторе».
На дне тот, что создан «Топителем» был,
но только себя самого потопил!*

Государственные деятели и парламентарии также задумались над вопросом, зачем были потрачены гигантские средства на создание того, что не оправдало надежд? Для флота наступило «темное десятилетие», его доля в военном бюджете страны была значительно сокращена: если в 1862 г. расходы на флот составляли 78,2 млн. лир, а в «военном» 1866 г. равнялись 61,9 млн., то в 1867 г. упали до 45,6 млн, а в 1870 г. – даже до 25,1 млн. лир и на тот момент составляли всего 15% военного бюджета.

В итальянском парламенте всерьез шли debates насчет того, необходим ли Италии флот, или для защиты побережья можно обойтись береговыми батареями. Выдвигалась даже идея создать импровизированный флот из торговых судов, а военные корабли использовать в качестве плавучих фортов для защиты гаваней. Всё это привело к тому, что в сентябре 1870 г., когда флот понадобился для атаки Чивитавекки, всё еще находившейся под властью папского государства, с огромным трудом удалось собрать небольшую эскадру – десять броненосцев, три малых корабля и три вспомогательных судна...

Авария «Аффондаторе» отозвалась эхом даже в британском парламенте! На парламентских слушаниях в 1867 г. на строителя корабля Чарльза Ф. Хенвуда, проектировавшего боевые корабли и для Королевского флота, посыпались обвинения, что он несёт ответственность за случившееся с «Аффондаторе». Правда, несколько позже тот же оратор сам и оправдал Хенвуда, сказав, что изначально разработанный им проект был значительно изменён по требованию заказчика в лице итальянского правительства. Конечно, сдвинутые в нос и корму башни (в первоначальном проекте, предложенном Хенвудом, они располагались гораздо ближе к миделю) утяжеляли оконечности и в некоторой мере повлияли на то, что при поступлении воды дифферент на нос стал нарастать слишком быстро. Но надо отметить, что, вне зависимости от изменения проекта, одной из важнейших причин аварии стала строительная перегрузка, из-за которой реальная осадка корабля превысила проектную примерно на 0,6-0,7 м. Эта цифра подтверждается заявлениями, сделанными перед парламентской комиссией, расследовавшей состояние флота в кампанию 1866 года. И инженер Масдеа, и командир корабля Ф. Мартини заявили, что избыточная осадка «Аффондаторе» значительно превышала два английских фута.

Немедленно начатые работы по подъёму броненосца длились всего два месяца, и 25 октября корабль снова был на плаву. Спустя еще сорок дней его подготовили к переходу, и 4 декабря 1866 г. «Аффондаторе», в сопровождении парового корвета «Гискардо», отправился из Анконы в Геную, где прошел ремонт и затем благополучно служил под итальянским флагом более трех десятилетий. Но это уже совсем другая история.

Литература

- Bargoni F. La «sommersione» dell'Affondatore // «Storia Militare», 1995, №3.
 Antonicelli A. L'ariete corazzato «Affondatore» // «Storia Militare», 2012, №6.
 Gay F. Le navi di linea italiane. – Roma, 2011.
 Ropp T. The development of a modern navy: French naval policy 1871-1904. – Annapolis, 1987.

^{*} Перевод С. Пятинина.

Канонерская лодка «Вальенте»

Николай Митюков

Нередко бывает так, что случайная ошибка в военном справочнике потом тиражируется в серьезных исследованиях, выдаваясь за истину в последней инстанции. Но бывают и совершенно уникальные случаи, когда «забываются» целые корабли. Именно это случилось с канонеркой «Вальенте» («Valiente»), которую по непонятным причинам пропустил самый авторитетный испанский справочник «Эстадо генерал де ла Армада» («Estado general de la Armada») в своей наиболее полной версии 1898 года (до этого года отсутствуют корабли, приобретенные незадолго до испано-американской войны, а после – все погибшие и исключенные из списков по время большой послевоенной «чистки»). В результате, канонерку без преувеличения можно назвать «самой забытой» испанской канонеркой времен испано-американской войны, тем более что в районе ее службы не произошло каких-либо громких сражений. Этот факт тем более парадоксален, что в начале своей карьеры канонерка была весьма обласкана журналистами. А все дело в том, что среди приобретенных в 1895 году нью-йоркских «речных трамвайчиков» «Эдит» («Edith»), получивший в испанском флоте название «Вальенте», стоит в особом ряду. Если все остальные корабли куплены на средства, собранные по подписке, то он приобретен конкретным человеком, графом де ла Мортера. Поэтому фотография «Вальенте» на рейде Гаваны и сделанная по ней гравюра стала одной из часто встречающихся иллюстраций в работах об испанском патриотизме.

В 1895 году, когда на Кубе началась война за независимость, испанский флот там оказался в тяжелом положении. Для эффективного пресечения военной контрабанды требовалось большое количество небольших мелкосидящих кораблей, которые в составе флота отсутствовали. Для исправления положения 15 апреля 1895 г. вышел королевский декрет о приобретении серии паровых канонерских лодок водоизмещением 40 тонн. Но патриотически настроенные испанские иммигранты в США решили не ждать реализации программы, а помочь своей стране и флоту прямо сейчас, купив несколько уже готовых гражданских судов. К августу 1895 г. в результате подписки, организацию которой взяла на себя «Биржа виноделов, торговли и промышленности» (Lonja de Viveres, Comercio e Industria), удалось собрать 20,4 тыс. песо¹.

1 августа 1895 г. глава партии реформистов и по совместительству полковник 5-го добровольческого батальона Рамон де Эррера и Гутьеррес (Ramon de Herrera y Gutierrez), граф де ла Мортера был приглашен в Сандан-дере на завтрак к своему шурину сеньору Редрохо (Redrojo). О чем они разговаривали во время еды и последующей прогулки, так и осталось неизвестным, но тем же вечером граф отправил телеграфом в Гавану 5000 песо на покупку в США судна, годного для последующей его переделки в канонерскую лодку². Очевидно, родственник довел до дна Рамона слова командира Гаванской военно-морской базы, сокрушавшегося об отсутствии средств на покупку судов для береговой охраны. Пылливым журналистам стало известно, что граф обменялся с Гаваной серией телеграмм, в которых просил уточнить, какая сумма нужна для приобретения требуемого судна³.

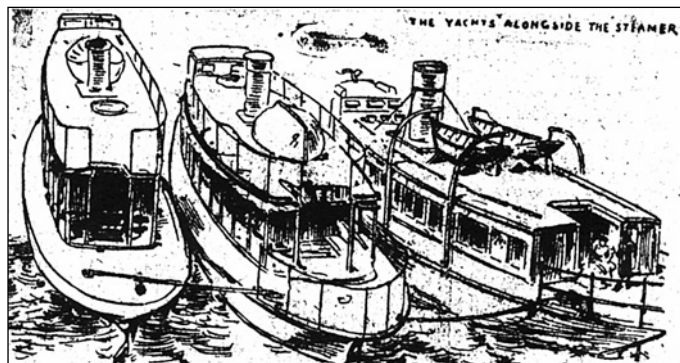
Надо сказать, что благотворительность не была чем-то исключительным для графа. Так, в том же месяце он выделил из своего кармана 20 тысяч реалов для солдат, отправлявшихся из Сандандера на Кубу, а несколько дней спустя пожертвовал вдове погибшего генерала Сантосильде-



Рекламный плакат, приглашающий жителей Нью-Йорка на прогулку на речном трамвайчике «Леон Эббетт»

са (Santocildes) 10 тысяч реалов, еще 70 тысяч он передал для экипировки кавалерийского эскадрона на Кубе⁴.

К этому времени испанцы осматривали в США несколько возможных кандидатов на приобретение и среди прочих отобрали для покупки четыре нью-йоркских «речных трамвайчика»: «Леон Эббетт» («Leon Abbett»), «Нейвсинк» («Navesink»), «Шрюсбери» («Shrewsbury») и «Эдит». Хотя представители испанского флота (в том числе морской атташе в США) и принимали участие в осмотре и выборе приобретаемых судов, официально они покупались через посредника, который доставлял катера в Гавану, где и передавал их в распоряжение флота. Формально при операции купли-продажи требовалось зарегистрировать приобретенные суда. Оставляя прежние наименования признали непатриотичным, и все «трамвайчики» получили имена выдающихся испанских генералов и адмиралов, став «Хенераль Лаборде» («General Laborde»), «Хенераль Такон» («General Tacon»), «Альмиранте Чакон» («Almirante Chacon») и «Хенераль Бераньер» («General Beranger»). К моменту покупки «Леон Эббетт» и «Шрюсбери» эксплуатировались уже несколько лет, для «Нейвсинк» навигация 1895 г. была первой в его карьере, а «Эдит» навигацию еще не начинал. В ходе дальнейшей переписки стало извест-



Приобретенные в США речные трамвайчики «Шрюсбери», «Нейвсинк» и «Леон Эббетт» в ожидании погрузки

но, что граф де ла Мортера решил оплатить приобретение последней: «Согласно информации *«Diario de la Marina»*, сенyor граф де Мортера предложил оплатить из своего кармана одну из строящихся канонерских лодок»⁵, на приобретение которой потратили 4600 песо из пожертвованной суммы⁶.

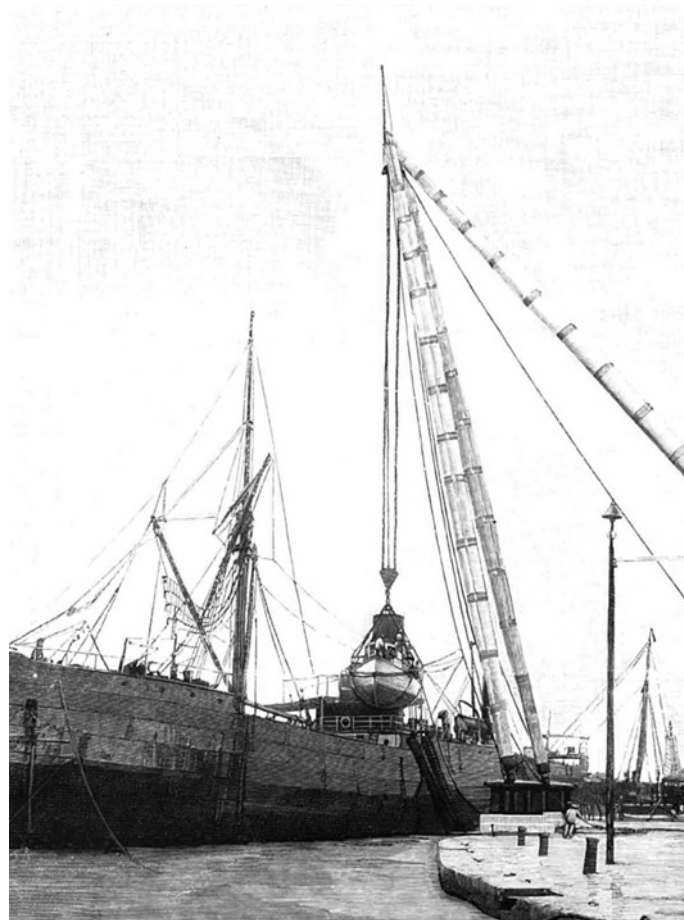
Сообщая подробности этой сделки, американская газета «Сан-Франсиско Колл» упомянула, что водоизмещение катера составило 20 т, скорость 8 уз., а само судно было построено аж в 1871 г.⁷ Принимая во внимание более чем почтенный возраст покупки, можно предположить, что его купили по бросовой цене, намного меньше упомянутых 4600 песо. Но прежде чем делать выводы о коррупции в среде испанской аристократии, есть смысл посмотреть в американский регистр.

И действительно, в 1895 г. там числятся целых два катера «Эдит» построенные в 1871 г. в Филадельфии и Буффало с регистровыми номерами 8718 и 75725 соответственно. Но проблема заключается в том, что оба этих катера фигурируют в регистрах 1896 и 1897 гг. И только в 1898 г. второй из них исчезает, сданный за ветхостью на слом. Зато еще одно судно (рег. № 136457), как и положено покупке, имеется в регистре за 1895 г. и исчезает в 1896 г. И это катер 1894 года постройки! Так что, несмотря на попытку американской газеты опорочить графа, он приобрел отнюдь не старое судно⁸. В соответствии с регистром 1895 г. тоннаж «Эдит» составлял 15,25 брт, чистая вместимость 11,33 брт, длина 15,31 м (50,2 фута), ширина 3,05 м (10 футов), осадка 1,22 м (4 фута). Местом постройки числится Пикскилл (Peekskill, штат Нью-Йорк), а портом приписки – Олбани (Albany, штат Нью-Йорк). В этой связи интересно отметить следующее обстоятельство. В регистре 1894 г. катер отсутствовал. А поскольку американские регистры составлялись по состоянию на лето, то «Эдит» вполне могли построить в конце 1894 г. После этого, вероятно, ввиду отсутствия конкретного заказчика, ее могли выставить на продажу.

Несмотря на то, что для «Эдит» уже было «заготовлено» наименование «Хенераль Бераньер», в честь спонсора ей присвоили имя «Конде де ла Мортера» (*«Conde de la Mortera»*)⁹. Впрочем, все эти переименования стали пустой формальностью, поскольку королева-регентша подобрала для новых канонерских лодок совершенно другие имена, в соответствии со сложившимися традициями.

5 сентября 1895 г. в два часа дня был подписан королевский декрет о присвоении наименований четырем приобретенным в США речным трамвайчикам и двум бывшим частным яхтам. Они получили названия «Эсперанса» (*«Esperanza»*), «Релампаго» (*«Relampago»*), «Интрепида» (*«Intrepida»*), «Менсахера» (*«Mensajera»*), «Дардо» (*«Dardo»*) и «Вальенте»¹⁰. Последнее как раз и относилось к «Эдит». Одновременно ей присваивался бортовой номер 182 и международный идентификатор GVWZ.

Тем не менее, эти промежуточные имена смогли внести изрядную долю путаницы. «Первые три приобретенных катера носят имена *«Navesink»*, *«Schrewsburg»* и *«Leon Abfertt»*, которые, как мы предполагаем, будут заменены на испанские. Остальные катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются *«Edith»*, *«Conde de la Mortera»*, *«General Tacon»*, *«General Laborde»* и *«Almirante Chacon»*»¹¹. «Вечером 12-го текущего месяца в порт Гаваны из Нью-Йорка вошел английский пароход *«Ardanrose»*, везший на борту три паровых катера, приобретенных для военного флота на средства от патриотической подписки, проведенной Биржей виноделов, торговли и промышленности (*Lonja de Viveres, Comercio e Industria*) этой столицы. Катера имеют средние размеры, небольшую осадку, превосходные машины и хороший ход. Их названия: *«Navesink»*, *«Schrewsburg»* и *«Leon*



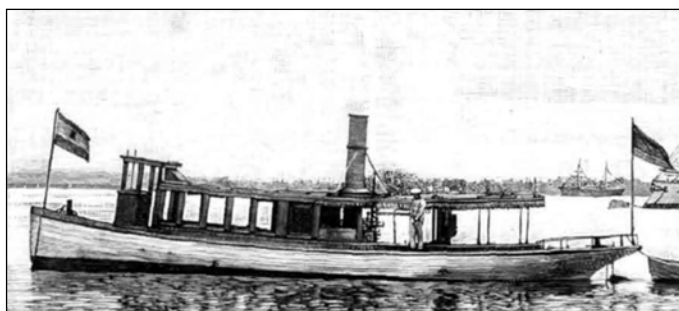
Выгрузка «Конте де ла Мортера» в Гаване

Abfertt». Другие катера, приобретенные в США для службы у побережья Кубы, называются *«Edith»*, *«Conde de la Mortera»*, *«General Tacon»*, *«General Laborde»* и *«Almirante Chacon»*»¹². Как видно из приведенных сообщений, четыре катера под пером некомпетентных журналистов превратились в восемь.

21 августа на борту зафрахтованного парохода «Хабана» (*«Habana»*) пока еще числившийся как «Конде де ла Мортера» катер прибыл в Гавану¹³. В тот же день портовый кран спустил его на воду. Как отмечал журналист *«La Ilustracion espanola y americana»*: «Мощная паровая машина взяла с палубы парохода и перенесла с необычайной легкостью совсем небольшой для нее вес, характерный для этих маленьких катеров... Водоизмещение его составляет 40 т, он дает 10 миль в час и обладает очень маленькой осадкой, что делает его уникально подходящим к погоне за военной контрабандой...»¹⁴.

Командир Гаванской военно-морской базы приказал установить на «Конде де ла Мортера», как и на остальных приобретенных катерах, мелкокалиберные пушки и пулеметы, снятые с больших кораблей, имевшихся в его распоряжении. Экипажи вооружили винтовками Маузера¹⁵.

Как уже говорилось, судно, зачисленное в список канонерских лодок 3 ранга, отсутствует в справочнике «Эстадо генерал де ла Армада» за 1898 год¹⁶. По этой же причине в большинстве испанских работ отсутствуют точные характеристики «Вальенте». А встречающееся иногда водоизмещение 65 т¹⁷ кажется явно избыточным, учитывая данные американских регистров. В литературе встречается также упоминание о водоизмещении в 30 т и длине 19 м. Учитывая данные американского речного регистра, эти цифры выглядят более правдоподобными. А в 1898 г.,



Канонерская лодка «Вальенте»

после перестрелки «Вальенте» с американскими кораблями, ряд газет опубликовали ее характеристики, где прямо указывалось, что катер практически однотипен «Интрепиде», имевшей водоизмещение 40 тонн, 16 человек экипажа и вооруженной пулеметом¹⁸.

Относительно дальнейшей карьеры «Вальенте» следует отметить, что она протекала на редкость безмятежно – волей случая катер очутился в относительно спокойном Кайбарьене (Caibarien). Вполне очевидно, что канонерка в своих «походах» обошла все окрестности этого кубинского порта. Но 3 декабря 1895 г. газета «Эль correo militar», давая диспозицию испанского флота на Кубе, упомянула о нахождении «Вальенте» у мыса Кайо Ромеро (Cayo Romero)¹⁹, если это не ошибка газетчиков, то выходит, что канонерке приходилось действовать достаточно далеко от своей базы.

Из событий, достойных упоминания, следует отметить следующие. 8 сентября 1896 г. «Вальенте» под командой мичмана Флореса (alferez de navio Flores) успешно отбуксировала из Сьенегы (Cienega) в Кайбарьен ранее захваченное судно «Флор де Моран» («Flor de Moran») с грузом контрабанды. Предполагалось, что инсургенты предпримут попытку его отбить, но все прошло спокойно²⁰. В августе–сентябре 1897 г. вместе с другими кораблями «Вальенте» приняла участие в задержании двух судов с контрабандой: одного – в районе Сагуа ла Гранде (Sagua la Grande), а второго – у Ремидоса (Remidos)²¹. За эти операции наиболее отличившихся членов экипажа канонерских лодок «Эрнан Кортес» («Hernan Cortes»), «Интрепида» и «Вальенте» представили к наградам. Причем список награжденных уточнялся дважды – дело № 131²² на 17 страницах содержит наградные документы, которые продолжаются в 7-страничном деле № 145²³.

Во время испано-американской войны «Вальенте» приняла участие в единственной вылазке испанского флота в районе Кайбарьена. 17 мая 1898 г. у мыса Кайбарьен появились корабли американского блокадного дивизиона, бросившие там якоря. И, разумеется, на следующий день, собрав все наличные силы (канонерские лодки «Эрнан Кортес», «Кауто» («Cauto»), «Интрепида» и «Вальенте»), командир порта попытался прогнать незваных гостей. Сблизившись на достаточное расстояние, испанские корабли открыли огонь. Сделав за несколько минут около трех десятков выстрелов, они заставили американские корабли отойти мористее. Посчитав свою задачу выполненной, испанская эскадра вернулась обратно²⁴. Указывая на причины столь быстрого отхода американцев, сообщалось, что те по ошибке приняли одну из канонерских лодок за крейсер «Бискайя» («Vizcaya»)²⁵! Интересно отметить, что за этот бой были награждены лишь члены экипажа «Вальенте», которых вручили Кресты за морские заслуги (Cruces de Merito Naval – дело № 301)²⁶.

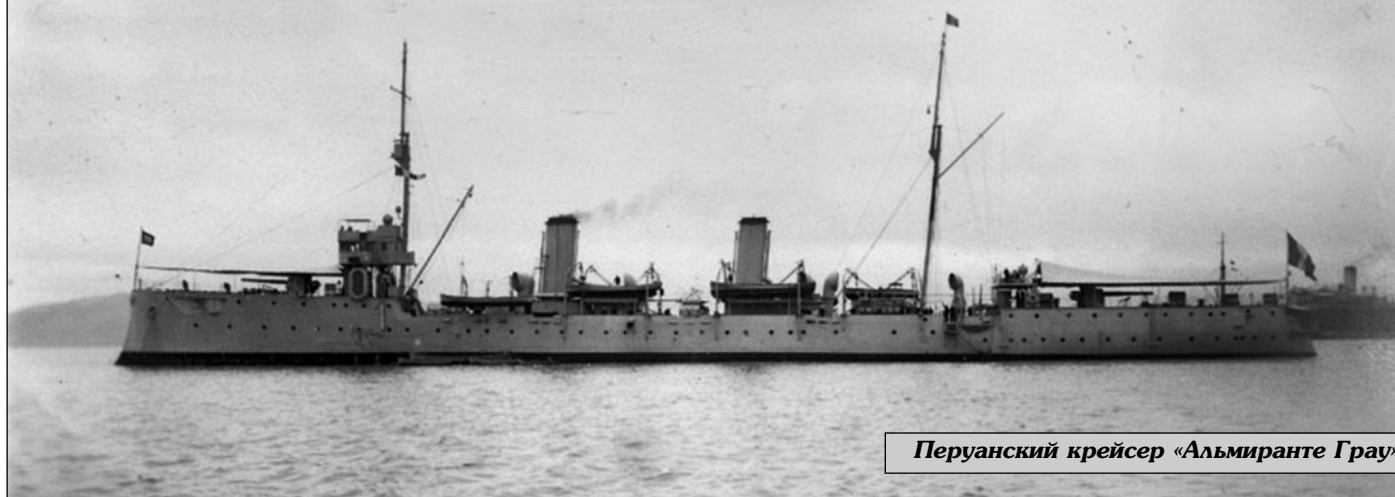
Относительно дальнейшей судьбы «Вальенте» сведения отсутствуют. Поскольку катер нет среди судов, выставленных на аукцион для продажи их в частные руки, можно сде-

лать вывод, что его бросили при оставлении Кайбарьена. Но в любом случае, без помощи кубинских коллег пролить свет на его судьбу будет крайне затруднительно.

Сухие сообщения о карьере канонерки несколько разбавляет тот факт, что она невольно стала действующим лицом книги известного испанского поэта и прозаика Хуана Палмиса «Испанцы на Кубе»²⁷. Именно на ней в далеком 1896 г. впервые повстречались два его деда. Оба, будучи уроженцами Картахены, разумеется, быстро нашли общий язык и стали друзьями, а впоследствии подружились и их семьи. Так что «Вальенте» на страницах книги несколько раз удостоивается весьма теплых эпитетов. Один из дедов Палмиса попал в экипаж катера механиком 9 августа и прослужил на нем 210 дней, после чего очутился в госпитале (где его, конечно, навещал второй дед) и на катер более не вернулся. Интересно, что при этом автор называет катер как «Вальенте», так и «Конде ле Мортера».

Описывая катер со слов своего дяди (поскольку дед умер еще до того, как родился сам автор), Хуан Палмис сообщает: «Катера вроде «Valiente» из-за своей малой осадки и хорошей маневренности были подчинены службе берегового наблюдения военно-морского флота. Они близко подходили к побережью и тщательно исследовали все многочисленные складки местности, поскольку кубинское побережье богато небольшими бухтами, островами, где легко спрятать военные поставки и оружие, чтобы потом активно воевать. За исключением некоторых канонерок, у них не было реальной роли в конфликте, поскольку просто щеголяя в бухтах и заливах, они одним своим видом демонстрировали мощь сдерживания...»

1. El Correo Militar. 1895. 2 de septiembre. P. 2.
2. El Imparcial. 1895. 4 de agosto. P. 3.
3. La Correspondencia de Espana. 1895. № 13.711. 21 de agosto. P. 1.
4. La Correspondencia de Espana. 1895. № 13.711. 21 de agosto. P. 1.
5. El Correo militar 23.8.1895. P. 2; El Dia 22.8.1895. P. 2
6. El Correo Militar. 1895. 2 de septiembre. P. 2.
7. San Francisco Call. 1898. Vol. 83. № 158. 7 May. P. 4.
8. Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895. 502 p.
- Twenty-ninth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1896. 414 p.
- Thirtieth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1897. 469 p.
- Thirtieth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1898. 414 p.
9. La Correspondencia de Espana. 1895. № 13.711. 21 de agosto. P. 1.
10. La Epoca. 1895. № 16.265. 6 de septiembre. P. 2.
11. El Correo Militar. 1895. 2 de septiembre. P. 2.
12. La Epoca. 1895. 1 de septiembre. P. 2.
13. El Correo militar. 1895. 22 de agosto. P. 2.
14. La Ilustracion espanola y americana. 1895. № 34. 15 de septiembre. P. 146-147, 160.
15. El Correo Militar. 1895. 2 de septiembre. P. 2.
16. Estado general de la Armada para el ano de 1898. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
17. Lista oficial de los Buques de Guerra y mercantes de la marina espanola con expression de sus nombres, senales distintivas, dimensiones y otros datos estadísticos. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1898. P. 15.
18. El Correo militar. 1898. 18 de mayo. P. 2.
19. El Correo militar. 1895. 3 de diciembre. P. 2.
20. RGM. 1896. 8 de Septiembre.
21. Franco Castanon H. Los apostaderos y estaciones navales espanolas en ultramar. Madrid: E.N. Bazan, 1998. 296 p.
22. Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 131 от 3.8.1897 – 25.9.1897
23. Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 145 от 25.9.1897 – 25.9.1897
24. El Correo militar 18.5.1898, pag. 2
25. La Ilustracion iberica. 28.5.1898, pag. 1.
26. Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 301 от 19.10.1898 – 22.2.1899.
27. Palmis Sanchez J.E. Espanoles en Cuba. Madrid: Editorial Slovento, 2005. 446 p.



Перуанский крейсер «Альмиранте Грау»

Крейсера типа «Альмиранте Грау»

История создания

В ходе Второй Тихоокеанской войны 1879-1883 гг. Перу потерпело сокрушительное поражение, а перуанский флот, являвшийся одним из самых мощных в Латинской Америке, фактически перестал существовать. Часть кораблей, включая флагманский броненосец «Уаскар», была захвачена чилийцами, часть – затоплена своими экипажами. К счастью, удалось сберечь костяк команд и хорошо подготовленный офицерский корпус. В течение следующих полутора десятилетий военно-морские силы республики пополнились всего четырьмя единицами (крейсера «Лима» и «Конститусьон», транспорты «Чалако» и «Санта Роза»), три из которых были железными, а одна – деревянной. Неприемлемость такого положения для страны показали события 1893 года, когда Эквадор выдвинул притязания на ряд пограничных областей, чтобы обеспечить себе выход на перуанскую реку Мараньон, а оттуда – в бассейн Амазонки, и оказалось, что Перу нечего противопоставить противнику на море. Именно тогда подъем патриотических настроений подал руководству страны идею объявить общенародную кампанию по сбору средств на восстановление флота. Однако для ее реализации понадобилось еще десять лет.

В начале 1904 г. президент Мануэль Кандамо назначил военным и морским министром Педро Э. Нуньеса, который оказался блестящим администратором и сохранил свой пост с приходом в сентябре нового президента Хосе Пардо-и-Барреда. С санкции последнего, в конце того же года Нуньес начал кампанию по сбору средств на заказ за рубежом двух новых крейсеров. Для этого правительство поручило муниципалитетам сформировать благотворительные общества, куда граждане могли бы нести свои пожертвования, а в Лиме было организовано Патриотическое собрание, во главе которого стал Сантьяго Фигеро, являвшийся одной из наиболее видных фигур в Верховном совете Лимы. Как и следовало ожидать, именно жители столицы внесли наибольшую долю в общую сумму собранных средств, также отличились благотворительные общества Икике, Трухильо и Мольендо. Как отмечали современники, «Фигеро продемонстрировал исключи-

тельную порядочность, энергию и патриотизм. Преодолевая уныние и пассивность своих коллег, твердой рукой направляя их усилия, он сумел сберечь деньги, которые жертвовали зачастую самые простые люди». Во многом благодаря его усилиям, удалось собрать миллион солей.* Чтобы дополнить сумму до необходимой для строительства двух современных крейсеров и приобретения вооружения для них, правительство Хосе Пардо взяло кредит на 60 тыс. фунтов стерлингов в Немецком Трансатлантическом банке.

В качестве образцов были выбраны новейшие британские крейсера-скауты – восемь таких кораблей было построено разными фирмами для Королевского флота в 1903-1905 гг. Будущим кораблям заранее присвоили названия в честь героев Тихоокеанской войны:

- полковник Франциско Болоньези Сервантес (1816-1880) отличился при защите порта Арика от четырехкратно превосходящих сил противника и героически пал в бою;
- адмирал Мигель Грау Семинарио (1849-1879) – один из самых знаменитых перуанских морских офицеров, погиб на мостике флагманского броненосца «Уаскар» в сражении при Ангамосе 8 октября 1879 г.

Для наблюдения за постройкой и последующим переводом кораблей к месту службы в Великобританию была направлена Морская комиссия, которую возглавил контр-адмирал Мануэль Мелитон Карвахаль. Конкурс не проводился; заказ на постройку в виде прямого контракта получила фирма «Виккерс, Максим и сыновья».

Договор на строительство «Коронеля Болоньези» был заключен 19 июня, «Альмиранте Грау» – 29 ноября 1905 г. До конца года оба крейсера были начаты постройкой на верфи в Барроу-ин-Фернесс.



Контр-адмирал Мануэль Мелитон Карвахаль

* Соль – денежная единица Перу.

Корабль	Строитель	Заводской номер	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Вошел в строй	Исключен из списков
«Coronel Bolognesi»	«Vickers», Барроу	331	19.06.1905	1905	24.09.1906	1.03.1907	24.06.1958
«Almirante Grau»	«Vickers», Барроу	344	29.11.1905	1905	27.03.1906	19.11.1906	24.06.1958

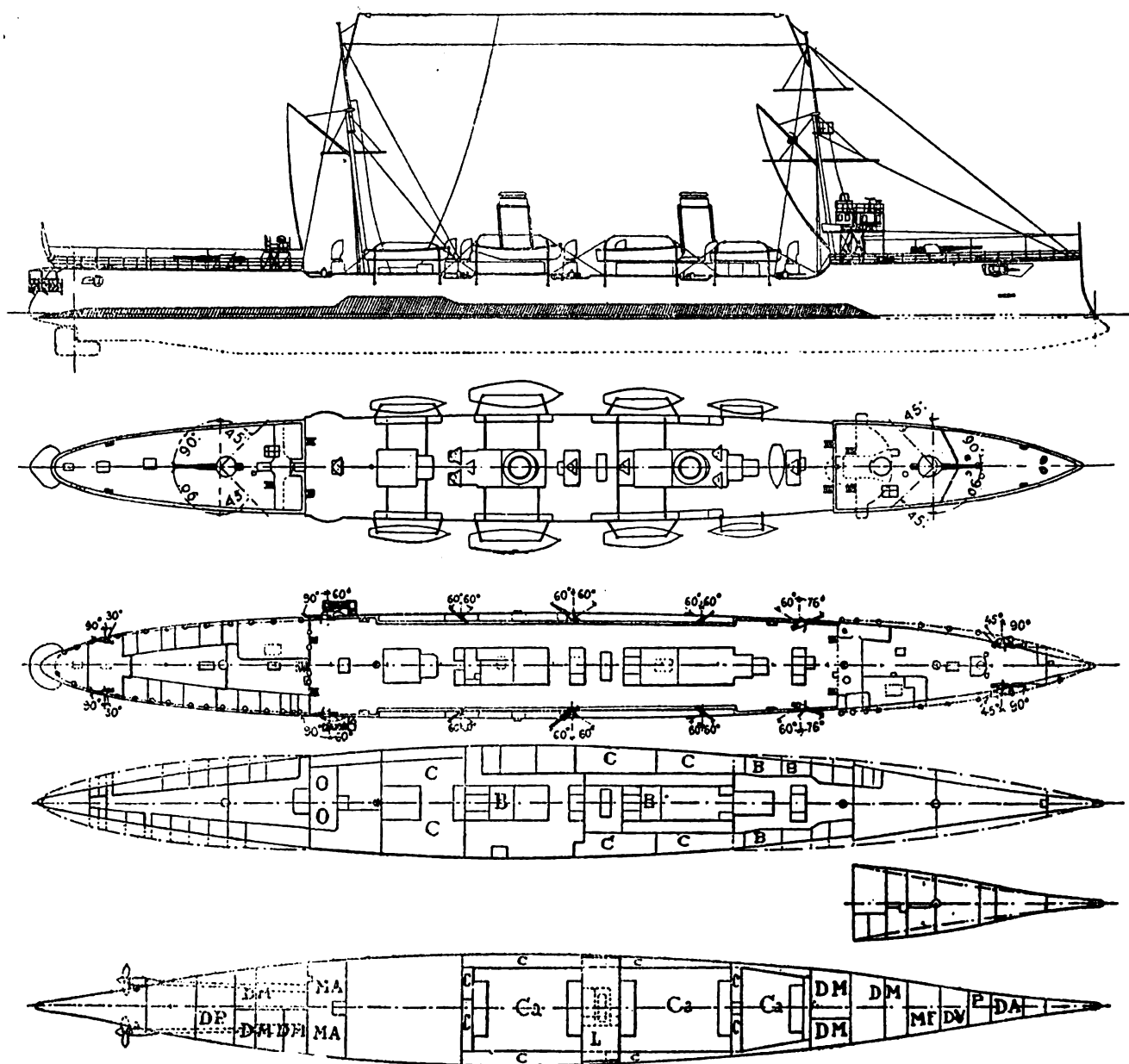
Строительство велось быстро, и к весне 1907 г. оба корабля были переданы заказчику и подготовлены к переходу в Перу.

Устройство

«Альмиранте Грау» и «Коронель Болоньези» были спроектированы на базе британских скаутов типа «Сентинел», также построенных фирмой «Виккерс», от которых внешне отличались, главным образом, числом дымовых труб (две вместо трех) и мачт (две вместо одной), а также формой полубака (без покатога карапаса) и гораздо более мощным артиллерийским вооружением. Оба крейсера имели корпуса с полубаком и ярко выраженным таранным форштевнем. Длина между перпендикулярами составляла

112,78 м, наибольшая – 115,82 м, коэффициент общей полноты – 0,525. «Альмиранте Грау» строился как флагманский корабль, поэтому оборудовался дополнительными жилыми помещениями для старших офицеров в возвышенном полуюте (с адмиральским балконом) и отличался от систершипа увеличенным примерно на 20 т водоизмещением. Крейсера имели по две непрерывные палубы – верхнюю и среднюю; в носовой части имелась нижняя (жилая) палуба, на самом деле являвшаяся платформой.

Защита корпуса была представлена только броневой палубой. Она проходила по всей длине корабля и везде имела одинаковую толщину 1,5 дюйма (38 мм). В средней части корабля она устанавливалась ниже средней палубы и имела скосы, а над машинным отделением – еще и возвышающийся гласис. В носу бронепалуба опускалась



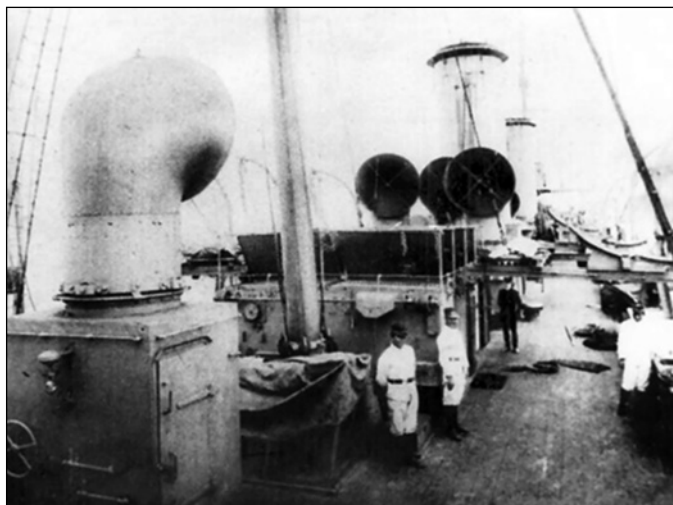
до уровня нижней палубы и выполнялась плоской, а в корме, над румпельным отделением – в виде карапаса. Кроме того, 3-дюймовое бронирование имели боевая рубка и щиты орудий главного калибра.

Вся броня и вооружение для перуанских кораблей производились на фабрике «Виккерс Уоркс» в Шеффилде.

Главный калибр был представлен двумя 6-дюймовыми (152-мм) орудиями «Виккерс» Mk.J с длиной ствола 45 клб.* Данная артсистема была спроектирована специально для вооружения перуанских крейсеров (хотя впоследствии устанавливалась также на построенном для Китая крейсере «Инжуй») и успешно испытана в конце 1905 г. Орудие имело традиционную для фирмы «проволочную» конструкцию ствола и обладало следующими характеристиками: вес – 7400 кг, общая длина – 7105 мм, длина ствола – 6858 мм, вес полубронебойного снаряда – 45,4 кг (вес разрывного заряда 968 г), давление в камере – 2677 кг/см², начальная скорость – 838 м/с; максимальная дальность стрельбы – более 75 кбт. На кораблях орудия монтировались на баке и юте в установках на центральном штыре и имели углы горизонтального наведения по 270°.

Дополняли артиллерийское вооружение восемь 76-мм/50 (14-фнт) пушек «Виккерс» Mk.I и восемь 37-мм (1,25-фнт) автоматических пушек Максима-Норденфельда.

Все 76-мм пушки размещались побортно на верхней палубе, в том числе две – под полубаком. Носовая пара имела углы обстрела 135° (90° в нос, 45° в корму от траверза), кормовая – 150° (90° в корму, 60 в нос), остальные – по 120°. Основные характеристики орудия: вес – 914 кг, дли-



Вид на световые люки машинного отделения крейсера «Альмиранте Грау», 1907 г.

на ствола – 3810 мм, вес снаряда – 6,36 кг, начальная скорость – 777 м/с.

Боезапас артиллерии хранился в погребах, сосредоточенных в носовой и кормовой частях корабля. Для управления огнем на носовом мостике устанавливался 4,5-футовый (1,4-метровый) дальномер системы Барра и Струда.

Два 450-мм бортовых подводных торпедных аппарата располагались в отсеке между котельными отделениями №2 и №3.

Крейсера оборудовались двумя 20-дюймовыми (51-см) прожекторами, размещавшимися на носовом и кормовом мостиках, а также стали первыми перуанскими кораблями, изначально оснащенными радиостанциями.

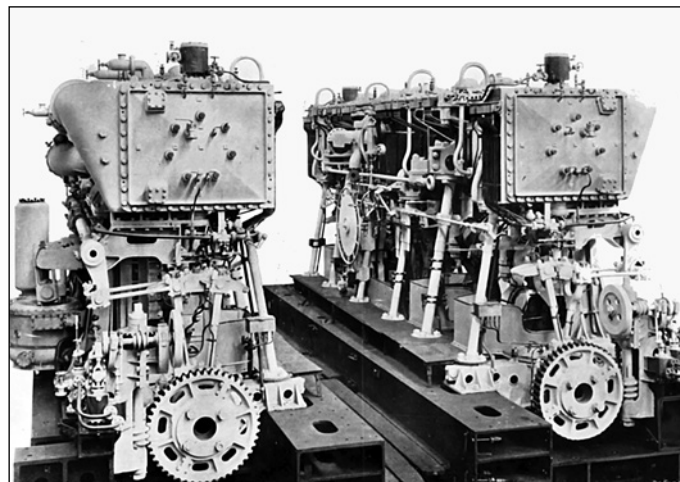
Главная силовая установка состояла из двух четырехцилиндровых паровых машин тройного расширения, изготовленных фирмой «Ярроу» и сбалансированных по системе Ярроу-Шлика-Твиди. Проектная мощность 14 000 л.с. должна была обеспечить крейсерам 24-узловую скорость полного хода. Пар вырабатывали десять водотрубных котлов системы Ярроу с трубками малого сечения, располагавшиеся в трех котельных отделениях, разделенных отсеками-коффердамами. В носовом КО стояло два котла, в среднем и кормовом – по четыре. Для создания избыточного давления в котельных отделениях предназначались шесть нагнетающих вентиляторов. Давление пара достигало 19,7 кг/см² на выходе из котлов и 17,5 кг/см² на входе в цилиндры паровых машин.

Уголь хранился в шести бортовых угольных ямах, располагавшихся вдоль всех котельных отделений; двух поперечных, отделявших КО №1 от КО №2 и КО №3 от МО, а также мог приниматься в верхние ямы, расположенные над бронебойной палубой. Его полный запас достигал 500 т, что обеспечивало дальность плавания в 3276 миль экономическим 10-узловым ходом.

Большое внимание уделялось естественной и искусственной вентиляции внутренних отсеков. Для обогрева жилых помещений широко использовались паровые радиаторы. Повсюду было проведено электрическое освещение. Несмотря на небольшие размеры крейсеров, во всех кубриках имелись душевые. Присутствовали даже такие «дикивинки», как рефрижераторная установка и ледоделательная машина со специальным холодильником для сохранения льда и хранения продуктов, а также механизиро-



Кормовая 152-мм артиллерийская установка «Альмиранте Грау»



Паровые машины крейсера «Коронель Болоньези»

* Модель и характеристики 6-дюймового орудия даны по работе Нормана Фридмана. В большинстве публикаций длина ствола 152-мм орудий перуанских крейсеров указывается в 50 или 40 клб.

ванная пекарня. Так что имевшимся на борту перуанских крейсеров приспособлениям и устройствам по созданию комфорта для экипажа могли бы позавидовать иные корабли гораздо больших размеров.

Ходовые испытания «Альмиранте Грау» проводились в устье реки Клайд с 17 по 27 сентября 1907 г. На мерной миле у Скелморли он развил скорость 24,64 уз при мощности машин 14 144 и.л.с. и 216 оборотах в минуту. Машины работали плавно, без вибраций, никаких замечаний к работе котлов также выявлено не было, а расход топлива оказался ниже, чем у любого из восьми крейсеров-скаутов, вошедших в состав Королевского флота.

Не менее удачными оказались прогрессивные 24-часовые испытания в открытом море. По требованию перуанской стороны они были разбиты на четыре этапа продолжительностью по шесть часов: в течение первого машины крейсера поддерживали мощность 900 л.с., затем – 3600 л.с., в течение третьего этапа – 6000 л.с., последние шесть часов – 8500 л.с. Имея под парами всего восемь из десяти котлов, корабль легко держал 22-узловую скорость. Расход топлива колебался от 0,742 кг/л.с.·ч в час на полном ходу до 1,031 кг/л.с.·ч на малых оборотах. Потребление угля на малом ходу, как и следовало ожидать, оказалось выше, поскольку увеличился расход пара на вспомогательные механизмы: если на полной мощности на них приходилось менее одной десятой от общей паропроизводительности котлов, то на малой – более одной трети.

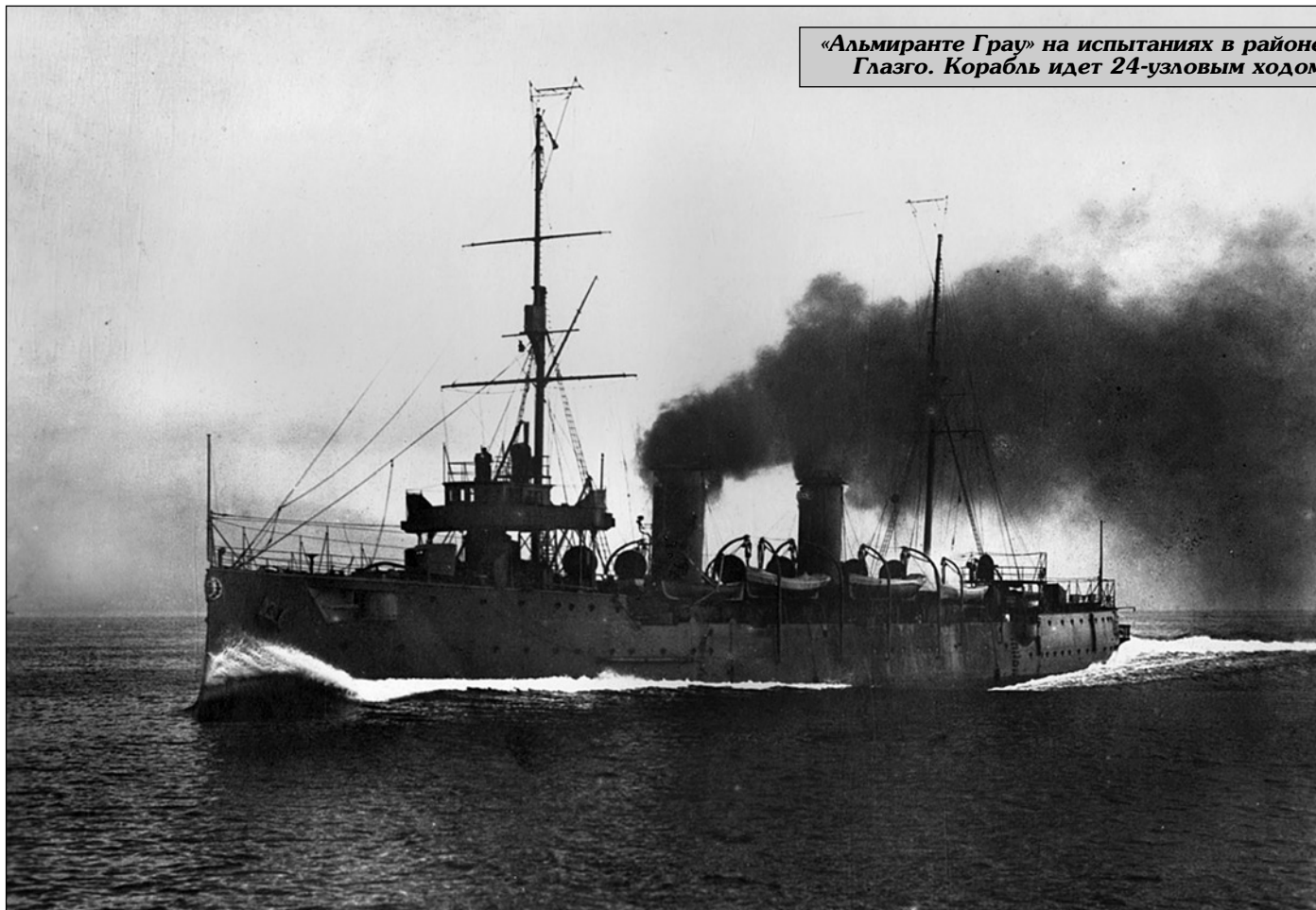
В целом глава перуанской военно-морской миссии в Лондоне контр-адмирал Карвахаль оценил результаты испытаний более чем удовлетворительно. Как отмечал Журнал Американского общества корабельных инженеров, «корабль вполне способен при любых погодных условиях

Тактико-технические характеристики крейсеров (1907 г.)

Водоизмещение (т):	
«Almirante Grau»	3200
«Coronel Bolognesi»	3180 (полное – 4877)
Размерения (м):	110/112,78/115,82x12,34x4,34
Энергетическая установка:	2 ПМ тройного расширения, 10 ПК «Yarrow», 14 000 л.с.
Скорость (уз):	24
Запас топлива (т):	500 (уголь)
Дальность плавания (миль):	3276 (10)
Бронирование (мм):	
палуба	38
боевая рубка	76
щиты 152-мм орудий	76
Вооружение:	2 – 152-мм/45 8 – 76-мм/50 8 – 37-мм 2 – 450-мм ТА
Экипаж:	320 чел.

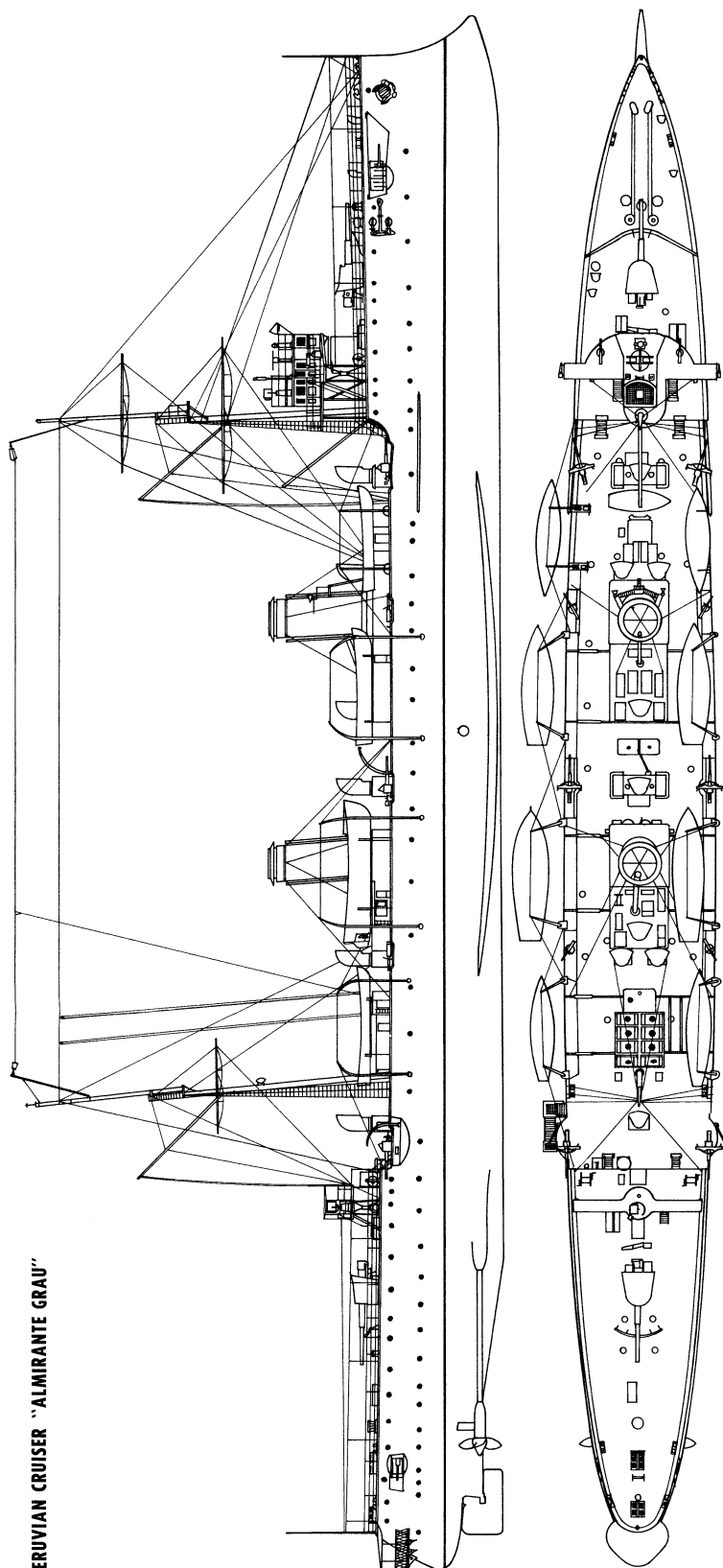
поддерживать 22-узловой ход, развить при необходимости 24 узла или крейсировать на малой скорости, потребляя совсем немного топлива».

Столь же успешно прошли ходовые испытания «Коронеля Болоньези». На мерной миле он также превысил контрактную скорость, показав 24,726 уз при мощности 14 384 и.л.с. и 218,7 об/мин.

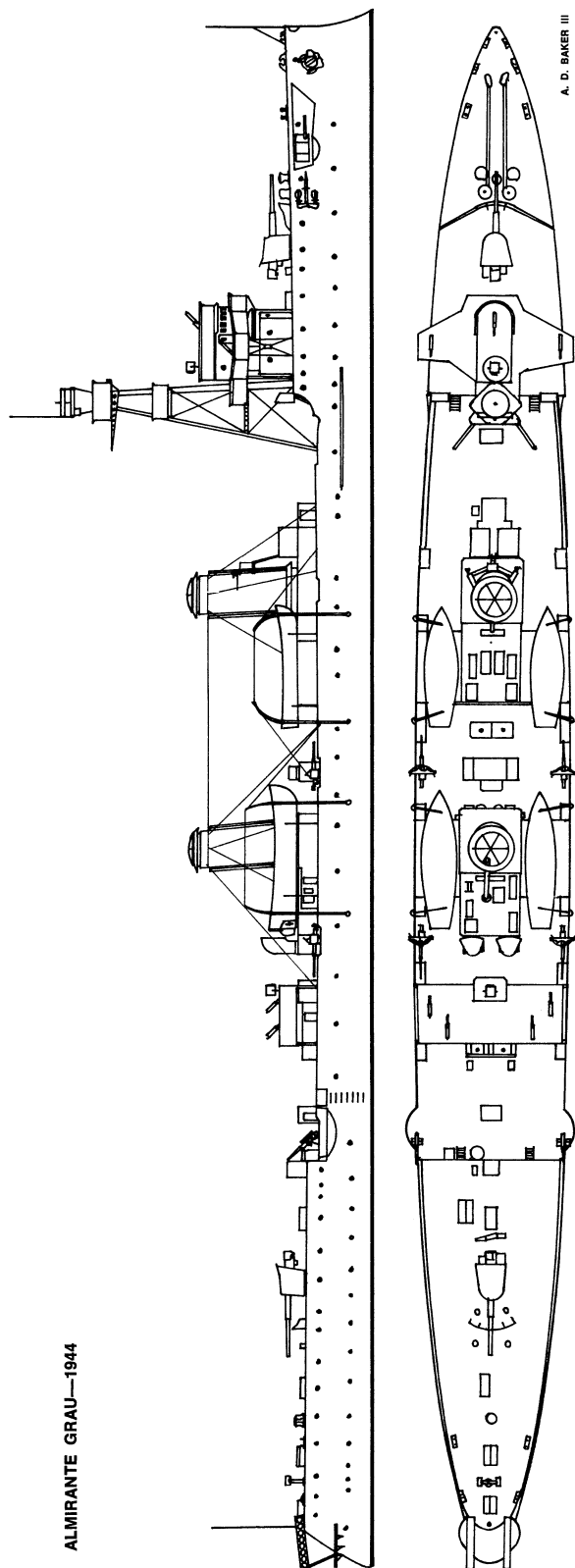


«Альмиранте Грау» на испытаниях в районе Глазго. Корабль идет 24-узловым ходом

PERUVIAN CRUISER "ALMIRANTE GRAU"



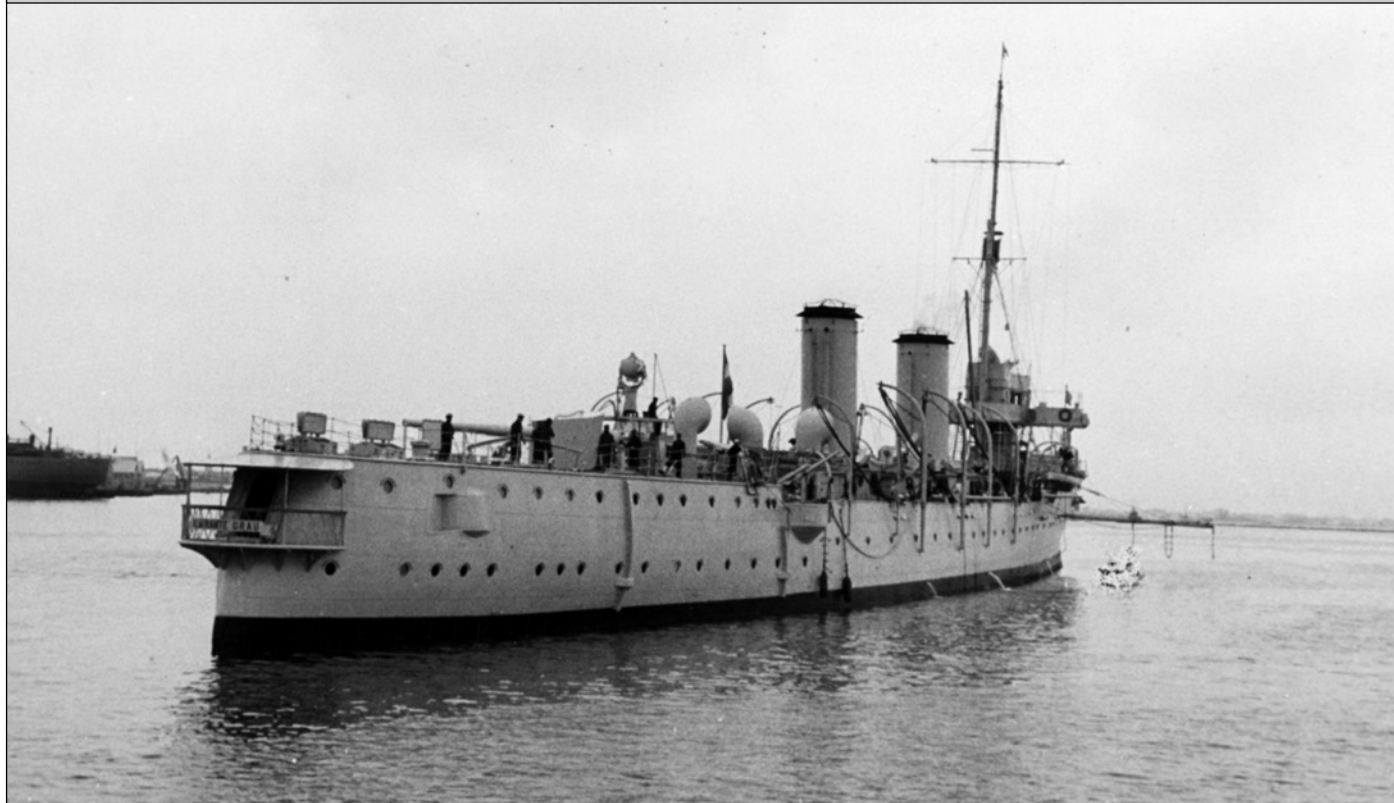
ALMIRANTE GRAU—1944

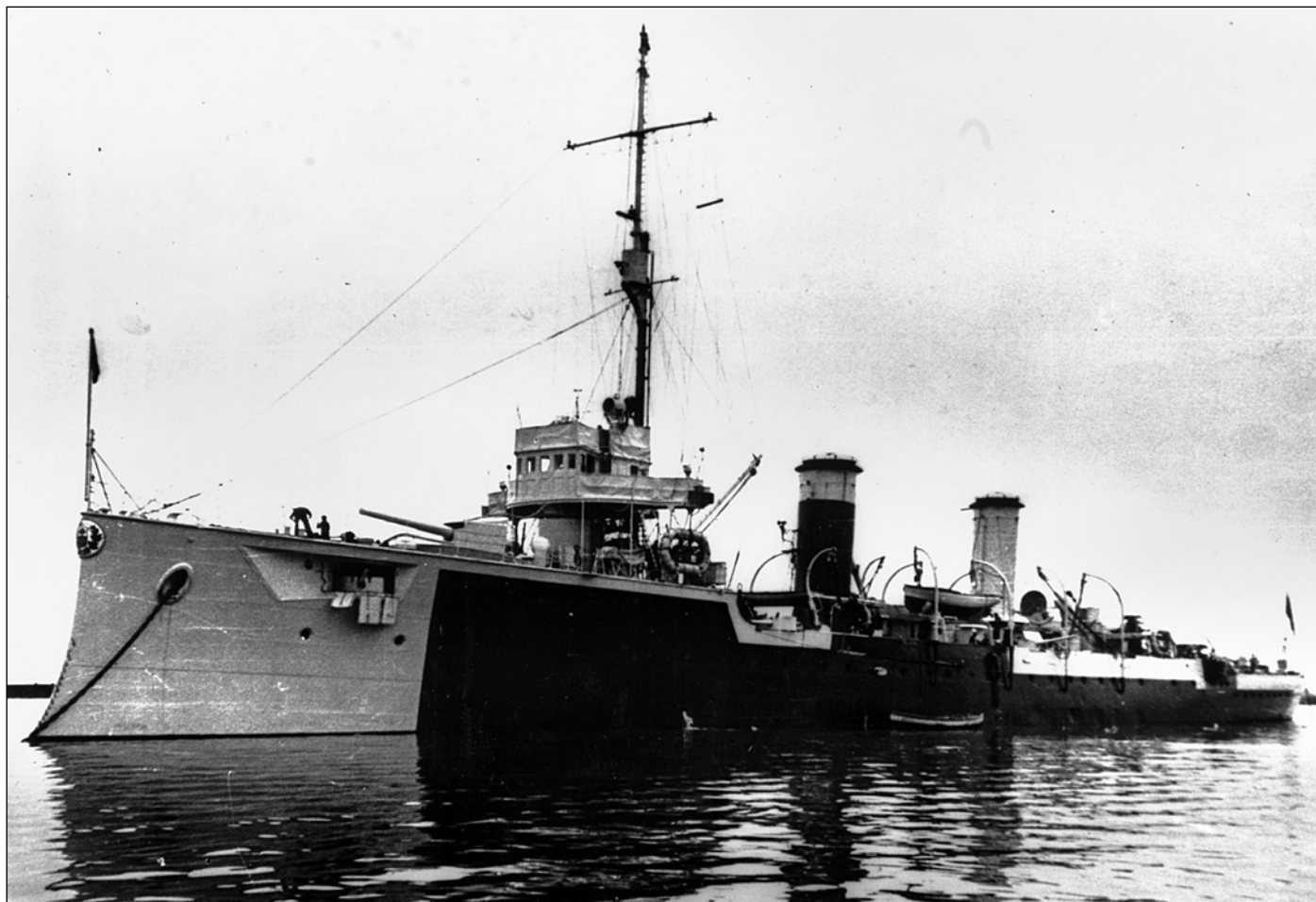


A. D. BAKER III



«Альмиранте Грау» в 1942 г.





«Коронель Болоньези» в 1942 г.



Модернизации

За свою долголетнюю карьеру «Альмиранте Грау» и «Коронель Болоньези» серьезно модернизировались трижды.

В 1923-1925 гг. оба крейсера прошли капитальный ремонт в Бальбоа (Панама), в ходе которого была проведена переборка машин, во всех котлах заменены трубки и осуществлен их перевод на нефтяное отопление (запас топлива остался прежним – 500 т), а также обновлено электро- и радиооборудование, установлена система управления огнем, но демонтировано шесть из восьми 37-мм пушек. На послеремонтных пробах «Альмиранте Грау» показал скорость от 24,3 уз, а «Коронель Болоньези» – феноменальные 24,587 уз.

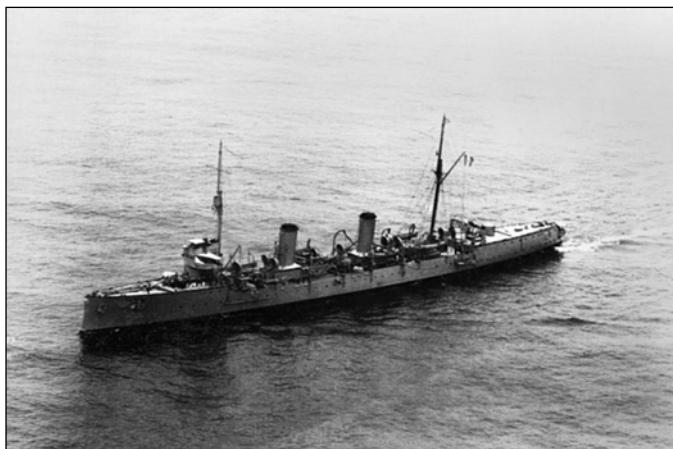
В 1934-1935 гг. «Грау» и «Болоньези» прошли капитальный ремонт, в ходе которого на них были заменены котлы: вместо десяти прежних они получили по восемь новых, также системы Ярроу, доставленных в Бальбоа из Англии. Это позволило им сохранить весьма высокую скорость – до 23,5 уз. В 1936 году, после возвращения на родину, на крейсерах установили систему управления огнем итальянской фирмы «Джираделли» («Giradelli»); демонтировали гот-мачту; кормовую пару 76-мм орудий заменили на японские 76-мм/40 зенитные пушки «тип 11». Тогда же, как пишет исследователь перуанского флота Эдвард Фишер-мл., на кормовом мостике установили две пары 20-мм зенитных автоматов «японского образца», однако корабельной артиллерии такого калибра в Японии не производилось, а судя по немногочисленным фотографиям, это были, скорее всего, 20-мм автоматы системы «Мадсен» датского производства. Таким образом, к концу 1936 г. вооружение крейсеров состояло из 2–152-мм/40 и 6–76-мм/50 орудий, 2–76-мм/40 зениток, 4–20-мм автоматов, 5–7,62-мм пулеметов и 2–450-мм торпедных аппаратов.

Последнюю модернизацию крейсера прошли с американской помощью между 1942 и 1944 годами. Была перестроена и расширена носовая надстройка; фок-мачта стала тренигой с установленным наверху постом управления огнем, оборудованным 3-метровым дальнометром. С кораблей убрали половину (четыре из восьми) спасательных шлюпок, причем ростры кормовой пары послужили основанием для нового, расширенного кормового мостика, на который перенесли прожектор и установили четыре 12,7-мм зенитных пулемета «Браунинг» (еще два таких же установили на носовом мостике и один над ходовой рубкой). На «Альмиранте Грау» пару 76-мм орудий, стоявшую у среза полубака, перенесли дальше в корму. Торпедные аппараты были демонтированы. Вместо этого на корме установили пару бомбосбрасывателей и даже бомбомет американского образца (так называемый «Y-gun», прозванный так за внешнее сходство с этой буквой). Окончательный состав вооружения: 2–152-мм и 6–76-мм орудий, 2–76-мм зенитки, 7–12,7-мм зенитных пулеметов, 1 бомбомет и 2 бомбосбрасывателя – «Грау» и «Болоньези» сохраняли вплоть до списания.

История службы

Завершив испытания и приняв запасы, «Альмиранте Грау» (под флагом контр-адмирала Карвахалы) и «Коронель Болоньези» покинули берега Англии. Их маршрут лежал через острова Зеленого Мыса, Монтевидео и вокруг мыса Горн. 10 августа 1907 г. крейсера прибыли в Кальяо, несмотря на возникшие на «Болоньези» проблемы с котлами. На родине их ждала торжественная встреча, «сходная с той, которая была устроена 75 лет назад, когда «Сакраменто» – первый боевой корабль под перуанским флагом – отошел от причала Кальяо на заре Республики».

На следующие полстолетия «Грау» и «Болоньези» оставались самыми крупными кораблями перуанского флота.

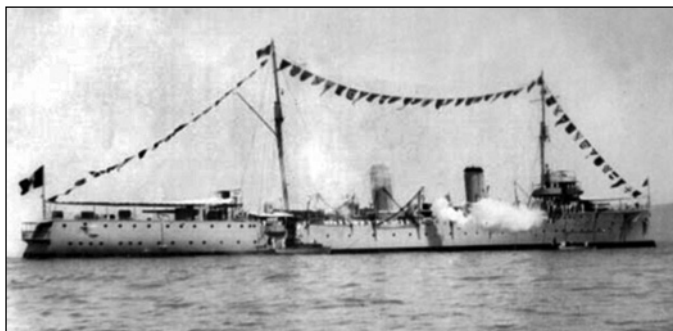


«Альмиранте Грау» в 1925 г.

Правда, их карьера в первое время не изобиловала яркими событиями, а с 1921 года они вообще стали использоваться в основном как учебные.

Надо сказать, что развитие перуанского флота в первой половине XX века испытывало значительное иностранное влияние. В 1905-1912 гг. на территории страны находилась французская морская миссия. Итогом ее работы стало приобретение во Франции эсминца «Тененте Родригес» и подводных лодок «Паласьос» и «Ферре». Отзыв французских специалистов в связи с обострением политической обстановки в Европе сильно обеспокоил перуанское правительство. Не имея ресурсов для реального соперничества на море с намного более мощным флотом главного потенциального противника – Чили – оно сделало ставку на сближение с США. С середины 1920 г. строительство ВМС Перу осуществлялось под руководством американской военно-морской миссии. Она занималась административными вопросами, организацией снабжения и ремонта кораблей, обучением личного состава. Прибывший из Бильбао 14 августа 1924 г. на одном из завершивших ремонт крейсеров капитан ВМС США Шервуд Таффиндер принял командование над всем наличным перуанским корабельным составом, хотя формально эту должность сохранил за собой капитан 1 ранга перуанского флота Лоаиза. Вплоть до 1933 года, когда американская миссия в Перу была свернута, американские офицеры занимали все ключевые посты, включая начальника Морского Генерального штаба, директора военно-морской академии, командира главной военно-морской базы, начальника штаба эскадры.

В 1930 году «Альмиранте Грау» в компании с подводными лодками R-1 («Ислай»), R-2 («Касма»), R-3 («Пакоча») и R-4 («Арика») посетил чилийский порт Вальпараисо с официальным визитом по случаю подписания в Лиме мирного договора между Перу и Чили.



«Альмиранте Грау» во флагах расцвечивания, 1931 г.

После свержения в августе 1930 г. президента Легиа в стране наступил период политической нестабильности, отразившийся, в том числе, и на флоте. В мае 1932 г. был раскрыт антиправительственный заговор, закончившийся расстрелом восьми моряков на острове Сан-Лоренсо. С приходом на пост президента полковника Л. Санчеса Серро был взят курс на обострение конфликта с соседней Колумбией из-за приграничной области в северо-западной Амазонии. В сентябре 1932 г. он перерос в полноценную войну, в ходе которой получили боевое крещение и герои нашего рассказа.

«Коронель Болоньези» встретил начало боевых действий в Бильбао, где проходил очередной ремонт котлов и машин с докованием. «Альмиранте Грау» с подводными лодками R-2 и R-3 поначалу осуществляли блокаду тихоокеанского побережья Колумбии, но особых успехов в этом не снискали.

Хотя перуанская сторона имела превосходство как в сухопутных, так и в военно-морских силах, первоначально боевые действия разворачивались для нее неудачно – колумбийские войска под командованием генерала Альфреда Васкеса Кобо успешно развивали наступление у притоков Амазонки. В связи с этим перуанское военно-морское командование приняло решение об отправке «Альмиранте Грау» с подводными лодками R-2 и R-3 в Икитос. Их маршрут пролегал через Панамский канал и всю Амазонку и имел общую протяженность 6500 миль, хотя расстояние до пункта назначения по прямой не превышало 1000 км. В официальном заявлении правительства Перу говорилось, что они направляются в район конфликта, «чтобы атаковать продвигающиеся вверх по [реке] Путумайо колумбийские корабли».

Отряд, получивший громкое название Передовые силы Атлантического океана (*Fuerza Avanzada del Atlantico*), покинул Кальяо в конце апреля 1933 г. и 4 мая прошел Панамский канал. После короткой стоянки в Кюрасао, целью которой была очистка подводной части корпуса крейсера (впрочем, голландцы под нажимом США отказались проводить ремонт), 8 мая перуанские корабли снова двинулись в путь, зайдя для дозаправки топливом и провиантом в Порт-оф-Спейн (Тринидад), затем вышли к берегам Гвианы и 15 мая, пройдя 4500 миль, прибыли в бразильский порт Белен-до-Пара в устье Амазонки, где уже находились старый вспомогательный крейсер «Лима» и миноносец «Тененте Родригес».

Возможность появления «Альмиранте Грау» в районе боевых действий вызвало сильную обеспокоенность колум-

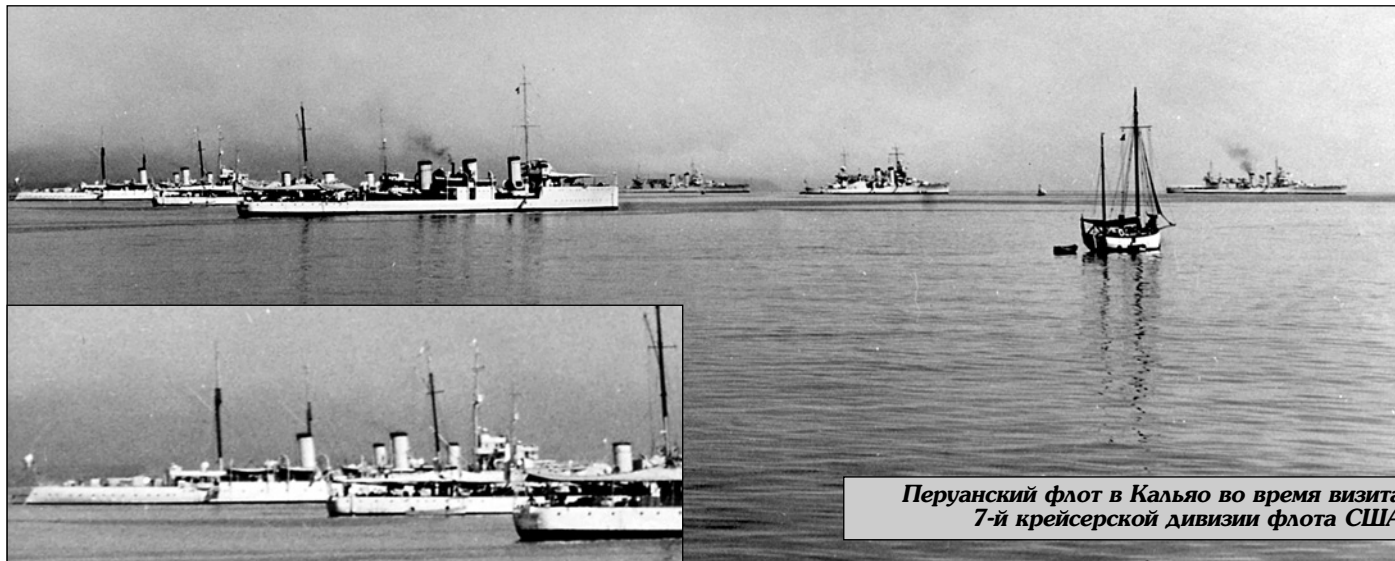
бийцев, поскольку крейсер своей огневой мощью превосходил всю артиллерию корпуса Кобо (три 88-мм и четыре 75-мм пушки). Однако к тому времени политическая ситуация в корне поменялась. 30 апреля в Лиме был убит президент Санчес Серро, а его преемник – бывший военный министр генерал Оскар Бенавидес – согласился на приостановку военных действий. Спустя десять дней после прихода отряда в Белем был подписан мирный договор. Дальнейшее продвижение Передовых сил Атлантического океана было приостановлено, а затем и вовсе отменено. В сентябре 1933 г. корабли вернулись в Кальяо, причем по пути «Альмиранте Грау» прошел текущий ремонт в Бильбао.

Вскоре перуанский флот пополнил корабельный состав за счет покупки в Эстонии двух эскадренных миноносцев типа «Новик», получивших названия «Альмиранте Виллар» и «Альмиранте Гиссе». Повышению боеспособности способствовала и осуществленная в 1934-1935 гг. обширная модернизация «Грау» и «Болоньези».

Период наибольшей активности обоих крейсеров пришелся на начавшуюся 5 июля 1941 г. перуанско-эквадорскую войну. Уже 7 июля «Коронель Болоньези» с эсминцем «Альмиранте Виллар» перешли из Кальяо на рейд Салаверри (к югу от Трухильо), выбранный в качестве передового пункта базирования, где простояли в течение двух дней, а между 10 и 13 июля эскортировали конвой, состоявший из транспортов «Мантаро», «Ирландия» и танкера «Париньяс», перевозивших из Кальяо на север грузы и топливо для армейских частей.

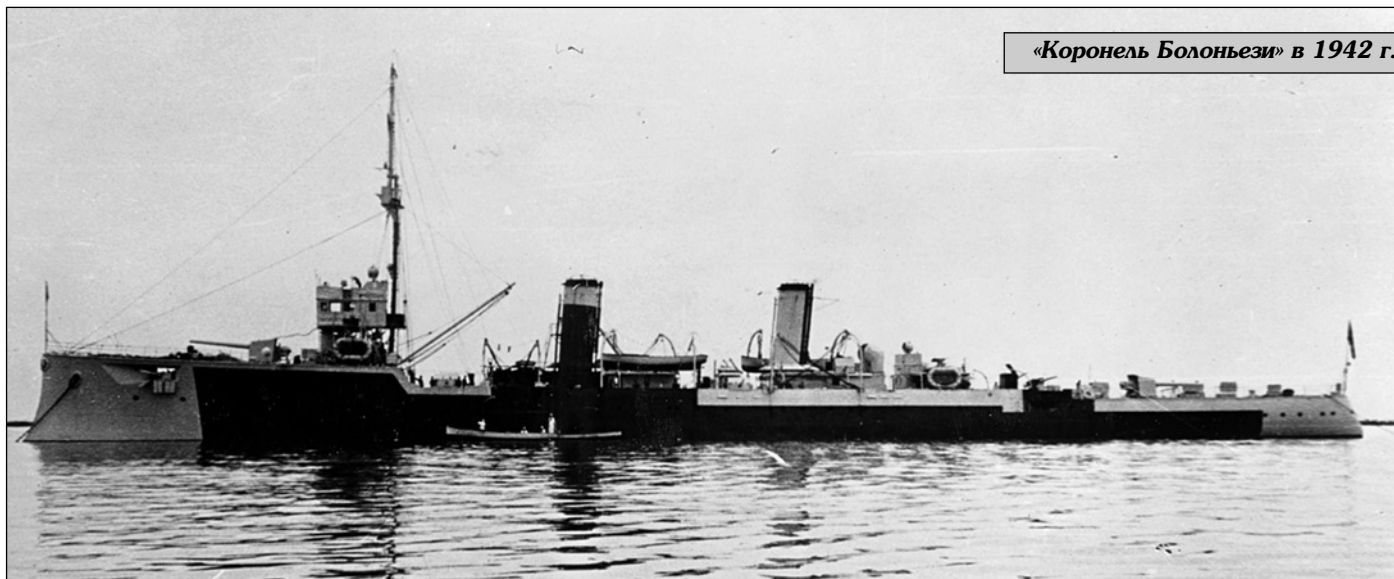
Поддерживая наступление армии на приморском направлении, главные силы перуанского флота (крейсера «Грау» и «Болоньези», эсминцы «Виллар» и «Гиссе», четыре подводные лодки) установили морскую блокаду залива Гуаякиль по линии мыс Салинас – остров Хамбели. Их действия поддерживались флотилией патрульных катеров, которым удалось принудить к капитуляции небольшие гарнизоны Пайяна и Матапало, а также захватить эквадорский катер «Уалтако».

23 июля перуанские войска начали наступление в направлении эквадорского портового города Пуэрто-Боливар; с моря его блокировал флот, причем в этой операции участвовали и оба крейсера. Базируясь на Пуэрто-Писарро, «Грау» и «Болоньези» вели патрулирование в районе острова Хамбели, а также поддерживали обстрелы с моря колумбийских позиций под Пунта-Хамбели и Пуэрто-Боливаром (хотя сами огня не открывали). Единственный морской бой этой войны произошел 25 июля на выходе из проли-



Перуанский флот в Кальяо во время визита 7-й крейсерской дивизии флота США

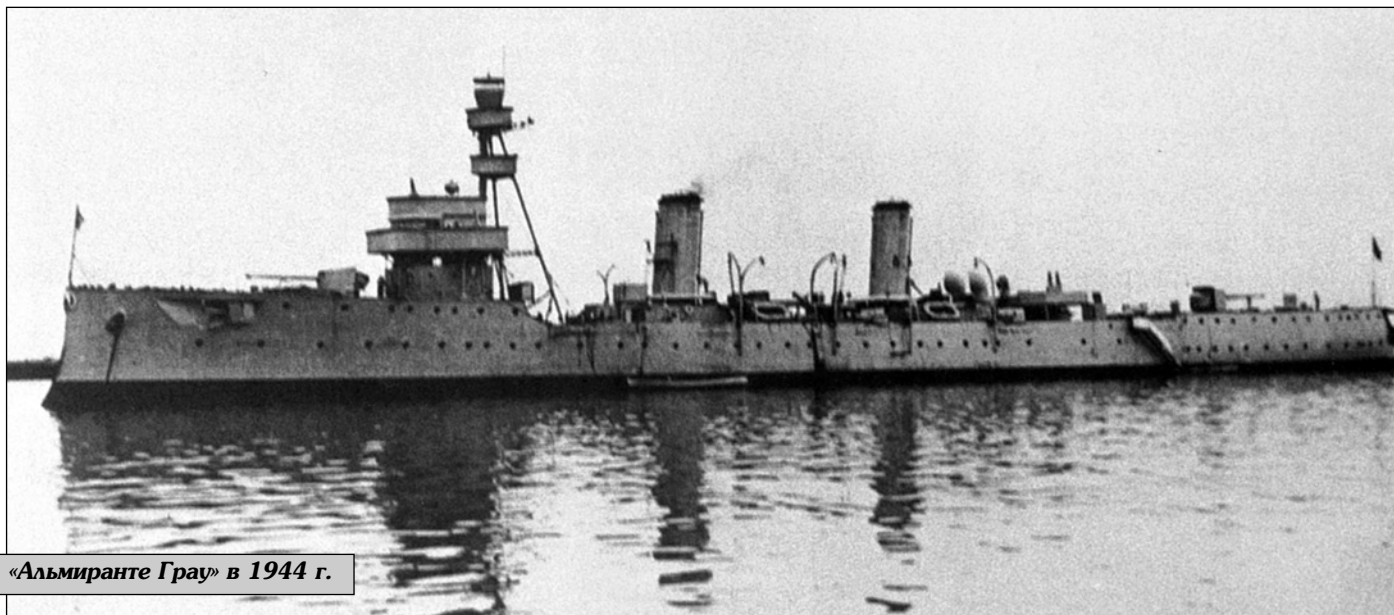
«Коронель Болоньези» в 1942 г.



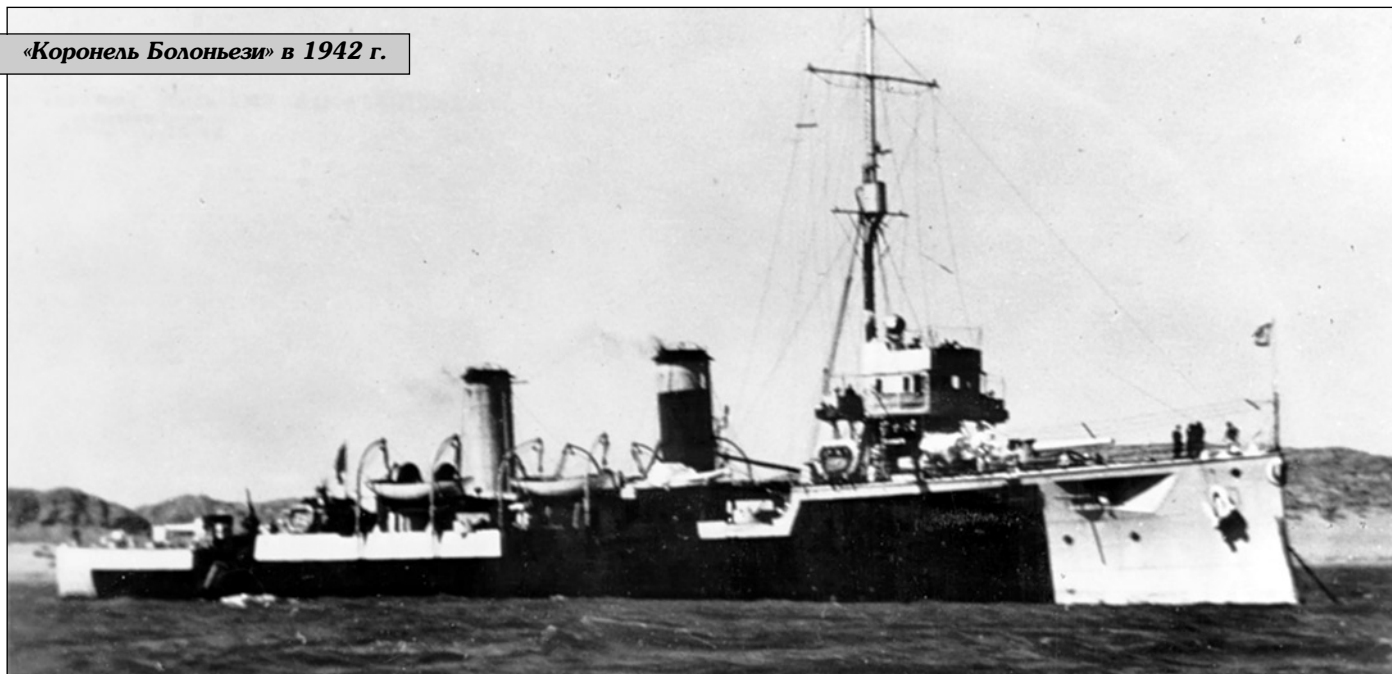
«Альмиранте Грау» в 1942 г.



«Альмиранте Грау» в 1944 г.



«Коронель Болоньези» в 1942 г.



ва Хамбели между перуанским эсминцем «Альмиранте Виллар» и колумбийской канонеркой (вооруженным траулером) «Абдон Кальдерон» и закончился безрезультатно для обеих сторон. 27 июля Пуэрто-Болivar был взят перуанцами с использованием воздушного десанта, после чего боевые действия приняли вялотекущий характер.

Спустя три недели, ввиду полного вывода эквадорских судов в Гуаякиль и отсутствия какой-либо угрозы со стороны эквадорского побережья, перуанские корабли начали постепенно выводиться в Кальяо. Так, «Коронель Болоньези» прибыл в главную базу 24 августа. Перемирие между сторонами было подписано только 21 ноября 1941 г.

Перу первоначально оставалось нейтральным во Второй мировой войне, хотя явно симпатизировало союзникам. Это, в частности, позволило провести модернизацию крейсеров с американской помощью. В 1944 г. страна вступила в Вторую мировую войну на стороне антигитлеровской коалиции, но, благодаря географической удаленности страны, ее вооруженные силы не участвовали в боевых действиях. Флот ограничился патрулированием прибрежных вод.

Окончание войны позволило ВМС Перу существенно обновить корабельный состав за счет союзников, имевших избыток техники, что привело к уменьшению ценности старых крейсеров. В послевоенные годы «Альмиранте Грау» и «Коронель Болоньези» служили преимущественно в роли учебных, а со второй половины 1950-х годов стали использоваться в качестве штабных кораблей и плавбаз подводных лодок. В море они уже не выходили, отсидываясь в гавани Кальяо.

24 июня 1958 г., после 51 года службы, «Альмиранте Грау» и «Коронель Болоньези» были исключены из состава флота и проданы фирме «Короди» («Korody Marine Corporation») в обмен на несколько патрульных катеров. Оба корабля были разоружены и разобраны в Арсенале Кальяо. Их имена были переданы закупленным в следующем году в Великобритании крейсерам «Ньюфаундленд» и «Цейлон».

Заключение

Осуществляя строительство военно-морских сил, малые страны, как правило, вынуждены соотносить свои потребности с финансовыми возможностями, далеко не всегда

выбирая оптимальные варианты. Два крейсера типа «Альмиранте Грау» полностью соответствовали современным требованиям и стали хорошим пополнением для перуанского флота, позволив ему твердо закрепить за собой четвертое место среди военно-морских сил латиноамериканских государств, пропустив вперед только страны «Большой тройки» (Аргентина, Бразилия и Чили).

Как отмечал современник, «хотя вооружение не позволит им выстоять против хорошо защищенных кораблей, в сочетании с высокой скоростью оно делает их способными наносить таковым резкие беспокоящие удары и, в то же время, успешно отражать атаки миноносцев». С позиций послеиздания можно лишь посочинять, что перуанцы могли бы подождать два-три года и получить аналогичные корабли, но с паротурбинными силовыми установками (как, например, бразильские крейсера типа «Байя»), однако история, как известно, не имеет сослагательного наклона.

Итог нашего рассказа можно подвести словами авторитетного исследователя перуанского флота Роберта Шайна: «Построенные «Виккерсом» крейсера-скауты «Альмиранте Грау» и «Коронель Болоньези» являлись сердцем перуанского военно-морского флота в течение всей первой половины XX века. Заказ этих кораблей стал первым важным приобретением с момента покупки броненосца «Уаскар» в 1866 году. Приходилось проявлять потрясающую находчивость, чтобы поддерживать крейсера этого типа технически исправными и боеготовыми в период стремительного развития военного кораблестроения и постоянных финансовых затруднений».

Литература:

- Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921. – London: Conway Maritime Press, 1986.
 Fisher E.C. The Story of Peru's «Coronel Bolognesi» and «Almirante Grau» // «Warship International», 1975, No.4.
 Friedman N. Naval Weapons of World War One. – Barnsley: Seaforth Publishing, 2011.
 New Peruvian Warships // «Journal of American Society of Naval Engineers», 1907, Vol.XIX (2).
 Scheina R.L. The New Peruvian Navy 1856-1976 // «Warship International», 1978, No.3.
 Whitley M.J. Cruisers of World War II. – London: Arms & Armour Press, 1995.

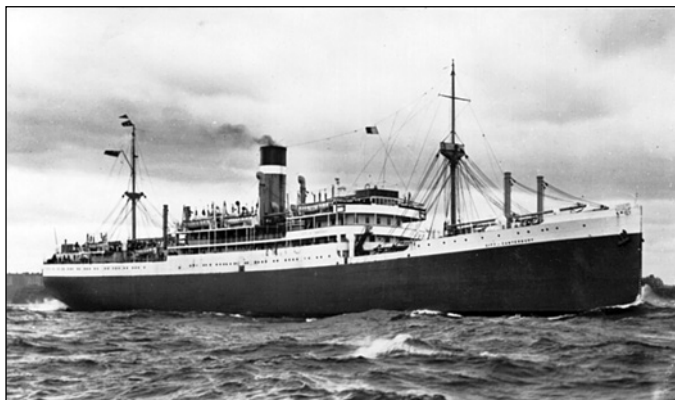
«Адмирал Хиппер» против конвоя WS-5A

Сергей Марченко

История конвоя WS-5A, несомненно, одна из самых интересных из всей серии и беднейшая по документальному освещению. Это единственный конвой серии «WS», атакованный крупным вражеским надводным боевым кораблем на переходе, к счастью, с минимальным ущербом. В докладе о произошедшем его коммодор был крайне лаконичен: «25 декабря конвой распущен. 28 декабря конвой повторно собран», комментируя таким образом нападение немецкого тяжелого крейсера и последующие действия.

Тихоходная часть конвоя WS-5A вышла из Ливерпуля и устья Клайда 18 декабря 1940 г. Суда, вышедшие из Клайда, сопровождали крейсер ПВО «Каир» и эсминцы «Бат», «Сент-Мэрис», «Сент-Олбанс», «Вустер» и «Уотчмен». Суда из Ливерпуля вышли в сопровождении эсминцев «Уайтрингтон», «Уитч» и шлюпа «Веллингтон». Корветы «Клематис», «Джонквил», «Сикламен» и «Джейраниум» следовали с конвоем до Фритауна (они направлялись для прохождения службы в Южной Атлантике). 20 декабря ближнее охранение, кроме корветов, повернуло назад.

Тихоходные суда были встречены днем 19 декабря легким крейсером «Бонавенчур», отряженным в океанский эскорт, и эсминцами «Веспер», «Харвестер», «Хайлендер»; последние сопровождали суда до 21 декабря. В эту часть конвоя входили британские пароходы «Тамароа» (флаг коммодора, 12 405 брт), «Сеттлер» (6000 брт), «Бутан» (6104 брт), «Дилейн» (6054 брт), «Сити оф Ландон» (8956 брт), «Ньюралия» (9182 брт), «Ансельм» (5954 брт), «Стентор» (6148 брт), «Менелаус» (10 307 брт), «Сити оф Дерби» (6616 брт), «Арабистан» (5874 брт), «Эмпайр Трупер» (13 994 брт) и «Сити оф Кэнтербери» (8331 брт), вспомогательный минзаг «Атреус» (флаг вице-коммодора), бельгийские «Элизабетсвилль» (8351 брт) и «Леопольдсвилль»



Пароход «Сити оф Кэнтербери» из состава тихоходной части конвоя



Крейсер «Дунедин» выходит из Фритауна, 1940 г.



«Бонавенчур» во время похода, октябрь 1940 г.

«Бервик» выходит из Скапа-Флоу



Макдональд» (9653 брт), «Клан Камминг» (7264 брт), «Барристер» (3679 брт), «Орбита» (15 495 брт) и «Эмпайр Сонг» (9228 брт) покинула Клайд и Ливерпуль 19 декабря. Суда были встречены днем 20 декабря легким крейсером «Найяд», авианосцем «Аргус», эсминцами «Оттава», «Сент-Лорент», «Перун» из Клайда, и эсминцами «Хайлендер», «Харвестер», «Ле Триумфан» из Лондондерри, Авианосец «Фьюриес» и эсминцы «Бeverли», «Кельвин», «Киплинг» вышли из Ливерпуля. «Фьюриес», доставлявший самолеты в Западную Африку, и «Аргус», следовавший с аналогичной миссией в Гибралтар, были включены в ордер конвоя. Эсминцы сопровождали суда с 19 до 22 декабря.

Быстроходная и тихоходная части конвоя встретились 23 декабря.

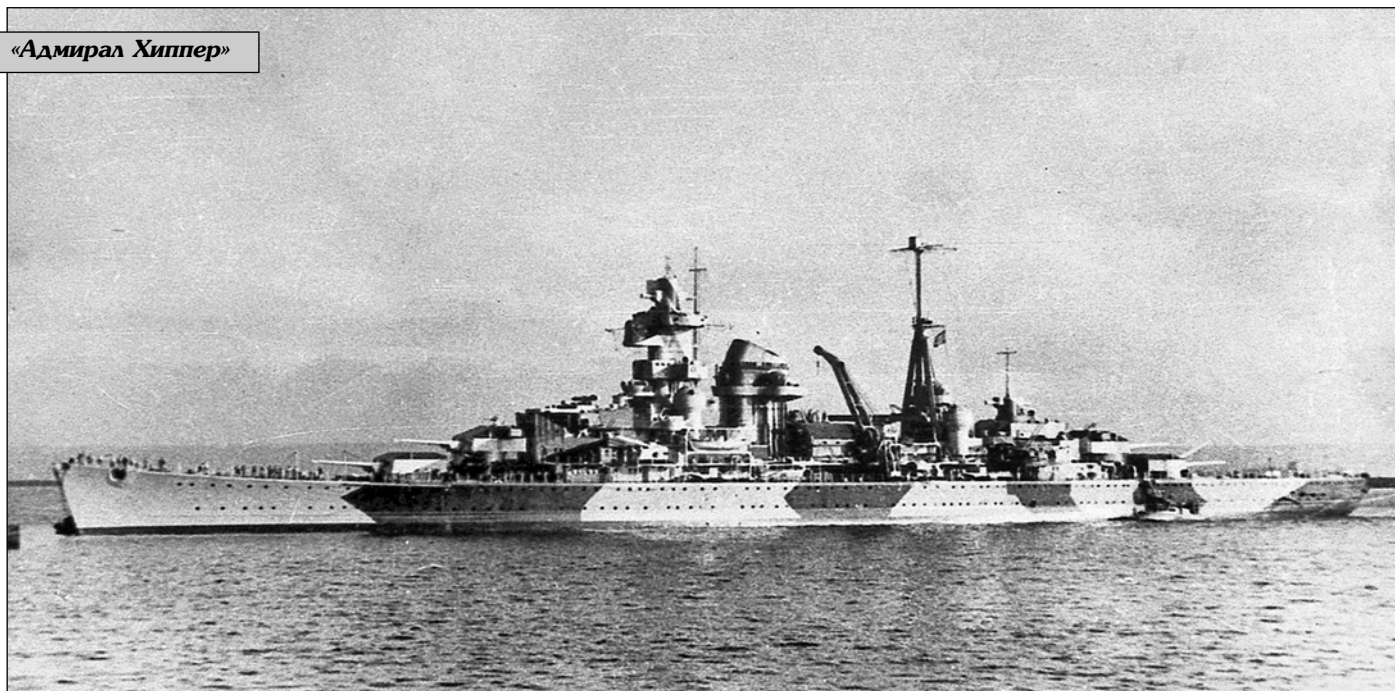
* * *

В сумерках 21 декабря легкий крейсер «Дунедин» покинул Портсмут и направился в Атлантику на randevу с кон-

(11 509 брт), голландский «Коста-Рика» (8672 брт); британский пароход «Эрнбэнк» (5388 брт) вынужден был вернуться в Ливерпуль. К этим судам присоединился лайнер «Ранджитики» (16 984 брт), вышедший из Эйвонмута. «Леопольдсвилль» позднее отделился и самостоятельно проследовал в Галифакс, куда прибыл днем 28 декабря.

Быстроходная часть конвоя из британских пароходов «Эссекс» (11 063 брт), «Нортерн Принс» (10 917 брт), «Клан

«Адмирал Хиппер»



воем WS-5A. Следуя в условиях все ухудшающейся погоды, «Дунедин» установил контакт с конвоем в 12:30 23-го. Сначала он занял позицию по правому борту ордера, но позже переместился на левый фланг, к авианосцу «Фьюриес». Его задачей было сопровождать пять судов, следовавших в Гибралтар.

17 декабря тяжелый крейсер «Бервик» (кэптен Г.Л. Уоррен) вышел из Гибралтара для патрулирования в районе Азорских островов, но затем был отозван, 21-го прибыл в Гибралтар и в тот же день, после заправки, отправился на соединение с WS-5A для усиления 15-й эскадры крейсеров. 24-го «Бервик» присоединился к конвою, заменив в его эскorte «Найяд», который повернул назад в Англию. Таким образом, когда в 700 милях к западу от мыса Финистерре на конвой вышел немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер» (капитан-цур-зее Майзель), с WS-5A, помимо двух авианосцев, следовали крейсера «Бервик», «Бонавенчур» и «Дунедин», а также корветы «Клематис», «Джонквилл», «Сикламен» и «Джейраниум».

Впервые «Хиппер», вышедший из Брунсбюттеля 30 ноября и осуществлявший поиск судов на сьерра-леонской трассе в рамках операции «Нордзеетур», вступил в контакт с конвоем с помощью радиолокатора на дистанции 23 км еще в 20:45 24 декабря. Погода была плохая, с сильным волнением, проливным дождем, низко висящими облаками и туманом. Считая, что перед ним обычный конвой, Майзель решил атаковать суда торпедами ночью, ориентируясь по радару, надеясь, что успех англичане спишут на подводную лодку. Крейсер подобрался к ордеру с правой раковины, однако из-за того, что офицер-торпедист игнорировал данные радара, три торпеды, выпущенные в 01:53 25 декабря, не достигли цели. После этого Майзель решил не рисковать и отложить атаку до рассвета, поскольку в составе охранения могли быть эсминцы.

На Рождество погода была не лучше, чем накануне — шквалы дождя, сильный юго-юго-восточный ветер, крупная волна. В 06:08 «Хиппер» изготовился к бою и сблизился с конвоем, шедшим на 11 узлах четырьмя колоннами курсом SSE, в точке 43°58'N, 24°15'W. Когда суда конвоя стали различимы, Майзель встревожился, увидев в утренних сумерках характерный силуэт британского трехтрубного тяжелого крейсера типа «Каунти», следовавшего в трех милях впереди ордера. Однако «Бервик», казалось, не замечал рейдер, поэтому Майзель решил сначала атаковать его торпедами и не дал разрешения артиллеристу корветтен-капитану Вегенеру открыть огонь. Офицер-торпедист приготовился стрелять из обоих торпедных аппаратов правого борта, но тут Майзель заметил еще одну тень



Командир «Адмирала Хиппера» капитан-цур-зее Вильгельм Майзель на мостике

в стороне от английского крейсера и приказал стрелять только из одного аппарата. Все это происходило одновременно с маневрированием «Хиппера» для выхода на позицию для атаки. Поначалу двигаясь параллельно конвою, приблизительно в 06:30 немецкий крейсер повернул, чтобы сблизиться с ним с запада и теперь оказался неожиданно близко к «Бервику». В 06:39 Майзель приказал открыть огонь главным калибром. Из-за порохового дыма, забрызгивания оптики и вообще плохой видимости немцы даже не увидели всплесков от первых двух залпов, но при этом сотрясения от них временно вывели из строя механизмы наводки торпедного аппарата, вследствие чего торпеды выпущены не были, и возможность быстро расправиться с британцем была упущена. 105-мм орудия стреляли сначала по «Бервику», а затем переключились на замеченные торговые суда.

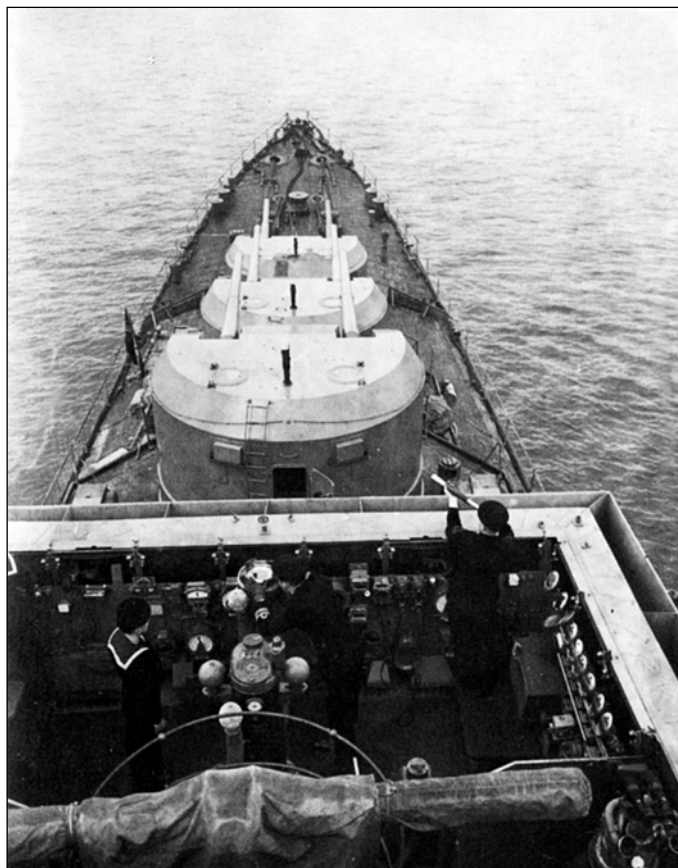
В 06:40, только после того, как рейдер открыл огонь, кэптен Уоррен заметил его (радаров крейсер не имел) у себя справа по носу по пеленгу 80°, повернул на немца, увеличил скорость и в 06:42 открыл ответный огонь. Майзель шел на 25 узлах и как раз принял влево, чтобы «избежать торпед двух эсминцев, замеченных за английским крейсером», так что британские снаряды упали у его левого борта.

После этого «Хиппер» перенес огонь главного калибра на «эсминец, нападающий под прикрытием дымовой завесы» — в действительности, корвет «Клематис», находившийся по правому борту впереди ордера. Дав сигнал «Вступаю в бой с неизвестным вражеским линкором», корвет повернул на рейдер, дал полный ход и открыл огонь с максимальной скорострельностью из единственной четырехдюймовки, одновременно ставя дымовую завесу, чтобы прикрыть конвой. Однако от обстрела досталось не корвету, а оказавшимся на линии огня войсковому транспорту «Эмпайр Трупер» и пароходу «Арабиستان». Последний отделался двумя осколочными пробоинами в мостике и трубе и сквозной пробоиной через оба борта у ватерлинии от неразорвавшегося 203-мм снаряда, войсковой транспорт пострадал серьезнее — на нем погибло 16 солдат.

Вторая фаза сражения началась в 06:51, когда «Бервик» был замечен в 7500 м по левой раковине «Хиппера» на параллельном курсе. Минуту спустя отходивший «Хиппер» открыл по преследователю огонь кормовыми башнями главного калибра, одновременно стреляя из 105-мм орудий в то, что немцы считали эсминцами. Командно-дальномерным постам приходилось часто менять цели, а из-за дыма Майзелю было трудно руководить боем с кормового мостика. «Бервик» стрелял периодически, когда врага можно было наблюдать, и только башнями «А» и «В». Стрельба же Вегенера была хорошей, несмотря на то, что только в 06:58 помехи для наводки от дыма и брызг



Корвет «Клематис»



Вид с КДП на мостик «Бонавенчура». 1940 г.

уменьшились в достаточной степени. Попадания в британца начались после того, как в 07:00 «Бервик» немного отвернул, чтобы ввести в дело башню «Х» (башня «У» была выведена из строя прямым попаданием итальянского 203-мм снаряда еще 27 ноября, в сражении у мыса Теулада).

В 07:05 «Бервик» был поражен в башню «Х» неразорвавшимся 203-мм снарядом, выведшим ее из строя. Четыре морских пехотинца погибли (еще один, тяжело раненый, умер 30 декабря). После этого английский крейсер снова изменил курс, продолжая вести огонь только носовыми башнями. В 07:08, когда рейдер перешел на стрельбу бронебойными, последовало попадание под башню «В» ниже ватерлинии, вызвавшее затопления. Снаряды «Бервика» ложились кучно, но в основном с недолетом, хотя отдельные перелеты подталкивали Майзеля к скорейшему разрыву контакта.

В 07:10 «Бервик» получил еще одно попадание. 203-мм снаряд «Хиппера» ударил в зенитную установку «S1» правого борта. При этом, отклонившись, он пробил несколько переборок и взорвался в дымоходе в 18 м от места падения. Четвертый снаряд попал в броневой пояс с правого борта, срикошетировал в буль и там взорвался, вызвав затопление 13-метрового участка буля, однако, это попадание рапорт о бое командира английского крейсера не подтверждает. Майзель следовал с большой скоростью курсом 290°, и в 07:14 противники потеряли друг друга в дождевых шквалах; давно нуждавшиеся в ремонте машины британского крейсера не могли выжать больше 27 узлов.

В ходе боя рейдер выпустил 174 203-мм (38 бронебойных, 81 полубронебойный и 66 фугасных) и 113 105-мм снарядов и вышел совершенно невредимым, хотя «Бервик», давший по нему 44 залпа главным калибром, претендовал на одно попадание в 07:07 позади трубы.

Попадание в переднюю часть корпуса «Бервика» (под башню «В») вызвало затопление нижнего рулевого поста, и управление перевели в верхний. Крейсер прекратил огонь в 07.15, после чего повернул на соединение с конвоем. Гидросамолет крейсера англичанам пришлось сбросить за борт, поскольку он получил повреждения от выстрелов собственных орудий.

* * *

Находившийся в трех милях справа от конвоя «Бонавенчур» за 24 минуты своего участия в бою безрезультатно выпустил в противника 438 133-мм снарядов (при этом у него заклинило башню «А»), используя в условиях плохой видимости в качестве дальномера радар обнаружения воздушных целей типа 279. Однако он стрелял настолько неточно, что Майзель даже не узнал, что по нему вел огонь еще и легкий крейсер!

«Дунедин» находился на левом фланге конвоя, когда через брызги и туман в утреннем сумраке были замечены орудийные вспышки примерно в пяти милях по правому борту – «Адмирал Хиппер» открыл огонь по «Бервику». Бой разгорелся на правом фланге конвоя, и «Дунедин» поспешил туда. Прорезав ордер и прикрывая суда дымовой завесой, он включился в преследование. Однако немецкие



Авианосец «Фьюриес»

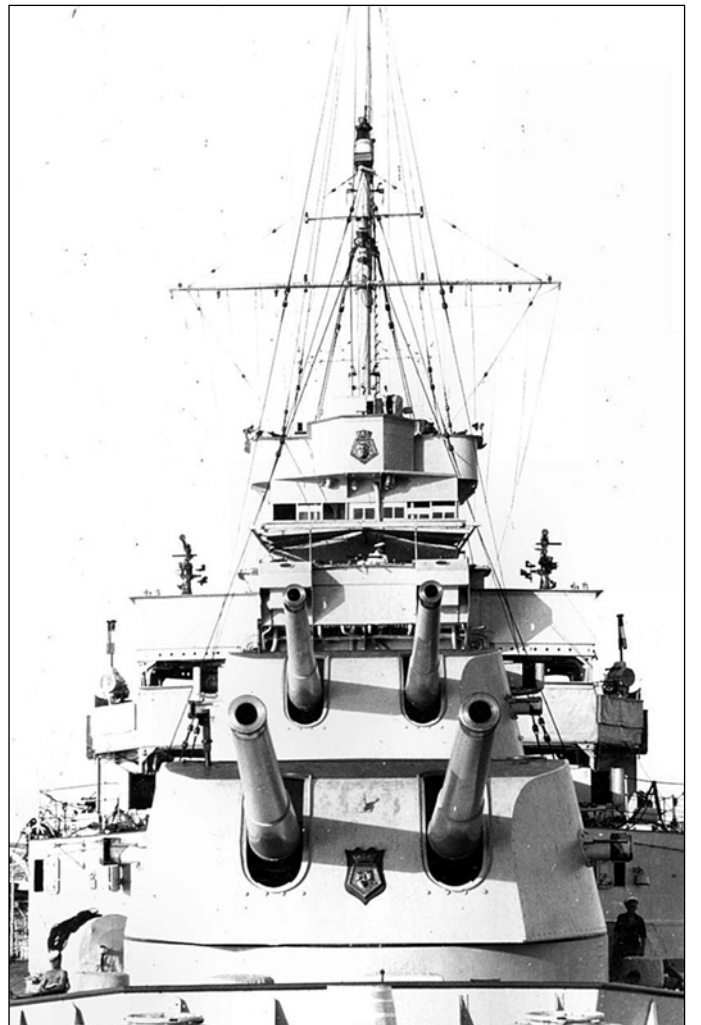
корабли быстро скрылись из виду, и старый крейсер не смог угнаться за ними и вступить с врагом в огневой контакт.

В это же время на застигнутом врасплох «Фьюриесе» кипела работа по подъему самолетов для атаки немецкого крейсера. Авианосец доставлял в Такоради 9 флотских истребителей «Фулмар» и 40 «Харрикейнов» Королевских ВВС в рамках операции «Монсун», для чего на берегу была оставлена почти вся его штатная авиагруппа, включая все торпедоносцы «Свордфиш». На корабле находились только шесть истребителей-пикирующих бомбардировщиков «Скьюа» 801-й эскадрильи. Поскольку их основной обязанностью было действовать как истребители ПВО для защиты конвоя от атак Fw.200 «Кондор», они хранились в носовой части ангара со снятыми бомбодержателями. Остальная часть ангара была заполнена погруженными самолетами, которые преграждали путь к погреба с бомбами и торпедами. В дополнение ко всему, хотя контакт с немцем был потерян до того, как три «Скьюа» смогли взлететь на разведку, кэптен Т.Х. Трубридж намеревался избежать любой возможности «славной катастрофы», как недавно с «Глориесом», и не особенно старался его восстановить.

«Аргус» следовал в Гибралтар с небольшой группой из двух «Свордфишей» 825-й эскадрильи для патрульной службы и борьбы с подводными лодками, а также с шестью новыми «Свордфишами» 821-й эскадрильи, предназначенными для Мальты. В этой операции авианосец выступал в роли авиатранспорта. Наступательных действий не предусматривалось, поскольку собственные самолеты не бы-



Главный калибр «Адмирала Хиппера». Вид с бака на носовые башни и надстройку. Декабрь 1940 г.



Главный калибр крейсера «Бервик»

ли оборудованы торпедными подвесками, а в погребах корабля не было бомб и торпед для атаки надводных кораблей – только глубинные бомбы. Тем не менее, «Аргус» сразу же начал готовить два «Свордфиша» к вылету. Сначала намеревались вооружить самолеты глубинными бомбами, чтобы сбросить их перед немецким крейсером и тем самым повредить его. Затем, однако, было решено оснастить их реальным противокорабельным оружием. Обе «авоськи» были подняты в воздух с заданием сесть на «Фьюриесе» и там вооружиться чем-нибудь стоящим.

Дальше последовала весьма сложная цепь действий. Сначала часть «Харрикейнов» подняли на палубу «Фьюриеса» и переместили в ее переднюю часть, чтобы освободить место для посадки торпедоносцев. Затем севшие «Свордфиши» спустили в ангар, где они были оснащены подвесками для торпед, а затем и вооружены торпедами. После завершения этого процесса самолеты подняли на полетную палубу и переместили вперед, а «Харрикейны», стоявшие там, переместили на корму и опустили в ангар.

Потуги двух неохраняемых авианосцев, двигавшихся на запад, при видимости менее мили установить контакт с целью продолжались несколько часов, когда в ход событий вмешалось Адмиралтейство и приказало авианосцам прекратить полеты, а легкому крейсеру «Найяд» немедленно вернуться к конвою.

Менее чем через три часа после окончания боя отходивший на северо-запад «Адмирал Хиппер» в условиях все той



203-мм снаряды «Адмирала Хиппера»

же отвратительной видимости в точке 44°51'N, 27°45'W неожиданно натолкнулся на одиночный британский пароход «Джамна» (6078 брт) с коммодором конвоя «ОВ-260» контр-адмиралом в отставке Малтби и в 10:00 потопил его залпом главного калибра и двумя торпедами. Погибли все 111 членов экипажа судна, поскольку Майзель решил не проводить спасательную операцию всего в 60 км от места предыдущего боя. После этого рейдер направился на базу и благополучно прибыл в Брест 27 декабря.

Между тем, получив сообщение от корвета «Клематис» о том, что суда находятся под обстрелом, спустя 20 минут после начала боя коммодор приказал конвою рассеяться. Суда немедленно оставили свои места в колоннах и полным ходом направились в предписанные порты. «Клан Камминг», «Клан Макдональд», «Нортерн Принс», «Эмпайр Сонг» и «Эссекс» сразу двинулись к Гибралтару, их пункту назначения. Поврежденный войсковой транспорт «Эмпайр Трупер» в сопровождении корвета «Сикламен» двинулся в Понта-Дельгада (Азорские острова), в то время как остальные три корвета и «Бонавенчур» занялись сбором других судов конвоя.

После полудня 25 декабря на помощь конвою «WS-5A» из Гибралтара вышло Соединение «Н» в составе линейного крейсера «Ринаун», авианосца «Арк Ройал», легкого крейсера «Шеффилд», эсминцев «Фолкнор», «Фоксхаунд», «Форчун», «Файрдрейк», «Дункан», «Хируорд», «Хироу» и «Уишарт». Штормовая Атлантика встретила корабли тяжелыми волнами, деформировавшими 9 метров правого борта линейного крейсера, в результате чего британский флагман вынужден был сбавить ход до 24 узлов.

В полночь 27 декабря «Шеффилд» и эсминцы отделились – «Дункан» и «Хироу» были направлены, чтобы помочь «Эмпайр Труперу», а остальные корабли развернулись строем фронта для поисков рассеявшихся судов конвоя. Эсминцы обнаружили «Клан Макдональд», «Нортерн Принс» и «Эмпайр Сонг» и с ними повернули на восток, присоединив к себе во второй половине дня подошедшие с северо-запада оба авианосца. «Фьюриес» с эсминцами «Фолкнор» и «Файрдрейк» пошли отдельно и достигли Гибралтара рано утром 29 декабря, после чего «Фолкнор», «Файрдрейк», «Хэсти» и «Джэгуар» немедленно вышли на соединение со своим флагманом. «Аргус» с крейсером «Дунедин», эсминцами «Фоксхаунд», «Форчун» и тремя судами прибыли в Гибралтар позднее в тот же день. В этот же день «Фьюриес» и «Дунедин» вышли на соединение с конвоем и с ним проследовали в Фритаун. Узнав, что охранение войскового транспорта уже обеспечено, «Дункан» и «Хироу» 28-го были отозваны – им также приказали присоединиться к «Ринауну» и «Арк Ройалу».

29-го в Гибралтар пришел «Бонавенчур». 26 декабря, в ходе поисков, крейсер, помогавший пароходу «Арабистан» соединиться с остальными судами конвоя, обнаружил примерно в 325 милях к северо-востоку от Понта-Дельгада немецкое грузопассажирское судно «Баден» (9370 брт). Оно вышло с Санта-Крус-де-Тенерифе в ночь на 16 декабря и следовало во Францию. Чтобы избежать захвата, команда судна предприняла попытку затопить его. Когда это не удалось, немцы перед оставлением подожгли транспорт. Хотя поврежденный «Баден» не тонул, плохая погода помешала его захватить, и «Бонавенчур» потопил его торпедами.

30 декабря в Гибралтар вернулось Соединение «Н» в составе: «Ринаун», «Арк Ройал», «Фолкнор», «Файрдрейк», «Дункан», «Хэсти», «Хироу» и «Джэгуар». Вслед за ними туда же «Шеффилд» привел пароход «Эссекс». «Ринаун» тут же поставили в сухой док для исправления повреждений.

27 декабря на поиск «Эмпайр Трупера» и «Сикламена» был перенацелен крейсер «Кения», шедший из Плимута на соединение с конвоем SL-59, В 14:00 следующего дня к этому небольшому конвою присоединился вспомогательный крейсер «Дербишир», а в 18:00 подошла «Кения». Утром 29 декабря подошли «Бервик» (корабль еще в 10:13 25 декабря из-за проблем с энергетической установкой вынужден был снизить скорость до 15 узлов), с корветами «Клематис», «Джонквил» и «Джейраниум». После полудня «Бервик» и «Дербишир» направились в Гибралтар, а «Эмпайр Трупер» и «Сикламен» в 18:00 вошли в Понта-Дельгада для проведения срочного ремонта транспорта.

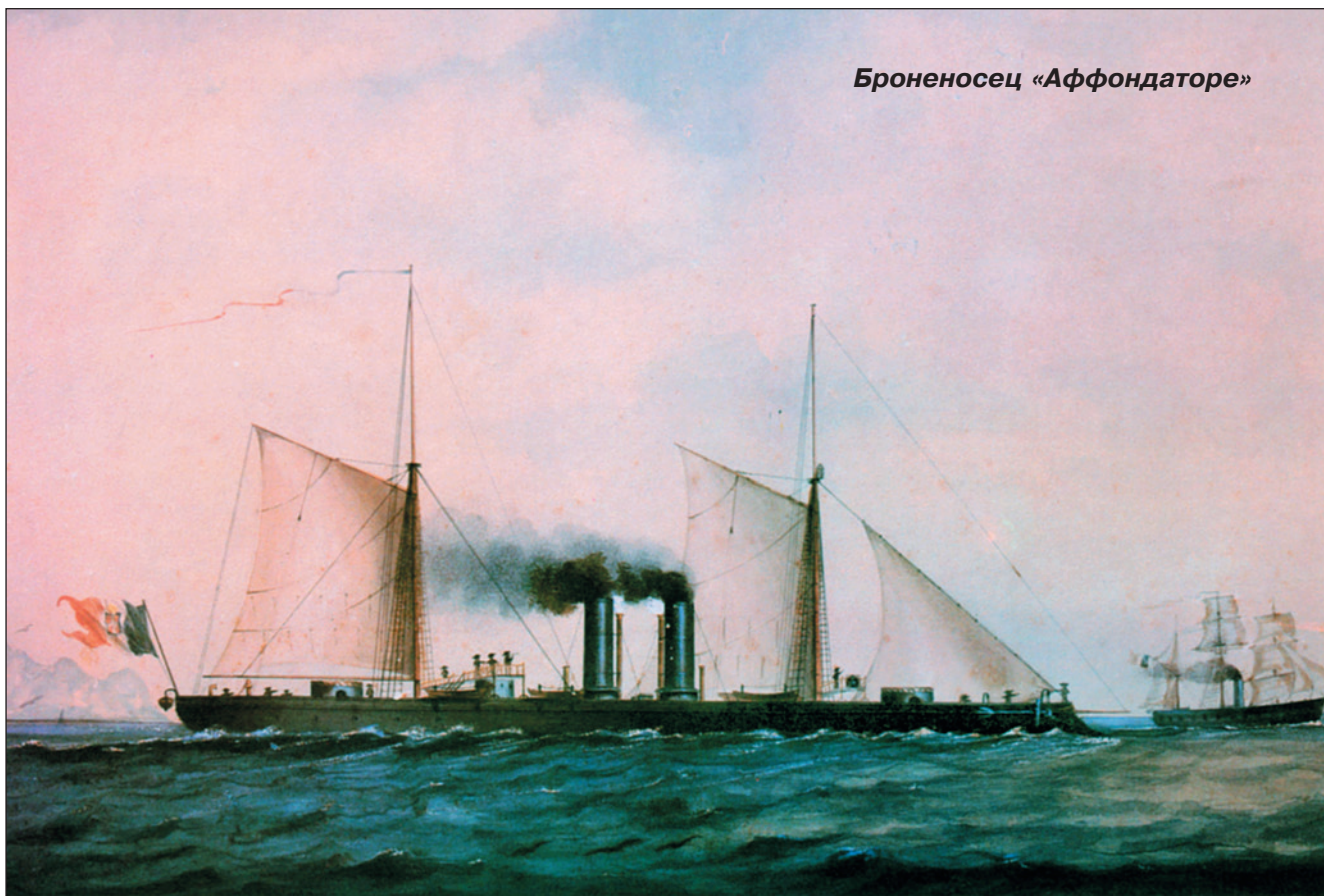
После полудня 30 декабря «Сикламен», а около полуночи и «Эмпайр Трупер» покинули Понта-Дельгада и вместе с ожидавшими их «Кенией», «Клематисом», «Джонквилом» и «Джейраниумом» пришли в Гибралтар 4 января 1941 г. Транспорт высадил войска, наскоро исправил повреждения и отправился назад в Великобританию на капитальный ремонт.

Основная часть состава конвоя была вновь собрана в океане 28 декабря и продолжила свой путь во Фритаун, куда прибыла 6 января 1941 г.

«Бервик» пришел в Гибралтар в сопровождении эсминцев «Форрестер» и «Фьюри» после 18:00 31 декабря с тем, чтобы 5 января в сопровождении «Аргуса» уйти на ремонт в Великобританию.

8 января «Адвизер», «Дилейн», «Элизабетсвилль», «Эмпайр Эбилити», «Менеаус», «Нюралия», «Орбита», «Ранджитики», «Сеттлер», «Стентор», «Тамароа», «Ансельм», «Арабистан», «Атреус», «Барристер», «Бенриннес», «Бутан», «Сити оф Кантербери», «Сити оф Дерби», «Сити оф Лондон» и «Коста-Рика» с мощным океанским эскортом продолжили свой путь вокруг Африки уже в составе конвоя WS-5B.

Броненосец «Аффондаторе»



К статье: Последняя капля, или как затонул «Аффондаторе»

«Форд Торко» из частной коллекции. На правом фото машина стоит на фоне бомбардировщика «Либерејтор»



К статье: Авиавозец

