

4/2015 (34) Апрель

12+

Журнал о военной истории

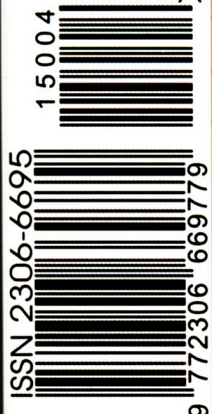
апрель

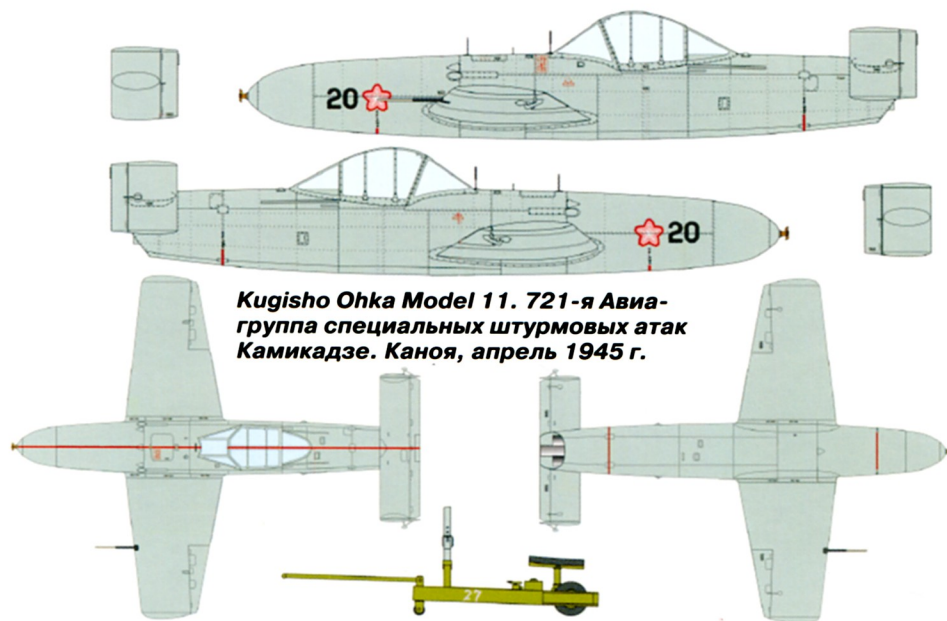
АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ 4/2015

**«Цветок вишни» или «Придурок»?
Два взгляда на один самолет**

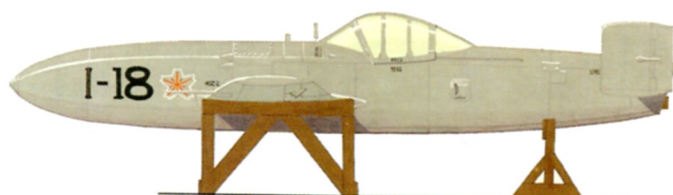


- * Наш ответ Чемберлену - Питер, ты не прав!
- * Разгром 5-го танкового полка СС
- * Десантно-штурмовые вертолеты Королевского флота
- * Крейсер «Патагония»
- * Катастрофа у Пойнт Хонда
- * История одного предательства

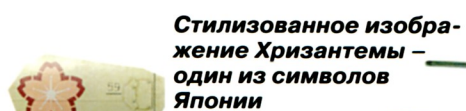




**Kugisho Ohka Model 11. 721-я Авиа-
группа специальных штурмовых атак
Камикадзе. Каноя, апрель 1945 г.**



**Ohka 11 с номером 1-18 была найдена
на о. Окинава и вывезена в США**

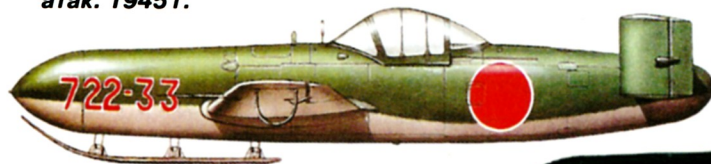
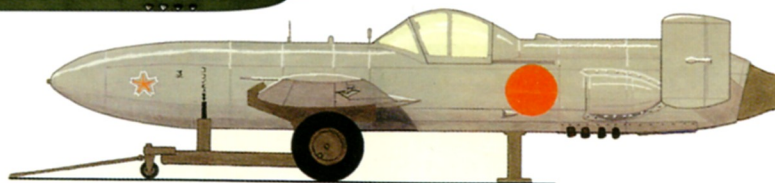


**Стилизованное изобра-
жение Хризантемы –
один из символов
Японии**



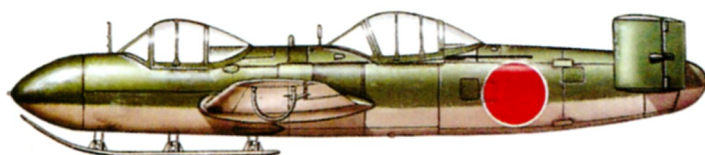
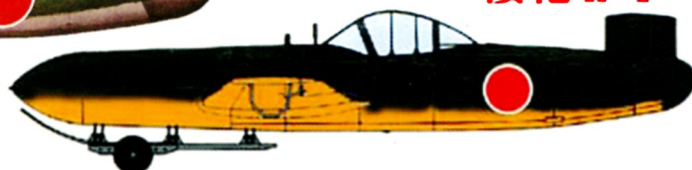
Ohka Model 22

**Ohka K-1. 722-я Авиагруппа
специальных штурмовых
атак. 1945 г.**



櫻花 K-1

**Ohka K-1 Kai Wakasakura. Прототип
этого планёра был вывезен в США
в 1945 г.**



櫻花 K-1 Kai

**Жёлтая раскраска иногда
применялась в учебных
подразделениях авиации Японии**



№4 • (34) • 2015

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: **Быстров П.М.**

Издатель: **ООО «Мир Моделей»**

Главный редактор **П.М.Быстров**

Зам. главного редактора **А.В.Дашьян**

Ответственный секретарь **Н.А.Аничкин**

Редакторы: **С.В.Патянин**
А.И.Харук

Подготовка оригинал-макета: **А.Цвайхунд**

Корректор: **А.Крутова**

Тел. 8 (499) 943-20-96

Интернет-магазин:
www.worldtanks.ru

Подписано к печати 24.2.2015

Отпечатано с диапозитивов заказчика в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Верейская, д.29

Возрастная категория 12+

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО/«Мир Моделей».

СОДЕРЖАНИЕ

С.Герасименко Наш ответ Чемберлену - Питер ты не прав!	2
Н.Бажик Разгром 5-го танкового полка СС на реке Буг 18-26 августа 1944 года (вторая часть)	8
К.Кузнецов «ЦВЕТOK ВИШНИ» или «ПРИДУРОК» - два взгляда на один самолёт	15
А.Венц Железные птицы королевы Елизаветы. Десантно-штурмовые вертолеты Королевского флота	27
Н.Митюков Крейсер «Патагония»	35
А.Орёл Катастрофа у Пойнт Хонда	40
В.Торопцев История одного предательства	55
«Я помню...»	60

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274 (метро «Проспект Мира»).
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.

В Украине

- г. Донецк, книжный рынок «Маяк», магазин № 57. Перчак Валерий Васильевич. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, perchak@telenet.dn.ua
- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий Анатольевич. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, italian@3g.ua
- Интернет-магазин Военная книга <http://www.war-book.com.ua>
- Со второго номера 2013 года журнал распространяется через сеть «Родина-Пресс», см. на сайте: www.arsenal-collection.ru



Mk.VIB с модернизированной ходовой частью

Наш ответ Чемберлену – Питер ты не прав!

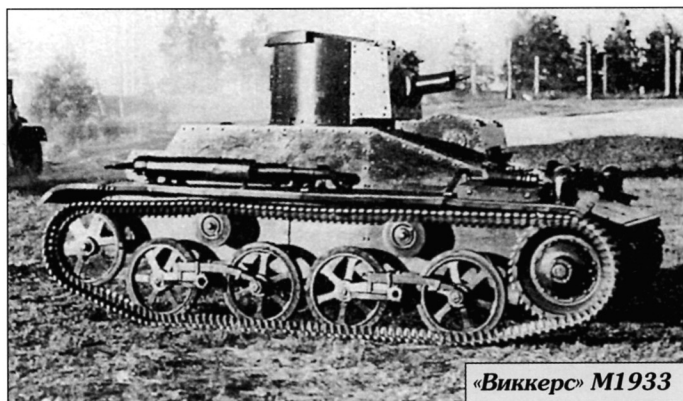
Уже после выхода статьи, посвященной легким танкам Mk.IV – Mk.VI (АК 8/2014), обнаружили новые факты из истории развития танков серии Mk.VIB. Оказалось, что даже такие авторитеты, как Питер Чемберлен могут ошибаться. Многие читали его книгу на русском языке «Британские и Американские танки Второй мировой войны». В этой книге впервые упоминается легкий танк Mk.VIB с измененной ходовой (фотография не очень хорошего качества и подписано Mk.VIB с измененной ходовой), а в статье пишется, что в ходовую был добавлен ленивец и она стала аналогична ходовой танка Mk.III. Но когда мне попала «British and American tanks of World War II» в оригинале, стало понятно, почему нет ни одной фотографии этой модификации. Оказалось, что для улучшения тяговых качеств и проходимости по пересеченной местности ограничили увеличение ведущих колес и новой, судя по всему, резинометаллической гусеницей. Были переделаны шесть Mk.VIB и одна машина Mk.VIC.



Mk.VIB с модернизированной ходовой частью



«Виккерс» M1933 на демонстрационных испытаниях



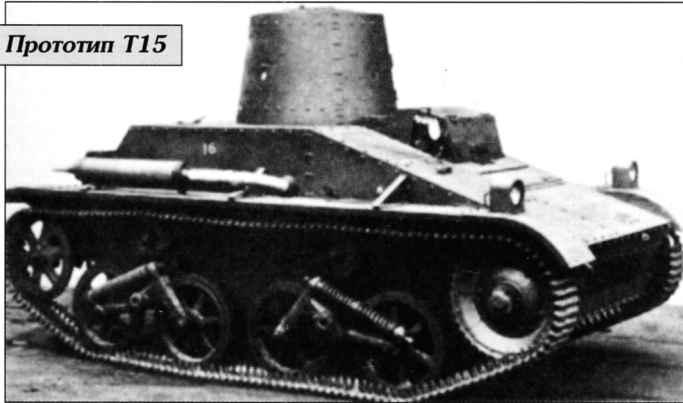
«Виккерс» M1933

ры, но у них была другая конструкция. Корпус танка образца 1933 года был разработан заново, хотя унаследовал от серийного компоновку и двигатель Meadows мощностью 90 л.с. в носовой части корпуса справа. Расположение трансмиссии, органов управления и экипажа осталось прежним.

На танке М1933 установили башню с одним пулеметом Vickers калибра .303 (7,71 мм) от серийного Mk.I. Командир вел наблюдение за боевой обстановкой через смотровые щели с бронестеклами в бортах башни и оптический прицел пулемета. Толщина брони танка от 7 мм (крыша и днище) до 9 мм (лоб и борт корпуса). Танк имел массу 3900 кг и развивал скорость 64 км/ч по шоссе. Машины получили название Vickers Light Tank Model 1933 или М1933. Но в литературе еще встречаются названия Vickers Carden Loyd Commercial Light Tank и «Виккерс 4-тонный». Первый вариант экспортного танка не имел большого коммерческого успеха. Его заказала только Литва, которая в то время закупала недорогую бронетехнику. Всего литовская армия получила 16 танков модели 1933 года. В армии они получили номера КАМ 50-55, 61-65 и 71-75, четыре машины были оборудованы радиостанциями. В июле 1933 года Финляндия заключила договор с фирмой Vickers-Armstrong на испытание трех британских танков: Vickers Light Tank М1933, Vickers 6-ton и Carden-Loyd А4Е11, но заказанные танки прибыли только второго октября. На финский вариант М1933 установили двигатель Armstrong Sidley мощностью 85 л.с., толщину лобового бронирования увеличили до 16 мм, бортового – до 10 мм. При массе 4500 кг танк развивал максимальную скорость до 65 км/ч по шоссе, но показал плохую проходимость по пересеченной местности. Финский М1933 использовали как учебный до середины войны.

Помимо машин для Литвы и Финляндии, было выпущено несколько танков с шестигранной башней, которую

Прототип Т15



Т15 с 13,2-мм пулеметом



Vickers Light Tank М1933 литовской армии

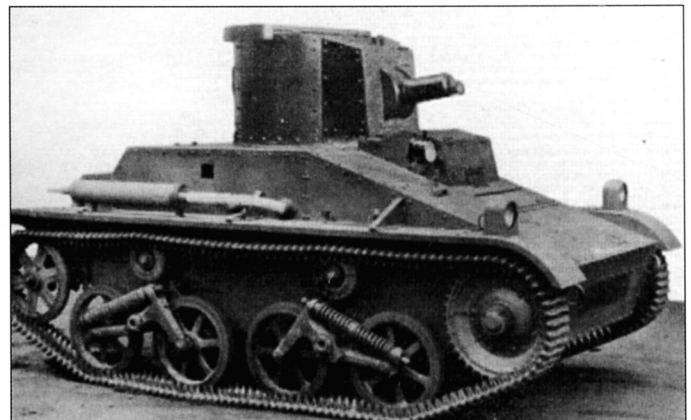
Vickers М1933 и М1934

МАССА (т)	3,8-3,9
ЭКИПАЖ, чел.	2
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ (мм):	
длина	4100
ширина	1840
высота	1800
ВООРУЖЕНИЕ	один 7,7-мм или 12,7-мм пулемет Vickers
БРОНИРОВАНИЕ (мм)	9
Двигатель:	85 л.с.
СКОРОСТЬ (км,ч)	
по шоссе	56
ЗАПАС ХОДА ПО ШОССЕ (км)	200

позже использовали на модели Vickers Light Tank М1936 и Vickers Light Tank М1937.

Модельный ряд «коммерческих Виккерсов» продолжила машина 1934 года (М1934), которая отличалась применением подвески Хортсмана «четверные ножницы» (см. АК 4/2014). Конструкция корпуса не изменилась, а вооружение, башня, и трансмиссия полностью заимствовались от М1933, двигатель модели ЕРТ заменили на EST той же мощности. Несколько стран заказали эту модификацию.

Первыми покупателями стали бельгийцы, которые давно искали замену французским FT-17 и танкеткам Carden-Loyd MkVI. Зимой 1934 года был подписан контракт на 18 танков, получивших обозначение Т15 (в ряде источников их называют М1935). На эти машины установили новую башню конической формы с 13,2-мм пулеметом Hotchkiss. Первые танки поступили на вооружение в ноябре-декабре 1935 г., а через несколько месяцев был сделан второй заказ ещё на 28 экземпляров. Все танки оставались на вооружении бельгийской армии до капитуляции 26 мая 1940 года.



«Виккерс» М1934



Король Бельгии Леопольд III на фоне легкого танка T15



Vickers Light Tank M1934 швейцарской армии до (вверху) и после (внизу) модернизации



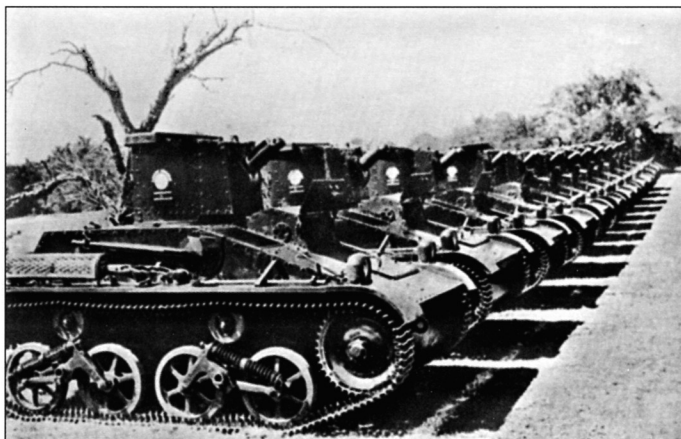
Второй страной, закупившей M1934, стала Швейцария. Для этой страны танк модернизировали, установив новую маску для пулемета полусферической формы и люк со сферическим колпаком. В 1934 году был подписан контракт на поставку ещё пяти машин, но из-за невысоких боевых качеств M1934 швейцарская армия больше не заказала. На одном танке швейцарцы усилили броню лобовой части башни и установили бортовые экраны. «Виккерсы» состояли на вооружении армии Альпийской республики вплоть до 1944 года.

Последний контракт на закупку танков M1934 состоялся в 1937 году, небольшая партия была закуплена аргентинской армией. Эти танки получили увеличенную по высоте башню.

Аргентинцы сначала договаривались с Чехословакией о закупке 160 легких танков TNHР, но из-за политической обстановки в Европе, им пришлось остановить свой выбор на продукции фирмы «Виккерс». Аргентинцы использовали танки только в учебных целях, а с 1942 г. их стали заменять американскими М3 «Стюарт».

Самый большой коммерческий успех получила модель M1936. Эта модель получила шестигранную башню (первые появившуюся на некоторых экземплярах M1933), корпус, подвеску и двигатель от M1934. Первой эту модель заказала Литва, 16 (из других источников 18) машин. Литовские «Виккерсы», в том числе и M1933, поступили на вооружение 2-й и 3-й роты танкового отряда, где они заменили французские танки Renault FT-17 (те, в свою очередь, переместились в резерв). Несколько танков имели пушечное вооружение.

Литовские танки в конце сентября 1939 года заняли город Вильно (Вильнюс) с прилегающими районами. При этом были задействованы все «Виккерсы». Ночью 7 ноя-



Vickers Light Tank M1934 аргентинской армии



Vickers Light Tank M1936

бря 1939 г. в ангарах произошел пожар, полностью уничтоживший 7 или 8 машин и сильно повредивший еще 2 или 3 танка. После присоединения Литвы к СССР, один из танков, вооруженный 40-мм пушкой, был отправлен для испытаний на полигон НИБТ на Кубинке. 22 июня 1941 г. в составе 12-го механизированного корпуса входили 42 танка типа «Виккерс» без указания модификации. Девять танков вошли в состав 28-й танковой дивизии и шестнадцать – 202-й моторизованной дивизии*. В ходе боёв у реки Западная Двина, все литовские танки были потеряны в боях, либо брошены по техническим причинам. Неясна ситуация с латвийскими танками. Точно известно, что из восемнадцати танков шесть были вооружены 40-мм пушками. К июню 1940 года все танки этого типа входили в состав технической дивизии и впоследствии были реквизированы РККА. 22 июня из парка смогли выйти лишь шесть машин. Оставшиеся пришлось бросить. После оккупации Латвии немецкими войсками, захваченные «Виккерсы» пущены на металлолом. Танки, воевавшие в Красной Армии, были потеряны в первый месяц войны.

Четыре «Виккерса» М1936 закупило правительство Гоминьдана. Британские машины прибыли одновременно с немецкими Pz.Kpfw.I и вошли в состав 2-го танкового батальона в Шанхае.

Последней страной, проявившей интерес к модели 1936 г. стали Нидерланды. Несколько отличающиеся от базовой модели машины были заказаны для армии Голландской Ост-Индии. По требованию заказчика танк оснастили дви-

* Последняя располагала помимо «Виккерсов» шестью эстонскими FIAT 3000, шестью литовскими FT-17 и двумя танкетками TKS, которые использовались в учебных целях.

гателем Meadows ESTE мощностью 88 л.с., на лобовом листе корпуса сделали два ряда вентиляционных отверстий, для лучшего охлаждения двигателя (поскольку танки планировали использовать в тропиках). Контракт на поставку 24 танков подписали в конце 1936 года. Все машины поставили до 15 декабря 1937 года, сформировав танковое экспериментальное отделение для обучения личного состава. В декабре 1939 года отделение было реорганизовано в танковый батальон. На несколько танков вместо пулемета «Виккерс» в бронированном кожухе установили спарку ручных пулеметов. С началом войны с Японией большая часть машин активно участвовала в обороне Сингау (Singau) и аэродрома Сингаванг II (Singkawang II), где и были потеряны. Остальные – уничтожены или захвачены японскими войсками при оккупации острова Ява.

Выполнению следующего заказа для Голландской Ост-Индии на 50 «колонизальных» танков (по другим данным – только 40) помешала начавшаяся Вторая мировая – пра-



Vickers Light Tank M1936 Голландской Ост-Индии, вооруженный спаренными пулеметами



Vickers Light Tank M1936 Dutchman на занятиях в инженерной школе, 1943 г.

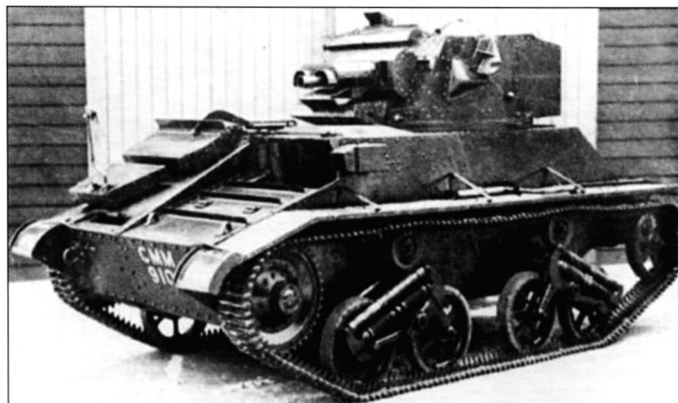


Vickers Light Command Tank M1938

ительство Великобритании поспешило конфисковать эти машины для нужд своей армии. Под названием «Dutchman» («Голландец») они служили в танковых школах, где M1936 использовались до конца войны как учебные.

Последним в серии «коммерческих танков» стала модель M1938. Танк был создан на базе серийного Mk.VI для британской армии, от которого унаследовал бронекорпус, а подвеску позаимствовали от M1934 («четверные ножницы»), но добавили по два амортизатора на каждую тележку. В отношении вооружения основным отличием M1938 от ранних модификаций стала 40-мм длинноствольная пушка, установленная в новой конической башне. Этот танк получил название Vickers Light Command Tank. В 1938 году на конкурсе бельгийской армии он проиграл французскому ACG1.

Вот мы и подошли к машине, из-за которой ходит легенда – о Mk.VIB с ходовой Mk.III. На базу танка Mk.VIA (регистрационный номер CMM910) с индийской башней установили ходовую Vickers Light Command Tank M1938. Его фотография есть в книге Дэвида Флетчера «The Great Tank Scandal British Armour in the Second World War» Part 1.



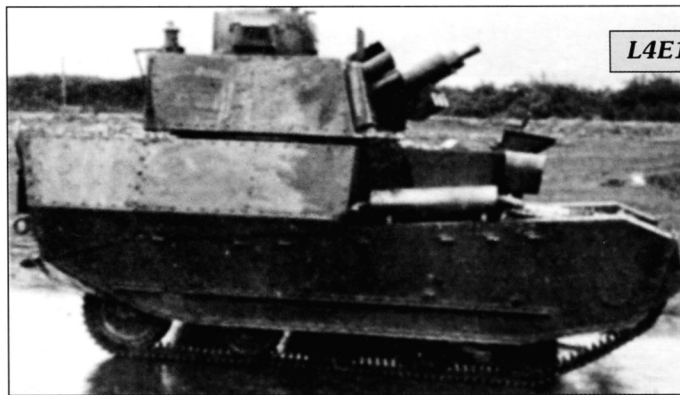
Light Tank Mk.VIA с новой ходовой

До настоящего времени сохранилось несколько танков «Виккерс 4-тонный». Один танк модификации M1933 в Финляндии. Два танка модификации M1934 в Швейцарии. Один танк модификации M1936 в танковом музее в Бовингтоне. M1937 пушечный вариант в танковом музее на Кубинке.

* * *

Предшественниками Light Tank Mk.V, как упоминалось в прошлой статье (АК 8/2014), стали опытные танки L3E1 и L3E2, но была еще одна машина, на которой опробовали корпус и башню – L4E1.

В 1935 году британские конструкторы создали легкий танк с усиленным бронированием. По требованиям Гене-



L4E1

Light Tank L4E1 образца 1935 г.

МАССА (т)	5,3
ЭКИПАЖ, чел.	3
ВООРУЖЕНИЕ	7,7-мм и 12,7-мм пулеметы Vickers или 7,92-мм и 15-мм пулеметы BESA
БРОНИРОВАНИЕ (мм)	38
Двигатель:	88 л.с.
СКОРОСТЬ (км,ч) по шоссе	48

рального штаба была разработана машина, имеющая противоснарядную лобовую броню массой до пяти тонн. Корпус танка имел небольшие углы наклона бортовых бронелистов, а лобовая часть корпуса и башни получили тридцати восьми миллиметровую броню. Вооружение – два пулемета Vickers калибра 7,71-мм и 12,7-мм. Позже вместо 12,7-мм пулемет Vickers установил 15-мм пулемет Besa, как на серийном Mk.VIC. Двигатель Meadows ESTB мощностью 88 л.с. Ходовая часть была закрыта бронированным фальшбортом и состояла из четырех опорных катков, ленивца (опущенного на грунт) и переднего ведущего с каждого борта. Танк проходил испытания до декабря 1939 года, но как оказалось, преимуществ перед серийными Mk.V и Mk.VI не показал и так и остался в единственном экземпляре.

В прошлую статью (АК 8/2014) не вошли еще несколько промежуточных модификаций Mk.VI. Для Индии были выпущены танки Mk.VI India Pattern и Mk.VIB India Pattern. Единственным отличием которых от базовой модели – вместо командирской башенки был установлен перископ.

Также провели испытания плавающего варианта танка Mk.VIB. Для придания ему плавучести по бокам корпуса навешивались два поплавка.



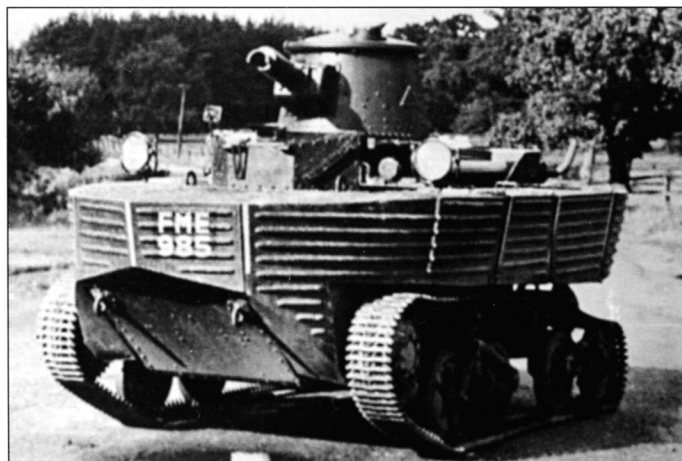
Mk.VIB India Pattern



Мк.VIB с поплавками

Завершает линейку британских легких танков фирмы «Виккерс» плавающий L1E3 (Tank Light Amphibious, No 3) – прямой потомок машин L1E1 и L1E2 (см. АК 8/2014). Опытный образец был построен в 1939 году. Прототип передали на испытания в 8-й гусарский полк. Из-за высоко расположенного центра тяжести при входе в воду и выходе из воды танк стремился к опрокидыванию. После первых испытаний танк переделали. Убрали по одному поддерживающему ролик, заостренную гофрированную носовую часть заменили гладкой закругленной. Хотя L1E3 не приняли на вооружение и выпустили в одном экземпляре, как часто бывает в жизни, ему повезло. После войны он попал в экспозицию бронетанковый музей Бовингтона. В настоящее время у танка не идеальное состояние. Имеются вмятины на поплавках, деформирован носовой отсек.

На шасси танков «Виккерс» разработали бронетранспортеры «Универсал» и «Ллойд». Во 1942 году на шасси «Уни-



Плавающий танк L1E3 до модернизации

Light Amphibious Tank L1E3

МАССА (т)	4,4
ЭКИПАЖ, чел.	2
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ (мм):	
длина	4578
ширина	2153
высота	2151
ВООРУЖЕНИЕ	один 7,7-мм пулемет Vickers
БРОНИРОВАНИЕ (мм)	7
Двигатель:	88 л.с.
СКОРОСТЬ (км,ч)	
по шоссе	56
на плаву	8



Плавающий танк L1E3 после модернизации



версала» разработали легкий десантный танк Light Tank Loyd Experimental. Прототип выпущен в 1942 году. Машина весила 5 т. Экипаж два человека: командир и механик-водитель. Для увеличения пулестойкости лобовой лист корпуса расположен под большим углом наклона. Ведущее колесо разместили впереди. Вооружение – один 7,71-мм пулемет в малогабаритной башенке. После испытаний прототипа легкого танка 1942 году, военные пришли к выводу, что машина не имеет перспективы.



Легкий десантный танк Loyd Experimental

Использованы материалы из книг:

Peter Chamberlain and Chris Ellis. Tanks of the World 1915-1945
 Peter Chamberlain and Chris Ellis. British and American Tanks of WWII
 David Fletcher. The Great Tank Scandal British Armour in the Second World War
 David Fletcher. The Universal Tank British Armour in WW2
 Nigel Duncan. Light tanks marks I – VI. AFV
 Сайтов aviarmor.net; forum.valka.cz; www.network54.com; mailer.fsu.edu.



Результат разгрома 5-го танкового полка СС – рота трофейных немецких танков Pz. V «Пантера» из состава 62-го гвардейского тяжелого танкового полка 8-го гвардейского танкового корпуса генерал-лейтенанта А.Ф. Попова под Варшавой. Август 1944 г.

Разгром 5-го танкового полка СС на реке Буг 18-26 августа 1944 года

Часть вторая

В августе 1944 г. 5-я танковая дивизия СС «Викинг», которая так эффективно противостояла частям Красной Армии на территории Польши месяцем ранее, оказалась в трудном положении. Обороняя устье р. Буг и стратегически важную магистраль Варшава – Вышкув, эсэсовская дивизия была вынуждена противостоять мощному наступлению советских войск, которое началось 18 августа. В первый же день наступления немцы потеряли г. Тлуц, оставив Красной Армии важную железнодорожную магистраль Воломин – Тлуц.

19 августа части советской 70-й армии генерал-майора В.С. Попова продолжили наступление. Из-за утраты локтевой связи с соседями положение дивизии «Викинг» было крайне тяжелым. Очень быстро рухнула линия обороны немцев Клембов – Круше – Вулька Козловска – Постолиска – Мокра Весь. Советские войска широким фронтом форсировали р. Циенка в районе г. Тлуц и наступали в направлении Круше, Козлы, Вулька Козловска. «Тридцатьчетверки» и «Шерманы» 8-го гвардейского танкового корпуса совместно с пехотой передовых батальонов дивизий 114-го стрелкового корпуса дошли до стратегически важного шоссе («восток-запад») к северу от дер. Круше, расширив тем самым разрыв между 3-й и 5-й танковыми дивизиями СС. Однако здесь на пути советского наступления встали танки 5-й роты II-го батальона 5-го танкового полка СС.

До 13:00 танкисты «Викинга» доложили об уничтожении пяти советских танков. Теперь для командования немецкой 9-й армии дер. Круше стала «шверпунктом»* в полосе

обороны всего 4-го танкового корпуса СС группенфюрера СС Отто Гилле. В направлении деревни на БТР должна была выдвинуться механизированная «пожарная команда» «Викинга» – резервный III-й батальон панцергренадеров полка «Германия», а также **все танки** 3-го и 5-го танковых полков СС. Фактически это было сражение «пятнистых кошек», поскольку рядом с «Пантерами» из состава II-го батальона 5-го танкового полка в бой пошли Pz. V из состава I-го батальона 3-го танкового полка и одиночные «Тигры» 9-й роты 3-го танкового полка. За время боев в этом районе днем 20 августа 5-я и 8-я роты дивизии «Викинг» доложили об уничтожении еще 13 советских танков.

Если на правом фланге в результате тяжелых боёв эсэсовцам удалось восстановить связь между 3-й танковой дивизией СС «Мертвой головой» и 5-й танковой дивизией СС «Викинг», то на левом положение немцев было значительно хуже. Советское наступление велось из района г. Тлуц по главному шоссе на север, в сторону Вульки Козловской. К вечеру сопротивление немецкой пехоты вновь оказалось сломлено и она начала быстрый отход на север. Тогда под дер. Вулькой Козловской появились танки Pz. IV и штурмовые орудия из состава I-го батальона. 3-я рота докладывала о боестолкновении с советским танковым батальоном. 4-я рота, поддерживающая на востоке от Вульки II-й батальон полка «Вестланд», втянулась в тяжелые бои, потеряв два танка и командира взвода – унтерштурмфюрера СС Ганса Гарвика. Левая граница участка ответ-

* Schwerpunkt – точка приложения основных усилий (нем.). – Прим. пер



Танки дивизии СС «Викинг» проходят мимо отдыхающих и принимающих пищу панцергренадеров полка «Германия». Польша, лето 1944 г. На заднем плане – «Пантера» ранней модели Ausf. A. II-й батальон 5-го танкового полка СС также имел на вооружении несколько «панцеров» старой для лета 44-го года модели Ausf. D

ственности дивизии все еще пролежала на несколько километров на восток, в районе дер. Пшыкоры и Мокра Весь. Именно здесь с частями Красной Армии вели бой отдельные танки разведывательного танкового взвода полка. Эсэсовские танкисты докладывали о полном прорыве позиций противником. Дальнейшие попытки удержания локтевой связи с 5-й гренадерской дивизией, а тем самым и со 2-й армией, не имели уже никакого смысла. Для того чтобы сохранить целостность собственных частей и спасти себя от разгрома «Викинг» начал маневр сокращения линии фронта путем резкого отхода и смены позиций. Теперь фронт эсэсовской дивизии вместо юга смотрел прямо на запад.

К вечеру 70-я армия занимала дер. Вулька Козловска, Ястжембиа Лонку, Казимежув, преследуя своими корпусами 5-ю танковую дивизию СС, к исходу дня достигнув линии Круше – Колония – Козлы – Каролев – Дембинки. Советские части не останавливали натиска и уже на рассвете 20 августа танки и пехота ударили на дер. Дембинки, которую в 08:00 вынужден был оставить полк «Вестланд». Положение, по крайней мере, на какое-то время спасли немногочисленные самоходно-штурмовые орудия 4-й роты. Немного дальше на юг, на границе между полками «Вестланд» и «Германия» под Каролевом и Козлами оборону держали Pz. IV из состава 3-й роты. Дивизия «Викинг» опять сократила свой фронт и экипажи танков получили опасное задание – в одиночку из огневых засад прикрывать огнем гренадеров до тех пор пока те не зай-

мут новую позицию на линии Рошеп – Хрущеле. Только после этого танки могли отойти вслед за пехотой. Несмотря на риск, эта операция увенчалась успехом. Все силы «Викинга» начали отход на северо-запад. 5-я рота «Пантер» отошла к дер. Трояны, находящейся на стратегической магистрали Варшава – Вышкуп. Штаб танкового полка обосновался неподалеку в населенном пункте Карпины. 20 августа I-й батальон 5-го танкового полка доложил об уничтожении 5 советских танков, а II-й батальон – целых 15.

Во время боев в отступлении, в условиях истощения сил, проявилась характерная черта немецких соединений, связанная со структурами их частей – даже на уровне таких подразделений, как танковый батальон, немецкие дивизии имели очень большие вспомогательные части. Во время кризиса эти части могли стать источником резерва живой силы, на основании которого удавалось сколачивать сводные боевые группы. Именно такой случай произошел в I-м батальоне 5-го танкового полка СС. Согласно рапорту командира штабной роты I-го батальона оберштурмфюрера СС Пауля Зенгаса*: «18 августа 1944 года все тыловые колонны, включая штабную роту оказались под моим командованием и были размещены в населенном пункте Забродзе, около 1 км на восток от шоссе Вышкуп – Варшава. Около 11:00 часов ко мне прибыл связной от Вермахта и проинформировал, что русские в данный момент приближаются к железнодорожной линии 1 км от Забродзе (железнодорожная линия, связывающая г. Глух с Вышковым; однако это событие должно было иметь место только 19 августа. – Прим. авт.) и что танки неприятеля находятся уже очень близко – в соседнем поселении. Пехота нашей дивизии, которая держала оборону в этом районе, отступила и была так рассеяна, что в наших позициях создан разрыв шириной 3-4 км. Я приказал всем сесть в свои танки и немедленно поднял по тревоге подразделения истребителей танков. После этого я на своем танке выдвинулся через железнодорожную линию на восток, чтобы разведать силы врага и точно установить направление по которому ведется наступление. Около 1 км на восток от Забродзе я наблюдал передовые части русской кавалерии, а также в отдалении массу растянутой пехоты, двигающейся с востока на запад в направлении железнодорожной линии. Я немедленно развернулся и поехал обратно, чтобы собрать все боеспособные элементы наших тыловых частей и взять два неисправных танка, которые в это время стояли в I-м батальоне и проходили текущий ремонт. Я сразу понял, что русская разведка вскрыла разрыв фронта и противник стремится как можно скорее дойти до главного шоссе (Варшава – Вышкуп. – Прим. авт.), чтобы отрезать нас от линий снабжения. Од-



«Пантера» из состава 5-й роты 5-го танкового полка СС на позиции. Польша, лето 1944 г.



БТР SdKfz. 251 из состава 3-го батальона 9-го панцергренадерского полка СС «Германия» 5-й танковой дивизии СС «Викинг» в бою. Польша, август 1944 г.



новременно я увидел бежавшие с поля боя рассеянные подразделения саперов и несколько унтер-офицеров и солдат из штрафной роты. Из них и моих колонн была сформирована сводная рота в составе 58 человек, вооруженная стрелковым оружием. Когда мы выдвигались на наши позиции вдоль железнодорожной насыпи, противник обстреливал нас артиллерией, минометами и противотан-

ковыми орудиями, стоящими в лесу, на расстоянии 1,5 км к востоку от линии железной дороги. Около 14:30 к нам приблизился конный разведывательный отряд русских численностью 8 человек. После нашего обстрела он сразу повернул на север и исчез из нашего поля зрения. Через час я заметил движение у западной опушки леса, около 1 км на восток от железнодорожной линии, поэтому отдал приказал двум подчиненным мне танкам Pz. IV, стоявшим немного западнее железнодорожной линии, провести огневой налет. Через какое-то время противник открыл сильный артиллерийский и минометный огонь, начиная атаку на железнодорожную насыпь силой около двух рот пехоты, по 50 человек каждая. Так как у нас было мало патронов к пулеметам, я приказал открыть огонь с минимального расстояния, благодаря чему атаку мы отбили. Оба танка Pz. IV, которые я разместил на флангах, в самом начале атаки отошли, так как оказались под прицельным огнем противотанковых орудий. Русская атака остановилась за 200 м перед нашими позициями и когда противник увидел, что никак не может продвинуться вперед, опять отошел в лес, оставляя на поле боя много раненных и убитых. Около 08:30 (следующего дня, 20 августа. – Прим. авт.) неприятель опять атаковал из леса, восточнее железнодорожной линии, но на этот раз более в северо-западном направлении. Вероятно ночью он провел рекогносцировку местности и заметил, что слева моей роты был разрыв до моего соседа шириной около 800 м. По другую сторону разрыва находились оборонительные позиции охранного полка Вермахта, задачей которого было защищаться на южном направлении. В этот день русские два раза ходили в атаку и каждый раз были отбиты с большими потерями. Собственные потери составили 2 тяжело и 4 легко раненных. Следующая ночь прошла также спокойно. На следующее утро русские возобновили ураганный обстрел и в течение 30 минут обстреливали огнем артиллерии и минометов наши позиции и соседа слева. Около 10:00 неожиданно 4 танка противника поехали на север и быстро скрылись в кустарнике. Через час враг опять атаковал наши позиции из леса. Так как мои люди не имели пулеметов, я приказал снять с обоих Pz. IV бортовые MG и разместил их позиции, что дало хорошие результаты. Когда русская пехота приблизилась на расстояние 600 м, неожиданно появились 3 из 4 танков, которые мы видели ранее. Эти машины явно собирались поддержать атаку русских. Один из моих Pz. IV за короткое время уничтожил все 3 танка противника, четвертый на левом фланге был уничтожен пехотой. Танки T-34 и «Шерман» сразу вспыхнули и чуть позже взорвались. После этого русская атака захлебнулась. Около 16:00 я получил доклад с правого фланга, что русские прорвались сквозь позиции полка «Вестланд». Это объясняло, почему уже час обстреливались наши тылы. Когда около 19:00 кончились наши боеприпасы (танки уже давно расстреляли снаряды) и фронт нашего соседа слева был отодвинут, мы также кружным путем отошли к населенному пункту Заздрость, который находился прямо у нас в тылу и в это время теоретически уже давно мог находиться в руках врага».

По итогам этих боев оберштурмфюрер СС Зенгас был награжден Рыцарским крестом. Не уменьшая боевого успеха, каким являлось задержание сводным взводом/ротой как минимум батальона, необходимо однако заметить, что участок, который оборонял отряд Зенгеса, был пограничным участком между 70-й и 28-й армиями, поэтому здесь отсутствовали более крупные силы советских войск.

Для немцев результат боев 18-20 августа между 5-й танковой дивизией СС, советскими 70-й армией и 8-м гвардейским танковым корпусом оказался весьма неуте-

* От 29 августа 1944 г.



Командир штабной роты I-го батальона 5-го танкового полка СС оберштурмфюрер СС Пауль Зенгас (1916-1996)

шительным. 4-й танковый корпус СС на участке «Викинга» вынужден был резко сократить фронт и отступить более чем на десять километров к северо-западу, нарушив в результате этого маневра локтевую связь со 2-й армией. Отступив на северный берег р. Буг, части дивизии также утратили контроль над стратегически важной магистралью Варшава – Вышкув. Хотя к северу от реки под контролем немцев все еще продолжала находиться магистраль Сероцк – Вышкув. Однако самой большой проблемой стало серьезное падение боеспособности «Викинга», вызванное высокими потерями в линейных подразделениях пехоты. Еще

до начала наступления 70-й армии количество личного состава пехоты в составе эсэсовской дивизии было низким, но теперь оно приближалось к катастрофическому уровню. По состоянию на 20 августа 1944 г. количество личного состава панцергренадерских батальонов «Викинга» было следующим: I-й батальон полка «Германия» – 92 человека (за три дня до этого – 207); II-й батальон – 55 человек (ранее – 202); III-й батальон – 121 человек (ранее – 214); I-й батальон полка «Вестланд» – 63 человека (ранее – 169); II-й батальон – 87 человек (ранее – 200); саперный батальон – 79 человек (ранее – 190).

В донесении 9-й армии от 21 августа 1944 г. указывалось, что с точки зрения боеготовности дивизию «Викинг» следует причислить к четвертому уровню – как условно готовую к обороне. Из техники, помимо 23 легких и 16 тяжелых гаубиц, боеготовыми оставались 8 средних танков Pz. IV, 5 самоходных орудий Stug IV и 13 «Пантер», что можно считать неплохим результатом, особенно учитывая большие потери понесенные эсэсовцами в танках. Каковы точные цифры безвозвратных потерь, понесенных в эти дни дивизией определить сложно, поскольку в период самых тяжелых боев ее штабы не передавали сводок командованию 9-й армии. Дополнительный рапорт за 18-19 августа, переданный от имени 4-го танкового корпуса СС свидетельствует о безвозвратных потерях в эти дни 3 Pz. IV, 17 Pz. V и одной самоходки. Однако данные, приводимые в этом рапорте, выглядят определенно неполными в свете воспоминаний участников событий с немецкой стороны и журналов боевых действий частей «Викинга», которые свидетельствуют о больших потерях эсэсовской дивизии за этот период.

В ночь на 21 августа сильно потрепанные батальоны полка «Вестланд» отошли к Ляскуву, населенному пункту к северу от шоссе Радзымин – Вышкув, где провели перегруппировку. Отступление батальонов и занятие ими новых позиций прикрывали 3-я и 4-я танковые роты, которые вступили в бой с атакующими частями Красной Армии уже в 04:00. Под сильным натиском советских войск главную линию обороны вновь пришлось отодвинуть назад, на этот раз в леса к западу от Слупска. Здесь она, наконец, приняла более стабильную форму. Как отмечалось в журнале боевых действий I-го батальона 5-го танкового полка СС, «3-я и 4-я роты прикрывали в боях своих гренадеров от наступающего противника, давая им время на занятие удобных оборонительных позиций. Окруженные русской пехотой, без прикрытия своих гренадеров, экипа-

жи ведут бой в лесу и тем самым дают достаточно много времени для реорганизации и занятия позиций на высотах 103 и 106 в окрестностях Слупска».

Однако, вопреки оптимистическому тону описания, из журнала боевых действий явно следует, что фактически в это время I-й танковый батальон уже начал медленно распадаться. В бой бросали всех солдат. Так, в рапорте командира штабной роты I-го батальона оберштурмфюрера СС Пауля Зенгаса описан бой самоходного зенитного орудия Sd.Kfz. 7/1 со счетверенными 20-мм автоматическими пушками из состава его роты, имевший место 21 августа: «Позиции отряда находились перед линией обороны нашей пехоты. Зенитный взвод с 20-мм спаренной пушкой прикрывал подступы с направления Вулька Слупска. Других наших частей здесь не было. В скором времени расчет пушки заметил как русская пехота пошла в атаку. Вначале перед ними оказались около 20 солдат, а еще 25-35 солдат вошли в юго-восточную часть Вульки Слупской. Прицельный огонь из всех четырех стволов заставил русских отступить. Они наверняка понесли потери от этого обстрела. Примерно через два часа враг опять малыми группами начал прощупывать обстановку. Также русским удалось установить миномет поблизости от наших позиций. Как только мы открыли огонь, противник ответил огнем из миномета. В течение одной-двух минут 4 человека из расчета пушки были ранены. Наш транспортер должен был немедленно сменить позицию. Тем временем взвод танков, прикрывающий нашу пехоту уменьшился до одного командирского танка. Отряд был переброшен в Марианув».

В то время как полк «Вестланд» вел тяжелые бои под Слупском, полк «Германия» старался удержаться на позициях к северу от шоссе Варшава – Вышкув в районе дер. Трояны и Домбровка. Однако советские войска продолжали продвигаться вперед, и даже помощь танков II-го батальона 5-го танкового полка СС только в незначительной степени тормозила их наступление. Это не должно удивлять, если вспомнить, что тогда боеготовыми числились только чуть более десяти «Пантер». В боях за Трояны, которые все таки были оставлены немцами, «Викинг» получил подкрепление со стороны I-го батальона полка «Теодор Эйке» из состава 3-й танковой дивизии СС «Мертвая голова». Командование 9-й армии и 4-го танкового корпуса СС уже тогда отдавало себе отчет, что из-за потерь в пехотных частях дивизия «Викинг» временно потеряла бо-



Унтерштурмфюрер СС Герхард Ман из 9-го панцергренадерского полка СС «Германия» 5-й танковой дивизии СС «Викинг» руководит действиями своего подразделения из кузова БТР SdKfz. 251



Солдаты войск СС меняют позицию в бою под Варшавой. Август 1944 г. На заднем плане – подбитый советский средний танк Т-34

еспособность. Общие потери личного состава 5-й танковой дивизии СС в августе 1944 г. составили 2242 человек убитыми, ранеными и пропавших без вести, что теоретически не превышало даже 20% от штатной численности эсэсовской дивизии, но большинство потерь пришлось именно на батальоны линейной пехоты.

В сложившейся обстановке необходимо было усилить дивизию дополнительными силами пехоты. В первую очередь в это время вместо обескровленного полка «Вестланд» на левый фланг дивизии на берег Буга была направлена 1131-я гренадерская бригада под командованием полковника Зоета. Она была сформирована всего месяц назад как сводное соединение чрезвычайного формирования, когда Армия резерва (*Ersatzheer*)* решила как можно быстрее отреагировать на приближение советских войск к Висле в ходе операции «Багратион». На Восточный фронт бригада попала прямо в самом конце июля. Вопреки своему наименованию фактически это был полк – штаб, два батальона гренадеров, рота истребителей танков, саперная рота и гаубичная батарея. Дивизии «Викинг» необходимы были дальнейшие подкрепления. Штаб 4-го танкового корпуса СС приказал, чтобы 73-я пехотная дивизия, наконец, вернула в состав 5-й танковой дивизии СС принадлежавший ей батальон истребителей танков, вооруженный самоходками Panzerjäger IV. Предполагалось усилить дивизию и другими силами, в частности начали рассматривать возможность ее подкрепления 19-й танковой дивизией, что и будет сделано несколько дней спустя. Кроме того, на участок обороны «Викинга» направили отдельный 1145-й гренадерский полк.

Пока на левом фланге дивизии (оборонительная линия Слоск – высота 103 – высота 106 – Малополе) развертывались силы 1131-й гренадерской бригады (ее командный пункт находился в дер. Ковалиха), штаб 5-го танкового полка СС был перемещен в Гузоватку, на юго-восток от Домбровки. Пока II-й батальон принимал участок на юго-востоке от Домбровки, I-й батальон оказался в тактическом резерве 1131-й гренадерской бригады в восточной части Марианова – на середине пути между Домбровкой и берегом Буга, вблизи Сленжан.

Бои 22 и 23 августа характеризовались попытками прорыва 70-й армии все в том же направлении на северо-запад к слиянию р. Буга и Нарев. Левый фланг армии ухаживал в общем направлении на Радзымин. Бои были настоль-

ко ожесточенными, что только Малополе три раза переходило из рук в руки. Однако немцам удалось удержать большинство своих позиций. Масштаб атак Красной Армии, все же, не шел ни в какое сравнение с теми, которые проводились 18 и 19 августа. Советские войска подтягивали снабжение и артиллерию, кроме того пополняли немалые потери. 24 августа бои затихли, но это было всего лишь затишье перед очередной бурей.

Перед рассветом 25 августа советские 70-я армия и 8-й гвардейский танковый корпус вновь перешли в наступление. В 04:00 командир I-го батальона 5-го танкового полка СС гауптштурмфюрер СС Рудольф Зауменихт получил донесение о том, что на границе I-го и II-го батальонов 1131-й гренадерской бригады к югу от дер. Дрешев, немецкие позиции оказались прорваны. Теперь противник находился всего в 2 км к югу от командного пункта бригады, размещавшегося в дер. Ковалиха. Это значило, что бригада и батальон были отрезаны от позиций дивизии «Викинг». 70-я армия в этом районе атаковала дивизиями 96-го стрелкового корпуса. 4-я рота немедленно выдвинулась на юг с намерением отбить высоту 97 под Людвиновом, а 3-я рота предприняла контратаку на участке I-го батальона 1131-й гренадерской бригады. В свою очередь из Марианова и Сленжан были эвакуированы машины тыловых служб I-го батальона 5-го танкового полка СС, командный пункт и тылы должны были быть перемещены на северный берег Буга. Тем временем ослабленная 4-я рота не смогла сдержать натиск двух бригад 8-го гвардейского танкового корпуса и стала отходить к Людвинову. Ей на помощь была выдвинута 3-я рота танков Pz. IV. Тяжелое положение немцев усугубляло еще и то, что по показаниям пленного под Людвинов направлялись тяжелые самоходно-артиллерийские установки ИСУ-122** – вероятно, из состава 62-го гвардейского тяжелого танкового полка 8-го гвардейского танкового корпуса.

На правом фланге дивизии «Викинг» в наступление перешел советский 114-й стрелковый корпус, поддерживаемый двумя бригадами 8-го гвардейского танкового корпуса. Ожесточенное сражение развернулось на линии Колакув – Гузоватка, где в бой пошли «Пантеры» 8-й роты. Эсэсовские танкисты заявили об уничтожении 5 танков «Шерман» и Т-34 и выводе из строя еще 7, 8 из этих машин на свой счет записал унтершарфюрер СС Таусенд. Вечером 25 августа 8-я и 6-я роты в районе треугольника Завады – Лосе – Мокре совместно с «панцерами» из состава танкового полка дивизии СС «Мертвая голова» прикрывали северные подступы к г. Радзымин.

Тем временем советские части, обойдя с юга позиции 1131-й гренадерской бригады, подошли к Людвинову. Заняв Юзефув, советские части продолжали наступление на север и заняли деревню Чарнув, тем самым отрезав 1131-ю гренадерскую бригаду и батальон Зауменихта от дивизии «Викинг» на небольшом плацдарме на южном берегу Буга.

Оборонительная позиция на плацдарме выглядела следующим образом: I-й батальон 1131-й гренадерской бригады занимал берег р. Буг к востоку от Сленжан, далее на юг до окраин дер. Ковалиха; II-й батальон – Людвинув, Ковалиха, далее на северо-запад до рощи 1,5 км на северо-запад от Людвинова. Понимая опасность, которая может угрожать с неприкрытого западного фланга и, владея ин-

* Составная часть Вермахта, наряду с действующей армией. В ее задачи входила подготовка призывного контингента для пополнения боевых частей и охрана тыловых районов Рейха. Офицеры командования Армии резерва составили основной костяк участников заговора против Гитлера 20 июля 1944 г. – Прим. пер.

** В немецких воспоминаниях и даже в документах они упоминаются как «КВ» или «КВ-85», что является очевидной ошибкой, поскольку этих тяжелых танков в данном районе не было.



Командир 1-го батальона 5-го танкового полка СС гауптштурмфюрер СС Рудольф Зауменихт (1916-1944). Он погиб от пули советского снайпера во время неудачной контратаки 26 августа

формацией о присутствии в дер. Чарнув советских танков, Зауменихт решил провести развед рейд в сторону деревни, с задачей захватить деревню и уничтожить находящиеся в ней «Шерманы». Затем немцы намеревались наладить связь с германскими подразделениями под Кулиговым. В итоге, хотя разведгруппе и удалось подойти к стоящим на южной окраине Чарнова советским танкам, операция провалилась – из-за неисправности панцерфаустов не был уничтожен ни один из «Шерманов». Кроме того, результаты разведки вызвали дополнительное беспокойство, поскольку было получено подтверждение, что между Людвиновом и Сленжанами тылы 1131-й гренадерской бригады оказались почти без прикрытия.

В этой обстановке командир 1-го батальона 5-го танкового полка СС Зауменихт переместил на этот участок танки 3-й роты. Так как связь со штабом полка отсутствовала, командир батальона приказал своему адъютанту оберштурмфюреру СС Леопольду Миттельбахеру, переправиться на северный берег Буга и связаться с полковником Зоетом, затем доложить командиру 5-го танкового полка СС обстановку и ждать дальнейших распоряжений командования. Танковый полк передал информацию непосредственно командиру дивизии штандартенфюреру СС Йоханнесу-Рудольфу Мюленкампу, он в свою очередь доложил командиру 4-го танкового корпуса СС Герберту Отто Гилле. В итоге командир 5-го танкового полка СС оберштурмбаннфюрер СС Фриц Даргес передал следующий приказ вышестоящих начальников: «По приказу дивизии 1-й батальон 5-го танкового полка СС атакует вражеские танковые части в Чарнове. После их уничтожения батальон прорывается на запад через предместье Стасиполе – Кулигув и занимает плацдарм у моста рядом с Поповом Косцельным. Бригада «Зоет» в случае отхода с занимаемых позиций, по приказу командира корпуса группенфюрера СС Гилле, должна взорвать за собой переправы, чтобы не допустить атаки неприятельской пехоты на Яцково». Кроме того Миттельбахер получил от Даргеса распоряжение, в случае невозможности выполнения этого приказа, переправить батальон на северный берег Буга и через Попово Косцельное вновь перейти на южный берег реки, заняв позицию под Кулиговым.

Получив эти приказы, Миттельбахер отправился на командный пункт 1-го батальона 5-го танкового полка СС, который теперь находился в лесу в 3 км на север от Барцице, на северном берегу Буга. Отсюда по радиосвязи адъютант батальона передал Зауменихту полученные приказы. Однако после того, как советские тяжелые самоходно-артиллерийские установки ИСУ-122 заняли позиции под Чарновом, Зауменихт начал сомневаться в правильности наступления в направлении Кулигова.

26 августа в 13:30 1-й батальон 5-го танкового полка СС, действуя в соответствии с полученными приказами командования, перешел в наступление. Первыми в атаку шли 4 штурмовых орудия 4-й роты. Их прикрывали танки из состава 3-й роты. Они быстро дошли до восточной окраины Чарнова, где около 14:00 пульей советского снайпера был

убит Рудольф Зауменихт. После гибели командира атака эсэсовцев захлебнулась. Под огнем советских танков остатки батальона были вынуждены отойти к Сленжанам. Командир 4-й роты оберштурмфюрер СС Метцгер в своем рапорте, составленном по итогам сражения 1 сентября 1944 г., так описал эту неудачную атаку: «В начале, быстро продвигаюсь вперед со своими четырьмя орудиями и занимаю позицию 400 м к западу от Сленжан, откуда веду обстрел южного Чарнова. Затем приближаюсь на 400 м к восточной окраине Чарнова, после чего приказываю повернуть налево, поскольку необходимо было найти более твердый грунт, так как местность прямо передо мной оказалась чрезвычайно заболоченной. В 300 м далее нахожу правильную дорогу и приближаюсь к построениям Чарнова на расстояние 50 м. Замечаю, что два из идущих за мной штурмовых орудия застряли в болоте. Непосредственно за мной идет только соседнее штурмовое орудие и танки Pz. IV из состава 3-й роты. Когда на своей машине приближаюсь к окраине деревни, выезжая из-за высоты неожиданно оказываюсь на расстоянии 40-50 м от



Танк PzKpfw V «Пантера» из состава дивизии СС «Викинг» и гренадеры, вероятно, из состава 1131-й гренадерской бригады. Солдат на переднем плане несет на плече «пилу Гитлера» – ручной пулемет MG-42, у отвернувшегося солдата слева – новейшая на то время штурмовая винтовка (автомат) StG-44



«Пантера» из состава дивизии СС «Викинг» и гренадеры, вероятно, из состава 1131-й гренадерской бригады

двух идущих перпендикулярно танков «Шерман» и Т-34. После первого же моего выстрела у меня заела пушка и только благодаря реакции водителя я со своим штурмовым орудием сумел укрыться. Я не был в состоянии определить точность выстрела, поскольку неприятель ответным огнем повредил мне перископ и бронирование стекла в командирской башенке. В этот момент я получил по радио извещение о тяжелом ранении командира батальона и приказ отойти. Отход прошел благополучно, не считая того, что несколько танков Pz. IV и один Stug на короткое время застряли в болоте на обочине дороги. Затем отправляясь на своей машине к орудиям, которые застряли ранее, чтобы вытянуть их из болота. Однако это не удается сделать. Под моим прикрытием оба экипажа, в том числе тяжело раненные были спасены, а оба штурмовых орудия – взорваны».

В 16:00 обстановка обострилась, поскольку теперь советские части атаковали в направлении на Сленжаны. Отчаянные попытки отыскать переправу для танков через р. Буг оказались тщетными. Более того во время поисков в реке застряли два Pz. IV, которые пришлось взорвать. Шесть «Четверок» и два штурмовых орудия – все что осталось от I-го батальона 5-го танкового полка СС, собранные под командой неутомимого оберштурмфюрера СС Зенгаса прикрывали отход за Буг гренадеров 1131-й бригады пока не закончились боеприпасы. Затем и эти «панцеры» были взорваны своими экипажами. Вот как в своем рапорте обстоятельства этого боя описал оберштурмфюрер СС Метцгер: «В одном из штурмовых орудий уже не было снарядов, вторая машина вместе с танками Pz. IV из состава 3-й роты сдерживали сильный атаки врага с юго- и юго-западного направления. Когда наша пехота переправлялась на северный берег Буга, экипажи танков продолжали бой. Только после удачной переправы гренадеров и приближении вражеской пехоты на расстояние 50 м, штурмовые орудия и танки Pz. IV, с согласия оберштурмфюрера Зенгаса, расстреляв все снаряды, были взорваны. Оберштурмфюрер Зенгас и я с оставшимися экипажами последними ушли с плацдарма».

Последняя попытка обернуть положение в свою пользу, когда командир 3-й роты оберштурмфюрер СС Курт Шумахер собрал две «Пантеры» и два танка Pz. IV из ремонтной роты для отвлекающей атаки с запада, запоздала. В конечном итоге эсэсовские танкисты докладывали об уничтожении 3 танков «Шерман», 2 Т-34, 2 противотанковых орудий и 10 45-мм пушек, но и сами потеряли 8 Pz. IV и 4 Stug IV. 4-й танковый корпус СС в ежедневной сводке добавил к своим безвозвратным потерям: 11 Pz. IV, 7 Stug IV и одну «Пантеру». Но самой большой потерей для «Викинга» стала гибель командира I-го батальона 5-го танкового полка СС.

Следует отметить, что командир 4-й роты оберштурмфюрер СС Метцгер ошибался в своем отчете – последними плацдарм под Сленжанами покинули не эсэсовцы. До вечера свои позиции к востоку от деревни удерживал I-й батальон 1131-й гренадерской бригады, который только в 21:00, уже в темноте, переправился на северный берег Буга. Командир бригады полковник Зоет, в письменной оценке частей дивизии «Викинг» от 27 августа (то есть на следующий день после сражения) так прокомментировал обстоятельства своего отступления: «Наш отход прикрывал танковый отряд гауптштурмфюрера Зауменихта. Его поддержку также как и взаимодействие с этим отрядом в предыдущие дни можно оценивать только в превосходных словах. Экипажи танков не хотели оставлять гренадеров, на которых крепко наседали враг, до момента того момента, когда те полностью переправятся на другой берег. Затем, когда были расстреляны все снаряды, экипажи взорвали свои машины, чтобы те не достались врагу. Прав-

да, отход в направлении позиций I-го батальона мог бы сохранить танки, но при предполагаемом постоянном натиске превосходящего количественно противника батальон тоже понес бы тяжелые потери. Так что я против поднимаемого вопроса мнимой вины экипажей танков (речь шла о преждевременном подрыве «панцеров». – Прим. авт.), которых я узнал как неустрашимых бойцов».

После отхода с плацдарма под Сленжанами на северном берегу Буга, на базе ранее стянутых в этот район тыловых служб I-го батальона, была установлена линия прикрытия. Ее основу составлял взвод «Кемпе» под командованием унтерштурмфюрера СС Хорста Кемпе из 3-й танковой роты с двумя оставшимися танками Pz. IV и одним штурмовым орудием (хотя в рапорте дивизии от 27 августа говорится еще о 6 танках Pz. IV). Одновременно в ночь с 26 на 27 августа сильно обескровленный I-й батальон 5-го танкового полка СС был отозван с фронта (без взвода «Кемпе») и переместился в Марынин, населенный пункт в 4,5 км к западу от Сероцка на западном берегу р. Нарев. На следующий день командир батальона Зауменихт был похоронен на территории крепости Модлин.

В итоге в течение неполных 10 дней, с 18 по 26 августа, считавшийся отборным 5-й танковый полк СС был практически уничтожен. Хотя необходимо отметить, что штаб полка при этом практически не пострадал и понятие «уничтожен» скорее следует понимать как истощен. Но полк потерял командира I-го батальона, также погибло или было ранено несколько командиров рот в обоих танковых батальонах. I-й батальон, лишенный 1-й и 2-й рот, необходимо было на какое-то время полностью вывести в тыл для пополнения личным составом и техникой. II-й батальон, вооруженный танками «Пантера» и оставшийся боеготовым, уцелел, но также понес серьезные потери в личном составе и материальной части, уменьшившись до размера двух полных рот. Танковые батальоны, как и полковые роты дивизии «Викинг», в очередной раз показали себя на поле боя с наилучшей стороны, но тактические и количественные обстоятельства сказались на их эффективности.

В целом, хотя 5-я танковая дивизия СС смогла сохранить целостность, она была принуждена к отступлению и понесла тяжелые потери. Ее танковый полк оказался разгромлен – в боях с советскими войсками было уничтожено множество танков «Пантера» II-го батальона, пуля советского снайпера настигла командира I-го батальона, а последние танки этого батальона были взорваны на берегу Буга из-за невозможности их эвакуации.



Рота трофейных немецких танков Pz. V «Пантера» гвардии лейтенанта Михаила Ивановича Сотникова (1916-?) из состава 62-го гвардейского тяжелого танкового полка восточнее Варшавы. Август 1944 г.



45JP-15 The ill-famed Japanese "BAKA" a type of suicide dive bomber used ineffectively by enemy against US Forces in Pacific War II. Craft has "bomb" attached ahead of wing & was carried aloft by powered aircraft for action against troop concentrations & warships. *Courtesy Smithsonian Institution.

Ока 11, вид справа. На борту – стилизованное изображение хризантемы – одного из символов Японии. Снимок сделан американцами, на о. Окинава, во время изучения японского оружия. На врезке надпись: «45JP-15 пользующийся дурной славой японец «Бака», пикирующий самоубийственный бомбардировщик, который враг безрезультатно использовал против сил США в Тихоокеанской войне во время Второй мировой войны. Аппарат имеет «бомбу», установленную перед крылом, и поднимался вверх самолётом – носителем, для действий против скоплений войск и военных кораблей. Кортеси Смитсонский институт»

«ЦВЕТОК ВИШНИ» или «ПРИДУРОК» – два взгляда на один самолёт

При разработке управляемого оружия главной проблемой является создание системы управления. В этом плане, во время войны, Япония сильно отставала от США, а тем более от Германии. Зато в Японии был несокрушимый самурайский дух и кодекс чести воина, который предписывал с радостью умереть за императора, что нашло свое отражение в действиях камикадзе.

Японская промышленность не успевала производить нужное количество «настоящих» самолётов, поэтому для действий смертников нужен был простой, надёжный и дешёвый одноразовый самолёт-снаряд, который можно было бы выпускать из недефицитных материалов с помощью неквалифицированной рабочей силы.

Лейтенант Митсуо Охта, пилот транспортного самолёта из 405 авиагруппы, совместно со специалистами Авиационного института при Токийском императорском универ-

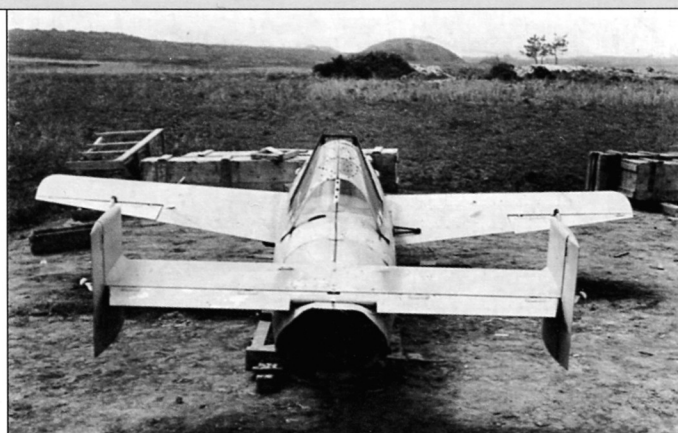
ситете, разработал эскизный проект необычного самолёта-снаряда, с «системой самонаведения», основанной на применении пилота-смертника. Проект был представлен в Главный штаб авиации ВМС, где получил одобрение, и сразу же был направлен для реализации в Первый Арсенал Воздушного Флота в Юкосуке, более известный как Kugisho. Контроль над программой был поручен капитану Таданао Мицуги, а разработку проекта поручили инженерам Масао Ямона и Рокуро Хаттори. Новый самолёт получил название «Морской специальный штурмовой самолёт «Ока» (MXU7) – модель 11 «Цветок вишни»» и предназначался для борьбы с кораблями противника. Встречается другое обозначение снаряда – Kugisho MXU7.

Первоначально планировалось использовать двигатель на жидком ракетном топливе, который позволял добиться большей дальности полёта. Но у японцев не оказалось



Ока 11

Вверху: вид слева. Фонарь открыт. Видны трубка ПВД и противофлаттерный груз на руле направления
Внизу слева: вид спереди. Боевая часть отсутствует. Видны трубка ПВД и рамочный прицел перед козырьком кабины
Внизу справа: вид сзади. Видно хвостовое оперение



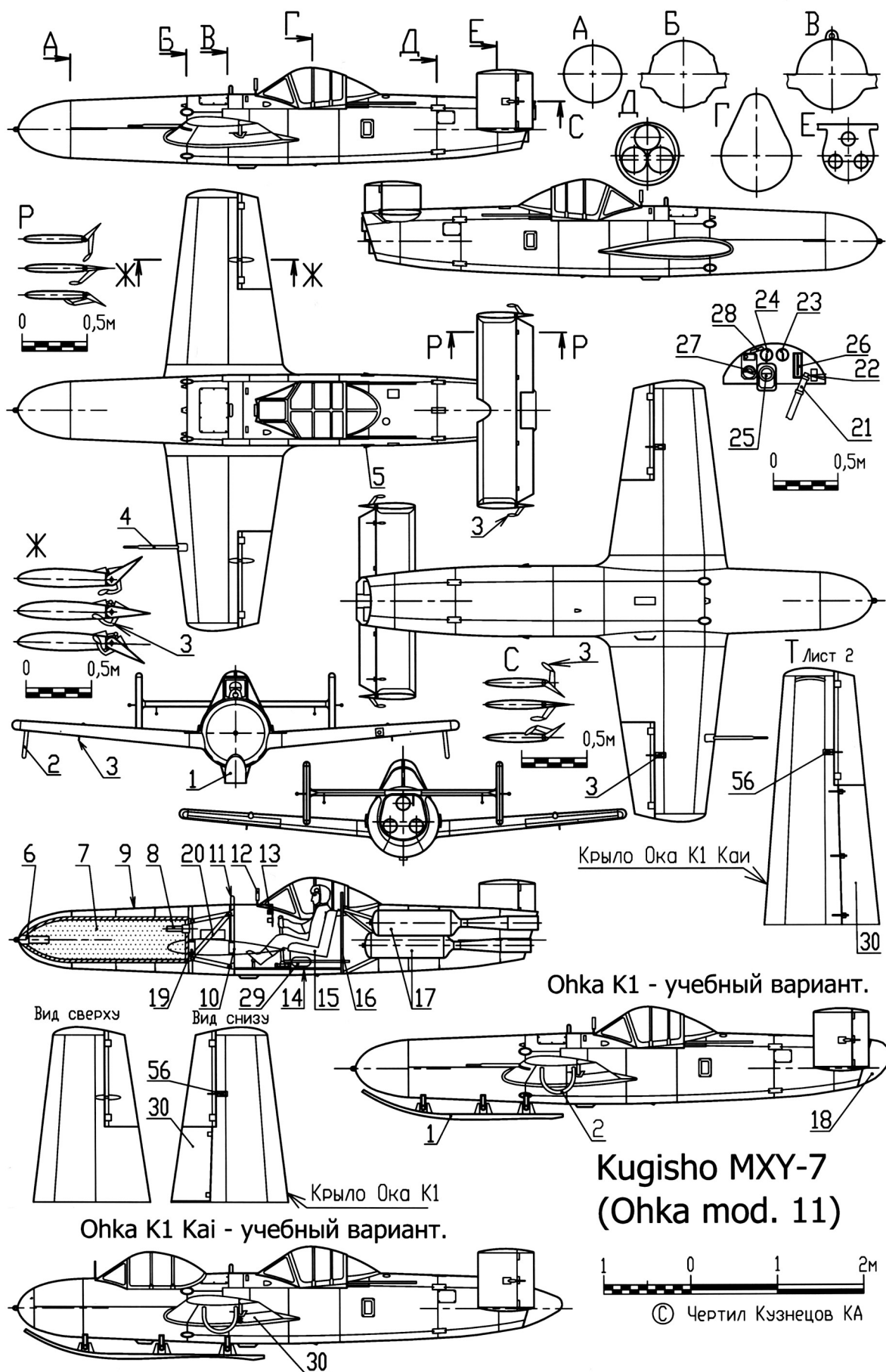
такого ЖРД, а немецкая конструкция, с топливом, на основе перекиси водорода, не подходила из-за трудностей в химической промышленности, которая не могла произвести горючее в нужных объёмах. В итоге было принято решение использовать двигатели на твёрдом топливе.

В район атаки снаряд должен был доставляться на борту самолёта-носителя, затем отцепляться, и, выпол-

нив самостоятельный полёт и выбор цели, атаковать её в пикировании. Самолёт-снаряд Ока был свободнонесущим монопланом, смешанной конструкции, с двухкилевым оперением. Конструкция была до предела упрощена и делилась на 6 агрегатов: фюзеляж, крылья, хвостовое оперение с силовой установкой и боевая часть с обтекателем.

К графике на с.17-18

1 - Лыжа посадочная; 2 - Дуга поддерживающая; 3 - Груз противофлаттерный; 4 - Трубка ПВД; 5 - Воздухозаборник вентиляции двигательного отсека; 6 - Взрыватель; 7 - Заряд ВВ; 8 - Взрыватель; 9 - Обтекатель боевой части; 10 - Задняя стенка крыла; 11 - Петля для подвески к самолёту; 12 - Рамка прицельная; 13 - Доска приборная; 14 - Броневая плита нижняя; 15 - Кресло пилота; 16 - Броневая плита задняя; 17 - Ракетный двигатель Тип 4-1 18; 18 - Обтекатель; 19 - Лонжерон крыла; 20 - Аккумулятор; 21 - Ручка управления самолётом; 22 - Кнопка сброса дополнительных двигателей; 23 - Указатель скорости; 24 - Высотомер; 25 - Компас; 26 - Указатель угла тангажа; 27 - Переключатель пятипозиционный; 28 - Рукоятка снятия взрывателей с предохранителей; 29 - Баллон кислородный; 30 - Закрылок; 31 - Взрыватель; 32 - Боевая часть; 33 - Обтекатель боевой части; 34 - Взрыватель; 35 - Бак топливный; 36 - Аккумулятор; 37 - Петля для подвески к самолёту; 38 - Лонжерон передний; 39 - Лонжерон задний; 40 - Заливная горловина; 41 - Прицел рамочный; 42 - Бак топливный; 43 - Приборная доска; 44 - Ручка управления самолётом; 45 - Педали управления; 46 - Кресло пилота; 47 - Двигатель внутреннего сгорания «Hatsukaze 11»; 48 - Патрубок выхлопной; 49 - Компрессор центробежный; 50 - Форсунки топливные; 51 - Камера сгорания; 52 - Лыжа посадочная; 53 - Вспомогательный ракетный двигатель «Тип 4-1»; 54 - Посадочный костыль; 55 - Дуга поддерживающая; 56 - Груз противофлаттерный; 57 - Рукоятка взведения взрывателей; 58 - Высотомер; 59 - Компас; 60 - Кислородный баллон; 61 - Указатель скорости; 62 - Кнопка сброса ракетных двигателей; 63 - Щиток запуска мотореактивного двигателя; 64 - Переключатель запуска твёрдотопливных ракетных двигателей; 65 - Указатель угла тангажа.

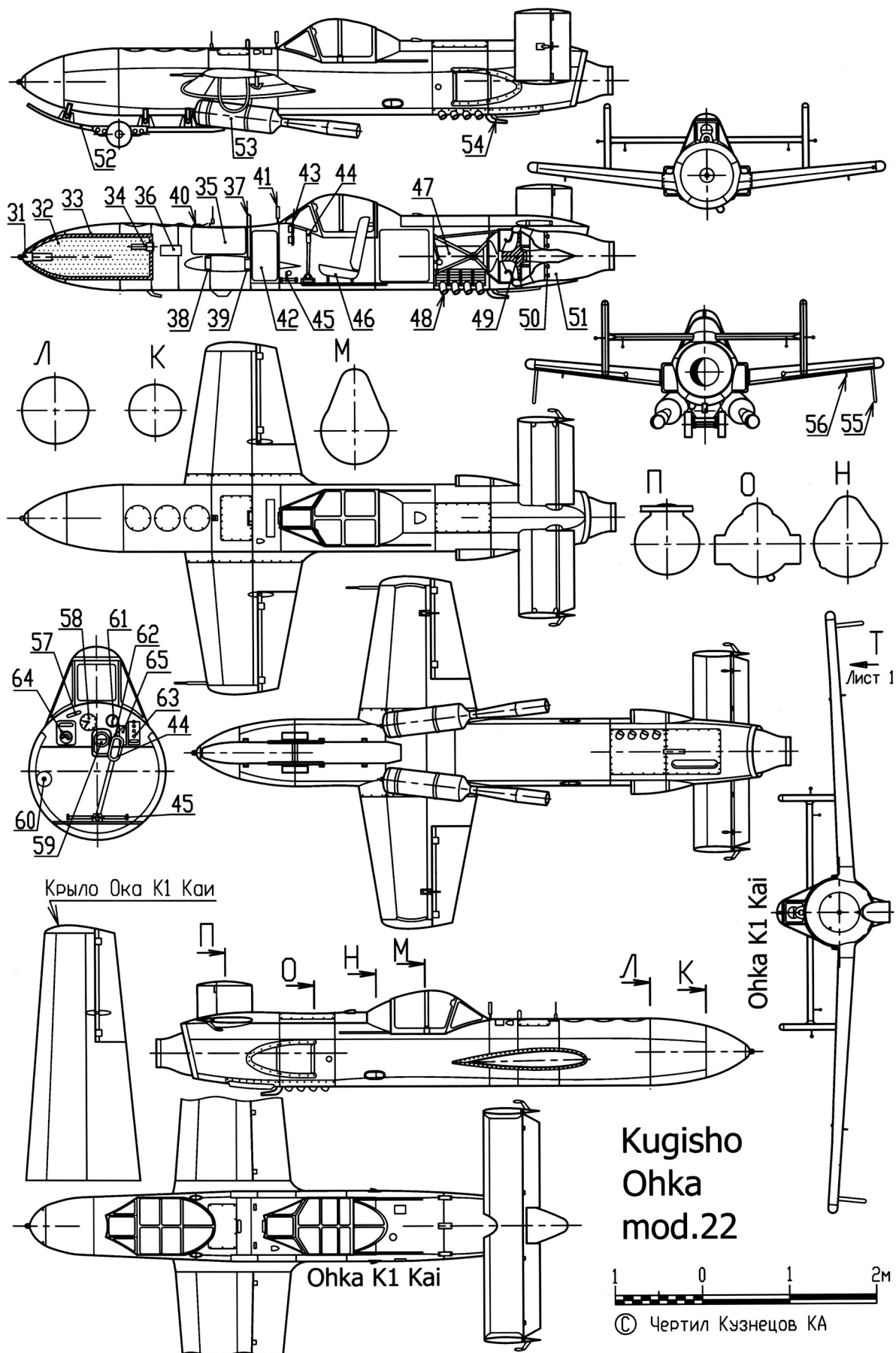


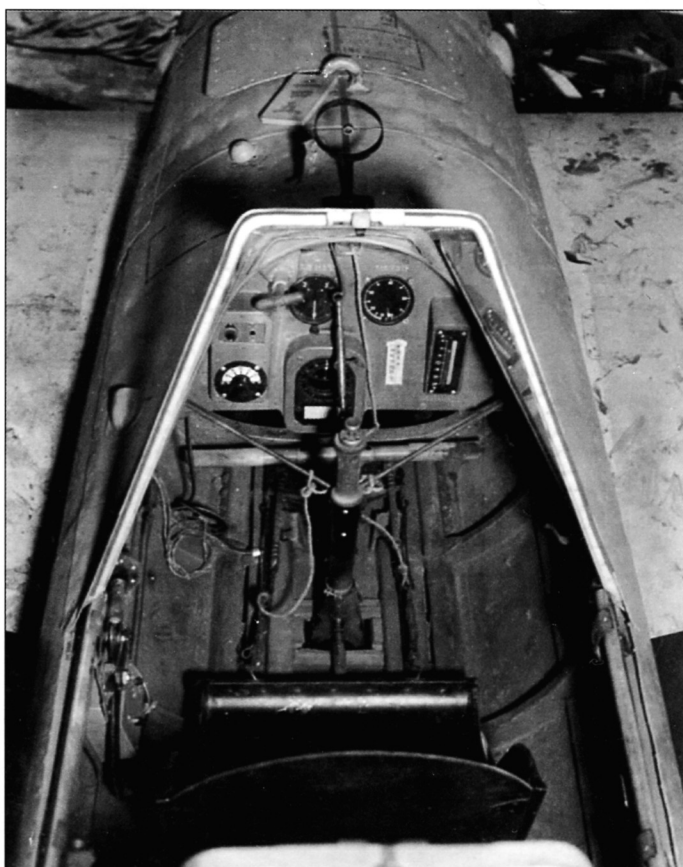
Ohka K1 - учебный вариант.

Ohka K1 Kai - учебный вариант.

Kugisho MXY-7
(Ohka mod. 11)

1 0 1 2м
© Чертил Кузнецов КА





Кабина снаряда Ока 11. Музейный экспонат. Ручка зафиксирована тягами, чтобы посетители её не дёрнули. Видны: петля для подвески к самолёту, рамочный прицел, приборная доска, РУС, педали в виде трубы и кресло пилота

ФЮЗЕЛЯЖ состоял из трех частей. Передняя часть, выполненная из дюралевой обшивки и шпангоутов, закрывала собой боевую часть. В средней части фюзеляжа располагались крепления крыла, боевой части, петля для подвески к самолёту-носителю, а также кабина пилота. В кабине устанавливались кресло пилота, два броневых листа толщиной 6 мм, защищающих летчика сзади и снизу. Под креслом находился баллон с кислородом для полёта на большой высоте, органы управления (ручка и педали) и приборная доска. Комплект приборов был минимален и состоял из указателя скорости с диапазоном 160...1000 км/ч, высотомера, компаса и указателя угла тангажа с диапазоном от + 5 до -25° (по нему выдерживался наивыгоднейший угол планирования для достижения максимальной дальности). На приборной доске располагались также рукоятка для взведения взрывателей и пятипозиционный электропереключатель с помощью которого запускались ракетные ускорители, подвешенные под крылом, и основные ракетные двигатели. Простой рамочный прицел находился вне кабины перед лобовым стеклом.

Пока самолёт-снаряд был подвешен к бомбардировщику, обеспечивалась телефонная связь между ними, и в кабину Оки подавался кислород с борта носителя. В хвостовой части фюзеляжа находилась силовая установка. Первоначально предполагалось использовать жидкостно-реактивный двигатель, чтобы достичь максимальной дальности, однако из-за отсутствия собственной подходящей конструкции и из-за сложностей в освоении германских достижений в этой области, остановились на связке из трех твёрдотопливных двигателей Тип 4-1 модель 20 с общей тягой около 7,85 кН (800 кгс), которая развивалась в течение 8-10 секунд.

КРЫЛО было цельнодеревянной конструкции и имело два лонжерона и фанерную обшивку. На крыле устанавливались элероны с противофлаттерными грузами. На левой консоли крепилась трубка ПВД.

ХВОСТОВОЕ ОПЕРЕНИЕ было также цельнодеревянным и состояло из стабилизатора и двух килей. Рули высоты и поворота также снабжались весовыми компенсаторами.



Специалисты изучают Ока 11. Хорошо видна боевая часть, весом 1200 кг, и кронштейны для её крепления

БОЕВАЯ ЧАСТЬ весом 1200 кг представляла собой стальную конструкцию, содержащую 450 кг тринитроанизола и крепящуюся 4 болтами к раме фюзеляжа. Вес боевой части был выбран с таким расчётом, чтобы с одного попадания вывести из строя корабль любого класса. Б.Ч. снабжалась четырьмя инерционными взрывателями и одним взрывателем в передней части – он выступал из обтекателя. Взрыватели ставились на предохранители, а после отделения от носителя приводились в боевое состояние пилотом-смертником.

ШАССИ для боевого варианта не предусматривалось, а во время испытаний использовались посадочная лыжа и предохранительные дуги на крыльях.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА: Три твёрдотопливных двигателя Тип 4-1 модель 20, с общей тягой 7,85 кН (800 кгс), возможна подвеска под крыльями 2 двигателей Тип 4-1 модель 20, с общей тягой 5,3 кН (540 кгс). Длина двигателя составляла 1,98 м, диаметр 327 мм, вес – 120 кг. Два таких же двигателя могли подвешиваться под крыльями.

Носителем для модели 11 служил специально оборудованный бомбардировщик G4M2e модель 24J (Betty). Так как стартовый вес снаряда модель 11 достигал 2140 кг, а проектная грузоподъёмность Бетти составляла 1000 кг, то доработки бомбардировщика сводились к максимальному

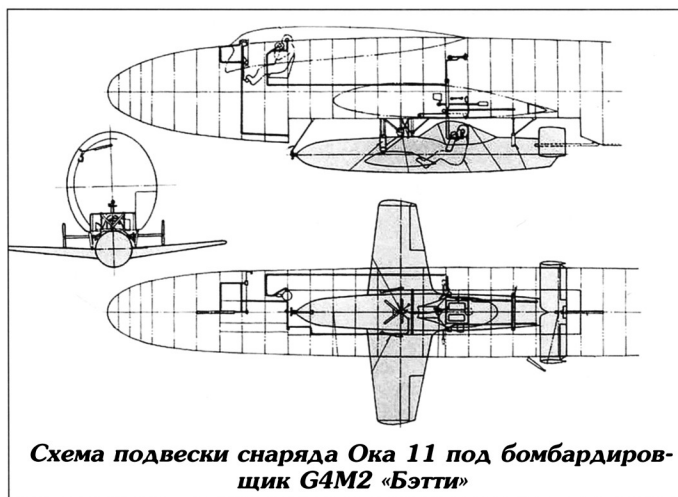


Схема подвески снаряда Ока 11 под бомбардировщик G4M2 «Бетти»

облегчению самолёта: снималось все «лишнее» оборудование и даже уменьшался запас топлива. Створки бомбоотсека демонтировались, а сам он удлинялся, чтобы вместить в себя фюзеляж снаряда. В результате самолёт-носитель имел длинную взлётную дистанцию и плохие манёвренность и управляемость, за что дорого пришлось заплатить в боевых условиях.

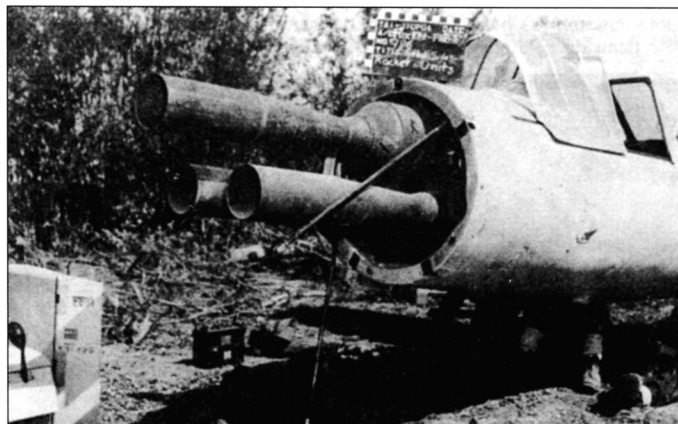
Первый полёт без включения двигателей был осуществлён 23 октября 1944 года на аэродроме в Сагами, а первый моторный полёт – месяц спустя, на аэродроме в Касима. В процессе испытаний самолёт показал скорость «под двигателем» в горизонтальном полёте на высоте 3500 м – 648 км/ч, а на планировании – 462 км/ч, что значительно меньше чем планировалось (800...900 км/ч «под двигателем»). Доводить снаряд не стали (главное – он показал способность летать) и сразу же запустили в серийное производство.

Производство агрегатов распределили между многими субподрядчиками. Так фюзеляж, боевая часть и крепление двигателей, выпускала компания Канагава К.К. Крылья и оперение изготавливались компанией Фуджи Хикоку К.К., а литые детали – делали в Осаке и в районе Хиросимы. Ракетные двигатели поставляли пороховые заводы. Окончательный монтаж и испытания проводились на заводе Kugisho в Ёкосуке. После проверок самолёты разбирались, и упакованными в ящики, отправляли на фронт. Всего было произведено 755 штук снарядов Ока модель 11.

Пилот Оки садился в свой снаряд, как правило, непосредственно перед подвеской его под самолёт-носителем, и находился там во время всего полёта. Во время полёта, до момента сброса, обеспечивалась телефонная связь с экипажем носителя, и осуществлялась подача кислорода. Тактика применения предполагалась следующей: на дальности 40 ...80 км от цели, с высоты от 6000 до 8250 м и скорости 280...325 км/ч производился сброс снаряда, который на наивыгоднейшем угле планировал к намеченной цели. На середине траектории пилот включал двигатели и скорость должна была возрасти до 900 км/ч – при этом снаряд становился неуязвимым для огня ПВО. На дальности порядка 5 км от цели пилот переходил в пикирование под углом до 50° и поражал цель.

Жизнь внесла свои коррективы в эти планы. Во-первых, дальность полёта и скорость оказались меньшими, чем предполагалось, во-вторых, оказалось труднее отыскать и поразить цель, в третьих, самолёту-носителю было трудно выйти на рубеж атаки. Кроме того, время, оставшееся на прицеливание, оказалось мало, что требовало от пилота хороших навыков в пилотировании.

В результате этих соображений атаку кораблей старались производить на дальности прямой видимости, т.е. поряд-



Силовая установка снаряда Ока. Три ракетных двигателя Тип 4-1 Модель 20, общей тягой 800 кгс. Обратите внимание на длинные сопла. В нижнем левом углу виден киль с рулём поворота и руль высоты с противофлаттерным грузом



Твёрдотопливный двигатель Тип 4-1 Модель 20 имел тягу 266 кгс, которую развивал в течение 8...10 сек. Слева ящики, в которых двигатели поставлялись на фронт

ка 20 км. После сброса пилот сразу запускал двигатели и шёл на цель. Перед запуском снаряда самолёт-носитель должен был лететь на постоянной высоте с неизменным курсом, причём на небольшой скорости. Это был самый удобный момент для американских истребителей для перехвата неповоротливых бомбардировщиков. Потери оказались большими.

В сентябре 1944 года Главный штаб авиации ВМФ решил, что первым подразделением, которое займется доставкой самолётов Ока модель 11 к месту в атаки, будет 721-я авиагруппа. Командиром этого подразделения был капитан Мотохару Окамура, горячий сторонник применения смертников-камикадзе. Началась быстрая подготовка техники и людей к выполнению «Специальных штурмовых атак». Изначально авиагруппа находилась на базе Коноике, а затем, после реорганизации, перебазировалась на базу в Каноа.

Вечером 28 ноября 1944 года американская подводная лодка «Арчерфिश», в 150 милях к югу от Токио, обнаружила крупный авианосец, в сопровождении трёх эсминцев. После долгого преследования, в 03-17 часов ночи, следующего дня, по авианосцу был выполнен залп из шести торпед, четыре из которых попали в цель. В результате в 10-18 авианосец затонул. После войны выяснилось, что это был крупнейший японский авианосец «Синано», водоизмещением 68 800 тонн, который всего два месяца назад был спущен на воду. На его борту находились около 50 только что выпущенных самолётов Ока модель 11, с целью доставки их на Филиппины. Так была предотвращена попытка массового применения снарядов Ока 11 в боях за Филиппины.

Первое боевое применение Ока модель 11 произошло во время боев за Окинаву. Ранним утром 21 марта 1945 года японский разведчик обнаружил к югу от Киусиу три американских авианосца, предположительно поврежденных в предыдущих боях. В этой ситуации японское командование решило использовать новое оружие. Для атаки снарядили 18 самолётов Бетти, несших 16 снарядов Ока, а остальные два — обычные бомбы. Эскорт состоял из 30 истребителей прикрытия — все исправные истребители, имевшиеся в том районе. На дистанции примерно 50 миль от цели, в 14-00 авиагруппа была атакована 50 палубными истребителями Хэлкэт. В воздушном бою были сбиты все бомбардировщики, которые даже не пытались запустить свои снаряды, и 15 истребителей эскорта. Таким образом, первая атака закончилась полным провалом.

Следующая атака произошла 1 апреля. В этот день с базы Каноа стартовало три бомбардировщика с подвешенными снарядами Ока в сопровождении трёх истребителей Зерро. На этот раз пришёл первый успех — удалось повредить американский линкор «Уэст Вирджиния», а также транспорт «Альпин». Японцы объявили о повреждении ещё одного транспорта, однако американцы этого не подтвердили. На базу вернулся только один самолёт-носитель. Следующий раз 9 носителей со снарядами Ока, в сочетании с другими 80 самолётами-камикадзе и со 100 истребителями прикрытия атаковали американские корабли 12 апреля. По докладу экипажа самолёта-носителя, снаряд с пилотом Сабура Дохи, был сброшен с высоты 6000 м и дистанции 18 километров от цели — большого корабля. Экипаж самолёта-носителя с большого расстояния заметил большой столб воды на продолжении траектории полета лейтенанта Дохи. После завершения операции японцы объявили о потоплении трёх линкоров, однако после войны выяснилось, что снарядами Ока модель 11 были поражены эсминец «Маннерт Л. Абаль», который затонул и эсминец «Стенли», который был повреждён, но остался на плаву.

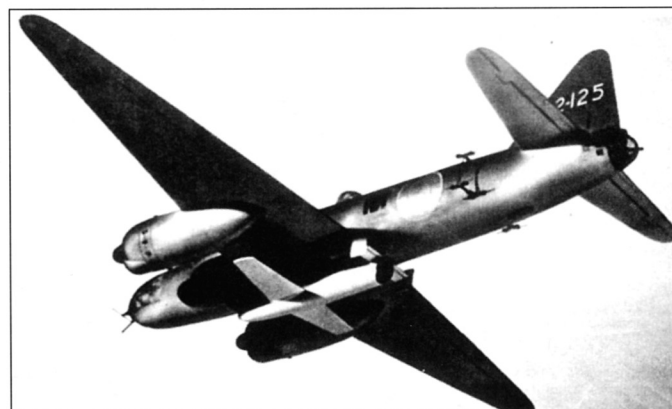
14 апреля была предпринята атака с использованием 7 снарядов Ока, однако она не достигла больших успехов.



Пилоты снарядов Ока из 721 авиагруппы ждут сигнала на самоубийственный вылет. На заднем плане бомбардировщик G4M2 с подвешенной MXY7 Ohka Mod.



Подготовка к боевому вылету. Снаряд Ока подвешен под бомбардировщик Бэтти, принадлежащий 721 авиагруппе (см. номер на киле). Оружейники пополняют боезапас бортовых пулемётов



G4M2 + Ohka 11 в боевом вылете



За секунду до гибели — левый мотор горит



Американские солдаты знакомятся с летающей бомбой Ока 11. Справа от самолёта, в деревянных ящиках, скорее всего – твёрдотопливные двигатели. На заднем плане – торпеды.

Был поврежден только эсминец «Сиглсби», однако не ясно – это результат попадания Оки или другого самолета-камикадзе.

Снаряды Ока были также использованы 16 апреля в количестве 6 машин, причём было объявлено о потоплении одного линкора. В последующих атаках 28 апреля, было использовано 4 Оки, но с нулевым результатом. Очередная операция состоялась 4 мая. На этот раз результатом атаки семи машин стало затопление одного линкора и одного крейсера. 11 мая использовали четырех самолетов Ока 11. Но эти снаряды не принесли Союзникам серьезных повреждений. Последний раз самолеты Ока модель 11 были использованы 22 июня. Тогда шесть машин выполнили атаки, но так же не добились попаданий.

Отдавая себе отчет в недостатках самолетов-снарядов Ока модель 11, 11 марта 1945 года Главный штаб авиации остановил их производство. С сентября 1944 года до этого момента арсенал Kugisho в Юкосуке выпустил 155 самолетов Ока модель 11, и ещё 600 машин выпустила фирма Даи-Ичи К.К. в Касимигара.

Во время боев за Окинаву на этот остров было доставлено порядка 300 снарядов Ока модель 11, однако в боевой полёт удалось запустить только малую их часть – остальные снаряды погибли на земле под бомбежками американцев. После оккупации острова американцами, в подземных пещерах были найдены три полностью исправных самолета и два – слегка повреждённых. Обретение этих машин позволило американским техническим службам ознакомиться с новым, до сих пор сверхсекретным японским оружием и выработать тактику противодействия.

После знакомства с действиями снарядов Ока модель 11 американцы дали ему условное наименование, тоже японское, Бака, что можно перевести как «сумасшедший» или «придурок». Американская авиация полностью господствовала в небе на завершающем этапе войны, поэтому даже



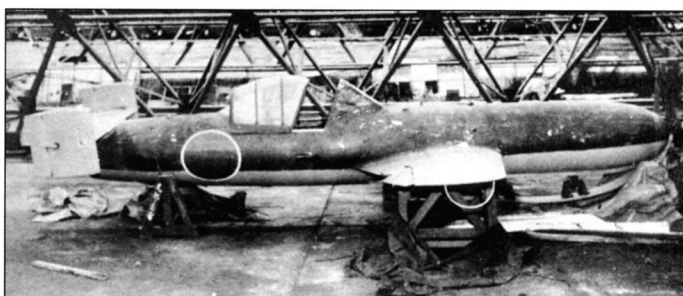
Ока 11 с тактическим номером 1-13, найденная американцами на Окинаве



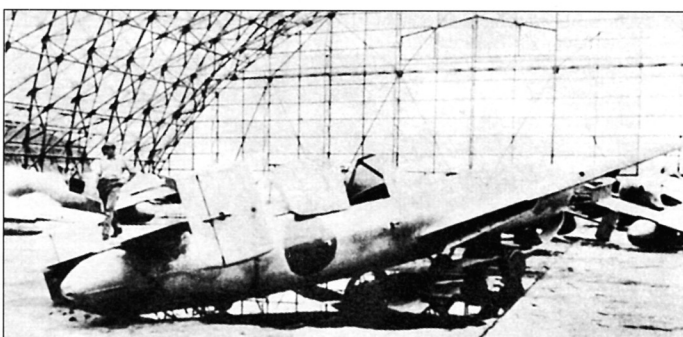
Ока 11 с тактическим номером 1-13, найденная американцами на Окинаве



Учебные планёры Ока K1 в ангаре. Видны: посадочная лыжа, перекатные колёса, предохранительные дуги на законцовках крыла и трубка Вентури ниже фонаря, перед опознавательным знаком.



Учебный планёр Ока K1. Видны: посадочная лыжа, предохранительные дуги на законцовках крыла и трубка Вентури ниже фонаря, перед опознавательным знаком. Аппарат имеет двухцветный камуфляж — зелёный верх и серый низ



Учебный Ока K1 в сборочном цехе. Щиток слегка выпущен. На борту нанесена Хиномару. Виден хвостовой обтекатель

такое экзотическое оружие как Ока не смогла склонить чашу весов в сторону Японии.

Для обучения пилотированию необычного летательного аппарата в Юкосуке был построен учебный вариант Ока K-1. Боевая часть, естественно, заменялась водяным балластом, на фюзеляж устанавливалась посадочная лыжа, а на крылья — предохранительные дуги. Кроме этого на крыльях установили посадочные щитки. Обучение молодых пилотов производилось лишь в режиме планирования и поэтому двигатели на этой модификации не устанавливались вообще, а сопло закрывалось обтекателем.

После катапультного старта, с помощью резинового жгута, планёр Ока K-1, находился в воздухе десятков секунд, а потом садился на лыжу. Серийное производство планёров началось в октябре 1944 года. Уже в первом месяце ком-

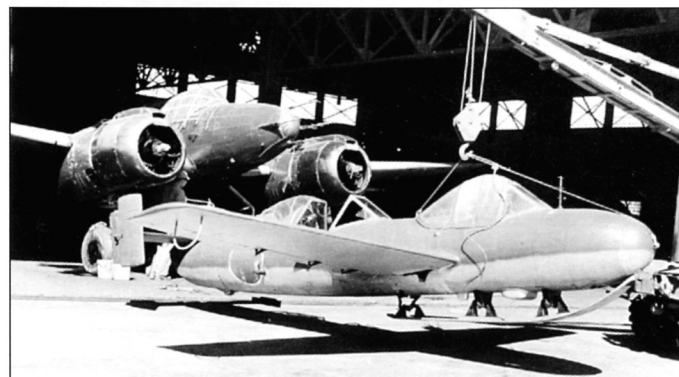
пания Ниппон Хикоки К.К. в Томиота собрала 18 пар крыльев и столько же комплектов хвостового оперения. До марта 1945 года было построено 45 планёров Ока K-1. На этих планёрах проводили обучение кандидатов в пилоты-смертники, с небольшим опытом полётов, как в пилотировании, так и в навигации. После старта с катапульты, или после сброса с самолёта-носителя и выполнения тренировочного полёта, чтобы достичь посадочной скорости, составляющей около 220 км/ч, планёр должен был сначала избавиться от водяного балласта, и только потом садиться.

Позднее на смену этому не очень удачному варианту (неудачному потому, что его лётные качества заметно отличались от серийных машин) была разработана Модель 43 K-1 Kai с улучшенными характеристиками, но построить успели лишь два таких экземпляра. Планёр Ohka K-1 Kai Вакасакура (Молодая вишня) имел две кабины — для курсанта и инструктора. Конструкция базировалась на боевой Ока 11. Вместо боевой части смонтировали кабину курсанта, со съёмным фонарём. Кабина для инструктора осталась прежней. Для безопасности увеличили размах крыльев, и снабдили их посадочными щитками. После войны, один из Ohka K-1 Kai был вывезен в США.

ОКРАСКА: Подавляющая часть самолётов имела цвет натурального дюралюминия, деревянные части окрашивались в серебристый цвет. Эти самолёты не несли опознавательных знаков (в большинстве случаев). Только впереди фюзеляжа наносился стилизованный белый цветок хризантемы с красной окантовкой и черный порядковый номер. Выступающая часть взрывателя имела красный цвет.



Учебный двухместный планёр Ohka K1 Kai. Видны: лыжа и предохранительная дуга на законцовке крыла. Фонари кабин имеют разную конструкцию: Задний фонарь сдвигается назад, а передний — просто снимается



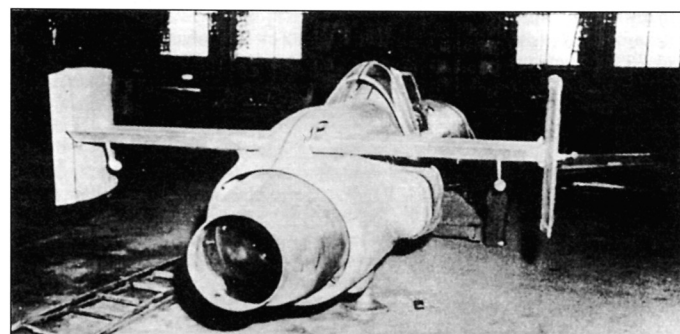
Учебный двухместный планёр Ohka K1 Kai. Под крылом видны три кронштейна крепления закрылка. Трубка Вентури установлена прямо на окантовке опознавательного знака. Планёр — зелёный сверху, светло-серый — снизу



Ока мод. 22 в цехе окончательной сборки. Сдвижная часть фонаря открыта. Виден воздухозаборник силовой установки и стальное сопло двигателя в хвосте. На носу нарисована хризантема – один из символов Японии. Хиномару (Диск солнца) на борту отсутствует. Фото сделано после капитуляции. Сентябрь 1945 г.



Ока мод. 22 подготовлена для изучения американскими специалистами. На борту нанесены хризантема и Хиномару



Хвостовая часть Ока мод. 22. Видны: Сопло двигателя и воздухозаборник. Обратите внимание на противоблужетерные грузы на руле высоты

ОКА 22 – ПОСЛЕДНИЙ САМОЛЁТ ДЛЯ КАМИКАДЗЕ

Боевое использование снаряда Ока модель 11 было не очень удачным, что объясняется большой зависимостью от носителя и малой дальностью полёта. Чтобы решить эту проблему, нужен был двигатель, работающий более продолжительное время для обеспечения большей дальности полёта. Решили использовать комбинированную мото-реактивную установку, которая развивала тягу 1,96 кН (200 кгс).

Проектирование нового самолёта-снаряда, который получил обозначение Ока модель 22, проводилось из условия его размещения на специально оборудованном самолёте-носителе, которым служил скоростной бомбардировщик Р1У Гинга модель 13. Исходя из этого, у модели 22 пришлось сократить размах крыльев и вес боевой части. В остальном конструкция модели 22, (кроме силовой установки) была аналогична конструкции модели 11. Расчётная дальность полёта составляла 160 км, что увеличивала шансы на выживание самолёта-носителя. Крейсерская скорость – 427 км/ч. Это не много, по сравнению со скоростями истребителей, но небольшие размеры Ока 22, давали какие-то шансы долететь до цели. Для отрыва от истребителей можно было включить два пороховых двигателя, подвешенных под крылом.

ФЮЗЕЛЯЖ полумонококовой конструкции из дюралюминия состоял из трех частей: В передней размещалась боевая часть, в средней – топливные баки объёмом 290 л, аккумуляторная батарея и кабина пилота. На приборной доске размещались те же приборы, что и у модели 11. Были добавлены выключатели для запуска мото-реактивной установки, а кислородный баллон переместили на левый борт фюзеляжа кабины. В хвостовой части фюзеляжа располагалась силовая установка и два воздухозаборника.

КРЫЛО было цельнодеревянной конструкции с размахом 4,12 м, а в остальном аналогичное модели 11.

ХВОСТОВОЕ ОПЕРЕНИЕ так же было аналогичным по конструкции с моделью 11, хотя некоторые машины имели дюралевую конструкцию оперения.

БОЕВАЯ ЧАСТЬ весом 600 кг имела стальную конструкцию и снабжалась четырьмя инерционными взрывателями, которые взводил пилот после старта.

ШАССИ на боевом варианте не предусматривалось, а при испытательных полётах модель 22 снабжалась посадочной лыжей, предохранительным костылем на хвосте фюзеляжа и дугами на концах крыльев.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА была комбинированной и состояла из четырехцилиндрового поршневого двигателя воздушного охлаждения фирмы Хитахи GK4A Хатсуказэ 11, мощностью 110 л.с., который приводил во вращение центробежный компрессор реактивного двигателя Tsu 11. Силовая установка обеспечивала тягу 1,96 кН (200 кгс), топливом для обоих двигателей служил бензин, который хранился в баках ёмкостью 290 л. Кроме того под фюзеляжем была возможность установить два твердотопливных ракетных двигателя Тип 4-1 модель 20 с общей тягой 5,3 кН (540 кгс), которая развивалась в течение 8...10 секунд. Воздух для работы двигателей и их охлаждения подавался от двух воздухозаборников, расположенных по бортам фюзеляжа. Выхлопные патрубки от поршневого мотора выводились вниз, а сопло реактивного двигателя — назад. Причём между соплом и обшивкой фюзеляжа был кольцевой зазор, который обеспечивал проход части воздуха для охлаждения камеры сгорания и сопла. Деревянные части стабилизатора в районе двигателя защищались металлической пластиной и асбестом. По расчетам, данная силовая установка должна была обеспечить крейсерскую скорость 427 км/ч и дальность полёта 160 км. Производство поручили фирмам Айчи и Фуджи Хикоку, которые успели выпустить 35 комплектных самолётов Ока модель 22, и 15 планеров для них.

Если бы дело дошло до боевого применения Ока модель 22, то потребовалось бы решить проблемы с обязательной предварительной разведкой цели. Кроме того, от пилота-смертника потребовались бы не только навыки в пилотировании, но и умение ориентироваться над морем, самостоятельно находить цель и при этом уклоняться от атак вражеских истребителей (ведь крейсерская скорость была значительно меньше, чем у американских истребителей). То есть, для последнего полёта требовался обученный, полноценный лётчик, а их у Японии в конце войны катастрофически не хватало.

Всего Ока модель 22 выполнила только два испытательных полёта и оба закончились катастрофами. Первый полёт был произведен в феврале 1945 года. После отделения от носителя испытатель включил пороховые двигатели. При этом от толчка тяги и большого ускорения пилот потерял сознание. (Возможно — ударился головой о конструкцию кабины). Самолёт-снаряд перешёл в полёт с набором высоты, а после окончания работы РДТТ начал пикировать и разбился о землю.

Следующий полёт был выполнен только 12 августа 1945 года. На этот раз предполагалось запустить основную силовую установку. В момент отцепки испытатель, по ошибке, включил вспомогательные ракетные двигатели, а так как вектор тяги у них имеет вертикальную составляющую (сопла отклонены вниз), то самолёт-снаряд подбросило вверх, что привело к столкновению с самолётом-носителем Р1У Гинга. В результате столкновения отвалилось деревянное хвостовое оперение и Ока модель 22 беспорядочно кувыркаясь упала на землю. Через три дня боевые действия закончились, и работы над моделью 22 стали никому не нужны.

Всего было выпущено 35 полностью укомплектованных снарядов модель 22 и 15 планеров к ним, а вообще их предполагалось производить до 200 шт. в месяц.

Несмотря на неудачи предыдущих версий, разработчики не прекращали опытно-конструкторских работ над самолетами для смертников.



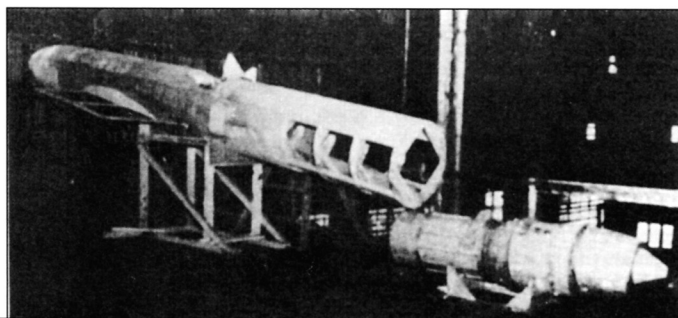
Мотокомпрессорный двигатель Tsu-11. Видны: Сопло и камера сгорания, воздуховод (белого цвета) и поршневой двигатель Хитахи GK4A. Из гаргрота торчат две тяги для приводов рулей на оперении

На базе самолётов Ока, компания Казуки Накаджима Хи-коки К. К. разработала и изготовила прототип опытного самолёта, который для упрощения конструкции имел крылья, и обшивку фюзеляжа из стальной жести. Эта компания также разработала новую версию самолёта, обозначенного как Ока Модель 21, которая была комбинацией планера версии Ока Модель 22 и силовой установки с версии Ока Модель 11. То есть, фирма сложила недостатки обеих версий снаряда.

На базе конструкции самолёта Ока Модель 22, была разработана ещё одна версия, обозначенная как Ока Модель 33, в силовой установке которого предполагалось использовать турбореактивный двигатель Мицубиси Ne-20 (копия немецкого Юмо), с тягой 475 кгс. Боевая часть весила 800 кг. Самолётом-носителем на этот раз должен был стать четырёхмоторный самолет Накаджима G8N1 Рензан Модель 11 (Рита), который мог одновременно взять два или три самолёта Ока Модель 33. Однако из-за задержки в программе производства бомбардировщика, Главный штаб отказался от создания прототипа самоубийственного самолёта Ока Модель 33.

Та же участь постигла следующую версию развития, обозначенную как Ohka Model 43 Ko. Этот самолёт предназначался для оснащения подводных лодок типа I-400. Пуск предполагался с катапульты, на палубе лодки. Крылья самолёта должны были складываться для удобного размещения в ангаре. В качестве двигателя предполагалось использовать ТРД Ne-20. Работы были остановлены на этапе создания прототипа. Причиной этому стало отсутствие достаточного количества подводных лодок, которые использовались для транспортировки миниатюрных подводных лодок и человеко-торпед.

Другим вариантом специального самолёта была версия Ohka Model 43 Otsu, которая была похожа на предыдущую версию, но имела другое предназначение. Это был не самолет — камикадзе, а лёгкий перехватчик, истребитель, оснащенный двумя 30-мм пушками Тип 5, установленные по бокам передней части фюзеляжа. Этот самолёт должен был катапультироваться с 97-метровых катапульт, расположенных в прибрежных пещерах. По предварительным подсчетам авторов проекта, это должно было стать оружием «последнего шанса», для защиты подступов к Японии. Предполагалось, что после старта и набора нужной скорости, с помощью дополнительных ракетных двигателей, пилот будет иметь возможность сбросить кончи-



Проект Ока мод. 43 Otsu, не продвинулся дальше деревянного макета. На снимке – макет фюзеляжа и макет турбореактивного двигателя Ne-20

ки крыльев, и, следовательно – повысить скорость полёта. После выполнения задания самолёт должен был приземлиться на лыжу возле места старта. В качестве двигателя предполагалось использовать ТРД Ne-20 и два дополнительных ракетных двигателя под крылом, для облегчения старта с катапульты. Предполагалось, что каждая катапульта сможет запускать перехватчики с интервалами в 5 минут. Проектные работы над этим самолётом были начаты в апреле 1945 года. Естественно, что до окончания военных действий ничего сделать не успели, хотя и начали постройку макета самолёта Ohka Model 43 Otsu в натуральную величину. Опыты с катапультами проводились в Такегама. Катапульта была установлена на горе Хиёи, возле Киото. В июле 1945 года была сформирована 725-я авиатруппа, которую предполагали вооружить самолётами Ohka Model 43 Otsu.

Для оснащения сухопутных войск предназначался вариант Ohka Model 43 Het. Для повышения скорости пилот мог сбросить законцовки крыльев. Для хранения в подземных укрытиях, крылья можно было сложить. Стартовые тележки можно было перевозить по железнодорожным путям. Тележки должны быть оборудованы двумя вспомогательными ракетными двигателями, которые служили для ускорения хода тележки при взлёте самолёта.

На базе конструкции самолёта Ohka Model 43 Otsu планировалось строительство учебного самолёта с двумя кабинами. В качестве силовой установки предполагалось использовать один ракетный двигатель Тип 4-1 Модель 20 время работы до 8-10 секунд, установленный в задней части фюзеляжа. Проект получил обозначение Ohka Model 43 Otsu Kai. Последним проектом, на основе самолёта Ока, был снаряд с дистанционным радиоуправлением. Он имел обозначение Ока Модель 53. Сначала его должны были поднять на необходимую высоту, а затем запустить. Предполагалось использовать ТРД Ne-20 и сбрасываемые законцовки крыла для ускорения полёта. Однако, проект не получил признания, и вскоре был исключен из программы развития, как бесполезный. Действительно – кто будет управлять снарядом, вблизи от цели.

ОКРАСКА модели 22 была типовой, как у самолётов морской авиации: верхняя часть фюзеляжа и крыльев, а также боковые поверхности фюзеляжа имели темно-зеленую окраску, а нижние поверхности были светло-серыми. Опознавательные знаки располагались на обеих сторонах фюзеляжа за кабиной, перед воздухозаборниками. Некоторые экземпляры были окрашены в серебристый цвет с опознавательными знаками с белой обводкой. На носу фюзеляжа наносилось стилизованное изображение цветка хризантемы с белой окантовкой. Сопло двигателя и выхлопные патрубки имели цвет ржавого металла.

Тренировочный планёр Ока К-1 имел стандартный камуфляж, который применяется в морской авиации для учебных самолётов, т.е. верхние поверхности крыльев и боковые поверхности и верх фюзеляжа были тёмно-зеленого цвета, а остальные поверхности – оранжевые. Опознавательный знак Хиномару наносился только по бокам фюзеляжа за кабиной пилота. У него была белая окантовка вокруг красного круга.

Учебные планёры Ohka K-1 Kai, с двумя кабинами, были полностью окрашены в оранжевый цвет. В этом случае опознавательный знак Хиномару с белой окантовкой наносили только по бокам фюзеляжа за задней кабиной.

Основные данные самолётов, семейства Ока, приведены в таблице. Нужно иметь в виду, что большинство цифр получены расчётным путём.

Модель	11	21	22	33	43 Ko	43 Otsu	11 K-1	43 K-1 Kai
Назначение	Ударный	Ударный	Ударный	Ударный	Ударный	Перехватчик	Учебный	Учебный
Экипаж, чел.	1	1	1	1	1	1	1	2
Силовая установка*	3хТип 4-1 мод. 20 +2хТип 4-1 мод. 20	3хТип 4-1 мод. 20 +2хТип 4-1 мод. 20	Tsu 11 +2хТип 4-1 мод. 20	Ne-20 +2хТип 4-1 мод. 20	Ne-20 +2хТип 4-1 мод. 20	Ne-20 +2хТип 4-1 мод. 20	-	-
Размах, м	5,12	4,12	4,12	5,00	-	8,97	5,12	7,1
Длина, м	6,07	6,88	6,88	7,20	-	8,16	6,23	6,23
Высота, м	1,15	1,16	1,16	1,16	-	1,15	1,15	1,15
Площадь крыла, кв.м.	6,00	4,00	4,00	6,00	-	13,00	6,00	-
Масса пустого, кг	1800	1270	1280	-	-	1150	735	680
Масса взлётная, нормальная, кг	1890	1360	1370	2060	2280	2217	2300	890
Масса взлётная, максимальная, кг	2140	1600	1610	2300	2520	2457	-	-
Масса боевой части, кг	1200	600	600	800	800	2х30 мм Пушка Тип 5	-	-
Нагрузка на крыло (взлётная) кг/кв.м.	315	400	343	343	-	171	383	-
Скорость мах., км/ч	648	643	514	643	596	569	-	-
на высоте, м	3500	4000	4000	4000	4000	4000	-	-
Скорость крейсерская, км/ч	462	443	427	-	-	-	-	-
на высоте, м	3500	4000	4000	-	-	-	-	-
Скорость посадочная, км/ч	-	-	-	-	-	220	200	-
Потолок, м	8250	8500	8500	-	-	-	-	-
Дальность, км	37	112	160	213	200	278	-	-
Всего построено, шт.	755	1	50	Проект	Проект	Деревянный макет	45	2

Примечание: * Тип 4-1 модель 20 – Твёрдотопливный двигатель, тяга 200 кгс, в течение 8...10 сек; Tsu-11 – мотоконпрессорный двигатель, тягой 200 кгс; Ne-20 – турбореактивный двигатель, тягой 475 кгс



Десантно-штурмовые вертолеты «Wessex» на палубе десантного вертолетоносца «Альбион» во время проведения операции на Борнео, 1965 г.

Железные птицы королевы Елизаветы. Десантно-штурмовые вертолеты Королевского флота

Холодный зимний день 11 июня 1982 года. Небо, потревоженное гулом рассекающих воздух винтов вертолетов, прочертили две кометы. Яркое пятно трассера, сопровождаемое шлейфом из дыма, позволяло оператору контролировать полет ракеты к далекой цели. Двухэтажное здание хоть и было самым большим, но среди окружающей застройки даже при 10-кратном увеличении прицела с расстояния в несколько миль выделялось не так отчетливо, как хотелось. Команды, передаваемые на ракеты по едва угадываемым проводам, генерировались оператором при помощи рукоятки пульта управления T10K. Сам процесс наведения требовал от наводчика полной концентрации, точных и одновременно плавных движений. Небольшая ошибка – и первая ракета падает в море менее чем за 200 метров от аргентинского госпитального судна «Bahia Paraiso», что даст повод позже обвинить англичан в нарушении международных соглашений. Вторую удалось удержать в пределах кольцевой метки прицела, но и она не попала в выбранную цель. Небольшой промах, и вместо Таун холла, где находилось командование аргентинской группировки, УР AS-12 взрывается на чердаке полицейского управления Порто-Стенли, в котором размещался разведотдел штаба противника.

Вертолет, атаковавший аргентинский штаб, принадлежал 845-й эскадрилье авиации Королевского ВМФ. Эта эскадрилья, чьи вертолеты высаживали десант морской пехоты в Порт-Саиде в 1956-м, была расформирована через три года, – в апреле 1959-го. По прошествии еще 3 лет, в составе морской авиации вновь появилась транспортная эскадрилья с таким номером. По уже устоявшейся английской традиции, эскадрилья получила на вооружение бывшие противолодочные вертолеты. И так же традиционно машины лишились всего противолодочного оборудования. Существенным отличием от предыдущей практики было то, что на этот раз эскадрилья получила новейшие на тот момент вертолеты Westland «Wessex» HAS.1. Однако типичная для послевоенных лет нехватка денег заставила ограничить количество машин, вместо планируемых 18-ти их было только двенадцать. Тем временем до вступления в строй Корабля Ее Величества «Альбион» оставалось менее трех месяцев...

Первый из импровизированных десантных вертолетоносцев HMS «Bulwark» военных не разочаровал. В проект переоборудования второго десантного корабля были внесены небольшие изменения. Увеличилась десантовместимость, – до 750 человек. Теперь корабль нес на борту



Десантный вертолетоносец «Альбион» у побережья Борнео, 1965 г.

боевую группу в составе батальона морской пехоты и батареи 105-мм гаубиц, а также штаб бригады. Авиагруппу дополнили второй (846-й) эскадрилей, компенсировав недостаток «Уэссексов» восьмеркой вертолетов «Whirlwind».

18 сентября 1962 года, приняв на борт 41-й Коммандо и обе эскадрильи, «Альбион» вышел в море для двухдневных совместных тренировок десантников и вертолетов. Полтора месяца спустя новоявленный вертолетоносец отправился в своё первое длительное плавание. Вот тогда-то пристальный взгляд любопытных глаз, следивших за круизом корабля через полмира, и зацепился за пару новых деталей в привычных очертаниях «Железных птиц Королевы Елизаветы».

К моменту, когда Адмиралтейство определилось с требованиями к вооружению транспортных вертолетов уже стало ясно, что «Whirlwind» не может оказать десанту необходимую огневую поддержку. Фиаско с оснащением «Вихря» какими-либо противотанковыми средствами сделало фаворитом вертолет, оснащенный газотурбинным двигателем. Более тяжелый и габаритный «Wessex» превосходил предшественника в скорости и дальности полета, полезной нагрузке и десантовместимости. Оценив потенциал машины, Флот в полной мере воспользовался открывающимися возможностями.

Так что же Морской штаб планировал для своего нового штурмового вертолета? Состав вооружения был во многом аналогичен тому, что предполагался для Westland «Whirlwind» – авиационные пулеметы «Браунинг» 0.303, 7,62-мм пулеметы GPMG, 2-дюймовые НАР. Самым значительным дополнением и усилением арсенала «Уэссекса» стала французская управляемая ракета SS.11. Варианты оснащения предусматривали:

4 ПУ на 7 50,8-мм НАР каждая;

2 пулемета «Браунинг» 0.303;

Любая комбинация из вышеперечисленного с ПТУР SS.11, общим количеством в 4 единицы вооружения;

2 7,62-мм пулемета L7 с каждой стороны кабины.

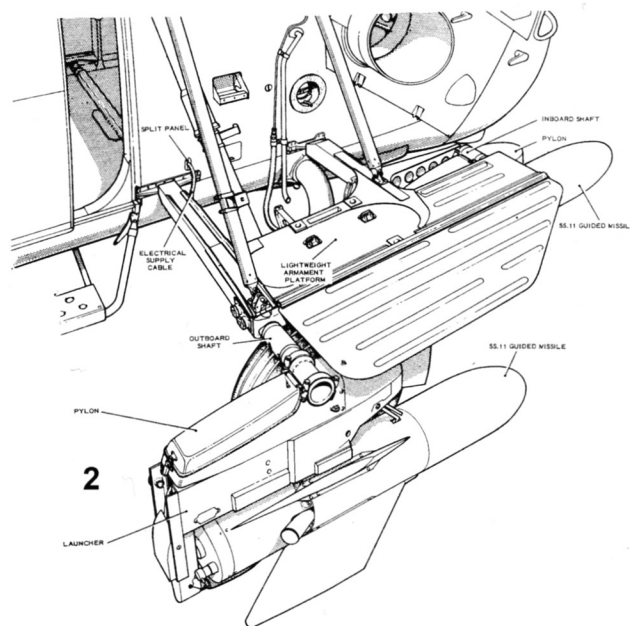
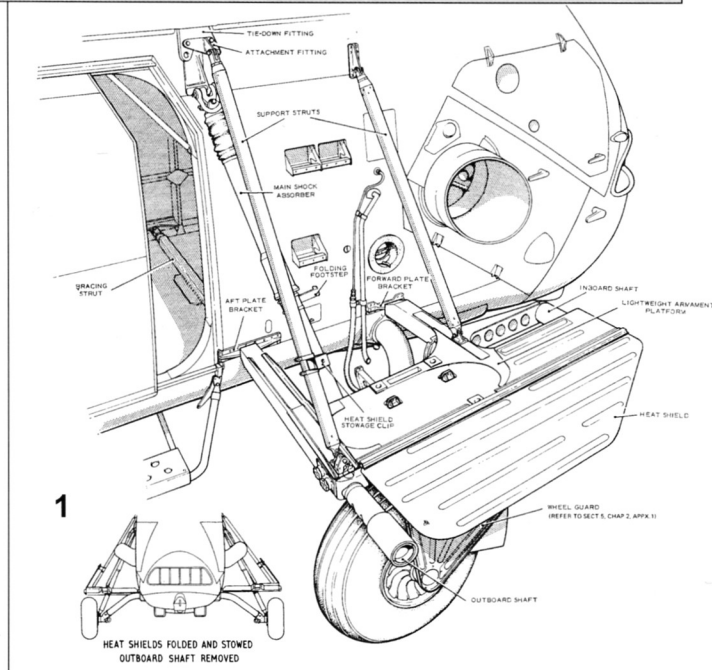
Вес установленного оружия, боеприпасов и подвески для «Уэссекса» не должен превышать 440 фунтов (ок. 200 кг).

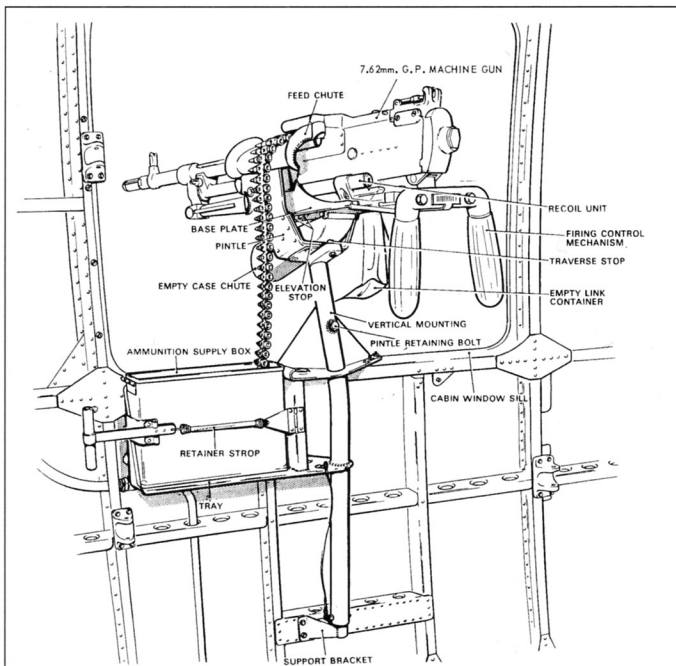
Разрабатывала съемную конструкцию для монтажа вооружения компания «Westland» в тесном сотрудничестве с военными. Немного пришлось поломать голову над тем, где всё это размещать. Во время испытаний и эксплуатации экспериментировали и с различными комбинациями вооружения. По воспоминаниям оружейника 845-й эскадрильи, служившего на «Альбионе» в 1963-1964 годах, «Уэссексы» вооружали 4-мя пулеметами «Браунинг» вместо двух, появилась и установка для GPMG в дверном проеме фюзеляжа. Проявились и недостатки предложенной схемы установки вооружения. Из-за проблем с нагревом выхлопными газами уменьшили вдвое количество ПУ НАР и прикрыли защитными экранами пулеметы и направляющие для управляемых ракет. Позже пришлось разрабатывать новую пусковую и для неуправляемых ракет, для чего привлекли французскую компанию «Matra». А заодно и новую модификацию вертолета «Wessex».

Новый вертолет Westland «Wessex» HU.5, работы над которым начались в конце 1962 года получил второй ГТД Gnome H.1200 и окончательный вариант того, что во всех руководствах и наставлениях именовалось как «Lightweight armament platform».

Две такие платформы устанавливались по обе стороны фюзеляжа над основными стойками шасси вертолета. Платформа представляла собой П-образную несущую раму из легкого сплава с выступающим «клыком» в передней части. Две перфорированные стойки «клыка» спереди соединялись штифтом, образуя один из узлов подвески вооружения. На него устанавливался пилон ПТУР SS.11. Пилон второй ракеты подвешивался при необходимости на короткую трубчатую балку, крепившуюся болтами в торце несущей рамы. Эта же точка была универсальной, помимо ПТУР сюда подвешивались блоки неуправляемых ракет, УР AS.12, а также контейнер с парой пулеметов L20. Еще один двухточечный узел для неподвижной пулеметной установки находился на платформе. Коробка на 500 патронов к пулемету размещалась между платформой и фюзеляжем вертолета. Сама платформа крепилась болтами к кронштейнам на борту машины. Также к борту крепились и две опорные стойки платформы дополнительную жесткость всей конструкции придавала расчалка, закрепленная на полу десантной кабины между парой задних кронштей-

«Lightweight armament platform» (1) и разные варианты подвески: ПТУР SS.11 (2); блоки неуправляемых ракет (3); УР AS.12 (4) и контейнер с пулеметами L20 (5)

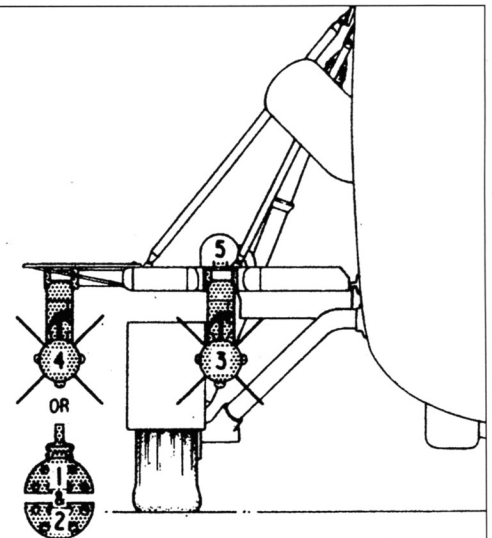




Оконная установка 7,62-мм пулемета L7

нов. Платформа была прикрыта металлическими экранами, защищающими установленное ракетное вооружение от теплового воздействия выхлопных газов двигателей вертолета. Еще один тепловой экран прикрывал собой установленный пулемет.

Пилоны с направляющими для ПТУР SS.11 подвешивались к платформе при помощи хомутов. Направляющую крепили к пилону взрыв-болтом. Контрольные приборы, необходимые для стрельбы управляемыми ракетами, включали в себя пульт управления T10K, пульт управления направляющими и двухпозиционный общий переключатель-предохранитель вооружения. Предохранитель находился на правой стороне задней переборки кабины пилотов, селектор пусковых смонтировали на кронштейне в передней части панели переключателей над головой пилотов, а пульт



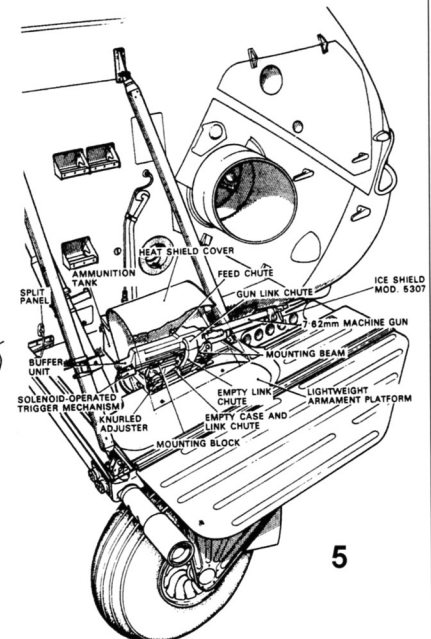
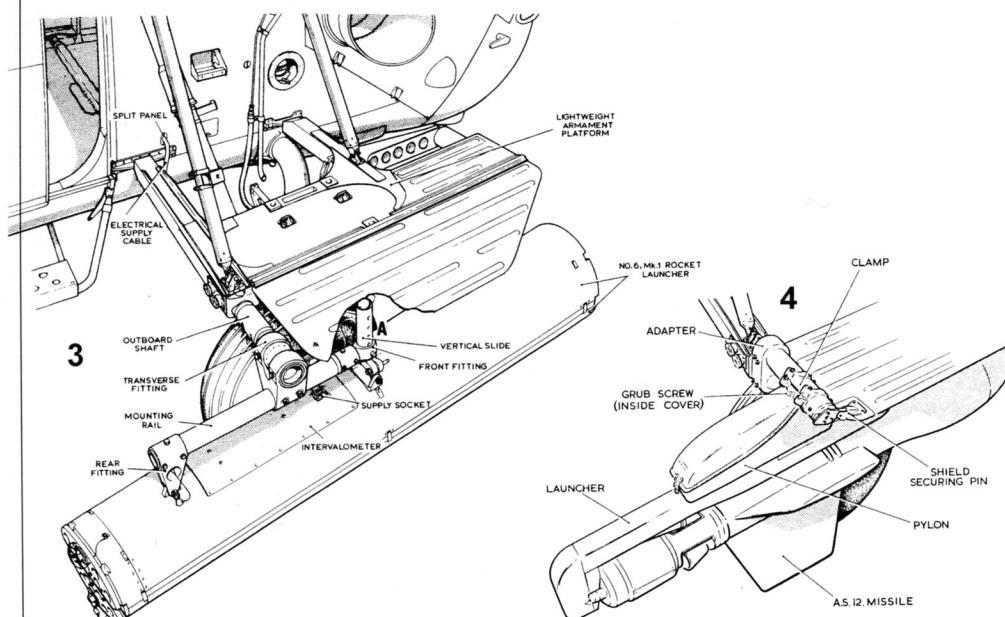
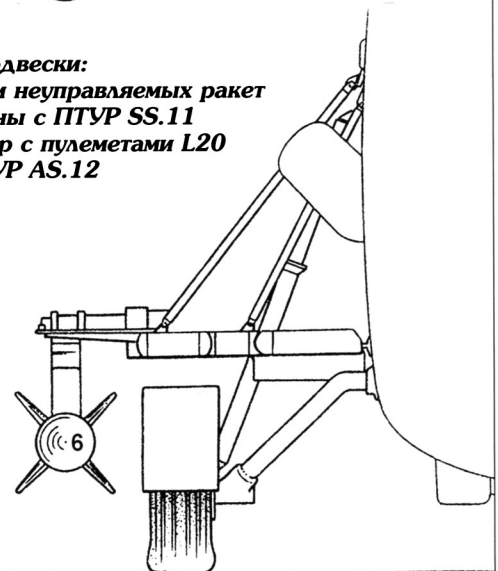
Варианты подвески:

1 и 2 - блоки управляемых ракет

3 и 4 - пилоны с ПТУР SS.11

5 - контейнер с пулеметами L20

6 - пилон с УР AS.12





«Wessex» со смешанным вариантом подвески: две ПТУР SS.11 и два блока неуправляемых ракет. Кроме того на внешней подвеске за грузовой дверью машина несет противолодочную торпеду (верхнее фото)



установили на специальном лотке над панелью переключателей между сиденьями летчиков. Интересная деталь – пульт управления мог быть легко изъят со своего места, и на то была весома причина...

Британскую Империю 60-х легко представить в образе большого леса в жаркое засушливое лето. Ясно что полыхнет, но не ясно где. Понятно что делать – быстро добраться до очага и быстро затушить, пока не разгорелось. Пожарная команда предполагалась размером с бригадную группу в составе штаба соединения, 2-3 пехотных батальонов, 2 танковых рот и двух артиллерийских батарей. Роль дежурной машины, первой выезжающей на вызов, играл один из десантных вертолетоносцев с морскими пехотинцами на борту. Их задачей был захват и удержание плацдарма для высадки основных сил. И пожалуй самым важным в этот период было то, насколько удачно легковооруженный десантник сможет противодействовать своему самому страшному врагу – танку.

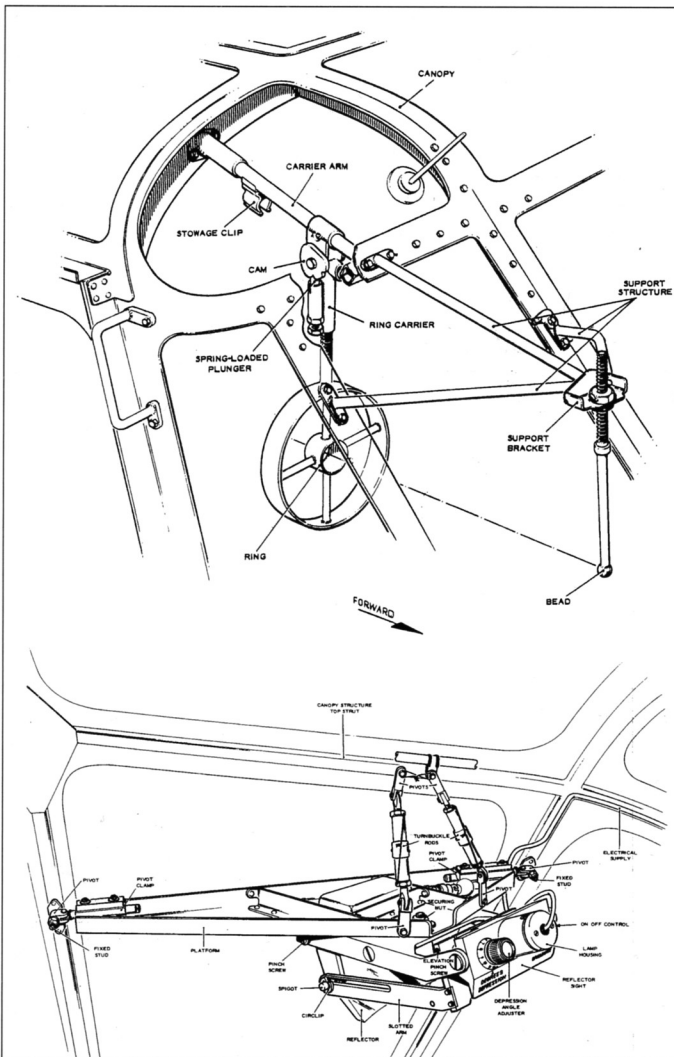
Противотанковое вооружение «Коммандо» Королевской морской пехоты, организация которого с 1962 года соответствовала армейскому пехотному батальону, распределялось следующим образом. В пехотном отделении из 9

человек было два винтовочных гранатомета и 4 реактивные противотанковые гранаты No.94 «Энерга» к ним. На взводном уровне они дополнялись одним 88,9-мм РПГ «Супербазука», которому на смену пришел шведский 84-мм «Карл Густав». На каждый РПГ полагалось 4 противотанковые гранаты. Помимо 3 пехотных взводов в роту входил взвод поддержки с парой 81-мм минометов и парой 120-мм безоткатных орудий. Кроме этого, против танков при необходимости задействовали гаубичную батарею, корабельную артиллерию, палубную авиацию и вертолеты транспортной эскадрильи, как правило, в ущерб основной деятельности привлекаемых сил. Морпехи, привыкшие полагаться на собственные силы, выбрали другой способ усиления. «Уэссексы», оставляли на земле ПТУРы, те самые пульта управления T10K и наземные ПУ, возимые для такого случая в грузовой кабине вертолета. После чего все это хозяйство десантники использовали по своему усмотрению.

Другой «изюминкой» арсенала вертолета стала 7-зарядная пусковая установка для 2-дюймовых НАР. Внешне похожая на половинку цилиндра, за минимальное количество времени при помощи нескольких пар умелых рук стыковалась с себе подобной, превращаясь в законченную фигуру с гнездами для 14-ти ракет. Как одинарная, так и спаренная ПУ подвешивалась к платформе при помощи специальной трубчатой направляющей из легкого сплава с подвижным передним и неподвижным задним креплениями. Контрольные приборы, необходимые для стрельбы НАР включали уже упоминавшийся основной предохранитель вооружения и панель переключателей, расположенную на правом борту под переплетом остекления кабины пилотов. На этой панели имелось четыре 3-хпозиционных переключателя (single/off/ripple) для каждой из правой-левой-нижней-верхней ПУ. Еще один 2-хпозиционный переключатель (on/off) контролировал стрельбу из пулеметов, установленных на платформах. Первоначально это были «Браунинги» 0.303, пристрелянные на дальность в 800 ярдов (ок. 730 м), но в конце 60-х их заменили армейские 7,62-мм единые пулеметы L7 GPMG. «Gimpy» сначала извлекли от всего ненужного – рукоятки управления, приклада, сошки (или станка), а затем устанавливали электроспуск, буфер отдачи и крепили в специальной люльке вместе с направляющими желобами для снаряженной патронами ленты и ее пустых звеньев. Вся установка фиксировалась на платформе двумя втулками. Коробка на 500

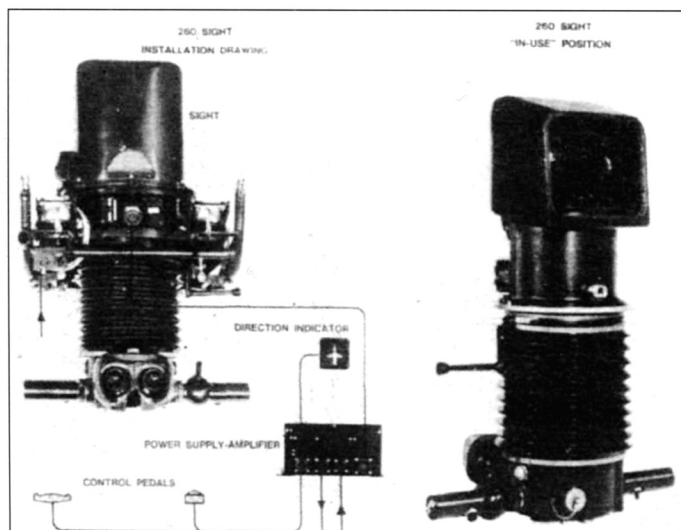


«Wessex» со смешанным вариантом подвески: две ПТУР SS.11, два блока неуправляемых ракет и контейнеры с пулеметами L20. На внешней подвеске за грузовой дверью машина несет противолодочную торпеду



Кольцевой (вверху) и коллиматронный (прицелы)

патронов к пулемету размещалась между платформой и фюзеляжем вертолета. Огонь неуправляемыми ракетами и из пулеметов вел пилот. Кнопка спуска, прикрытая откидной защитной крышкой, находилась на ручке управления

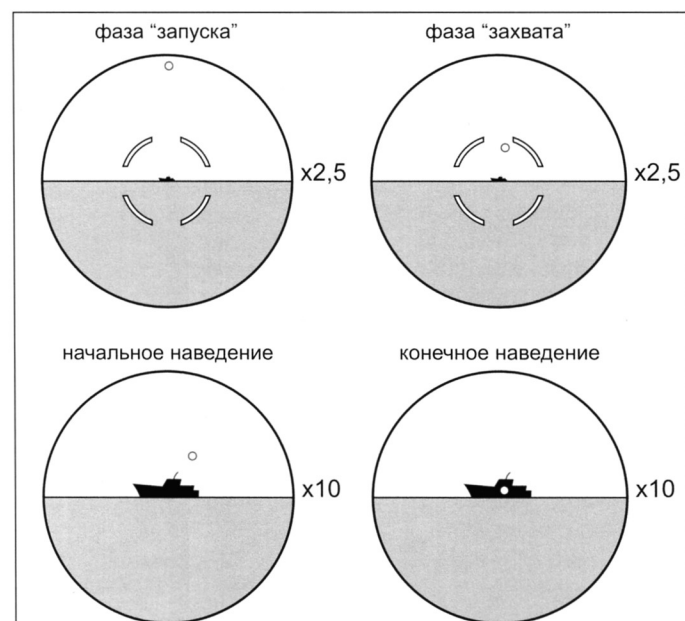


Перископический прицел APX / Bezu M260

вертолетом. Простейший кольцевой прицел состоял из кольца, установленного на направляющей внутри кабины и мушки, закрепленной при помощи кронштейна, снаружи. В нерабочем положении кольцо откидывалось к направляющей и фиксировалось при помощи клипсы. Альтернативой кольцевому был коллиматорный «A reflector sight Mk.1, Type 1». Этот прицел крепился перед пилотом на раме, смонтированной внутри на переплете лобового остекления кабины. Регулировался по азимуту и углу места. Экран, на который проецировались метки прицела мог подниматься вверх и фиксироваться в этой позиции чтобы не мешать обзору пилота. Этот же прицел мог устанавливаться и для второго пилота, хотя для его основной боевой работы требовалось что-то более существенное...

С момента включения ПТУР в состав вооружения вертолета «Wessex» функции оператора наведения этих ракет возложили на второго пилота. Сейчас сложно понять стойкое нежелание британцев устанавливать на своих вертолетах оптические прицелы, способные существенно облегчить жизнь наводчикам, заодно увеличив эффективность применения этого оружия. Нельзя сослаться на отсутствие таких прицелов – французы, придумав вешать ПТУРы на вертолеты еще в 1954 году, почти сразу же озаботились и специальными авиационными прицелами для наведения. Нельзя сослаться и на влияние чужого опыта. Наоборот, те же американцы сразу оснастили свои противотанковые «Ирокезы» весьма совершенными перископическими прицелами. Разобраться в этой «странности» помогает понимание следующих моментов. Англичане имели свое видение применения транспортных вертолетов. Оно предусматривало высадку десанта там, где нет противника, или где его силы минимальны и не способны к противодействию. То есть в идеале танков нет. А если есть, то совсем немного, а после воздействия своей авиации и корабельной артиллерии, еще и дезорганизованы и без приданной ПВО. В такой ситуации, при своевременном обнаружении, противотанковый вертолет, на дистанции, превосходящей эффективную дальность стрельбы зенитного пулемета, успевает поразить бронированного противника до того, как будет обнаружен и обстрелян из танковой пушки. Смоделировав дуэльную ситуацию «вертолет против танка» на учениях армейской авиации еще 1960-м году, прагматичные англичане решили что на дистанции максимум в милю хорошо обученный наводчик вполне справится и без дорогостоящего прицела. Позже, в конце 60-х, морские «Уэссексы» все же оснастили французскими гиростабилизированными перископическими прицелами APX/Bezu M260. Этому предшествовали события, не имевшие никакого отношения к десантным операциям, морской пехоте или противотанковой обороне.

Потопление израильского фрегата «Эйлат» египетскими ракетными катерами в ходе шестидневной войны в 1967 году заставило Королевский флот обзавестись средством противодействия «москитному» флоту оппонента. После непродолжительных поисков таким сочли французскую управляемую ракету AS.12 с эффективной дальностью стрельбы в 6000 ярдов (ок. 5,5 км). «Прикрутить» ее на вертолет оказалось делом не сложным, пилон устанавливался на внешний узел подвески платформы с помощью специального переходника-«гусака», а с колес шасси снимались специальные защитные кожухи. Таким образом устранялись препятствия сходу габаритной ракеты в направляющей, а также исключалась возможность чиркнуть оперением по земле при взлете-посадке. А весьма совершенный по тем временам оптический прицел стал частью кабины пилотов. Изделие французского ВПК обеспечивало КВО в 6 футов (ок. 1,8 м) на максимальной эффективной дальности, имело переменную кратность х2,5 – для поиска и обнаружения цели, и десятикратное – для наведе-



Алгоритм работы оператора наведения SA.12

ния. Прицел смонтирован на поглощающей вибрацию раме, с выступающей над кабиной оптической головкой. Бинокуляр мог подниматься вверх и фиксироваться в этом положении во избежание травм оператора. Также по усмотрению наводчика мог фиксироваться в любом выдвинутом положении. Защитное стекло головки прицела снабжалось очистителем, омывателем и обогревателем. По обе стороны бинокуляра имелись две рукоятки для вращения перископа, на которых имелся джойстик управления электроприводом оптической системой по азимуту и углу места, а также два переключателя. Один из них «разгонял» гироскоп, а второй переключал кратность прицела. В бинокуляре при малом увеличении кольцевой меткой подсвечивалось поле зрения 10-кратного. Под меткой был еще один указатель, информирующий наводчика об оси движения вертолета в момент вращения прицела. Еще один

индикатор, находившийся в распоряжении пилота, показывал последнему угол отклонения оси прицела от оси движения воздушного судна.

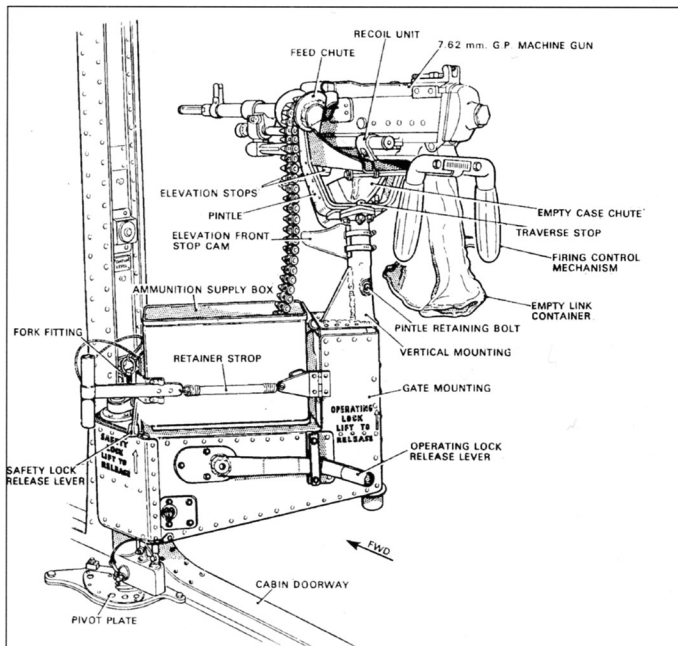
В общих чертах работа оператора выглядела следующим образом. После обнаружения объекта атаки оператор, управляя оптической системой прицела посредством джойстика, подводит изображение цели к центру видоискателя. Выбор запускаемой ракеты производится многопозиционным переключателем пульта управления ПУ (положения: выкл., левая внешняя, правая внешняя, левая внутренняя, правая внутренняя). Помимо этого переключателя на пульте были тумблер питания, тумблер резки провода управления ракеты, кнопка аварийного отстрела одиночной направляющей, кнопка аварийного отстрела всех направляющих и лампа-индикатор питания. Пуск ракеты производился с помощью пульта управления Т10К.

Первые секунды после запуска наводчику было необходимо дождаться появления трассера ракеты в поле зрения прицела. С этого момента начиналась фаза управляемого полета и первым делом необходимо было плавными манипуляциями рукояткой управления пульта переместить пятно трассера в границы кольцеобразной метки в видоискателе. Выполнив эту задачу, оператор переключается на 10-кратное увеличение. В этом режиме, до самого финала все действия оператора были направлены на совмещение пятна трассера с контуром цели. В случае успеха яркая вспышка в видоискателе означает уничтожение или повреждение танка или дота, катера или подводной лодки противника.

Тем удивительнее было то, что при всей внушительности арсенала и участия «Уэссекса» во всех вооруженных конфликтах и операциях Королевства, увидеть обвешенный ракетами вертолет можно было в основном на учениях, а самым востребованным образцом вооружения был пехотный «Gimру», установленный на станке в оконном проеме грузовой кабины летательного аппарата. Что в джунглях Борнео, что в пекле песков Аравийского полуострова эти машины использовались главным образом для рутинных операций по перевозке грузов и личного состава в отдаленные блокпосты и эвакуации раненных и заболевших. Вероятность встречи с повстанцами во время грузоперевозок была крайне мала, а для нейтрализации их



«Wessex» в противокорабельном варианте с двумя SA.12



Дверная установка 7,62-мм пулемета L7

противодействия хватало нескольких предупредительных очередей по окрестным джунглям и грозного вида торчащего из иллюминатора ствола пулемета. Хотя компания «Westland» разработала пулеметные установки как в оконных, так и в дверных проемах для всех своих транспортных вертолетов, Флот традиционно предпочитал ничем не загромождать грузовые люки и не создавать помех десанту. Для этих шкворневых установок были предусмотрены быстросъемные вертлюги под единый L7 GPMG и ручной L4 LMG (переделка знаменитого «Брен» под патрон

7,62-мм НАТО) пулеметы, а также для 7,62-мм самозарядной винтовки L1A1.

Получив в свое распоряжение универсальную транспортно-боевую машину Флот не стал ограничивать ее применение участием только в десантных операциях. Другой сферой деятельности «Уэссексов» была борьба с подводными лодками вероятного противника. Из всего набора средств обнаружения подводных лодок на борту вертолета были только глаза членов экипажа, в лучшем случае усиленные биноклем. Поэтому вертолет использовался только как средство доставки противолодочного оружия и применения его в месте предполагаемого нахождения субмарины по командам с противолодочного корабля, самолета или вертолета. Глубинные бомбы Mk.11 mod.3 или малогабаритные противолодочные торпеды Mk.43, Mk.44, Mk.46 на фюзеляжные пилоны. Эти же пилоны предназначались и для подвесных 500-литровых топливных баков. А заодно, в случае крайней необходимости, и для авиационных бомб весом до 250 кг.



«Wessex» на Борнео



Десантно-штурмовые вертолеты «Wessex» готовятся принять десантную партию, вертолетоносец «Альбион», у побережья Борнео, 1965 г.

**«Wessex» HU.5 из состава 846-й эскадрильи
во время учений в Норвегии, 1981 г.**



Весь этот боевой потенциал на протяжении двадцати лет так и оставался невооруженным. И даже в войне за Фолкленды применение оружия с этого вертолета было эпизодичным. Созданный для поддержки морской пехоты, «Wessex» не прославился на поле боя как «Кобры» или «Крокодилы». Он так и остался обыкновенной «рабочей лошадкой» Флота, чей удел –

повседневная рутина материально-технического обеспечения десантных операций. И хотя Морской штаб предполагал привлекать транспортные вертолеты также для разведки, наблюдения, управления, связи и корректировки, в реальной жизни ограничились самым важным – снабжением. Для всего остального Морской пехоте понадобились другие вертолеты...

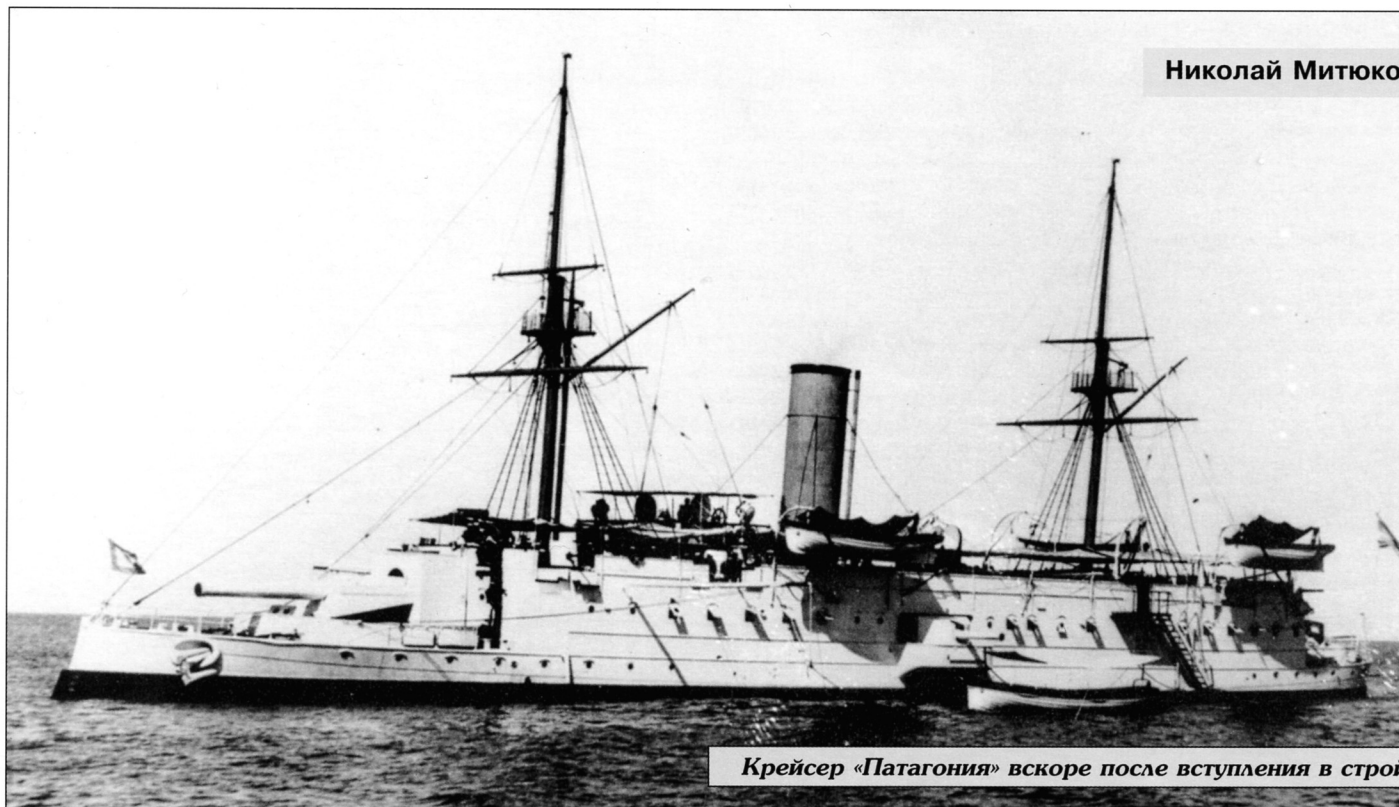
История «Уэссекса» началась в 1953 году с появлением спецификации Флота HR146 на многоцелевой корабельный вертолет для борьбы с надводными и подводными целями, связи и спасательных операций. Предложенный компанией Bristol двухдвигательный вертолет тандемной схемы «тип 191» был отвергнут из-за проблем с трансмиссией и интерференцией винтов. Позже, после доводки, этот вертолет был заказан ВВС и стал известен как «Belvedere». Ну а Королевский флот заинтере-

совало предложение компании «Westland», предложившей свой вариант лицензионной машины Сикорского S.58, оснащенного газотурбинным двигателем. Испытания опытного противолодочного «Wessex» HAS.1 начались 20 июня 1958 года, а первую эскадрилью охотников за субмаринами в сентябре 1961 года получил авианосец «Ark Royal». Потенциал новых вертолетов быстро оценили в транспортных эскадрильях, обеспечивающих морскую пехоту и уже в апреле 1962 года 845 эскадрилья получила свои 12 «Commando Wessex Mk1», которые на протяжении нескольких лет успешно эксплуатировались в Борнео, где налетали свыше 10 000 часов. Работы над последней «морской» версией, – HU.5 – начались в конце 1962 года. В период с ноября 1963 по сентябрь 1967 годов Флот получил 100 вертолетов этой модификации. В конце 60-х/начале 70-х годов эскадрилья в составе 20 вертолетов «Wessex» HU.5 могла высадить в первой волне 240 десантников, а весь батальон морской пехоты численностью в 750 человек с машинами, средствами МТО и приданной гаубичной батареей (6 105-мм орудий) – менее чем за 4 часа.



TTX Westland «Wessex» HU.5

Диаметр главного винта, м	17,07
Длина общая, м	20,07
Длина фюзеляжа, м	15,13
Размеры грузовой кабины, д/ш/в, м	4,11/1,6/1,78
Вес, пустого, кг	3 790
Максимальный взлетный, кг	6 130
Максимальная скорость полета, км/ч	212
Крейсерская скорость полета, км/ч	196
Скороподъемность, м/с	8,4
Практический потолок, м	4 300
Дальность полета, км	500
С дополнительными баками, км	910
Десантовместимость, чел	16 (или 7 раненных на носилках, или 8 парашютистов)
Грузоподъемность, макс., кг	2090
Нормальная, кг	1450
Типовые варианты загрузки на внешней подвеске:	1/4-т «Ленд-Ровер», 1/4-т прицеп, 105-мм гаубица, 120-мм БО «Вомбат»



Крейсер «Патагония» вскоре после вступления в строй

Крейсер «Патагония»

История создания

Во второй половине XIX века просторы Южной Америки представляли собой практически совершенно неосвоенные территории. Населенные пункты ютились на побережье океана, либо на берегах крупных рек. А учитывая зачаточное состояние сети сухопутных дорог, становится понятной роль речных и морских путей сообщения. В связи с этим контроль над морскими и речными коммуникациями приобретал для всех государств региона жизненно-важное значение.

В отличие от других государств Латинской Америки, Аргентине приходилось развивать и речной, и морской флот. Идея заказать универсальный корабль, способный действовать как на море, так и на реках, нашла поддержку в аргентинском правительстве, и моряки начали разработку технического задания. После последовавших переговоров контракт на постройку нового крейсера достался австрийской фирме «Stabilimento Tecnico Triestino» («S.T.T.») из Сан-Рокко. Надо отметить, что этот контракт стал третьим – ранее аргентинцы уже заказали в Австрии корвет «Ла Аргентина» (стапельный номер 200) и буксир «Асопардо» (стапельный номер 208).

Впоследствии оппозиционная аргентинская печать подвергнет правительство жесткой критике за этот шаг: как можно заказывать боевые корабли у австрийцев, если те сами закупают свои корабли в Англии, причем там за ту же цену в 100 тысяч британских фунтов можно было бы построить более мощный корабль. Но в данном случае аргентинские моряки вполне знали что

делали, ведь именно австрийцы в это время стали мировым лидером в строительстве мощных речных кораблей. Главным конструктором проекта выступил ведущий специалист «S.T.T.» Теодор Шунк, паровые машины были спроектированы г-ном Мольером.

3 апреля 1885 г. специальным декретом аргентинского правительства заказ корабля был ратифицирован и объект под стапельным номером 209 получил наименование «Патагония» («Patagonia») с причислением его к классу крейсеров. Главным строителем корабля стал П. Паулино, контроль за постройкой с аргентинской стороны осуществлял аргентинский военно-морской атташе, герой войны с Парагваем полковник Клодомиро Уртуби, в подчинении которого находился инженер Т. Хьюз. В 1886 г. крейсер сошел на воду.



Крейсер «Патагония» (испанская гравюра 1887 г.)

Описание конструкции

Корпус крейсера водоизмещением 1530 т строился из стали и, как подобает речным кораблям, имел ярко выраженное плоское дно. Снаружи он обшивался деревом и медными листами. Нос по моде того времени заканчивался небольшим тараном. Продольными и поперечными переборками корпус делился на 70 водонепроницаемых отделений. Длина между перпендикулярами составляла 68,35 м, длина по ватерлинии – 65,0 м, ширина – 10,0 м, средняя осадка – 3,89 м, высота борта от киля до верхней палубы – 7 м.

Главная энергетическая установка состояла из двух машин с приводом каждая на свой винт. Они проектировались и строились на «S.T.T.». Каждая из двух горизонтальных двухцилиндровых паровых машин системы «компаунд» имела диаметры цилиндров 610 мм и 1400 мм, ход поршня 597 мм. Суммарная мощность машин составляла 2400 и.л.с. (при формированной тяге – до 3000 и.л.с.). Это обеспечивало крейсеру ход в 14 узлов (при формированной тяге – 16 уз). Пар вырабатывался в шести котлах адмиралтейского типа. Для обеспечения устойчивости к повреждениям машины размещались в двух, а котлы – в трех водонепроницаемых отсеках.

По поводу запаса угля данные в литературе сильно различаются, вероятно, штатная вместимость бункеров составляла 260-280 т, в перегруз было возможно принять до 350 т. Это обеспечивало максимальную дальность плавания до 3660 миль на экономичной скорости 9 узлов. Емкость трюмов была рассчитана из условия обеспечения экипажу непрерывного двухмесячного плавания. Бортовые дистилляторы системы Пероя могли давать до 2000 литров питьевой воды в день.

Кроме главных, крейсер имел 18 вспомогательных паровых машин с приводом на донки, трюмные помпы, насосы бортовой гидравлической системы, паровые штурвалы, паровой шпиль, динамоэлектрические машины и вентиляторы. Особенный восторг аргентинской стороны составили мощные водоотливные средства, обеспечивающие откачку 1200 т забортной воды в час. На «Патагонии» находилось четыре штурвала, которыми можно было управлять рулем как в ручном режиме так и с механическим усилением. Бортовая динамо-машина генерировала электрический ток для запитки двух 600-канделовых боевых прожектора системы «Карсель» и 80 ламп накаливания системы Эдисона в 8 или 16 кандел.

По моде того времени крейсер обладал парусным вооружением брига с горизонтальным бушпритом, площадь парусов составляла 511 м² (5500 кв. футов). Бортовые плавсредства включали два паровых катера и пять гребных шлюпок.

Защита крейсера была представлена броневой палубой толщиной 33 мм (1,3 дюйма). Она шла по всей длине корпуса и прикрывала все жизненно важные части. Бронирование дополняли щиты на орудиях главного калибра, достигавшие максимальной толщины 100 мм, а также боевая рубка, толщина стенок которой достигала 37 мм.

Главный калибр крейсера состоял из одного казнозарядного 254-мм орудия Армстронга образца 1889 г. Полная масса орудия составляло 27,5 т, из которых 8,9 т приходилось на станок и платформу; вес снаряда – 204 кг (броневой) и 182 кг (граната, или Common), заряда – 164 кг, начальная скорость – соответственно 593 и 640 м/с. При угле возвышения 13,5° это обеспечивало дальность стрельбы до 9500 м. Для заряжания, поворота орудия и подачи боезапаса имелся гидравлический привод. Сектор обстрела орудия главного калибра составлял 260°.

Вооружение дополняли три 150-мм казнозарядных орудия Армстронга модели «К» с длиной ствола 30,5 калиб-



«Патагония» в Пуэрто-Мадеро, 1890-е гг. Хорошо видно носовое 254-мм орудие (Archivo General de la Nación)

ров. Большинство справочников указывают, что все установки были одинаковы, но это не так – все три орудия, действительно, были одной модели, но различались станком: два, стоявших в небольших спонсонах по бортам, имели облегченный станок. Поэтому если для кормового орудия полная масса установки составляла 5 т, то у бортовых всего по 4,11 т, из которых около половины приходилось собственно на орудие с затвором. В боекомплект входило четыре типа снарядов, все массой по 45,3 кг: бронебойный, полубронебойный, бомба из закаленного чугуна и граната. Масса заряда во всех случаях – 17 кг, что обеспечивало дульную скорость 585 м/с и дальность при угле возвышения 15° до 7700 м. Все орудия располагались на станках Вавассера. Заряжание, поворот и подача 150-мм снарядов осуществлялось вручную.

Вооружение дополняли четыре 87,5-мм (20-фунтовая пушка массой в одну тонну) и две 62,5-мм пушки Армстронга, а также четыре четырехствольных митральезы Норденфелта и шесть двухствольных митральез Гарднера.

По табелю комплекции личным составом крейсера числилось 140 чел.



Занятия комендоров у 20-фунтовой пушки «Патагонии»

История службы

Первым командиром «Патагонии», принявшим командование над прибывающим в Австрию экипажем, стал подполковник флота Аугусто Лассере. 19 ноября 1886 г. крейсер впервые вышел в море с аргентинским экипажем, австрийская сторона в этом плавании осуществляла лишь небольшое консультирование, все работы производили аргентинские моряки. Механизмы и машины работали надежно, и в этот же день аргентинская сторона подписала приемный акт, и над крейсером поднялся аргентинский флаг. На следующий день командир дал добро на начало трансатлантического перехода, навсегда покинув Триест. Спустя 101 день, 28 февраля, «Патагония» бросила якорь в Буэнос-Айресе. Здесь в марте Лассере передал командование кораблем капитану 2 ранга Хуану Кабассе. Незамедлительно крейсер включили в состав практической эскадры, где «Патагония» прошла интенсивный курс ходовых и артиллерийских испытаний. В конце года, с началом летней кампании, крейсер вошел в состав Первой дивизии (в этот время туда входили также мониторы «Ла Плата» и «Лос Андес», корвет «Уругвай», канонерка «Конститусьон» и авизо «Ресгардо»), но в составе соединения практически не плавал, участвуя в разнообразных миссиях, а, например, в 1888-1889 гг. из-за ухудшения политического положения в соседнем Уругвае, по просьбе посла Аргентины в этой стране, он на долгое время стал стационарным в Монтевидео, периодически совершая рейсы между Монтевидео и Буэнос-Айресом, в основном с дипломатической почтой. Кстати, 6 февраля 1888 г. он оказался в центре внимания в ходе официального визита президента Аргентины в Уругвай, а в следующем месяце попал на первые полосы газет в связи с доставкой в Буэнос-Айрес на борту крейсера скончавшегося в Монтевидео посла Аргентины в Уругвае Педро Пардо.

Конец 1880-х гг. был не лучшим периодом в истории Аргентины: длительный экономический кризис, авторитарная и коррумпированная власть вызвал революцию 1890 г., получившую название «Парковой». Дефолт национальной валюты в июне 1890 г. привел к массовым выступлениям, 25 июля переросшим в вооруженное восстание. Несмотря на то, что повстанцы имели большие проблемы со связью, флот их поддержал. Из наиболее боеспособных кораблей была сформирована Оперативная эскадра под руководством лейтенанта Рамона Лиры, куда вошла в качестве флагмана и «Патагония». Выйдя из своей базы в устье реки Риачуэло (в пригороде Буэнос-Айреса), они бросили якорь в районе Каса Росада и начали обстрел казарм Ретиро, полицейского управления и других целей в южных районах города. Что касается «Патагонии», она вместе с вооруженным транспортом «Вильярино» 27 и 28



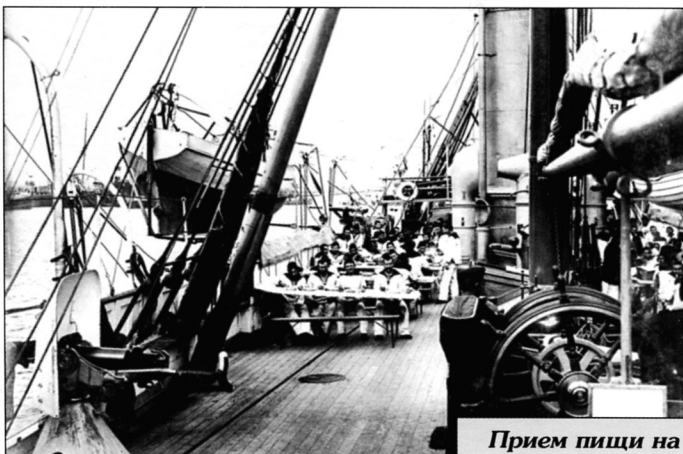
Занятия по фехтованию



Занятия по баллистике на борту «Патагонии», 1890-е гг.

июля вела обстрел Дома правительства. Несмотря на то, что 154 корабельных орудия два дня бомбардировали город, эффективность огня оказалась невысокой: из-за отсутствия взаимодействия с сухопутными частями повстанцев, корректировка и целеуказание практически не производились, кроме того, активность революционного флота сковывали стоявшие на рейде военные корабли иностранных государств, явно не симпатизировавшие повстанцам. Впрочем, 29 июля обе стороны заключили перемирие, которое в итоге привело к отставке правительства.

Забегая вперед, следует отметить, что революция 1890 г. не решила всех назревших проблем, что привело к целой



Прием пищи на палубе «Патагонии»



серии восстаний и переворотов, наиболее мощной из которых стала «Революция радикалов» в сентябре 1893 г., приведшая к очередному разделению флота по разные стороны баррикад (флагманом восставших стал монитор «Лос Андерс»). Но все эти события практически не коснулись «Патагонии», оказавшейся далеко от зоны боевых действий и сохранившей верность правительству.

В 1891 г. крейсер снова выполняет роль стационара, контролируя судоходство и санитарный контроль в Ла-Плате, после чего для капитального ремонта его отправили в Монтевидео. На обратном пути он снова выполнил траурную миссию по доставке на родину останков героев войны за независимость, умерших в изгнании – бригадного генерала Мартина Родригеса, генералов Феликса де Оласабала и Элиаса Галвана, а также полковника Хуана Кесада.

В период с 1892 по 1899 гг. крейсер постоянно участвует в разнообразных маневрах флота, а на его борту периодически располагалась школа артиллерийских капралов – командиров орудий (*Escuela de Cabos de Canon*), а в 1894 г., когда в соседней Бразилии разразилась гражданская война, «Патагония» осуществляла контроль над бразильскими кораблями, периодически заходившими в аргентинские территориальные воды.

В 1899 г. очередной капитальный ремонт крейсера совместили с модернизацией артиллерийского вооружения. Желая облегчить корабль, носовое 254-мм и бортовые 152-мм орудия отправились в береговые арсеналы, единственное оставшиеся 152-мм орудие перенесли в нос, спонсоны удалили, а артиллерию на верхней палубе сгруппировали в батарею. Как следствие пришлось несколько перестроить надстройки, что изменило внешний вид.

В последующий за этим период «Патагония» «исколесила» не только ставшим уже привычным район Ла-Платы с Буэнос-Айресом и военно-морской базой в Рио-Сантьяго, но и даже отделилась в составе морского дивизиона Байя-Бланка (*Division Naval de Bahia Blanca*) на военно-морской базе в Пуэрто-Бельграно. В 1901 г. школа артиллеристов в последний раз разместилась на борту «Патагонии», после чего ее перевели на борт броненосца «Альмиранте Браун».

В 1904 г. крейсер прошел еще один «курс омоложения» в Рио-Сантьяго, совмещенный с капитальным ремонтом. На сей раз, последние представители оригинальной артиллерии отправились на склады, а вооружение стало состоять из носового 152-мм и кормового 120-мм скорострельных орудий. Батарею на надстроечной палубе теперь

сформировали восемь новых 75-мм пушек. Старые машины уступили место новым, снятым с корвета «Ла Аргентина». Впрочем, все эти изменения, конечно же, не вернули корабль в первую линию, и в 1905 г. он переходит в ведение гидрографической службы.

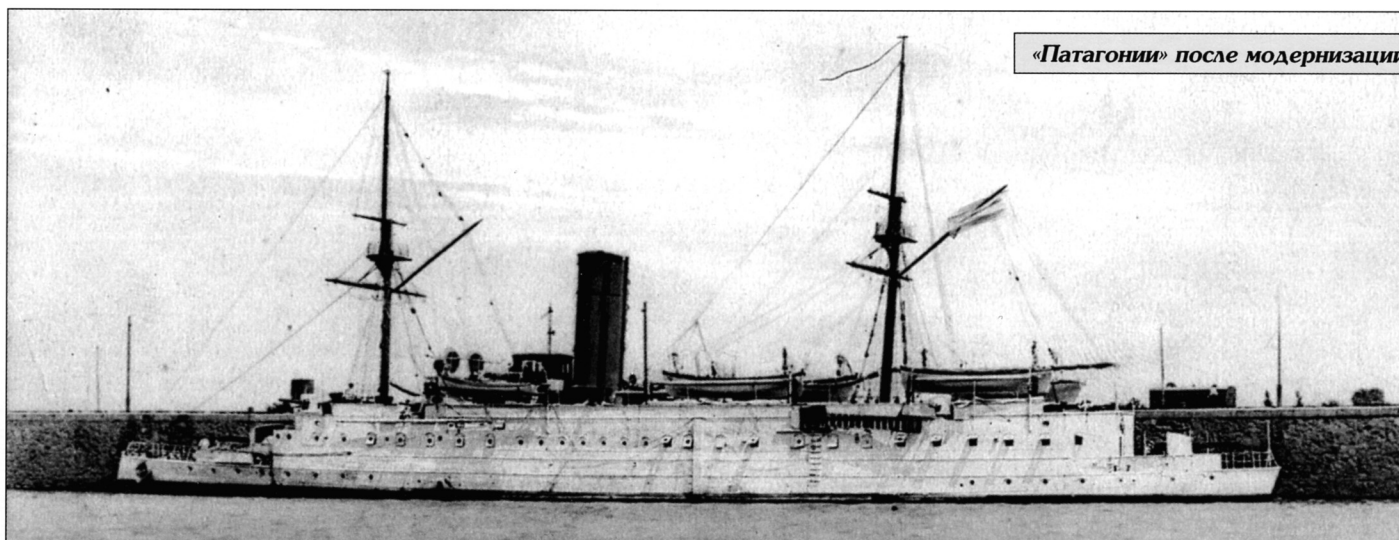
В 1908 г., закончив свою очередную кампанию в роли гидрографического судна, «Патагония» была выведена в резерв и разоружена. В ожидании очередной перестройки экипаж корабля сократили до четырех человек. На следующий год корабль прошел, вероятно, самую серьезную перестройку: батарейную палубу продлили в нос и корму, из-за чего в оконечностях пришлось увеличить высоту борта. Из-за изменившихся надстроек в очередной раз перетасовали всю артиллерию и произвели замену мачт с учетом нужд радиотелеграфистов. Поскольку к этому времени корабль явно не смотрелся на фоне новейших крейсеров, его официально переклассифицировали в канонерскую лодку, тем более, что своим вооружением он практически соответствовал новейшим речным канонеркам «Парана» и «Росарио», сформировав с ними «Дивизион канонерских лодок» (*Division Canoneras*). Именно в этом качестве «Патагония» и приняла участие в грандиозном (разумеется, по латиноамериканским меркам) морском параде, посвященном столетию аргентинской независимости. Но уже вскоре после этого «Патагонию» включили в Третий дивизион флота (*Tercera Division de Mar de la Flota*) и отправили с визитом по портам Патагонии и соседней Чили. Проведенное плавание показало, что хотя высота борта и увеличилась, мореходность плоскодонного корабля все равно осталась на низком уровне. В связи с этим, несмотря на серьезные планы, его эксплуатацию пришлось ограничить прикомандированием к артиллерийской школе, а чуть позднее на его борту разместили школу радиотелеграфистов.

Следующий пик активности канонерки выпал на 1911 г., когда она свершила ряд рейсов по рекам Парана и Уругвай. Одновременно на ее борту открылась Школа юнг (*Escuela de Grumetes*), где будущие моряки практиковались в условиях реального плавания. Из-за старения материальной части гораздо больше времени корабль проводил на якорной стоянке в городе Консепсьон-дель-Уругвай. Во время одной из них, 12 октября 1913 г., местные власти преподнесли в подарок боевой флаг, тем самым установив духовную и эмоциональную связь между городом и канонерской лодкой.

После начала мировой войны, в 1915-1916 гг., «Патагония» осуществляла патрулирование в Ла-Плате, наблюдая



«Патагония» на морском параде в Рио-Сантьяго, 1902 г. На крейсера произведена замена артиллерии



«Патагонии» после модернизации

за режимом нейтралитета Аргентины. Однако к этому времени годы уже взяли свое, и боевая ценность старого корабля стала чисто условной. Осознавая это, в 1917 г. «Патагонию» подвергли очередной масштабной перестройке, переделав ее в войсковой транспорт. Идея этой переделки могла прийти в голову высоких начальников в 1914 г., когда в ходе маневров аргентинского флота «Патагонию» использовали для переброски войск. В 1915 г. вышел даже специальный Декрет правительства №4, снова классифицировавший полностью устаревший корабль как крейсер! К счастью, логика восторжествовала, и по завершению перестройки, правительственным декретом №285 от 21 декабря 1916 г. корабль переклассифицировали в транспортное судно аргентинского флота.

В работах по этой переделке участвовали не только специалисты Рио-Сантьяго, но и Мастерских Северного бассейна порта Буэнос-Айрес. В результате перестройки размерения судна изменились: длина 68,33 м, ширина 10 м, высота борта 7,58 м, средняя осадка – 3,1 м; валовая вместимость – 1203 брт, чистая регистровая вместимость – 534 нрт. Старые угольные котлы заменили на мазутные, ранее стоявшие на кораблях «Ла Аргентина» и «25 де Майо». В новом качестве скорость транспорта составила около 10 узлов. Корпус перестроили для перевозки войск, хотя фактически обновленной «Патагонии» пришлось заниматься обычными грузопассажирскими перевозками между Ушуйей и Буэнос-Айресом.

Проведенное в 1925 г. освидетельствование показало явно чрезмерные затраты на техническое обслуживание и ремонт окончательного устаревшего корабля, и 16 ноября 1927 г. общим приказом № 205/1927 по Морскому мини-

стерству постановлялась «окончательная разуконплектация и последующая продажа» бывшего крейсера. Исходя из приказа, машины и другие ценные узлы демонтировали, превратив «Патагонию» в понтон. Однако добротный сделанный корпус власти базы не спешили продавать на сторону и в период с 1928 по 1934 г. он используется в качестве плавучего склада.

После длительной переписки министерства и руководства базой, 27 декабря 1935 г. корпус сдавался в аренду яхт-клубу «Уругвай» города Консепсьон-дель-Уругвай. Некоторое время спустя началась буксировка, и 9 марта 1936 г. бывший крейсер занял временное место у казенного склада №6. Наконец, 18 апреля, буксир, специально вызванный из базы Рио-Сантьяго, отбуксировал понтон сначала к зданию муниципалитета, а потом – к предварительно подготовленному месту постоянной стоянки на реке Итапа.

5 апреля 1936 г. состоялась торжественная церемония открытия новой резиденции яхт-клуба. Но, как оказалось, наличие довольно большого по меркам местной речушки корпуса оказалось весьма неблагоприятное влияние на гидрологическую обстановку в городе. В первую очередь это относилось к мусору и нефтепродуктам, пливших по течению – «Патагония» стала большим «сборщиком» этой помойки. В октябре 1943 г. кампания за перебазирование понтон на новое место вышла в решающую стадию, и началась непосредственная подготовка. «Патагонию» решили укрыть в устье ручья Молино, втекающего в Итапу, тем самым очистив основное русло. В сентябре 1944 г. бывший крейсер занял свое новое место, где простоял до марта 1973 г.

На протяжении почти четырех десятков лет корпус «Патагонии» находился в городе, став его визитной карточкой. Но 1 мая 1959 г. штаб-квартира яхт-клуба переехала в новое здание, и начался процесс перевозки имущества с понтон. К 1960-м годам стало понятно, что сдача понтон на слом – лишь вопрос времени. Как ни парадоксально, но в городе даже началась кампания за сохранение «Патагонии»! 2 ноября 1972 г. последняя из располагавшихся на борту служб покинула ее, и власти начали процедуру продажи на слом. После долгих переговоров корпус за 19 000 песо приобрела компания «Aceros Bragado». 17 февраля 1973 г. на борту бывшего крейсера состоялся прощальный бал, и 9 мая того же года специально зафрахтованный буксир начал вывод корпуса из ручья Молино. Поскольку за долгое время стояния вокруг «Патагонии» образовалось большие заносы, лишь 11 мая он смог покинуть Консепсьон-де-Уругвай.

В настоящее время в музее Клуба регат бережно хранятся штурвал, якорь и бронзовая кормовая табличка с названием «Патагония».



Корпус «Патагонии» в качестве понтон яхт-клуба «Уругвай»



При свете дня, на фоне спокойной глади океана, оставленные экипажами эсминцы 11-й эскадры лежат у берега нелепо и загадочно, как мертвые киты

Катастрофа у Пойнт Хонда

Катастрофа эсминцев 11-й эскадры ВМС США, произошедшая на Тихоокеанском побережье Калифорнии в сентябре 1923 г., потрясла современников (в первую очередь – американцев) следующими обстоятельствами. Во-первых, сильнейший флот мира в невоенное время разом и безвозвратно лишился семи эскадренных миноносцев и только благоприятное стечение обстоятельств позволило избежать еще больших потерь. При этом погибли 23 военных моряка. Во-вторых, катастрофа произошла при относительно спокойном море, у родных, а значит, достаточно изученных в навигационном отношении, берегов. В-третьих, самые передовые средства навигации, имевшиеся в распоряжении командиров кораблей, не смогли уберечь их от роковой ошибки, повлекшей за собой потерю кораблей и личного состава. Происшествие повлекло за собой разбирательство военного трибунала, стало предметом жаркого обсуждения в прессе и даже оставило следы в топонимике. При этом, его суть весьма проста: в результате навигационной ошибки в определении своего местоположения, допущенной на флагмане эскадры, эсминцы, следовавшие походным порядком, выскочили на берег, в результате чего были разрушены и безвозвратно потеряны. Никаких иных событий, которые могли бы принципиально усложнить ситуацию и увеличить потери (шторм, взаимное столкновение, взрыв, пожар), не случилось.

На момент описываемых событий 11-я эскадра эсминцев являлась структурным элементом американского флота на Тихом океане. В связи с изменением расстановки сил

в мире по результатам Первой мировой войны, вызвавшей перемены в приоритетах американской внешней политики, ВМС США в 1922 г. были реорганизованы и своими главными частями имели Линейный флот (Battle Fleet), базирующийся на Тихоокеанском побережье, и Разведывательный флот (Scouting Fleet), базирующийся на Атлантическом побережье США. Миноносные силы Линейного флота, которыми командовал контр-адмирал Самнер Э.В. Киттелл, состояли из двух эскадр эсминцев: 11-й и 12-й. Одиннадцатая эскадра на начало сентября 1923 года включала флагманский эсминец и три дивизиона шестикорабельного состава (31-й, 32-й и 33-й), укомплектованные кораблями типа «Клемсон» – всего 19 единиц.

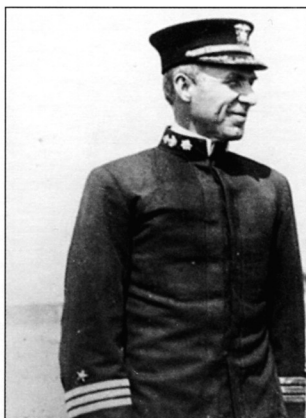
История катастрофы оказалась тесно увязана с личностью командира 11-й эскадры кэптана Уотсона. Как ни странно, сам офицер не оказал на развитие ситуации, практически, ни какого влияния, а лишь принял единственное неверное командное решение, ставшее непосред-



Командующий миноносными силами Линейного флота контр-адмирал Самнер Э.В. Киттелл

Организация 11-й эскадры эсминцев ВМС США на 08.09.1923 г.

Эсминец	Командир корабля	Примечание
DD-261 Delphy	кэптен Эдвард Х. Уотсон лт.-коммандер Дональд Т. Хантер	флаг 11-й эскадры
DD-300 Farragut	31 дивизион; коммандер Уильям С. Пай лт.-коммандер Джон Ф. МакКлэйн	брейд-вымпел
DD-297 Fuller	лт.-коммандер Уолтер Д. Сид-мл.	
DD-298 Percival	лт.-коммандер Кэлвин Х. Кобб	
DD-301 Somers	коммандер Уильям П. Гэддис	
DD-296 Chauncey	лт.-коммандер Ричард Х. Бус	
DD-299 John Francis Burnes	лт.-коммандер Мёрфи Дж. Фостер	
DD-306 Kennedy	32 дивизион; коммандер Уолтер Дж. Ропер лт.-коммандер Роберт Е. Белл	брейд-вымпел
DD-307 Paul Hamilton	лт.-коммандер Треиси Л. МакКоли	
DD-302 Stoddert	лт.-коммандер Лесли Е. Брэттон	
DD-305 Thompson	лт.-коммандер Томас А. Саймингтон	
DD-303 Reno	лт.-коммандер Джеймс Р. Барри	на ходовых испытаниях
DD-304 Farquhar	лт.-коммандер Джеймс Д. Смит	на ремонте
DD-310 S.P. Lee	33 дивизион; кэптен Роберт Моррис коммандер Уильям Х. Тоуз	брейд-вымпел
DD-308 Jones	лт.-коммандер Берет Б. Тэйлор	на ремонте
DD-309 Woodbury	коммандер Льюис П. Дэвис	
DD-311 Nicholas	лт.-коммандер Герберт О. Рёш	
DD-312 Young	коммандер Уильям Л. Калхаун	
DD-313 Zeilin	лт.-коммандер Х.Дж. Шонерд	в сухом доке



Эдвард Х. Уотсон, 1915 г.

ственной причиной гибели кораблей эскадры. Немного о нем.

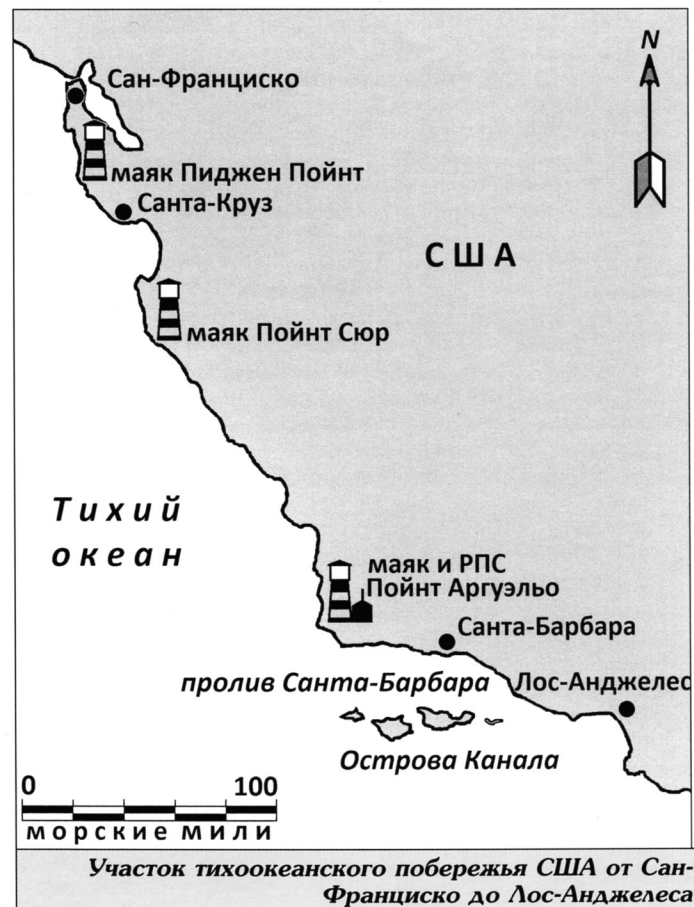
Эдвард Хоу Уотсон родился 28 февраля 1874 г. в г. Франкфорт, штат Кентукки в семье командера ВМС США Джона К. Уотсона.

Эдвард Уотсон окончил военно-морскую академию США в июне 1895 года и в течение десяти лет проходил службу в разных должностях на кораблях флота, включая службу на крейсере «Детройт» во время Испано-Американской войны. После командования судном снабжения «Селтик», Уотсон в 1912-1913 гг. проходил обучение в военно-морском колледже, затем служил старшим офицером линкора «Юта», после – командиром канонерской лодки «Уилинг».

Большую часть Первой мировой войны Уотсон провел командуя войсковым транспортом «Мадаваска», затем броненосцем «Алабама», получив Военно-морской крест за «исключительно преданную службу» в последнем качестве. В 1917 г. Уотсон получил звание «кэптен». В марте 1919-го он был назначен военно-морским атташе США в Японии и занимал эту должность до мая 1922 г. В июле 1922 года Уотсон принял командование 11-й эскадрой эсминцев (его первое назначение командиром соединения), базирующейся на Западном побережье, и в свои 49 лет был ее командиром уже больше года, когда довольно успешное и сравнительно спокойное течение военной карьеры прервалось на пустынном, скалистом берегу Калифорнии.

Первую неделю сентября 1923 г. большая часть кораблей 11-й эскадры находилась на якоре в бухте Сан-Франциско, куда они прибыли в эскorte линкоров 4-й дивизии, совершивших в последних числах августа переход до Фриско из Пьюджет-Саунд. В пятницу 7 сентября эскадра получила приказ выйти на следующий день в море и следовать в пункт постоянного базирования в Сан-Диего. В соответствии с приказом в 07:00 8 сентября эскадра в

составе 15 кораблей (еще четыре эсминца – «Джоунс», «Фэркуа», «Рено», «Зейлин» – пребывали в различных стадиях текущего ремонта) вышла в море, которое, как отдельно отмечают все источники, «было на редкость спокойным». Свой флаг командир эскадры кэптен Уотсон держал на эсминце «Дэлфи». В строю шли все три лидера дивизионов с соответствующими командирами на борту. Эскадре предстоял совершенно ординарный полуторасуточный переход вдоль береговой линии.



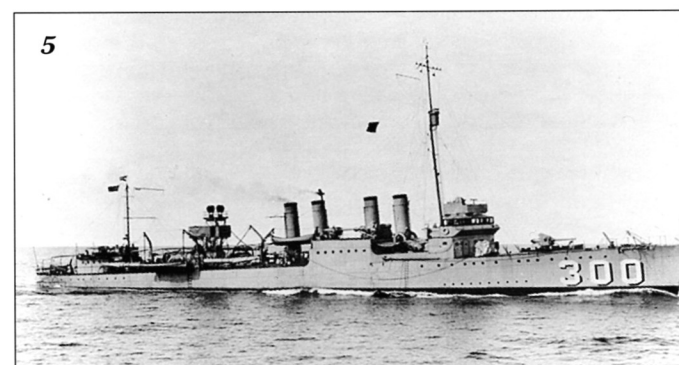
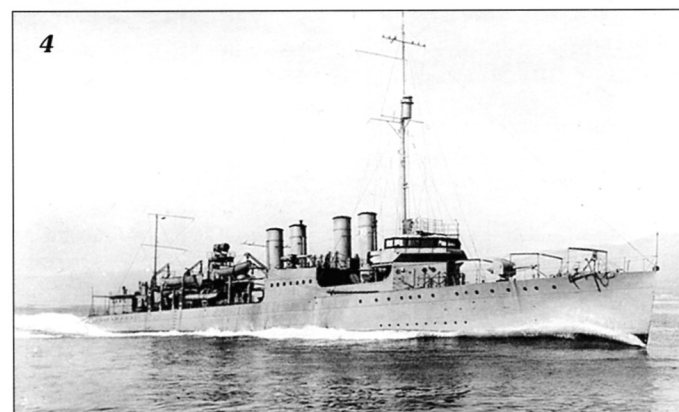
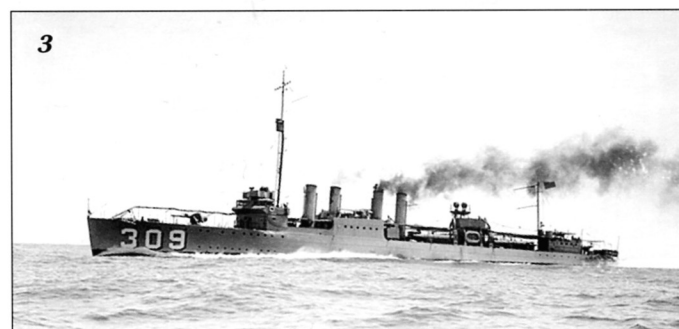
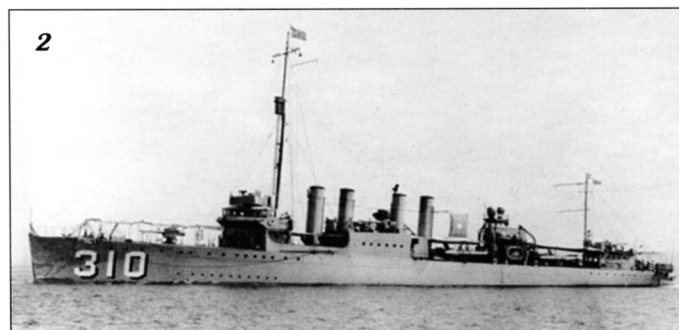
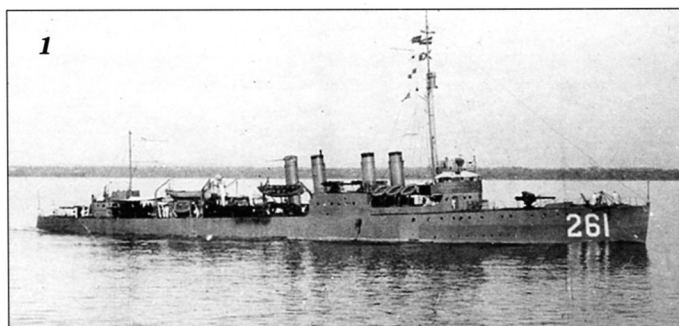
В качестве личного гостя командира эскадры на борту «Дэлфи» находился мистер Юджин Думэн, эксперт Госдепартамента США, специалист по Японии, с которым Уотсон познакомился в бытность атташе.

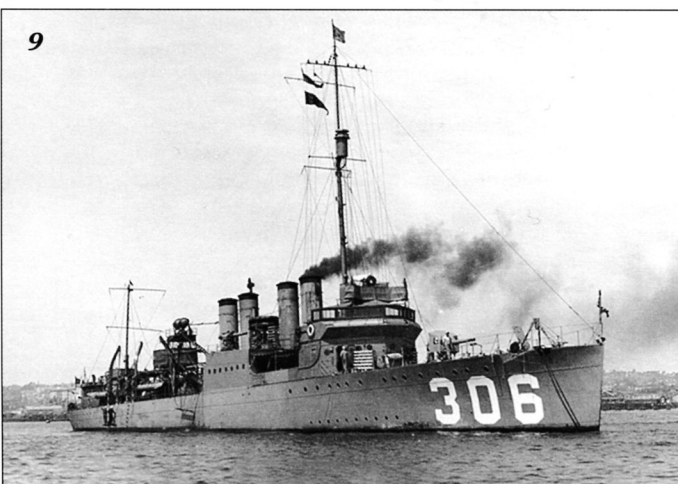
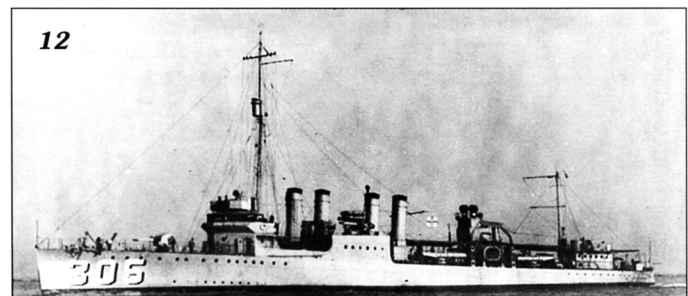
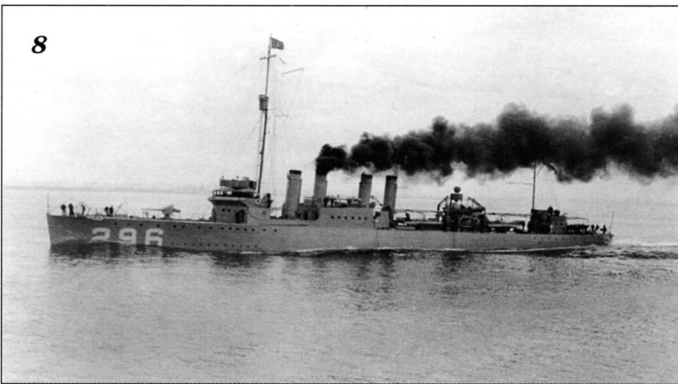
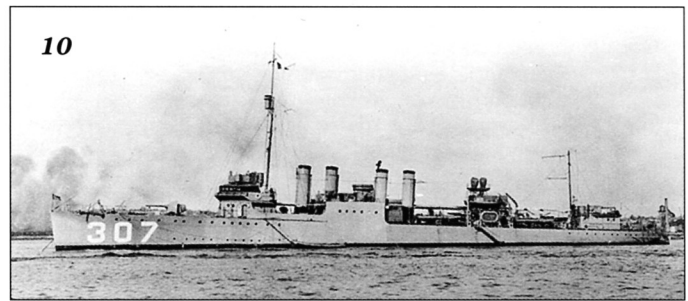
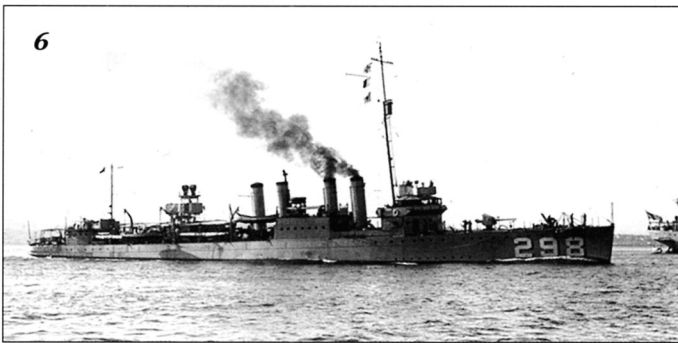
Обратим внимание на сцену, где предстояло разыграть трагедии. Отрезок американского побережья между Сан-Франциско и Сан-Диего (около 800 км или 430 морских миль) целиком принадлежит штату Калифорния и условно может быть разделен на три участка. От Сан-Франциско до мыса Аргуэльо береговая линия монотонно (не считая залива Монтерей) идет на юго-юго-восток. Буквально чуть южнее Фриско берег становится довольно однообразным: узкий песчаный пляж между водой и каменистым обрывом высотой 10-20 м. Горизонт со стороны суши закрыт цепью покрытых лесом Береговых хребтов. Здесь практически нет крупных населенных пунктов и, очевидно, имелись определенные проблемы с береговыми ориентирами. За мысом Аргуэльо линия берега поворачивает сперва на юго-восток, затем, за м. Консепшн – на восток, и начинается пролив Санта-Барбара – акватория, протяженностью около 100 км, ограниченная с севера континентом, а с юга – цепью Островов Канала (Channel Islands): Сан-Мигель, Санта-Роза, Санта-Круз и Анакапа. Ширина пролива на западном входе (между о. Сан-Мигель и м. Консепшн) чуть больше 30 км, восточный выход уже. По выходе из пролива Санта-Барбара линия берега вновь начинает плавно загибаться к югу, вскоре начинается агломерация Лос-Анджелеса, сегодня простирающаяся до самого Сан-Диего, расположенного возле границы с Мексикой, но существовавшая и в начале XX века.

С точки зрения маршрута, а главное – графика перехода 11-й эскадры, наиболее сложным участком пути являлось форсирование пролива Санта-Барбара. Склонные к цветастым топонимам испанцы, исследовавшие это побережье с XVI века, называли западный вход Челюстями Дьявола и имели тому веские основания. Резкий излом береговой линии на участке м. Аргуэльо – м. Консепшн и естественная узость на западном, обращенном к океану входе в пролив являются причиной частых здесь сильных ветров и волн высотой до 9 м. В довершение этих сложностей, эсминцы 11-й эскадры должны были достичь м. Аргуэльо в темное время суток и войти в пролив Санта-Барбара, предварительно совершив существенное изменение своего курса.

Два слова о навигации. Прокладку перехода 11-й эскадры осуществлял флагманский штурман, находившийся на «Дэлфи». При этом использовалась весьма древняя методика. Компас показывал курс корабля относительно магнитного меридиана, вносимая поправка (магнитное склонение, для района побережья Калифорнии – около $+15^\circ$) давала т.н. «истинный курс», т.е. угол между северным направлением географического меридиана в месте измерения и направлением продольной оси корабля, отсчитываемый по часовой стрелке от направления на географический север. Значение скорости эсминца принималось, как функция от числа оборотов гребного винта в минуту. Время и скорость движения давали пройденное расстояние, которое и наносилось на штурманскую прокладку с учетом истинного курса. Такой процесс называется счислением (координат или места), т.е. это метод определения места подвижного объекта по известным исходным координатам и параметрам движения.

По мере движения корабля накапливается ошибка в счислении: чем больше пройденное расстояние от исходной точки, тем меньше точность результата расчета текущего места. Это происходит по различным причинам, как объективным (боковой снос корабля течением или ветром, снижение или увеличение истинной скорости в силу тех же факторов), так и субъективным (всевозможные ошибки





1 - DD261 «Delphy»; 2 - DD310 «S.P. Lee»; 3 - DD309 «Woodbury»; 4 - DD311 «Nicholas»; 5 - DD300 «Farragut»; 6 - DD298 «Percival»; 7 - DD301 «Somers»; 8 - DD296 «Chauncey»; 9 - DD306 «Kennedy»; 10 - DD307 «Paul Hamilton»; 11 - DD302 «Stoddert»; 12 - DD305 «Thompson»

штурмана). Поэтому по мере движения необходимы регулярные уточнения местоположения. При плавании вдоль берега доступен самый простой способ: наблюдение береговых ориентиров с известными координатами, например, маяков. Целям уточнения места корабля также могло служить измерение глубины.

К началу второго десятилетия XX века существовал и совершенствовался новый способ уточнения местоположения – радиопеленгация, т.е. определение направления на источник радиоизлучения. Радиопеленгаторная станция (РПС, или RDF – *Radio direction finder*), получив радиосигнал корабля, сообщала пеленг на него, т.е. угол между северной частью меридиана РПС и направлением из точки наблюдения на корабль, измеренный по часовой стрелке от нуля (направление на север) до полной дуги окружности (360°, или 32 румба). Отложив пеленг из нанесенной на карту точки нахождения РПС, штурман имел возможность уточнить свое местоположение в условиях невозможности наблюдения береговых или астрономических ориентиров. Вместе с тем, радиопеленгация, как метод, была относительно новым явлением, не получившим еще общего применения и признания.

Все, упомянутые в данной статье, эсминцы принадлежали к типу «Клемсон». С 1919 по 1922 гг. флоту было передано 156 кораблей данного типа. На момент ввода в строй они имели следующие ТТХ: 1215/1308 т; 95,8х9,4х2,8 м; 2 ТЗА, 4 ПК, 24 200 – 27 000 л.с., 35,5 уз, 375 т нефти. Экипаж 122 чел. (в т.ч. 8 офицеров). Вооружение: 4х102-мм/50, 1х76-мм/23, 12х533-мм ТА.

К сожалению, ни один из доступных источников не указывает однозначно причину, по которой для определения места 11-й эскадры не были использованы астрономические наблюдения (в т.ч., возможно, по условиям маневров) либо, по которой результаты этих наблюдений были проигнорированы. Можно лишь предположить, что движение вдоль берега в светлое время суток не требовало таких измерений (либо ими было сознательно пренебрежено), а с приходом сумерек и темноты они стали невозможны в результате ухудшения погоды (облачность, дымка).

На дату событий большинством участвовавших в них эсминцев 11-й эскадры командовали офицеры, имевшие достаточный стаж в должности. Не менее пяти командиров (в том числе – командир флагманского «Дэлфи» лейтенант-коммандер Дональд Т. Хантер) находились в должности более года, двое командовали своими кораблями по два года.

Итак, к 08:30 корабли 11-й эскадры выполнили несколько учебных маневров, после чего легли на генеральный курс 160° со скоростью хода 20 уз.

В 11:30 было сделано последнее визуальное определение по береговым ориентирам: эскадра оставила маяк Пиджент Пойнт (немного к югу от середины пути между мостом Золотые Ворота и Санта-Круз; 37°10'54"N 122°23'38"W) по левому борту на расстоянии примерно в две мили, двигаясь по истинному курсу 160°.

Около 14:30 эскадра изменила курс на 150° истинный, находясь примерно на траверзе маяка Пойнт Сюр, (135 миль к югу от Сан-Франциско, 40 миль к югу от Санта-Круз; 36°18'18"N 121°53'55"W) но, по неизвестной причине, не наблюдая его. Примерно в это время от эскадры отстал эсmineц «Джон Френсис Бёрнс» лейтенант-коммандера Фостера. На корабле обнаружили проблемы с котлом, и он не мог поддерживать скорость эскадры. В дальнейшем «Джон Френсис Бёрнс» совершал переход самостоятельно.

В 16:30 эскадра (оставшиеся 14 вымпелов) перестроилась в кильватерную колонну в следующем порядке:

- «Дэлфи» (Хантер) под флагом командира 11-й эскадры Уотсона;
- «С.П. Ли» (Тоуз), брейд-вымпел командира 33-го дивизиона Морриса;
- «Янг» (Колхаун);
- «Вудбери» (Дэвис);
- «Николас» (Рёш);
- «Фаррагут» (МакКлэйн), брейд-вымпел командира 31-го дивизиона Пая;
- «Фуллер» (Сид);
- «Персивал» (Кобб);
- «Сомерс» (Гэддис);
- «Чонси» (Бус);
- «Кеннеди» (Белл), брейд-вымпел командира 32-го дивизиона Ропера;
- «Пол Хамилтон» (МакКоли);
- «Стокдерт» (Брэттон);
- «Томпсон» (Саймингтон).

Источники указывают, что маневры 11-й эскадры, выполненные с утра 8 сентября, моделировали условия военного времени. Однако, нет четких сведений, в какой степени эти учения продолжались и продолжались ли после 16:30, а также в чем именно заключалось усложнение обстановки (например, касалось ли это сознательных ограничений в возможностях навигации). Также указывается, что к вечеру погодные условия ухудшились. К сожалению, автору неизвестна степень этого ухудшения – т.е. можно говорить об ухудшении состояния видимости, усилении ветра и волнения, но не о степени тяжести этих факторов. Таким образом, перестроение в колонну могло быть связано как с ухудшением погоды, так и с приближением вечерних сумерек. В любом случае, строй колонны

для вхождения в пролив Санта-Барбара и его прохождения в темное время суток является совершенно логичным, если не единственно возможным.

Для определения места кораблей в плохих метеословиях на побережье США в начале 1920-х годов имелся ряд радиопеленгаторных станций. Ближайшая из таких РПС к месту событий находилась на мысе Аргуэльо в одном комплексе с маяком Пойнт Аргуэльо* (34°34'37"N 120°38'50"W). Корабли 11-й эскадры (в т.ч. «Дэлфи») были оборудованы приемниками радионавигации. Маяк Пойнт Аргуэльо, расположенный на одноименном мысе, должен был стать следующим визуальным ориентиром для 11-й эскадры.

В 18:13 на запрос лидера 11-й эскадры РПС сообщила, что слышит сигналы его радио по истинному пеленгу 320°. Из этого следовало, что эскадра находилась ближе к берегу, чем по данным расчета флагмана. В свете предстоявшего поворота на восток на мостике «Дэлфи» уже должны были обратить внимание на расхождение между местом эсминца по счислению и по данным РПС. Возможно, оно еще не было велико и опасно, возможно первый полученный сигнал посчитали заведомо ошибочным. Так или иначе, невязка в определении места фактически была проигнорирована.

Десятью часами ранее произошло еще одно событие, нашедшее свое, до сих пор обсуждаемое место в мозаике истории катастрофы. Субботним утром 8 сентября почтовый пароход «Куба» постройки 1897 г., дедвейтом 3169 т, принадлежащий Тихоокеанской Почтовой Пароходной компании и обслуживающий линию Калифорния-Панама, двигаясь в густом тумане, налетел на камни у о. Сан-Мигель на входе в пролив Санта-Барбара. Положение судна было безнадежно, но на нем находились пассажиры и грузы, требующие спасения. У «ответственных лиц» на берегу выдался хлопотный день.

Поскольку далее пойдет речь о радиообмене между эсминцами 11-й эскадры (в первую очередь – «Дэлфи») и РПС Пойнт Аргуэльо, необходимо помнить, что к вечеру 8 сентября работы по спасению пассажиров и грузов парохода «Куба», проводившиеся в каких-то 30 милях от станции, были далеки от окончания. И хотя прямых указаний на это нет, фигурирующие в описаниях событий помехи в эфире вполне могли быть следствием активности многочисленных участников этой спасательной операции: судовладельцев, капитана судна, спасательных судов, береговых станций, Береговой охраны США. Кроме того, оператор РПС Пойнт Аргуэльо в любом случае был вынужден работать «на два фронта»: вести 11-ю эскадру и выполнять запросы спасателей парохода «Куба». Вот свидетельства тому.

Между 18:53 и 19:06 оператор РПС Пойнт Аргуэльо записал в журнале принятых сообщений, что сигналы с «Дэлфи» не проходят ввиду помех в эфире. И еще одна запись о том, что «нет времени для переключения с запросов одного корабля на другой».

Между 18:49 и 20:39 «Дэлфи» дважды запросил Пойнт Аргуэльо дать пеленг. Первый раз – до 19:07, второй – около 20:16. Оператор РПС попросил эсmineц подождать.

В 19:00 на мостик «Дэлфи» поднялся штурман эсминца лейтенант Лоуренс Ф. Блоджетт, чтобы сменить Хантера и дать возможность командиру корабля поужинать. Хантер и Блоджетт обсудили проблемы с навигацией. Хантер, оценивая позицию корабля, был склонен отдать предпочтение результату, полученному по счислению и ставил под сомнение точность пеленгов, получаемых с Пойнт Аргуэльо. Блоджетт опасался, что полученные с РПС пеленги точны и ситуация меняется в худшую сторону.

* Ныне – прямо напротив стартового комплекса №8 Центра испытаний ракетной техники (космодрома) Ванденберг.

В это самое время командир эскадры кэптен Уотсон не имел ни малейшего представления о трудностях, возникших на мостике. Он находился в своей каюте уровнем ниже мостика, где наслаждался ужином и беседой в обществе своего друга мистера Думэна.

Между 19:00 и 19:35 командир 32-го дивизиона командер Ропер, находившийся на борту эсминца «Кеннеди», вызвал по радиотелефону кэптена Уотсона. Проходивший между ними разговор в режиме голосовой связи не допускал параллельного использования искрового радиотелеграфного аппарата для связи с Пойнт Аргуэльо. Это было вызвано тем, что искровой аппарат при работе создавал сильные широкополосные радиопомехи, исключавшие возможность одновременной устойчивой радиосвязи между кораблями. Поэтому, для проведения радиопереговоров между кораблями, с мостика (где были установлены оконечные устройства радиотелефонов) поступало распоряжение в радиорубку: не использовать радиотелеграф, пока разговор по радиотелефонной связи не будет завершен. Таким образом, в указанный период времени «Дэлфи» не мог запросить (и получить) пеленги от Пойнт Аргуэльо.

В 19:33 станция на Пойнт Аргуэльо запросила «Дэлфи» дать сигнал для установления пеленга на корабль. Эсминец не ответил (Ропер разговаривал с Уотсоном).

В 20:00 лейтенант-командер Хантер послал контр-адмиралу Самнеру Киттеллу, командующему миноносными силами Линейного флота и находившемуся на борту тендера «Мелвилл», радиограмму о местонахождении 11-й эскадры, основанном на счислении. В своем докладе Хантер сообщил, что ожидает увидеть маяк Пойнт Аргуэльо около 20:25.

Заметим, что согласно установленному порядку, запрашивать пеленги мог лишь командующий эскадрой. Следовательно, пеленги с РПС передавались лишь на флагман и ни один из остальных кораблей эскадры собственных пеленгов не запрашивал и не получал (корабли могли перехватывать сигналы, адресованные «Дэлфи»). При движении генеральным курсом на РПС разница в значении пеленгов на эсминцы, идущие кильватерной колонной, была не существенна. Но такая централизация приводила к тому, что контрольная проверка данных РПС сама собой исключалась. В 20:00, когда эскадра находилась в походе 13 часов, флагман передал мателотам сигнал с указанием координат своего места, полученных счислением, однако не потребовал от командиров мателотов показать свои места по результатам собственных вычислений. Это элементарное правило, которого обычно придерживаются в подобных случаях во всех флотах мира. Таким образом, и в данном случае оказалась невозможной взаимная проверка мест нахождения кораблей эскадры. В дальнейшем прокладка на всех кораблях соединения велась уже от места флагмана на 20:00, считавшегося исходным пунктом «по умолчанию».

Вместе с тем, на ряде кораблей соединения результаты собственной прокладки расходились с флагманскими. Согласно таким данным получалось, что эсминцы находятся севернее, нежели это следовало из исчислений флагмана, что делало маневр на вхождение в пролив Санта-Барбара в условиях темного времени чрезвычайно опасным. Возможно эта проблема и поднималась в разговоре между Ропером и Уотсоном, но, даже если и так, никаких позитивных последствий этот разговор не имел.

Тем временем действие факторов, усложняющих положение эскадры, стало стремительно усиливаться. Корабли двигались по счислению уже девять с половиной часов; около 20:10 зашло солнце; происходило ухудшение погоды (в первую очередь – падала видимость, особенно – в направлении берега); эскадра приближалась к точке пово-

рота, который мог привести ее к опасному сближению с берегом.

Это вполне понимали на мостике «Дэлфи». В течении следующих десяти минут (20:00-20:10) Хантер приказал лейтенанту Блоджетту, как можно скорее получить возможное большее число пеленгов.

В 20:11 станция Пойнт Аргуэльо дала пеленг на «Стоддерт» 326°: возможно, Блоджетт вызвал по радиотелефону лейтенант-командера Брэттона на борту эсминца «Стоддерт» и попросил его запросить пеленги («Дэлфи» мог перехватывать эти запросы и ответы на них); возможно, опасаясь развития ситуации командир 32-го дивизиона Ропер сам приказал Брэттону запросить РПС.

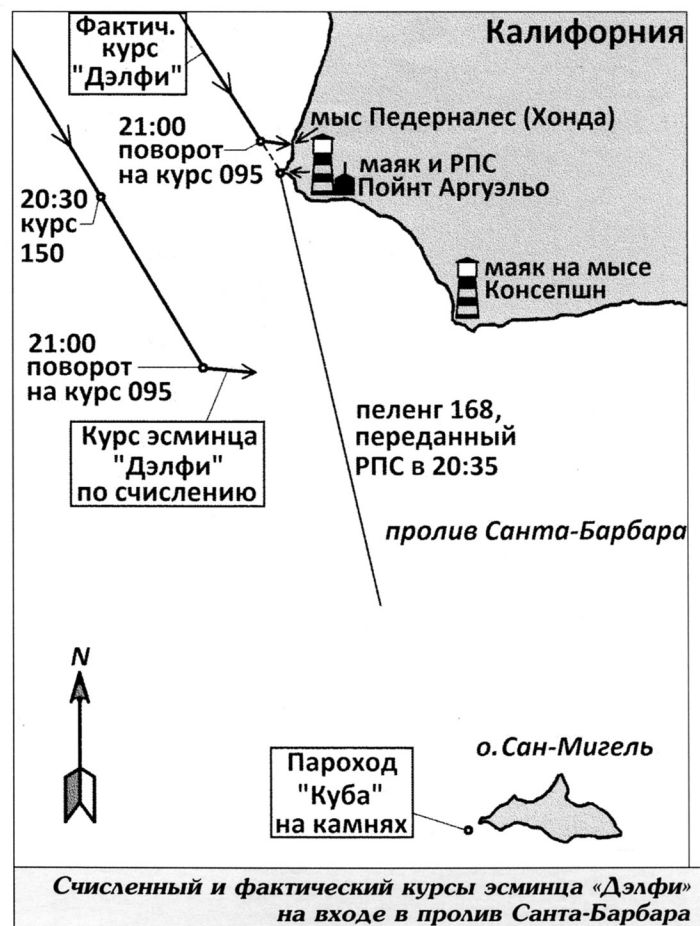
Адресованный «Стоддарту» пеленг Блоджетт в 20:12 доложил на мостик командиру «Дэлфи». Хантер, сверившись с прокладкой сказал: «Еще один невозможный пеленг. Как это «Дэлфи» смог сместиться на 8 миль к берегу за два часа?»

В 20:16 Блоджетт сам запросил Пойнт Аргуэльо. Станция ответила просьбой подождать.

В 20:25 Хантер крикнул в радиорубку, чтобы запросить взаимное определение пеленгов с РПС и что «Дэлфи» (судя по времени) уже должен находиться к югу от Пойнт Аргуэльо.

В 20:32 «Дэлфи» перехватил пеленг 330°, выданный станцией на «Стоддерт». Блоджетт доложил его Хантеру. Хантер вновь усомнился в правильности цифр и игнорировал доклад, хотя пеленг указывал, что корабль, двигаясь курсом 150°, идет прямо на мыс Аргуэльо.

В 20:35 три эсминца эскадры приняли сигнал РПС, в котором был указан пеленг 168°. Командир «Кеннеди» лейтенант-командер Белл доложил полученный пеленг на «Дэлфи». Получив доклад, Хантер фактически интерпрети-



ровал эту информацию так, как было ему удобно, а именно, что корабли эскадры находятся южнее мыса Аргуэльо. Вместе с тем, пеленг в 168° был либо ошибкой оператора РПС (в том случае, если был адресован флагману 11-й эскадры), либо предназначался одному из потребителей навигационной информации в районе спасательных работ у о. Сан-Мигель (что выглядит довольно правдоподобно при нанесении его на карту). При соотнесении же его с местоположением эсминцев, даже с ошибочным, выйдет, что они уже находились восточнее меридиана РПС, другими словами – в проливе Санта-Барбара.



Вверху: фото с гидросамолета тендера «Эрустук»; на нем видны все семь эсминцев у мыса Хонда. «Дэлфи» и «Янг» лежат на боку

Внизу: вид на место крушения с верхушки скалы на мысе Хонда. В правом нижнем углу снимка – корпус «Дэлфи» и его отломленная корма; за ней – лежащий на борту «Янг»; слева видна корма «Чонси»; на заднем плане – сидящие на скалах «Вудбери» и «Фуллер»



Но и это не насторожило Хантера. Наступал момент маневра. Командир «Дэлфи» пригласил кэптана Уотсона на мостик, чтобы принять решение, следует ли повернуть на восток в пролив Санта-Барбара, либо взять мористее и обойти остров Сан-Мигель с запада.

В 20:39 станция сообщила на «Дэлфи» пеленг в 333° . Это однозначно говорило, что эсминец все еще находится к северу от мыса Аргуэльо. Хантер же считал, что они уже миновали маяк не увидев его огня, и идут южнее мыса. Поэтому и этот сигнал был им проигнорирован.

Между 20:40 и 20:50 кэптен Уотсон, Хантер и Блуджетт обсудили ситуацию. Хантер убеждал Уотсона, что пеленги с Пойнт Аргуэльо были неточными. Лейтенант Блуджетт считал иначе и просил уменьшить ход для промера глубин. Уотсон отказал и приказал в 21:00 не снижая скорости изменить курс на 95° истинный, поворачивая, как он полагал, прямо в пролив Санта-Барбара. После этого кэптен Уотсон вернулся в свою каюту в общество мистера Думэна.

В 20:58 «Дэлфи» запросил станцию и получил в ответ пеленг 323° . До поворота оставалось 2 минуты, события понеслись к неотвратимой развязке.

В 21:00 «Дэлфи», не подав мателотам никаких предварительных сигналов, повернул на восток, изменив курс на 95° истинный. Сигнал о новом курсе был послан эсминцам эскадры «постфактум». Корабли в колонне осуществили последовательный поворот за лидером. Через пять минут после поворота на новый курс лидер вошел в густую полосу тумана, укутавшего побережье. Видимость упала до нуля.

В 21:05 под днищем идущего на скорости 20 узлов (а это 10 м/с!) «Дэлфи» заскрежетали камни. В этот же момент находившимся на мостике показался отвесный утес в пене прибоя, но было некогда не только что-то предпринять, но даже всерьез испугаться. Эсминец, налетел на каменный берег практически под прямым углом, затем силы инерции и волна прибоя развернули корпус носом на север.

Рулевой «С.П. Ли» внезапно увидел перед своим форштевнем корму лидера, круто взял лево на борт, и эсминец выскочил на берег севернее «Дэлфи».

На «Янге» также ничего не успели ни сообразить, ни предпринять. Корабль наскочил днищем на верхушку скалы и та, как консервный нож, вскрыла правый борт на значительной длине. Потом по корпусу «Янга» чиркнул все еще вращающийся винт «Дэлфи». От целого набора негативных факторов: от удара, инерции, под воздействием прибоя, от принимаемой внутрь воды корабль завалился на правый борт и лег на грунт, едва выставив на поверхность левый.

«Вудбери» не дошел до кромки берега – на его пути попала россыпь отдельно торчащих из воды скал (единственная на много миль вокруг!), на подножии которой он и застрял.

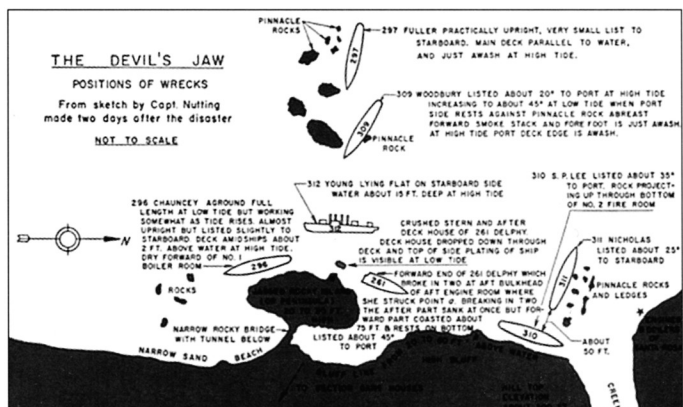
На следующем в строю – «Николосе» – к этому моменту уже поняли, что дело плохо, поскольку на «Дэлфи», затем на «С.П. Ли» и «Вудбери» заголосили ревуну. Лейтенант-коммандер Рёш попытался увести свой эсминец от гибели крутым поворотом лево на борт. «Николас» обогнул застрявший лидер и «С.П. Ли», почти успел вырваться, но ему не хватило места для маневра: прибой посадил корабль на каменистую отмель.

«Фаррагут» был первым эсминцем колонны, которому удалось выскочить из гостеприимных объятий калифорнийского берега. Корабль оцарапал днище, но вывернул на глубокую воду. Зато на шедшем следующим «Фуллере» сплосхвали, и корабль приткнулся за кормой «Вудбери». Скорее всего, на «Фуллере» стали просто гасить скорость не рискуя маневрировать, поскольку крутить штурвал можно было лишь наудачу – берега-то видно не было, и кораблю не хватило «пробега». «Персивал» удачно ушел в сторону, а «Сомерс» чиркнул по грунту носом, но тоже спасся.

Отважно, но безрассудно поступил командир «Чонси» лейтенант-коммандер Бус. Понимая, что передние мателоты терпят бедствие, но плохо представляя себе обстановку, он медленным ходом попытался подойти, предполагая снять людей. Корабль прошел через игольное ушко между корпусами «Вудбери» и «Янга», но неожиданно для Буса, оказался развернутым бортом к самому прибою, был прижат волнами к берегу и выброшен на камни.

Командиры четырех эсминцев 32-го дивизиона («Кеннеди», «Пол Хамилтон», «Стоддерт» и «Томпсон») сумели воспользоваться предоставленной строем эскадры возможностью и отвели свои корабли из опасной близости к берегу.

Если непосредственный ход катастрофы уложился в считанные минуты, то для сотен членов экипажей семи эсминцев порожденные ею трудности и опасности только начинались. Вокруг стояла кромешная ночь, дополнительно затемненная туманом. Корабли сидели на камнях в полосе сильного океанского прибоа. При этом шесть из семи эсминцев сразу остались без энергии, один лег на борт целым, один – после того, как разломился. Из разорванных танков вытекал мазут. Посадка кораблей на камни на сравнительно большой скорости очевидно сопровождалась сильным сотрясением корпусов, разрывами крепежа и растяжек, падением незакрепленных предметов, незначительными, но многочисленными травмами личного состава. Экипажи были ошеломлены внезапностью постигшего их бедствия, свободные от вахты выскочили наверх полуодетыми. Никто ничего не видел вокруг, кроме темноты и клокующей у бортов воды, никто толком не знал, где корабли находятся. Предполагалось, что крушение произо-



Кэптен Наттинг, обследовавший корабли через два дня после происшествия, сделал следующие пометки относительно их состояния:

297 «Фуллер» практически в вертикальном положении, очень малый крен на правый борт. Главная палуба параллельна воде и лишь омывается во время прилива.

309 «Вудбери» имеет крен на левый борт около 20° во время прилива, увеличивающийся примерно до 45° во время отлива, при этом упирается бортом напротив первой дымовой трубы в скалистый выступ, и надстройка по левому борту омывается водой. Во время прилива кромка палубы по левому борту омывается водой.

296 «Чонси» при отливе лежит на мели на всю длину, но привсплывает при приливе. Почти в вертикальном положении, но слегка кренится на правый борт. Во время прилива на миделе около 2 футов до уреза воды. К носу от котельного отделения №1 затоплений нет.

312 «Янг» лежит на правом борту. Во время прилива глубина около 15 футов.

310 «С.П. Ли» крен около 35° на левый борт. Скала пробила дно в котельном отделении №2.

311 «Николас» крен около 25° на правый борт.

Носовая оконечность **261 «Дэлфи»**, который переломился надвое за кормовой переборкой машинного отделения при ударе о точку О. Кормовая часть с кормовой надстройкой затонула сразу, но носовая часть сместилась по дну и лежит на грунте примерно в 75 футах от берега с креном около 45° на левый борт.

Оторванная кормовая часть с кормовой надстройкой **261 «Дэлфи»**. Надстройка вплоть до палубы и верхняя часть бортовой обшивки видны из воды во время отлива.

Высота обрывистого берега от 20 до 60 футов над урезом воды.

Носовая часть «Дэлфи», лежащая под самым берегом



шло на диком берегу необитаемого острова Сан-Мигель. К счастью, дисциплинированные машинные команды смогли быстро погасить котлы и выпустить пар, что предотвратило неминуемые взрывы, которые могли весьма усугубить трагедию.



Вверху: DD-310 «С.П. Ли» на камнях под берегом. Обратите внимание на глубинные бомбы на бомбоскатах
Внизу: «Николас» (слева) и DD-310 «С.П. Ли»



Тяжелее всего пришлось экипажу эсминца «Янг», лежащего на боку. Его опрокидывание заняло всего полторы минуты. Но этого было достаточно, чтобы лейтенант-коммандер Уильям Колхаун, верно оценив ситуацию и поняв бессмысленность возни со шлюпками, приказал экипажу выбираться на левый борт и не прыгать в воду. Все было сделано довольно оперативно под руководством старшего офицера лейтенанта Е.Дж. Херзингера и старшего боцмана Артура Петерсона. Но довольно много людей оказались в ловушке внутри быстро ушедшего под воду стального корпуса. И не все смогли выбраться.



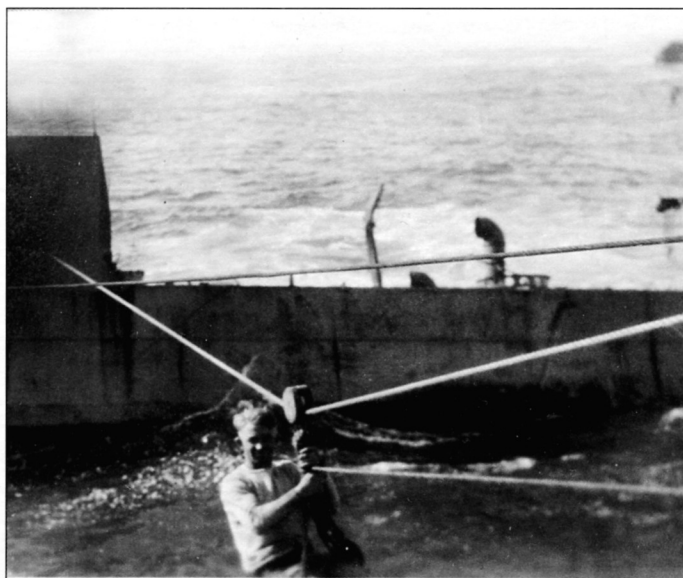
Один из героев катастрофы – старший боцман эсминца «Янг» Артур Петерсон

Десяток моряков сразу оказались в воде и пытались добраться до берега вплавь. Большинство все же выбрались из чрева корабля и карабкались на скользкую, ритмично заливаемую потоками воды с мазутом, покатую поверхность борта, цепляясь за все возможные выступы и разбитые иллюминаторы. Было очевидно, что долго им так не продержаться. Берег был недалеко, но перед отвесной скалой клокотали огромные волны. Петерсон вызвался проплыть сто метров и попытаться выбраться на утес с линем за спиной. Пока это предложение обсуждалось, моряки «Янга» с ужасом увидели, как из молока тумана практически прямо на них выплыл форштевень эсминца «Чонси», но последний, пройдя у самого носа «Янга», вышел на прибрежные камни южнее перевернутого корабля. Добраться до его кормы, до которой было около 70 метров, было сравнительно проще.

Петерсон обвязался линем и отправился туда. Храбрцу удалось добраться до кормы «Чонси» и протянутый трос стал путем спасения для экипажа «Янга». Из штатного семиместного спасательного плота «Чонси» был смастерен импровизированный паром, который начал челноч-



DD-296 «Чонси» у самого берега. При спокойном море и свете дня трудно представить, что это расстояние до берега могло быть сложно преодолимым. За кормой лежит «Янг», на камнях – «Вудберри» и «Фуллер»



Рабочий перебирается с «Чонси» на берег. В ночь катастрофы это не было похоже на забавный аттракцион

ные рейсы между кораблями. С первым рейсом на «Чонси» убыл Херзингер, организовавший там прием и учет спасаемых, но с последним походом к острову «Янга» Херзингер вернулся за своим командиром. Как и положено, Херзингер и Колхаун покинули свой корабль последними в 23:30, т.е. на всю операцию ушло два с половиной часа. За одиннадцать ходок с «Янга» на «Чонси» смогли перебраться 70 человек.

После этого началась переправа с «Чонси» на берег. Происходила она уже опробованным порядком: вызвавшиеся добровольцы выбрались на камни берега и закрепили там линии по которым успешно спаслись экипажи двух эсминцев. Наконец уже на берегу командир «Янга» мог переписать своих людей. Переключка недосчитала 20 человек.

«Вудбери» оказался единственным из застрявших эсминцев, который довольно долго после катастрофы сохранял давление пара в котлах. Корабль сидел на вершине гряды безымянных камней в двухстах метрах от берега, имея минимальные повреждения. Хотя вода начала поступать в носовое котельное отделение, котлы работали, а винты были свободны и это давало надежду на спасение. Сразу же после крушения на ближайшую, самую крупную скалу – небольшой островок – были отправлены несколько моряков, которым удалось закрепить страховочные линии. В последующий час «Вудбери» пытался сняться с грунта работая машинами, но все попытки оказались тщетны. «Чумазая шайка» под предводительством энсина Горацио Ридо оставалась на месте до последней возможности, но была вынуждена отступить, когда к 22:30 все котельные отделения оказались затоплены. Котлы были погашены и последовала команда оставить корабль. С известным риском, но, в конечном счете, удачно и без потерь экипаж перебрался на скалу, которая с тех пор стала называться Destroyer Rock или Woodbury Rock.

Несмотря на то, что «Фуллер», по сути, сидел на той же самой гряде, что и «Вудбери», лишь чуть мористее, покинуть его оказалось не так просто. Эсминец находился на самом краю выступающих на поверхность камней, и здесь свирепствовал прибой. В то же время, камни, торчащие из воды непосредственно у бортов «Фуллера», были недостаточно большими, для того, чтобы на них мог перебраться экипаж эсминца. Для начала с «Фуллера» попытались добраться до кормы «Вудбери», но ни спущенный на воду вельбот, ни резиновый спасательный плот не смогли преодолеть волны. Только смельчаки, отважившиеся отпра-



«С.П. Ли» и «Николас» вскоре после катастрофы. Мористее – два спасательных судна флота



«Николас» и «С.П. Ли». Корабли еще без видимых повреждений и следов демонтажа оборудования

виться к скале с экипажем «Вудбери» вплавь, сумели протянуть туда линии. В результате их усилий экипаж «Фуллера» перебрался на будущую Скалу Эсминца, на которой теперь сгрудились более двухсот человек, жмущиеся друг к другу под непрерывным ливнем холодных брызг. Они были сняты со скалы только утром рыболовецким судном «Буэно Амор-де-Рома» (капитан Носети).

Три эсминца 11-й эскадры выскочили на мель севернее оконечности скалистого мыса. «Дэлфи» лежал на камени-

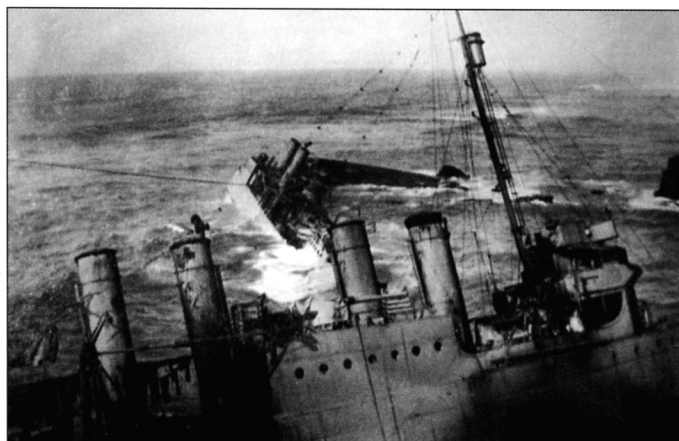
стом откосе, где прибой непрестанно раскачивал и бил корабль. Все же эсминец оказался под самым берегом и несколькими матросам удалось перепрыгнуть с кормы на утес и быстро закрепить концы, переброшенные над полосой kloкочущей воды. По этим линиям моряки стали перебираться на сушу. Едва спасение экипажа было завершено, корма эсминца отломилась, а более длинная носовая часть легла под скалистым берегом на левый борт. Три человека из экипажа «Дэлфи» погибли, еще 15 были учтены как раненые.

«С.П. Ли» уткнулся в камни у самого берега и экипаж довольно быстро перебрался на твердую землю. При этом многие моряки с «Дэлфи» и с «С.П. Ли» при попытках выбраться на сушу получили резаные раны. Так что два корабельных фельдшера трудились не покладая рук, делая перевязки.

Еще севернее, развернутый носом в такой близкий, но недостижимый океан, а кормой к матерiku, на мели сидел «Николас». Хотя расстояние между его кормой и бортом «С.П. Ли» было невелико – меньше 50 метров, сила прибой в этом месте не давала возможности покинуть корабль без риска потерь. Тем временем набегающие волны двигали корпус кормой вперед к берегу. Экипаж «Николаса» оставался на корабле до самого утра, когда, уже по светлону, с помощью троса и плота была налажена безопасная переправа на сушу.

В то время, когда первые моряки из экипажей эсминцев смогли выбираться на берег, до них донесся паровозный гудок. Это был весьма обнадеживающий звук. Во-первых, он показал, что крушение произошло на берегу континента, а не у Сан-Мигеля. А во-вторых, плотная инфраструктура американской железнодорожной сети сулила быструю помощь. В самом деле, менее чем в полумиле от места крушения проходила линия Южно-Тихоокеанской железной дороги. Именно железнодорожники стали первыми, кто пришел на подмогу. Выяснилось, что эскадра не дошла до мыса Аргуэльо около двух миль и вылетела на берег возле мыса Педерналес (Pedernales), более известного среди местного населения, как мыс Хонда – по названию речушки, впадающей в океан чуть севернее. Таким образом, ошибка флагмана в определении места поворота на восток составила больше 20 миль в опасную сторону.

На берегу запылали костры из старых шпал, давая столь нужные свет и тепло. Одновременно по телефону железной дороги была вызвана более серьезная помощь. Довольно быстро она пришла из местечка Сёрф (в 8 км по берегу к северу) и городка Ломпок (около 12 км на восток). Прибывшие привезли медикаменты, еду и одеяла. Ед-



Два фото, сделанные по прошествии некоторого времени после катастрофы. «Николас» разломлен волнами на две части между первой и второй трубами. На переднем плане – корпус «С.П. Ли»



Лагерь спасателей



ва рассвело, к поисково-спасательным работам присоединились несколько небольших рыболовецких судов и лодок. В середине дня 9 сентября из Сан-Франциско уже пришел специальный поезд для перевозки экипажей, оставшихся без кораблей, на базу в Сан-Диего (к исходу суток моряки прибыли в пункт назначения).

На месте крушения остался только маленький отряд из 18 моряков – импровизированный патруль, в задачу которого входила охрана остовов эсминцев от расхищения имущества и оборудования, обнаружение и сохранение тел погибших. В конечном счете были найдены тела 17 человек из потерянных 23 (старшим по должности и единственным офицером среди погибших оказался штурман «Янга» Чарльз Сэлзер).

К сожалению, доступные источники, описывающие катастрофу, не распространяются о дальнейших маневрах уцелевших кораблей. Да и отставший от эскадры ранее и избежавший катастрофы «Джон Френсис Бёрнс» также обделен вниманием.

Как минимум, «Сомерс» оставался возле места катастрофы до утра. Этот факт косвенным образом свидетельствует о том, что состояние моря не было столь критичным. С рассветом «Сомерс» обнаружил сидящих на камнях «Вудбери» и «Фуллер», затем принял на борт их экипажи, которых снял со скалы «Буэно Амор-де-Рома». «Сомерс» прибыл в

Сан-Диего 10 сентября, а с 31 октября по 5 декабря ремонтировался на верфи «Мэйр Айленд».

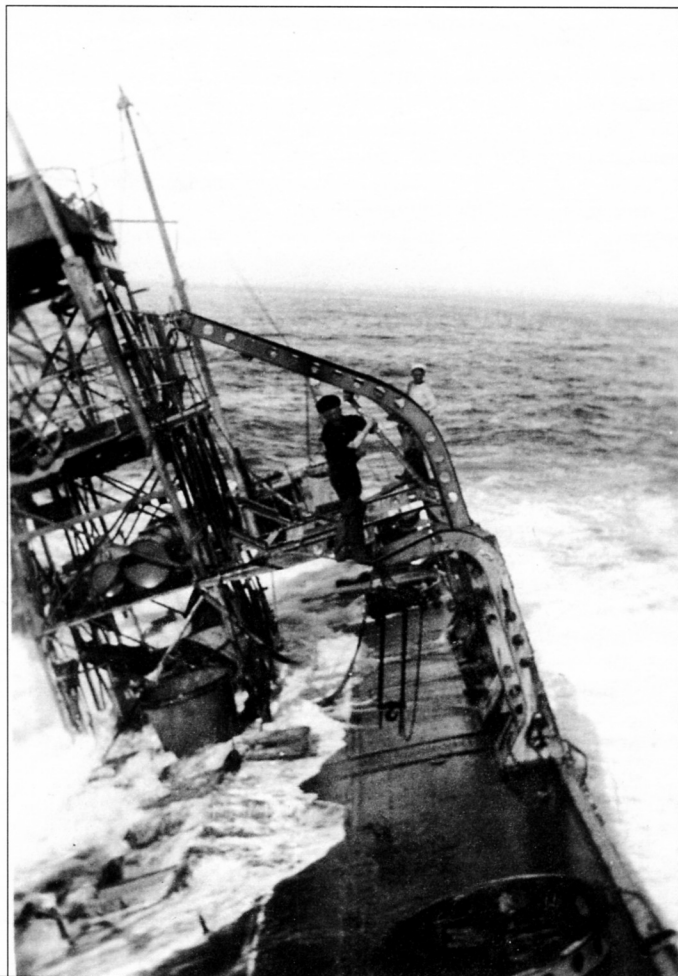
После того, как люди были спасены, встал вопрос о спасении самих кораблей. Два фактора существенно усложняли такое предприятие: удаленность места катастрофы от мест сосредоточения спасательных мощностей и время: неустанный прибой ежеминутно трудился, разрушая и так уже сильно покалеченные корпуса. Поэтому, как весьма лаконично пишет популяризатор спасательных операций Джозеф Горз, «все предложенные планы пришлось отвергнуть. Спасать, по сути дела, было уже нечего – при ударе о подводные скалы легкие корпуса эсминцев сплющились как походные котелки». Кроме того, сама ценность севших на камни кораблей, как для флота, так и для государства, была невелика.

Тем не менее, оперативно были предприняты необходимые усилия для демонтажа и эвакуации того, что бросать было нельзя. Для оценки обстановки, гидросамолет с тендера «Арустук» (СМ-3) облетел место аварии, произведя фото и киносъемку. В возможно сжатые сроки с эсминцев были сняты документы, радиостанции, торпеды, большая часть торпедных аппаратов и артиллерии (последнее – там, где это было возможно), а также все то, что стоило затраченных усилий. Все остальное, после ряда неудачных торгов, было продано по цене металлолома в общей сложности за 1035 долларов, причем, попытки продаж продолжались, как минимум, до сентября 1925 г. А вот списание кораблей, напротив, было осуществлено весьма оператив-



«Чонси» в 1925 г. в процессе демонтажа, без вооружения двух дымовых труб





Разборка. Секция корпуса «Чонси»

но: все семь попавших на камни эсминцев были списаны уже 26 октября 1923 г. и исключены из списков флота 20 ноября 1923 г.

Отсутствие полной и ясной информации о ходе разборки кораблей свидетельствует о том, что работы оказались довольно сложными, хлопотными и не особо прибыльными. Они проводились небольшими частными компаниями, поэтому затянулись надолго. Технология была простой: от корпуса отделялся фрагмент, который подтачивался к берегу, где полностью разделялся. Есть свидетельства того, что еще в 1929 г. корпуса кораблей большей частью находились на месте.

После катастрофы суду военного трибунала были переданы 11 человек: командир эскадры кэптен Уотсон, командиры 31-го и 33-го дивизионов командер Пай и кэптен Моррис, семь командиров погибших кораблей и штурман «Дэлфи» Блоджетт. Они обвинялись «в неспособности выполнить свой служебный долг» и «в халатности». Это была самая большая группа офицеров, представившая перед военным трибуналом, в истории ВМС США. По итогам слушаний военный трибунал признал виновными четырех человек, остальные были оправданы. Одному из четырех – командиру эсминца «Николас» приговор трибунала был отменен высшими властями. Виновность, в конечном итоге, пала на флагмана эскадры Уотсона (его защитником выступил контр-адмирал Томас Т. Кравен, командир 15-й эскадры эсминцев Атлантического флота), командира «Дэлфи» Хантера и его штурмана Блоджетта. Характер наказания для всех троих был одинаков – задержка в продвижении по службе.

Командир «Янга», экипаж которого понес наибольшие потери, Колхаун, не только был оправдан, но и отмечен за «хладнокровие, сообразительность и морскую сноровку», которые позволили «значительно снизить потери экипажа». Трибунал также отметил старшего боцмана Петерсона за его «чрезвычайный героизм» в плавании к «Чонси», а лейтенант Херзингер был удостоен похвалы за работу по спасению экипажа.



Разборка. Секция корпуса «Вудбери», подтянутая к берегу. На заднем плане – «Чонси»



Разборка. Секция корпуса «Николаса»



Разборка. Секция корпуса «С.П. Ли»

Командующий миноносными силами Линейного флота контр-адмирал Киттелл, отмечая в своем приказе* должностных лиц эсминца «Янг», указал, что Колхаун проявил личные лидерские качества, которые спасли три четверти экипажа «Янга»; лейтенант Херзингер проявил *«хладнокровие и оказал большую помощь командиру перед лицом серьезной опасности»*. Также контр-адмиралом был высоко оценен кочегар 1-го класса Джей. Т. Скотт, который вызвался закрыть главный топливный клапан для предотвращения взрыва котла.

Трибунал постановил, что катастрофа, приведшая к гибели семи эсминцев и 23 человек из их экипажей, была *«непосредственно обусловлена грубыми ошибками и ненадлежащей навигацией»*, со стороны кэптана Уотсона. Правило *«следуй за лидером»* в данном случае было подвергнуто резкому порицанию. На суде было указано, что норма военного единоначалия не снимает с командиров первостепенной ответственности за безопасность кораблей, находящихся в их подчинении, если не считать случаев боевых действий, когда определяющим фактором является уничтожение противника, а не безопасность своего корабля. Трибунал указал, что *«ничто не может заменить здравого смысла подчиненного»*, то есть причина масштаба катастрофы заключалась в том, что никто на мостиках погибших эсминцев не поставил под сомнение верность навигационных расчетов лидера, хотя предпосылки к тому имелись.

Хотя в результате приговора военного суда Уотсон потерял все возможности для дальнейшей успешной карьеры, его безупречная служба до катастрофы, готовность принять

на себя полную ответственность за происшествие, достойное поведение после крушения, были должным образом оценены коллегами и командованием. Поэтому спустя некоторое время кэптен Уотсон был назначен на должность помощника коменданта 14-го военно-морского района (Гаваньи), оставаясь там до завершения действительной службы в ноябре 1929 г. По выходу на пенсию он проживал в Нью-Йорке и Джеймстауне (штат Род-Айленд). Кэптен Эдвард Уотсон умер в Нью-Йорке 7 января 1942 г.

Новым флагманом 11-й эскадры стал DD-298 «Персивал».

Любопытна разница в оценке событий между современными американскими источниками и известным советским исследователем морских катастроф Исааком Моисеевичем Короткиным. В доступных американских источниках катастрофа 11-й эскадры в большей или меньшей степени интерпретируется, как прямое следствие Великого землетрясения Канто (с эпицентром в Японии и магнитудой 8,3 балла), произошедшего 1 сентября 1923 г. Поясняется (либо предполагается), что движение масс воды, вызванное этим землетрясением, создали неучтенные штурманом «Дэлфи» волнение и течения, которые в конечном итоге вылились в ошибку при определении места кораблей эскадры. Дополнительным свидетельством в подтверждение этой версии приводится гибель парохода «Куба» в этом же районе примерно в то же время.

В свою очередь, И.М. Короткин указывает на *«необоснованную самоуверенность флагмана»*, *«самодурство и невежество командующего эскадрой, низкую штурманскую подготовку офицеров ВМС США того времени»*, а саму катастрофу считает *«не только трагическим, но и позорным эпизодом в истории американского флота»*.

Представляется, что истина, как водится, находится посередине. Безусловно, и без того непростые навигационные и гидрологические особенности района могли претерпеть непредсказуемые локальные изменения в связи с землетрясением в Японии. Тем большей была цена каждой из ошибок, допущенных командирами кораблей 11-й эскадры. Основополагающий в военном деле принцип единоначалия, фактически, обрек эсминцы на гибель, но, одновременно, оказался главным доводом защиты их командиров. Хотя все источники указывают на факты сомнений командиров отдельных кораблей эскадры в безгрешности флагманской прокладки (впрочем, не слишком распространяясь в пофамильной конкретизации этого момента), ни один из офицеров не оставил в истории катастрофы однозначных документальных следов своего несогласия с флагманом. Причин может быть только две: неписанные положения военной корпоративной этики (зачем усугублять дополнительными доказательствами вину флагмана, когда Уотсон и так взял всё на себя) либо, что не менее вероятно, отсутствие твердой убежденности командиров эсминцев в правильности собственных навигационных вычислений, расходящихся с соображениями флагмана. В свете изложенного хода событий представляется наиболее негативной роль командира «Дэлфи» Хантера, который, в отличие от Уотсона следил за развитием проблемы от начала до конца, но не только игнорировал сомнения своего штурмана Блуджетта (прямо озвученные последним), а также данные РПС, но и убедил Уотсона в истинности своего субъективного видения ситуации. Однако, какие-либо категорические оценки невозможны без более подробных знаний о личностях и взаимоотношениях всех троих: Блуджетта, Хантера и Уотсона, а такая информация в материалы служебных расследований, как правило, не попадает. Вина Уотсона выглядит совершенно номинальной: в любой сложной, критической, неоднозначной ситуации именно старший по рангу является должностным лицом, несущим персональную ответственность за последствия принятого решения. Это одна из сто-

* Форма поощрения в ВМС США.

Части котлов «Чонси» на берегу, 1927 г.



Даты постройки и окончательная судьба кораблей, участвовавших в событиях у мыса Хонда 8.09.1923

Эсминец	Верфь	Заложен	В строй	Судьба
DD261 Delphy	SVY	20.04.1918	30.11.1918	выскочил на берег 8.09.1923, разобран на месте
DD296 Chauncey	UIW	17.06.1918	25.06.1919	выскочил на берег 8.09.1923, разобран на месте
DD297 Fuller	UIW	04.07.1918	28.02.1920	выскочил на берег 8.09.1923, разобран на месте
DD298 Percival	UIW	04.07.1918	31.03.1920	слом 1931
DD300 Farragut	UIW	04.07.1918	04.06.1920	слом 1931
DD301 Somers	UIW	04.07.1918	23.06.1920	продан на слом 1931
DD302 Stoddert	UIW	04.07.1918	30.06.1920	продан на слом 1935
DD305 Thompson	UIW	14.08.1918	16.08.1920	продан на слом 1931, несамоходная цель 02.1944
DD306 Kennedy	UIW	25.09.1918	28.08.1920	продан на слом 1932
DD307 Paul Hamilton	UIW	08.06.1918	24.09.1920	слом 1931
DD309 Woodbury	UIW	03.10.1918	20.10.1920	выскочил на берег 8.09.1923, разобран на месте
DD310 S.P. Lee	UIW	31.12.1918	30.10.1920	выскочил на берег 8.09.1923, разобран на месте
DD311 Nicholas	UIW	11.01.1919	23.11.1920	выскочил на берег 8.09.1923, разобран на месте
DD312 Young	UIW	28.01.1919	29.11.1920	выскочил на берег 8.09.1923, разобран на месте

Верфи: SVY – Bethlehem Shipbuilding Corporation, Squantum Victory Yard, Quincy; UIW – Bethlehem Shipbuilding Corporation, Union Iron Works, San Francisco

рон всё того же принципа военного единоначалия. Тем не менее, сложно отрицать наличие «необоснованной самоуверенности» и самоуспокоенности, наказание за которые последовало слишком быстро после принятия рокового решения на смену курса. В изложенной ситуации (фактически – поворот в сторону береговой линии) любые сомнения относительно безопасности маневра должны были трактоваться, как ведущие к опасности, и требовали, как минимум, снижения скорости.

В настоящее время мыс Хонда оказался на территории базы ВВС США Ванденберг, одного из военных космодромов ВВС США, откуда производятся испытания ракет ПРО и запуски секретных спутников, поэтому это место для свободного посещения закрыто. На берегу есть небольшой мемориальный комплекс с подлинной рындой с «Чонси». В Ломпоке, возле здания Мемориала ветеранов, установлены гребной винт и вал с «Дэлфи».

United States Navy

This plaque is dedicated to the memory of the 23 courageous sailors of U.S. Destroyer Squadron 11 who died in the service of their country when seven of their ships ran aground near Honda Point, California, on September 8, 1923.

USS DELPHY
CONWAY, James W.H., Fireman Third Class,
DALIDA, Sofronio, Cabin Cook,
PEARSON, James T., Fireman First Class.

USS YOUNG
BUCHAN, Ralph K., Chief Pharmacist,
DUNCAN, Earl, Seaman Second Class,
GRADY, Everett W., Fireman Second Class,
HARRISON, Ernest C., Fireman First Class,
JONES, Ernest, Cabin Cook,
KIRBY, Edward C., Fireman Third Class,
KIRK, Henry T., Fireman Third Class,
MARTIN, James T., Seaman First Class.

MORRIS, Wade H., Fireman Third Class,
OVERSHINER, Gordon J., Fireman Third Class,
REDDOCK, Cithus A., Radioman First Class,
ROGERS, Leo F., Fireman Third Class,
SALZER, Charles A., Coxswain,
SKIPPER, Hugh W., Fireman Third Class,
SLIMAK, Joseph J., Fireman Third Class,
TAYLOR, Max H., Engineman Second Class,
TORRES, Enrique, Cabin Steward,
VAN SCHAAACK, Vern R., Fireman Third Class,
YOUNG, John, Fireman First Class,
ZAKRZEWSKI, August, Fireman Second Class.

- Lompoc Valley Historical Society

Мемориальная табличка с именами погибших в катастрофе. Установлена на мысе Хонда



Подводная лодка U-118

История одного предательства

26 мая 1943 года из немецкой военно-морской базы, расположенной во французском порту Бордо, вышел в свой четвертый боевой поход подводный минный заградитель U-118 под командованием тридцативосьмилетнего корветтен-капитана Вернера Чигана. Подлодки этого типа (XV) в Кригсмарине играли двойную роль: после выполнения заданий по установке мин они становились танкерами и снабжали топливом лодки других типов, которые не имели на борту столь обширных запасов солярки. В своем предыдущем походе Чиган поставил минное поле у Гибралтара, после чего его лодка обеспечила топливом девять субмарин. Шестидесят шесть мин SMA, выставленных с U-118, стали одной из самых удачных минных постановок за всю войну, сделанной с немецких подводных лодок. На этих минах подорвались три британских грузовых судна общим тоннажем 14 000 тонн, а также канадский корвет «Вейбурн». Плюс к этому получили повреждения 10 000-тонный норвежский танкер и 2000-тонное нейтральное испанское грузовое судно.

Но военное счастье бывает изменчиво, и новый боевой поход оказался для U-118 последним. Началось все с того, что 8 июня 1943 г. лодка U-758 (серия VIIC), шедшая на встречу с U-118 для дозаправки, была обнаружена и атакована «Авенджерками» с американского конвойного авианосца «Бог». Лодка, получив незначительные повреждения, смогла спастись, но 7 членов экипажа были ранены. Командир U-758 капитан-лейтенант Гельмут Мансек сообщил о сложившейся ситуации в штаб подводной войны. Командование приказало U-118 Чигана и еще одной лодке – подводному танкеру (XIV серии) U-460 – идти на помощь к Мансеку. Обе субмарины подошли к U-758 на следующий день. Врач, бывший на U-118, занялся ранеными из экипажа Мансека, четверо из которых были в тяжелом состоянии, а U-758 тем временем получила с U-460 необходимое количество топлива. После чего U-758 отправилась на

базу и благополучно добралась до Сен-Назера 25 июня. А помогавшая ей U-118 вернулась в предписанный район патрулирования. Ее ожидала иная судьба.

Службы радиоразведки союзников перехватили многочисленные передачи «Энигмы», касавшиеся спасения U-758



Офицеры U-118 (слева направо): второй вахтенный офицер лейтенант Фальке, первый вахтенный офицер оберлейтенант Браммер, командир корветтен-капитан Чиган



U-118 под атакой самолетов с эскортного авианосца «Бог», 12 июня 1943 г.



Одна из самых известных фотографий атаки на U-118. Ясно видны разрывы от бомб и снарядов с «Авенджер», а также извилистый кильватерный след, свидетельствующий об отчаянном маневрировании лодки

и инструкций относительно заправки субмарины с U-118. Полученные данные заставили командира авианосца «Бог» Шорта предположить, что поблизости от места обнаружения U-758 находятся еще несколько немецких подводных лодок. Обследова окрестности, 12 июня пара «Эвенджер»–«Уайлдкэт», взлетевшая с «Богга», обнаружила U-118 и вызвала подкрепление.

Незадолго до 14:00 U-118 шла малым ходом в надводном положении. Небо было безоблачным. Несколько человек только что вышли на палубу, где они хотели воспользоваться редко выпадавшей возможностью глотнуть свежего воздуха и позагорать. На мостике несли вахту четыре моряка. Вдруг один из них, матрозеноберефрейтор Доблис, закричал: «Самолеты! Самолеты!» Почти в этот же момент один из самолетов открыл по лодке огонь из пулеметов. Зашедшие со стороны солнца американские пилоты застали вахтенных немецкой субмарины врасплох. Подводники мгновенно запрыгнули внутрь субмарины. Корветтен-капитан Чиган отдал приказ экстренно погружаться. Трое из находившихся на палубе моряков были ранены. Лодка уже провалилась в глубину на 35 метров, когда первые глубинные бомбы взорвались в районе кормы. U-118 сразу получила серьезные повреждения – через выпускной клапан стала поступать вода, в результате чего лодка получила небольшой дифферент на корму. Инже-

нер-офицер приказал всем морякам, свободным от несения вахты, перейти в носовой отсек. Через несколько минут, когда лодка была на глубине 55 метров, еще одна серия бомб разорвалась возле кормы U-118. Оба электромотора остановились, рули заклинило. Считая, что дальнейшее нахождение под водой невозможно, Чиган приказал продуть балластные цистерны.

Через восемь минут после погружения лодка выскочила на поверхность. Командир приказал орудийному расчету немедленно занять боевые места, и сам поднялся на мостик. Артиллеристы, выпрыгивавшие из боевой рубки, были потрясены, увидев, что их атакуют не один или два, а восемь или более самолетов, немедленно открывшие по лодке перекрестный огонь. Почти все из тех подводников, кто пытался добраться до пушки, были убиты или ранены. Все же им удалось начать ответную стрельбу. Корветтен-капитан Чиган тоже получил несколько ранений в ногу и плечо, но продолжал оставаться на мостике, опустившись на одно колено.

Внизу назревала катастрофа. Один из двигателей вспыхнул, при этом погиб машиненмаат Шуман. Подлодка погружалась кормой вниз, с креном на правый борт. Прошло всего несколько минут после всплытия, когда инженер-офицер Гетце крикнул Чигану, что он больше не может удерживать U-118 на плаву. По словам выживших, в этот момент на лице Гетце были слезы. Чиган немедленно отдал приказ всем покинуть субмарину. Около трети членов экипажа в этот момент уже были обречены, так как не имели никакой возможности покинуть подводную лодку. В этот момент одна или несколько бомб попали в U-118 прямо перед рубкой и взорвались. Лодка практически разломилась на две части. Один из выживших сказал, что видел Чигана, стоявшего на коленях на мостике в окровавленной белой рубашке в тот момент, когда субмарина исчезла в фонтане брызг и разрывов. Все уцелевшие считали, что он не предпринял никаких усилий по собственному спасению. Лодка быстро погрузилась на дно, оставив после себя обломки и людей – убитых и живых, плававших в воде, покрытой растекшимся топливом. В общей сложности лодку атаковали девять самолетов, сбросив на нее 14 глубинных бомб.

Во время атаки погиб 41 моряк из экипажа U-118, в том числе и ее командир корветтен-капитан Вернер Чиган. На месте потопления лодки союзниками был обнаружен 21 человек ее команды. Четверо из них были мертвы, а семнадцать, оставшиеся в живых, были подняты на борт американского эсминца «Осмонд Ингрэм» (DD-255). Трое из них были тяжело ранены, и один из них – матрозеноберефрейтор Вильгельм Эрвен – умер в это же день. Он был захоронен в море. Двое других тяжелораненых были прооперированы прямо в море. После прибытия в США (20 июня 1943 г.) они были госпитализированы. Остальных 14



Попадание! Хорошо видны члены экипажа на мостике и у ограждения рубки



Корветтен-капитан Вернер Чиган

моряков после допроса доставили в американский лагерь для военнопленных NOB Norfolk в штате Вирджиния.

В американском «Докладе о допросе выживших с U-118» есть интересные строки о капитане лодки: «Чиган пользовался уважением у своего экипажа. Поступив на флот в 1925 году, он в 38-летнем возрасте уже был относительно стар для должности командира подводной лодки... Раньше он служил на «Блюхере» и старом линкоре «Шлезвиг-Гольштейн». Выжившие из экипажа U-118 считают, что Чиган придерживался строгой, но разумной дисциплины. При этом он был всегда доброжелателен с командой. Благополучие экипажа лодки было предметом постоянной заботы для него. Один из выживших сказал: «Он был как отец для всех нас». Нет никаких сомнений, что Чиган командовал счастливым кораблем».

В том же докладе есть еще один любопытный момент: «Одним из членов экипажа был поляк, проживающий в оккупированной Польше. Он был призван немцами в 1941 году и направлен в подводный флот. Видимо, остальные члены команды сторонились его, но Чиган иногда приглашал его к себе поиграть в шахматы – и поляк неизменно выигрывал. (Примечание: в последние несколько месяцев было выявлено несколько случаев наличия поляков в немецком флоте. Это, несомненно, является отражением растущей сложности для адмирала Деница при комплектовании экипажей для своих подводных лодок)».

В этих цитатах и явная похвала в адрес командира лодки, который искренне заботился о своей команде, и, в то же время, констатация того факта, что немецкий подводный флот все более начинает ощущать растущие кадровые проблемы. А вот эпизод с игрой в шахматы между капитаном и польским матросом весьма интересен. Дело в том, что фамилия Чиган имеет польские корни. Она является распространенной в Мазурии – исторической области на северо-востоке Польши между низовьем Вислы и границами с Россией и Белоруссией, которую когда-то населяли немецкие колонисты. Да и сам Чиган был родом из Познани. Так что проявленная им забота о поляке, видимо, объяснялась не просто желанием командира как-то приободрить его – наверняка у них были и общие темы для беседы.

Из допросов уцелевших подводников с U-118 офицеры американской разведки почерпнули немало сведений о

предыдущих боевых походах лодки, об устройстве, оборудовании и вооружении лодок серии XV (ранее пленным с субмарин такого типа союзникам захватить не удавалось), а также множество иных данных о немецком подводном флоте. Американцев интересовала разнообразная информация. Прежде всего, военно-техническая: об устройстве и эксплуатации подводных лодок, о различных приборах и вооружении, о немецких операциях на море и т.д. Но этим дело не ограничивалось, офицеры американской разведки задавали пленным подводникам вопросы о моральном духе на германском флоте и в тылу, о впечатлениях немцев от военных операций союзников, о членах экипажа – кто из них что из себя представляет, как они проводят свободное время (вплоть до выяснения названий ресторанов и публичных домов), что они сами и их семьи думают о войне, Гитлере и т.п.

Один из двух выживших тяжелораненых был тот самый поляк – матрозеноберефрейтор Ганс Возничка. Сразу после спасения его немедленно прооперировали, после чего он был изолирован от других пленных подводников и



Пленные матросы с U-118 в автобусе по пути на осмотр в госпиталь ВМБ Норфолк перед отправкой в лагерь для военнопленных. Второй слева – Вернер Дрехслер



Раненый Ганс Возничка переправляется с борта эсминца «Осмонд Ингрэм» в береговой госпиталь ВМБ Норфолк

контактов с ними не имел. Возничка тоже дал показания, причем был вполне откровенен с допрашивающими. Он заявил, что попал к немцам в плен, где ему якобы предоставили следующий выбор: или смерть или служба на подводной лодке. Возничка предпочел выбрать второе и стал рулевым. Он щедро поделился с американцами информацией об экипаже U-118, а также откровенно и подробно ответил на все остальные вопросы, которые ему задали. В числе прочего он заявил: «Немецкий народ сейчас голодает и надеется, что война скоро закончится. Его боевой дух упал». Возничка также сказал, что не любит немцев и своими откровениями стремится помочь Соединенным Штатам в их борьбе против Германии, чтобы помочь освобождению Польши. А еще он попросил полностью отделить его от других немецких военнопленных. Американский офицер ему это пообещал.

Однако в составе экипажа U-118 оказался еще один человек, который стал настоящей находкой для американских разведчиков. Это был 21-летний Вернер Дрехслер. В ряде источников говорится, что его отец был политзаключенным в одном из немецких лагерей, и это послужило одной из причин того, что он пошел на сотрудничество с американцами. Как бы там ни было, Дрехслер, после того, как прошел лечение в госпитале после ранения, стал «подсадной уткой». Данное решение имеет свою предысторию. Первоначально власти США пытались содержать экипажи спасшихся моряков с немецких подводных лодок отдельно друг от друга, но со временем таковых становилось все больше. В итоге было принято решение дать им возможность общаться друг с другом. В том числе и потому, что выяснилось: больше половины всей информации добывается при «разумном смещении» заключенных и записи их неофициальных бесед, а не во время



Вернер Дрехслер (слева), получивший пулевое ранение в правое колено во время атаки U-118. Фото сделано сразу после высадки с американского эсминца «Осмонд Ингрэм»

BASIC PERSONNEL RECORD (Alien Enemy or Prisoner of War)		T. P. C.	
56, 61NA (Intercession serial number)		Reference	
Werner Drehsler (Name of prisoner)		1.74 M	
Male (Sex)		Weight 75 Kilo	
		Eyes Blue	
		Skin Fair	
		Hair Dark Brown	
		Age 20	
Distinguishing marks or characteristics:		1. Tobacco Patch	
4. Scar on rt arm. Small scar left arm.		2.	
Round scar rt thigh anterior surface. Bullet wound rt knee. Will leave scar.		3.	
		4.	
		5.	
		6.	
		7.	
		8.	
		9.	
		10.	
20 June 1943. Naval Hospital, NCB, Norfolk, Va. (Date and place where processed) (Army, Air Force, Navy, Coast Guard, or other branch)		The above is correct: <i>Alvin J. Fisher</i> (Signature of intern)	
Right Hand		Left Hand	
1. Thumb	2. Index finger	3. Middle finger	4. Ring finger
5. Little finger	6. Thumb	7. Index finger	8. Middle finger
9. Ring finger	10. Little finger		
W. D. P. M. G. Form No. 5 (Rev. 1-1-42)		Note amputations in proper space	

Персональная карта военнопленного Вернера Дрехслера

допросов как таковых. Поэтому уже в сентябре 1942 года было принято решение привлекать к сотрудничеству немецких военнопленных в качестве «подсадных уток», одним из которых и стал Вернер Дрехслер.

Его помещали среди других немецких военнопленных, чаще всего, подводников, и он вступал с ними в разговор на конкретные военные темы по заданию своих «наимателей». Делал он это не под своим именем, а представлялся под одним из двух псевдонимов: Лимер или Брабант. За семь месяцев он вступил в контакты с девятнадцатью военнопленными. Вот их список в хронологическом порядке:

Франц Махон	U-512
Герберт Бук	машиненоберефрейтор U-128
Йозеф Хеммер	матрозеноберефрейтор U-128
Фридрих Мурца	оберфункмаат U-487
Гюнтер Бляйзе	матрозенефрейтор U-513
Генрих Людвиг	матрозенефрейтор U-199
Пауль Буххольс	матрозенефрейтор U-199
Рольф Вицни	механикерберефрейтор U 615
Лотар Манделов	машиненефрейтор U-409
Зигфрид Эльцер	функмаат U-409
Фридрих Вагенфюр	машиненмаат U-604
Вальтер Нисванд	механикерберефрейтор U-604
Ганс Возничка	матрозенефрейтор U-118
Вернер Брандт	механикермаат U-664
Гейнц Тауберт	матрозенефрейтор U-841
Гельмут Герц	ефрейтор Вермахт
Леопольд Планк	офицер, 52-й зен. дивизион Вермахт
Густав Крюгер	французский волонтер Вермахт
Петер Дюр	машиненоберефрейтор U-172

Обращает на себя внимание наличие в этом перечне французского волонтера, служившего в германской армии, а также все того же Ганса Вознички из экипажа U-118. Интересно, а с ним Дрехслер тоже общался под чужим именем? Скорее всего нет, ибо к этому времени Возничка уже был изолирован от других немецких военнопленных. Видимо это была беседа двух человек, пошедших на сотрудничество с американцами, и не скрывавших это друг от друга.

Однако наступил момент, когда Дрехслер, видимо, исчерпал себя, и стал больше не нужен Объединенному центру

допросов. Было принято решение отправить его в лагерь для военнопленных, где не было бы других бывших членов Кригсмарине. Однако вместо этого по чьей-то халатности он оказался в Папаго-парке (Papaog Park) – большом лагере около Финикса, штат Аризона, в котором было немало военнопленных немецких моряков. Его тут же опознали, так как там были и те, с кем он ранее беседовал под чужими именами. Дрехслер попытался связаться с начальником лагеря, доказывая, что находится в непосредственной опасности. Однако в этот день он не был изолирован, а на следующее утро был уже найден мертвым в душевой комнате. Дрехслера жестоко избили, а затем повесили.

Решение расправиться с Дрехслером было коллегиальным: он был таким образом наказан за свою предательскую деятельность. Смерть Дрехслера должна была в то же время послужить и предостережением для тех, кто решил бы, подобно ему, пойти на сотрудничество с врагом. После расследования виновными в этом преступлении были признаны семь человек: Гельмут Фишер, Фриц Франке, Гюнтер Кюльсен, Бернард Риак, Отто Штендель, Генрих Людвиг, Рольф Вицни. Двое последних бы-

ли из числа тех, с кем Дрехслер беседовал по заданию американской разведки. Всех семерых осудили за убийство Вернера Дрехслера, и они были повешены в августе 1945 года в Форт-Ливенворт, штат Канзас.

История с Вернером Дрехслером послужила поводом для разбирательства среди американских должностных лиц, отвечающих за содержание военнопленных. В меморандуме полковника Толлефсона, посвященному «делу Дрехслера», есть такие строки: *«При нынешней системе ответственные сотрудники, которых руководят перемещением военнопленных, не принимают никаких мер, чтобы обеспечить их безопасность (в данном случае идет речь о тех, кто был завербован американской разведкой), таким образом, содействуя их смерти гораздо быстрее и эффективнее, чем наши военно-полевые суды пытаются наказать их убийц».*

Видимо принятые меры оказались достаточно эффективными. Случаев, подобных вышеописанному, более не повторялось. Остается только добавить, что казнь семерых немецких военнопленных, убивших Дрехслера, была последней массовой казнью в США.



Могила Вернера Дрехслера

Я помню...

Платонов Георгий Федорович

Я родился 4 апреля 1923 г., вырос, и жил на Волге. Родители или дед возили меня на рыбалку, на остров, и я с детства привык ночевать на земле под деревом. Поэтому в военное время, я легко переносил все климатические условия. Организм был закаленный, я начинал купаться когда на Волге сходил лед, и купался до самых заморозков. Занимался спортом: зимой – лыжи, летом – плавание... боксом занимался. Закончил 10 классов. Допризывная подготовка у нас была отличная, учили стрелять из мелкокалиберной винтовки, и когда я попал в училище, то я все упражнения из боевой винтовки выполнял на отлично.

С детства я начал заниматься фотографией, и мечтал поступить во ВГИК на операторский факультет.

21 июня был выпускной вечер, а 22 – война. 27 июля, нас из села, с Сергеем Вальковым, призвали. Поехали мы в Чкаловское зенитно-артиллерийское училище. Добрались туда. Смотрю – собираются офицеры, полковники и подполковники. Тогда погон не было, шпалы, ромбы, и кавалерийская эмблема – подкова и два клинка. На комиссии полковник говорит:

- Мы вас зачисляем в кавалерийское училище!
- Но я приехал в зенитно-артиллерийское!

Он отвечает:

- Это училище укомплектовано, а кавалерийское – нет.

Из Новочеркасска эвакуировали в Оренбург старинное кавалерийское училище, казачье, и комплектовали первый набор. В кавалерию я не хотел, но не жалею, что попал. На маршах пехота по грязи шлепает, а мы на конях.

Конечно, у нас своя сложность, коня надо покормить, поить... Пехота до леса добралась, вещмешок под голову, легла под дерево и спит. А нам прежде, чем спать, надо за лошадами поухаживать.

Когда были перебои со снабжением, то нас конина выручала. Бомбежки, артобстрелы... и всегда были убитые и искалеченные лошади. Тогда составляешь акт о списании, причем, просто так забить коня – это как потеря боевого оружия, трибунал, и загремишь.

- Как в училище обучали, кто были преподаватели?

– Нормально обучали. Офицеры все были кадровые... С лошастью у меня хорошо получалось. Много хлопот, конечно. В училище 4 часа в день уходило на занятия с лошадьми. Утром надо их почистить, попоить, покормить. Тоже самое в полдень, и вечером. Но на фронте, мы меньше времени им уделяли.



Г.Ф.Платонов в день вручения звезды Героя Советского Союза. Беловежская пуща, конец лета 1945 г.

В декабре 1941 г. закончил училище в звании лейтенанта, попал командиром сабельного взвода во 2-й кавалерийский корпус. В октябре 1942 г. командование получило приказ, прорвать оборону и наступать на Великие Луки. Нас сунули туда, чтобы создать впечатление, что готовится прорыв на этом участке, (ведь в это время готовилась операция под Сталинградом) и чтобы немцы не могли перебросить оттуда резервы на Волгу. У нас там один полк полностью погиб. Такая низина в тех местах... Юнкеры налетели, и весь полк вместе со штабом... все.

Подо Ржевом мы получили пополнение – целый полк узбеков. У меня полный взвод был 24 человека, и только один из них говорил по-русски, остальные ничего не понимают, и он был как переводчик. Заняли мы оборону на дороге Ржев-Сычевка, укрепились. Проходит какое-то время, немцы выдвинули к нашим боевым порядкам динамики, и на чистейшем узбекском языке ведут пропаганду. А потом на русском. Говорят, командир полка такой-то, командир эскадрона такой-то, перечисляют фамилии офицеров.

Утром просыпаемся, рядом никого нету, остался только командир отделения, русский, бывший прокурор из Волжского района Саратова. Мы рядом с ним лежали на откосе дороги, и немцы стреляли по нам 50-мм минами. Ему мина упала между ног. А я рядом лежал... Мины сыпятся. Я поближе к нему прижался и лежу... Он погиб, эти сбегали... еще остался «переводчик», он член партии был.

После приказа 227 были организованные показательные расстрелы. С моего взвода солдата расстреляли, преподавателя из московского института. Фамилия его Вишняк. Он все время отставал. А ведь было так, на сутки отстал – дезертир! А у него друг был в дивизионных тылах. Вот он на марше исчез, сутки нет, вторые нет... Я доложил своему командиру. Стали искать, и нашли. А тут как раз нужны были кандидаты для этого дела. Построили весь полк буквой П, выкопали ямку по колено, не больше, расстреляли, и закопали. Это было страшнее, чем в бою – смотреть на это.

Под Ржевом, 20 октября, меня ранило. Мы возвращались из прорыва в пешем порядке, коней вели в поводу. Попали на минное поле. У меня под ногами взорвалась немецкая мина-лягушка. Она выпрыгивает из земли, а на уровне колен разрывается на сотню шариков. Меня посекло и другие пострадали. Особенно жалко – коням ноги покалечило.

Из госпиталя меня направили в высшую кавалерийскую офицерскую школу имени Буденного, в Москву. В январе 1943 г., как раз ввели погоны, я вернулся в свой корпус, но в свой полк уже не попал.

В феврале 1944 г. я попал в 16-ю кавалерийскую дивизию. Я когда пришел в полк эскадрона не было, и меня поставили помощником начальника штаба полка по разведке, а потом пришло пополнение. Их построили, ну и как обычно: «Повара есть? Выходи! Кузнецы есть? Выходи! Санструкторы есть? Выходи!» Эти категории вышли, а остальным: «Направо равняйся! На первый второй рассчитайся!» И мне говорят: «Принимай эскадрон!» Командиры взводов были, цел был и пулеметный взвод. Взвод противотанковых ружей, тоже в полном составе был.

Существовало такое положение, что когда большие потери, то последний, четвертый эскадрон расформируют, личный состав передают в другие эскадроны, как и командиров взводов, а старшину с тылами в полковой тыл.

Начал я беседовать с личным составом, первый заходит, спрашиваю:

- Откуда?
- Из лагеря.
- Какой срок был?
- 75 лет судимости, три раза по двадцать пять. Бандитизм, вооруженный грабеж, два побега.

А ему самому 25 лет отроду. Тогда расстрела не давали. Стал я дальше разбираться, и оказалось весь эскадрон – уголовники. Был такой указ Сталина, из тюрем отправляли уголовников на фронт, чтобы они искупали свою вину. Шли они добровольно, у них был выбор, или дальше сиди, или на фронт. Один был из Сталинграда, машинист паровоза, схлопотал 25 лет, скромный такой мужик. Я у него спрашивал: «Как же ты срок заработал?» Говорит, мол пришел состав, стрелочник указывал какой вагон на какие пути загнать, на маневровом паровозе загнали один вагон в какой-то тупик. Когда все закончилось, ему принесли огромный кусок мяса. Оказалось, что эта банда, таким образом, украла вагон мяса, который привезли для жителей Сталинграда. К нему домой приходят, а он варит мясо. «Откуда мясо?» – «Дали...» Ну и ему 25 лет, тоже дали. Соучастие! Говорит, мол, не знал, что ворует. Помню, Сахаров из Ростова, симпатичный такой парень, вор домущник. В общем около ста человек, такая команда у меня была.

Ребята были отчаянные, им что немца украсть, что теленка у поляков, без разницы было. Дай бог бы каждому таких солдат. Благодаря им, я и получил звание Героя.

– Как находили взаимопонимание?

– Когда шли по Западной Польше и Восточной Германии, там были небольшие селения, 10 – 15 домов, и стоит винзавод. Крестьяне которые там живут, выращивают картошку или свеклу для переработки на спирт. Перед наступлением, на рекогносцировке с командирами взводов, я ставлю задачу, объясняю обстановку, что там и там наступаем, и говорю, что вон там находится спиртзавод, и предлагаю его взять, ну не отдавать же его соседям! А с каждым командиром взвода посыльный, и они сразу – шнырь к своим. В наступление идем, а уголовники: «Капитан, возьмем спиртзавод, не беспокойся!» И действительно, мои первые врывались на завод.

Старшина у меня был, бывший директор ресторана в Казани, Асхан Займин, татарин по национальности. Из пулеметной тачанки он снимал пулемет, сзади в багажник, где ленты хранятся, складывал пустые канистры. В боевых порядках эта тачанка ворвалась на спиртзавод, а там уже другие солдаты запасаются спиртом. Асхан кричит: «Все назад! Стрелять буду!» Набирает канистры, поджигает завод, и в тыл. Бой кончился: «Вот теперь пейте!» И все знали, если спиртзавод берем, то командир эскадрона позаботится.

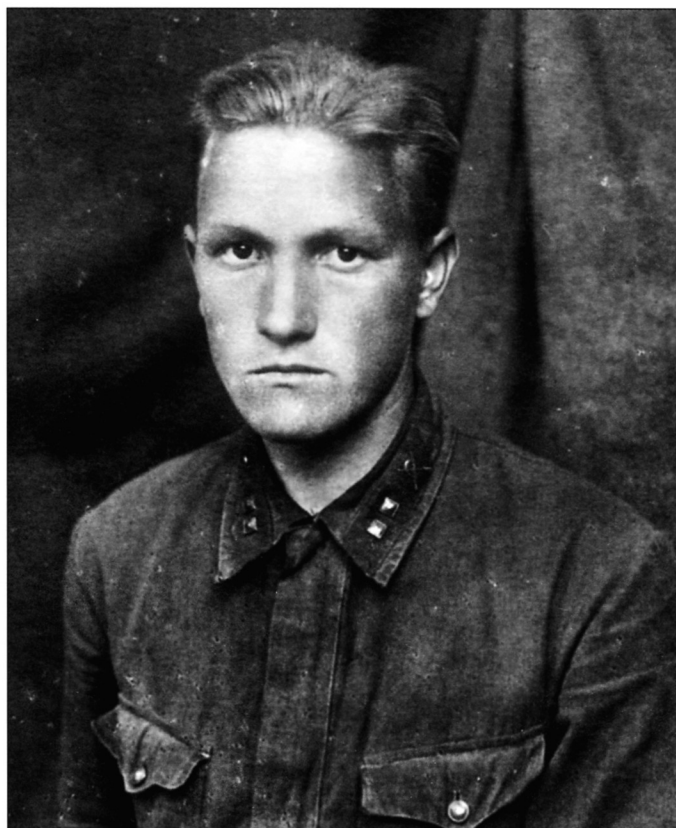
– Столь колоритные эскадронцы бедокурили? Попадали в штрафные подразделения?

– Нет! Ни разу!

– Для вас война это...

– Тяжелая работа, с ежесекундным риском для жизни. У меня было больше десятка случаев, когда я чудом остался жив. Подо Ржевом часто были ночные бои, у нас огневая поддержка слабая, и когда атакуем ночью у нас потерь меньше, да и немцы очень боялись ночных боев. Немцы еще засветло поливали из пулемета наши окопы, пристреливали. Команда... ракета... я только из траншеи поднялся, и одна пуля попадает мне в каску, на мое счастье трассирующая. Искры разлетелись во все стороны, оболочка там тоненькая, а полость заполнена белым фосфором. Первый раз в жизни я одел каску, и она меня спасла. Была бы любая другая пуля и все. У нас заполнялась лента так: трассирующая, одна две бронебойных, пара обычных.

На Висле мы 6 месяцев в обороне стояли, мы на одном берегу, а немцы на другом. В августе теплый такой день



Г.Ф.Платонов командир минометного взвода в период битвы под Москвой, 2-ой гвардейский кавалерийский корпус, 3-я кавалерийская дивизия, станция Чисмена.

был, тишина, только птички поют. Я в тени деревянного дома уснул, не далеко от дома мы выкопали свежий блиндаж. Невдалеке снаряд разорвался, потом еще один. Из блиндажа мне кричат: «Комполка вызывает!» Я поднимаюсь и прыгаю в траншею, и в этот момент снаряд попадает в кровать на которой я лежал.

Когда я получил ранение в голову, по мне персонально вела огонь немецкая самоходка. Это было на Днепре на Лоевском плацдарме. Я носил кубанку, даже когда было положено одевать каску, и он видно заметил, что офицер. Он сначала несколько раз стрельнул в меня, пока я перебегал по окопам, а потом засек место куда я спрятался, тишина, он даже двигатель заглушил, метров 100 до него было. Немцы извели на меня впустую три снаряда. Почему экипаж не стрелял из пулемета? Не знаю... Я решил посмотреть, голову поднял, дульный тормоз такой здоровенный, я только голову в окоп спрятал, и по брестверу удар... Все, что запомнил: словно по спине колесо проехало... Когда очнулся, солдаты тащат меня в плащ-палатке. Щупаю руками, голова на месте, а глаза не могу открыть – лицо запеклось кровью.

В Берлинской операции, когда наши прорвали оборону на Зееловских высотах, задача нашего корпуса была окружать Берлин с севера, и продвигаться в сторону Эльбы, чтобы не допустить подхода американцев. Когда прошли в прорыв, то был участок где дорога простреливалась артиллерией, издали. Одно орудие периодически вело огонь, мы рассредоточились и в конном строю, по одному, по два, галопом пролетали это место. Снаряд ударит, и сразу группа пролетает, пока они перезаряжают. Тачанки прошли, остались повозки. Я за сутки измотался, верхом устал ехать, и сел вместе с ездовым на обычную повозку пароконную. Пролетели мы это место, я с повозки



**Г.Ф.Платонов и ординарец Иван Виноградчий.
Германия, 16 апреля 1945 г.**

спрыгнул, и стал ждать остальных. Коновод мой с лошадьми проскочил, и вдруг сзади меня взрыв страшный, я оглянулся, повозка отъехала от меня метров на двадцать, и снаряд попал как раз в ездового. Повозку и ездового разорвало, кони в клочья. Несколько секунд и все...

Были у нас и отдушины, неделя две боев, растеряем людей, растеряем коней, и нас выводят на формирование. Выводят нас в тыл за 30-50 километров, там уже спокойнее, артисты приезжали, давали концерты, смотрели фильмы. Как и сейчас, только разница в том, что иногда во время концерта налетит какой ни будь бомбардировщик... Несколько раз видел и слышал Русланову Лидию Андреевну. После гибели генерала Доватора, командиром корпуса стал генерал Крюков, муж Руслановой, и она очень часто с ансамблем 2-го кавкорпуса выступала.

– Самый тяжелый момент?

– Война вся тяжелая... Но самое тяжелое было, смотреть на плачущих лошадей... До сих пор... не могу без слез вспоминать...

– Клинки с собой возили?

– Клинок всегда был при кавалеристе – он был приторочен к седлу.

– Как поступали с ранеными лошадьми?

– Легкораненых отправляли в ветлазарет. Их там подлечивали, и если лошадь годилась для службы, то присыла-

ли обратно, а если нет, хромала, например, то был приказ, таких лошадей отправляли в народное хозяйство. Все же было разрушено, вот и отправляли назад.

– Какие породы лошадей у вас были, они поставлялись с конезаводов?

– Нет, из колхозов, совхозов, со всей страны. Когда стояли на Висле нам привезли монголоков. Маленькие, низенькие, крепкие, причем особенность была, если нашей лошади что-то не нравится, то она бьет задними ногами, а монголка кидается, кусает, и бьет передними ногами. И такая неприхотливая скотина! В лесу встанешь, так она обглохнет елку или сосну, снега поест, можно и воды не давать. Еще плохо, что они табунные были, когда налетает самолет, даешь команду рассредоточиться, а они все за тобой бегут, как ее не тани они стараются вместе быть, трудно разорвать этот табун.

– Трофейных лошадей брали?

– Некоторые солдаты брали трофейных, красивые такие, но один-два перехода сделали – она ноги растопырила и все, вовремя зерна не дашь ей, тоже встанет и все. А монголка семенит 50 километров сегодня, 50 завтра, и ничего. Сутки ее не покормишь, все равно пойдет. Только если боец долговязый попадет, то почти задевает землю ногами.

– Атаки в конном строю были?

– Только один раз за войну, на Днепре, на Лоевском плацдарме. Мы уже углубились в тыл к немцам, а потом услышали, как слева сзади немецкая артиллерия ведет огонь, я был командиром взвода, командир эскадрона принял решение – в атаку. Мы выехали на опушку леса, на противоположном конце поля стояли немецкие орудия. Мы рассредоточились, молча пошли в атаку, без разведки, а перед нами был пологий овраг, и там прятались местные жители со своим скарбом и с лошадьми. Когда мы через них прошли, их лошади как рванули вместе с нами в одном строю. На позициях, немцев мы постреляли из автоматов, надо же дальше идти.

– На сайте «Герои страны» описан следующий боевой эпизод: В январе 1945 года ваш эскадрон подошел к городу Яроцину, в городе находился гарнизон из 600 эсэсовцев. Артиллеристы обстреляли позиции немцев, а эскадрон в конном строю атаковал и захватил город. Разгромили штаб эсэсовской части, уничтожили танк, несколько автомашин, более ста солдат и одного генерала. В плен взяли 60 солдат и одного подполковника.

– У меня книга есть «Советская кавалерия», там вообще написано, что Яроцин взяла с ходу, без боя, какая-то дивизия.

Меня послали со своим эскадром в боковое охранение, от нашего маршрута километра полтора-два, этот самый Яроцин. Уже в темноте подъехали, со мной была полковая радиостанция и пушка 76 мм. Стали подъезжать к городу, нас с окраины, с бронетранспортера обстрелял пулемет. Я спрыгнул в снег, радиостанцию пробило пулей, командира артиллерийского взвода ранило, кто-то еще был ранен. Пушку развернули, открыли огонь, и бронетранспортер ушел. Заняли мы крайние дома. Тишина. Недалеко площадь, на площади 4-х этажное здание управы. Я взял двоих солдат и мы пошли по городу, вдоль прошли, поперек, ходим присматриваемся, слушаем, но в городе тишина. Я любил так делать, когда занимали какой ни будь населенный пункт. Когда рассвело стали собираться назад, на маршрут корпуса.

Тут из леса показались танки, артиллеристы открыли огонь, танки развернулись и ушли, один вроде они зацепили. Мы собрались, вышли на перекресток, и тут из этого здания, с четвертого этажа, автоматные очереди по нас. Пушку развернули и давай по окнам, несколько снарядов запустили туда, и из окна повисла белая тряпка. «Ну да-

вай, выходи!» Выходят, строятся подвое, впереди обер-лейтенант маленький. Колонна пошла, а справа идет высокий такой, стройный генерал.

– **Так это эсэсовцы были?**

– Нет, Вермахт. Этот маленький немец идет такой радостный, кричит: «Гитлер капут! Гитлер пиздес!» 67 человек их было.

Расстояние от Ковеля до Вислы прошли за четверо суток. Были переходы по 70 километров в конном строю. Сзади катились отступающие немецкие части и буквально подпирали, дышали нам в затылок. Мы же имели приказ не ввязываться в перестрелки. А у немцев, видимо, был приказ быстрее сматывать удочки. Получалось странно: мы с фрицами иногда шли на запад колоннами бок о бок. Кошились друг на друга, но не стреляли.

От Вислы до Одера 500 километров, наш корпус прошел это расстояние за две недели, с ежедневными боями. 30 января 1945 г. подошли к Одеру, я шел в головном отряде со своим эскадром, и рано утром, на рассвете туман был, вышли на берег. Тут командование подоспело – командир корпуса Константинов и командир дивизии Белов. Оказался в головном отряде, потому что из старых командиров эскадронов, кто разбирался в картах и топографии, остался один. Мне и приказали возглавить авангард, чтобы не заплутать. Было решено форсировать реку, лед был тонкий сантиметров 10. Подтянули дивизион «катыш», под первый залп перешли Одер по льду, с лету захватили две деревни. С одной стороны – честь, с другой – повезло. Немцы тут же ответили из орудий и минометов по переправе, а лед был тонкий... Многие бойцы, кто форсировал реку следом, погибли. Утонули. В моем же эскадроне потерь не было. Потом немцы контратаковали, отрезали нас, и мы – три эскадрона – дрались в окружении. Где-то через двое суток боев, мы прорвались на запад, развернулись и вышли к своим.

На меня были написаны представления на орден «Боевого Красного знамени», и вроде на орден «Александра Невского», в общем, несколько наградных было. Когда этот материал дали на подпись командиру корпуса, то Константинов вернул все: «Переоформить на звание Героя». За что я ему благодарен, и не обижаясь.

В Померании были трудные бои. Деремся за село – выбьем немцев, а тут подходят отступающие части. Мы разворачиваемся, и начинаем с ними. И так весь февраль и часть марта. По-моему, в конце марта мы вышли к Балтийскому морю, там немного отдохнули.

Меня ранило под Бранденбургом 26 апреля, большой палец на руке немного оторвало, осколок в ногу, и в ягодицу. Снаряд разорвался рядом. Наша дивизия взяла Бранденбург и соединилась с частями 1-го Украинского фронта, который обходил Берлин с юга. А меня увезли в госпиталь, в Бернау. Жаль, в госпитале контрразведчики устроили шмон, и изъяли все мои оперативные карты, даже на память ничего не оставили, кроме карты Берлина.

Как-то сотрудники госпиталя поехали в Берлин, приехали и рассказывают, что немецкие солдаты, кто где спрятались, и когда бои закончились, то были такие картины, когда немец и наш в обнимку, с автоматами. Немцы же знают все значные места, где можно найти выпить, напьются, и ходят в обнимку. Бывшие враги... Недолго это было, быстро там порядок навели.

Среди раненых пошли разговоры, что кто из офицеров останется, пойдет на укомплектование частей оккупационных войск. Меня эта перспектива не устраивала. Соскучился по дому. Вижу – мимо госпиталя проезжает автоколонна. На дверях кабин нарисованы подковы и скрещенные клинки. Оповестительные знаки нашего корпуса. Я еще с «кляшкой» ходил – договорился с шофером, и сбежал.

– **С особым отделом сталкивались?**

– Я привык всегда в блокнотах записи делать, ну и на фронте начал писать. Никаких фамилий я не записывал, писал место, число, час, то есть, где я находился в данный момент, что б потом вспомнить, восстановить в памяти. Ну и кто-то «капнул» на меня, СМЕРШ – «Давай твой блокнотик... как ты смел писать?» Если бы я писал номера частей, то наверняка бы посадили. И меня как бабушка отшептала, больше я никогда ничего не записывал.

– **Как особист относился к фотоаппарату?**

– Лояльно. Да и фотоаппарат у меня появился перед Берлинской операцией. Взяли в плен группу солдат и офицеров, и мои солдаты, видя, что я занимаюсь фотографией – ну и несут мне «Лейку»: «Вот товарищ капитан, вам подарок». Мечтал я не то что «Лейку», «ФЭД» хотя бы иметь. Перед войной я даже деньги копил, а стоил тогда «ФЭД» 270 рублей.

– **К замполитам как относились?**

– Политработники вели пропаганду против немцев, но мы и сами видели, что они натворили у нас, когда сожженные села, и города проходили. Видел я и концлагерь недалеко от станции Преемниц. Там был подземный завод по производству ракет ФАУ-2, которыми стреляли по Англии. Заключенные там под землей находились. Когда мы вошли туда, увидели сосновый лес искусственно рассаженный, деревья не очень высокие. Вот стоит бетонный грибок, метров через 50-100 еще грибок, дальше еще грибок, еще и еще. Это вентиляция была в цеха. На верху был только небольшой железобетонный корпус, к которому подходили ж/д пути.

Были мы рядом с Майданеком. Сразу за лагерем, на другой стороне обрыва стояла печь-крематорий. Нас туда никого не пустили, территорию сразу оцепили, и начали работать следователи.

В Бранденбурге видел много наших девчат, их с Украины вывезли немцы. Мы когда собирались выезжать, некоторые хотели с нами поехать домой, но им запрещено было, с ними контрразведка работала.

– **С «власовцами» сталкивались?**

– Когда на Висле стояли, то напротив полка, на том берегу, квартировал немецкий Туркестанский легион. Ночью к нам переплыли два узбека и говорят: «Хотим-де вернуться под советские знамена». Мы не возражаем. Отослали их обратно, как делегатов.

Через короткое время слышим – в немецком тылу стрельба. Как выяснилось позже, азиаты придушили немецких офицеров, а один ускользнул, поднял на ноги немецкие части. Половину Туркестанского легиона немцы перестреляли на месте. Часть бойцов добежала до Вислы, бросилась вплавь. Только у крутого берега были водовороты, бедолаг засасывало буквально на расстоянии протянутой руки от нас. Выплыть можно, если налегке. Мы кричим «туркестанцам»: «Бросайте автоматы, пловите!» Не бросают, и тонут! Оставшиеся в живых, а таких набралось лишь несколько десятков человек, рассказали, что немцы расстреливали за утерянное оружие, вот они и боялись.

– **С союзниками общались?**

– После боев решил поехать в Бранденбург, мы вообще часто туда ездили, на пивзаводах пиво покупали, возьмем бочонок пива, выпьем, назад отвезем. Вот случай был. Зашли мы в бар пиво выпить, покушать в то время трудно где найти было, сели за столик. Рядом еще русские солдаты сидели, а в углу группа американцев. Они как всегда сидят, ноги на стол, пьют пиво, курят сигареты, уже в большом хмелю. Один американец берет подкуренную сигарету, и запускает в тех солдат, что рядом сидели. Те ребята встали, подошли, наколотили им как следует. Я своим говорю: «Пошли пока комендатура не пришла, а то привлекут как свидетелей». Расплатились и ушли. Вот как относились американцы к нашим солдатам.

337 Вж. № 07946 от 6.3.45.

Наградной лист

1. Фамилия, имя и отчество Платонов Сергей Сергеевич
 2. Звание сержант
 3. Должность, часть, командир командир взвода сапёрной роты 16-го сапёрного полка 1-й гвардейской воздушно-штурмовой дивизии
 4. Год рождения 1923
 5. Национальность русский
 6. Партизанский нет
 7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР в отечественной войне (где, когда) в боях за Москву, в боях за Сталинград, в боях за Кавказ, в боях за Крым
 8. Имеет ли ранения и контузы в отечественной войне ранен в левую руку 16.04.42, контузен в левую ногу 16.04.42
 9. С какого времени в Красной Армии с 1941 года
 10. Каким РВК призван РВК № 100
 11. Чем ранее награжден (за какие отличия) орден Отечественной войны 1-й степени
 12. Постоянный домашний адрес представляемого к награждению и адрес его семьи г. Москва, ул. Мясницкая, д. 10, кв. 10

1. Краткое, конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг
 В боях за Сталинград сержант Платонов Сергей Сергеевич проявил героизм и мужество. В ночь на 16 апреля 1942 года он вместе с командой сапёров проник в тыл врага, уничтожил несколько танков и автомашин, что способствовало успешному продвижению наших войск. За этот подвиг он был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

2. Подробное изложение личного боевого подвига или заслуг
 В ночь на 16 апреля 1942 года сержант Платонов Сергей Сергеевич вместе с командой сапёров проник в тыл врага, уничтожил несколько танков и автомашин, что способствовало успешному продвижению наших войск. За этот подвиг он был награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

Командир 16-го сапёрного полка С.С. Платонов
 25-й гвардейский сапёрный полк
 1-я гвардейская воздушно-штурмовая дивизия
 1945 г.

Наградной лист Г.Ф. Платонова на присвоение ему звания Героя Советского Союза

– **Как местное население встречало?**
 Как-то в Германии мы подъезжали к небольшому селению, навстречу ребятишки маленькие, и стайка женщин, человек 15-20. В руках букетики цветов, встречают нас, веселые, улыбаются. Подъехали к ним, а они хором: «Иван! Тудыть твою мать! Иван! Тудыть твою мать!» Ребята грохнулись со смеха! Я своему Ивану говорю: «Что же это за спектакль?» Он им перевел, что это означает, и они с визгом разбежались. Впереди эскадрона прошла головная походная застава, взвод один, вот немки у них и спросили: «Скажите, как лучше встречать ваши войска?» Ну они и сказали, как лучше.

– **Германия какое впечатление произвела?**
 Как-то солдаты попросили свозить их в Берлин, когда мы вышли на вокзал, то сразу увидели Рейхстаг, во всех сводках было «Рейхстаг! Рейхстаг! Рейхстаг». Интересно же было, когда зашли туда, то на полу было много битого стекла, обошли его весь кругом. Я расписался там, и где то в документальных кадрах есть фамилия Платонов. Освещения внутри не было, естественный свет был только со стороны купола, мрачно было внутри. Вышли оттуда пошли посмотреть правительственное здание, которое было напротив. Походили по кабинетам, посмотрели, но там разрушений меньше было.

Около Рейхстага стояли разбитые трамваи, как их застал там бой, так они и стояли. За Рейхстагом парк Тиргартен, старые такие деревья, а после боев одни стволы только обрубленные.

Город хоть и был поделен на зоны, но все ходили свободно, американцы, англичане, французы. Я обратил внимание, у англичан была чистенькая новая форма. Амери-

канцы еще более менее с нами разговаривали, а англичане были очень заносчивые, чопорные.

Американцы быстро сориентировались, на капоте вил-лиса ящичек такой с ячейками, там у него и часы, и мыло, парфюмерия, галантерея. Я у одного американца за 3000 оккупационных марок купил часы, он такой довольный: «Вот, на эти деньги я приеду домой и открою дело!» А у меня этих марок, была полная полевая сумка.

Как-то я взял с собой ребят и пошли мы гулять по городу, походили, устали, зашел я к коменданту, чтоб переночевать нам, а там помещение было – бывшее военное училище. В комнате коек 20, нас было человек 10, мы разместились. А у нас у всех были лампасы, казачья же часть. Сняли мы гимнастерки и легли на матрасы. Я лежу, открывается дверь, заходит полковник, за ним еще несколько полковников, и встали как вкопанные. Потом видно главный их группы, матом: «Ну их на...», здесь одни генералы». Повернулись и ушли.

Что в немцах мне понравилось, это дисциплинированность, порядочность, честность. Стояли мы в Преимнице, у меня был мотоцикл «Триумф», и я с ординарцем частенько ездил в Бранденбург, и по близлежащим городкам, просто так, посмотреть, как народ живет. Однажды у нас бензин кончился, недалеко от хутора, я к немцу обратился, попросился переночевать. Он нас в комнатку маленькую поселил, чаю вскипятил, яиц сварил.

Утром собрались домой, рассчитаться же надо, я достал купюру 100 марок. Он сразу руками машет: «Nicht good, Nicht good». Думаю: «Вот свинья, 100 марок даю, а ему мало». Достает он маленький листочек бумаги, и мелким почерком карандашиком пишет, перечисляет наименования. Написал он, наверное, с десятков названий, за что сколько причитается. Вот думаю нахал. Показывает он на лампочку, сколько сгорело электроэнергии, и сколько он израсходовал на нас, показывает на постель, сколько стоит стирка белья, показывает в окно – мотоцикл стоит, я глянул, он чистенький, вымытый и заправленный бензином, и так далее. В общей сложности он насчитал 22 марки и несколько пфенингов. Я на него так смотрю... взял он 100 марок и ушел, приходит отдает 70 с чем-то марок.

Другого немца, где мы были на постое, было несколько деревьев черешни, захотелось нам черешни, я у него спрашиваю: «Нам бы ведро черешни». Немец сказал, что если будете сами собирать, то одна цена, если я буду собирать – другая. И говорит: «Вот на этом дереве два ведра, на этом полтора».

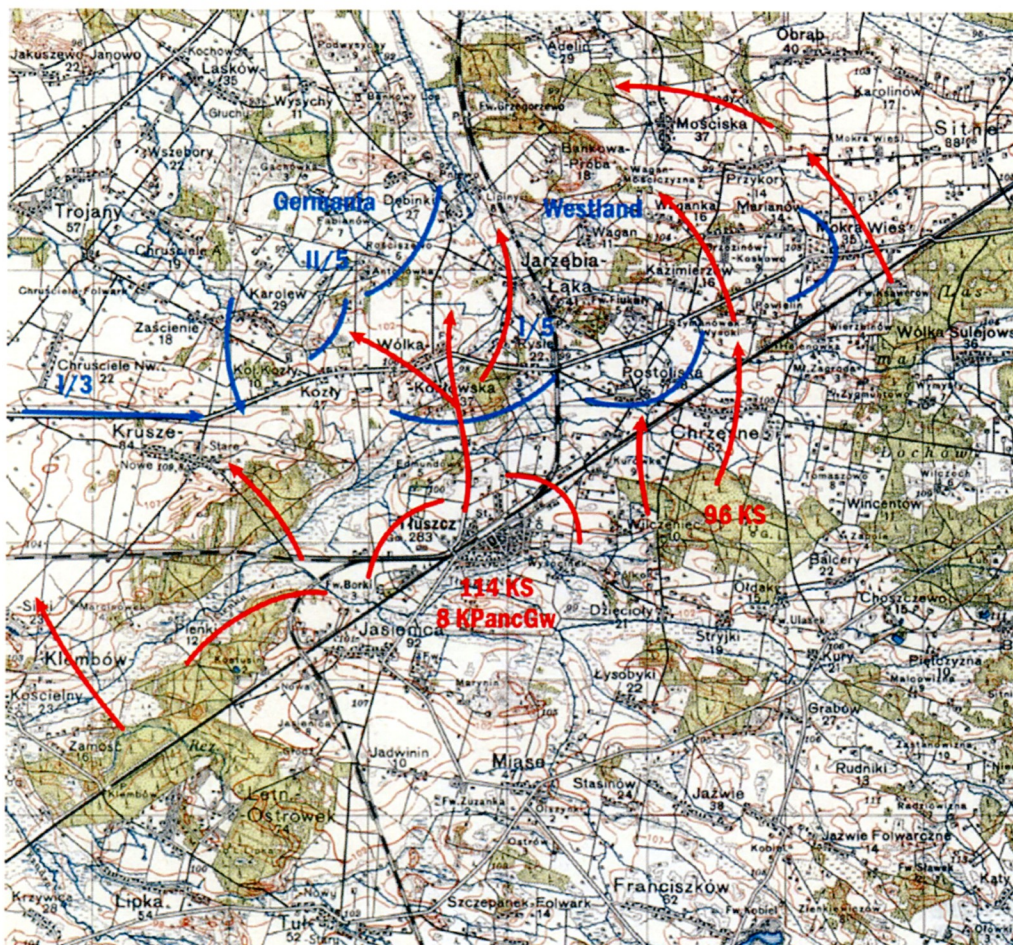
Когда в конце лета уходили из Германии, шли через Берлин. Головные части корпуса выходили из Берлина, то тыловые только входили. Песня «Едут, едут по Берлину наши казаки» это про наш корпус.

– **Вы писали домой письма?**
 У меня и сейчас сохранилось одно письмо, которое я отправил родителям, когда мы находились в обороне на реке Висла. Обычно все письма проверяла цензура, и ставила штамп «проверено военной цензурой». Поэтому писать все, что хочешь, нельзя было, а мне хотелось родителям рассказать, где я нахожусь. Дома, меня родители и друзья звали Юрием, и в письмах я писал, что встречал Юрия там-то и там, и мои понимали, где я нахожусь и где был. Отец на карте отмечал флажками все указанные мною места.

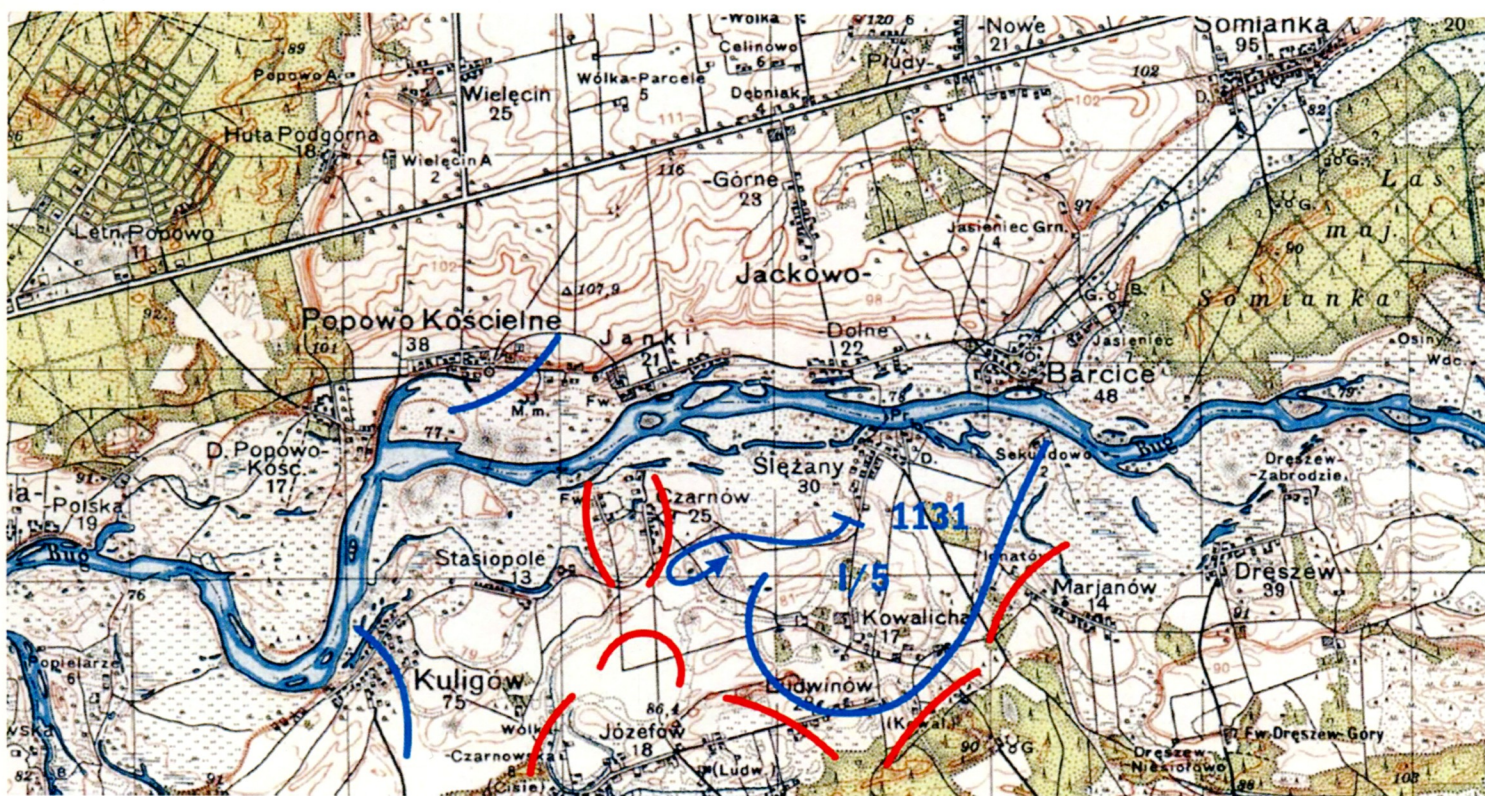
После демобилизации я работал в торговле, а потом опять предложили в армию. Начальником 3-ей части работал, здесь, в Хвалынском военкомате. Потом в Пугачеве. Военкомом Советского района, и в Марксе. Вот такая моя служба.

Автор выражает благодарность сыновьям Георгия Федоровича, Алексею и Сергею, за помощь в работе над интервью.

Интервью и лит. обработка: А. Чунихи



Ход боевых действий в полосе обороны «Викинга» 19 августа 1944 г. Эсэсовская дивизия обойдена с востока и отступает на запад. Показано также танковое сражение под дер. Круше, где советским танкистам противостояли I-й батальон 5-го танкового полка СС и 3-й танковый полк СС из состава дивизии СС «Мертвая голова». Обозначения: 114 KS – 114-й стрелковый корпус; 96 KS – 96-й стрелковый корпус; 8 KPanGw – 8-й гвардейский танковый корпус; I/3 – I-й батальон 3-го танкового полка СС дивизии СС «Мертвая голова»; Germania II/5 – 5-я рота II-го батальона полка «Германия»; Westland – полк «Вестланд»



Общий ход боевых действий на позициях 5-го танкового полка СС и 1131-й гренадерской бригады 26 августа 1944 г. Показана, в том числе неудачная контратака эсэсовских танкистов в направлении Кулигова, во время которой был убит командир I-го батальона 5-го танкового полка СС гауптштурмфюрер СС Рудольф Зауменихт. Обозначения: 1131 – 1131-я гренадерская бригада, I/5 – I-й батальон 5-го танкового полка СС



Вертолет «Wessex» над палубой десантного вертолетоносца «Альбион». Побережье Борнео, 1965 г.

К статье: Десантно-штурмовые вертолеты Королевского флота



Эта музейная Ока мод. 11 имеет двухцветную окраску: Зелёный верх и светло-серый низ. Жёлтая хризантема в красной обводке



Музейная Ока мод. 22. На борту, ниже фонаря, установлена трубка Вентури

К статье: «Цветок вишни» или «Придурок»? Два взгляда на один самолет