

6/2016 (48) Июнь

Журнал о военной истории

12+

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИИ

Эсминцы типов «Катамарка» и «Кордоба»



«БУМЕРАНГ»

Воронежско-Касторненская наступательная операция

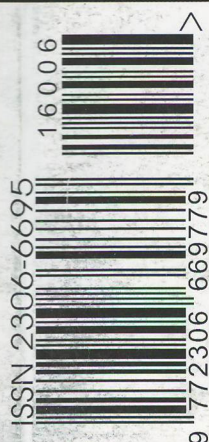
Бомбардировщик «Комте» АС-3

Филиппинская авиация. Начало

Гражданские авиалинии Родезии

«Куявяк» в Средиземном море. Июнь 1942 года

Противолодочные корабли ленд-лиза





*Боевые машины пехоты К-17 на платформе «Бумеранг»
по пути на репетицию парада. Москва, 28 апреля 2016 года*

К статье: «Бумеранг»



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

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

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

www.worldtanks.ru

Подписано к печати 30.06.2016

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

Возрастная категория 12+

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

Быстров П.М.
ИП Чаплыгин А.В.
Да́шьян А.В.
Аничкин Н.А.

СОДЕРЖАНИЕ

М.Барятинский «БУМЕРАНГ»	1
А.Пахомов «Стюарт Крокодайл», или короткая история огнемёта Е9-9	6
А.Заблотский, Р.Ларинцев Зима 1943 года.Воронежско-Касторненская наступательная операция	7
Ю.Пахмури Швейцария, Боливия, далее — нигде. Бомбардировщик «Комте» АС-3	17
Ю.Пахмури Филиппинская авиация. Начало: Philippine Army Air Corps	20
А.Потемкин Гражданские авиалинии Родезии	26
А.Да́шьян Аргентинская родня «Новика». Эсминцы типов «Катамарка» и «Кордоба»	33
С.Трубицын «Кувяк» в Средиземном море. Июнь 1942 года	45
А.Заблотский, Р.Ларинцев Противолодочные корабли ленд-лиза. Ленд-лиз и ВМФ Советского Союза	51
А.Да́шьян «Альбатрос Юга». Лайнер «Скот» компании «Юнион»	59
Ю.Пахмури Боевые пловцы ДРВ против «Шелл»	63
Н.Манвелов «Исследование о трате вина»	64

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

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

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

В Польше

• Интернет-магазин www.knigi.pl

ОРУЖИЕ РОССИИ



Боевая машина пехоты К-17 на платформе «Бумеранг» во время репетиции парада. Москва, май 2015 года

«БУМЕРАНГ»

Михаил Барятинский

В течение последних 50 лет на вооружении сначала Советской, а затем и Российской Армии состоял фактически один тип колесного бронетранспортера. Нет, марки машин, конечно, были разные — БТР-60, БТР-70, БТР-80 и т.д. Разными были и их технические характеристики, улучшавшиеся от образца к образцу. Общим же у всех этих бронетранспортеров была компоновка с так называемым активным размещением десанта. То есть, это когда экипаж и десант размещаются в передней части машины, а двигатель и трансмиссия — в задней. Главное преимущество такой компоновки — возможность ведения огневого боя десантом не спешиваясь (при этом почему-то забывалось, что подобное требование всегда выдвигалось к БМП, задача же БТР — всего лишь доставка пехоты к полю боя). Главный недостаток — высокая уязвимость экипажа и десанта, а также затрудненная посадка и высадка. Мешала принятая компоновка и созданию различных боевых и вспомогательных машин на базе линейного бронетранспортера.

Преодолеть эти недостатки конструкторы попытались в 1990-е годы, создав бронетранспортер (а точнее — колесную БМП) БТР-90 «Росток». «Росток» больше и тяжелее предыдущих образцов, но компоновка его осталась прежней. Машину приняли на вооружение, но в производство так и не запустили. Не устроил военных и следующий образец, создававшийся по теме «Гильза». На этом БТРе двигатель размещался не в корме, а в середине корпуса за отделением управления (как на украинском БТР-4 «Буцефал»). На машине планировалось установить модуль вооружения, аналогичный используемому на БТР-82, и применить комплект динамической защиты. Однако «Гильза» получилась не очень удачной: пространство внутри корпуса было тесным, да и возможности для дальнейшей модернизации оказались слишком ограниченными.

В итоге отечественные конструкторы, судя по всему, решили больше не изобретать велосипед и сосредоточились на создании боевой машины по наиболее распрост-

Бронетранспортеры «Бумеранг» К-16 во время репетиции в Алабино



раненной на сегодняшний день в мире схеме компоновки — с передним расположением двигателя. Впервые официальная информация о разработке в России принципиально нового бронетранспортера появилась в 2010 году. Об этом заявил командующий Сухопутными войсками ВС РФ Александр Постников. Тогда же в СМИ впервые промелькнуло и название темы — «Бумеранг».

Первый показ новой машины состоялся в 2013 году на закрытой презентации, проходившей в рамках выставки Russia Arms EXPO в Нижнем Тагиле. Широкая же публика смогла увидеть машину в период подготовки и во время парада Победы в Москве в 2015 году.

На сегодняшний день исчерпывающей информации о конструкции машины, разумеется, нет. Однако же, используя информацию из открытых источников, можно попытаться описать БТР более или менее полно.

Итак, что же нам известно? Известно, например, то что боевая масса БТР ВПК-7829 на платформе «Бумеранг» составляет около 20 т. Впрочем, в некоторых источниках можно встретить и другие данные — 25 т. Дело тут, по-видимому, в том, что предусматривается иметь три весовых ка-

тегории бронетранспортера — легкую, среднюю и тяжелую. Отсюда и некоторый диапазон боевой массы. Моторно-трансмиссионное отделение расположено в передней части корпуса справа. Слева от него размещено отделение управления, в котором находится механик-водитель, и проход в десантное отделение, расположенное в кормовой части машины. В передней части крыши десантного отделения установлен необитаемый боевой модуль, в задней имеются два прямоугольных люка, закрывающиеся откидными крышками. Для высадки десанта предназначена большая прямоугольная дверь в кормовом листе корпуса, закрываемая откидной крышкой-аппарелью. Для посадки десантников служит дверь, выполненная в этой крышке. В двери имеется амбразура для стрельбы из личного оружия десанта.

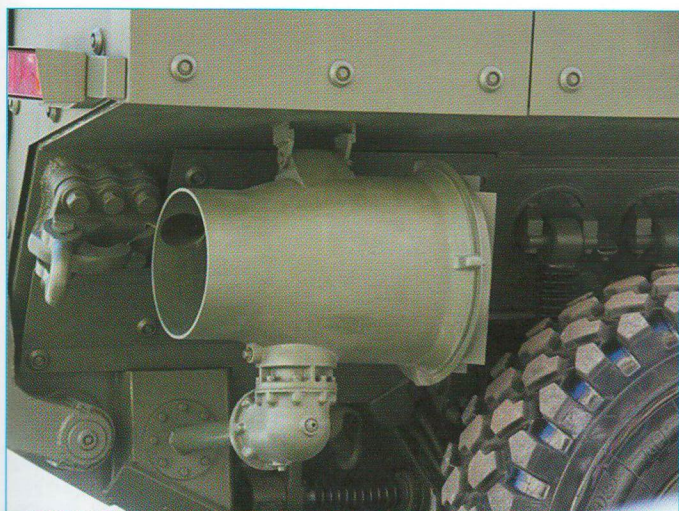
В конструкции БТР «Бумеранг» используется многослойная броня с керамическими вставками. Такой тип брони никогда раньше не применялся при создании легкой бронетехники. Как известно, основной отличительной особенностью многослойной брони является ее высокая эффективность против кумулятивных боеприпасов. В соответствии с техзаданием лобовая броня «Бумеранга» должна выдерживать попадания снарядов малокалиберных автоматических пушек, а с любой стороны — попадания противотанковых гранат и крупнокалиберных пуль. На корпусе машины укреплены плоские съемные панели накладной брони. За счет их полного или частичного демонтажа, а также за счет замены боевого модуля и достигается разбивка машины на три весовых категории. Дополнительную защиту лобовой проекции боевой машины создает откидной волноотражательный щиток, в походном положении укладываемый на верхний лобовой лист.

Существенным недостатком отечественных бронетранспортеров предыдущих образцов была недостаточная противоминная защита. Плоское днище просто не «держало» ударную волну от взрыва мины. Повысить уровень защищенности за счет модернизации было невозможно, так как требовался новый корпус. Противоминная защита «Бумеранга» обеспечивается специальной формой днища и внутренней компоновкой, в частности подвеской сидений экипажа и десанта к крыше.

Следует отметить, что «Бумеранг» — это первый отечественный бронетранспортер, в бортах которого отсутству-



«Бумеранг» на Тверской улице перед генеральной репетицией парада. Москва, 7 мая 2015 года. Хорошо видны прицелы наводчика и командира, а также правая ПУ ПТУР «Корнет»



Правый водомет

ют амбразуры для стрельбы из личного оружия десанта. Вся огневая мощь машины обеспечивается боевым модулем.

Та машина, которую можно было увидеть на параде в Москве, относится к классу колесных БМП и оснащена боевым модулем «Бумеранг-БМ» разработки тульского Конструкторского бюро приборостроения. Этот модуль оснащен стабилизированной в двух плоскостях автоматической пушкой 2А42 калибра 30 мм с селективным боепитанием и боезапасом на 500 выстрелов (160 с бронебойно-трассирующими и 340 с осколочно-фугасными снарядами), пулеметом ПКТМ калибра 7,62 мм с боезапасом на 2 тыс. патронов и двумя сдвоенными пусковыми установками противотанковых ракет «Корнет». Управлять модулем могут наводчик-оператор и командир БМП.

СУО модуля позволяет вести автоматический поиск целей одновременно в различных спектральных диапазонах в пассивном и активном режиме; вести поиск замаскированных целей оптическим локатором; осуществлять одновременный обстрел двух целей; вести стрельбу из пушки по зенитным целям с автоматом сопровождения на углах возвышения до 70°; использовать дистанционное управление; вести обстрел по внешнему целеуказанию.

Как ожидается, «Бумеранг-БМ» сможет работать и в полностью автономном режиме, то есть после целеуказания оператором без дальнейшего вмешательства человека следить за целью и вести по ней огонь вплоть до уничтожения.

Главной особенностью боевого модуля «Бумеранг-БМ» является использование безэкипажной компоновки. За счет отсутствия обитаемых объемов тульским конструкторам удалось плотнее скомпоновать внутренние агрегаты модуля и тем самым уменьшить его общие габариты. В средней части боевого модуля, примерно над осью вращения башни, располагаются механизмы крепления и вертикального наведения пушки и пулемета. По бокам от казенных частей пушки и пулемета предусмотрены системы подачи боеприпасов. Подача выстрелов для пушки ведется с правой стороны, а патроны поступают в пулемет слева. Боезапас пушки и пулемета расположен полукругом вдоль задней стенки боевого отделения.

Автоматическая пушка 2А42 позволяет обстреливать цели на дальности до 4000 м, а управляемые ракеты «Корнет», в зависимости от модификации, могут уничтожать технику или укрепления противника на дистанции 8 или 10 км. Угол возвышения пушки — 70°.

Боевой модуль «Бумеранг-БМ» оснащен двумя блоками прицельного оборудования. Блок наводчика-оператора

располагается в передней части модуля, справа от пушки. Командирский блок расположен слева и выше спаренной установки. Точный состав прицельного оборудования, по понятным причинам, неизвестен. Вероятно, экипаж боевой машины сможет использовать оптико-электронный и тепловизионный каналы. Ракеты противотанкового комплекса «Корнет» наводятся по лазерному лучу, а значит в боевом модуле используется соответствующее оборудование.

На крыше боевого модуля установлено несколько антенн оборудования связи и система датчиков состояния атмосферы. Впрочем, о связи следует поговорить особо.

В конце апреля 2015 года Объединенная приборостроительная корпорация объявила, что БТР «Бумеранг», а также другая перспективная боевая техника, получат интегрированную аппаратуру связи, навигации и управления, полностью отвечающую концепции сетецентрической войны. Бортовая аппаратура позволит экипажу БТР получать все оперативно-тактические данные в режиме реального времени и взаимодействовать с командными пунктами и другими войсковыми подразделениями в единой системе автоматизированного управления. Иными словами, перспективные БТР будут интегрированы в единое информационное пространство автоматизированной системы управления войсками и оружием Вооруженных сил.

Следует отметить, что разработка доктрины сетецентрических вооруженных сил ведется несколькими странами мира с конца 1970-х годов. Официально она была сформулирована в США в 1990-х годах. Она предполагает объединение средств разведки, целеуказания и поражения в единую информационную систему. Благодаря этому можно значительно сократить цикл боевого управления за счет уменьшения времени на выработку и принятие решения, донесение приказа до исполнителей, повышения темпа проведения армейских операций. В целом же сетецентрическая армия имеет большую эффективность и живучесть по сравнению с обычными вооруженными силами.

Силовая установка бронетранспортера, согласно мнению большинства источников, состоит из дизеля УТД-32ТР мощностью 510 л.с. Это четырехтактный 10-цилиндровый V-образный дизельный двигатель с газотурбинным наддувом и жидкостным охлаждением, изготовленный компанией «Барнаултрансмаш». В некоторых источниках приводится и другое значение мощности двигателя УТД-32ТР —



«Бумеранг» после репетиции. Хорошо видны дверь и откидная аппарель в кормовом листе корпуса



«Бумеранг» на Пушкинской площади перед генеральной репетицией парада. Москва, 7 мая 2015 года

660 л.с. Двигатель устанавливается на «Бумеранге» в комплексе с гидромеханической трансмиссией и гидрообъемной передачей.

Силовая установка и ходовая часть с колесной формулой 8х8 обеспечивают бронетранспортеру движение со скоростью свыше 100 км/ч по дорогам с твердым покрытием. Запас хода по шоссе составляет 800 км. Движение на плаву со скоростью до 10 км/ч осуществляется с помощью двух водометов, установленных по бортам в кормовой части корпуса машины. Судя по их размещению и внешнему виду, можно утверждать, что они близки по конструкции к водометам, используемым на БТР-90. Следует, однако, отметить, что плавающими будут только легкая и средняя версии машины.

Этим описанием на сегодняшний день и исчерпывается доступная информация по конструкции «Бумеранга». Однако же, как упоминалось выше, речь шла не совсем о бронетранспортере, а о БМП, по некоторым данным имеющей

индекс (по-видимому, заводской) К-17. Именно она была показана на параде в Москве в количестве трех единиц. Но в период предпарадной подготовки в Алабино засветились еще три машины с боевыми модулями меньших размеров, чего не смогли скрыть брезентовые чехлы. Фотография такой машины — бронетранспортера К-16 — была вскоре размещена на официальном сайте Министерства обороны. Установленный на нем боевой модуль с 12,7-мм пулеметом размещается также на платформе «Курганец-25» в варианте БТР.

Получается, что в настоящее время мы уже имеем две машины на платформе «Бумеранг» — БТР и БМП. Однако, данная боевая платформа может оснащаться различными видами вооружения. По заявлению разработчика — «Военно-промышленной компании» — на шасси «Бумеранг» планируется создание и производство противотанкового ракетного комплекса, командно-штабной машины, самоходного зенитного ракетно-пушечного комплекса, боевой машины с тяжелым вооружением, машин фронтовой разведки и радиоэлектронной борьбы, санитарно-эвакуационной машины и т.д.

Таким образом, на основе многофункциональной боевой платформы «Бумеранг» будет создано обширное семейство колесных боевых машин различного назначения, позволяющее полноценно укомплектовать всеми видами боевой и вспомогательной техники мотострелковые бригады легкого типа. Точнее говоря, по российской классификации — среднего. Тут у читателя сам собой может возникнуть вопрос: а что это за зверь такой — легкая (или средняя) бригада? Попробуем разобраться.

Так как на сегодняшний день ни одной полноценной бригады среднего типа в Российской Армии так и не сформировано, то придется обратиться к зарубежному опыту. А точнее — к опыту армии США. Куда же без нее, «родимой»?

Итак, в 2003 году в боевой состав армии США была введена первая по счету механизированная бригада «Страйкер». Организационно такая бригада состоит из штаба и штабной роты, трех мотопехотных и одного разведыватель-



«Бумеранг» возвращается с парада. Москва, 9 мая 2015 года

ного батальона, артиллерийского дивизиона, батальона тылового обеспечения и четырех рот: противотанковой, разведки, инженерной и связи. Штатная численность соединения 3614 военнослужащих. На его вооружении 308 боевых бронированных машин (ББМ) «Страйкер», 12 буксируемых 155-мм гаубиц М198, 66 120-, 81- и 60-мм минометов, девять самоходных ПТРК ТОУ-2, 121 переносной ПТРК «Джавелин» и три беспилотных летательных аппарата «Шэдоу 200».

Главной особенностью организационно-штатной структуры механизированной бригады «Страйкер» является отсутствие в ее составе тяжелой гусеничной техники — танков «Абрамс», БМП М2 и БРМ М3 «Брэдли», самоходных гаубиц М109А6 «Паладин» и т.д. Они заменены колесными ББМ семейства LAV III «Страйкер» и буксируемыми гаубицами. На вооружении бригады находятся ББМ в варианте БТР, БМТВ (боевая машина с тяжелым вооружением — 105-мм пушкой М68), БРМ, командно-штабной и инженерной машин, машин передовых артиллерийских наблюдателей и РХБ-разведки, самоходных 120-мм миномета и ПТРК ТОУ-2, медико-эвакуационной машины.

По сути, бригады «Страйкер» создавались под одноименное семейство колесных ББМ. Такая бригада, наряду с высокой мобильностью, обладает и существенно большей ударной и огневой мощью по сравнению с легкой пехотной дивизией. Таким образом, в армии США в настоящее время имеются полноценные соединения трех типов: тяжелые, средние и легкие.

Следует отметить, что европейские союзники американцев в большинстве своем позволить себе этого не могут. Причины тут финансовые, да и задачи перед армиями других стран НАТО всегда стояли более скромные. Тем не менее, отдельные компоненты такой трехзвенной системы используются и в Европе. Правда, на более скромном уровне: бригада — полк — батальон.

Ну а что же Российская Армия? В рамках военной реформы было объявлено, что и у нас будут формироваться соединения трех типов — тяжелые, средние и легкие. Но тут вышла неувязочка. С тяжелыми бригадами все ясно — это классические танковые и мотострелковые соединения, вооруженные танками и БМП. К легким у нас почему-то отнесли только воздушно-штурмовые соединения. Видимо потому, что понятие «легкая пехота» в нашей армии напроць отсутствует. У нас даже горные бригады все равно мотострелковые. Хотя с учетом физико-географических условий нашей страны, кому уж иметь легкую пехоту, так это Российской Армии. Особенно если учесть, что территория России на 2/3 — это необорудованный ТВД. Неудачной можно считать и попытку создания легкого соединения, вооруженного легкими бронев автомобилями «Ивеко». При этом извращается сам смысл современного понятия «легкая пехота». Отказаться от приставки «мото» оказалось очень тяжело.

Но наиболее смешная ситуация сложилась со средними бригадами. Судя по всему, они виделись тогдашнему руководству Минобороны как некий аналог бригад «Страйкер». При этом почему-то позабыли, что вооружать их нечем. Семейства ББМ, подобного «Страйкеру», у нас просто нет. Есть несколько боевых и вспомогательных машин на базе БТР-80, но их явно недостаточно. Да и сам БТР-80, как и его модификацию БТР-82, рассматривать как систему оружия на перспективу нельзя. Они безнадежно устарели и совершенно не соответствуют требованиям, предъявляемым сегодня к колесным ББМ. Вся надежда здесь на унифицированную платформу «Бумеранг».

Однако стоит задаться вопросом, а нужны ли вообще Российской Армии соединения, полностью оснащенные колесной техникой? Ведь наряду со сходством с армией США (численность, степень оснащенности различными

видами вооружений и т.д.), у Российской Армии имеются и существенные отличия. И легкие пехотные дивизии, и бригады «Страйкер» предназначены для действий на заморских ТВД (у США вообще в силу исторических причин других ТВД нет), отсюда и требование к их высокой стратегической мобильности.

У России заморских ТВД нет и в перспективе не предвидится, перебрасывать войска за океан нам не надо. За океан-то да, а в пределах собственной немаленькой страны? Перелет из Москвы во Владивосток сопоставим с перелетом за океан. Расстояние от Нью-Йорка до Парижа, кстати, несколько меньше! А при переброске по воздуху альтернативы легким пехотным соединениям нет, равно как и при ведении боевых действий в тайге, в горах и в населенных пунктах. Одними ВДВ не обойтись!

Справедливости ради надо сказать, что для наращивания сил «у далеких берегов Амура» можно использовать способ одинаково хорошо подходящий для соединений любого типа. Речь идет о двойном базировании. Это когда бригада дислоцируется где-нибудь в Поволжье, а на Дальнем Востоке хранится второй комплект техники. Тогда по воздуху перебрасывается только личный состав. В 1970 — 1980-е годы во время учений НАТО «Реформджер» американцы таким образом перебрасывали в Европу до пяти дивизий, причем с частичным использованием самолетов гражданских авиакомпаний. Важно при этом только то, чтобы оба комплекта техники были идентичны.

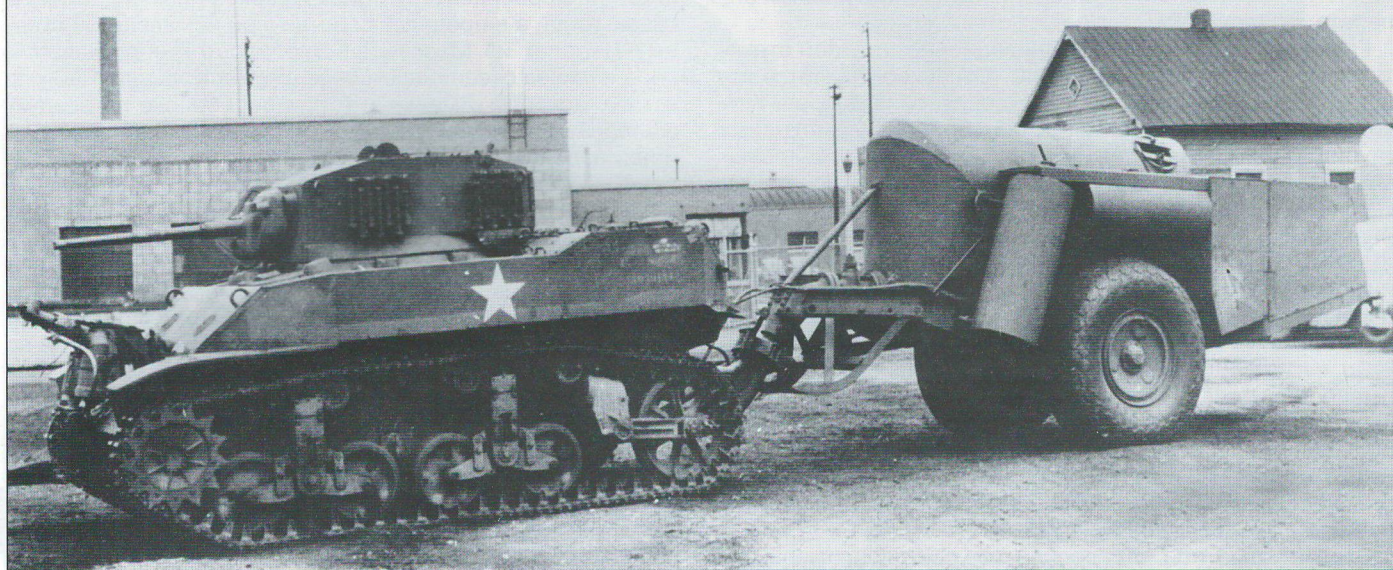
В случае же переброски на Дальний Восток соединения со всей штатной техникой у железнодорожного транспорта альтернативы нет, как нет и ярко выраженного преимущества у средней бригады перед тяжелой. Теоретически бригаду на КБМ можно перебросить по воздуху, но самолето-вылетов потребуется очень много. Другое дело ограниченные расстояния, скажем в пределах 1000 км. Бригада на КБМ сможет достаточно быстро преодолеть их своим ходом.

Допустим, что возникла необходимость срочно перебросить такую бригаду, например, из-под Волгограда в Ставрополь. Допустим, кто-нибудь внезапно вторгся (а к нам всегда вторгаются внезапно!) и нужно максимально быстро усилить группировку войск на Северном Кавказе. Достаточно взглянуть на карту, чтобы увидеть — путь по железной дороге раза в полтора длиннее, чем по автомобильной. Но и это еще не все. Для переброски бригады со всей штатной техникой, вооружением и имуществом по железной дороге потребуется два десятка эшелонов, а может и больше. Время на погрузку, время на разгрузку, плюс время в пути — уйдет дней пять, не меньше. Своим же ходом, напрямую через Элисту (560 км), бригада дойдет максимум за двое суток.

Нет сомнения, что у соединений, оснащенных только КБМ, устойчивость на поле боя меньше, чем у тяжелых соединений с танками и БМП. В наших условиях перед ними может стоять задача ведения мобильной обороны и скопления действий противника с целью выиграть время до прибытия основных сил. В условиях невозможности равнопрочного прикрытия границ на всех возможных угрожаемых направлениях это является принципиально важным.

Так что соединения типа бригад «Страйкер» будут отнюдь не лишними в Российской Армии. Сколько их должно быть и где они должны дислоцироваться, вопрос отдельный. О полном же переходе армии на колесную технику речь вообще идти не может. Это крайность.

В настоящее время объявлено о начале заводских испытаний колесной платформы «Бумеранг». В свете этого заявления о начале серийного производства «бумерангов» в 2017 году звучат как-то слишком оптимистично. Куда более реальным представляется 2019 год. Что же, поживем — увидим.



«Стюарт Крокодайл», или короткая история огнемета Е9-9

В годы Второй мировой войны США придавали большое значение разработке и применению огнеметов. В значительной мере этому способствовали условия действий американских войск против японцев на островах Тихого океана. Много появилось и образцов огнеметов, установленных на бронетехнике. Только на базе легкого танка «Стюарт» имелось не менее пяти различных вариантов. Особенно своеобразно выглядела попытка установить на его шасси огнемет Е9-9.

К началу 1943 года стали ясны основные требования войск к огнеметным танкам — увеличить дальность огнеметания, емкость баков для огнесмеси, угол обстрела; кроме того, требовалось оставить в неприкосновенности вооружение базового танка. Специалисты фирмы «Стандарт Ойл Компани оф Индиана» попытались решить все эти задачи сразу. Разработанный ими аппарат марки Е9-9 имел 3000-литровый бак для огнесмеси и обеспечивал дальность «выстрела» почти 200 метров. Правда, огнемет имел серьезный недостаток — при весе в несколько тонн, на «Стюарт» он просто не влезал. Но и это не испугало американских инженеров, тем более что перед ними был пример итальянцев и англичан, расположивших «боекомплект» огнемета на бронированном прицепе. Так они и поступили — все, что можно было вынести из танка, было вынесено. В результате вес прицепа, имевшего противопульное бронирование, достиг 12 тонн, что ненамного уступало самому М5А1.

На самом танке устанавливался брандспойт для огнеметания (на лобовой броне), система тяг и тросов для управления им, трубопроводы и прицепное устройство. При этом брандспойтов на самом деле было два, с диаметром сопла 19 и 6 мм соответственно. Их совместное использование не предусматривалось, одновременно работал только один. Подача огнесмеси к каждому из них произ-

водилась по отдельному трубопроводу. Башенное вооружение базового «Стюарта» оставалось в неприкосновенности, курсовой пулемет снимался. Система наведения огнемета обеспечивала углы возвышения от -15 до +30 градусов, угол обстрела по горизонту составлял 120 градусов. Управление новым оружием осуществлял радист.

На прицепе, своим видом и размерами напоминающем фургон для перевозки лошадей, размещался бронированный пятикубовый бак, внутри которого три кубометра занимала огнесмесь, а оставшееся пространство заполнялось воздухом под давлением. Рядом с резервуаром в специальных бронекофах располагались два компрессора, обеспечивающих давление 55 атм. К танку прицеп крепился через специальное сцепное устройство, позволявшее ему отклоняться от оси на 105 градусов в каждую сторону. Устройство позволяло произвести аварийную отцепку бронеприцепа без выхода экипажа из танка. При этом обеспечивалась герметичность магистралей и отсутствие травления воздуха и подтекания огнесмеси. Подача огнесмеси из резервуара к брандспойтам осуществлялась по специальным трубопроводам диаметром 152 мм.

К сожалению, первое же испытание под давлением закончилось трагедией. В бак залили порцию огнесмеси (бензин, загущенный напалмом) и начали поднимать давление. Когда оно достигло примерно 35 атм, компрессор внезапно стал работать неустойчиво, а затем остановился. Не успели испытатели понять, что произошло, как бак с огнесмесью взорвался. Взрыв был такой силы, что прицеп буквально разорвало на части. Три человека погибли, еще несколько получили ожоги и ранения. Обескураженные результатами военные отказались от продолжения работ над Е9-9.

Так бесславно закончилась короткая история попытки создать «Стюарт Крокодайл».

Зима 1943 года.

— Воронежско-Касторненская наступательная операция —

Александр Заблотский, Роман Ларинцев

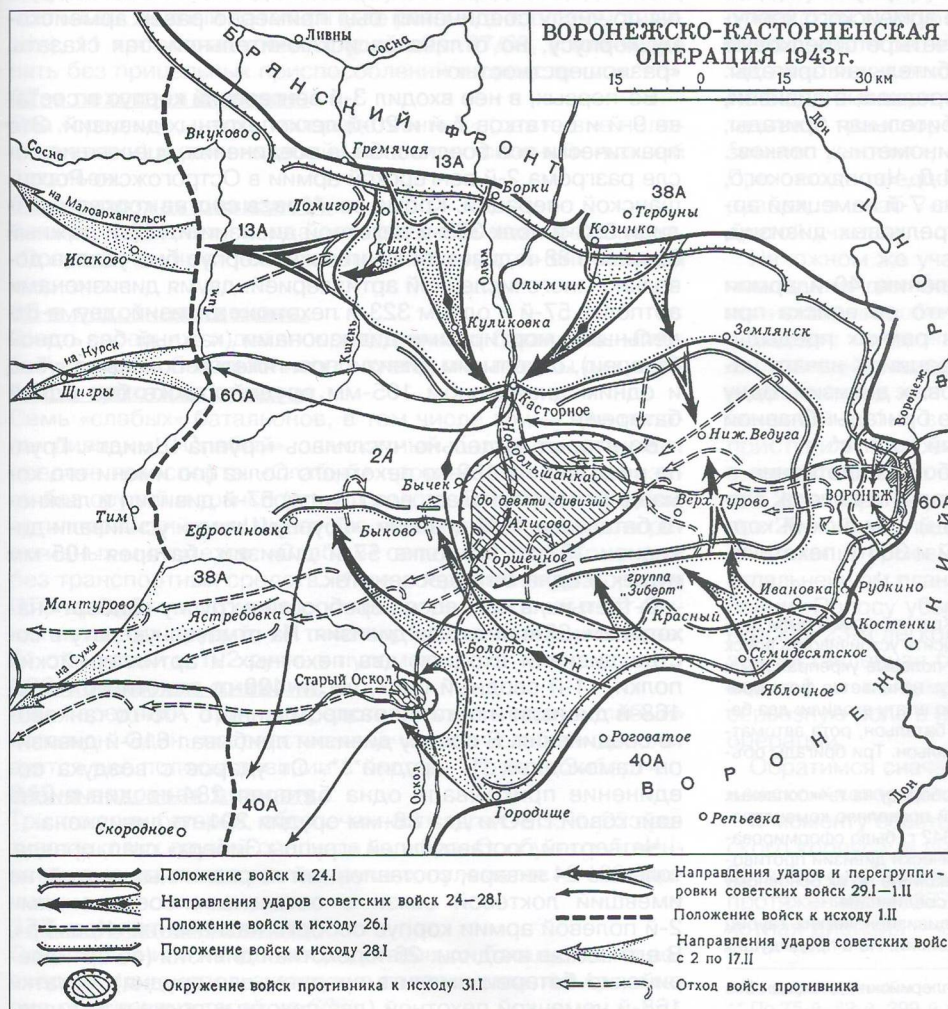
Воронежско-Касторненская наступательная операция не относится к популярным у историков событиям зимней кампании 1943 года. Впрочем, и все, что произошло зимой 43-го «после Сталинграда», проходит как бы приложением к грандиозной битве. Хотя еще в 1954 году вышла книга полковника В.П. Морозова «Западнее Воронежа», отличающаяся добротным описанием событий конца января — начала февраля 1943 года. Некоторые интересные сведения можно обнаружить в выходивших позднее работах, например, в мемуарах К.С. Москаленко или историях 13-й и 38-й армий.

Нам же Воронежско-Касторненская операция интересна по двум причинам. Во-первых, это первое, если не считать операции «Кольцо», успешное наступление против чисто немецких соединений, занимавших заранее подготовленные оборонительные позиции*. Во-вторых, интересны результаты операции, весьма неоднозначные. Ну и последнее, учитывая, что в отечественной военно-исторической литературе, посвященной этому периоду, нет подробных данных о действиях противника, наш рассказ об этой операции будет именно, так сказать, с «немецким уклоном».

Итак, к двадцатым числам января 1943 года немецкая 2-я полевая армия генерал-полковника Ханса фон Зальму-



Командир немецкого 7-го армейского корпуса, генерал артиллерии Эрнст-Эбергард Хелль на наблюдательном пункте. Январь-февраль 1943 г. (Национальный архив США T-312, R.1235, F.0475)



та оставалась последним объединением Группы армий «Б», не затронутым советским зимним наступлением. Впрочем, наверное, следует выразиться корректнее: объединением, против которого советские войска еще не наступали. Успешно взламывая оборону южного фланга немецкого Восточного фронта, советское командование наметило следующей своей целью «срезание» образовавшегося воронежского выступа, вместе с оборонявшим его соединениями 2-й полевой армии. Итогами планировавшейся наступательной операции должны были стать окружение и разгром немецкой группировки на воронежском выступе, овладение железнодорожной магистралью Елец-Касторное-Валуйки и создание условий для развертывания наступления, причем без длительной паузы, в направлении Курска и Харькова. Операция имела все шансы на успех, так как успешное проведение Острогожско-Россошанской операции привело к тому, что правый фланг 2-й полевой армии оказался открытым, а кроме того, в её полосе у противника не было сильных подвижных резервов, обычно осложнявших советским войскам ведение наступательных действий.

* До этого прорывов с решительными результатами в полосе обороны немецких соединений не было, если не считать операции «Кольцо» по ликвидации окруженной в Сталинграде группировки 6-й армии Вермахта

Для проведения операции с советской стороны привлекались силы двух фронтов, Воронежского и Брянского. Все армии прорывали оборону противника на отдельных участках. Но, если 40-я армия К.С. Москаленко имела перед собой части, поспешно занявшие рубежи в ходе разгрома 2-й венгерской армии, то 38-я, 60-я армии Воронежского и, особенно, 13-я армия Брянского фронта должны были прорвать заранее подготовленную оборону, совершенствовавшуюся противником в течение нескольких месяцев.

Что же представляла собой группировка советских войск, готовивших немцам «Сталинград западнее Воронежа». Наносившая удар с севера 13-я армия, которой командовал генерал Н.П. Пухов, имела на 26 января восемь стрелковых дивизий, две танковые бригады и три отдельных танковых полка (251 танк), две артиллерийские дивизии прорыва и полк АРГК, истребительную дивизию*, четыре полка гвардейских минометов, шесть минометных полков и три полка ПТО. Оборону противника прорывали четыре дивизии. После преодоления тактической зоны обороны в прорыв должна была войти подвижная группа армии под командованием генерала М.И. Глухова (129-я танковая бригада с частями усиления). Три дивизии второго эшелона предназначались для образования внешнего фронта окружения¹. На направлении прорыва находился резерв фронта, так называемая группа генерал-лейтенанта Ю.В. Новосельского. В состав группы входили две стрелковые дивизии и еще не завершивший к тому времени формирование 19-й танковый корпус.

Слабее была 38-я армия генерала Н.Е. Чибисова, которой предстояло нанести удар из района Тербуны с целью расщепить окружаемую группировку 13-го армейского корпуса немцев. В составе армии имелось четыре стрелковые дивизии, стрелковая, танковая и истребительная бригады. Ударную группировку составили три стрелковые дивизии, 180-я отдельная танковая и 7-я истребительная бригады, усиленные рядом артиллерийских и минометных полков².

Группировка 60-й армии генерала И.Д. Черняховского, которая с юга должна была наступать на 7-й немецкий армейский корпус, состояла из трех стрелковых дивизий, стрелковой и трех танковых бригад³.

Особенностью подготовки к наступлению 40-й армии генерала К.С. Москаленко было то, что ее войска при этом продолжали боевые действия в рамках предыдущей, Острогожско-Россошанской, операции. К началу наступления армия имела шесть стрелковых дивизий, одну стрелковую, три лыжные, две танковые бригады. Главной ударной силой армии был 4-й танковый корпус⁴.

Теперь о том, что же представлял собой их противник — 2-я немецкая полевая армия на 25 января 1943 года. Левый фланг объединения прикрывал 55-й армейский корпус в составе трех дивизий: 299-й, 45-й и 383-й пехотных.

В ходе непрекращающегося советского наступления некоторые подразделения из состава этих дивизий были переброшены на юг, но их отсутствие существенно не повлияло на боеспособность корпуса. 55-й ак усиливался тремя дивизионами артиллерии РГК (105-мм пушек, тяжелых полевых гаубиц и мортир) и 273-м зенитным дивизионом ПВО сухопутных войск.

Следующий немецкий армейский корпус, уже находившийся на направлении главного удара 13-й армии Брянского фронта, тоже имел 13-й номер и состоял из трех пехотных дивизий — 82-й, 340-й и 377-й. Корпус усиливался одной мортирной батареей.

Собственно Воронежский выступ оборонялся силами 7-го армейского корпуса в составе 88-й, 75-й и 323-й пехотных дивизий. Дивизии 7-го корпуса были изрядно «облегчены» в пользу южных соседей: из 88-й дивизии был изъят 246-й пехотный полк и лыжный батальон, из 323-й — 593-й пехотный полк и один артиллерийский дивизион. Некоторой компенсацией этих «потерь» служили приданные корпусу подразделения других соединений 2-й полевой армии общей численностью несколько более пехотного полка. 7-й корпус усиливался дивизионом тяжелых гаубиц и одной мортирной батареей.

Южный фланг 2-й полевой армии защищала так называемая «группа Зиберт», названная так по имени возглавлявшего ее командира 57-й пехотной дивизии. Состав группы по числу соединений был примерно равен армейскому корпусу, но отличался исключительной, так сказать, «разношерстностью».

Во-первых, в нее входил 3-й венгерский корпус в составе 9-й и остатков 7-й и 20-й легкопехотных дивизий. Это практически все боеспособные соединения, уцелевшие после разгрома 2-й венгерской армии в Острогожско-Россошанской операции. Кроме венгров, в состав корпуса входили 593-й полк 323-й пехотной дивизии и 188-й лыжный батальон 88-й дивизии. Венгерский корпус был усилен довольно многочисленной артиллерией: двумя дивизионами артполка 57-й и одним 323-й пехотных дивизий, двумя отдельными мортирными дивизионами (каждый без одной батареи), отдельным дивизионом тяжелых полевых гаубиц и одним дивизионом 105-мм орудий (также без одной батареи)**.

Во-вторых, отдельно числилась «группа Шмидт». Группа состояла из 199-го пехотного полка (по имени его командира и называлась вся группа) 57-й дивизии и лыжного батальона 45-й дивизии. «Группу Шмидт» усиливали дивизион 157-го артполка 57-й дивизии, батарея 105-мм пушек и одна батарея зениток.

В-третьих, в процессе переброски в группу «Зиберт» находилась 68-я пехотная дивизия. На отмеченную дату в состав дивизии входили два пехотных и артиллерийский полки, 1-й сводный полк, части 429-го пехотного полка 168-й дивизии и остатки разгромленного 700-го танкового соединения. В полосу дивизии прибывал 616-й дивизион самоходных ПТ орудий***. От ударов с воздуха соединение прикрывала одна батарея 284-го дивизиона войсковой ПВО и два 88-мм орудия 291-го дивизиона.

Четвертой составляющей «группы Зиберт» стал, правда, только с 24 января, составленный из различных частей, не имевший локтевой связи с остальными соединениями 2-й полевой армии корпус особого назначения «Крамер». В его состав входили: 26-я пехотная дивизия (ее артиллерийские батареи имели в среднем два орудия), остатки 168-й немецкой пехотной (два пехотных полка и артилле-



Командир немецкого 7-го армейского корпуса, генерал артиллерии Эрнст Эбергард Хель

* Необходимо пояснить. В 1942 г. командованием Красной Армии были приняты организационные меры для того, чтобы повысить устойчивость войск при занятии обороны. Для этого формировались полевые укрепрайоны и истребительные соединения. Так, в апреле 1942 г. начинается формирование истребительных бригад. В состав бригады по штату входили: два батальона ПТР, артиллерийский полк, минометный батальон, рота автоматчиков, танковый батальон, инженерно-минный батальон. Три бригады объединялись в истребительную дивизию.

Истребительные бригады должны были занимать оборону на танкоопасных направлениях, и использование таких соединений позволяло командованию иметь мощный противотанковый резерв. В 1942 г. было сформировано пять подобных истребительных дивизий (фактически дивизий противотанковой обороны), но, как правило, их использовали не по их основному предназначению, а как обычные общевойсковые соединения.

** Формально в это соединение входил еще дивизион легких гаубиц 248-го артиллерийского полка 168-й пехотной дивизии. Но в предыдущих боях эта часть лишилась всех своих орудий.

*** Дивизион подчинялся также 861-й тяжелой артиллерийской дивизии без материальной части.

рийский полк с двумя легкими гаубицами) и 1-й танковой венгерской дивизии, остатки 246-го пехотного полка 88-й пехотной дивизии (около ста активных штыков), три или четыре венгерских батальона, рота из состава 700-го танкового соединения, восемь самоходок 559-го дивизиона ПТО, два* оставшихся 105-мм орудия отдельного дивизиона II./62, остатки 190-го (пять машин) и 242-го дивизиона штурмовых орудий (две машины). Зенитное прикрытие корпуса «Крамер» осуществляли четыре одностольных и одно счетверенное зенитное орудие 291-го дивизиона войсковой ПВО, сводная батарея 12-го зенитно-артиллерийского полка и три 88-мм пушки 272-го дивизиона.

164-й пехотный полк и саперный батальон 57-й дивизии, одна батарея 168-го артиллерийского полка 68-й дивизии и две батареи зениток 284-го дивизиона, а также 221-й отдельный саперный батальон подчинялись непосредственно «группе Зиберт».

Кроме того, большое число вспомогательных и специальных частей находились в непосредственном подчинении штаба 2-й полевой армии⁵.

Вот как немцы оценивали боеспособность отдельных соединений 2-й армии на 26 января:⁶

26-я пехотная дивизия.

Два «сильных» и четыре «слабых» батальона, «сильный» самокатный батальон, девять батарей легких и две тяжелых полевых гаубиц, противотанковый дивизион без орудий, три орудия ПТО среднего калибра, «слабый» саперный батальон.

45-я пехотная дивизия.

Шесть «сильных» и два «средних» батальона, один «посредственный» батальон используется вне полосы дивизии, «сильный» лыжный батальон (две роты — вне полосы дивизии), 11 противотанковых орудий обр. 97/38, в том числе пять без прицельных приспособлений и средств тяги.

57-я пехотная дивизия.

Два «средних», шесть «посредственных» (два — вне полосы дивизии) и один «слабый» батальон, «сильный» лыжный батальон.

68-я пехотная дивизия.**

Четыре «средних» и два «посредственных» батальона. «Посредственные» батальоны используются вне полосы дивизии.

88-я пехотная дивизия.

Шесть «средних» и два «посредственных» батальона. «Слабый» лыжный батальон используется вне полосы дивизии.

168-я пехотная дивизия.

Семь «слабых» батальонов, в том числе три — вне полосы дивизии. «Слабый» самокатный батальон не имеет средств транспорта. «Слабый» противотанковый дивизион без орудий и транспортных средств. Ослабленный в бою артиллерийский полк имеет две легких гаубицы и шесть реактивных минометов. «Слабый» саперный батальон почти без транспортных средств. Иное вооружение: два орудия ПТО среднего и 13 малого калибра; два тяжелых и 12 легких пехотных орудий; 14 тяжелых и 12 легких минометов; 31 станковый и 122 ручных пулемета.

323-я пехотная дивизия.

Два «средних», три «посредственных» и один «слабый» батальон. Один «посредственный» и один «слабый» используется вне полосы дивизии в составе «группы Зиберт».

340-я пехотная дивизия.

Три тяжелых батареи, обеспеченность тягой — 35%. 25 противотанковых орудий среднего калибра. Особую озабоченность вызывает некомплект ручных пулеметов — 109 единиц.

377-я пехотная дивизия.

Один «средний» и пять «посредственных» батальона. Из последних один используется вне полосы дивизии. Артиллерия обеспечена тягой на 30%.

383-я пехотная дивизия.

Шесть «сильных», три «средних» батальона. 22 противотанковые пушки обр. 97/38, из них двадцать без средств тяги.

У нас имеются данные о численности артиллерии 2-й полевой армии без 55-го армейского корпуса. Перед началом советского наступления имелось 235 легких и 85 тяжелых полевых гаубиц немецкого производства, а также 21 французская гаубица калибра 155 мм. Артиллерия усиления была представлена 12 пушками К18 и 16 210-мм мортирами. Плюс к этому в войсках использовались 67 трофейных орудий, в том числе такие экзотические, как английские 87,6-мм и югославские 76,5-мм пушки.

Справедливости ради нужно сказать, что командование 2-й полевой армии ожидало наступления советских соединений как из района Ливны-Елец, так и по направлению Горшечное-Касторное⁷. Но, судя по имеющимся данным, оно исходило более из общих соображений (мол, рано или поздно русские решат воспользоваться выгодной конфигурацией фронта), чем из конкретной информации о намерениях советского командования. Так, в имеющемся отчете командования 13-го армейского корпуса об операции говорится, что до 25 января немцы не только не обнаружили сосредоточения советских ударных группировок на северном фесе выступа, но и считали, что противостоящие советские соединения перебрасываются на другие участки фронта⁸. Только 25 января немецкая разведка сообщила о сосредоточении в районе Елец-Ливны «ударной армии Курск».

Надо отдать должное немецкому командованию: оно пыталось избежать неблагоприятного развития событий и не допустить окружения соединений, находящихся на Воронежском выступе. 20 января немецким командованием было принято решение начать подготовку операции «Эльх», так назывался отход на рубеж, проходящий по реке Тим. Но еще 12 января тыловые части дивизий стали сосредотачивать транспорт, который нельзя было использовать в зимних условиях, в районе железнодорожных станций. При отходе предполагалось высвободить одну дивизию в резерв, а штаб 7-го армейского корпуса перебросить на другой участок.

На южном же участке района предстоящей операции в последние дни перед началом советского наступления происходили события, затем в значительной степени повлиявшие на ее исход. 24 января в Новый Оскол прибыли последние подразделения 26-й пехотной дивизии. Одновременно в этот район отошли остатки 168-й немецкой пехотной и 1-й венгерской танковой дивизий, которые приступили к укреплению плацдарма. Эти части входили в корпус особого назначения «Крамер», который с 12 часов 24 января вошел в подчинение 2-й армии. Уже в 13 часов 26-го был отдан приказ о переброске дивизии с приданными штурмовыми орудиями в район Старого Оскола. В дальнейшем планировались действия в северном направлении. Полосу убывшей немецкой дивизии приняла венгерская 23-я легкопехотная дивизия. 26-я пехотная дивизия, оставленная без должного внимания советской разведкой и командованием, сыграла в дальнейшем серьезную роль в незавершенности нашей наступательной операции.

Обратимся сначала к событиям на северном фесе Воронежско-Касторненского выступа.

К моменту советского наступления дивизии 13-го армейского корпуса, в полосу которого наносили удар и 13-я, и 38-я армии, занимали оборону на участках следующей протяженности: 377-я пехотная дивизия — 26 км, 340-я пехотная дивизия — 39 км, 82-я пехотная дивизия — 44 км⁹.

* По другим данным — пять.

** По 75-й, 82-й, 299-й пехотным дивизиям данные отсутствуют.



Бойцы батареи полковых 120-мм миномётов ведут огонь по немецким позициям, Воронежско-Касторненская операция

Буквально накануне советского наступления корпус был значительно ослаблен. Сначала на южный фланг 2-й армии была переброшена 68-я дивизия. Затем вышел приказ о создании сводной противотанковой роты, переданной в резерв армии. В роту было сведено двенадцать 75-мм орудий ПТО из соединений корпуса, а главное, средства тяги. Из артиллерии усиления у 13-го корпуса осталась одна батарея.

26 января в 9 часов 15 минут в наступление перешли дивизии первого эшелона 13-й армии. Ему предшествовала часовая артиллерийская подготовка. И немецкие пленные, и наши офицеры Генерального штаба отмечали слабую эффективность артиллерийского огня. Так, по наблюдениям офицера Генштаба Борисенко, попаданий в укрепления противника не было. Согласно тем же источникам, большинство потерь немцев приходится на огонь танков и пехоты¹⁰. Тем не менее, армии генерала Пухова в первый же день удалось прорвать оборону на стыке 55-го и 13-го армейских корпусов немцев и развить наступление в глубину. 27 января в прорыв была ведена подвижная группа генерала Глухова, которая к исходу дня продвинулась на 20-25 километров. Приказом командующего армией в состав группы дополнительно включили 118-ю танковую бригаду.

25 января в 16 часов 30 минут, после получасовой артподготовки, атакой передовых батальонов 167-й и 240-й стрелковых дивизий началось наступление 38-й армии. В результате боя, продолжавшегося весь вечер и ночь, передовые подразделения 38-й армии вклинились в оборону противника на глубину до одного километра. По немецким данным, удар пришелся на позиции, занимаемые

лыжным батальоном 340-й дивизии. Командир корпуса приказал на следующий день восстановить положение, привлекая к контратаке резервный 742-й саперный батальон РГК. Однако, несмотря на переброску в район прорыва частей с неатакованных участков, немцам не удалось стабилизировать положение, и 38-я армия продвинулась на семь километров. Немцы сражались стойко, и число взятых пленных за 26 января составило всего 18 человек¹¹.

К утру 27 января между боевыми порядками 383-й и 82-й пехотными дивизиями зияла «дыра» размером шесть километров. Контратака резервного батальона (III./GR135)* осталась без успеха. Более того, командир 82-й дивизии потерял управление подчиненными частями. Надо отметить, что соединения, оказавшиеся в полосе прорыва, понесли существенные потери. Потери материальной части артиллерии 55-го армейского корпуса за первый день советского наступления составили:

- три легких гаубицы;
- две тяжелых (одна взорвана, одна уничтожена прямым попаданием снаряда);
- три 76,5-мм югославских пушки;
- четыре 105-мм пушки K18;
- шесть 75-мм противотанковых орудий (раздавлены танками);
- одно 37-мм противотанковое орудие.

На следующий день эти потери увеличились на четыре 87,6-мм английские пушки, четыре 88-мм и одну 20-мм зенитки¹².

Убыль личного состава корпуса была также велика.

На исходе 26 января немецкое командование, понимая, что окружение стало неизбежным, пыталось предпринять некоторые меры. Так как части 340-й пехотной дивизии были связаны боем, то было принято решение срочно ответить в район Касторное 377-ю дивизию. 340-й дивизии было приказано прикрыть отход соседей от угрозы с севера. Наступал день 27 января 1943 года.

Потери личного состава 55-го армейского корпуса 25-27 января 1943 г.

	Офицеры			Унтер-офицеры и рядовые		
	Убито	Ранено	Пропало без вести	Убито	Ранено	Пропало без вести
45-я пд	1	1	-	25	234	4
299-я пд	-	-	-	-	4	-
383-я пд	4	-	-	178	328	236
Корп. части	2	-	-	1	-	8
Итого	7	1	-	204	566	246



Немецкие обозы в Касторном. Январь 1943 г.

* Из состава 45-й пехотной дивизии.

Сначала немцам казалось, что задуманное удастся осуществить. До полудня отход осуществлялся по плану. Однако около полудня советские войска прорвались на маршрут отхода противника и уничтожили часть артиллерии 340-й и 377-й дивизий. 340-я дивизия не смогла сбить советский заслон и вынуждена была сместиться на менее удобную дорогу. Советские войска, напротив, ускорили темп наступления. Кроме уже упоминавшихся действий подвижной группы 13-й армии, успешно продвигались вперед и части 38-й армии, преодолевшие еще 15 километров, и 60-й армии, чьи танковые бригады вышли на южные подступы к Касторному¹³. Одним из важных последствий продвижения войск 38-й армии стало то, что они преградили путь на Касторное двум еще не разгромленным дивизиям 13-го армейского корпуса.

Теперь многое зависело от того, смогут ли немцы удерживать ключевой транспортный узел — Касторное. К моменту появления в окрестностях города первых советских частей, его гарнизон включал в себя две роты 769-го пехотного полка, два батальона отпускников, не имевших тяжелого вооружения, по одному артиллерийскому дивизиону из состава 68-й и 82-й пехотных дивизий, а также роту ПТО в составе 15 французских пушек обр. 38/97. Последние, видимо, представляли собой часть из 24 таких орудий, прибывших в Касторное на пополнение противотанковой артиллерии 13-го армейского корпуса.

Сами немцы признают, что фактически военнослужащих в городе и окрестностях было намного больше, но их никто не контролировал и никто ими не руководил¹⁴. Около 11 часов 28 января в городе появились массы тыловиков, бегущих с западного направления. Одновременно прервалась железнодорожных станций, расположенных западнее Касторного, поступили сообщения, что русские танки перерезали железную дорогу. В этот момент на станции еще находились примерно полтора десятка груженных составов. Поездные бригады бросили паровозы, паника распространилась и на военнослужащих. Одновременно прервалась проводная телефонно-телеграфная связь со штабом армии. Вскоре начались атаки на город практически со всех направлений, кроме восточного. Впрочем, чуть позже, Касторное оказалось блокировано и с востока.

Командование 13-го армейского корпуса, получив сведения, что 340-я и 377-я дивизии не в состоянии прорваться в Касторное, приняло следующее решение: гарнизон города самостоятельно прорывается на запад; 340-я и 377-я дивизии прорываются на соединение с 7-м армейским корпусом через Орехово на Нижнедевицк. В связи с тем, что последняя радиостанция штаба корпуса была уничтожена огнем советского танка, приказ успели передать только 340-й дивизии. Штаб корпуса также решил пробиваться на запад. Иное решение выбрал оказавшийся в Касторном командир 377-й пехотной дивизии генерал-лейтенант Лехнер. 29 января при попытке прорыва в юго-восточном направлении, к частям своего соединения, он и большая часть штаба дивизии пропали без вести. К середине февраля к своим сумел выйти только начальник штаба дивизии подполковник Шмидт, который вскоре умер от пневмонии в госпитале города Обоянь.

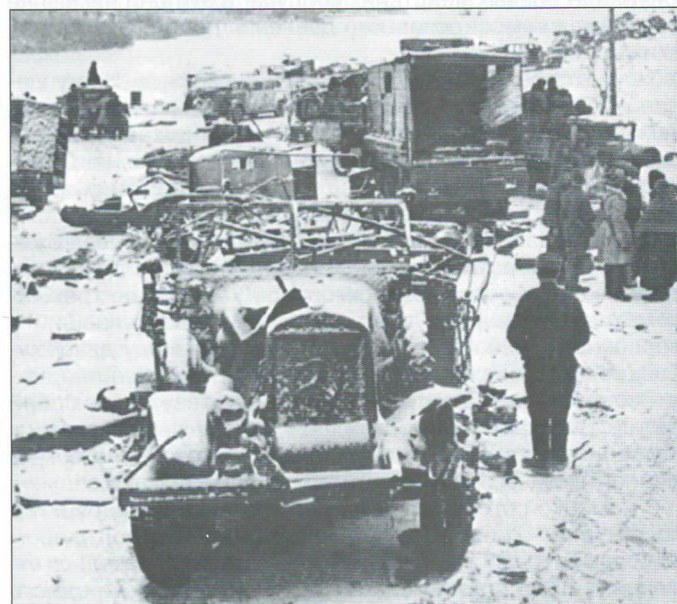
В 18 часов 28 января гарнизон Касторного, а вместе с ним и штаб 13-го корпуса, начал прорыв на запад. Сохранившееся в документах эпическое повествование корпусного штаба о последующих событиях свидетельствует, что своим чудесным спасением штабисты были обязаны вовсе не собственному героизму, а тому счастливому обстоятельству, что им на пути не встретилось более-менее крупных советских частей¹⁵.



Уничтоженная и брошенная немецкая техника на улицах Касторного, январь 1943 г.

Обойденная с обоих флангов и сражавшаяся в одиночестве 82-я пехотная дивизия понесла большие потери, погиб ее командир, генерал-лейтенант Бенч*. Подразделения дивизии самостоятельно прорывались к своим, потеряв при прорыве практически все тяжелое вооружение. По немецким данным, выходившие из окружения части дивизии были малобоеспособны.

К 3 февраля 13-й армейский корпус представлял собой штаб без войск. Ему было вменено в обязанности сбор и восстановление 82-й, 340-й и 377-й пехотных дивизий. Правда, штаб корпуса лишился почти всей техники и автотранспорта, но потери в людях были невелики: четыре офицера и военных чиновника и 25 унтер-офицеров и рядовых¹⁶. Дивизии корпуса представляли собой уцелевшие тылы, сборные подразделения из отпускников и части, сумевшие прорваться из окружения. Так, например, по состоянию на 8 февраля 82-я пехотная дивизия, которой командовал временно исполняющий обязанности командира полковник Хейне, насчитывала в своих пехотных полках от 700 (166-й пехотный полк) до 170 человек (158-й и 168-й пехотные полки). Несколько солиднее выглядел 182-й артиллерийский полк, насчитывавший 1200 человек личного состава, 700 лошадей, пять легких гаубиц и четы-



Путь отступления немецких войск от Воронежа и Касторного отмечала брошенная и разбитая техника

* По документам числится умершим от ран 27 января 1943 года.



Прибытие вышедших из окружения дивизий 7-го армейского корпуса в Суджу. Февраль 1943 г. (Национальный архив США T-312, R.1235, F.0474)

ре французских 75-мм противотанковые пушки¹⁷. Имеющимися силами корпус должен был прикрыть район Суджа-Льгов и не допустить переправы советских войск через реку Реут.

Впрочем, немецкое командование постоянно перебрасывало в полосу корпуса новые части и подразделения. Так, только 9 февраля в корпус прибыли три батальона отпущников 82-й пехотной дивизии, 742-й саперный батальон РГК, части 135-го строительного батальона и дивизион противотанковой артиллерии РГК «Б»*. 10 февраля корпус получил задачу удерживать до последней возможности Обоянь, чтобы прикрыть с севера прорыв 7-го армейского корпуса. Совместно с 13-м корпусом действовала и 4-я танковая дивизия, то включаемая в корпус, то выводимая в непосредственное подчинение армии. С 12 февраля в полосу корпуса стали прибывать подразделения 596-го полка 327-й пехотной дивизии, перебрасываемой из Франции. В тот же день передовые подразделения 39-го фузилерного полка 26-й пехотной дивизии соединились с частями 13-го корпуса. Судя по записям в «Журнале боевых действий» корпуса, в эти дни немцы не испытывали массированного давления со стороны советских войск.

Теперь перейдем к событиям на южном фланге. Наступление 40-й армии Воронежского фронта началось раньше, чем у соседей. 24 января, после 30-минутной артиллерийской подготовки, ее части перешли в наступление. Однако метель (и, как следствие, плохая видимость) снизила эффективность артподготовки.

Слабо подавленный артогнем противник оказывал ожесточенное сопротивление, и продвижение стрелковых дивизий за день составило всего от 500 метров до трех километров. Успешнее действовал только наступавший в первом эшелоне 4-й танковый корпус, к исходу дня углубившийся во вражескую оборону на глубину шестнадцати километров. Танкистам удалось «вытянуть» за собой стрелковые части, занять Горшечное и 27 января выйти к Касторному, замкнув, таким образом, оперативное окружение немецкого 7-го армейского корпуса.

С немецкой стороны развитие событий 24 января в полосе группы «Зиберт», а именно она оказалась под ударом 40-й армии, особого опасения не вызывало. Был только отмечен прорыв силами одной танковой бригады и одного стрелкового полка в район Березовый Колодец. На осталь-

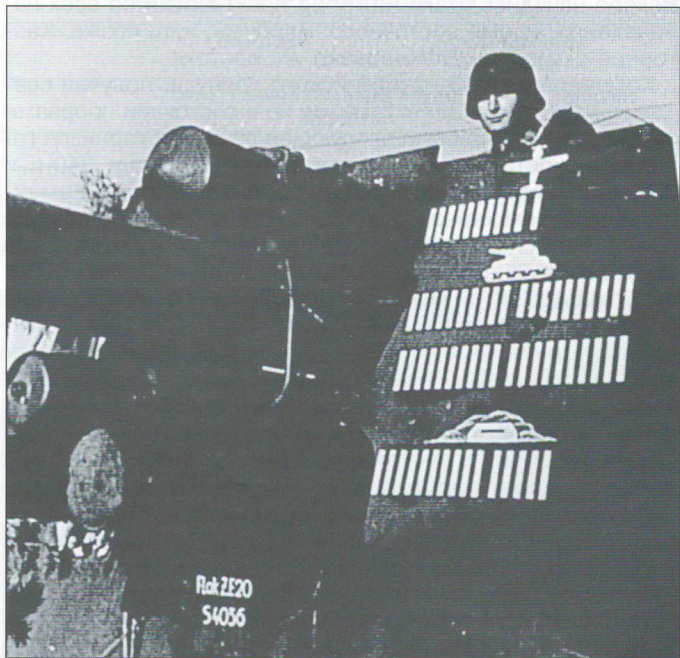
ных участках советские атаки были отбиты. Итоговая разведсводка 2-й полевой армии не отмечала ввод в действие 4-го танкового корпуса.

К исходу 24 января, при незначительных помехах со стороны советских войск, был завершён отвод с задонского плацдарма частей 7-го корпуса. Немецкие источники уверяют, что были отведены не только войска и вооружение, но и также удалось вывезти около 5000 тонн различных запасов. К сожалению, 60-я армия не смогла своевременно обнаружить отход противника и нарушить планомерный отвод его частей. Впрочем, сами немцы признают, что большая часть вывезенного с Задонского плацдарма снаряжения была уничтожена при дальнейшем отступлении.

25 января, когда части 4-го танкового корпуса захватили южную часть Горшечного, тон немецких донесений изменился. После полудни прервалась связь со штабом 68-й пехотной дивизии, находящейся в этом населенном пункте. Попытки установить связь с помощью посылаемых разведывательных групп не привели к успеху. Только незадолго до полуночи штабу 2-й полевой армии удалось восстановить проводную связь с командованием дивизии. Надо сказать, что гарнизон Горшечного был совсем не слабым: один саперный и один пехотный батальоны, батарея 88-мм зениток и шесть 75-мм орудий ПТО. Ему удалось удерживать часть села до 26 января. Впрочем, упорное сопротивление не помешало советским войскам 28 января замкнуть кольцо вокруг частей и соединений двух немецких и одного венгерского корпусов.

Итак, в окружение попали части семи немецких и двух венгерских дивизий. Теперь дальнейшее развитие событий определялось в первую очередь теми решениями, которые будут приняты советским командованием. К сожалению, эти решения в сложившейся ситуации оказались далеко не оптимальными.

Особо оговоримся, что это хорошо видно по прошествии семидесяти лет, с высоты сегодняшнего «послезнания». А вот в конце января 1943 года, из советских штабов, все могло представляться совсем по-другому.



Зенитные орудия «восемь-восемь» были важным элементом обороны Вермахта. Характерно, что, судя по отметкам побед на щите орудия, его расчету чаще приходилось стрелять по наземным целям, чем по воздушным. Район Воронежа, осень 1942 г. (Национальный архив США T-312, R.1235, F.0448)

* Pz.Jg.Abt. В — двенадцать 75-мм орудий ПТО обр. 40

28 января армии правого крыла Воронежского фронта получили распоряжение командующего фронтом генерал-полковника Ф.И. Голикова о подготовке наступления на Харьков. Предполагалось в течение двух-трех дней завершить уничтожение окруженной группировки противника, параллельно выдвигая большую часть сил на исходные позиции для будущего наступления¹⁸. 60-я армия при этом перебрасывалась на крайний правый фланг фронта, для чего ей надо было совершить сложный маневр, пересекая пути снабжения 38-й армии. 30-я армия Брянского фронта также поворачивала на запад.

Так как новые наступательные задачи явно имели приоритет перед задачей уничтожения окруженной немецкой группировки, то следствием принятых решений стало существенное ослабление выделенных для разгрома немецкого 7-го армейского корпуса сил. Если в начале Воронежско-Касторненской операции против немцев действовали четыре советские армии, то к концу января — только одна, 38-я, да и то лишь частью своих сил.

В результате, как будет сказано ниже, с одной стороны, не удалось уничтожить окруженные немецкие дивизии. С другой стороны, наступающие на запад советские армии, были вынуждены постоянно оглядываться на блуждающие по их тылам немецкие колонны и отвлекать свои силы для прикрытия своих боевых порядков с востока.

Ну а что же окруженные? Попавшие в «котел» немцы не сидели сложа руки. Разведка 7-го корпуса обнаружила в районе Орехово части 340-й и 377-й пехотных дивизий (численность войск составила 10 батальонов пехоты). По собственной инициативе командование корпуса подчинило их себе. Немецкий отчет об операции утверждает, что к этому времени многочисленные венгерские части можно было уже не принимать в расчет, так как они потеряли управление, двигались по дорогам без определенной цели и за редким исключением утратили боеспособность¹⁹.

Первейшей задачей для окруженных стало сосредоточение максимума сил в районах восточнее и севернее Горшечного, чтобы решительной атакой захватить этот населенный пункт. Первоначально противник планировал решить эту задачу силами 323-й пехотной дивизии, выведенной с задонского плацдарма. Но этой дивизии пришлось отражать наступление советских войск с юга. Поэтому к Горшечному срочно перебрасывались части 75-й и 88-й дивизий, а также полк 57-й дивизии. Однако выполнение всех мероприятий по перегруппировке войск было затруднено бесчисленными обозами, направление движения которых в основном зависело от последних слухов о положении на фронте.

29 января, чтобы освободить дороги для маневра боевых частей, штаб 7-го корпуса отдал приказ уничтожить все транспортные средства, за исключением орудийных тягачей, полевых кухонь, гусеничных машин и командирских вездеходов²⁰. «Лучшим другом» немецкой армии на этот период стали груженные боеприпасами и продовольствием сани. Впрочем, сами немцы отмечают, что выполнить этот приказ оказалось не так-то просто. С одной стороны, многие части не имели сведений, где в данный момент находятся их тылы. С другой стороны, зачастую обозники тоже были в полном неведении о развитии событий и просто отсиживались по деревням.

Из двух вариантов прорыва, на запад (на чем настаивало командование армии), или на юго-запад, к Старому Осколу, командир 7-го корпуса выбрал второй. Оснований для такого решения было два: концентрация крупных советских сил в районе Касторного, которые могли воспрепятствовать прорыву, и наличие в Старом Осколе достаточных запасов для снабжения немецкой группировки.

Избежав расчленения окруженной группировки наступающими советскими частями, немцы 30 января атаковали



Конные обозы, основное транспортное средство вермахта в отступлении от Касторного и Старого Оскола



Горшечное силами группы «Небауэр» (штаб и части 323-й, штаб и части 68-й, части 57-й и 75-й пехотных дивизий). К вечеру 30-го к Горшечному подошли батальоны 88-й, 340-й и 377-й пехотных дивизий. После взятия Горшечного немцы приступили к организации прорыва в Старый Оскол.

1 февраля части 88-й пехотной дивизии вышли к окраине Старого Оскола. За ними двигались части 323-й пехотной дивизии. Дорога находилась под постоянным огнем воздействием советских войск, и следовавший за головным батальоном штаб дивизии попал в засаду. Командир 323-й пехотной дивизии генерал Небауэр и его начальник штаба подполковник Науде погибли. Правда, позже немцам удалось вновь разблокировать дорогу.

Этот случай, а также непрекращающиеся советские атаки на вытянувшиеся по маршруту Горшечное-Старый Оскол беззащитные колонны тыловых частей, вынудили немцев прибегнуть к созданию системы опорных пунктов в наиболее угрожаемых местах. Опорные пункты занимались частями 57-й дивизии и должны были прикрывать движение от нападений советских частей. По мнению самих немцев, такая система позволила минимизировать потери отходящих войск.

Выход частей 7-го армейского корпуса к Старому Осколу позволил пополнить запасы не только частей, непосредственно вошедших в город, но и отправить снабженческую колонну для группы «Бойкеманн». Кроме того, с аэродрома Старый Оскол удалось вывезти самолетами некоторое количество раненых.



Когда не оставалось и лошадей, в сани-волокуши приходилось впрягаться самим отступающим пехотинцам

Как можно предположить на основе отчета об операции, командование 7-го корпуса предполагало «вытянуть» через Старый Оскол все подчиненные части и в дальнейшем действовать компактной группировкой. Однако у командования 2-й полевой армией были иные планы. В ночь со 2 на 3 февраля корпус получил приказ прорываться строго на запад тремя колоннами. В соответствии с полученным приказом были образованы три группы.

Северная группа, под командованием генерал-лейтенанта Зиберта, командира 57-й пехотной дивизии. В ее состав вошли: штаб и две трети личного состава 57-й дивизии, штаб и половина 68-й дивизии, две трети 323-й дивизии, две трети 75-й дивизии и по одному батальону 340-й и 377-й дивизий. Маршрут выхода группы: Горшечное-Ключи-Богатырево-Марьино-Ефросимовка-Репьевка-Тим.

Центральная группа возглавлялась командиром 75-й пехотной дивизии генерал-майором Бойкеманом. В группу вошли: штаб и треть личного состава 75-й дивизии, треть 323-й дивизии и пять батальонов 340-й дивизии. Группа должна была прорываться по маршруту: Герасимово-Солдатское-Знаменское-Шляховая-Стушень-Екатериновка-Пузачи-дорога Мантурово-Обоянь.

Командир 88-й дивизии генерал-лейтенант Гольвитцер возглавил южную группу: 88-ю дивизию (без одного полка), 26-ю дивизию, дивизионную группу «Алдриан», три батальона 377-й и один батальон 75-й дивизии. Ее маршрут: Старый Оскол-Михайловка-Мантурово.

Такой состав групп был продиктован отнюдь не какими-то тактическими соображениями, а исключительно исходя из того, где находилась та или иная часть перед прорывом.



Дороги отступления немецкого 7-го армейского корпуса. Январь-февраль 1943 г. (Национальный архив США T-312, R.1235, F.0473)

Надо отметить, что командование 2-й полевой армии иногда чересчур уж оптимистично оценивало ситуацию на внешнем фронте окружения 7-го армейского корпуса. Так 1 февраля частям 88-й пехотной дивизии было приказано погрузиться в грузовики и прибыть в распоряжение армии. Однако вместо рутинной переброски солдатам дивизии пришлось с боем пробиваться сквозь советские заслоны.

Дальнейшее продвижение частей корпуса представляло собой череду боев с советскими подразделениями, пытавшимися остановить выход немцев из окружения. К сожалению, несмотря на все предпринимаемые усилия, воспрепятствовать реализации противником своего замысла нам не удалось.

Поздно вечером 10 февраля передовые части группы «Зиберт», накануне соединившиеся с группой «Бойкеманн», прорвались к южной группе. Таким образом, 7-й армейский корпус наконец-то объединил все свои части. На следующий день в Мантурово приземлился связной «физилер-шторх» с командующим 2-й полевой армией на борту, который поздравил офицеров корпуса с успешным выходом из окружения. Через два дня «окруженцы» соединились с частями 13-го армейского корпуса.

Отдельного упоминания заслуживает использование немцами авиации для поддержки отходящих войск 2-й полевой армии. К сожалению, следует признать, что противнику удалось наладить четкое взаимодействие, даже на тактическом уровне, между своей авиацией и окруженными войсками. Во всех случаях удачных прорывов советских заслонов самое деятельное участие принимали немецкие ударные самолеты. Вот данные о боевых вылетах Авиакомандования «Дон» в полосе 2-й полевой армии:

28 января 1943 года всего было совершено 196 вылетов, в том числе 98 — обычными, 42 — пикирующими бомбардировщиками и девять — истребителями танков «хеншель-129».

29 января 1943 года вылетов уже значительно больше — 292, из них обычных бомбардировщиков — 103, пикирующих бомбардировщиков — 77, истребителей танков — 10.

30 января 1943 года 317 вылетов: обычные бомбардировщики — 106, «штуки» — 103, истребители танков — 7. Плюс в этот день отмечено применение немцами ночных легких бомбардировщиков — 30 вылетов.

На следующий день эскадрильи, подчиненные Авиакомандованию «Дон», совершили 272 вылета, в том числе двухмоторные бомбардировщики — 100, «штуки» — 92 и ночные — 22.

1 февраля всего было сделано 399 боевых вылетов, из них двухмоторные бомбардировщики вылетали 149 раз, «юнкеры-87» — ровно 100, ночники — 47. Еще два вылета с чисто бомбардировочным заданием совершили ближние разведчики.

Во второй день февраля в интересах 2-й полевой армии Люфтваффе всего выполнило 316 вылетов: двухмоторные бомбардировщики — 114, «юнкеры-87» — 61, ночная легкобомбардировочная авиация — 35.

Третьего февраля интенсивность использования немецкой авиации была такой: всего выполнено 330 боевых вылетов, в том числе двухмоторными бомбардировщиками — 91, «штуками» — 93, ночными легкими — 39, ближними разведчиками в варианте бомбардировщика — 20²¹.

Все познается в сравнении, поэтому приведем данные о числе вылетов 2-й Воздушной армии Воронежского фронта за 24-31 января 1943 года. На бомбардировку советские самолеты вылетали 140 раз, на штурмовку — 219, на истребительное прикрытие — 375²². К сожалению, найти данных о числе боевых вылетов самолетов 15-й ВА Брянского фронта не удалось. Тем не менее, можно предполагать, что Люфтваффе поддерживали свои наземные войска, как минимум, не меньше, чем советская авиация.

Интересно, что в отличие от многих других «котлов», здесь транспортная авиация немцев работала с невысоким напряжением. По имеющимся у нас данным, первые 12 вылетов на снабжение окруженных войск Люфтваффе выполнили 29 января. Десять «юнкерсов-52» и два He-111 сбрасывали грузы частям 68-й пехотной дивизии. Затем отмечено применение семи транспортников 1 февраля, 13 транспортных машин и трех грузовых планеров 2 февраля. 3 февраля 13 транспортных машин эвакуировали раненых из Старого Оскола. Несколько большее значение приобрело снабжение с воздуха, когда колонны 7-го армейского корпуса покинули район Горшечное-Старый Оскол. Восполнение боезапаса стало возможным только с помощью авиации, чаще всего — грузовых планеров.

Каково же было состояние 2-й полевой армии Вермахта* после соединения со своими войсками? В оргштатной схеме армии, отражающей состав армии на 11 февраля 1943 года, числились как «остатки» 82-я, 340-я и 377-я пехотные дивизии. 16 февраля было принято решение о расформировании 323-й и 377-й дивизий²³.

Вот сводные, хотя и не совсем полные данные о потерях двух корпусов 2-й полевой армии за 21 января — 20 февраля 1943 года²⁴ приведены в таблице.

Остались без материальной части отдельные артиллерийские дивизионы: 861-й мортирный (имелось девять 210-мм мортир), 625-й (имелось девять 100-мм пушек K18) и II./818-й пушечные, гаубичные II./63, III./818. Потеряла все орудия 2-я батарея 735-го артиллерийского дивизиона. Находились на восстановлении потерявшие материальную часть 284-й, 291-й и 292-й зенитные дивизионы ПВО Сухопутных войск²⁵. Общие потери артиллерии 2-й полевой армии на 15 февраля 1943 года составили 367 орудий. Удалось спасти только 69. То есть практически вся артиллерия, имевшаяся в объединении к началу Воронежско-Касторненской операции, была потеряна. Кроме того, во вновь сформированные батареи из артиллерийских парков были взяты пять пушек K18, восемь тяжелых и шесть легких полевых гаубиц. Все 19 орудий были потеряны при обороне Тима и Курска.

В общее число потерянных орудий не вошла утраченная материальная часть армейских зенитных дивизионов, штурмовые орудия и орудия, находившиеся в ремонте и на хранении²⁶. Надо также принимать во внимание, что данные приводятся без учета артиллерийского парка 55-го армейского корпуса. Не будет преувеличением сказать, что общие потери артиллерии 2-й полевой армии составили около пятисот орудий.

Вообще, потери немцев при оставлении населенных пунктов были весьма ощутимы. Так, только на железнодорожной станции Курск при отступлении было уничтожено 20 вагонов с продовольствием, 60 с боеприпасами, 30 с сапер-

Соединение	Убито	Ранено	Пропало без вести
7-й армейский корпус			
57-я пд	216 (13)	703 (24)	358 (8)
68-я пд	278 (11)	668 (22)	220 (5)
75-я пд	606 (28)	1684 (46)	602 (3)
Приданные части	145 (2)	388 (15)	192 (1)
Итого	1245 (54)	2443 (107)	1372 (17)
13-й армейский корпус			
26-я пд	310 (14)	955 (31)	291 (1)
82-я пд	268 (18)	619 (5)	3021 (57)
88-я пд	н/д	н/д	н/д
340-я и 377-я пд	3314	5461	6371
327-я пд	47 (нет)	176 (1)	17 (нет)
Корпусные части	20 (2)	61 (2)	114 (4)
Итого	3959 (34)	7272 (39)	9814 (62)
Части армейского подчинения	98 (9)	169 (1)	976 (10)
Всего	5302 (97)	9884 (147)	12162 (89)

Примечания к таблице:

1. В скобках указаны потери офицеров из общего числа потерь.
2. По 340-й и 377-й дивизиям сведения о потерях офицеров отсутствуют.

ным имуществом, шесть вагонов ремонтно-восстановительного поезда, 10 вагонов с противотанковыми орудиями. Два десятка цистерн были прострелены, чтобы вылить их содержимое. Уничтожен мостовой комплект. Кроме того, сожжено или взорвано 20 противотанковых орудий, одна 210-мм мортира, шесть реактивных минометов, три тяжелых пехотных орудия и 100 пулеметов (не находящиеся в вагонах). И это не считая иного, весьма разнообразного имущества²⁷.

Состояние пехотных дивизий, вырвавшихся из окружения, было различным. Вот, например, данные по потерям и численности 68-й пехотной дивизии. С 1 января по 28 февраля соединение потеряло 24 офицера убитыми и 13 пропавшими без вести, а еще 33 было ранено. Рядовых и унтер-офицеров погибло 476 и пропало без вести 412, а потери ранеными составили 1181 человек. По вооружению дивизии ситуация была следующей. От штатной численности осталось 18% тяжелых орудий ПТО, 47% легких и 8% тяжелых гаубиц, 53,4% ручных и 35,3% станковых пулеметов. Положение с транспортом было в среднем хуже: в строю и в ремонте оставалось 3,5% мотоциклов, один полноприводной легковой автомобиль из положенных 125 и 10% обычных «легковушек». Грузовых автомобилей насчитывалось 27% от числа полноприводных и 15% обычных. Из 68 тягачей уцелело два и ремонтировался один²⁸.

75-й пехотная дивизия 1 января по 28 февраля 1943 года потеряла (без больных) 78 офицеров, в том числе 28 — погибшими и шесть пропавшими без вести. Погибло 642 и пропало без вести 699 рядовых и унтер-офицеров, еще 1801 был ранен. В дивизии оставалось 13% тяжелых противотанковых орудий, 51% артиллерии и 47% пулеметов²⁹.

Таким образом, видно, что дивизии, входившие к началу Воронежско-Касторненской операции в состав 7-го армейского корпуса, понесли серьезные потери в личном составе, но катастрофическими их назвать все-таки нельзя. Куда сильнее пострадали материальная часть артиллерии, особенно тяжелой, и транспорт.

У нас, к сожалению, пока нет сводных данных по убыли 82-й, 383-й и 45-й пехотных дивизий. По 45-й дивизии есть ориентировочные данные в книге Х. Хартмана. Согласно им, в январе-марте 1943 года дивизия потеряла около 125 человек убитыми, чуть больше пятисот ранеными и чуть меньше восьмидесяти человек пропавшими без вести³⁰. Лучше документированы потери 4-й танковой дивизии. С 29 января по 12 февраля она потеряла убитыми 192, ранеными 629 и пропавшими без вести 120 человек³¹.

* Следует учитывать, что 55-й корпус к этому времени был исключен из состава 2-й полевой армии.



Советские войска входят в Воронеж

Состояние дивизий 7-го армейского корпуса на 14 февраля 1943 года

Соединение	Батальонов	Легких гаубиц	Тяжелых гаубиц	Тяжелых ПТ орудий
57-я пд	9	14	-	-
68-я пд	4	15	2	-
75-я пд	9	15	-	3
88-я пд	5	10	-	3
323-я пд	4	5	-	3
340-я пд	3	3	-	-
377-я пд	2	-	-	-

Некоторое представление о потерях отдельных соединений 2-й полевой армии дает также справка о числе пленных, захваченных войсками Воронежского фронта с 12 января по 1 марта. Несмотря на указанный в этом документе промежуток времени, вряд ли бои вне рамок Воронежско-Касторненской наступательной операции дали существенный прирост числа пленных, кроме, может быть, 88-й дивизии, чей 246-й пехотный полк был разгромлен в Острогжско-Россошанской наступательной операции и 26-й пехотной дивизии.

Итак, число пленных по дивизиям составило:

26-я пехотная дивизия — 300 человек;
 57-я пехотная дивизия — 1900 человек;
 68-я пехотная дивизия — 2300 человек;
 75-я пехотная дивизия — 450 человек;
 88-я пехотная дивизия — 900 человек;
 323-я пехотная дивизия — 1610 человек;
 340-я пехотная дивизия — 3090 человек;
 377-я пехотная дивизия — 2000 человек³².

Кстати, интересно, что эти цифры не совпадают с вышеприведенными немецкими данными о числе пропавших без вести.

Не менее показательно «Донесение о пленных и трофеях, захваченных войсками Брянского фронта» за 20 января — 10 марта 1943 года³³. Согласно этому документу, было взято пленных:

С 20 по 31 января 1943 года — 7977 человек.
 С 1 по 28 февраля 1943 года — 951 человек.
 С 1 по 10 марта 1943 года — 16 человек.

При этом нужно учитывать, что интенсивность боевых действий со временем отнюдь не снизилась. Скорее наоборот, так как к марту пытались наступать все армии Брянского фронта.

Даже отрывочные данные по потерям соединений немецкой 2-й полевой армии позволяют сделать некоторые обобщающие выводы.

Более всего пострадали дивизии 13-го армейского корпуса. Это вполне закономерно. 82-я пехотная дивизия попала под «паровую каток» ударных группировок двух армий, 13-й и 38-й, уже в первые дни советского наступления была окружена и прорывалась отдельными частями, понесла большие потери в личном составе и утратив практически всю материальную часть. 340-й и 377-й дивизиям пришлось сначала прорываться на соединение с 7-м корпусом, потом в его составе выходить из окружения. Если бы армии северного крыла Воронежского фронта продолжали действовать по первоначальному плану, нанося удар навстречу друг другу, вряд ли от 13-го корпуса что-либо осталось, кроме штаба.

Соединения и части 55-го армейского корпуса, а именно, 383-я пехотная дивизия, понесли серьезные потери, скорее всего, в первые дни наступления 13-й армии, разгромившей правый фланг 383-й дивизии. В дальнейшем им удалось без особых происшествий отойти на будущий северный фас Курской дуги. Здесь, вероятно, стоит пожалеть, что имеющиеся силы Брянского фронта были расплывлены по отдельным армиям, а не были сконцентрированы в районе, примыкающем к полосе наступления 13-й армии. Тот же срав-

нительно мощный резерв фронта, группа генерал-лейтенанта Ю.В. Новосельского, не оказал какого-то влияния на обстановку. Вполне возможно, что сосредоточение для первого удара всех имеющихся сил и средств дало бы больший эффект. В любом случае такая альтернатива лучше, чем последовавшие безуспешные атаки против не утративших боеспособность дивизий Группы армий «Центр».

Относительно умеренная убыль в соединениях 7-го корпуса тоже находит свое логическое объяснение. Хотя корпус и попал в окружение, но на его уничтожение силы были выделены явно недостаточные, советские соединения слишком рано повернули на запад и упустили возможность добить попавшего в «котел» противника. Потери в тяжелой технике и транспорте, большей частью брошенной как по частной инициативе, так и по приказу командования, стали своеобразной платой за спасение людей. Следует отметить, что серьезный удар был нанесен по моральному состоянию войск. Командир прибывшей из Франции 327-й пехотной дивизии генерал Фридрих, в полосе обороны которой выходили «окруженцы», докладывал: «Отступающие солдаты кричали моим войскам: «Бросайте оружие, больше нет смысла воевать с русскими!». Генерал просил разрешения расстреливать паникеров без суда и следствия. Тем не менее, немцам удалось сохранить костяк дивизий, которые смогли в середине февраля создать более-менее устойчивую оборону на новых рубежах.

Завершая рассказ о Воронежско-Касторненской наступательной операции, необходимо подчеркнуть, что главной причиной её незавершенности следует признать слишком поспешный переход основных сил правого фланга Воронежского и левого Брянского фронтов к наступлению в западном направлении. В ситуации которая сложилась в начале февраля 1943 года, неделя, которую, вероятно, затратили бы войска Воронежского фронта на уничтожение окруженных дивизий противника, ничего принципиально бы не изменила. А вот немцы лишились бы соединений, которые в реальности смогли удержать оборону в промежутке между центральной и южной группировкой Вермахта на Восточном фронте.

Примечания:

1. Секирин М.К., Белкин И.М., Дорошенко В.М. Через всю войну — М., 1991 — С.71-72
2. В сражениях за Победу/Колл. авторов — М., 1975 — С.170
3. Радзиевский А.И. Прорыв — М., 1979 — Схема 9. Данные о составе армии в разных источниках отличаются
4. Русский архив: Великая Отечественная. Прелюдия Курской битвы. — Т.15 — М., 1997 — С.307
5. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0503
6. Национальный архив США Т-312, R.1215, F.023
7. Доклад командующего 2-й полевой армией командующему Гр.армий «Б» — Национальный архив США Т-312, R.1215, F.003
8. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0440
9. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0440
10. Русский архив: Великая Отечественная. Прелюдия Курской битвы. — Т.15 — М., 1997 — С.147, 149
11. В сражениях за Победу. Боевой путь 38-й армии в Великой Отечественной войне 1941-1945/Колл. авт. — М., 1975 — С.173
12. Национальный архив США Т-312, R.1215, F.048, 053. Интересно, что корпусная артиллерия представляла настоящий «артиллерийский зоопарк».
13. В сражениях за Победу — С.176
14. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0445
15. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0452
16. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0524
17. Там же, F.0526, 0528
18. Русский архив: Великая Отечественная. Прелюдия Курской битвы. — Т.15 — М., 1997 — С.82-83.
19. Национальный архив США Т-314, R.357, F.0113
20. Национальный архив США Т-314, R.357, F.0115
21. Национальный архив США Т-312, R.1215. Ежедневные донесения 2-й армии.
22. Русский архив — С.310
23. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0721
24. Национальный архив США Т-314, R.1218, F.1020
25. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0734
26. Национальный архив США Т-314, R.1217, F.0355-357
27. Национальный архив США Т-314, R.1217, F.0571
28. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0899
29. Национальный архив США Т-314, R.518, F.0903
30. Hartmann Ch. Wehrmacht in Ostkrieg — Muenchen, 2010 — S.212-213
31. Neumann J. Die 4. Panzerdivision 1938 — 1945 — Bd.1 — o.O., 1985 — S.582
32. Русский архив — С.317-318
33. Там же — С.156



«Комте» АС-3 на аэродроме Дюбендорф

Швейцария, Боливия, далее — нигде. Бомбардировщик «Комте» АС-3

Лето 1928 года. Чакская война между Боливией и Парагваем еще не началась. Парагвайская кавалерия только готовится к тому, что потом назовут «первым выстрелом необъявленной войны» в Гран Чако — атаке на боливийский форт Вангвардия, которая состоится 5 декабря. Но напряженность между двумя странами нарастает. Одной из мер, предпринятых боливийцами, было усиление ВВС вообще и создание мощной авиагруппы из тяжелых бомбардировщиков в частности.

Одной из фирм, к которым обратились латиноамериканские эmissары, была малоизвестная даже в то время швейцарская фирма «Комте» («Alfred Komte Schweizerische Flugzeugfabrik»). Основанная одним из пионеров швейцарской авиации Альфредом Комте в 1923 году, она к тому времени построила лишь около полутора десятков одномоторных самолетов. Но, несмотря на отсутствие у швейцарцев опыта в постройке тяжелых самолетов, Комте получил заказ на постройку трех двухмоторных бомбардировщиков, которые могли также использоваться как транспортные самолеты, на сумму 110500 боливаров (примерно 30000 долларов США). Видимо, сыграло свою роль то, что, как это ни парадоксально, две трети построенных «Комте» самолетов ушло на экспорт в Латинскую Америку. Хотя, вероятнее всего, боливийцы просто сэкономили деньги, так как заказ у более известной фирмы стоил бы дороже.

С поставленной задачей Альфред Комте справился. Первый построенный самолет (№27) совершил полет с аэродрома Дюбендорф 22 февраля 1930 года. Он получил швейцарский гражданский регистрационный номер CH-300. Первые же полеты показали, что характеристики воздуш-

ных винтов (на самолете были установлены два, тянущий и толкающий, двухлопастных деревянных винта «Астра») не обеспечивают передачи мощности двигателей. Требовалось либо менять винты, либо установить редукторы на двигателях. При этом редукторы были уже давно специально разработаны для АС-3 инженером Фиерцем, но не установлены с целью экономии средств. Поняв, что надо что-то делать, причем срочно, швейцарцы пошли сразу обоими путями — установили редукторы и заменили винты на четырехлопастные фирмы «Шварц». Пришлось также переделать руль направления. Новые испытания пока-



Швейцарский авиаконструктор Альфред Комте позирует на фоне своего самолета

зали, что все проектные требования, кроме потолка на одном двигателе, выполняются. Интересно, что для постройки АС-3 (а на тот момент это был самый большой самолет, построенный в Швейцарии) пришлось строить новый ангар, так как в старом он не уместился.

Но беда подкралась с неожиданной стороны. 28 мая 1930 года в результате восстания президент Боливии Мариано Эрнандо Силес Рейес был свергнут. Сменивший его Роберто Инахоза отменил контракт с «Комте». Попытки швейцарцев добиться оплаты хотя бы за построенный самолет успеха не принесли. Тогда Комте принял решение прекратить строительство двух остальных самолетов (№28 и №29), а №27 попытаться продать ВВС Швейцарии. К сожалению для Комте, продать самолет не удалось. Еще некоторое время самолет использовался для различных испытаний, но в 1935 году он был пущен на слом.

«Комте» АС-3 был представителем своеобразного типа самолетов — транспортников, изначально приспособленных для использования в роли бомбардировщиков. Таковыми самолетами славилась, например, фирма «Юнкерс». Не обладая запредельными характеристиками, группа АС-3 в боливийских условиях представляла бы собой немалую силу, которая могла применяться как для бомбардировок (а 2000 кг бомб — «это много»), так и для переброски солдат и грузов или эвакуации раненых, но, к сожалению, в Южную Америку самолет так и не попал, а ВВС Швейцарии он был, действительно, просто не нужен.

Техническое описание

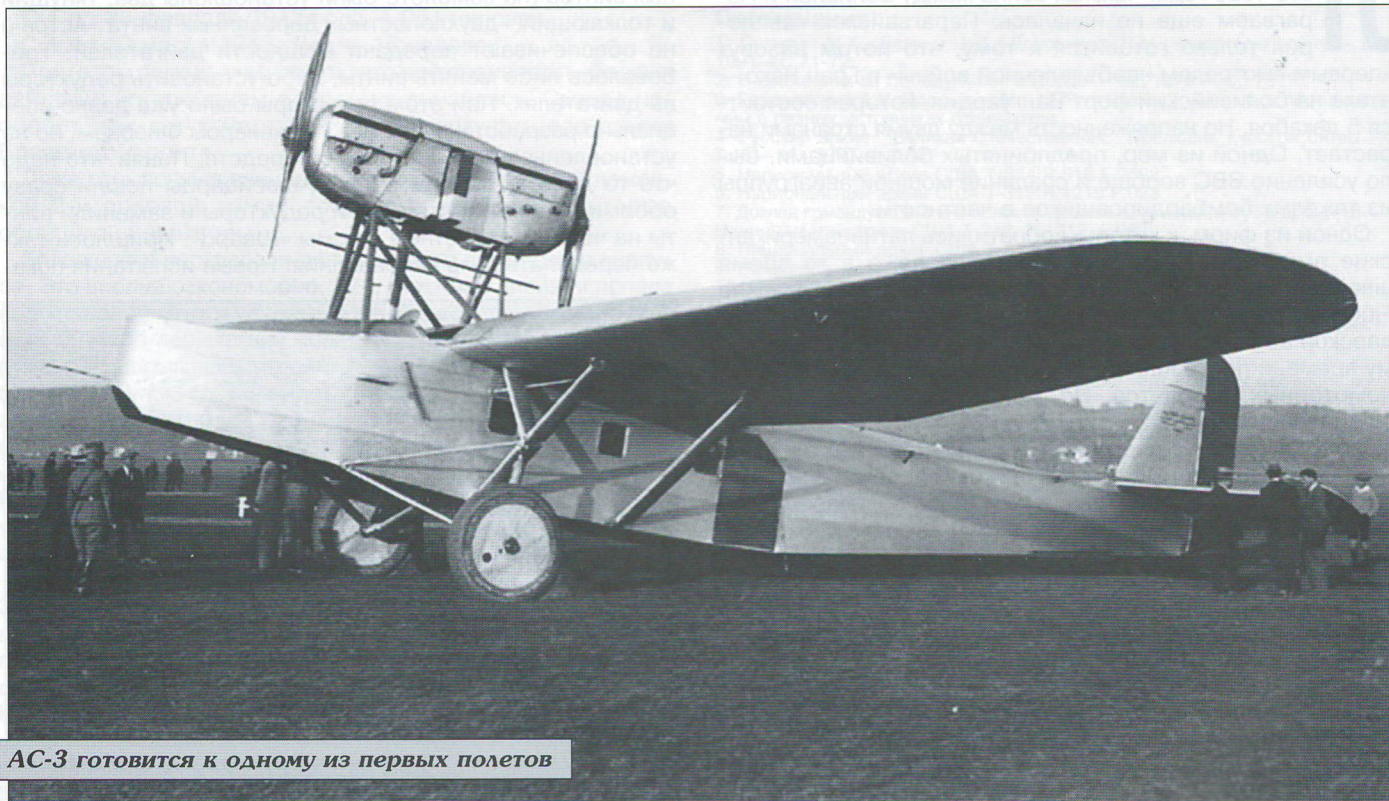
Самолет «Комте» АС-3 представлял собой подкосный высокоплан с двумя двигателями «Испано-Сюиза», установленными тандемом в мотогондоле над фюзеляжем.

В носовой части размещалась открытая кабина стрелка. На уровне передней кромки крыла находилась кабина для двух пилотов, сидевших бок о бок. За ней в фюзеляже располагался отсек размером 4,5х1,9х1,5 м, который мог использоваться для размещения различных грузов, внутри него размещалась бомбовая подвеска. Рядом с ней находи-



АС-3 после модернизации мотоустановки. Обратите внимание на четырехлопастные винты

лось рабочее место бомбардира. В днище фюзеляжа имелся люк размером 1,9х1,4 м для сброса бомб и загрузки крупногабаритных грузов. Отсек освещался через шесть целлулоидных окошек в бортах фюзеляжа, в хвосте его в-



АС-3 готовится к одному из первых полетов

АС-3 после модернизации. В таком виде самолет предлагался ВВС Швейцарии



левом борту размещалась дверь, служившая как для входа экипажа, так и для загрузки бомб. За ней находилось место заднего стрелка с перекаточной пулеметной установкой. Связь пилотов с задней кабиной осуществлялась при помощи пневмопочты.

Дюралюминиевые главные бензобаки емкостью по 1000 литров располагались между лонжеронами крыла справа и слева от фюзеляжа. Сверху оба бака имели заправочные горловины. В центроплане размещался расходный бак

емкостью 100 литров, под ним — вспомогательный подкачивающий насос. На двигателях стояло по два бензонасоса, которые могли закачивать бензин как из расходного бака, так и из крыльевых. Фюзеляж прямоугольного сечения представлял собой ферму из дюралевых труб, обшитую фанерой.

Мотогондола размещалась над фюзеляжем перед крылом на раме из стальных труб. Была предусмотрена возможность обслуживания мотоустановки в полете, для чего между двигателями имелось рабочее место механика, защищенное от встречного потока. Центральное размещение двигателей обеспечивало стабильный полет даже при отказе одного из них. Сотовые радиаторы системы водяного охлаждения размещались на бортах мотогондолы, масляные радиаторы, как и маслобаки — под двигателями.

Деревянное двухлонжеронное (лонжерон — ферма из стальных труб, укрепленная тросами) крыло с полотняной обшивкой имело в плане форму неправильной трапеции с закругленными законцовками. Крыло лежало сверху на фюзеляже и поддерживалось с каждой из сторон парой подкосов из стальных труб.

Шасси — неубирающееся двухстоечное с хвостовым копытлом. Главные стойки с колесами «Палмер» 1500х300 мм имели вертикальные амортизаторы с ходом 200 мм.

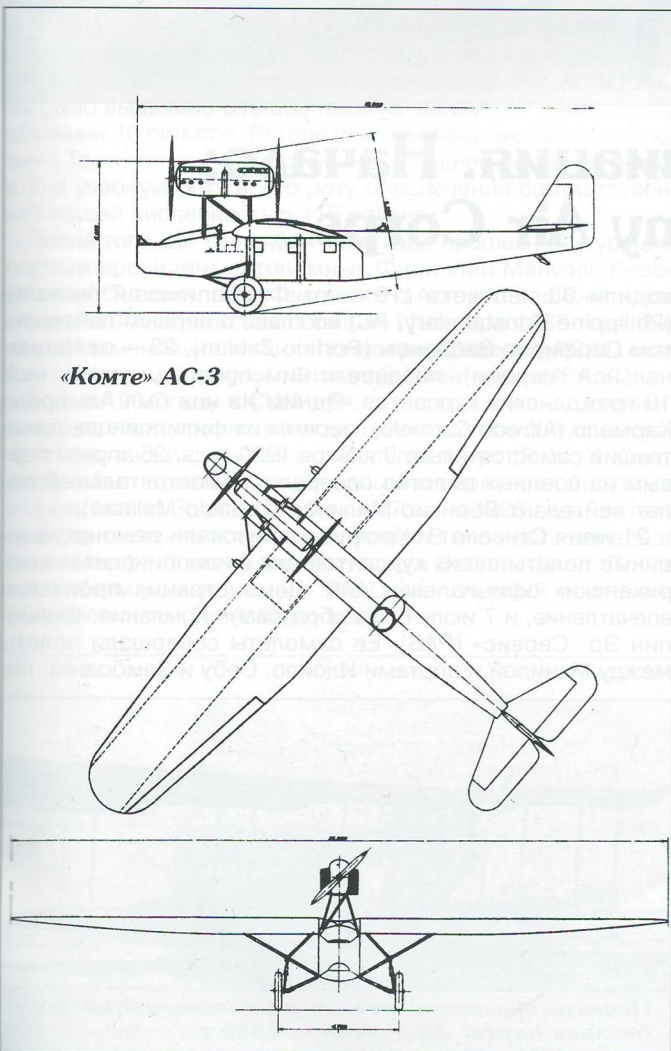
Длинные и узкие элероны управлялись тросовой проводкой. Горизонтальное оперение состояло из стабилизатора и состоящего из двух частей руля высоты, вертикальное — из киля и руля направления, имевшего аэродинамическую компенсацию. Все хвостовое оперение имело деревянную конструкцию, усиленную стальными трубами, и тканевую обшивку.

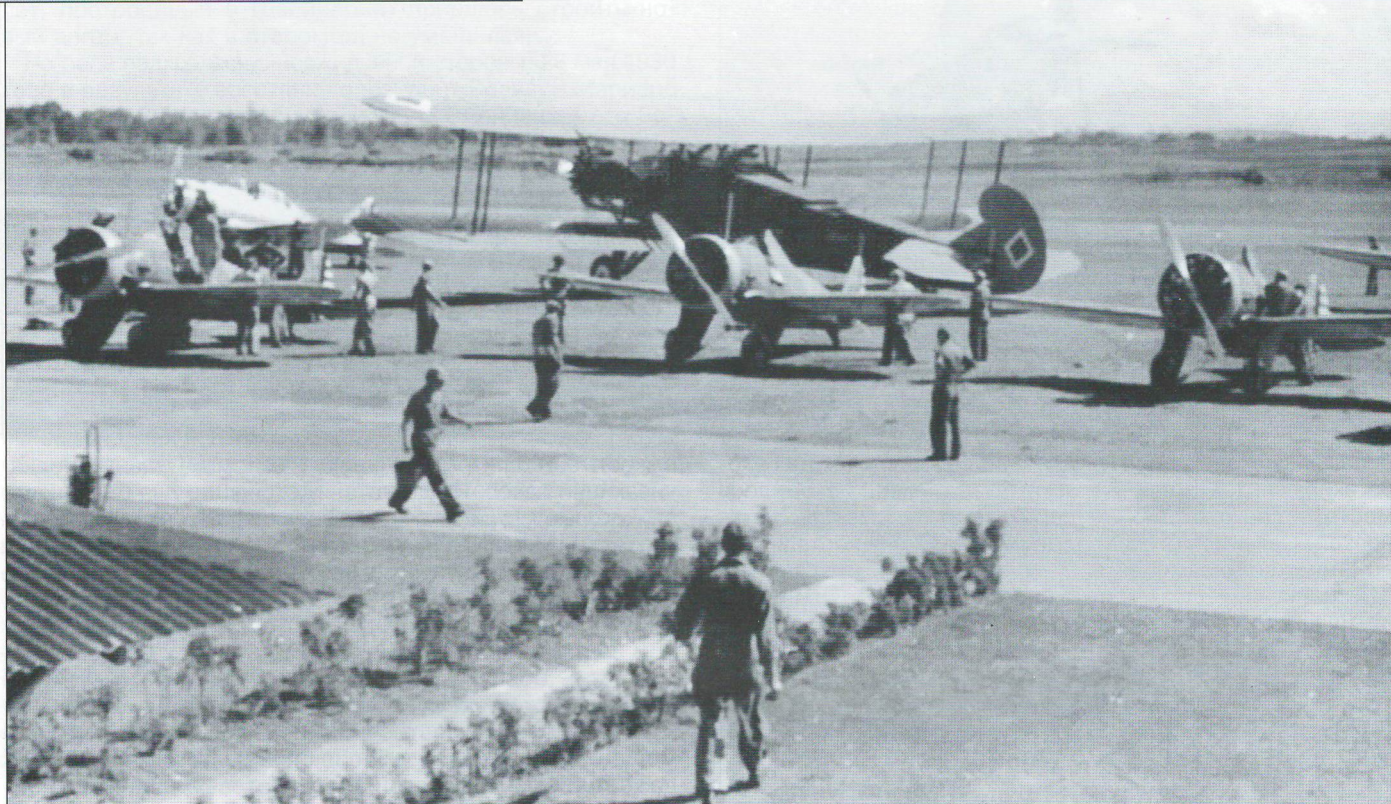
Для работы в жарком и влажном климате все деревянные части самолета покрывались тремя слоями специальной водостойкой краски.

АС-3 мог нести до 2000 кг бомб или перевозить 15 солдат (или шесть раненых на носилках).

Размах крыла	26 м
Длина	18 м
Площадь крыла	94 кв.м
Вес пустого	3400 кг
Взлетный вес	6000 кг
Максимальная скорость	200 км/ч
Минимальная скорость	83 км/ч
Потолок	6500 м
Дальность полета	1000 км
Вооружение	2 — 7,7-мм пулемета, до 2000 кг бомб

«Комте» AC-3





Филиппинская авиация. Начало: Philippine Army Air Corps

Первая попытка создать филиппинскую авиацию относится еще к временам Первой мировой войны. 17 марта 1917 года генерал-губернатор Филиппин Френсис Бертон Харрисон (Francis Burton Harrison) подписал указ о создании Филиппинской Милиции (Philippine Militia, позднее Филиппинская Национальная гвардия, Philippine National Guard), в составе которой планировалось иметь и авиационные подразделения. Вскоре будущие авиаторы начали наземное обучение в Форт-Миллс на о. Коррехидор под руководством майора армии США Джозефуса Стивенота (Josephus Stevenot). 23 февраля 1918 года губернатор Харрисон попросил принять 35 курсантов, заканчивающих наземное обучение, в США для летной подготовки. Но 15 марта военное министерство ответило, что самолетов не хватает для американцев, а уж для филиппинцев и подавно. Через три дня учебное подразделение в Форт-Миллс расформировали, а прошедших обучение послали в артиллерийское подразделение в Форт-Стотсенбурге.

Летную подготовку удалось организовать в 1919 году в авиашколе, организованной на базе Кэмп-Клаудио в городе Паранак близ Манилы при содействии авиашколы Кертисса. Инструкторами стали имевший пилотскую лицензию Стивенот и Альфред Крофт (Alfred John Croft), ранее уже занимавшийся обучением пилотов. Для обучения в США закупили три двухместных биплана JN-4 «Дженну», три трехместных гидроплана HS-2L «Seagull» и две двухмоторных летающих лодки Кертисс F-5L (самолеты двух последних типов прибыли лишь к началу 1921 года). Обучение про-

ходили 33 человека (10 — от Филиппинской полиции (Philippine Constabulary, PC) во главе с первым лейтенантом Порфирио Забланом (Porfirio Zablan), 23 — от Национальной гвардии), позднее к ним присоединились еще 10 гражданских курсантов. Одним из них был Альфредо Кармело (Alfredo Carmelo), первым из филиппинцев вылетевший самостоятельно 9 января 1920 года. 26 апреля первым из военных пилотов совершил самостоятельный полет лейтенант Леонсио Малинао (Leoncio Malinao).

21 июня Стивенот и Крофт организовали демонстрационные полеты своих курсантов для филиппинских и американских официальных лиц. Демонстрация произвела впечатление, и 7 июля была образована Компания «Филиппин Эр Сервис» (PAS). Ее самолеты совершали полеты между Манилой и портами Илоило, Себу и Замбоанга, пе-



Пионеры филиппинской авиации позируют на фоне биплана Кертис JN-4 «Дженну», 1921 г.



Майор армии США Джозеф Стивенот (справа) и лейтенант Мигуэль Агуинальдо — сын первого президента Филиппин, 1917 г.

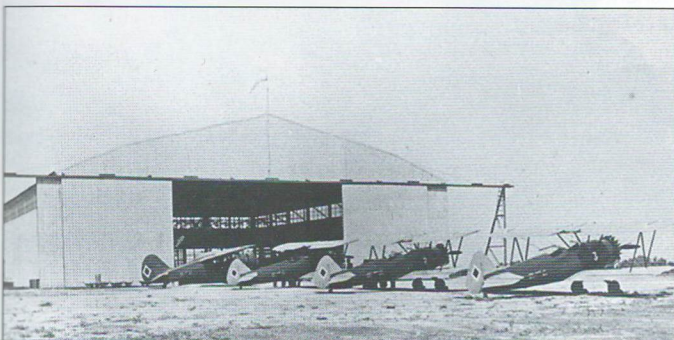
ревоза почту и пассажиров. В феврале 1921 года ее пилотами стали шесть выпускников школы в Кэмп-Клаудио, включая Кармело. Но век PAS оказался недолгим — ставший генерал-губернатором в мае того же года Марк Вуд (Mark Wood), сославшись на нехватку средств, расформировал PAS. Тогда же (а точнее 14 марта 1921 года) вернули в состав USAAC 3-ю авиационную эскадрилью, которую с 9 июля 1919 года безуспешно пытались укомплектовать филиппинскими пилотами.

Следующая попытка сформировать филиппинские авиационные подразделения была предпринята в 1934 году, когда ссылаясь на то, что самолеты имеет даже Канадская конная полиция, а РС для эффективных действий они уж точно необходимы, шефу полиции бригадному генералу Базилио Вальдесу (Basilio

Valdes) удалось добиться от генерал-губернатора выделения денег «на авиацию». 5 сентября появился указ о создании Авиационного корпуса Филиппинской полиции (Philippine Constabulary Air Corps, PCAC), который должен был осуществлять содействие операциям полиции, а 2 января 1935 года было выделено 519 000 песо на закупку 10 самолетов и обучение 10 пилотов. Вскоре удалось сформировать две роты — Тактическую и Обеспечения (позднее переименованы в 1-ю учебную роту и 2-ю роту обеспечения соответственно) общей численностью 116 человек.

После того как 15 ноября 1935 года прошел инаугурацию первый президент автономных Филиппин Мануэль Кесон (Manuel Quezon), в соответствии с Актом о национальной обороне Филиппинская полиция 11 января 1936 года была переименована в Филиппинскую армию, а PCAC стал Авиационным корпусом Филиппинской армии (PAAC).

Еще в 1934 году в США для летного обучения отправились два офицера, но и тут филиппинцев постигла неудача: один из них, лейтенант Пелагио Круз (Pelagio Kruz), вскоре был признан непригодным и вернулся обратно, а второй, майор Заблан, разбился 17 июня 1935 года, за пять дней до окончания курса обучения. В его честь авиабаза Кэмп-Мерфи была переименована в Заблан Филд. После его гибели командующим PAAC стал первый лейтенант USAAC Уильям Ли (William Lee).



Учебные бипланы Stearman филиппинского авиационного корпуса на аэродроме



Американские инструкторы «устанавливают контакт» с местным населением

В августе 1935 года в США заказали первые три самолета для PAAC. В качестве самолета первоначального обучения выбрали Stearman-73L-3, вариант самолета NS-1, использовавшегося в этом качестве в американском флоте. Сирманы были доставлены в Манилу в апреле 1936 года, затем собраны, и 2 мая совершил первый полет биплан с бортовым номером «36-2». К концу месяца облетали и два других самолета (номера «36-1» и «36-3»). В июне PAAC получил один Stinson SR-7B. Кроме того, в качестве нелетающих учебных пособий еще с середины 1935 года использовались два оставшихся в наследство от PAS биплана JN-4. Еще пять Stearman-73L-3 заказали в августе 1936 года вместе с двумя Stearman-76D-1. Они вооружались тремя пулеметами винтовочного калибра и могли нести мелкие бомбы.

В PAAC самолеты Stearman-73 получили название PT-1 (Primary Trainer type 1), а Stearman-76 — BT-1 (Basic Trainer type 1). Один из PT-1 купили на деньги, собранные филиппинской общиной Гонолулу. Он получил название «Aloha», нанесенное на борт фюзеляжа у задней кабины.

На начальном этапе главной задачей PAAC было обучение авиаторов и освоение самолетов. На первое время инструкторами филиппинцев обеспечил USAAC (майор Проссер (Prosser), лейтенанты Ли (Lee) и Паркер (Parker)). Занятия проводились интенсивно, уже 14 июня 1936 года, через месяц и три дня после начала обучения, совершил самостоятельный полет первый из филиппинских курсантов, кадет Андрес Круз (Andres Kruz). Всего за первый год курсанты провели в воздухе 1870 часов, было произведено семь выпусков, подготовлено 13 пилотов (в т.ч. лейтенанты Эустасио Ороббио (Eustacio Orobio), Пелагио Круз (со второй попытки он все-таки стал пилотом, а позднее дослужился до командующего BBC Филиппин), Эдвин Эндрюс (Edwin Andrews), Басилио Фернандо (Basilio Fernando), Бенито Эбуан (Benito Ebuán), Педро Молина (Pedro Molina), Хонас Викториа (Jonas Victoria), Сесар Баса (Cesar Basa), Годофредо Хулиано (Godofredo Juliano) и кадеты Хоце Рамос (Jose Ramos) и Хесус Вильямор (Jesus Villamore)). Для дальнейшего обучения несколько офицеров отправились в США, откуда они вернулись в конце осени.

Еще семь Сирманов собрали и облетали в мае 1937 года. Любопытно, что на одном из них проходил обучение подполковник Дуайт Эйзенхауэр (Dwight David Eisenhower), будущий президент Соединенных Штатов, совершивший первый самостоятельный полет 19 мая. Он был одним из немногих офицеров штаба генерала Макартура (Douglas MacArthur), прошедших летную подготовку в PAAC. Один из полетов едва не стал для Эйзенхауэра последним. Лежавший на сиденье в качестве балласта мешок с песком



Дауит Эйзенхауэр с инструкторами и курсантами авиашколы после ее окончания, 1937 год, Заблан-Филд

при резком маневре упал и зажал ручку управления, лишь благодаря самообладанию и незаурядной физической силе пилота самолет удалось благополучно посадить.

Вторым именным самолетом РААС стал «Spirit of Sebu». Это название появилось на борту BT-1 №37-9 19 июня 1937 года.

Первая боевая операция РААС состоялась в начале декабря 1937 года, когда три BT-1 и один PT-1 перебазировались на о. Минданао, где в районе оз. Ланао начались очередные волнения мусульманского населения. Но к моменту прибытия самолетов армия уже навела порядок, и через несколько дней самолеты вернулись в Манилу.

В ходе эксплуатации происходило много мелких аварий, но они не повлекли ни человеческих жертв, ни потерь авиатехники. Единственным исключением стала катастрофа 30 января 1938 года. В этот день начальник штаба филиппинской армии подполковник Джеймс Орд (James Basevi Ord) вылетел в город Багио на BT-1 №11. Когда самолет достиг города, то Орд попросил пилота пролететь над местным штабом для сброса выпела с сообщением о своем прибытии, но эта попытка кончилась трагедией. При полете на малой высоте начал чихать двигатель, пилот попытался совершить вынужденную посадку, но не справился с управлением, и, зацепив дерево, Стирман врезался в землю. Летчик отделался легкими ранениями, а Орд погиб.

1938 год ознаменовался закупкой еще шести BT-1 (на этот раз Stearman-76D-3) и трех PT-1. 30 сентября РААС получил первый двухмоторный самолет, Beech-18D, предназначенный для аэрофотосъемки, но менее чем через месяц он разбился при приемочном полете на аэродроме Уичита. Самолет удалось восстановить, и 2 апреля 1939 года он вылетел в Манилу, куда прибыл 15 апреля.

К началу 1939 года РААС насчитывал 33 офицера (из них 28 пилотов) и 300 солдат. Командующим был капитан USAAC Марк Льюис (Mark Lewis), которого в июне 1940 года сменил подполковник USAAC Чарльз Бэйкс (Charles Backes).

Основным самолетом РААС в этот период был BT-1, малоприспособленный для «нормальной» войны, но вполне подходящий для борьбы с плохо вооруженными и необученными повстанцами. В феврале-марте 1939 года в нескольких районах Филиппин прошли учения авиационных подразделений, в которых приняло участие более десятка BT-1. Их результаты командование признало успешными и приняло решение о заказе еще 18 Стирманов, которые должны были базироваться на о. Минданао. Эти самолеты прибыли уже осенью того же года.

В марте 1940 года филиппинцы получили первые истребители. Правда, ими были проданные USAAC «за весьма малые деньги» два самолета ZP-12E, построенные в 1931 году и устаревшие «примерно навсег-

да». Об этом собственно и говорит буква Z в названии, означавшая самолеты, выведенные из состава ВВС как непригодные к использованию. К этому времени каждый из них налетал примерно по 1900 часов.

В начале 1940 года была произведена реорганизация РААС. Теперь он включал четыре эскадрильи: 1-ю учебную, 2-ю техническую, 5-ю фотосъемочную и 6-ю разведывательную.

Главной задачей 5-й эскадрильи являлось картографирование Филиппинского архипелага. 6-я, бывшая единственным боевым подразделением РААС, базировалась на авиабазе Кларк-Филд, где готовилась к совместным действиям с американской 28-й бомбардировочной эскадрилей. 20 апреля было объявлено, что эскадрилья достигла «операционной готовности».

Интенсификация полетов не прошла даром — 28 марта у одного из BT-1 при посадке отвалилось крыло, самолет был полностью разрушен, но экипаж уцелел. 21 мая разбился еще один Стирман, на этот раз пилот, лейтенант Элисео Маникес, погиб.

Поставки «летающего антиквариата» филиппинским ВВС продолжались в октябре, когда был куплен бомбардировщик ZB-3A (№316). Это был последний из дюжины В-3А, появившихся на базе Николс-Филд еще в 1932 году. USAAC использовал его во 2-й разведывательной эскадрилье, пока 5 сентября он не получил повреждения при вынужденной посадке после отказа двигателя. Самолет, к тому времени налетавший 2878 часов, хотели списать в утиль, но затем «хозяйственно» решили продать союзникам.

19 апреля филиппинцы купили еще один Beech-18D (№222).

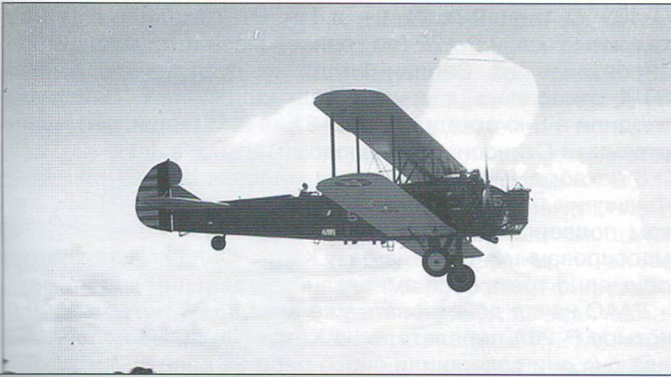
К этому времени Заблан-Филд перестал вмещать разросшуюся филиппинскую авиацию, и штаб РААС принял решение оставить там только подразделения первоначального обучения. Для дальнейшего обучения пилотов сформировали 7-ю учебную эскадрилью, которая в октябре перелетела в Кларк-Филд. Тогда же 6-я перебазировалась на аэродром Лахуг-Филд на окраине города Себу на Минданао. Его 700-метровая полоса стала главной базой РААС на юге архипелага. Еще один аэродром, получивший название Маникес-Филд, построили в городе Кабанатуан в центральной части о. Лусон. Специально для обустройства этой базы в конце 1940 года сформировали 8-ю эскадрилью обслуживания. И, наконец, четвертой базой РААС стал Батангас-Филд в 100 км южнее Манилы. Вообще планы развития РААС были поистине наполеоновскими. Уже к 1945 году планировалось иметь 250 современных самолетов и более 1000 подготовленных летчиков.



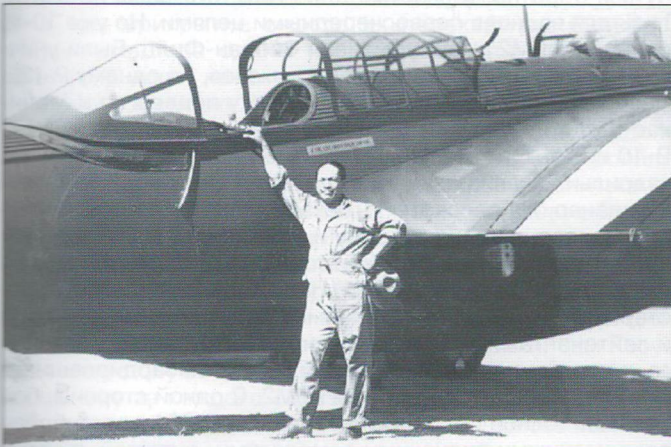
Группа пилотов ВВС Филиппин, 1940 год



Подполковник Джеймс Орд (фото 1918 г.)



Николс-Филд, лето 1939 года, учебный полет В-3А 2-й разведывательной эскадрильи. Предположительно, именно этот самолет позднее передан РААС

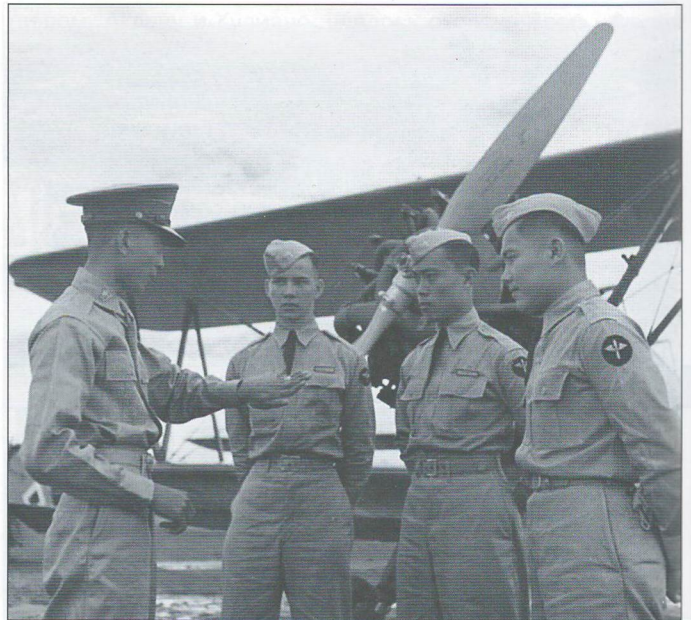


Филиппинский авиатор у одного из RB-10 РААС

В мае 1941 года Филиппины купили еще 12 самолетов Stearman-75L-3. Почти аналогичные самолетам PT-1, они классифицировались как разведчики и получили наименование О-1. В некоторых источниках встречаются упоминания еще о нескольких Стирманах, переданных прямо из частей USAAC на Филиппинах, но подтверждений этому найти не удалось.

В начале 1941 года РААС пополнился 10-й бомбардировочной эскадрилей (база Манилес-Филд). Только вот в ее состав входил лишь одинокий ZB-3A. А в середине года в составе филиппинской авиации появилась, наконец, истребительная эскадрилья (6-я, база Батангас-Филд). Она получила «современные» истребители P-26A «Peashooter» 1933-35 годов производства, до этого использовавшиеся в 4-й смешанной авиагруппе USAAC как тренировочные. Эскадрилью укомплектовали лучшими пилотами и механиками ВВС Филиппин. Одновременно 6-я разведывательная стала 9-й. Кроме того в Лахуг-Филд сформировали 11-ю эскадрилью обслуживания.

Точно не установлено ни количество полученных РААС P-26A, ни дата их передачи. Из американских документов известно, что в конце июля к передаче филиппинцам в Кларк-Филд подготовили 10 самолетов. По данным филиппинцев на 31 августа они имели 10 P-26A (при этом упоминается, что еще два к тому моменту уже разбились), а к 30 сентября — 17. С другой стороны, судя по формулярам самолетов, первый P-26A РААС получил 30 июля, еще 10 последовали за ними только в сентябре-ноябре (причем один из них был непригоден к полетам). Также из ряда рапортов следует, что два Пишутера, разбившиеся в ходе освоения самолетов филиппинцами, числились в USAAC. Судя по всему, фактическая передача самолетов



Будни РААС, 1941 год, Кларк-Филд



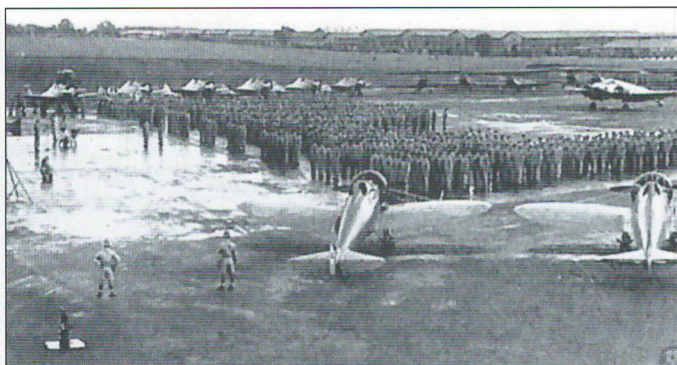
и оформление документов, как минимум, различались по датам, а, возможно, и по количеству.

Также в октябре из состава американской авиации на Филиппинах РААС получил три бомбардировщика RB-10B. «R» в данном случае не Reconnaissance (разведывательный), а Restricted (ограниченного использования), т.е. это очередной «летающий антиквариат», хотя и более современный. В следующем месяце за ними последовали четыре O-46A.

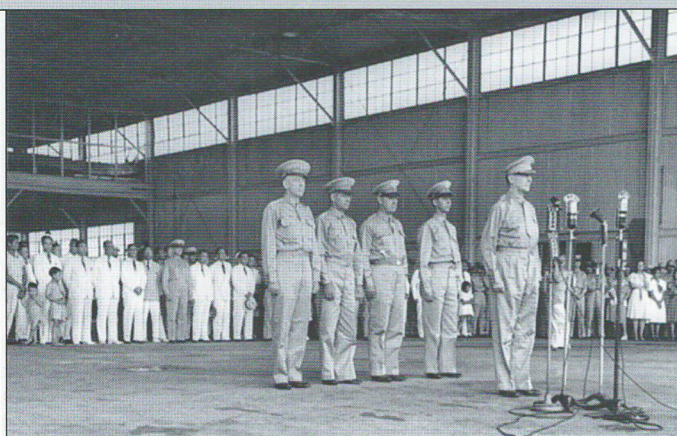
31 июля РААС официально вошел в состав Сил США на Дальнем Востоке (US Army Forces in the Far East, USAFFE).



«Мы взлетали как утки с раскисших полей...» Весна 1941 года, аэродром Иба



РААС входят в состав американских ВВС, 1941 г.



В ходе освоения филиппинцы потеряли три Р-26А. 26 августа два истребителя столкнулись в воздухе, но пилотам обоих самолетов удалось спастись с парашютами. 13 октября во время учебного воздушного боя в землю врезался самолет капитана Роберто Лусона (Roberto Luzon), пилот погиб.

Изначально предполагалось, что Пишутеры будут «временными» истребителями, служащими лишь для обучения и отработки тактики. Уже в ноябре 3-я истребительная эскадрилья USAAC должна была получить новые Р-40Е, а свои 18 Р-35А передать филиппинцам, но этого так и не произошло.

Расширение РААС потребовало ускоренной подготовки новых пилотов. Выпуск 42-А (41 курсант) был выпущен 1 декабря 1941 года, на три месяца раньше штатного окончания обучения. К этому моменту филиппинская авиация насчитывала 159 офицеров (142 пилота) и 1200 нижних чинов.

К сожалению, неизвестно точное распределение самолетов между подразделениями. Однозначно можно утверждать, что Р-26А находились в 6-й эскадрилье, РВ-10 — в 10-й,

Подразделения РААС на 7 декабря 1941 г.

Подразделение	База	Командир
Штаб	Заблан	Лейтенант Хонас Викториа
Управление обеспечения	Заблан	Майор Мариано Рейес
Школа первоначального обучения	Заблан	Лейтенант Андрес Круз
Школа летной подготовки	Маникес	Капитан Эустасио Оробио
1-я учебная эскадрилья	Заблан	Лейтенант Андрес Круз
2-я техническая эскадрилья	Заблан	Лейтенант Рамон Зоса
3-я техническая эскадрилья	Заблан	Лейтенант Хосе Рамос
4-я эскадрилья обеспечения	Заблан	Лейтенант Арсенио Себастьян
5-я фотосъемочная эскадрилья	Заблан	Лейтенант Джон Сецер
6-я истребительная эскадрилья	Батангас	Капитан Хесус Вильямор
7-я учебная эскадрилья	Маникес	Лейтенант Бенито Эбуен
8-я эскадрилья обеспечения	Маникес	Лейтенант Наполеон де Леон
9-я разведывательная эскадрилья	Лахуг	Майор Оскар Салес
10-я бомбардировочная эскадрилья	Маникес	Лейтенант Педро Малина
11-я эскадрилья обеспечения	Лахуг	Лейтенант Виктор Айя-ай

О-46 и О-1 — в 9-й, РТ-1 — в 1-й. ВТ-1 входили в 1-ю эскадрилью, как и Р-12Е (по крайней мере и те, и другие базировались на Заблан-Филд), но, судя по всему, часть ВТ-1 относилась к другим подразделениям. Вееч-18D входили в 5-ю эскадрилью, В-3А — в 9-ю (вероятно), единственный Стинсон — предположительно, в 1-ю.

8 декабря 1941 года Вторая мировая война пришла на Филиппины. Утром начались налеты японской авиации. Атакам подверглись, в первую очередь, авиабазы. В 12.45 массированный налет на базу Кларк-Филд вывел из строя примерно треть всей американской авиации на островах.

РААС начал действовать уже вечером 8 декабря, когда четыре Р-26А перелетели на Кларк-Филд. За следующие два дня они совершили около десятка разведывательных полетов над морем, не обнаружив при этом ни морских, ни воздушных целей. Каждый вечер эти Пишутеры перелетали на Заблан-Филд, чтобы заправиться и поутру вернуться обратно. К счастью для РААС, его базы не считались для японцев первоочередными целями. Но уже 10-го около 20 А6М2 проштурмовали Заблан-Филд. Были уничтожены два Р-26А, несколько Стирманов, по одному Р-12Е, Вееч-18 и В-3. В тот же день налету подвергся и Маникес-Филд, японские самолеты уничтожили два из трех В-10 и пять Стирманов. Тем временем самолеты 10-й эскадрильи начали разведывательные полеты над Бисайяс и Минданао. На рассвете 11 декабря при взлете О-46 майора Салеса зацепил антенну и упал, пилот погиб.

10-го произошел первый воздушный бой с участием филиппинских истребителей. Над базой Заблан-Филд шестерка Пишутеров, пилотируемых капитаном Вильямором и лейтенантами Хулиано, Акланом, Баса, Конде и Мондигго, попыталась атаковать группу из 25 бомбардировщиков G4M под прикрытием десятка А6М2. С одной стороны, бой показал полное бессилие устаревших Р-26А перед более современными японскими самолетами, с другой, он принес филиппинской авиации первую победу. Дело было так. После взлета Вильямор набрал высоту 1500 м и тут же обнаружил заходящий ему в хвост Зеро. Все попытки сбросить японца с хвоста успеха не дали, капитану удавалось лишь непрерывным маневрированием не давать противнику прицелиться. Понимая, что долго так продолжаться не может, Вильямор решил перехитрить врага. Его Р-26А резко вошел в пикирование, японец за ним, над самыми верхушками деревьев Вильямор резко, чуть ли не ставя самолет на хвост, вышел из пике. Вражеский пилот оказался то ли менее расторопным, то ли более осторожным, но в результате А6М2 проскочил вперед и оказался почти перед носом Пишутера. Тут уж филиппинец не упустил свой единственный шанс, его Р-26А опустил нос, и длинная очередь вспорота крыло Зеро. Полыхнувшие баки и малая высота не оставили шансов японцу, и его самолет взорвался, врезавшись в деревья.

Остальным пилотам 6-й эскадрильи повезло лишь в том, что они смогли благополучно вернуться на аэродром, «по пути» выяснив, что скорости их истребителей не хватает, чтобы догнать бомбардировщики противника и выйти на позицию атаки. Интересно, что в ходе боя лейтенант Аклан пошел в лоб на Зеро, решив, как сказал о нем позднее Вильямор, «стать первым филиппинским камикадзе». Самолеты разошлись буквально в сантиметрах друг от друга.



Хесус Вильямор в кабине своего «Пишутера»



Лейтенант Сесар Фернандо Баса незадолго до своей гибели

12 декабря произошел самый, пожалуй, известный воздушный бой филиппинской авиации. В 11 часов утра была замечена большая группа японских самолетов (54 бомбардировщика G3M2 и 18 истребителей прикрытия A6M2), приближающаяся к Батангас-Филд. И снова вся боеспособная филиппинская истребительная авиация (т.е. шесть P-26A) пошла на взлет. Взлетевшим первыми Вильямору со своим ведомым Сесаром Баса удалось набрать высоту 3700

метров и атаковать японские бомбардировщики в лоб до того, как прикрытие смогло их перехватить. Очередь, другая, и вот за одним из Неллов потянулся дымный шлейф, самолет начал медленно заваливаться на крыло и перешел в смертельное пики. Это была вторая победа Хесуса Вильямора. Но торжество филиппинцев продолжалось недолго, со стороны солнца на них пикировали семь Зеро прикрытия. Вильямору удалось уклониться от их атаки, а вот самолет его ведомого пронзили очереди японских пулеметов. Филиппинец смог покинуть самолет на парашюте, но был расстрелян японским истребителем в воздухе. Лейтенант Сесар Баса стал первым филиппинским пилотом, погибшим в воздушном бою, посмертно он был награжден «Серебряной звездой». Кстати, сам Хесус Вильямор получил два «Креста за выдающиеся заслуги», по одному за каждого сбитого.

Остальным пилотам 6-й эскадрильи не удалось выйти на дистанцию атаки на бомбардировщики. В ходе схватки с японскими истребителями был сбит лейтенант Мондиго, которому удалось покинуть самолет с парашютом. Японцы пытались расстрелять Мондиго в воздухе, но его това-

рищам, Аклану и Хулиано, удалось отвлечь Зеро на себя и прикрыть спускающегося на парашюте лейтенанта. Но на этом его приключения не закончились. Сразу после приземления его атаковали местные жители, вооруженные мачете и палками, с криками «Японец! Японец! Убьем его!». Не без труда пилоту удалось объяснить им, что он «свой, филиппинский».

После этого боя оставшиеся четыре P-26A решили использовать только для разведывательных и курьерских полетов. Последний из них совершил 23 декабря лейтенант Хосе Каре. Он был атакован Зеро, но не только сумел благополучно отбиться от превосходящего противника, но и сбил японский истребитель.

Самыми многочисленными самолетами в РААС были, несомненно, Стирманы. Большинство из них японская авиация уничтожила на земле, но более десятка BT-1, PT-1 и O-1 приняли участие в боях. Они использовались для связи, разведки а иногда и для перевозки грузов (например, именно BT-1 снабжали 6-ю эскадрилью боеприпасами). Полеты совершались на рассвете или закате, самолеты прижимались к верхушкам деревьев, ни один из них не был сбит противником.

24 декабря японские войска вступили в Манилу, объявленную «открытым городом». Персонал РААС получил приказ уничтожить самолеты и отходить на полуостров Батаан, где действовать уже в качестве пехоты. Как вспоминал Хесус Вильямор: «Я попрощался с моим дорогим P-26 №303 и приказал сержанту подорвать его». Но уничтожены были не все самолеты. Как минимум четыре BT-1 японцы захватили на аэродроме Кларк-Филд неповрежденными, а целый ряд самолетов перелетел на Батаан и о.Коррехидор. На Батаане из личного состава РААС сформировали пехотный батальон под командованием майора Пелагио Круза, известный под названием «Крылатая пехота». Он вошел в состав 71-й пехотной дивизии и оборонялся в районе бухты Аглома.

Перелетевшие на Батаан самолеты продолжали боевую деятельность. Насколько известно, последний боевой вылет РААС над Батааном произошел 9 февраля 1942 года, когда BT-1 с экипажем из капитана Вильямора и сержанта Хуана Абанеса (Juan Abanes) под прикрытием двух американских P-40 произвел разведку и фотосъемку артиллерийских позиций японцев в районе бухты Кавите. При возвращении их атаковала группа Ki-27, один из P-40 был сбит, BT-1 получил несколько пробоин, но смог благополучно приземлиться на аэродром Капкабен. Этот же самолет использовался для переброски грузов на о.Миндоро 1 марта. 5 марта командующий РААС полковник Бэйкс перелетел из Себу на Минданао на единственном уцелевшем P-12E. С 10 по 14 апреля туда же прибыли с Коррехидора четыре BT-1 с летчиками, спасавшимися от японского плена.

Интересно, что один из не дошедших до РААС P-35A, все-таки использовался филиппинским пилотом. 28 апреля капитан Рамон Зоса (Ramon Zosa) на последнем уцелевшем P-35A проштурмовал японские войска в районе Дайринга. В последующие дни ему удалось совершить еще несколько боевых вылетов, после чего Зоса приземлился на одной из плантаций на севере Минданао и дальше спасался уже пешком.

Насколько известно, последний раз самолет РААС поднялся в небо Филиппин 19 мая 1942 года, когда пленный американский пилот Джон Валкенаар (John Valkenaar) под контролем японцев перегнал захваченный BT-1 с Минданао на Клакк-Филд.

История РААС закончилась, возрождение филиппинских ВВС началось уже после провозглашения независимости Филиппин в 1948 году, «но это уже совсем другая история...»



Генерал Макартур поздравляет капитана Вильямора с награждением «Крестом за выдающиеся заслуги». Манила, декабрь 1941 г. (фото из журнала «Лайф»)

Гражданские авиалинии Родезии

Александр Потемкин

История гражданской авиации в африканских странах всегда немного печальна, немного странна, но неизменно вызывает гордость перед силой человеческого духа и возможностями в преодолении трудностей.

Гражданская авиация в Африке

Первая мировая война дала толчок к развитию авиации, в том числе и гражданской. Спустя всего 6 лет после подписания Версальского мирного договора самолет британской авиакомпании «Империял Эрвэйз» (Imperial Airways), ведомый легендарным летчиком Аланом Кобхэмом, проложил «ознакомительный» маршрут из Лондона до Кейптауна на самолете «Де Хэвилленд» 50J.

Несмотря на второй полет, совершенный в 1927 году, полноценное представительство «Империял Эрвэйз» было основано только 9 декабря 1931 в качестве «локальной» гражданской авиакомпании.

21 декабря в качестве эксперимента по прокладке межконтинентального маршрута в Кейптаун из Лондона прибывает авиалайнер «Карачи» типа «Де Хэвилленд» «Геркулес».

А уже с 1933 года на местных линиях Родезии начинают летать самолеты типа «Аталанта» пересекая Родезию с севера на юг через Мпику, Брокен Хилл, Солсбери и Булавайо.

Одновременно с этим на Юге Африки появлялись местные небольшие авиакомпании, основанные энтузиастами, которые, обладая парком в несколько самолетов, начинают совершать регулярные рейсы внутри стран (Chriscowitz Air Services, Rhodesian Aviation).



Совершивший вынужденную посадку DH-84 «Дрэгон»



DH-89A «Дрэгон Рэпид» местных авиалиний

Для упорядочивания этой системы и с заделом на будущее, с помощью капитала Imperial Airways создается авиакомпания «Родезия энд Ньясаленд Эрвэйз» (Rhodesia and Nyasaland Airways, RANA), которая начинает поглощение частных перевозчиков.

В дальнейшем приобретаются новые машины, расширяется география перевозок, по воздуху начинает доставляться почта.

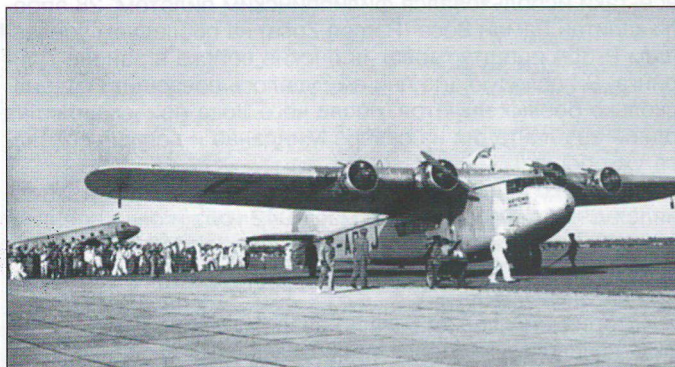
С началом Второй мировой войны RANA преобразуется в «Саутерн-Родезия Эйр Сервисес» (Southern-Rhodesia Air Services, SRAS), которая включается в ряды родезийских BBC, но все также продолжает совершать регулярные рейсы по всему Югу Африки.

Central African Airways

Предтечей авиакомпании «Эйр Родезия» (Air Rhodesia) являлась образованная 1 июня 1946 года «Сентрал Африкан Эрвэйз» (Central African Airways, CAA, фактически – SRAS), которая в свою очередь объединяла гражданские авиалинии трех стран: Южной Родезии, Северной Родезии и Ньясаленда. Парк её самолетов состоял, поначалу, большей частью из гражданских бортов Южной Родезии (13 «Де Хэвилленд» «Дрэгон Рэпид», 5 ABPO «Энсон», один «Де Хэвилленд» «Тайгер Мот» и один «Де Хэвилленд» «Леопард Мот»), но вскоре пополнился пятью «Де Хэвилленд» «Дав» и тремя «Виккерс» VC.1 «Викинг».

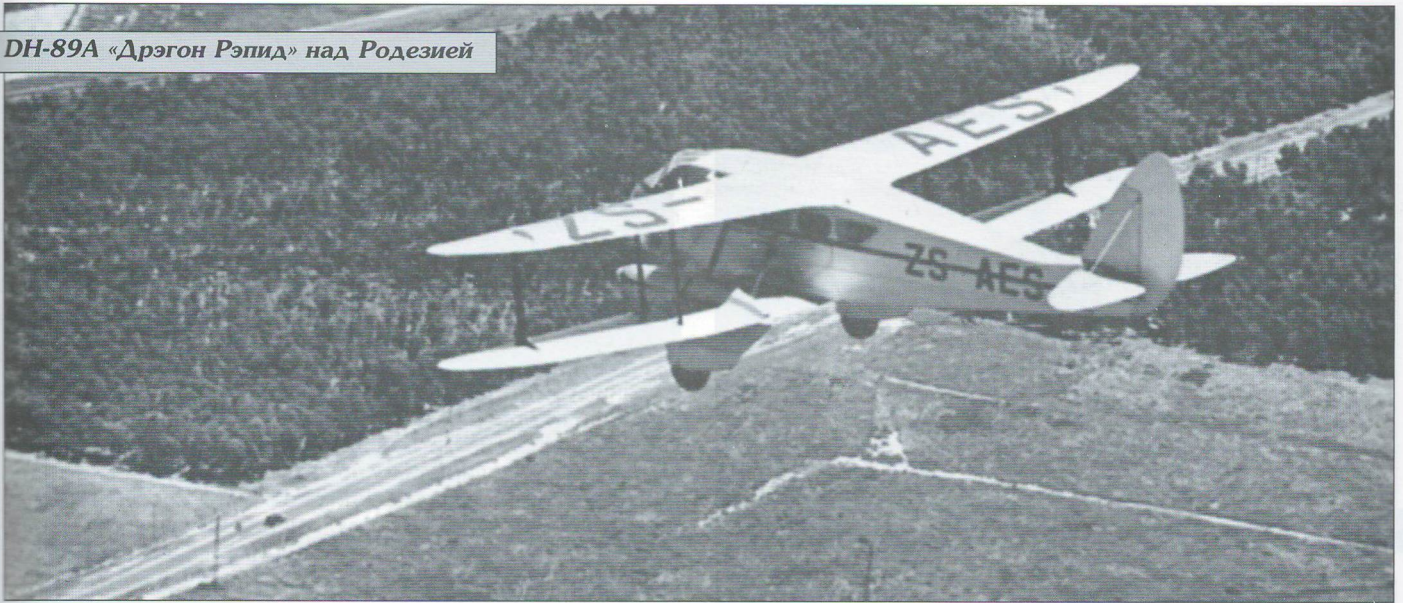


Прибытие авиалайнера «Карачи» в Кейптаун в декабре 1931 года



Авиалайнер типа «Аталанта» местных линий

DH-89A «Дрэгон Рэпид» над Родезией



Поначалу САА совершала только внутренние рейсы по территории будущей Федерации (состоявшей из стран-основателей авиакомпании), однако вскоре расширила свою географию путем открытия новых маршрутов в ЮАР, Ботсвану, Бельгийское Конго, Мозамбик, Кению, Уганду и Танганьiku. Начиная с 1953 г. на «Викингах» совершают-



«Дав» компании САА

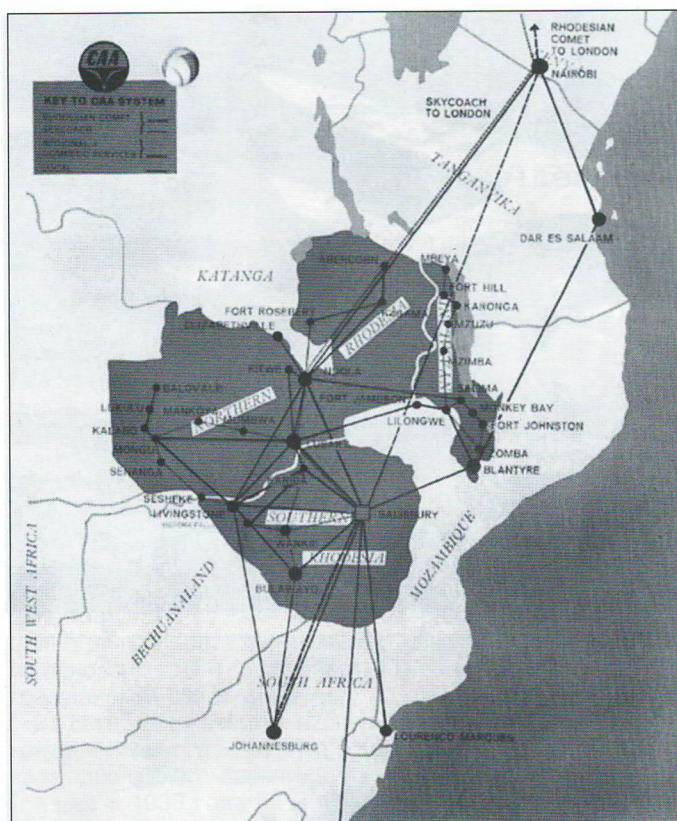


Авиалайнер «Викинг» компании САА в аэропорту Хитроу, Лондон

ся регулярные рейсы до Лондона с остановками в Судане, Ливии, на Мальте и в Италии. В 1958 году САА приобретает более современные на тот момент самолеты «Виккерс» «Вайкаунт», с помощью которых ещё больше увеличивает свои возможности по дальности и охвату перевозок.



«Виккерс» «Вайкаунт» компании САА



Карта маршрутов компании CAA

Однако время шло, ветер независимости накрыл Африку, и вместе с развалом Федерации Родезии и Ньясаленда, каждая из вновь образованных стран: Замбия, Малави и Южная Родезия захотела иметь свою собственную авиакомпанию.

«Эйр Малави», «Замбия Эруэйз» и «Эйр Родезия» всё так же продолжали входить в структуру CAA, однако в административном порядке стали отвечать каждая перед соб-



DC-3 компании «Эйр Родезия»

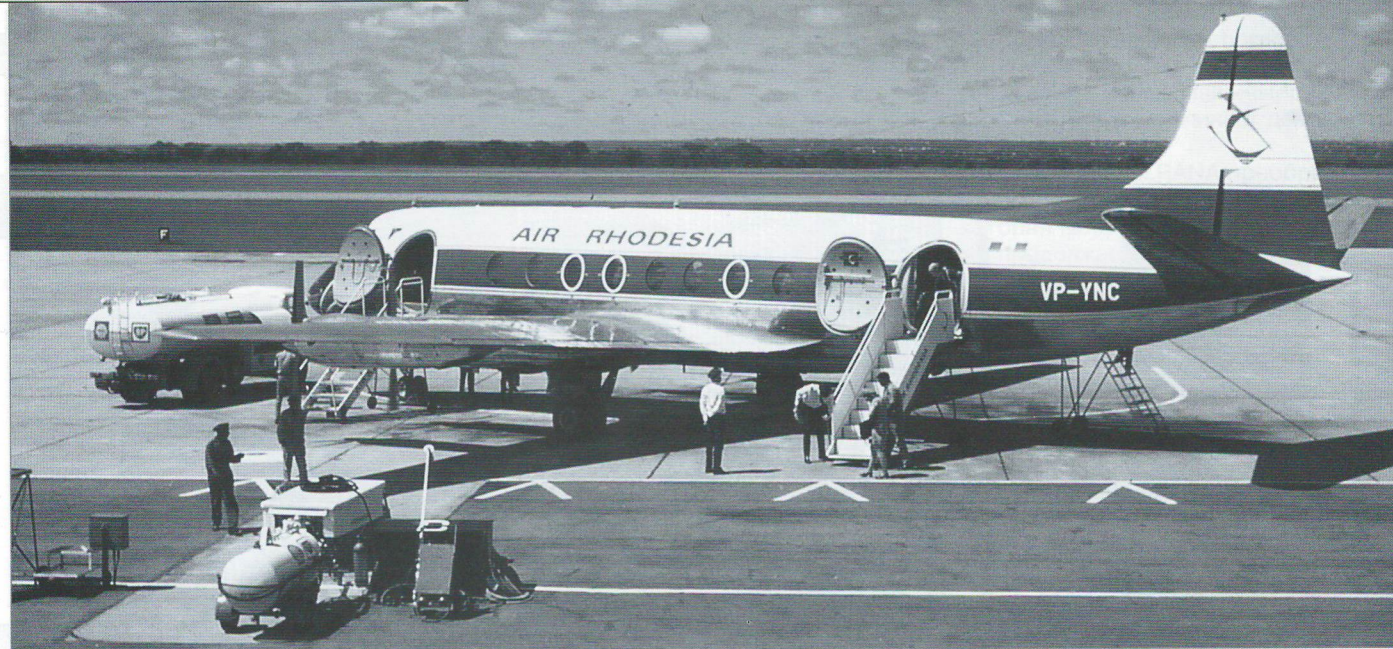
ственными министерствами транспорта. После провозглашения Родезией независимости 11 ноября 1965 года ООН ввела против молодой страны санкции, которые, в том числе сильно ударили и по пассажирским перевозкам. Фактически для CAA оказались закрыты воздушные порты большинства стран (исключение составляли только аэровокзалы португальского Мозамбика и ЮАР). В 1967 году CAA прекратила своё существование по взаимному соглашению сторон.

Air Rhodesia

Несмотря на то, что при развале Федерации Родезии и Ньясаленда к «Эйр Родезия» перешел почти весь парк воздушных гражданских судов, введение санкций мировым сообществом на поставку запчастей к ним сильно ударило по возможностям этой авиакомпании. Постепенно авиапарк ветшал и сокращался. Несмотря на это, механики умудрялись поддерживать (с помощью контрабанды в том числе) весьма приемлемый уровень полетной готовности самолетов.

Наступление века реактивных авиаперевозок поставило правительство Родезии в неудобное положение: с одной стороны, нахождение под санкциями не позволяло в открытую приобрести современные (да, бог с ними, с современными — любые реактивные самолеты), а с другой стороны, совершать международные рейсы на «Вайкаунтах» и DC-3 было уже как-то даже неприлично.

«Вайкаунт» компании «Эйр Родезия»



И тогда правительство Родезии вынужденно пошло на крайние меры, которые в итоге вылились в почти детективную историю...

«Тройняшки»

В начале января 1973 года среди родезийских пилотов были отобраны три экипажа, состоявшие из двух пилотов и бортинженера каждый. Все пилоты должны были иметь дополнительные (неродезийские) паспорта и летные лицен-



Три «Боинга» 720 перед началом аукциона в Базеле



Взлетает «Боинг» 720



«Тройняшки» на стоянке аэропорта Солсбери



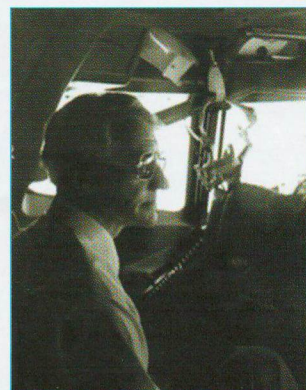
Стюардессы Air Rhodesia на фоне 720-го

зии. Капитанами стали Тони Бек, Шорти Россер и Чам Кейтер. Чтобы экипажи не были ни в чем заподозрены, в случае прямых вопросов они должны были говорить, что в ЮАР «по секрету» готовится к открытию новая лоукостерная авиакомпания, в которой эти экипажи и будут работать в ближайшем будущем.

Перелетев по маршруту Солсбери-Франкфурт-Денвер, экипажи прибыли в центр обучения полетам на реактивных «Боингах» при авиакомпании «Юнайтед Эрлайнз» (United Airlines). За прохождением теоретического трехнедельного курса последовали 5 дней полетов на реактивных «Боингах» 720-025, включая почти 20 полных часов пилотирования этих машин. В марте 1973 года экипажи перелетают в Швейцарию, где в аэропорту Базель-Мюлуз уже ждут начала аукциона три реактивных пассажирских 720-х «Боинга» в окраске разорившейся авиакомпании «Кэлэйр» (Calair). Как ни странно, но самолеты на тот момент выглядят удручающе: часть двигателей отсутствует, крышки технических люков открыты... в общем самолеты имеют самый неприглядный вид.

Несмотря на это, находитесь покупатель, который приобретает все три воздушных судна за 1 000 000 долларов США. В качестве экипажей для перегонки этих самолетов покупателю «в Лиссабон»* были представлены родезийцы с их двойными паспортами и немецкими лицензиями на пилотирование.

Но вернемся к нашим самолетам. Подняв в воздух самолеты, экипажи какое-то время держали курс на Лиссабон, попутно привыкая к настоящим самолетам после тренажеров. Более того, из-за возможного «недоброго» интереса со стороны различных государственных служб вылет был осуществлен в настолько сжатые сроки, насколько это было возможно. В результате из-за непроведенной проверки в одном из самолетов вскоре началось задым-



Премьер-министр Родезии Ян Дуглас Смит на борту «Боинга»

* Стоит отметить, что всё это стало возможным только благодаря глубочайшему сотрудничеству между тогдашним правительством Португалии (а также администраций Мозамбика и Анголы, соответственно) и Родезии. Спустя год «Революция гвоздик» окончательно разрушит один из последних мостов дружбы между этими странами

«Боинг» 720 компании «Эйр Родезия»



«Хаукер» «Хантер» хулиганит в ознакомительном полете одного из «боингов»

ление, которое было вызвано забытой промасленной тряпкой в системе вентиляции.

Несмотря на это, экипажи, соблюдая режим радиомолчания, повели свои самолеты через Средиземное море и далее на Африканский континент. Недалеко от аэропорта Луанда Сол экипажи, наконец, начали радиопереговоры и приземлились в столице Анголы. 14 апреля три реактивных «Боинга» наконец-то приземлились в Солсбери.

Вскоре в газете «Родезиан Геральд» появилось небольшое объявление: «Поздравляем Пэт и Рэя с прибытием

тройняшек»! (Пэт Трэвес был генеральным директором «Эйр Родезия»).

Вскоре факт получения правительством Яна Смита трех реактивных «боингов» официально подтвердил 17 апреля и министр транспорта Родезии Роджер Хоукинс, заявив, что VP-YNL «Матабелелэнд», VP-YNM «Машоналенд» и VP-YNN «Маникаленд» были официально включены в состав воздушного флота этой страны.

Реакция мирового сообщества была очевидной: под раздачу попали все. Британское правительство инициировало новые санкции, представители «Боинга» (как производителя запчастей к самолетам) и «Пратт и Уитни» (как производителя двигателей) в унисон заявили, что родезийцы не получат ни одной детали, взамен сломавшихся, а на «Юнайтед Эрлайнз» наложили большие штрафы за обучение родезийских пилотов полетам на реактивных самолетах.



Взлетает родезийский «Боинг» 720



«Вайкаунт» VP-WAS «Ханьяни», рейс 825

Жителям же этой маленькой африканской страны было решительно наплевать на все потуги мирового сообщества сохранить хорошую мину при плохой игре. Спустя небольшое время все желающие могли «прокатиться» на реактивном «Боинге» в ознакомительном полете всего за 18 долларов, причем дверь в кабину пилотов была открыта во время всего полета. Дошло до того, что пилот одного из сопровождавших пассажирский самолет истребителей «Хантер» выпустил шасси и некоторое время летел параллельно, что, естественно, вызывало бурю восторгов у всех находившихся на борту лайнера.

Пробный полет по международному маршруту Солсбери – Дурбан состоялся 6 июля 1973 года, а уже с 1 ноября того же года началось регулярное авиасообщение с помощью реактивных самолетов между Родезией, Мозамбиком и ЮАР.

Несмотря на все санкции, до конца войны эти самолеты поддерживались в отличном состоянии с помощью деталей, в том числе изготовленных в местных мастерских.

Трагедия «Вайкаунтов»

Убранные с международных рейсов «Вайкаунты» стали совершать внутренние рейсы. 3 сентября 1978 года самолет VP-WAS «Ханьяни», совершавший регулярный рейс № 825 от водопада Виктория в Солсбери через курортный город Карибу был сбит бойцами группировки ЗИПРА с помощью ракеты SA-7 (ПЗРК «Стрела-2»).

Самолет был сбит и упал к западу от Карои. Из 56 пассажиров и членов экипажа 38 погибло при падении, ещё десятих расстреляли прибывшие на место крушения «партизаны». Восьмерым пассажирам удалось выжить (трое спрятались в подлеске, а ещё пятеро ушло искать воду до прибытия убийц).

Выступая с интервью для BBC, лидер ЗИПРА Джошуа Нкомо взял на себя всю ответственность за уничтоженный самолет, отметив, что по его мнению самолет, во-первых, использовался в военных целях, а, во-вторых, его люди не добивали выживших на месте крушения. Да и вообще всё произошедшее – дело рук «Скаутов Селуса» («псевдопартизанского» спецподразделения родезийской армии), которые сделали это для срыва мирных переговоров.

Мировое сообщество... дружно проигнорировало факт уничтожения гражданского авиалайнера. По выражению большинства родезийцев из-за границы было слышно лишь... «глухое молчание».

Армия и ВВС Родезии нанесли ряд ударов по лагерям подготовки партизан ЗИПРА, в том числе проведя операцию «Гатлинг» (более известную как «Лидер Зеленый» – Green Leader), в ходе которой ВВС Родезии вторглись на территорию Замбии и нанесли ракетно-бомбовый удар по лагерю подготовки боевиков. А чтобы никто не смог им помешать – остановили любое сообщение в небе над Замбией на это время, фактически захватив её воздушное пространство.



Место катастрофы рейса 825





**«Вайкаунт» VP-YND «Умниати», рейс 827
(ещё в «ливрее» САА)**

Несмотря на это 12 февраля 1979 года был сбит второй «Вайкаунт» VP-YND «Умниати», выполнявший рейс №827 по маршруту Карибу – Солсбери.

Вскоре после взлета он был поражен ракетой «Стрела-2» и упал неподалеку от Вути. Никто 59 пассажиров и членов экипажа не выжил.

В ответ на это 25 февраля 1979 года ВВС Родезии опять нанесли удар по лагерям подготовки ЗИПРА. А вскоре все «Вайкаунты» были переоборудованы для уменьшения возможностей быть атакованными ракетой с инфракрасным наведением (такой тип использовался в «Стреле-2»).

Air Zimbabwe

Вскоре после окончания войны и становления Зимбабве «Эйр Родезия», уже не подверженная санкциям, сменила наименование на «Эйр Зимбабве» (Air Zimbabwe), что,



**Родезийский «Вайкаунт», модернизированный для
уменьшения вероятности поражения ракетами
с ИК-наведением**

впрочем, благодаря «искусному» управлению, не принесло ничего хорошего. Авиапарк обветшал, денег на его полноценное обновление не было, так что судьба большинства самолетов и персонала была незавидна.

В связи с гиперинфляцией пассажиропоток сократился, а в 2012 году авиакомпания попала под судебное преследование в связи со своими огромными долгами за топливо, обслуживание самолетов и зарплату персонала. В том же году «Эйр Зимбабве» была национализирована правительством Роберто Мугабе и сменила название на «Эйр Зимбабве Привэйт Лтд. (Air Zimbabwe Private Limited)». Несмотря на всё это, на июль 2015 года официально «в строю» числились 7 реактивных лайнеров «Аэробус» и «Боинг» различных моделей.

Судьба трех бывших родезийских реактивных «боингов» была в чем-то закономерной: VP-YNM «Машоналенд» (сменив кодировку на Z-YNM) был отправлен в тренировочный ангар в 1983 году, а уже в 1986 году был разобран на запчасти. Z-YNM «Маникаленд» поставлен на прикол в 1985 году, а в 1988 году – разобран на запчасти и продан в Заир для компании «Эйр Чартер Сервисез» (Air Charter Services), вместе с ещё летавшим Z-YNL «Матабелелэнд». Загруженный запчастями последний из «тройняшек» «Боинг» 720 вылетел в Киншасу, где и доживал свой летный век до конца 1993 – начала 1994 года. Вскоре он был выведен из реестра гражданских воздушных судов и встал на вечный прикол в одном из дальних ангаров аэропорта столицы Заира...

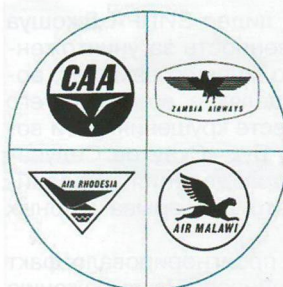


**Последний из родезийских «боингов» 720 Z-YNL
«Матабелелэнд» в аэропорту Киншасы на месте
последней стоянки**

Век авиакомпании «Эйр Родезия» был недолог, но отмечен присущей родезийцам изобретательностью и профессионализмом, несмотря на все внешние факторы.



Эмблемы авиакомпаний Imperial Airways, RANA, CAA и Air Rhodesia (слева направо)





Аргентинская родня «Новика» Эсминцы типов «Катамарка» и «Кордоба»

Подписание 28 мая 1902 года «майского пакта» решило дипломатическим путем чилийско-аргентинский пограничный спор из-за Патагонии. В январе следующего года последовало соглашение между этими странами об ограничении морских вооружений, положившее конец латиноамериканской «кораблестроительной лихорадке» начала века. Помимо отказа от приобретения уже заказанных в Англии и Италии кораблей, Аргентина и Чили обязывались соблюдать в течении пяти лет мораторий на строительство новых боевых единиц, а по истечении этого срока бывшие соперники обязывались объявлять о своем намерении приступить к усилению флота, как минимум, за полтора года до начала работ.

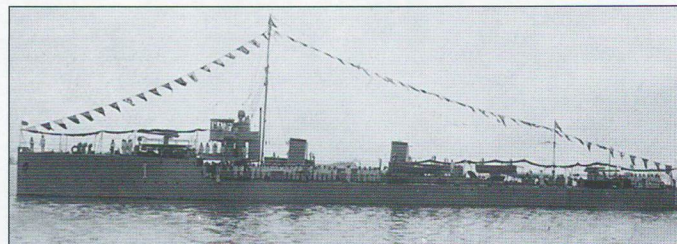
Затишье, воцарившееся во флотах латиноамериканских стран, было нарушено в 1904 году Бразилией, когда парламент этой страны утвердил специальную кораблестроительную программу*, направленную, в первую очередь, против Аргентины. В случае ее выполнения, бразильский флот по численности выходил на первое место в Южной Америке.

Перспектива стремительного роста бразильского флота вызвала беспокойство Аргентины, но, связанная договором, она бессильно вынуждена была ждать с ответом до 1907 года, когда на рассмотрение Президенту Республики представили программу усиления военно-морских сил. Особая комиссия, созданная специально для определения типов и количества запланированных к постройке кораблей, считала необходимым построить три линкора, девять 450-тонных истребителей и двадцать один 200/250-тонный миноносец. Такого числа новых кораблей с лихвой хватало

для противодействия бразильскому флоту. Но едва Аргентина успела, в соответствии с договором 1902 года, оповестить соседей о своих намерениях, как стало известно, что Бразилия произвела существенную корректировку собственной кораблестроительной программы. Касательно легких кораблей изменения заключались в замене запланированных первоначально 400-, 130- и 50-тонных истребителей и миноносцев пятнадцатью большими эсминцами по типу английского «Ривера». Контракт на постройку первых десяти единиц типа «Амазонас»** («Amazonas») Бразилия заключила с фирмой «Ярроу» уже в апреле 1907 года.

На фоне новых эсминцев северного соседа, аргентинские 450-тонники выглядели весьма бледно, поэтому в течение 1907-1908 гг. в «программе 1907 года» дополнительно появились шесть эсминцев равного с «бразильцами» водоизмещения (650 т), а число 450-тонных истребителей увеличилось до двенадцати. От постройки малоэффективных миноносцев при этом вовсе отказались.

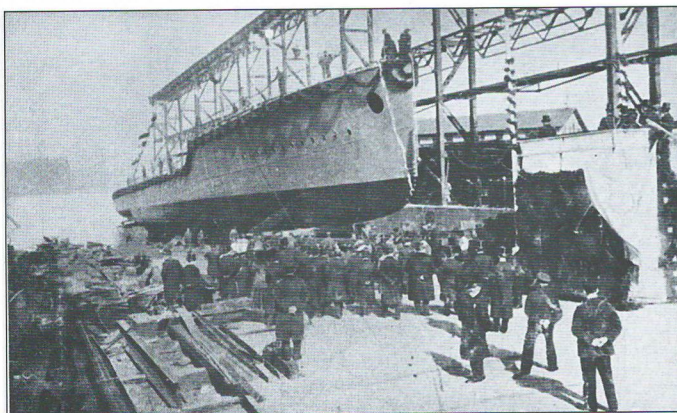
В январе 1909 года аргентинский парламент одобрил отпуск 75 млн. золотых песо (1 песо = 5 франков) на выполнение «программы 1907 года». Выделение средств позволило председателю особой комиссии контр-адмиралу Бедесбере (бывшему морскому министру) обратиться к аргентинской миссии в Лондоне с просьбой объявить конкурс среди зарубежных верфей на постройку для национального флота двух-трех линкоров и восемнадцати 450/650-тонных эскадренных миноносцев.



Бразильский эсминец «Амазонас». Именно с оглядкой на этот корабль аргентинцы разрабатывали технические условия на проектирование своих новых эсминцев

* Первоначально предполагалось построить 26 боевых единиц: три 13000- и три 9000-тонных броненосца, шесть 450-тонных эсминцев, по столько же 130- и 50-тонных миноносцев, две подводные лодки и два вспомогательных судна. Появление «Дредноута» привело к коррекции программы. В 1907 году число планируемых кораблей сократилось до 23. Броненосцы исчезли из программы, а вместо них появились три 19280-тонных дредноута и столько же 3100-тонных легких крейсеров. Небольшие эсминцы и миноносцы также были заменены на пятнадцать 650-тонных эсминцев.

** Все десять кораблей типа «Амазонас» спущены на воду в 1908-10 гг. Водоизмещение 560 т (норм.)/650 т (полн.), размеры: 73,2(нб) x 7,2 x 2,4 м, 2 ПМ тройного расширения, 8000 л.с., 27 уз., запас топлива 140 т (уголь), дальность плавания 1600 миль (14 уз.), вооружение: два 102-мм орудия, четыре 47-мм пушки, два 457-мм торпедных аппарата.



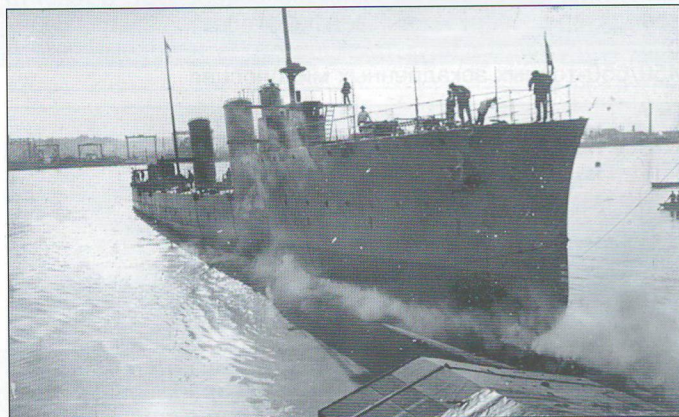
Эсминец «Жужуй» во время церемонии спуска на воду

Рассмотрев в течение 1909 года некоторые из представленных проектов, аргентинское морское ведомство существенно изменило требования к эсминцам. В конечном итоге решено было ограничиться заказом лишь двенадцати кораблей, но гораздо более крупных. Новые требования к эсминцам сводились к следующим пунктам:

1. Нормальное водоизмещение с 40% запасом топлива 900 т;
2. Скорость хода на 6-часовых испытаниях 32 уз. при нормальном водоизмещении (900 т). Хотя скорость на мерной линии специально не оговаривалась, ожидалось, что она достигнет 35 уз.;
3. Энергетическая установка: двухвальная паротурбинная, суммарной мощностью 18-20 тыс. л.с., пять водотрубных котлов (четыре — угольное отопление, один — нефть);
4. Дальность плавания при 15 уз. — 3700 миль;
5. Вооружение: четыре 102-мм/50 орудия (боезапас 250 выстрелов на ствол), три сдвоенных 457-мм или три-четыре однотрубных 533-мм торпедных аппарата.

Особо оговаривалась необходимость обеспечения новым эсминцам приемлемой для действия в океане мореходности, для чего они должны были иметь высокий надводный борт, особенно в районе полубака.

В конкурсе приняло участие свыше 20 судостроительных фирм из Европы и США. Предпочтительнее других выглядел проект английской фирмы «Лэрд» (г. Биркенхед), с которой в конце 1909 года аргентинское правительство подписало контракт на постройку четырех кораблей, получивших названия «Сан-Луис» («San Luis»), «Санта-Фе» («Santa Fe»), «Тукуман» («Tucuman») и «Сантьяго» («Santiago»). Остальные восемь эсминцев программы были равномерно распределены между четырьмя немецкими и французскими верфями: «Шихау» (г. Эльбинг, Германия) получи-



Спуск на воду эсминца «Мендоса»

ла заказ на «Ла-Плату» («La Plata») и «Кордобу» («Cordoba»), «Германия» — Крупп (г. Киль, Германия) — на «Катамарку» («Catamarca») и «Жужуй» («Jujuy»), «Шантье де Бретань» (г. Нант, Франция) — на «Сан-Хуан» («San Juan») и «Сальту» («Salta») и «Дойл и Бакалан» — на «Риоху» («Rioja») и «Мендосу» («Mendoza»). Свои названия все двенадцать кораблей получили в честь аргентинских провинций.

Сроки перед строителями ставились достаточно жесткие: первый корабль должен быть готов через 12 месяцев, а второй (для «Лэрда» — четвертый) — через 15 месяцев после заключения контракта. Стоимость одного корабля без вооружения составляла в среднем 105 000 фунтов стерлингов.

Спроектированные по общему заданию и, в силу этого, имевшие по спецификации очень близкие ТТХ и похожее внутреннее расположение, корабли разных строителей внешне заметно отличались друг от друга. В проекте «Лэрда» предусматривались пять дымовых труб — по числу котлов, в то время как остальные строители ограничились тремя трубами, в две из которых выводились дымоходы не одного, а сразу двух котлов. На кораблях, строившихся в Германии, трубы были одного диаметра, причем сдвоенные дымоходы выводились в первую и третью из них. На французских эсминцах дымоходы распределялись иным образом: широкие вторая и третья трубы имели сдвоенные дымоходы, а узкая первая — обслуживала всего один котел.

Помимо разного числа труб, все проекты различались формой форштевня, варьиравшейся от элегантной яхтенной (французские корабли), до архаичной таранной (на двух постройках «Шихау»), типом руля (применялся как полу-, так и чисто балансирный тип), а французские эсминцы выделялись еще и протяженным полукотлом.

Хотя строительство серии должно было вестись на пяти верфях трех государств по отличающимся друг от друга проектам, аргентинцы не ожидали серьезных различий в ТТХ, т.к., по проекту, разница заключалась лишь в марке котлов, относящихся к двум типам (Уайт-Фостера и Шульца) и незначительно разнящихся в обслуживании и управлении. К достоинствам строительства серии сразу на нескольких верфях относилась как возможность получения всех эсминцев достаточно быстро (чего нельзя было ожидать, строясь вся серия у одного подрядчика), так и вероятность определить лучший тип для повторения в последующих кораблях*.

Увы, время показало, сколь необоснован был оптимизм аргентинского морского министерства по поводу скорого вступления в строй эсминцев программы 1907 года.

Первоначально, однако, ничто не предвещало затруднений с выполнением заказа. В начале 1910 года на всех верфях начались подготовительные работы, и, вскоре была произведена закладка всех двенадцати эсминцев. Первым, в октябре, со стапелей «Шихау» сошел на воду «Кордоба», в январе следующего года за ним последовали однотипный «Ла-Плата» и крупновский «Катамарка». К середине года на воду сошли и достраивались на плаву десять из двенадцати кораблей. Отставали от графика постройки лишь два эсминца верфи «Шантье де Бретань».

Пробы на скорость, к которым традиционно привлекалось повышенное внимание как продавцов, так и покупателей, вылились в форменный триумф германского судостроения. Проходящий первым сдаточные испытания «Кордоба» 18 октября 1911 года в течение шести часов поддерживал скорость 34,7 уз. (мощность 25 000 л.с.). И это при водоизмещении 1150 т, что на 20 т превышало оговоренное контрактом полное водоизмещение! Однотипный «Ла-Плата»

* В 1910 году в Аргентине рассматривался вопрос заказа еще одной серии из двенадцати эсминцев.

достиг еще большей скорости, зафиксировав в одном из пробегов 36,8 уз. (мощность 28 000 л.с.). Крупновские корабли также показали выдающиеся результаты, превысив контрактную скорость на два узла.

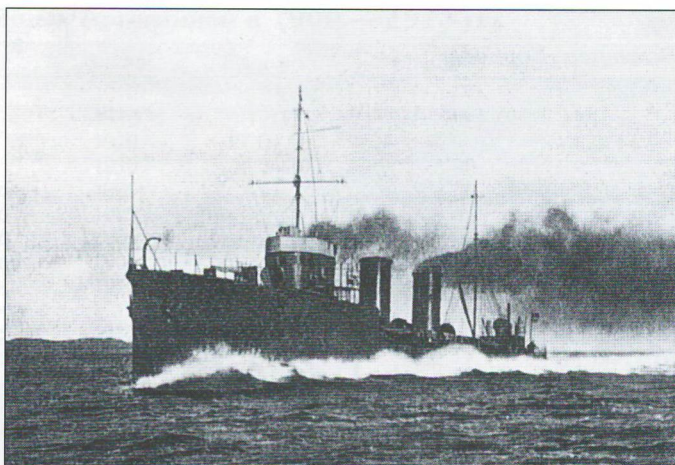
На фоне успехов построенных в Германии эсминцев, дела в Англии шли много хуже. Достаточно быстро построив заказанные ей корабли, верфь «Лэрд» потерпела ряд неудач при проведении испытаний.

Аргентинская газета «Ла Пенса», уделяющая большое внимание постройке новых кораблей, писала, что английская сторона недобросовестно относилась к своим обязательствам. В частности, не были выполнены требования контракта в части проведения испытаний, из-за чего их пришлось проводить повторно. Особое негодование аргентинцев вызвало то, что фирма-строитель не только получила дополнительную плату за испытания на скорость с разными винтами, но и затребовала деньги на исправление и улучшение турбоустановки. При этом отмечалось, что в ходе проб не менее двух раз возникала угроза серьезной аварии ЭУ. В конечном итоге, разногласия по поводу сверхконтрактных платежей и неудачные испытания привели к тому, что контракт с фирмой «Лэрд» был расторгнут, и дальнейшая судьба этих кораблей оказалась под вопросом.

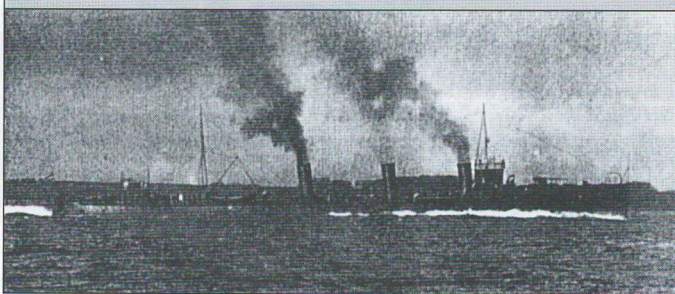
С эсминцами, заказанными во Франции, дела также обстояли не лучшим образом. Как утверждал парижский корреспондент упомянутой уже газеты «Ла Пенса»: «...во Франции эсминцы строятся еще хуже, чем в Англии. На испытаниях одного из них (вероятно, имелся в виду «Мендоса») только с шестой попытки удалось достичь скорости 29 уз., на три узла меньше контрактной. Последующие попытки достичь заветные 32 узла привели лишь к тяжелой аварии в котельном отделении».

Только осенью 1912 года, после внесения в проект многочисленных изменений, позволивших снизить перегрузку (нормальное водоизмещение снизилось с 994 до 922 т), эсминец «Мендоса» смог на четырехчасовых испытаниях развить 32,63 уз. Не надеясь уже получить подобную скорость в течение шести часов, оговоренных контрактом, аргентинское правительство согласилось изменить в сторону уменьшения пункт контракта, оговаривающий продолжительность пробега на скорость.

Пока во Франции мучились со своими не желающими развивать контрактную скорость кораблями, перед фирмой



«Катамарка» во время одного из своих рекордных забегов во время сдаточных испытаний на Балтике в начале 1912 г.

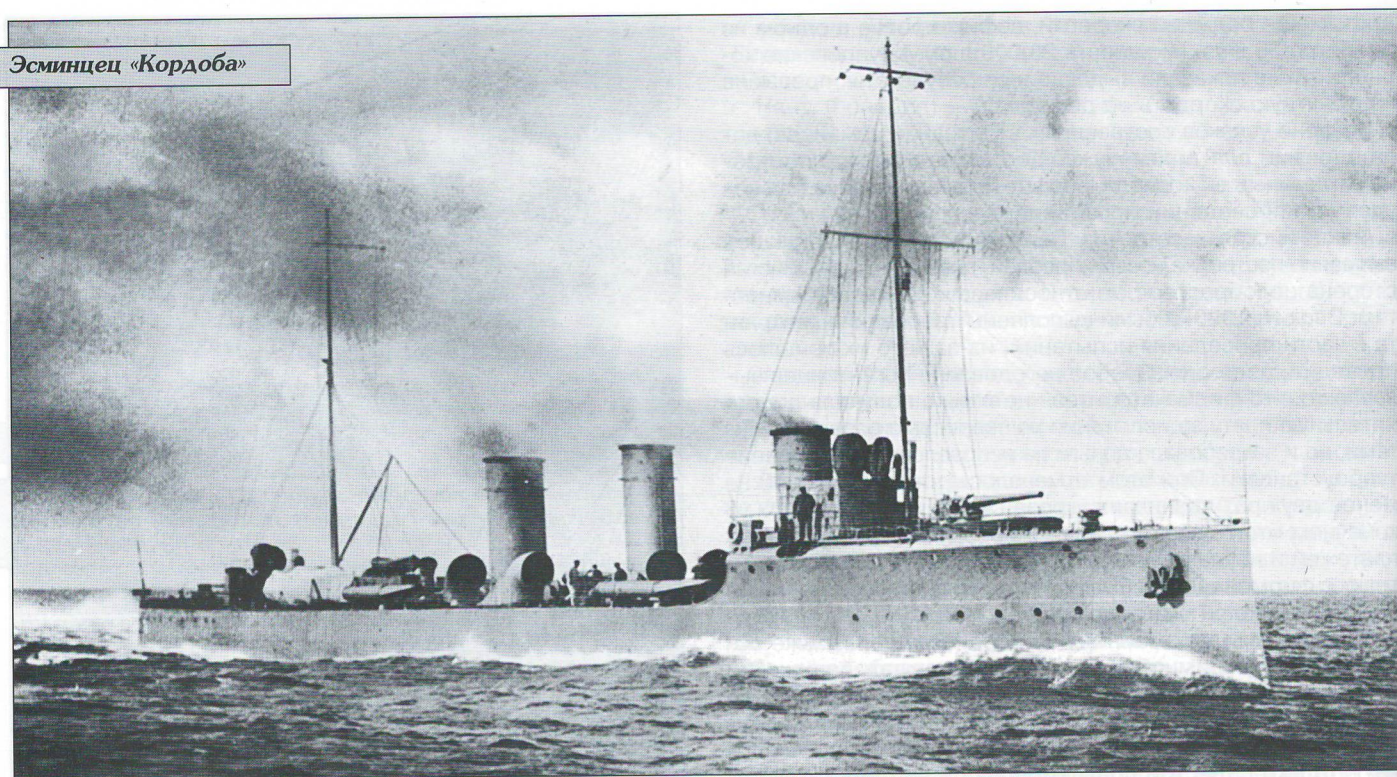


«Лэрд» стояла задача пристроить своих «отказников». Британское Адмиралтейство, с некоторыми оговорками, было готово приобрести их и, скорее всего, так бы и поступило, если бы лэрдскими кораблями не заинтересовалась Греция, готовящаяся к войне с Турцией. Так как с формальной точки зрения Аргентина еще обладала правами на эсминцы, требовалось ее согласие на продажу, каковое и было незамедлительно получено. После непродолжительных переговоров, в сентябре 1912 года Греция купила эти эсминцы вместе с вооружением, по цене 148 000 фунтов стерлингов за корабль. Одновременно «Сан-Луис»,



«Ла Плата». Эсминцы постройки верфи «Шихау» отличались архаичными таранным форштевнем и фок-мачтой, расположенной перед носовой надстройкой

Эсминец «Кордоба»



«Санта-Фе», «Тукуман» и «Сантьяго» переименовали в «Аэ-тос» («Aetos»), «Иеракс» («Ierax»), «Леон» («Leon») и «Пантер» («Panther») соответственно.

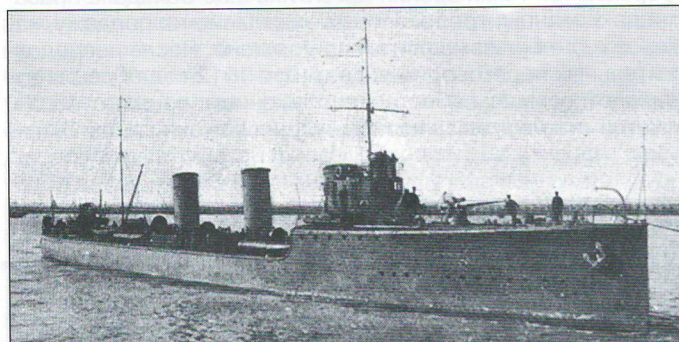
После продажи лэрдовских кораблей аргентинское морское министерство заявило, что вместо них планирует заказать четыре новых, которые получат те же имена. Проблемы в выборе подрядчика для новой серии эсминцев не возникло — заказ было решено разместить в Гер-

мании у Круппа. В апреле 1913 года с ним подписали контракт на постройку четырех кораблей улучшенного типа «Катамарка». По сравнению с предшественниками, в проект внесли ряд изменений, приведших к некоторому росту водоизмещения и размеров. Необходимость изменений объяснялась как началом строительства в Англии для Чили больших эсминцев типа «Альмиранте Линч» («Almirante Lynch»)*, так и желанием исправить ряд мелких недостатков, обнаружившихся в проекте «Катамарка». Важным отличием «Сантьяго II» от своих предшественников стал перевод его котлов на чисто нефтяное отопление, что, вкупе с введением в состав ЭУ двух дизелей экономичного хода, сулило заметно повысить дальность плавания. Нефть позволяла применить более мощные паровые турбины, которые должны были обеспечить скорость в 33,5 уз. — на полтора узла больше, чем на кораблях первой серии.

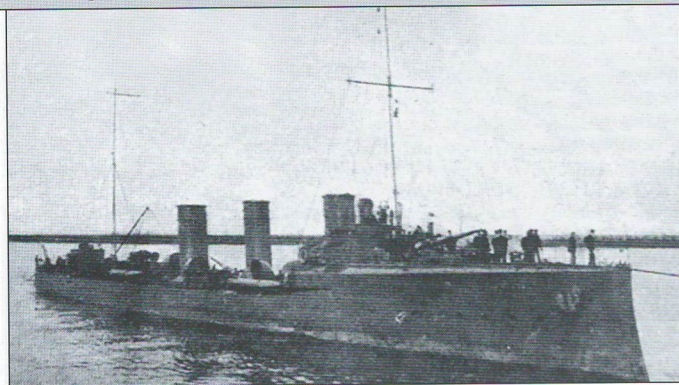
Германская пресса, не питавшая в описываемый период симпатий к Англии, воспользовавшись перипетиями вокруг аргентинского заказа, со злорадством писала о неудаче «мастерской мира» и недостатках ее эсминцев, уступающих немецким кораблям три узла скорости. Особо подчеркивалось, что повторный заказ Аргентина разместила не в Англии, а в Германии.

Англия через газету «Таймс» ответила о недопустимости сравнения типа «Сан-Луис» с «Ла-Плата» и «Катамарка», т.к. хотя максимальная скорость кораблей немецкой постройки больше, английские — обладают лучшей мореходностью, в то время как германские слабы корпусом и непрочны.

По поводу высказываний английской и германской прессы, следует отметить, что верны они лишь отчасти. Высокая скорость эсминцев немецкой постройки обеспечивалась не только большим отношением проектной мощности на тонну водоизмещения (данные по эсминцам), но и



Эсминцы типов «Катамарка» (вверху) и «Кордоба» (внизу) вскоре после прихода в Аргентину. Хорошо виден основной визуальный признак, по которому корабли можно различать — форма форштевня



* Всего планировалось построить шесть кораблей типа «Альмиранте Линч». До начала Первой мировой войны в Чили успели перейти лишь два корабля (спущены на воду в 1912 г.). Водоизмещение 1430 т (норм.)/1850 т (полн.), размеры: 97,5 x 9,9 x 3,4 м, 3 ПТУ, 30 000 л.с. = 31 узл., запас топлива 427 т (уголь) + 80 т (нефть), вооружение: шесть 102-мм орудий, четыре 457-мм торпедных аппарата.

Построечные данные эсминцев, заказанных Аргентиной в 1909 — 1913 гг.

Название	Первоначальное название	Место постройки	Заказ	Заложен	Спущен	В строй
«La Plata»		«Шихау», Эльбинг	1910	1910	11.10	30.03.12
«Cordoba»		«Шихау», Эльбинг	1910	1910	01.11	08.07.12
«Catamarca»		«Германия», Киль	1910	27.04.10	01.11	13.04.12
«Jujuy»		«Германия», Киль	1910	27.04.10	04.03.11	15.04.12
«Aetos»	«San Luis»	«Кэмел Лэрд», Биркинхед	1909	1910	02.02.11	19.09.12
«Ierax»	«Santa Fe»	«Кэмел Лэрд», Биркинхед	1909	1910	15.03.11	19.09.12
«Leon»	«Tucuman»	«Кэмел Лэрд», Биркинхед	1909	1910	15.07.11	19.09.12
«Panther»	«Santiago»	«Кэмел Лэрд», Биркинхед	1909	1910	26.04.11	19.09.12
«Temeraire»	«San Juan»	«Шантье де Бретань», Нант	1910	1910	08.12.11	02.11.14
«Intrepide»	«Salta»	«Шантье де Бретань», Нант	1910	1910	25.09.11	02.11.14
«Opiniare»	«Rioja»	«Дойл и Бакалан», Бордо	1910	1910	нач. 1911	16.09.14
«Aventurier»	«Mendoza»	«Дойл и Бакалан», Бордо	1910	1910	18.02.11	29.09.14
«G101»	«Santiago»	«Германия», Киль	04.13	1913	12.08.14	1915
«G102»	«San Luis»	«Германия», Киль	04.13	1913	16.09.14	1915
«G103»	«Santa Fe»	«Германия», Киль	04.13	1913	14.11.14	1915
«G104»	«Tucuman»	«Германия», Киль	04.13	1913	28.11.14	1915

за счет более острых обводов корпуса. Последнее обстоятельство действительно вело к снижению мореходности в свежую погоду. Что же касается якобы недостаточной прочности немецких корпусов, то в этом случае «Таймс» погрешила против истины, хотя по сравнению с лэрдскими кораблями немецкие действительно имели более легкую постройку, особенно «Кордоба» и «Ла-Плата».

К несчастью для Аргентины, начавшаяся Первая мировая война так и не позволила пополнить ее флот не только немецкими эсминцами второй серии, но и уже практически готовыми французскими. Правительства двух этих стран не преминули воспользоваться возможностью наложить руку на столь ценные корабли. Первой, 6 августа 1914 г., конфисковала строившиеся ею эсминцы Германия. «Сантьяго II», «Сан-Луис II», «Санта-Фе II» и «Тукуман II» превратились в «G 101», «G 102», «G 103» и «G 104» соответственно. Спустя три дня примеру своего противника последовала Франция, включившая в состав своего флота «Риоха», «Мендоса», «Сан-Хуан» и «Сальта» под именами «Опиньюар», «Авантюрье», «Темерер» и «Интрепид» соответственно.

В конечном итоге, Аргентина получила всего четыре из 16 заказанных в разное время эсминцев. По столько же эсминцев оказалось в составе флотов Германии, Франции и Греции. Дальнейшая судьба этих кораблей выходит за рамки нашего повествования (про французские эсминцы типа «Авантюрье» можно почитать в «Арсенал-Коллекции» №2 за 2013 г.).

Описание конструкции

Корпус. Архитектура и обводы корпусов эсминцев как верфи «Шихау», так и верфи «Германия» имели ряд характерных фамильных «немецких» черт, главными из которых являлись относительно низкий полубак с незначительным развалом шпангоутов и более острые образования носа и кормы в сравнении с таковыми на кораблях английской или французской школ.

Корпус выполнялся клепаным, с коротким полубаком (причем на кораблях верфи «Шихау» он был заметно короче, чем у постройки верфи «Германия»). На кораблях имелась всего одна непрерывная палуба, идущая от кормы до носа — верхняя, она же главная, а также палуба полубака. От форштевня до переборки первого котельного отделения и от переборки машинного отделения до ахтерштевня шла жилая палуба (фактически две независимые платформы), выполнявшаяся водонепроницаемой. Непотопляемость обеспечивалась разделением корпуса на 12 отсеков главными водонепроницаемыми поперечными переборками, доходящими до верхней палубы.

Для ответственных связей, включая набор, использовали сименс-мартеновскую сталь повышенного сопротивле-

ния, для остальных конструкций — мягкую судостроительную сталь.

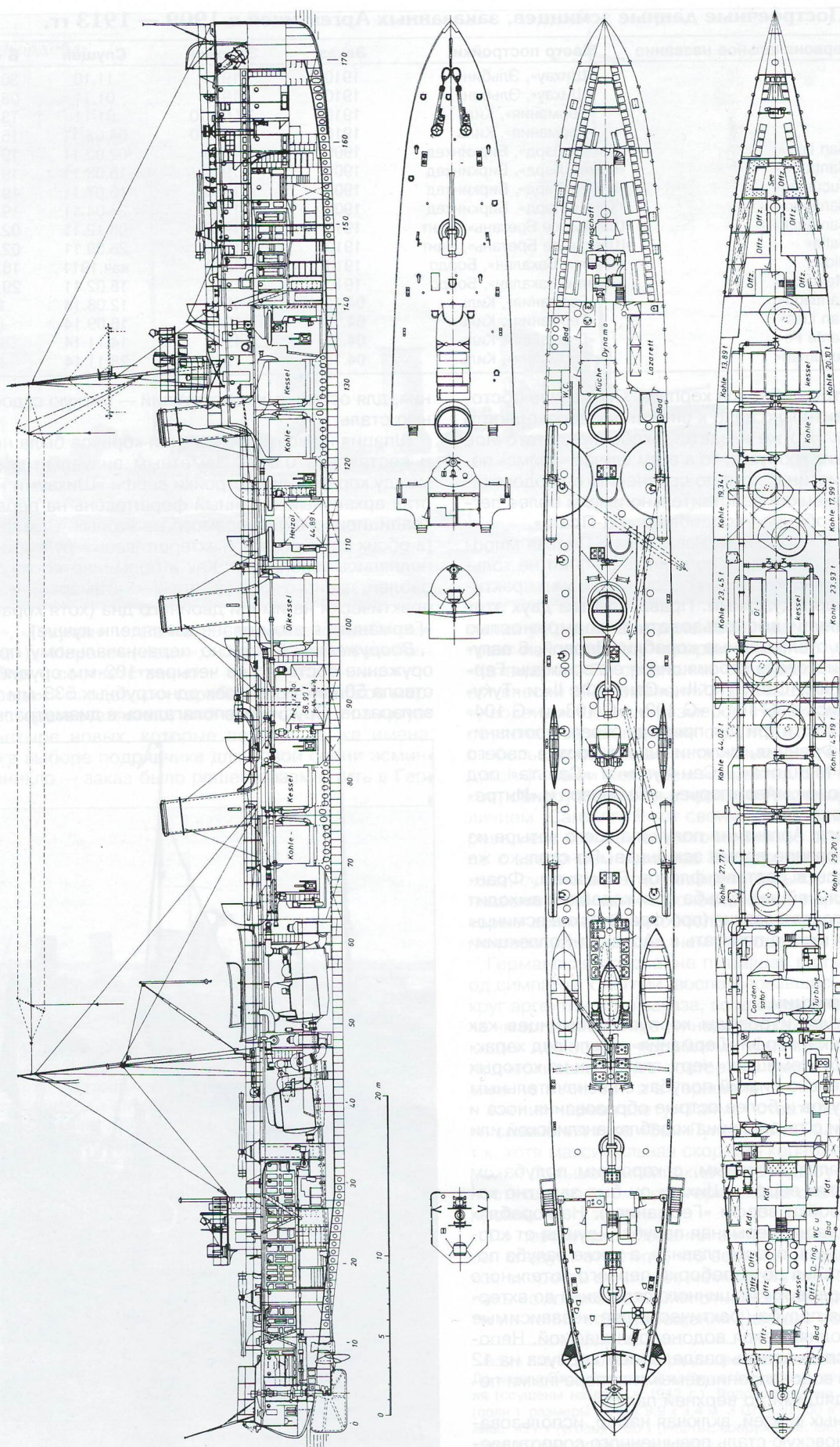
Шпация на всем протяжении корпуса была неизменной и составляла 0,5 м. Заметным визуальным различием между кораблями постройки верфи «Шихау» и «Германия» стал архаичный таранный форштевень на первых против традиционного уже прямого на вторых. Сам форштевень (в обоих случаях), как и ахтерштевень с рулевой рамой выполнялись коваными. Как и большинство тогдашних кораблей данного класса, типы «Катамарка» и «Кордоба» практически не имели двойного дна (хотя корабли верфи «Германия» в этом плане выглядели лучше).

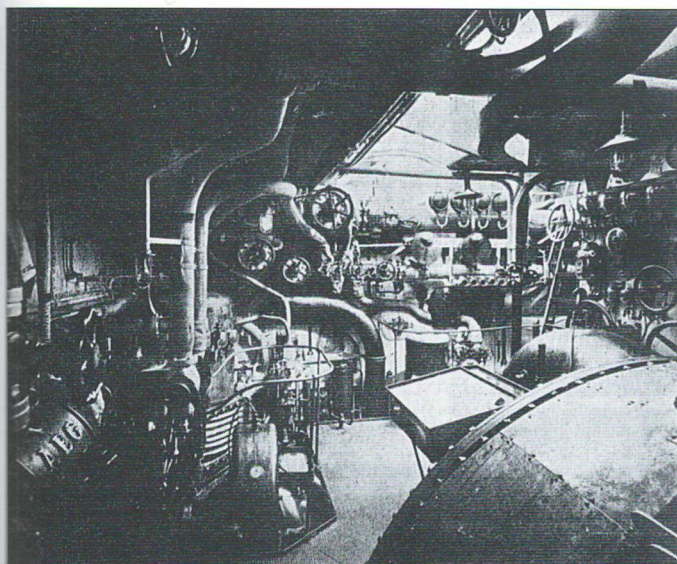
Вооружение. Согласно первоначальному проекту, вооружение состояло из четырех 102-мм орудий с длиной ствола 50 клб. и четырех однотрубных 533-мм торпедных аппаратов. Орудия располагались в диаметральной плос-



Прямой форштевень «Катамарки»

Эсминец «Кагамарка». Продольный разрез и планы палуб





В машинном отделении эсминца «Катамарка»

кости: одно на полубаке, одно — между второй и третьей дымовыми трубами и еще два — на квартердеке. Боезапас хранился в двух погребах, расположенных ниже ватерлинии на нижней платформе в носу и корме и вмещавших 400 выстрелов ГК.

Самой неудачной оказалась позиция орудия №2, имевшего ограниченные углы обстрела, еще более стесненные расположенными поблизости вентиляционными дефлекторами КО. Кроме того, подача боеприпасов из носового погреба к орудию №2 в реальных условиях боевой службы оказалась весьма затруднена. Убедившись в спорной ценности этого орудия, его в конце концов демонтировали в течение 1920-х гг.

Однотрубные торпедные аппараты располагались побортно — по два у среза полубака и в районе грот-мачты. Вынесение ТА к бортам из диаметральной плоскости с одной стороны расширяло углы стрельбы, но ровно в два раза уменьшало вес торпедного залпа. Впрочем, во время создания проекта аргентинских эсминцев о массивных торпедных атаках не задумывались нигде, кроме России. Зарядные отделения торпед хранились как в носовом, так и в кормовом погребах (соответственно для носовой и кормовой пары ТА). Кроме того, на стеллажах кормового погреба хранились еще три запасные торпеды.

Для освещения целей эсминцы несли по два прожектора — на носовой надстройке и кормовой площадке у грот-мачты.

Энергетическая установка. Главная энергетическая установка эсминцев имела линейное расположение и состояла из двух паротурбинных агрегатов в двух МО (турбина правого борта — МО №1, левого — МО №2) и пяти паровых водотрубных котлов системы Шульца в пяти КО (КО №1, 2, 4 и 5 — угольные, КО №3 — нефтяное отопление). Используемые турбины «Кертисс-АЕГ» относились к т.н. активно-реактивному типу и в то время считались более простыми в обслуживании и регулировке, чем реактивные системы Парсонса (которые должны были стоять на четырех кораблях английской постройки), но несколько менее экономичными. Частота вращения винтов при полном ходе — 650 об./мин.

Отопление котлов — угольное (4 котла) и нефтяное (1 котел). Запас угля расположен в бортовых угольных ямах (265 т), нефть (103 т) хранилась в поперечном топливном танке между КО №2 и 3.

Корабельные системы и устройства. Электроэнергетические системы эсминцев работали на постоянном токе.

Источниками электроэнергии служили два парогенератора мощностью по 15 кВт, стоявшие в машинном отделении. Кроме того, имелся резервный генератор мощностью 4,5 кВт.

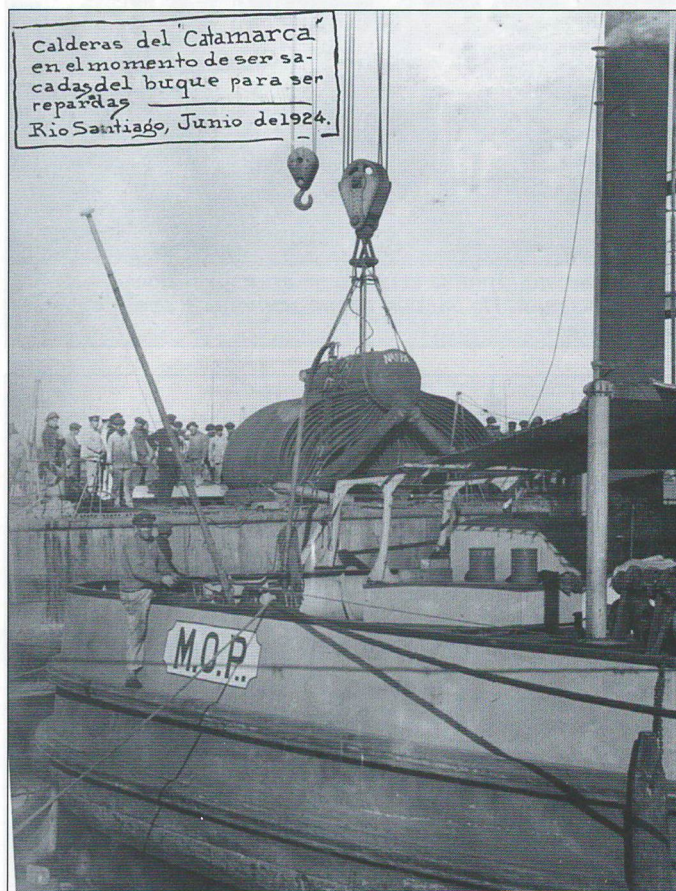
Корабли имели полубалансирный руль трапецевидной формы. Паровая рулевая машина размещалась в корме в румпельном отделении. Управление ею осуществлялось валиковым приводом от штурвалов, расположенных на носовом мостике и резервном посту управления на кормовом мостике. Перекладка руля с борта на борт осуществлялась за 10 с.

Эсминцы оснащались моторным и весельным катерами, шлюпкой-двойкой (перед грот-мачтой) и двумя складными парусиновыми шлюпками (у второй дымовой трубы). Для подъема/спуска плавсредств на воду грот-мачта была оснащена грузовой стрелой.

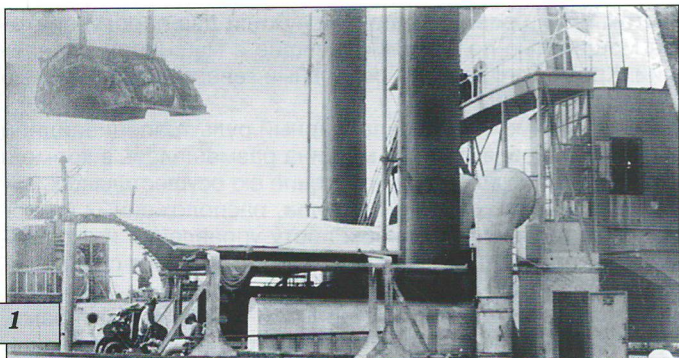
Бытовые условия. Согласно штатного расписания экипаж насчитывал 106 человек: 8 офицеров, 18 унтер-офицеров и 80 рядовых. Размещался он традиционно — офицеры в корме, рядовой состав — в носу.

Модернизации

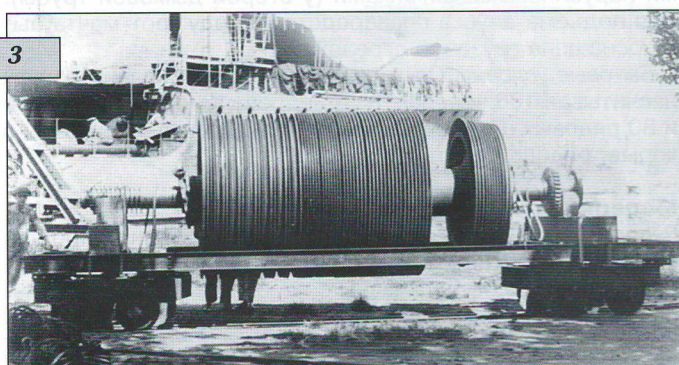
В период с 1924 по 1934 г. все четыре эсминца прошли модернизацию на государственной верфи B.N.R.S. Основные работы были связаны с переводом котлов с угольного на нефтяное отопление и плановым ремонтом турбин. Переход на нефтяное отопление привел и к изменению запаса топлива, сократившегося до 200-220 т. Дальность плавания экономичным (15 уз.) ходом сократилась до 2700-3000 миль. Одновременно были произведены некоторые изменения в расположении вооружения. Так, кормовое орудие ГК, ранее довольно «мокрое», подняли на специ-



Демонтаж парового котла с эсминца «Катамарка» перед отправкой на ремонт. Июнь 1924 г.



1



3

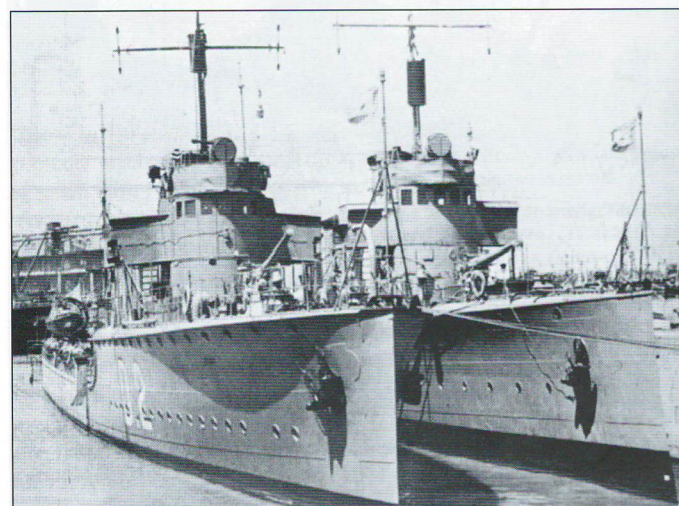


2

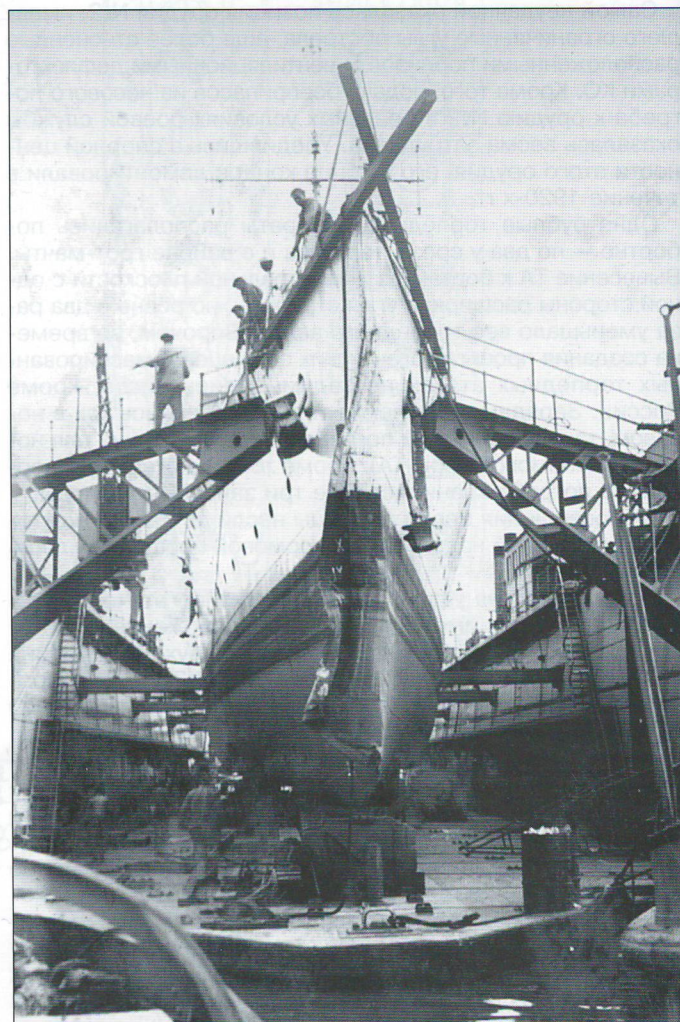
Процесс демонтажа паровой турбины эсминца «Катамарка» перед отправкой на ремонт: снимается корпус турбины (фото 1, 17 марта 1925 г.); ротор (фото 2, 18 марта 1925 г.); ротор на железнодорожном транспортёре перед отправкой на ремонт (фото 3, 18 марта 1925 г.)



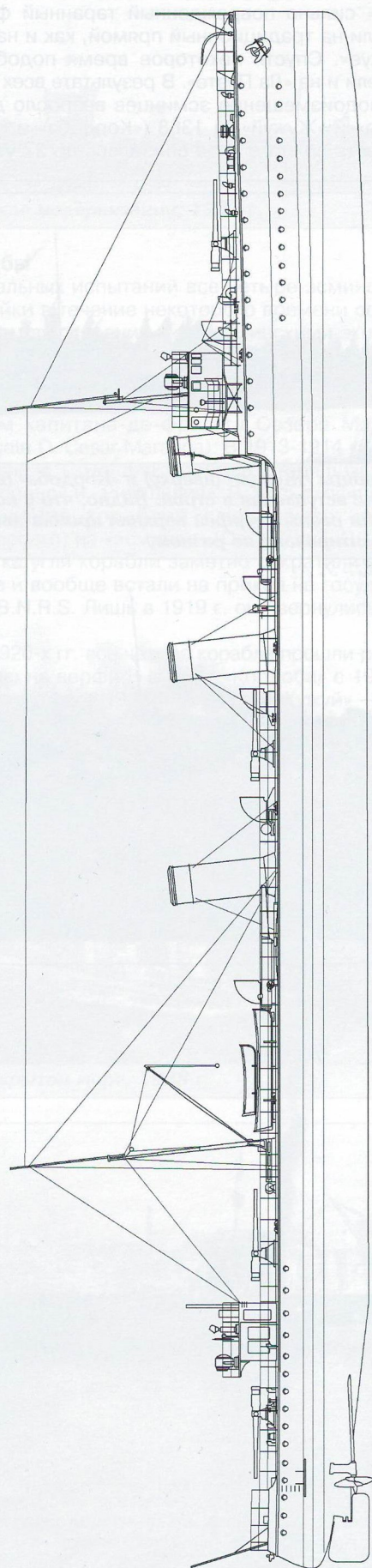
Кормовая надстройка эсминца «Катамарка» после модернизации. На заднем плане эсминцы «Гарай» и «Сервантес»



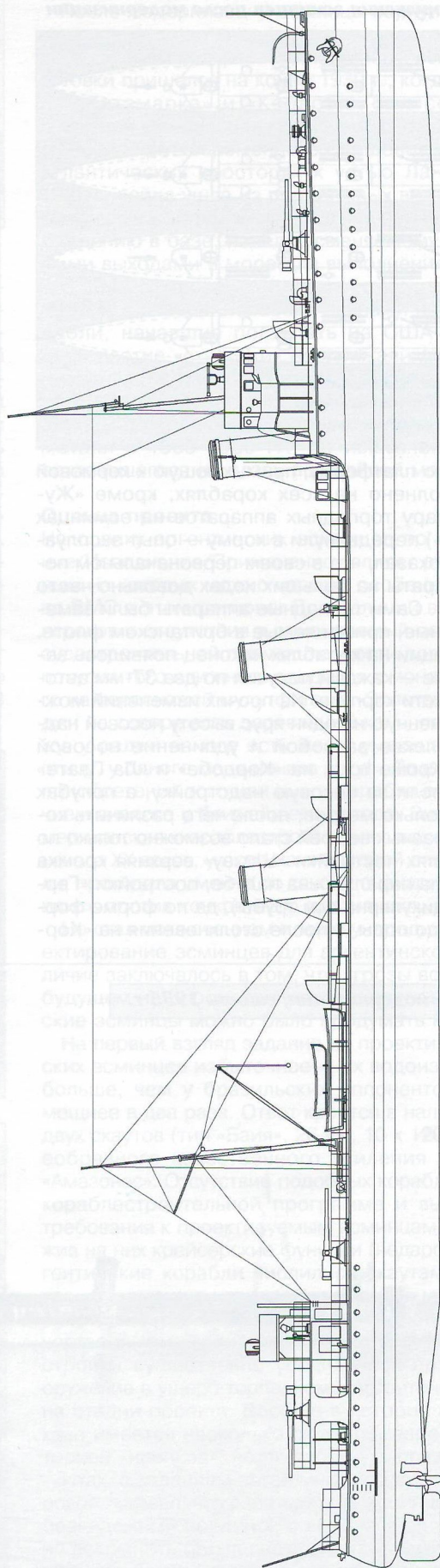
Эсминцы «Жужуй» (слева) и «Кордоба» после модернизации. Хорошо видна носовая надстройка, «подростшая» на один ярус



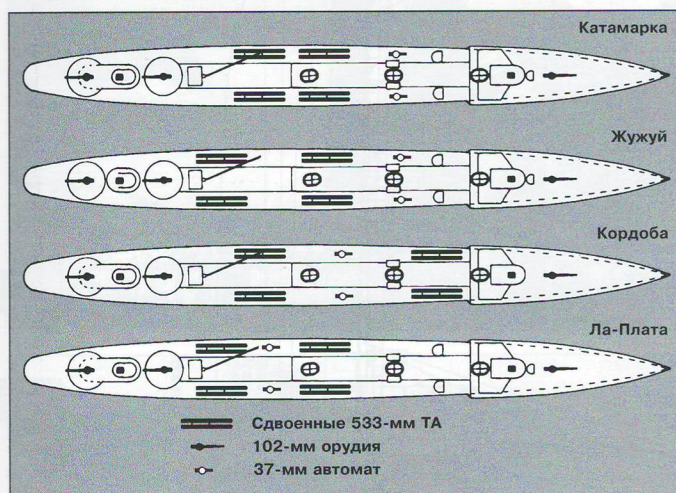
Эсминец «Кордоба» в плавучем доке во время замены поврежденного в столкновении форштевня



Эсминец «Катамарка» при вступлении в строй

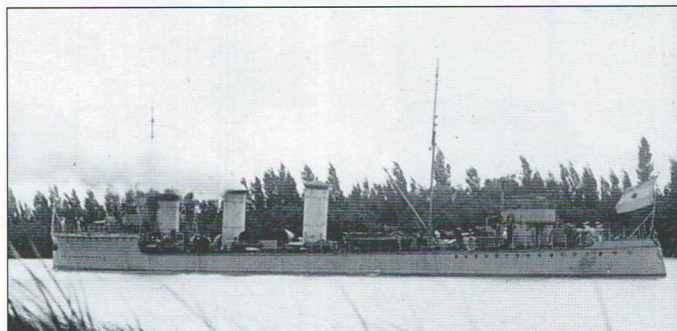


Эсминец «Катамарка» после модернизации

Расположение вооружения эсминцев после модернизации

ально сооруженную платформу, примыкающую к кормовой надстройке (выполнено на всех кораблях, кроме «Жужуй»). Носовую пару торпедных аппаратов на эсминцах (кроме «Кордобы») передвинули в корму — опыт эксплуатации кораблей показал, что в своем первоначальном положении эти аппараты на больших ходах довольно часто заливаются водой. Сами торпедные аппараты были заменены на двухтрубные, применяемые в британском флоте. В ходе модернизации на кораблях наконец появилось зенитное вооружение — каждый получил по два 37-мм автомата в средней части корпуса. Из прочих изменений можно отметить увеличенную на один ярус высоту носовой надстройки, что повлекло за собой и удлинение носовой дымовой трубы. Кроме того, на «Кордобе» и «Ла Плате» фок-мачту перенесли за носовую надстройку, а полубак продлили на несколько метров, после чего различить корабли постройки разных верфей стало возможно только по трубам (на кораблях постройки «Шихау» верхняя кромка дымовых труб была параллельна палубе, постройки «Германия» — перпендикулярна оси трубы), да по форме форштевня. Но и это до поры — после столкновения на «Кор-

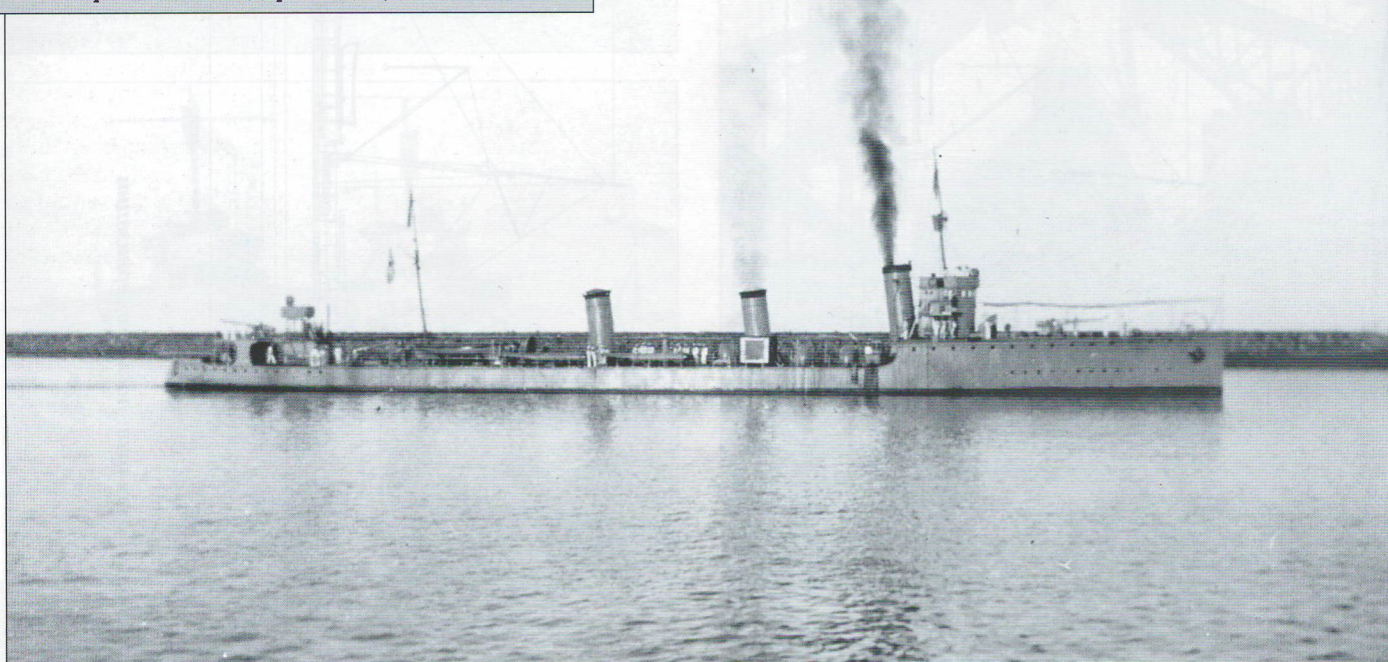
добе» сильно поврежденный таранный форштевень заменили на традиционный прямой, как и на «Катамарке» и «Жужуе». Спустя некоторое время подобную операцию провели и на «Ла Плате». В результате всех этих работ полное водоизмещение эсминцев возросло до 1357 («Катамарка» и «Жужуй») и 1368 («Кордоба» и «Ла Плата») т, а скорость полного хода снизилась до 27 уз.



Эсминцы «Жужуй» (вверху) и «Кордоба» (внизу) вскоре после вступления в строй. Видно, что у кораблей постройки разных верфей верхняя кромка дымовых труб ориентирована по разному



«Катамарка» после модернизации, снимок 1935 г.



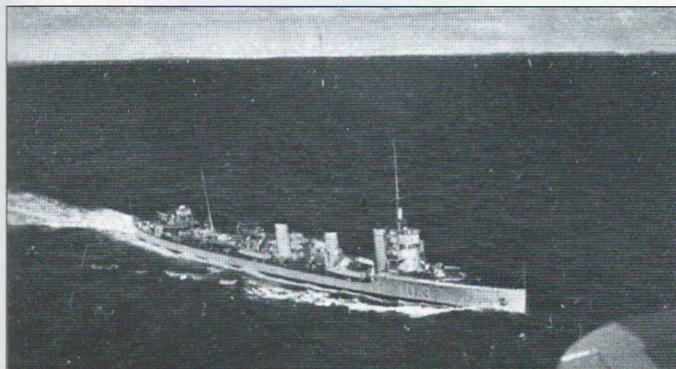


«Катамарка» после модернизации, 1933 г.

История службы

После триумфальных испытаний все четыре эсминца немецкой постройки в течение некоторого времени оставались на Балтике для освоения их аргентинскими экипажами. Летом 1912 года корабли пересекли Атлантический океан и прибыли в Аргентину, где вошли во вновь сформированную «группу скаутов» (Grupo de Exploradores) под командованием капитана-де-фрагата Сезара Маранги (Capitan de Fragata D. Cesar Maranga). В 1913-1914 гг. часть экипажей отбыла в США для приемки строящихся там dreadnoughtов «Морено» и «Ривадавия». В 1915 г. официальная классификация кораблей сменена со «скаут» (Explorador-torpedero) на «эсминец» (Destructor). В 1917 г. из-за недостатка угля корабли заметно сократили активность, а вскоре и вообще встали на прикол на государственной верфи B.N.R.S. Лишь в 1919 г. они вернулись к активной службе.

В середине 1920-х гг. все четыре корабля прошли ремонт и модернизацию на верфи B.N.R.S.: «Кордоба» с 1923 по 1927 г.; «Катамарка» — с 1924 по 1927 г.; «Жужуй» — 1928 по 1931 г.; «Ла Плата» — с 1928 по 1934 г.



«Кордоба» в открытом море, 1938 г.



Эсминцы в главной базе аргентинского флота Пуэрто-Белграно, 1938 г. На первом плане корабли постройки «Шихау»: «Ла Плата», далее «Кордоба» и два эсминца постройки «Германия»

После модернизации эсминцы вернулись в состав флота, попеременно чередуя активную службу со стоянкой в вооруженном резерве. Единственный всплеск боевой подготовки пришелся на конец 1939 г., когда из кораблей типа «Катамарка» и «Кордоба» был сформирован 2-й дивизион миноносцев (2 Escuadrilla de torpederos). Однако после кратковременного смещения фокуса борьбы на атлантических просторах к устью Ла-Платы в декабре 1939 г. война ушла из прибрежных вод Аргентины, и старые эсминцы опять вернулись к привычному времяпрепровождению в базе, изредка сменяемому непродолжительными выходами в море для выполнения учебных задач.

С 1947 г. морально и физически устаревшие эсминцы вывели в резерв, переведя экипажи на современные корабли, начавшие поступать из США и Англии. Почти десятилетие «старички» продолжали де-юре числиться в строю флота, пока 10 января 1956 г., согласно указу №246 не были признаны негодными для дальнейшего несения службы и переданы для продажи на слом. Разобраны на металл в 1959-1960 гг., за исключением «Ла Плата», оставшегося на плаву по крайней мере до 1968 года.

Оценка проекта

На оценку аргентинских эсминцев по критериям «Задание/Исполнение/Применение» влияет ряд факторов, главным из которых можно назвать особенности строительства ВМС в этом регионе. При наличии всего трех крупных игроков и отсутствия в описываемый период собственной судостроительной промышленности довольно часто резон покупки того или иного сводился к монологу в стиле одного из персонажей мультфильма «Золотая антилопа»: «У раджи на севере есть деревянный конь, летающий по воздуху, у раджи на юге есть жена, умеющая превращаться в птицу, у одного меня ничего нету!». То есть необходимость приобретения того или иного корабля определялась наличием аналога у ближайшего соседа. Знаменитая латиноамериканская «кораблестроительная лихорадка» конца XIX — начала XX веков, участниками которой стали Аргентина и Чили, проходила именно по такому сценарию — корабли строились против конкретного противника.

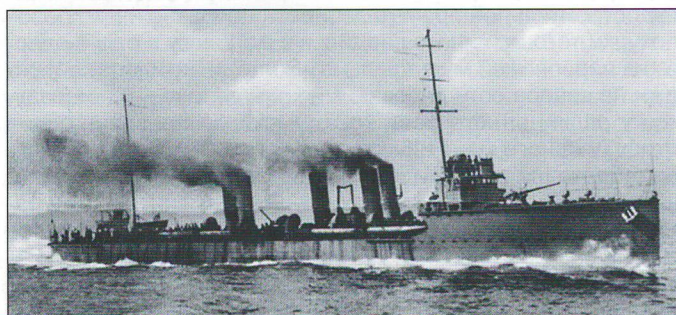
Не стал исключением и международный конкурс на проектирование эсминцев для аргентинского флота. Все отличие заключалось в том, что угрозы войны в ближайшем будущем не просматривалось и ответ на новые бразильские эсминцы можно было продумать не спеша.

На первый взгляд задание на проектирование аргентинских эсминцев избыточное — их водоизмещение на треть больше, чем у бразильских оппонентов, вооружение — мощнее в два раза. Ответ кроется в наличии у бразильцев двух скаутов (тип «Баия», 26 уз., 10 x 120-мм орудий), своеобразного качественного усиления миноносцев типа «Амазонас». Отсутствие подобных кораблей в аргентинской кораблестроительной программе и вынудило повысить требования к проектируемым эсминцам, частично переложив на них крейсерские функции (недаром официально аргентинские корабли числились скаутами). Кстати, такую трансформацию назначения корабля можно считать своеобразным «предвосхищением» известной истории с отечественными «новиками», на которых уже в процессе постройки существенно усиливалось артиллерийское вооружение в ущерб торпедному. Аргентинцы же сделали это на стадии проекта. Вообще в истории аргентинского заказа имеется несколько сюжетов, пересекающихся с историей «новиков», но об этом чуть позже.

Итак, с заданием аргентинцы угадали. Опыт Первой мировой показал, что пара крупных эсминцев может вести небезнадежный поединок с легким крейсером — достаточно вспомнить бой черноморских «новиков» с «Бреслау», а ведь тот был заметно крупнее бразильских скаутов.

Тактико-технические характеристики эсминцев аргентинского заказа

	Англия	«Шихау», Германия	«Германия-Крупп», Германия	Франция	Германия 2-й заказ
Водоизмещение, т:					
нормальное	980	890	940	950	1300
полное	1175	1110	1120	1178	1700
Размеры, м:					
длина (квл/нб)	/89,3	/90,0	87,36/88,16	86,28/88,3	94,0/95,3
ширина	8,4	9,0	8,25	8,6	9,47
осадка (норм./полн.)	2,6/3,0	2,3/2,8	2,55/2,9	2,7/3,1	/3,7
высота борта		5,0	5,2	5,2	5,82
Энергетическая установка:					
тип установки	2-вальная ПТУ	2-вальная ПТУ	2-вальная ПТУ	2-вальная ПТУ	2-вальная ПТУ + 2 дизеля
турбины	Парсонс-Кертисс	Кертисс-АЕГ	Кертисс-АЕГ	Рато	Германия
котлы	5 Уайт-Фостера	5 Шульца	5 Шульца	5 Уайт-Фостера	3 двойных типа морск. ведомства
дизели					2 6-цилиндр. 2-тактных
Мощность, л.с.	19 750	20 000	24 000	19 000	24 000 (ПТУ) + 1800 л.с. (ДУ)
Скорость хода, уз.:					
при норм. водоизм.	32	32	32	32	33,5 (дизели — 10)
Запас топлива, т (полный):					
уголь	225	290	265	256	
нефть	75	50	103	82	500
Дальность плавания, миль (уз.)				4100 (15)	
Вооружение:					
артиллерийское, 102-мм/50 орудия	4	4	4	4	4
торпедное, однотрубные 533-мм ТА	4	4	4	4	-
торпедное, двухтрубные 533-мм ТА	-	-	-	-	2
Экипаж, чел.:	110	110	110	110	110



Греческий эсминец «Аэто́с» — бывший аргентинский «Сан-Луис»



Французский эсминец «Темерер», так и не ставший «Сан-Хуаном»



Один из германских «больших миноносцев» типа G 101 в Скапа-Флоу, 1919 г.

Теперь стоит остановиться на реализации, так сказать, «в железе», благо корабли строились в трех разных странах на пяти верфях и поле для сравнения обширнее. И тут мы сталкиваемся с очень интересной ситуацией, ибо абсолютного победителя во всех номинациях нет — каждый из представителей был в чем-то лучше, в чем-то хуже. Так лучшую мореходность демонстрировали корабли английской постройки, худшую — немецкие, что впрочем неудивительно — как уже писалось ранее, немецкая школа миноносцестроения была оптимизирована на создание кораблей для действия на Балтике и акватории Северного моря с их небольшими глубинами и короткой, хаотической волной, на которую лучше не всходить, а прорезать — отсюда острые обводы и небольшой развал шпангоутов. А вот в открытом море такие обводы — это уже скорее недостаток... В качестве примера можно привести те же черноморские «новики», часть из которых (тип «Счастливый») строилась по переработанному проекту «Новика» (а последний имел ряд фамильных «немецких» черт), а часть (тип «Дерзкий») — по английскому проекту фирмы Торникрофт. По отзывам офицеров, в условиях Черного моря последние были однозначно предпочтительнее.

А вот в плане удобства действия артиллерии вне конкуренции оказались французские корабли — за счет архаичного на первый взгляд взгляда полуюта, который позволял действовать кормовым орудиям даже в довольно свежую погоду — напомним, что на остальных эсминцах кормовые орудия стояли на верхней палубе.

По качеству исполнения вне конкуренции немцы — problem с машинами и котлами на них практически не было (и это при не самом квалифицированном персонале). На французских же кораблях уже в середине Первой мировой пришлось менять «убитые» котлы. Понятно, что эсминцы воюющей страны и эксплуатируются более интенсивно, но слишком уж быстро они «посыпались».

И последнее — причем здесь «Новик» и почему родня? Все просто — аргентинский конкурс стал генеральной репетицией международных конкурсов на постройку эсминцев типа «Новик» для Черного и Балтийского морей, а проект фирмы «Шихау», который должен был реализоваться на Мюльграбенской верфи, вообще являлся глубокой модернизацией проекта «Кордобы».



Эскортный миноносец «Куявяк», 30 мая 1941 г.

«Куявяк» в Средиземном море. Июнь 1942 года

22 ноября 1939 года на верфи «Виккерс-Армстронг» в Хай Валкер был заложен для Королевского флота очередной эскортный миноносец типа «Хант II», получивший название «Окле́й» («Oakley»). 30 октября 1940 года его спустили на воду — казалось бы стандартное начало биографии очередного эскортного миноносца английского флота. Однако этому кораблю не было суждено служить под флагом Святого Георгия — 3 апреля 1941 года английское военно-морское руководство приняло решение о том, что числившийся в составе польского флота бывший французский эскадренный миноносец «Ураган» должен быть передан Силам Свободной Франции, а вместо него польский флот получит 2 эскортных миноносца типа «Хант», одним из которых и стал «Окле́й». В апреле на верфи появились первые польские офицеры и матросы, во главе с капитан-лейтенантом Л. Лиходзиеджевским, первым и последним командиром этого корабля. Капитан-лейтенант столкнулся с трудной задачей, требовалось организовать изучение нового корабля силами плохо подготовленного экипажа: в начале 1941 года Польский флот на Западе испытывал огромную нехватку подготовленного личного состава, и большая часть моряков, предназначенных для нового эскортного миноносца,

никогда не поднималась на палубу военного корабля. Исключением были офицеры и несколько старшин. Лиходзиеджевскому удалось за короткое время из этой группы людей сформировать экипаж, позднее в одном из своих рапортов он с гордостью напишет, что его моряки не желают получать новые назначения, предпочитая остаться в составе экипажа. 30 мая 1941 года польская команда перебралась на корабль. Затем последовали испытания, совмещенные с изучением экипажем миноносца. 17 июня 1941 года состоялась церемония подъема польского военно-морского флага. Эскортный миноносец получил название «Куявяк» («Kujawiak»). На следующий день польский эскортный миноносец вышел в море для перехода в Скапа-Флоу. Во время этого перехода произошел первый контакт с противником — корабль был атакован немецким самолетом, несколько снарядов из авиапушки попали в «Куявяк», причем один из них угодил в кранцы первых выстрелов носового 102-мм орудия. Произошел взрыв, и хотя повреждения оказались незначительными, экипаж понес первую потерю — погиб матрос С. Трубулски, еще 4 человека были ранены.

После прибытия в Скапа-Флоу на борту эскортного миноносца были выполнены необходимые ремонтные ра-

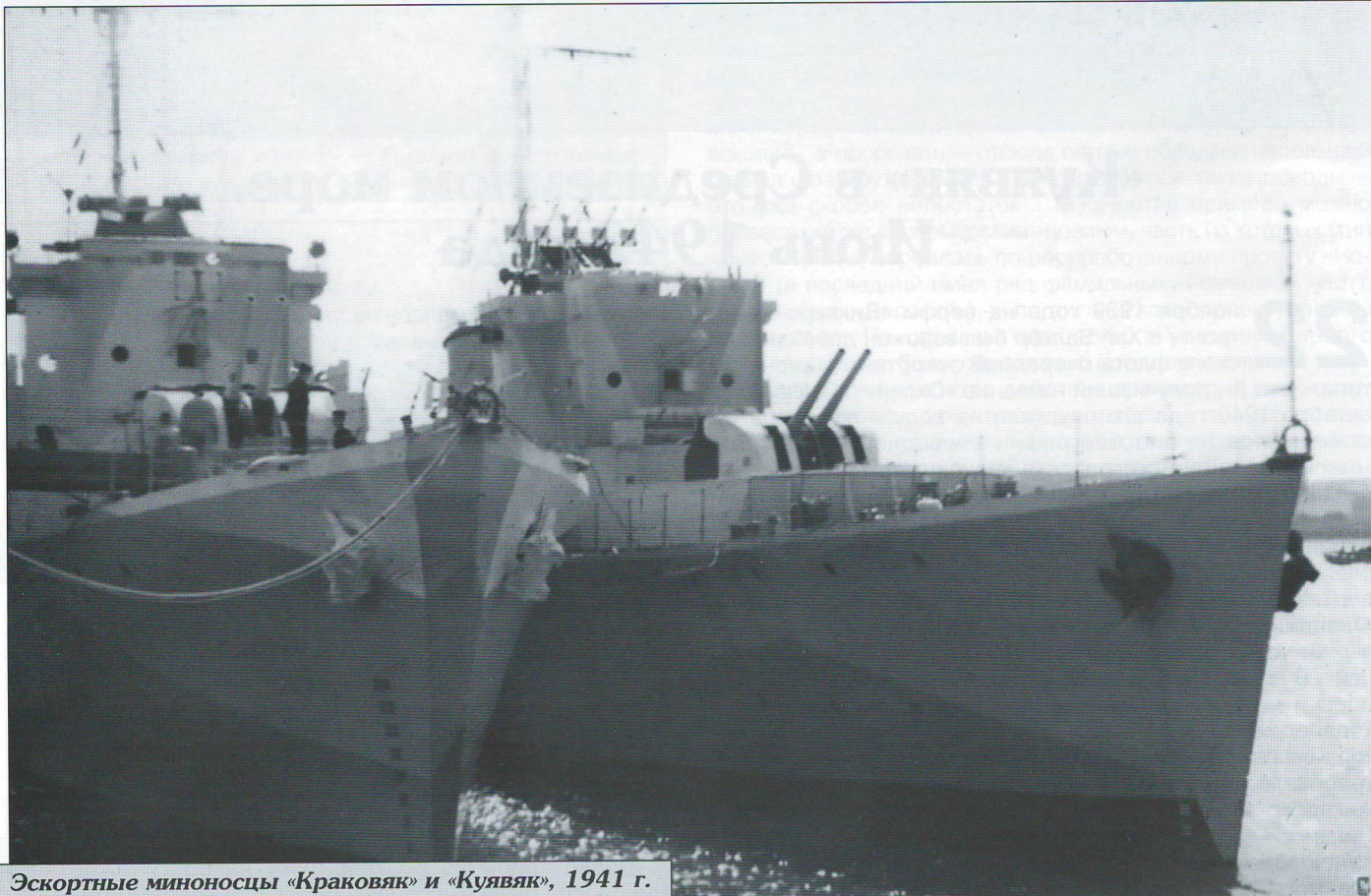
«Куявяк», 1941 г.



боты, затем последовал очень интенсивный курс боевой подготовки. С июля началась боевая служба, сперва обеспечение выходов тяжелых кораблей Королевского флота, а затем — охранение прибрежных конвоев. Основным районом деятельности «Куявяка» стал Ла-Манш. Проводка этих конвоев оказалась очень опасным делом — существовала постоянная угроза нападения немецких торпедных катеров и авиации: например 14 марта 1942 г. «Куявяк» участвовал в отражении 10 атак вражеской авиации.

В конце мая 1942 года эскортный миноносец прибыл в порт Гринок в устье реки Клайд. На этот раз ему предстояло не проводка очередного прибрежного, а переход в охранении стратегического мальтийского конвоя, так как

положение на острове с припасами было близко к критическому. Вместо 30-40 тысяч тонн грузов, необходимых Мальте, в течение февраля-марта 1942 года было доставлено чуть более 5000 тонн. Во втором квартале 1942 года остров снабжался лишь с помощью подводных лодок и быстроходного минного заградителя «Уэлшмен», но доставленных таким экзотическим образом грузов катастрофически не хватало. Запасы продовольствия и прочих запасов на осажденном острове подходили к концу, его падение стало бы сильным ударом по позициям Британской Империи в регионе, не говоря уже о такой мелочи, как судьба премьер-министра. В начале 1942 года Черчилль уже чудом удержался у власти после серии дальневосточ-



Эскортные миноносцы «Краковяк» и «Куявяк», 1941 г.

ных катастроф. Поэтому было принято решение провести на Мальту два конvoja, один из которых должен был выйти из Александрии, второй — из метрополии.

Конвой из метрополии получил название «WS 19Z», а сама операция по его проводке получила кодовое название «Гарпун»*. В конвой были включены пять транспортов: «Троилус» (судно коммодора конvoja), «Бурдвайн», «Чант», «Орари» и «Танинбар». Соединение эскорта было мощным, и оно должно было справиться с любой неожиданностью. На первом этапе в него вошли 2 крейсера: «Кения» (флагман вице-адмирала Кюртейса) и «Ливерпуль», эскадренные миноносцы «Онслоу», «Бедуин», «Икарус», «Марн», «Матчлесс», «Эскапейд», эскортные миноносцы «Бланкней», «Миддлтон», «Бэдсворт» и польский «Куявяк».

Во время планирования операции следовало учесть множество опасностей, с которыми может столкнуться конвой. Это могло быть нападение надводных кораблей Италии — противник мог задействовать линейные корабли, крейсера и эскадренные миноносцы, а также торпедные катера. Правда, боеспособность итальянского флота, если говорить об основных классах надводных кораблей, командованием британского флота оценивалась как весьма низкая. Но чем черт не шутит, итальянцы на этот раз могли действовать более агрессивно, и им могла сопутствовать удача. Также приходилось опасаться вражеской авиации, как итальянской, так и немецкой. На пути конvoja могли быть развернуты немецкие и итальянские подводные лодки. В окрестностях Мальты противник выставил многочисленные минные заграждения. Проводка конvoja обещала быть очень трудной.

4 июня 1942 года «Куявяк» был зачислен в состав соединения «Х». В этот же день на борт эскортного миноносца прибыл председатель правительства Польши в изгнании генерал-полковник В. Сикорский, наградивший группу отличившихся ранее моряков медалями и орденами, по завершении церемонии он обратился к экипажу «Куявяка» с речью. На следующий день, в 9 часов утра, конвой вышел в море. Первая часть пути была пройдена без происшествий, конвой двигался к Гибралтару со скоростью 12,5 узлов. Из-за вынужденного следования неэкономичным ходом, на «Куявяке» возникли проблемы с запасом топлива, поэтому было принято направить его вместе с крейсером «Кения» и эскадренным миноносцем «Бедуин» в Гибралтар на дозаправку. Корабли были в окрестностях порта днем, но для того, чтобы разведка противника не заметила ничего подозрительного, они зашли в порт только после захода солнца. Однако, несмотря на принятые меры, сохранить операцию в тайне не удалось. Итальянская разведка получила информацию о том, что Королевский флот готовит операцию по проводке очередного конvoja на Мальту. Также после прибытия в Гибралтар американского танкера стало ясно, что данная операция начнется в ближайшее время. Поэтому была повышена готовность к выходу в море надводных кораблей, на наиболее вероятных маршрутах конvoja были развернуты подводные лодки, увеличено число полетов самолетов-разведчиков.

Стоянка в порту была короткой: пополнение запаса топлива и снова выход в море. Там корабли заняли свое место в порядке. Конвой прошел Гибралтарским проливом, из Гибралтара вышел сильное соединение Королевского флота, которое должно было выступать в роли отряда дальнего прикрытия. Также к конвою присоединился ряд малых кораблей, которые должны были усилить непосредственное охранение конvoja. На момент прохода Гибралтарского пролива силы охранения выглядели следу-

Капитан-лейтенант А.Лиходзиеджевский



Командир «Куявяка» Людвик Лиходзиеджевский родился 25 мая 1904 года в небольшом городке Осов, который ныне находится на территории Беларуси. Учиться начал в Бобруйской гимназии, после создания польского государства семья Лиходзиеджевских переехала в Варшаву, где Людвик окончил гимназию. По ее окончании он поступил в Варшавский университет сельского хозяйства на факультет лесного дела. Но, проучившись два

года, он забирает документы и поступает в Военно-морское училище. Заканчивает это учебное заведение Лиходзиеджевский в 1928 году, получив звание лейтенанта. Первое назначение — на Пинскую флотилию. Через некоторое время переводится на Балтику. До 1938 года медленное восхождение по карьерной лестнице, с чередованием корабельных и береговых должностей. Репутация у Лиходзиеджевского высокая, и в 1937 году он становится старшим штурманским офицером новейшего эскадренного миноносца «Гром». На момент ухода в Англию он занимает должность старшего офицера на этом же корабле. В феврале 1940 года Лиходзиеджевский переводится на аналогичную должность на эскадренный миноносец «Бужа», на нем он участвует в весенне-летней компании 1940 года. Награжден «Крестом за военные заслуги». Июнь-июль — береговая служба. В конце июля назначение на должность старшего помощника на сторожевой корабль «Померол». Через три месяца Лиходзиеджевский становится старшим помощником на эскадренном миноносце «Пюрун». 5 мая он сдал дела и назначен командиром эскортного миноносца «Куявяк». Во время службы на этом корабле награжден орденом «Виртути Милитари» V класса. 3 мая произведен в капитаны 3 ранга. Вклад Лиходзиеджевского в операцию «Гарпун» был оценен орденом «За выдающиеся заслуги», он также был удостоен благодарности в приказе. Через месяц после гибели «Куявяка» он назначен командиром «Блыскавицы». Через год снова период береговой службы. 4 января 1945 года назначен командиром «Блыскавицы». Командовал эсминцем до октября 1946 года. После расформирования Польских вооруженных сил на Западе в социалистическую Польшу он не вернулся. Работал капитаном дальнего плавания. Скончался 27 апреля 1974 года. Родственникам удалось добиться у властей ПНР разрешения похоронить его в Польше. Похоронен 11 мая 1974 года на старом кладбище в Оксыве.

ющим образом: соединение «W» — линейный корабль «Малайя», авианосцы «Игл» и «Аргус», легкие крейсера «Кения», «Ливерпуль», «Карибдес», 17-я флотилия эскадренных миноносцев («Онслоу», «Икарус», «Эскапейд»), 13-я флотилия эскадренных миноносцев («Уишарт», «Уэсткот», «Рестлер», «Видетте», «Антилоуп»), соединение «Х» — крейсер ПВО «Кэйро», 11-я флотилия эскадренных миноносцев («Бедуин», «Марн», «Матчлесс», «Итьюриэл», «Партридж»), 12-я флотилия эскортных миноносцев («Блекней», «Миддлтон», «Бэдсворт» и польский «Куявяк»), тральщики «Спиди», «Хеб», «Руэ», «Хьют» и 6 сторожевых катеров типа «ML» с тралами.

* Проводка конvoja из Александрии получила условное обозначение «Вигорес».

Среди вышедших в море кораблей был и американский танкер «Кентукки», который присоединился к «WS 19Z». В море было развернуто соединение из танкера и двух корветов, получившее обозначение Соединение «У», предназначенное для пополнения запасов топлива на эсминцах. Оно должно было находиться вне зоны действия вражеских самолетов с острова Сардиния. Также в операции задействовали быстроходный крейсер-минзаг «Уэлшмен», который должен был часть пути пройти с конвоем, а затем отделиться и прорываться на Мальту самостоятельно.

Что касается «Куявяка», то он, как и все остальные «Ханты» и прочие корабли соединения «Х» вошел в состав непосредственного охранения конвоя.

Переход продолжался, 12 июня прошло спокойно, конвой продолжал идти к цели. В этот день произошло всего два примечательных события: контакт с испанским торговым судном и обнаружение конвоя немецким самолетом-разведчиком. 13 июня с авианосца «Игл» несколько раз поднимались истребители для перехвата вражеских самолетов-разведчиков. «Куявяк» два раза покидал свое место в порядке для пополнения запаса: первый раз с крейсера «Ливерпуль», второй раз — с танкера «Браун Рейнджер».

14 июня на сцене появились итальянские подводные лодки, основной мишенью избравшие авианосец «Игл». Затем участились пролеты вражеских разведчиков, следствием которых стала серия налетов на соединение дальнего прикрытия — к счастью с нулевой результативностью. Затем начались атаки непосредственно на конвой, в их отражении принял участие «Куявяк». Первый налет в случился в 10.25, в нем участвовали 2 бомбардировщика «SM 79» и 8 истребителей FIAT «CR 42». Ни одна из сброшенных бомб в цель не попала. Не прошло и часа, как на конвой был произведен следующий авианалет, организованный гораздо лучше, чем предыдущий. В нем принимали участие как пикирующие бомбардировщики, так и торпедоносцы под сильным истребительным прикрытием. На этот раз итальянским летчикам удалось добиться значительных успехов: после попадания авиационной торпеды затонул транспорт «Танинбар», также был торпедирован крейсер «Ливерпуль», повреждения которого были настолько серьезны, что крейсер не вернулся в строй до конца войны. Также сигнальщики польского эскадренного миноносца доложили о потоплении одного из тральщиков, данная информация была ложной, все корабли этого класса пережили авианалет и, более того, ни один из них не был поврежден. В свою очередь, с кораблей эскорта было доложено о том, что сбито шесть вражеских самолетов, из них два торпедоносца были сбиты зенитным огнем «Куявяка» и «Бланкнея». Правда, это произошло уже после сброса ими торпед. Затем последовала небольшая пауза до 16 часов, когда над конвоем появился вражеский самолет-разведчик. Одними из первых его обнаружили сигнальщики польского эскадренного миноносца. Разведчик был сбит истребителями. Через два часа, в 18.25 над конвоем с траверса правого борта внезапно появилась девятка немецких бомбардировщиков «Ju 88». Несмотря на внезапность, на этот раз противник успеха не добился. Зенитчики кораблей эскорта доложили об одном сбитом самолете. Около 20 часов крейсер-минзаг вышел из ордера и, увеличив скорость, пошел на Мальту, «Куявяк» занял его место во главе левой колонны кораблей эскорта. Вскоре над конвоем появилось сильное соединение вражеской авиации, в состав которого входили как немецкие, так и итальянские самолеты. Дальнейшие события развивались следующим образом: «... удар производился сразу несколькими группами самолетов разных типов с различных



Эскорт конвоя «Гарпун» ставит дымовую завесу

направлений. Прикрытие бомбардировщиков осуществляли 27 истребителей «Bf 109F» и 23 «МС. 202». 11 двухмоторных «Юнкерсов» и 32 «Канта» и «Савойи», почти неуязвимые для зенитного огня, бомбили с большой высоты, пытаясь оттянуть на себя висящие над конвоем 6 «Харрикейнов» и 2 «Фульмара», тогда как 14 «Савойи»-торпедоносцев барражировали где-то поблизости, ожидая своей очереди сбросить торпеды. Это маневрирование продолжалось минут двадцать, когда общая монотонность картины была нарушена внезапной атакой 17 «Ju 87» из 1020 Gruppo В.аТ. Они пикировали с 2000 метров, прямо на эсминцы эскорта и, снизившись до 300 м, сбрасывали бомбы, пытаясь поразить цель сквозь густую дымовую завесу, которую ставили корабли эскорта, или хотя бы посеять панику и тем самым подготовить почву для атаки торпедоносцев*. Действия пикирующих бомбардировщиков были безрезультатными, как и самолетов-торпедоносцев. «Куявяк» вел огонь по вражеским самолетам, его зенитчики на этот раз не доложили о сбитых самолетах. Также около 20.30 «Куявяк» и британский тральщик «Хеб» обнаружили и безуспешно атаковали вражескую подводную лодку.

Вскоре по завершении налета линкоры и авианосцы со свистом удалились, в охранении конвоя остались только крейсер ПВО «Кэйро», 9 эскадренных и эскадренных миноносцев, 4 тральщика, 6 сторожевых катеров с тралами. Командовал этим соединением капитан 1 ранга Харди. Среди оставшихся в составе сил охранения был и наш герой.

В 21. 50 состоялся очередной налет, в котором принимали участие только немецкие самолеты — 6 «Ju 88». С кораблей конвоя и эскорта их встретил сильный зенитный огонь. Зенитчики «Куявяка» претендовали на уничтожение одного бомбардировщика, кроме того, «они видели», как еще один вражеский самолет получил несколько попаданий и, задымившись, отвернул, не сбросив бомб, и ушел со снижением.

Воздушное прикрытие осуществляли самолеты берегового базирования. Они отгоняли вражеские самолеты-разведчики, один из которых даже был сбит. Ночь прошла



«Эудженио ди Савойя» (слева) и «Раймондо Монтекукколи» во время боя у Пантеллерии, 15 июня 1942 г.

* Грановский Е. А. Цель — корабли Его Величества. Боевые действия германской авиации на Средиземном море в 1941-1942 гг. Ч. 2. Стр. 33.

спокойно. Конвой следовал следующим порядком: торговые суда в двух параллельных кильватерных колоннах, перед ними крейсер ПВО «Кэйро». С левого борта конвой прикрывали корабли 12-й флотилии (эскортные миноносцы «Блекней», «Бэдсворт», «Миддлетон» и «Куявяк»), с правого — 11-й (эскадренные миноносцы «Бедуин», «Партридж», «Итйюриэл», «Марн» и «Матчлесс»). Тральщики «Спиди», «Хайт» и «Хеб» и «Руче» и 6 сторожевых катеров замыкали ордер конвоя.

Около 6 часов утра «Бофайтер», вылетевший с Мальты для прикрытия конвоя, обнаружил вражеское соединение и определил, что в него входят два крейсера и 4 эскадренных миноносца. Противник находился в 15 милях от конвоя по траверзу левого борта. К сожалению, самолет не имел прямой связи с силами охранения, поэтому важная информация попала на «Кэйро» не сразу — Харди получил радиogramму с Мальты в 6.20, а вскоре на горизонте показались силуэты итальянских кораблей. Для атаки конвоя было выделено сильное соединение под командованием контр-адмирала А. де Зары в составе легких крейсеров «Раймондо Монтекуколи», «Эудженио ди Савойя» и эскадренных миноносцев «Уголино Вивальди», «Ланцеротто Малокелло», «Премуда», «Алфредо Ориани» и «Аскарри». Преимущество итальянцев было подавляющим. Казалось, что судьба конвоя и его эскорта решена. Описание перипетий боя, вошедшего в историю как битва у Пантеллерии, выходит за рамки данной статьи, остановимся на действиях «Куявяка». Польский эскортный миноносец, как и все его «одноклассники» типа «Хант», должен был по возможности не вступать в бой с вражескими кораблями, а прикрывать транспорты дымовой завесой. В 6.39 итальянские крейсера с дистанции около 18 км открыли огонь по «Кэйро». После падения этого залпа в журнале боевых действий «Куявяка» появилась следующая запись: «Их первый залп был метким, HMS «Кэйро» был взят в накрытие. Несколько снарядов разорвались рядом с «Куявяком»*. Эскортный миноносец маневрировал под вражеским огнем, продолжая ставить дымовую завесу. По одному из итальянских крейсеров было произведено 6 залпов, но попадания не зафиксировано. Около 7 часов «Куявяк» вместе с остальными кораблями 11-й флотилии вступил в перестрелку с итальянскими эсминцами «Уголино Вивальди» и «Ланцеротто Малокелло». Через некоторое время на помощь «хантам» подошли 2 британских эсминца, но итальянские корабли сумели прорваться к транспортам, однако особого вреда причинить не смогли — беда пришла сверху... Над конвоем появились немецкие пикирующие бомбардировщики «Ju 87». Ведущий бой с итальянским соединением, корабли эскорта не смогли прикрыть транспорты от новой напасти, и немецким самолетам удалось тяжело повредить транспорты «Чант», «Бурдвэйн» и американский танкер «Кентукки». Через некоторое время «Чант» был уничтожен немецкими самолетами «Ju 88», второй транспорт и танкер, тормозившие движение конвоя, добились сами британцы.

До 9.30 итальянское соединение продолжало попытки прорыва к конвою, затем отошло. Бой у Пантеллерии можно считать успехом итальянского флота — ему удалось связать боем корабли эскорта, что позволило немецкой авиации нанести результативный удар по конвою, также кораблями де Зары был поврежден крейсер ПВО, тяжелые повреждения получили 2 эскадренных миноносца, один из которых позднее был добит итальянскими самолетами-торпедоносцами, и тральщик. И всех этих успехов удалось добиться ценой повреждения одного эсминца.

Потрепанный конвой продолжал свой путь. После ухода итальянских крейсеров возобновились атаки немецкой и итальянской авиации. Следует отметить, что на этот раз они были слабее, чем накануне. Это можно объяснить

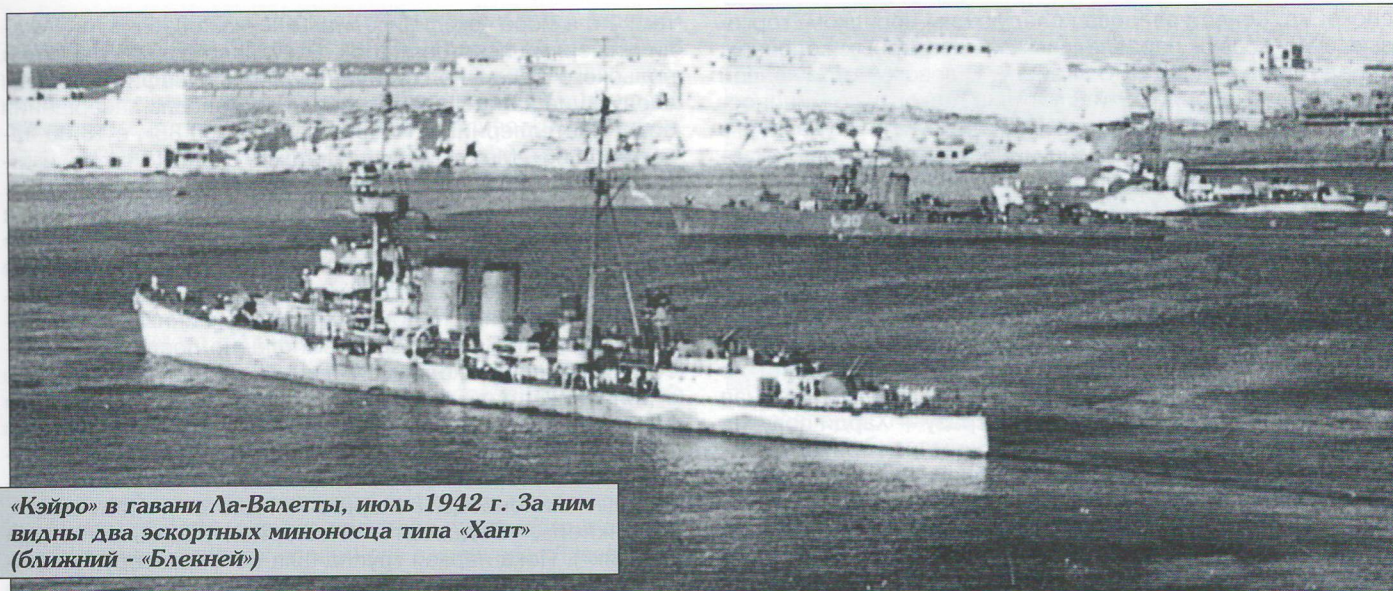
тем, что в море находились итальянские корабли и они стали мишенями некоторых атак. В журнале боевых действий польского эскортного миноносца были зафиксированы следующие налеты вражеской авиации после завершения боя у Пантеллерии: В 14.30 — налет 5 «Ju 88», в 18.00 налет 9 «Ju 88». Между этими налетами, около 15 часов, в охранение конвоя вступил разгрузившийся на Мальте «Уэлшмен». В 20.30 — последний налет немецкой авиации, в нем приняли участие 12 «Ju 88». Эти налеты немецкой авиации успехов не имели, впрочем зенитчикам кораблей эскорта тоже похвастаться было нечем. Около 22 часов транспорты и охранение подошли к границе минных заграждений у Мальты. В 22.30 было выполнено последнее перестроение перед входом в гавань Ла Валетты. Во главе строя шли 2 тральщика с поставленными тралами, затем основная группа из 2 последних транспортов, «Кэйро» и «Уэлшмена». За ними — вооруженные катера с тралами, далее в кильватерном строю следовали эскадренные и эскортные миноносцы («Марн», «Мидлетон», «Матчлесс», «Бленкней», «Бедсворт», «Итйюриэл», замыкал строй «Куявяк»). Пока первая группа шла по фарватеру, эсминцы патрулировали у кромки минного заграждения. Около 22.40 с флагманского эскадренного миноносца «Матчлесс» был передан приказ о формировании кильватерной колонны. Через 10 минут последовал сигнал о начале движения по фарватеру, дистанция между кораблями устанавливалась в два кабельтова. Об изменении скорости хода и курса корабли отдельно извещаться не будут, поэтому необходимо внимательно следить за маневрами флагманского корабля. «Куявяк» занял свое место в строю. Было очень темно, и с польского корабля были видны только три впереди идущих мателота. 16 июня 1942 года в 0.41 радисты «Куявяка» приняли радиogramму о том, что на мине подорвался «Бедсворт», повреждения серьезные. Идущий перед «Куявяком» эсmineц «Итйюриэл» выполнил поворот, обходя подорвавшийся эскортный миноносец. Когда «Куявяк» проходил мимо него, Лиходзиджевский запросил поврежденный корабль, нуждается ли он в помощи. На что получил положительный ответ, так как на его борту находятся 120 человек, спасенных с потопленных транспортов. В 0.53 «Куявяк» подорвался на мине. Матрос Митер Мусшински вспоминал: «Я находился на боевом посту очень долго и чувствовал себя очень уставшим, берега Мальты были уже видны. Поэтому я отпросился у своего командира, чтобы хотя бы немного поспать в своей подвесной койке. Проспал я несколько минут, когда раздался глухой грохот, меня, подбросило, и я ударился об подволлок. Я выскочил наверх. Позднее оказалось, что под правым глазом у меня большие царапины, а нога ниже колена порвана.»**. Затем он прыгнул в воду.

На верхней палубе эскортного миноносца находился матрос Людвик Бойчук, он видел гораздо больше: «Это произошло в ночь с 15 на 16 июня в 12 часов 45 минут, когда находившиеся на верхней палубе заметили мину. Корабль мгновенно выполнил поворот, чтобы уклониться от встречи, но он налетел на другую мину. «Куявяк» содрогнулся от сильного взрыва. На корме в районе помещения старшин образовалась большая пробоина, несколько человек погибло на месте. Нос эскортного миноносца стал задираться вверх. Корабль быстро тонул....

Вскоре была отдана команда: «Покинуть корабль». Мы в полной тишине, прерываемой только свистом пара из открытых предохранительных клапанов, один за другим соскальзывали в воду и плыли к спасательным плотам. Последним покинул корабль командир. Когда я был уже на плотике, я посмотрел на «Куявяк». У него был большой

* V. P. O'Hara In Passage perilous. p. 146.

** Evans A.S. Destroyers Dawn p.129



«Кэйро» в гавани Ла-Валетты, июль 1942 г. За ним видны два эскортных миноносца типа «Хант» (ближний - «Блекней»)

крен, нос был сильно задран, бизань-мачта была рядом с водой, флаг захлестывали волны. Над кораблем поднимались облака пара, временами они закрывали корабль, ...когда я в следующий раз оглянулся, ничего уже не напоминало о корабле»*

К воспоминаниям очевидцев добавить можно немного. Взрыв мины прогремел у левого борта в районе орудия № 2. Были разрушены помещение старшин в отсеке «Е» и две топливные цистерны, также пострадали две водонепроницаемые переборки. Вода, смешанная с нефтью, начала затопливать отсеки, помещение зубчатой передачи и рулевой машины. Попытка завести на пробойну пластырь успехом не увенчалась. Крен на левый борт и дифферент на корму продолжали увеличиваться. Командир отдал приказ сбросить на воду все спасательные плоты и круги. Когда крен увеличился до 35°, командир осознал безнадежность положения и в 01.08 отдал приказ: «Покинуть корабль!». Когда большая часть команды организованно покинула корабль, Лиходзиевский принял решение в последний раз обойти «Куявяк», чтобы убедиться, что на борту никого не осталось. Во время обхода он зашел в свою каюту забрать корабельные и личные документы. Из-за крена на дверь упала мебель, и Лиходзиевский оказался в ловушке. Ему на помощь пришел главный корабельный старшина Х. Мосцзеньски**, которому удалось вскрыть дверь, затем старшина и капитан 3-го ранга с помощью матроса И. Скупны выбрались наверх и прыгнули за борт. «Куявяк» затонул в 01.20, по мнению командира, в точке с координатами 35° 52' 2"N/14° 38'5"O. Потери экипажа составили 13 человек, среди них был старшина Алексей Ко-

заков. Многие моряки оказались ранены (в т.ч. 7 — тяжело). Польские моряки были спасены кораблями эскорта конвоя «Гарпун». Их доставили сначала в Гибралтар, а потом в Англию, где они некоторое время удивляли местных жителей своей тропической формой. Через некоторое время экипаж был расформирован.

Жертвы польских и британских моряков оказались не напрасны: проведенные ими два транспорта стали единственными, добравшимися до Мальты. Конвой «Вигорес» с полпути был возвращен в Александрию.

До начала XXI века попыток разыскать корпус польского эскортного миноносца не предпринималось. Первая попытка найти «Куявяк», предпринятая мальтийским дайвером Емио Фаругия, не увенчалась успехом — в заявленных координатах «Куявяка» не оказалось. Емио Фаругия в архивах разыскал рапорт командира колесного буксира «Робуст», в котором утверждалось, что польский эскортный миноносец затонул после шестичасового дрейфа***. В 2014 году была предпринята еще одна экспедиция, в которой принимали участие и польские дайверы. 22 сентября около 11 часов утра на поисковом сонаре появилась отметка, говорящая о том, что под экспедиционным судном находится остов большого корабля. После того, как аквалангисты обследовали остов, стало ясно, что «Куявяк» обнаружен. Эскортный миноносец лежит на дне на левом борту. Координаты места гибели засекречены, так как останки корабля являются братской могилой, известно только, что глубина в этом месте - 95 метров.

Литература

1. Грановский Е. А. Цель - корабли Его Величества. Боевые действия германской авиации на Средиземном море. Ч. 2. М: ЧеРо, 1996.
2. Bartelski A.S. Budzillo W. Udział ORP «Kujawiak» w operacji «Harpoon»// Morze: statki i okrety. № 9/2012.
3. English. The «Hunts». Cumbria 1987.
4. Koszela W. Niszczyciele Polskiej marynarki wojennej. Warszawa 2013.
5. Macintyre D. The battle for the Mediterranean. London 1970.
6. O'Hara V. In passage perilous. Malta and the Convoy Battle of June 1942. Bloomington 2013.
7. O'Hara V. Struggle for the Middle sea. The great navies at war in the Mediterranean 1940-1945. London 2013.
8. Pertek J. Wielkie dni malej floty. Poznan 1987.
9. Материалы сети «Internet».

* Pertek J. Wielkie dni malej floty

** В октябре 1943 года погибнет на эскадренном миноносце «Оркан».

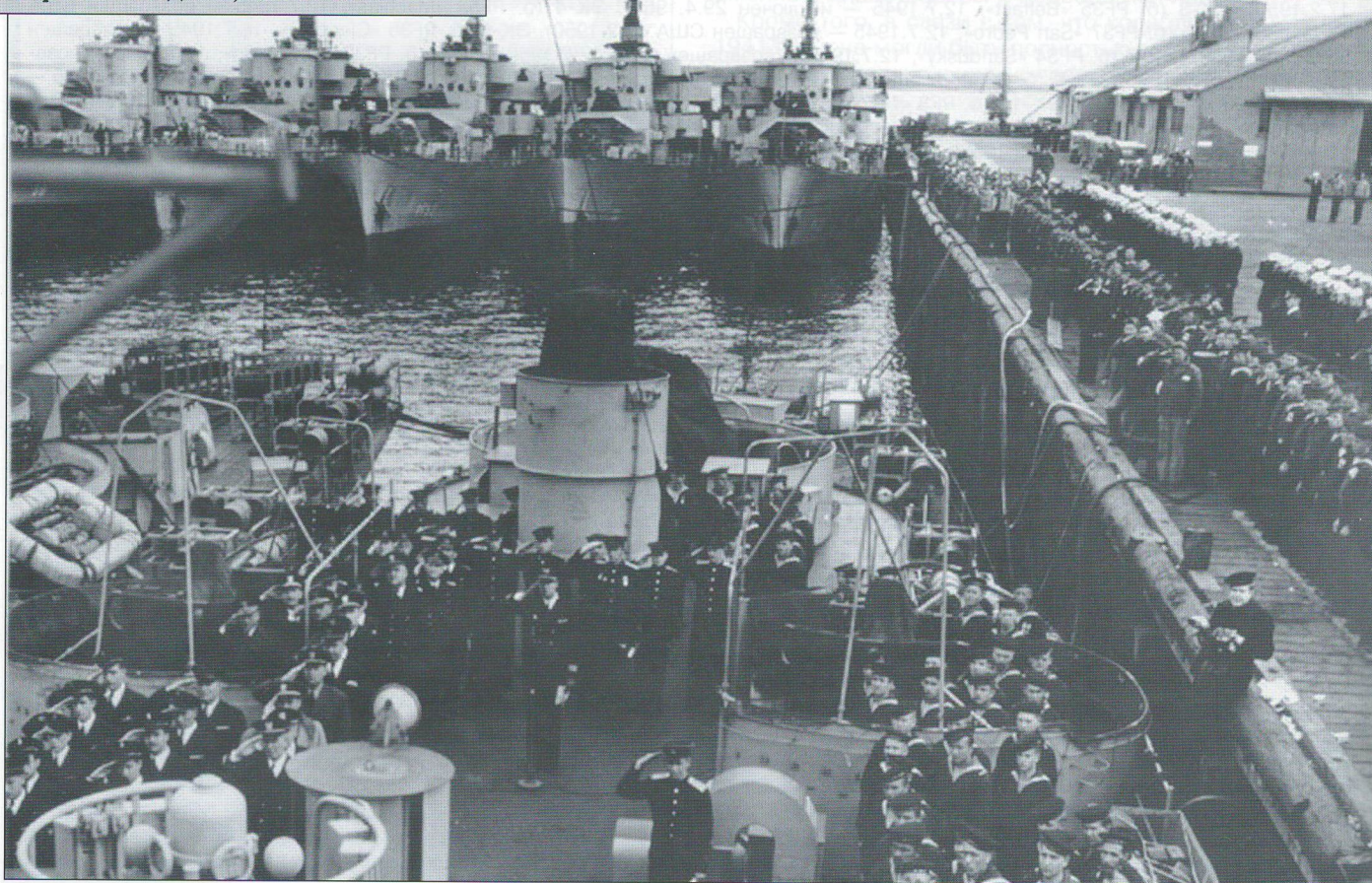
*** Объяснения этого факта в польской литературе нет.



Спасенные члены экипажа «Куявяка» в Англии, 1942 г.

Передача фрегатов типа «Ф» советской стороне в Колд-Бей, май 1945 г.

Александр Заблотский, Роман Ларинцев



Противолодочные корабли ленд-лиза. Ленд-лиз и ВМФ Советского Союза

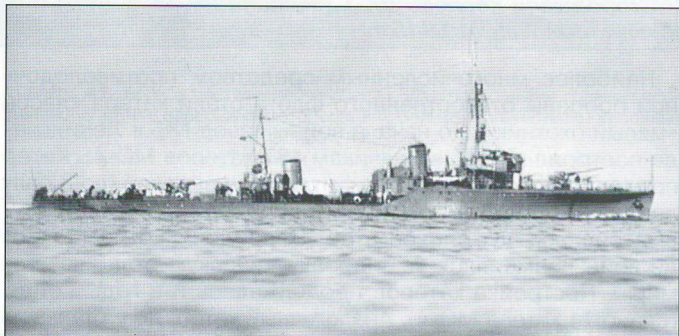
Одним из классов боевых кораблей, полученных советским военно-морским флотом от союзников, стали противолодочные корабли и катера. До войны к противолодочным силам ВМФ СССР по характеру решаемых задач относились сторожевые корабли, малые и большие охотники.

Сторожевые корабли проекта 2 (типа «Ураган») являлись одними из первых кораблей советской постройки. Концепция «сторожевого судна», как назывались корабли при проектировании и постройке, сложилась под влиянием опыта первой мировой войны и предполагала известную универсальность их применения. Всего до 1938 года по не-

значительно отличавшимся друг от друга проектам было построено 18 единиц. На 22 июня в составе западных флотов насчитывалось 12 сторожевых кораблей типа «Ураган», из них на Балтике — семь, на Черном море — два и на Севере — три¹. В ходе войны корабли данного типа решали задачи, аналогичные задачам эскадренных миноносцев. В целях противолодочной обороны чаще всего использовались североморские «Ураганы», дооборудованные в ходе войны английскими гидролокаторами «Асдик»².

На Северном флоте использовались также четыре корабля проекта 43 (построенных в корпусе базового тральщика типа «Фугас»), переданные из морской пограничной охраны НКВД. Перед войной было начато строительство кораблей проекта 29 — многоцелевого корабля с разнообразным вооружением. В проекте была предусмотрена (но не осуществлена) установка гидроакустической аппаратуры. В 1944 году ленинградский завод №190 смог достроить и сдать только головной сторожевик «Ястреб»³.

Из полученного нами по ленд-лизу, классу сторожевых кораблей отечественного ВМФ примерно соответствовали фрегаты типа «Такома». Это были самые крупные корабли, переданные союзниками по ленд-лизу, поставлявшиеся в рамках т.н. «программы 18 октября 1944 года».



Сторожевик типа «Ураган» Балтийского флота

1. Флот вступает в войну // Морской сборник. — 1995. — №1. — С.5-7

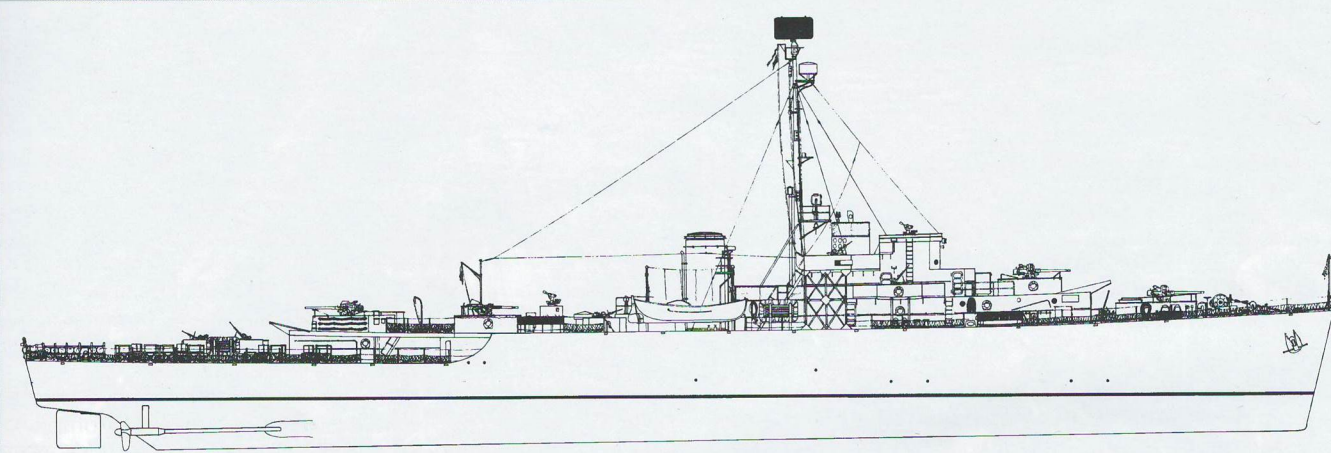
2. ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.78. Л.88

3. ЦВМА. Ф.161. Оп.3. Д.20. Л.10-37

Сторожевые корабли типа Ф — 28 единиц

ЭК-1 (б. PF25 «Charlottesville», 12.7.1945* — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-2** (б. PF34 «Long Beach», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-3** (б. PF35 «Belfast», 12.7.1945 — исключен 29.4.1960), **ЭК-4** (б. PF53 «Machias», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-5** (б. PF37 «San Pedro», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-6** (б. PF36 «Glendale», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-7** (б. PF54 «Sandusky», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-8** (б. PF38 «Coronado», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-9** (б. PF52 «Allentown», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-10** (б. PF39 «Ogden», 12.7.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-11** (б. PF3 «Tacoma», 16.8.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-12** (б. PF6 «Pasco», 16.8.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-13** (б. PF5 «Hoquiam», 16.8.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-14** (б. PF7 «Albuquerque», 16.8.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-15** (б. PF8 «Everett», 16.8.1945 — возвращен США 17.2.1950), **ЭК-16** (б. PF4 «Sausalito», 16.8.1945 — возвращен США 17.2.1950)

1770/2277 т; 87 (вл)/92,6х11,35х4,4 м; 2 ПМ, 2 ПК, 5500 л.с.; 19,5 уз.; 750 т нефти; 7300 (15) миль. ЭК. 189 чел. 3х1 — 76-мм/50, 2х1 — 40-мм/56, 9х1 — 20-мм/70, 1 РБУ «Хэджхог», 8 БМБ (280 ГБ).



Бывшие амер. ФР типа «Тасома», переданные СССР по ленд-лизу без дополнительного переоборудования. Классифицировались как эскортные корабли. Все входили в состав ТОФ. Еще 12 ед. (ЭК-17 — ЭК-22, ЭК-25 — ЭК-30, бывшие PF46 «Bisbee», PF48 «Rockford», PF49 «Muskogee», PF50 «Carson City», PF51 «Burlington», PF47 «Gallup», PF21 «Bayonne», PF22 «Gloucester», PF26 «Poughkeepsie», PF27 «Newport», PF55 «Bath», PF70 «Evansville») получены после окончания военных действий. ЭК-3 18.12.1948 выброшен штормом на берег в Корсакове, после чего использовался в качестве несамоходной плавучей базы и ПКЗ, сдан на слом в 1960 г. Остальные в 1950 г. возвращены США.

Фрегаты имели мощное противолодочное вооружение, современные технические средства обнаружения. Дальность плавания составляла 9100 миль¹. Все корабли (28 единиц) были переданы Тихоокеанскому флоту. Из них десять прибыли в Петропавловск-Камчатский 23 июля 1945 года и успели принять участие в боевых действиях против Японии на Дальнем Востоке. У нас эти корабли были отнесены к классу сторожевых типа «Ф» и получили литерно-цифровые обозначения вместо собственных названий. Для борьбы с подводными лодками они не использовались, да и нужды в этом на Тихоокеанском театре для нашего ВМФ не было. Полученные «Такомы» принимали участие в огневой поддержке десантов при операциях в Северной Корее. Оставшиеся 18 фрегатов прибыли уже во время боевых действий².

Рассмотрение довоенных проектов сторожевых кораблей приводит к выводу, что отечественный ВМФ ориентировался скорее на универсальный тип «малого миноносца». Слишком разнообразное вооружение, малая дальность плавания и высокая скорость полного хода резко отличали его от англо-американских аналогов, имевших значительно меньший полный ход, но зато в несколько раз большую дальность плавания и значительно более мощное противолодочное вооружение³.

1. Шитиков Е.А. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. — М., 1995. — С.264
2. ЦВМА. Ф.506. Оп.36. Д.1470. Л.123; Бережной С.С. Корабли и суда ленд-лиза. — С.103-119
3. Шитиков Е.А. Указ. соч. — С.74
4. История отечественного судостроения. — Т.IV. — С.213-214
5. Бирюк В.С. Опыт создания малых охотников // Судостроение. — 1984. — №2. — С.69-70
6. История отечественного судостроения. — Т.IV. — С.499-500



Сторожевой корабль ЭК-1 (бывший PF.25 «Sharlottenville»), 1945 г.

Наиболее многочисленным средством противолодочной обороны отечественного флота стали катера класса «малый охотник». До начала войны завод №5 в Ленинграде построил и сдал заказчикам 187 катеров МО-4⁴. Катер получился довольно удачным, отличался высокой (до 8 баллов) мореходностью. Для поиска подводных лодок предусматривался шумопеленгатор «Посейдон», который в ходе войны заменялся на гидроакустическую станцию «Тамир»⁵. Постройка катеров продолжалась и в годы войны (сдано 74 катера МО-4). Аналогичный катер, но в стальном корпусе по проекту 164 (МО-6) был построен малой серией всего из 4 единиц⁶.



Сторожевой корабль ЭК-5 (бывший PF.37 «San Pedro»), 1945 г.

Начавшаяся война подтвердила отличные боевые качества катеров МО-4. Особенно нужно отметить их чрезвычайно высокую живучесть. На их счету одна потопленная лодка противника. 30 июля балтийский катер МО-103 потопил у северного входа в пролив Бьерке-зунд немецкую лодку U-250¹. Однако опыт боевых действий выявил и недостатки: слабое зенитное вооружение, высокую пожароопасность бензина в качестве топлива при деревянном корпусе катера, малую автономность.

Существенным недостатком МО-4 в качестве противолодочного катера была невозможность использовать ГАС «Тамир» на ходу². С целью повышения боевой устойчивости и устранения недостатков катеров МО-4 в Ленинграде в 1942 году был разработан проект бронированного малого охотника (БМО), которому был присвоен номер 194. БМО являлся удачным типом сторожевого катера, особенно для условий Балтийского театра³. Всего в 1943-1945 годах было сдано 66 БМО, в том числе 18 после Победы. Стремление изыскать возможность скорейшего пополнения флота сторожевыми катерами, потребность в которых у флота была очень велика, привела к мысли построить их на базе деревянных торпедных катеров проекта 200 (ОД-200) и Д-3 (проект ПП-19-0). Оба проекта имели примерно одинаковые характеристики. Существенным недостатком была малая автономность, составлявшая для проекта ПП-19-ОК трое суток⁴. В 1943-1945 годах было построено 46 охотников в корпусе катера Д-3 и 103 малых охотников типа ОД-200⁵.

Третьим классом отечественных противолодочных кораблей были большие охотники (БО) проекта 122а (типа «Артиллерист»). До войны успели заложить шесть кораблей в Зеленодольске и четыре в Киеве.

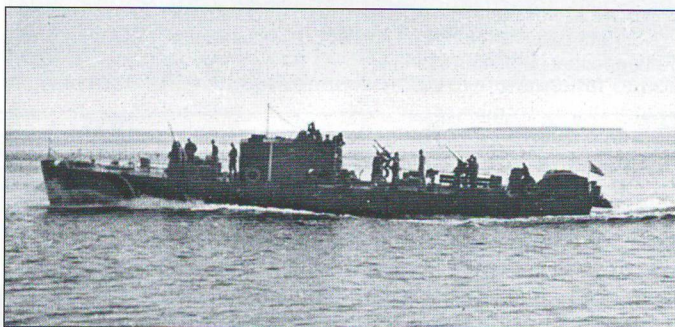
Головной корабль «Артиллерист» был спущен на воду зеленодольским заводом №340 в апреле 1940 года. В истории Советского ВМФ это был первый корабль, тактико-технические характеристики которого были ориентированы на

борьбу с подводными лодками. Однако испытания головного корабля выявили серьезные недостатки этого проекта именно в плане борьбы с подводными лодками.

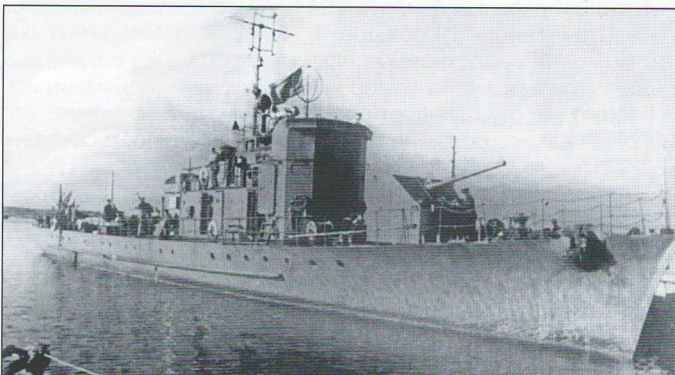
Кроме того, в связи с тем, что корабли, заложенные в 1941 году, не могли быть полностью обеспечены отечественными комплектующими, предусмотренными проектом, был разработан вариант с использованием импортных комплектующих изделий. Всего с 1939 по 1945 год были заложены 50 кораблей проекта 122а. До 1 января 1946 года в строй вошли 23 таких больших охотника⁶. Руководство ВМФ СССР и лично народный комиссар Н.Г. Кузнецов придавали большое значение строительству больших охотников проекта 122а. Так, при посещении в октябре 1941 года Молотовска, нарком потребовал от директора завода №402 скорейшего ввода в строй новых кораблей. Однако реально удалось до начала 1944 года сдать флоту только большие охотники, заложенные перед войной на заводе №340⁷. Головной корабль завода №402 вступил в строй только 15 мая 1944 года. Всего до конца года флаг был поднят еще на семи больших охотниках. Корабли, сданные заводом в 1945 году, вошли в строй уже после окончания войны⁸. При этом большие охотники завода №340 для выполнения задач противолодочной обороны практически не использовались. Стоит отметить, что, начиная с третьего корабля молотовской постройки, станции «Тамир-1» не устанавливались в соответствии с решением заместителя наркома ВМФ Л.М. Галлера.

Необходимость иметь в составе флота мореходные противолодочные корабли привела к заказу в США больших охотников типа SC-110. Они строились и проектировались фирмой «ЭЛКО». Противолодочное вооружение этих кораблей состояло из двух бомбосбрасывателей с 18 глубинными бомбами и двух многоствольных РБУ. Для обнаружения подводных лодок использовался гидролокатор типа «Асдик», а на кораблях поставки 1944 года американцы стали устанавливать и радиолокационные станции⁹.

Первые 20 больших охотников, в нашем ВМФ получивших обозначение БО-1, предназначались на усиление Се-



Малый охотник типа МО-4



Большой охотник проекта 122а БО-107 «Марсовый»

1. Басов А.В. Борьба противолодочных сил КБФ с подводными лодками противника // КБФ в завершающих операциях Великой Отечественной войны, 1944-1945 гг. — М., 1975. — С. 230-231

2. Деревянко Ю.Г. Бронированный малый охотник // Тайфун. — 2000. — №5. — С.2,7

3. Деревянко Ю.Г. Указ. соч. — С.2-7

4. Деревянко Ю.Г. Указ. соч. — С.5

5. История отечественного судостроения. — Т.IV. — С.301-302; 501-503

6. История отечественного судостроения. — Т.IV. — С.78, 367

7. Шитиков Е.А. Указ. соч. — С.235, 249

8. Спирихин С.А., Бережной С.С. Надводные корабли и подводные лодки постройки завода 402 в Военно-Морском флоте СССР (1942-1972 гг.). — Северодвинск, 2001. — С.18-25

9. Шитиков Е.А. Указ. соч. — С.260



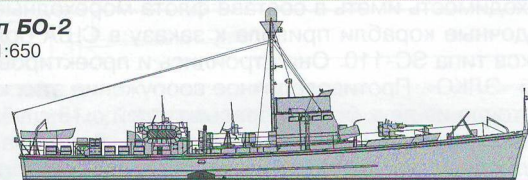
Большие охотники типа SC-110 и тральщики типа АМ на переходе из США в Советский Союз. На переднем плане (слева направо) БО-208, БО-209, БО-211. За ними тральщики Т-118, Т-119 и Т-120. Гамильтон, Бермудские острова, 1944 г.

Большие охотники типа «БО-2» («SC») (78 единиц)

БО-201 — БО-246, БО-301 — БО-329, БО-331, БО-332, БО-335. Вошли в строй в 1943—1945 гг.

146 т; 34х5,7х2,1 м; 2 диз., 2400 л.с.; 21 уз.; 2800 (10) миль. Эк. 33 чел.
1 — 40-мм/56, 3х1 — 20-мм/70, 2х4 РБУ «Маустреп», 2 БМ, 1 БС

Тип БО-2
М 1:650



Бывшие амер. охотники типа «SC 110-футовый», переданные СССР по ленд-лизу. Вошли в состав СФ (БО-201 — БО-213 в 1943 г., БО-214 — БО-230 — в 1944 г., БО-231 — БО-246 — в 1945 г.) и ТОФ (с 1945 г.).

БО-230 потоплен 5.12.1944 герм. ПЛ U-365. БО-224 потоплен 2.3.1945 герм. ПЛ U-995. Остальные возвращены США или утилизированы в начале 1950-х гг.

верного флота¹. Охотники, как и тральщики типа АМ, принимались в США советскими экипажами. Переходы в СССР совершались группами по 3 больших охотника и 2-3 тральщика. Первые шесть охотников прибыли в Полярный 30 октября 1943 года. Еще три — 24 ноября 1943 года. Четвертая группа вышла из Ки-Уэста (США) 24 декабря 1943 года. Так как переход планировался на время зимних штормов, то маршрут предусматривал заход на Азорские острова. В Советский Союз эта группа прибыла вместе с конвоем JW-57².

Таким образом, к 1 марта 1944 года в составе Северного флота имелось 12 больших охотников, оснащенных современными средствами поиска и уничтожения подводных лодок. Прибывшие на Север корабли сразу же включились в боевую работу. Следует особо подчеркнуть тот факт, что использовались большие охотники, как правило, в соответ-

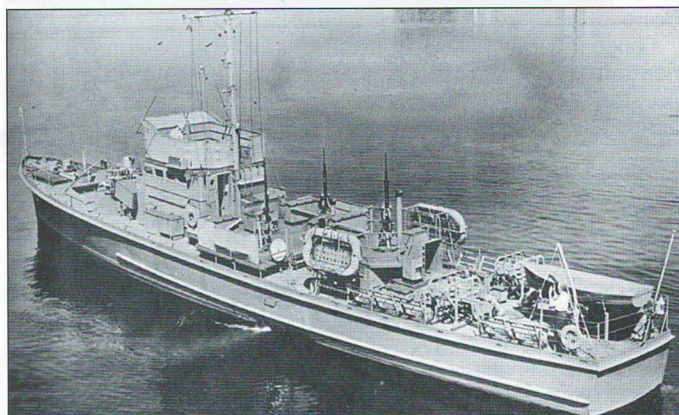
ствии со своим тактическим предназначением. Они сопровождали небольшие конвои вдоль побережья Кольского полуострова, производили на подступах к базам СФ поиск подводных лодок по вызову и самостоятельно, несли дозорную службу³.

В начале следующего года большие охотники продолжали выполнять аналогичные задачи. Большое число выходов было связано с обеспечением встречи союзных конвоев. Как правило, БО-1 высылались для осуществления поиска подводных лодок по данным разведки или наблюдения. При этом выяснилось, что экипажи кораблей не в полной мере освоили новые средства поиска подводного противника — гидроакустические станции. Например, 14 марта 1944 года береговой наблюдательный пост обнаружил подводную лодку противника⁴. Вышедший на поиск БО-204 установил контакт с подводной лодкой ГАС «Асдик» и по её данным выходил в атаку. В дальнейшем было выяснено, что контакт — ложный и был получен от резко отличающихся по глубине подводных скал⁵.

Весной 1944 года прибывшие из Америки корабли понесли первую потерю. 9 мая в Кувшинской Салме получил серьезные повреждения при налете авиации противника и сел на грунт БО-207⁶. Хотя корабль был поднят и отремонтирован, но в боевых действиях до конца войны участия не принимал.

В тот же период часть больших охотников покинула Север. Постановлением ГКО от 13 апреля 1944 года было решено усилить Черноморский флот за счет кораблей Северного флота. В их число вошли шесть БО-1, двадцать малых охотников типа МО-1 и 20 торпедных катеров. Перевод начался 21 мая 1944 года. Корабли достигли Ейска 10 июля и вошли в состав Черноморского флота⁷. Об их непродолжительном участии в боевых действиях на Черном море будет рассказано ниже.

К этому времени в США уже шла приемка новой партии охотников типа SC-110. Для объединения руководства их боевой подготовкой и материально-техническим обеспечением была сформирована 7-я бригада больших охотников в составе трех (18, 19 и 20-го) дивизионов. Корабли бригады отправлялись в СССР по мере готовности. С 15 по 25 августа 18-й дивизион вместе с конвоем JW-59 перешел в Кольский залив. Из его состава БО-217 прибыл в СССР только 23 сентября в составе конвоя JW-60, так как, выходя из Лондондерри, сел на мель и сломал винт. Первая группа 19-го дивизиона вышла из Мейпорта 20 августа и прибыла в СССР вместе с конвоем JW-61⁸. Эти корабли приняли участие в боевых действиях на завершающем этапе войны на Севере. Иначе сложилась судьба оставшихся кораблей. Вторая группа 19-го дивизиона покинула Флориду 15 сентября 1944 года, но в Кольский



Большой охотник SC-1075, будущий БО-208 Северного и Черноморского флотов. Август 1943 г.

1. Там же. — С.262

2. ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д. 76. Л.91-93, 95

3. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.5. — С.257-259, 261, 265, 267, 282, 321, 325, 326, 347, 350

4. Факт обнаружения был впоследствии поставлен под сомнение.

5. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.6. — С.201

6. ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.77. Л.72; Д.78. Л.39

7. ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.57. Л.26-29

8. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.7. — С.28, 60, 118, 126, 132-168, 261, 399

залив прибыла только 25 апреля 1945 года, вместе с десятью кораблями 20-го дивизиона¹. Переход был характерен очень продолжительными стоянками. Так 20-й дивизион простоял в военно-морской базе Эдгар (Англия) с 17 февраля до 20 апреля². В результате корабли прибыли за две недели до окончания войны и хотя совершили несколько боевых выходов, существенного значения их появление уже не имело.

Согласно оперативным планам Северного флота на вторую половину 1944 года в период арктической навигации пять кораблей типа БО-1 планировалось передать в зону ответственности Беломорской военной флотилии. Предполагалось также привлечь большие охотники к минным постановкам в Варангер-фьорде с наступлением темных ночей³.

С началом боевых действий в Арктике все боееспособные охотники американской постройки были направлены в зону ответственности БВФ⁴. Они приняли участие в проводке наиболее ценных конвоев в Карском море и неоднократно вступали в боевые столкновения с немецкими подводными лодками.

В период Петсамо-Киркенесской операции большим охотникам пришлось участвовать в высадке десантов на южное побережье залива Матти-вуоно и Варангер-фьорда⁵. Такое использование кораблей типа БО-1 нельзя признать целесообразным. К этому времени в состав флота входили четыре корабля типа «Артиллерист», менее насыщенных современным противолодочным вооружением, но зато имеющим более мощную 85-мм артиллерию главного калибра⁶.

Серьезным экзаменом боевых качеств больших охотников и уровня боевой подготовки их экипажей стали события декабря 1944 года. Изменение тактики немецких подводников, сдвинувших районы поиска непосредственно к побережью Кольского залива, вызвало большое напряжение противолодочных сил Северного флота. В ряде случаев противнику удалось добиться успеха. 4 декабря подводной лодкой U-955 был потоплен транспорт «Пролетарий», шедший в охранении трех охотников типа БО-1. Несмотря на своевременное обнаружение противника радиолокацией, корабли не смогли сорвать атаку субмарины. Вследствие заливания верхней палубы не удалось использовать артиллерию. Видимо по этой же причине лодка не прослушивалась гидроакустикой⁷. В тот же день в ходе противолодочного поиска в районе острова Кильдин от торпеды U-365 погиб БО-230. Через два дня при аналогичных обстоятельствах подводной лодкой U-997 был торпедирован БО-227⁸.

Два больших охотника американской постройки входили также в



Большие охотники типа SC-110 Северного флота с десанниками 12-й Краснознаменной бригады морской пехоты подходят к месту высадки в Печенгской губе, октябрь 1944 г.

состав охранения транспорта «Тбилиси», торпедированного 30 декабря 1944 года немецкой подводной лодкой U-956. Субмарина так же не была обнаружена ни до, ни после атаки. В ходе спасательных работ командир конвоя был вынужден отпустить охотники типа БО-1 в базу из-за усиления шторма до семи баллов⁹.

Последнюю потерю кораблей данного типа понесли 2 марта 1945 года когда U-955 потопила охотник БО-224. Обстоятельства и район его гибели почти полностью повторили гибель двух других однотипных кораблей в декабре 1944 года¹⁰. В этом эпизоде характерно то, что лодка в течение трех часов находилась почти на одном месте, но не только не была уничтожена, но даже не вытеснена с позиции. Гибель трех кораблей при почти одинаковых обстоятельствах позволяет сделать вывод, что тактическая подготовка командиров кораблей, выучка экипажей, а также степень освоения гидроакустических средств обнаружения личным составом охотников находилась не на должной высоте. Кроме того, выяснилась недостаточная мореходность американских кораблей для плавания в зимних условиях Баренцева моря и невысокая живучесть при попадании торпед¹¹. «Американцы» гибли от попадания одной



Большие охотники типа SC-110 Северного флота с десантом на борту на переходе к месту высадки десанта в Киркенесе, октябрь 1944 г.

1. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.7. — С.234; Вып.8. — С.135; Бережной С.С. Указ. соч. — С.135-139

2. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.8. — С.57

3. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.7. — С.11

4. Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. — М., 1981. — С.122

5. ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.96. Л.230

6. Архив АО ПО «Севмаш». Д.8 (инв.908). Л.223

7. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.7. — С.458-461

8. ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.59. Л.80

9. Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.7. — С.485-486

10. ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.59. Л.81

11. Заметим, что катера типа МО-4 оставались на плаву при аналогичных повреждениях.

Большие охотники БО-203 (справа), БО-207 (слева) и сторожевой катер РТС-42 (в центре)



торпеды, в то время как меньшие по размерам малые охотники отечественной постройки оставались в аналогичной ситуации на плаву.

Шесть больших охотников, прибывших в Ейск для Черноморского флота, были спущены на воду и перешли 20-21 июля 1944 года в Новороссийск¹. Уже 26 июля пять охотников осуществили противолодочный поиск на коммуникации Туапсе-Новороссийск². Учитывая, что корабли типа БО-1 были наиболее современными боевыми единицами ЧФ, а также единственными, оснащенными гидролокаторами типа «Асдик», использовались они достаточно интенсивно. В состав охранения наиболее ценных конвоев обязательно включались большие охотники американской постройки³. За весь период своей боевой службы охотники лишь дважды сталкивались с противником (2 и 3 августа) с неизвестным результатом⁴. Вскоре боевые действия на Черном море закончились, а последние немецкие подводные лодки были затоплены своими экипажами у берегов Турции.

Еще 32 больших охотника получил Тихоокеанский флот в рамках «программы 18 октября». Из этого числа 20 единиц прибыли на Дальний Восток в июне-июле 1945 года и успели принять участие в войне с Японией. Кроме защиты коммуникаций и несения дозорной службы, несколько охотников приняли участие в десантных операциях в Корее, на Сахалине и островах Курильской гряды. При этом два больших охотника получили повреждения от огня противника. Скоротечность военной кампании на Дальнем Востоке и специфичность использования кораблей данного класса не позволяют дать объективной оценки их участию в боях против Японии⁵. Еще двенадцать кораблей типа БО-1 прибыли из США в августе и сентябре и не успели принять участия в боевых действиях. Характерно, что если на Северный флот поступали охотники, только что со-



Большие охотники прибыли в Новороссийск, август 1944 г.

шедшие со стапелей, то на Тихий океан приходили корабли в основном постройки 1942 года⁶.

Таким образом, из 78 кораблей типа SC-110 (БО-1), поступивших по ленд-лизу, приняли активное участие в боях на Северном морском театре 30 охотников. Из них шесть после полугодового пребывания на Севере были переброшены на Черное море. Еще шестнадцать прибыли на Север

1 Хроника Великой Отечественной войны на Черноморском театре. — М., 1951. — Вып. 6. — С. 433

2 ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 747. Л. 57

3 ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 747. Л. 57-58

4 ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 747. Л. 59

5 Бережной С.С. Корабли и суда ленд-лиза. — С. 139; Из хроники боевых действий ТОФ // Морской сборник. — 1995. — № 8. — С. 12-20

6 Бережной С.С. Корабли и суда ленд-лиза. — С. 152

25 апреля 1945 года и непродолжительное время участвовали в боевых операциях. Двадцать кораблей типа БО-1 приняли участие в войне с Японией. Из числа кораблей, принимавших участие в боях, погибло три охотника. Еще один, БО-207, получил тяжелые повреждения при налете авиации противника и вышел из строя до конца войны.

Противолодочные силы советского ВМФ пополнились также 60 катерами типа РТС (у нас они классифицировались как МО-1). Эти катера получили в отечественной литературе более чем сдержанную оценку. Главным недостатком МО-1 признавалось отсутствие гидроакустической аппаратуры. Формально верное, в данном случае это замечание вряд ли справедливо.

Катера типа РТС строились и использовались в качестве поисково-спасательных средств для оказания помощи экипажам сбитых самолетов. Для решения таких задач катер имел скорость в 25 узлов, соответствующий район плавания и вооружение (20-мм зенитный автомат и пять стволов крупнокалиберных пулеметов), достаточное для отражения атак одиночных самолетов противника¹. С установкой на катере глубинных бомб он становился не хуже значительного числа советских сторожевых катеров, также не имевших гидроакустики или оснащенных примитивными шумопеленгаторами типа «Цефей-2» и «Посейдон». На Северном флоте два катера МО-1 также получили на вооружение советские шумопеленгаторы «Цефей-2»².

Сторожевые катера типа МО-1 почти одновременно стали прибывать в состав Северного и Тихоокеанского флотов. Северный флот в феврале 1944 года получил 32 катера типа МО-1. Двадцать из них вскоре были переброшены на Черноморский флот. На Черное море катера МО-1 прибыли в конце июня — начале июля 1944 года³. Если целесообразность переброски на Черное море торпедных катеров и больших охотников может вызвать обоснованные сомнения, то в отношении МО-1 следует признать полную правоту замысла инициаторов этой операции. Сравнительно небольшие и маломореходные катера вряд ли представляли большую ценность на Северном морском театре, тем более в условиях непрерывного усиления противолодочных сил СФ. В то же время на Черном море с его более мягкими климатическими условиями использование катеров МО-1 было вполне оправданным. Кроме того, противолодочные силы ЧФ в сравнении с силами других воюющих флотов имели довольно слабое техническое оснащение. Поэтому отсутствие на МО-1 гидроакустики не слишком отражалось на их боевой ценности.

После отправки катеров на юг, некоторое время в составе СФ вообще не было МО-1. Оставшиеся четыре катера были потоплены при налете вражеской авиации 9 мая в Кувшинской Салме (там же был тяжело поврежден БО-207). Погибли МО-435, -437, -438 и -443⁴. Вскоре, впрочем, потери были компенсированы поставкой ещё пяти катеров, прибывших 25 августа 1944 года на судах каравана JW-59. Они вошли в состав дивизиона малых охотников⁵. Хотя, как уже отмечалось, этот тип катеров мало подходил к условиям Баренцева моря, особенно для действий в зимнее время, сторожевые катера МО-1 приняли посильное участие в выполнении боевых задач. Они или входили в состав крупных конвоев, или выполняли самостоятельные за-



Большой охотник типа SC-110 БО-246



Полученный по ленд-лизу большой охотник за подводными лодками БО-220 типа SC. На топе мачты установлена антенна РАС SF-1. Северный флот, 1944 г.

дачи по конвоированию небольших судов на коротких, сравнительно малоопасных участках коммуникаций⁶. Кроме того, в состав Северного флота вошли еще два катера типа МО-1. Они прибыли в Мурманск в октябре 1944 года, были 6 ноября зачислены в боевой состав. Но уже 13 ноября разоружены, выведены из боевого состава и переформированы в невооруженные плавсредства⁷.



Большой охотник БО-202 в Стрелецкой бухте Севастополя, 1948 г.

1 Шитиков Е.А. Указ. соч. — С.258; Бережной С.С. Корабли и суда ленд-лиза. — С.178

2 ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.78. Л.90

3 Бережной С.С., Корабли и суда ВМФ СССР, 1928-1945. — С.271-273; Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.6. — С.89,140,245,346,347,350

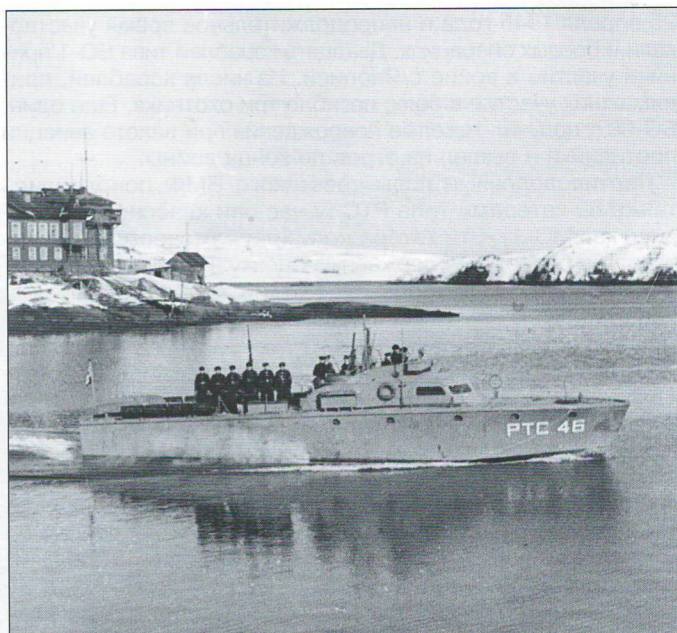
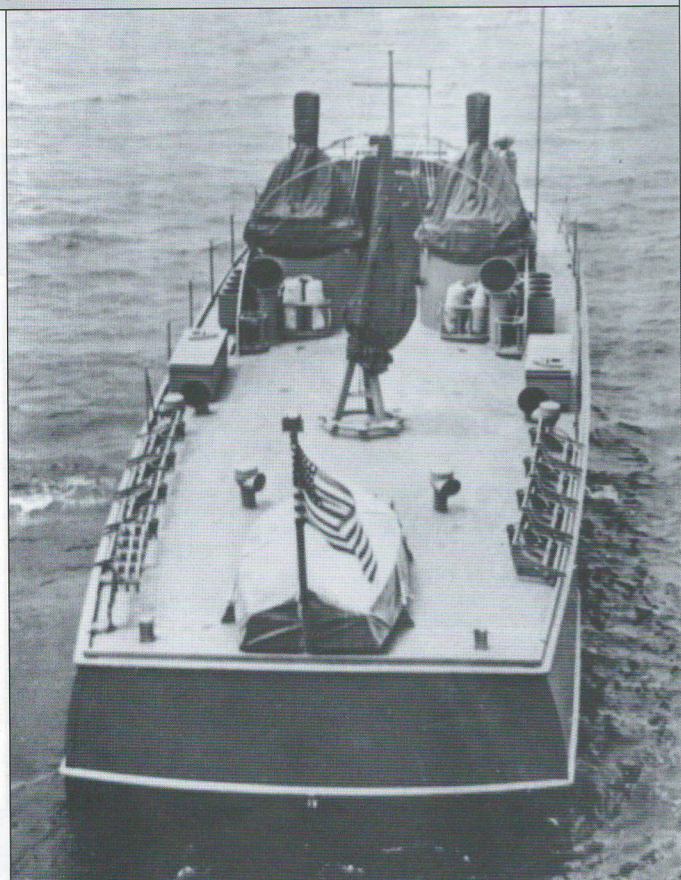
4 Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. — Вып.6. — С.319

5 Бережной С.С., Корабли и суда ленд-лиза. — С.161-163

6 ЦВМА. Ф.767. Оп.2. Д.99. Л.68

7 Бережной С.С. Корабли и суда ленд-лиза. — С.177

Американский катер РТС-62, будущий советский сторожевой катер СК-522. Противолодочное вооружение катера состоит из бортовых бомбосбрасывателей. Артиллерийское — из 20-мм пушки в корме (зачехлена) и спаренных крупнокалиберных «Браунингов» в турелях по правому и левому борту (зачехлены)



Сторожевой катер РТС-46 в устье Колы

В связи с этим не может не вызвать удивления утверждение, что данные катера использовались только как разъездные¹. Вышеперечисленные факты участия сторожевых катеров американской постройки в боевых действиях это вполне убедительно опровергают. Катера типа МО-1 были также переданы в состав Тихоокеанского флота. На Дальний Восток от союзников поступило 29 катеров, в том числе четыре в 1944 году и 25 — в следующем².

Подведем итог. Из числа противолодочных кораблей по ленд-лизу Советскому Союзу поставлялись сторожевые корабли (фрегаты) типа «Такома», большие и малые охотники. Все фрегаты были направлены на Тихий океан. Кратковременное участие в войне с Японией не позволяет как-то охарактеризовать их боевые качества. Фрегаты не использовались по прямому назначению, а привлекались для огневой поддержки высадки десантов.

Значительно больший опыт был получен личным составом больших охотников, принявших участие в боевых действиях на Северном флоте. Конструкция и вооружение кораблей получили высокую оценку советских моряков, особенно в сравнении со строившимися отечественной промышленностью большими охотниками типа «Артиллерист». Тактико-технические характеристики кораблей позволяли успешно бороться с подводными лодками противника. Однако недостаточное освоение личным составом оружия и технических средств, а также слабая тактическая подготовка командного состава не позволили добиться существенных успехов. Одним из доказательств этого является гибель трех кораблей во время ведения ими противолодочного поиска. Малые охотники типа МО-1 являлись фактически сторожевыми (патрульными) катерами. Отсутствие средств гидроакустического наблюдения не позволяло им эффективно бороться с подводными лодками. В качестве же сторожевых катеров они находились на одном уровне с многочисленными катерами аналогичного класса советского ВМФ.

¹ Личный архив М.Н. Супруна. «Аналитическая записка по морским поставкам». Л.7

² Бережной С.С., Корабли и суда ВМФ СССР, 1928-1945. — М., 1988. — С.269-274. По другим данным (Шитиков Е.А. Указ. соч. — С.258) было поставлено 30 катеров.

Сторожевые катера типа «МО-1» («РТС») (60 единиц)

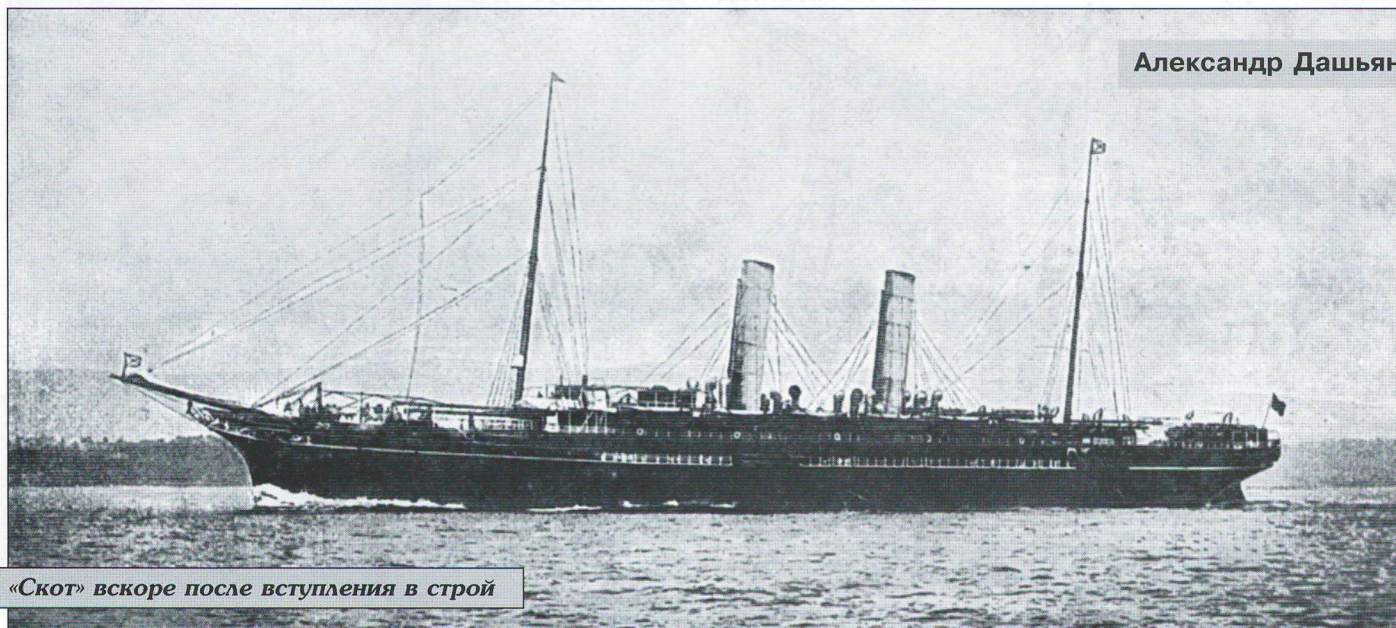
Вошли в строй в 1936—1937 гг.

27,2 т; 19,2х4,6х1,2 м; 2 бенз., 1260 л.с.; 25 уз.; 490 (9) миль. Эк. 12 чел.
1 — 20-мм/70, 2х2 — 12,7-мм пул.

Бывшие американские спасательные катера авиации типа «РТС», переданные по ленд-лизу. Первоначально числились МО, но из-за отсутствия гидроакустической аппаратуры оказались неэффективными и 4.9.1944 переклассифицированы в СКА. Находились в строю до 1954—1956 гг., после чего сданы на слом либо возвращены США.



Сторожевой катер СК-521 Северного флота



«Скот» вскоре после вступления в строй

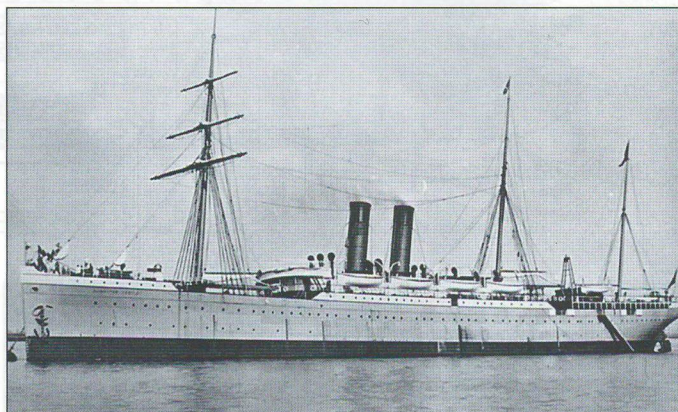
«Альбатрос Юга» Лайнер «Скот» компании «Юнион»

Золотая лихорадка, начавшаяся в 1886 г. в Южной Африке (известная так же как Витватерсрандская золотая лихорадка) привела к заметному росту желающих попасть из Европы в «Новую Калифорнию» (по аналогии с калифорнийской золотой лихорадкой). А сделать это можно было почти исключительно через Британскую Капскую колонию, связанную с метрополией регулярной линией, на которой работали пароходы двух конкурирующих компаний — «Кастл покет стимшип» и «Юнион». Суда этих компаний имели сравнительно небольшие размеры и умеренную скорость (самые крупные едва превышали 4000 брт и имели сервисную скорость порядка 12 уз.), однако изменение пассажиропотока привело к необходимости обновить флот. Первый шаг в этом направлении сделала компания «Кастл», введя в строй в 1890 г. 5625-тонный лайнер «Даннотар Кастл» («Dunottar Castle»). Этот лайнер, способный перевезти 100 пассажиров 1-го класса, 90 — 2-го, 100 — 3-го и еще порядка 150 палубных с сервисной скоростью 15 узлов, заложил новый стандарт линии. Компания «Юнион» не могла не принять вызов....

Ответом стал построенный в 1891 г. на верфи «Денни» в Дамбртоне «Скот» («Scot» — «Шотландец»). Хотя большинство пароходов компании «Юнион» к этому времени имели практичный прямой форштевень, «Скот» стал исключением — его нос украшал развитый бушприт с фигурой национального героя Шотландии Уильяма Уоллеса. Но главной особенностью «Шотландца» стала двухвальная схема энергетической установки — это решало сразу несколько проблем, в частности повышалась общая надежность ЭУ и заметно улучшалась маневренность.

Корабль был спущен на воду 30 декабря 1890 г. в торжественной обстановке, крестной матерью выступала мисс Джайлс, дочь председателя правления совета директоров компании. В ходе испытаний 8 мая 1891 г. на мерной миле в Стоукс-Бей лайнер достиг скорости 19,62 уз.

В свой первый рейс по маршруту Саутгемптон — Кейптаун (с заходом на Мадейру) «Скот» отправился 25 июля 1891 г., затратив на переход всего 15 дней 9 часов 52 минуты, установив тем самым новый рекорд линии. Через два

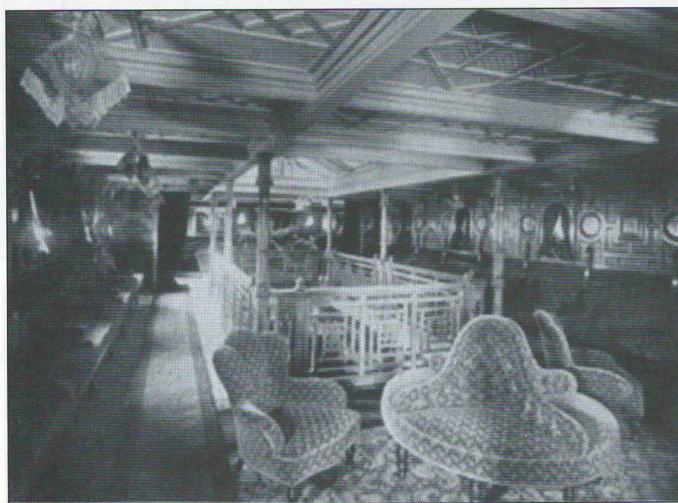
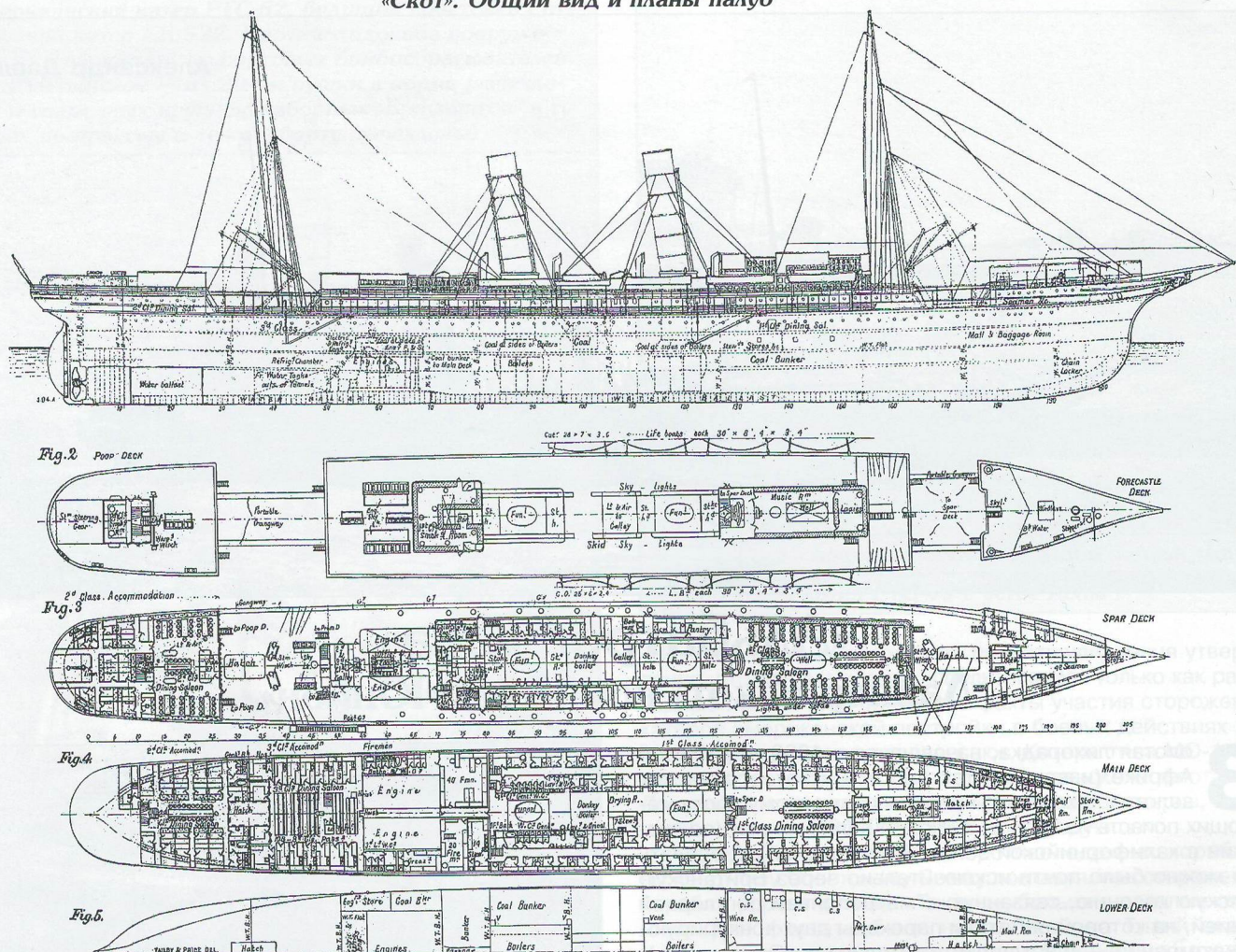


Соперник «Скота» — лайнер «Даннотар Кастл» компании «Кастл покет стимшип». В отличие от своего оппонента, «Даннотар Кастл» имел одновальную энергетическую установку



«Скот» в достройке на верфи «Денни»

«Скот». Общий вид и планы палуб



Музыкальный салон 1-го класса лайнера «Скот»

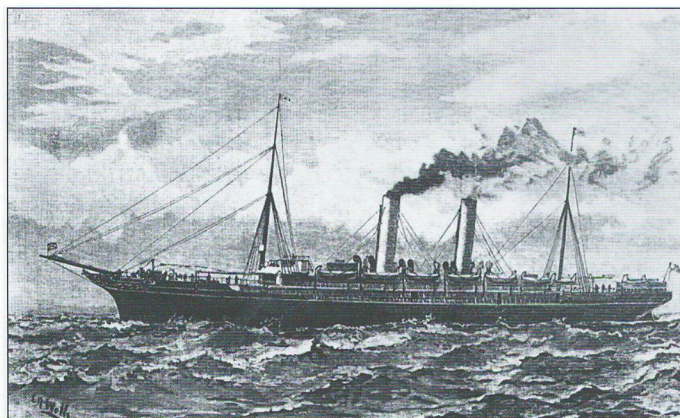
года, в марте 1893 г., он еще улучшил результат, сократив время в пути до 14 дней 18 часов 57 минут. Последний рекорд продержался ни много ни мало 43 года и был превзойден лишь в 1936 г.

Импозантный внешний вид лайнера с элегантным клиперским форштевнем, двумя высокими слегка наклоненными назад трубами и, конечно, выдающаяся скорость, делали «Скот» весьма популярным среди пассажиров, кото-

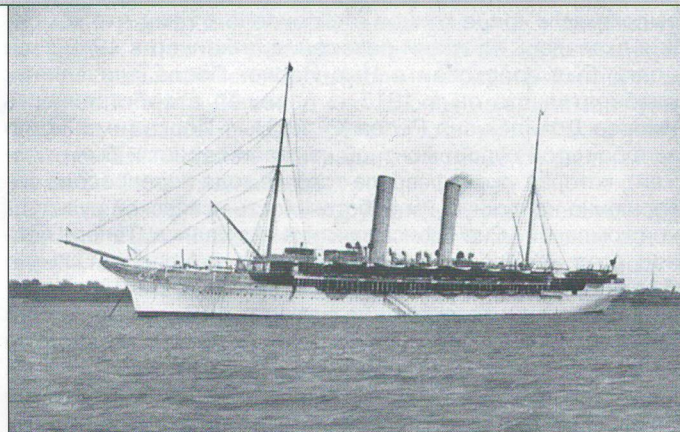
рым лайнер обязан красивым, хотя и несколько пафосным прозвищем «Альбатрос Юга». Увы, несмотря на свою привлекательность для неискушенной публики, у «Альбатроса» имелся один, но весьма существенный недостаток — он оказался форменным «углепожирателем», «сжедая» в рейсе по 170 т угля в сутки. На годовом собрании акционеров компании в апреле 1893 г. председатель правления привел обескураживающие цифры — оказывается, что совершив 8 рейсов, «Скот»... принес убыток в размере 5500



Курительный салон 1-го класса лайнера «Скот»



«Скот» при вступлении в строй имел черный корпус с тонкой белой полосой и палевые дымовые трубы. В 1892 г., как и все остальные суда компании «Юнион», он сменил окраску: корпус теперь окрашивался белой краской, более практичной в жарком климате (напомним, что большая часть маршрута проходила через тропические широты)

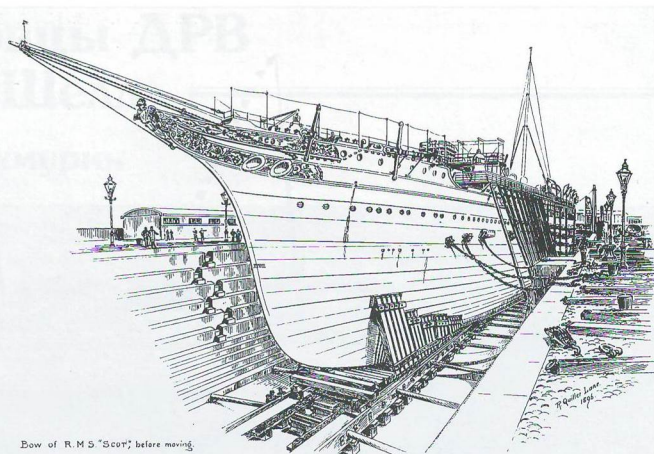


фунтов стерлингов. «У него белый корпус*, и на данный момент — это «белый слон» компании».

Исправить положение можно было или кардинально переделав ЭУ, снизив ее прожорливость, либо повысить коммерческую отдачу лайнера, увеличив пассажировместимость. Однако вывести из эксплуатации судно, пользующееся повышенным вниманием публики (а «Скот» ни много ни мало являлся визитной карточкой компании) было нельзя и компания, стиснув зубы, несла убытки. Случай поставить корабль на модернизацию представился в декабре 1895 г. Причем случай из серии «не было бы счастья, да несчастье помогло» — из-за проблем с машинами «Скоту» пришлось высадить пассажиров в Вигго, а самому вернуться в Саутгемптон. Вскоре корабль перешел в Белфаст, на верфь «Харланд энд Вольф», где он прошел модернизацию, в ходе которой его длина за счет вставки секции корпуса перед надстройкой увеличилась на 16,5 м, а тоннаж возрос до 7859 брт. Это позволило изменить пассажировместимость — теперь на лайнере могло размещаться 400 пассажиров 1-го и 25 — 2-го класса. Кстати — проект удлинения судна разработал мало кому тогда известный Томас Эндрюс — будущий создатель «Титаника».

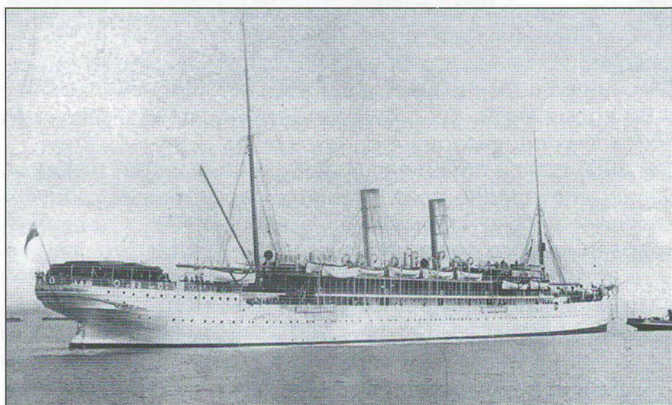
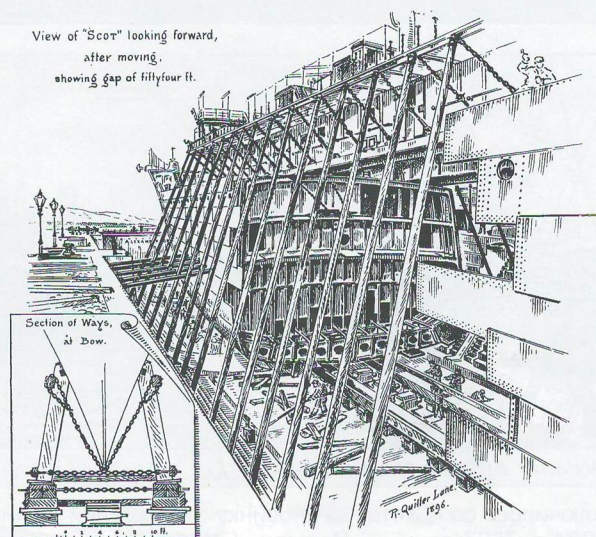
И опять хочется сказать увы — с модернизацией опоздали — число мест 1-го класса увеличили в тот момент, когда внимание богатой публики, падкой на все новое, пе-

* Первоначально корпус «Скота» имел черную окраску и был перекрашен только в 1892 г.

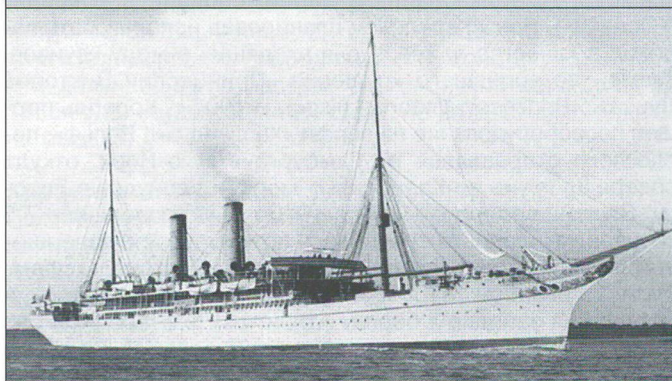


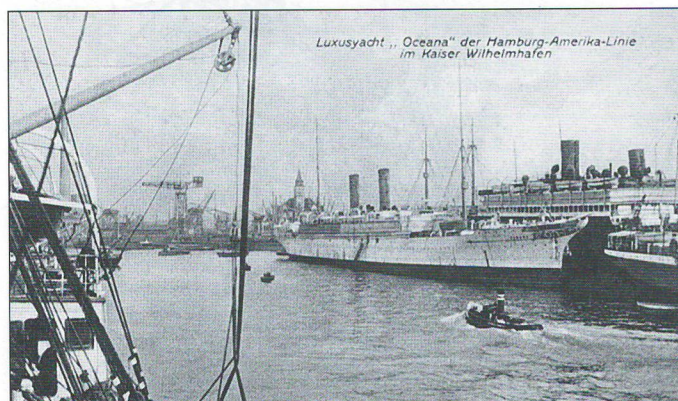
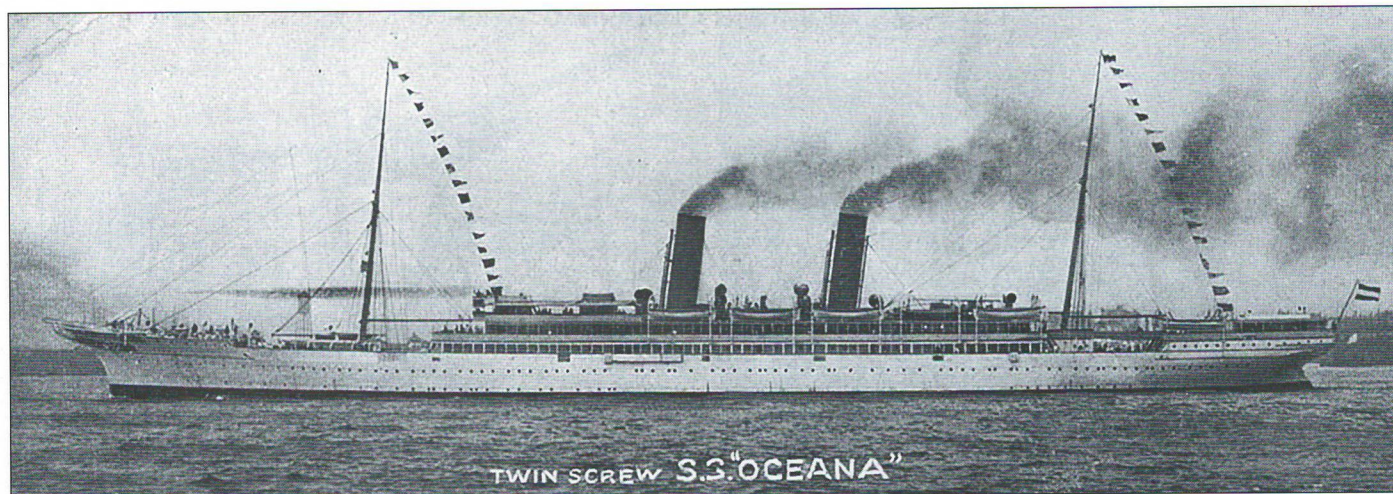
Bow of R.M.S. "Scot", before moving.

View of "Scot" looking forward, after moving, showing gap of fiftyfour ft.



«Скот» после модернизации 1896 г.





«Океана» в Вильгельмсхафене

реключилось со «Скота» на «новинку»: вышедший на линию в 1894 г. 7537-тонный «Норман» («Norman»).

После возвращения на линию Саутгемптон-Кейптаун самым громким событием, связанным с лайнером, стало самоубийство на его борту южноафриканского «алмазного короля» Барни Барнато в 1897 г.

Во время англо-бурской войны лайнер привлекался для войсковых перевозок.

В 1900 г., при объединении компаний «Юнион» и «Касл», лайнер в очередной раз сменил окраску (белый корпус и красные трубы с черными колпаками). В 1901 г. во время коронационного ревью на Спитхедском рейде, посвященного восшествию на престол короля Эдуарда VII, на «Скоте» размещались члены обеих палат Парламента.

В 1903 г. карьера «Скота» как пакетбота завершилась — 12 сентября он встал на прикол, а на линии его заменил «Армадэйл Кастл» («Armadale Castle»).

В сентябре 1905 г. лайнер продали немецкой компании «Гамбург-Америка лайн» и переименовали в «Океана» («Oceana»). Новый владелец планировал использовать пароход в качестве лайнера для входящих в моду круизов, взамен потерпевшего крушение «Принцессин Виктория Луиза» («Prinzessin Viktoria Luise»). В 1907 г. Корабль прошел переоборудование на верфи «Харланд энд Вольф», после чего отправлялся из Гамбурга в Нью-Йорк, откуда совершал круиз по Карибскому морю и вернулся в Европу. Всего в период с 1906 по 1910 г было совершено 7,5 круизов. «Половинка» появилась потому, что по завершении последнего круиза (в который лайнер вышел из Гамбурга 25 декабря 1910 г.), он уже не вернулся в Европу, а остался на западном берегу Атлантики, в очередной раз сменив владельца. Теперь лайнер принадлежал компании из Торонто «Бермуда-Норт Атлантик Стимшип К°», обслу-

живая линию Нью-Йорк—Бермудские о-ва. Покупка обошлась в 40 000 фнт. ст.

Увы, с годами экономичность старого парохода не улучшилась — эксплуатационные расходы оставались слишком высокими, в конце концов это привело к тому, что компания оказалась на грани разорения, а лайнер в 1912 г. за долги был арестован в Нью-Йорке. После длительных разбирательств он в 1915 г. перешел в собственность «Морзе Драйдок энд Репеа К°» из Нью-Йорка (именно по запросу этой судоремонтной компании арест и был наложен), которая уже в феврале того же года перепродала совершенно не нужную им собственность испанской судоходной компании «Сиа Трансатлантика» из Кадиса. Теперь лайнер стал называться «Альфонсо XIII» («Alphonso XIII») и был поставлен на линию Кадис—Нью-Йорк. В 1923 г. судно вновь переименовали, на этот раз в «Васко Нуньес ди Бальбоа» («Vasco Nunez de Balboa») (в связи с постройкой нового «Альфонсо XIII»). Корабль продолжал работать на линии Кадис—Нью-Йорк, позднее его перевели на линию Кадис—Гавана. В 1925 г. лайнер был поставлен на прикол, и в феврале 1927 г. продан в Италию для разборки на металл и прибыл в Специю 6 июля 1927 г.

Место постройки:	William Denny & Bros, Dumbarton, Scotland
Заказчик	Union Steamship Co. Ltd, Southampton
Спущен на воду	30 декабря 1890 г.
Закончен постройкой	май 1891 г.
Стапельный номер	443
Тоннаж (брт):	
брутто	6844
нетто	4278
Размерения (м):	
длина наибольшая	152,4
длина между перпендикулярами	145,4
ширина	16,7
осадка	7,9
Энергетическая установка:	
2 3-цилиндровых ПМ тройного расширения; 12 000 л.с.	(1440 н.л.с.); 2 винта;
Эксплуатационная скорость	18,5 уз.
Запас топлива (т):	3000
Расход топлива на полном ходу	170 т/сутки
Пассажировместимость (чел.):	
1-й класс	208
2-й класс	100
3-й класс	100
Стоимость постройки	254 000 фнт.ст.

Боевые пловцы ДРВ против «Шелл»

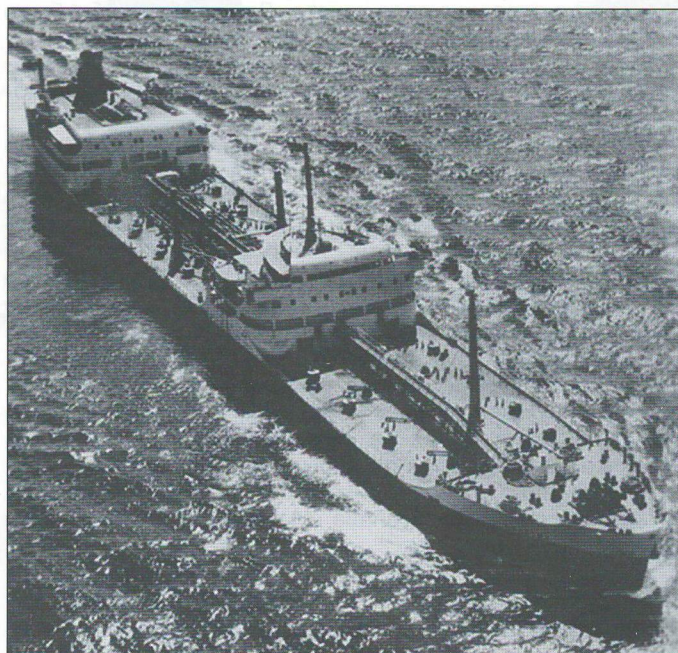
Юрий Пахмурин

В ходе войны во Вьетнаме весьма успешно действовали боевые пловцы ДРВ, которым удалось подорвать несколько десятков кораблей и судов. Одним из них был британский танкер «Амастра» («Amastra»).

12 апреля 1967 года танкер «Амастра» (капитан Джон Кэмпкин), принадлежащий компании «Шелл Ойл», доставил из Сингапура в Камрань около 15 000 т авиационного топлива JP4. Танкер стал на якорь примерно в 200 метрах от берега и подключился к подводному трубопроводу. В дальнейшем судно должно было играть роль плавучего топливного резервуара для авиабазы. Стояла тихая погода, экипаж посмотрел кино и весь, кроме вахты, разошелся спать по каютам, но в 00.15 13 апреля судно вздрогнуло от слабого взрыва в кормовой части, электрическое освещение погасло, и танкер стал медленно погружаться кормой. Получив приказ покинуть судно, британские моряки, расхватав спасательные жилеты, рванулись к шлюпкам, но затем решили их не спускать, а для эвакуации воспользоваться подошедшими с берега амфибиями. Примерно через 20 минут корма села на грунт на глубине 18 м, носовая же часть осталась на плаву. Из 43 человек экипажа никто не пострадал, и к 02.00 большая часть моряков была уже на берегу.

На следующий день к танкеру прибыло спасательное судно ВМС США ARS-22 «Каррент» («Current»). Сразу после прибытия спущенная на воду рабочая шлюпка обошла «Амастру» и высадила нее группу спасателей, а водолазы обследовали подводную часть танкера. Выяснилось, что в результате взрыва магнитной мины (вес заряда 40 кг), установленной вьетнамскими боевыми пловцами, судно получило пробоину в машинном отделении размером около 2х1 м в трех метрах ниже ватерлинии. Машинное и кормовое насосное отделения были затоплены, как и ряд мелких отсеков кормовой части, но оставшиеся герметичными танки удержали носовую часть танкера на плаву.

Командование базы приняло решение приступить к подъему судна. Руководителем операции по спасению был назначен командер Орем. 15 апреля к борту «Амастры» подошел голландский танкер «Кара» («Kara»), с которого на борт пострадавшего судна подали электрический кабель и приступили к откачке топлива из танков. Также на его борт установили дополнительные прожектора, и, пользуясь ими, специальная антидиверсионная вах-



Танкер «Амастра» до (вверху) и после (внизу) подрыва



та проводила наблюдение, чтобы помешать вьетнамцам повторить минирование. В течение двух дней на борт «Кары» откачали почти весь груз «Амастры». Пришлось также выгрузить из отключившихся рефрижераторов, погрузить на баржу, вывезти в море и сбросить за борт около 300 кг испортившихся продуктов. Американским водолазам удалось временно заделать пробоину, после чего насосы «Каррента» начали откачку воду из затопленных отсеков. Вскоре танкер начал медленно всплывать. 20 апреля «Амастра» всплыла, после чего спасатели приступили к заварке пробоины, чтобы судно могло совершить переход до порта. Через два дня спасательная операция завершилась, а еще через неделю два буксира повели «Амастру» в Сингапур. Через две недели танкер благополучно достиг порта и стал на ремонт, продлившийся около двух месяцев.

В дальнейшем «Амастра» благополучно проходила до 1985 года, когда пошла на слом, но во Вьетнаме больше не бывала.

Характеристики теплохода «Амастра»

Построен на верфи «Смитс» (Мидделсбро, Великобритания) в 1958 году

Дедвейт: 17 500 брт

Водоизмещение: 12 273 т

Размерения: 170,5х18,1х9,1 м

Силовая установка: 2 шестицилиндровых дизеля «Доксфорд» по 7750 л.с.



Перекачка груза «Амастры» (справа) на «Кару» (слева)

«Исследование о трате вина»

Воровать в военных флотах мира умели всегда. Достаточно вспомнить выражение «красная нить» — специальными красными нитями маркировали пеньковые канаты и тросы британского Королевского флота, вживляя их в тело каната. Для чего — чтобы было видно, что такелаж, как говорится, государев.

Но, как говорят опытные финансисты, главное дело — грамотно списать убытки казны. Так, чтобы никого под монастырь еще и не подвести.

Таким умением в полной мере обладали руководители интендантств Российского Императорского флота. Среди эпических их подвигов на этом поприще — списание утерянной в морской крепости Свеаборг (современная Суоменлинна, пригород Хельсинки) 203-миллиметровой медной пушки во второй четверти XIX века. Официальное заключение комиссии свидетельствовало, что орудие было съедено крысами.

Нижне мы приводим заключение следственной комиссии, расследовавшей историю с пропажей «хлебного вина»¹ после его перевозки из Свеаборга в Петергоф через Финский залив. Морские офицеры не зря говорили о том, что Свеаборгский порт был «какой-то отпетый».

Заключение было опубликовано в Официальном отделе майского номера журнала «Морской сборник» за май 1860 года.

Исследование о трате вина при перевозке его из Свеаборга в Петергоф

Для устранения убытков казны от траты хлебного вина, при напрасном хранении его в Свеаборгских магазинах², где оно было заготовлено в значительной пропорции во время минувшей войны³, сделано было распоряжение о перевозке сего вина в Петергофские казенные винные магазины, в количестве 10 801 ведра⁴ 87½ чарок⁵, с тем, что-

бы взамен оного, при отходе судов в море, каждый раз отпущалось на суда вино *безденежно*, из Кронштадтской портовой канторы.

Во время перевозки вышеозначенного количества вина, произошло траты 232 ведр. 19½ чарок.

Исследование по этому предмету, произведенное в Кронштадте, особою Комиссиею, под председательством г. Контр-Адмирала Зорина⁶, показало:

1) Что невякка произошла преимущественно от утечки вина, последовавшей от перекачивания бочек из Свеаборгских магазинов до места погрузки в транспорты «Або» и «Артельщик», по насланным горбылям, расстояние около ¼ версты⁷. При этом бочки, не смотря на все меры предосторожности, потерпели повреждение, которое впоследствии увеличивалось от неоднократных перегрузок, и в особенности при перевозке бочек на телегах, на расстоянии пяти верст от петергофской пристани до винных магазинов. Сверх того, во время шторма, застигнувшего на пути транспорт «Або», у одной, находившейся на нем, 40-вед. бочки, было выбито дно, отчего все вино из этой бочки утратилось.

2) Что к сбережению перевозимого вина, как со стороны командиров транспортов «Артельщик» и «Або», так и со стороны непосредственно наблюдавших за целостию вина, комиссионера⁸ Анисимова, и вахтера⁹ Скрипицина, были приняты и соблюдены все необходимые условия, а именно: бочки были уложены на транспортах в надлежащем порядке и исправности; к отвращению¹⁰ же показывавшейся течи вина, постоянно принимались самые деятельные меры через уконопачивание и замазывание бочек.

Контр-адмирал Зорин со своей стороны нашел, что невякка вина произошла от неизбежных причин, с чем согласился и Главный Командир Кронштадтского порта. Основываясь на сем и на удостоверении Следственной комиссии, что виновных в невякке 232 ведр. 19½ чар., никого нет, Директор Комиссариатского Департамента¹¹ по власти, предоставленной ему § 43 пункт. 4 — Высочайше утвержденного 27 января Общего образования управления Морским ведомством, разрешил происшедший по сему случаю убыток казны, считая за каждое ведро по заготовительной цене *два руб. пятидесяти коп.*, а всего 232 ведр. 19½ чар., на сумму *пять сот восемьдесят руб. сорок семь с половиною коп.*, принять на счет казны.

Подготовил Николай Манвелов

1. Водки, предназначенной для выдачи нижним чинам в виде «винной порции».

2. Складах

3. Восточная (Крымская) война 1853-1856 годов

4. Ведро — русская мера объема, приблизительно 12,3 литра

5. Чарка — русская мера объема, 1/100 часть ведра (приблизительно 123 миллилитра)

6. Зорин (Зорин) Апполинарий Александрович (1805-1872). Контр-адмирал (1856). Вице-адмирал (1864). 1856-1860 — командир Отдельной бригады мелких судов Балтийского флота. 1860-1864 — младший флагман Балтийского флота

7. Верста — русская мера расстояния, приблизительно 1,1 километра

8. Комиссионер — чиновник, отвечающий за продовольственное снабжение

9. Вахтер — смотритель при складах либо запасах

10. Прекращению

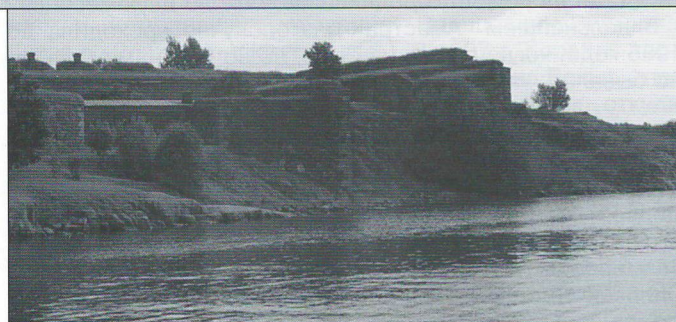
11. Морского министерства



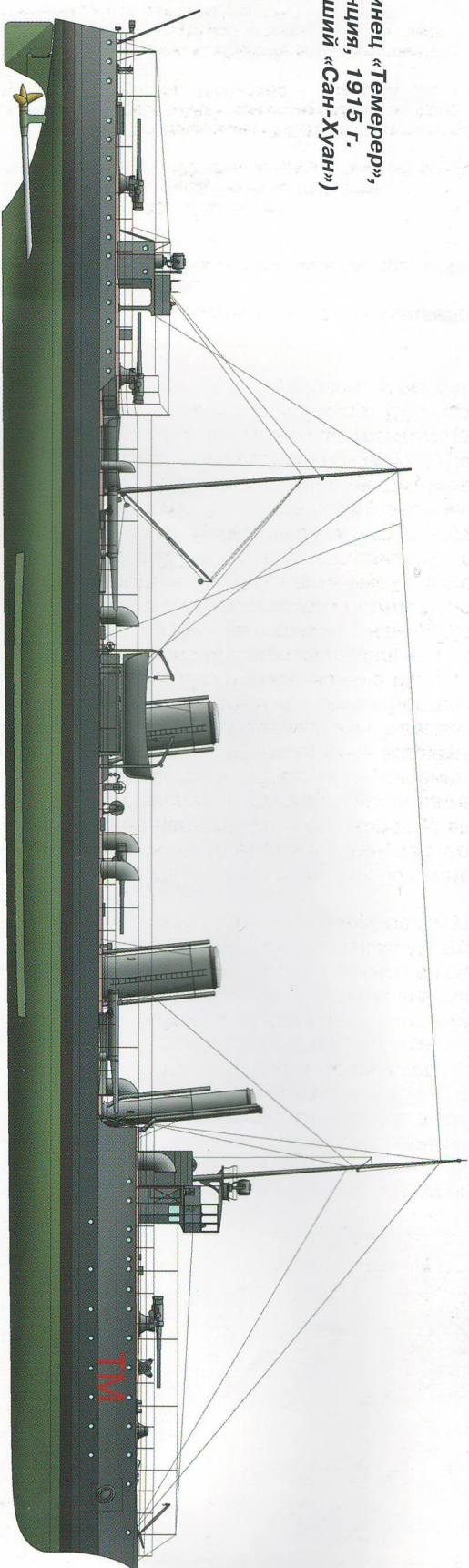
Контр-адмирал
А.А.Зорин



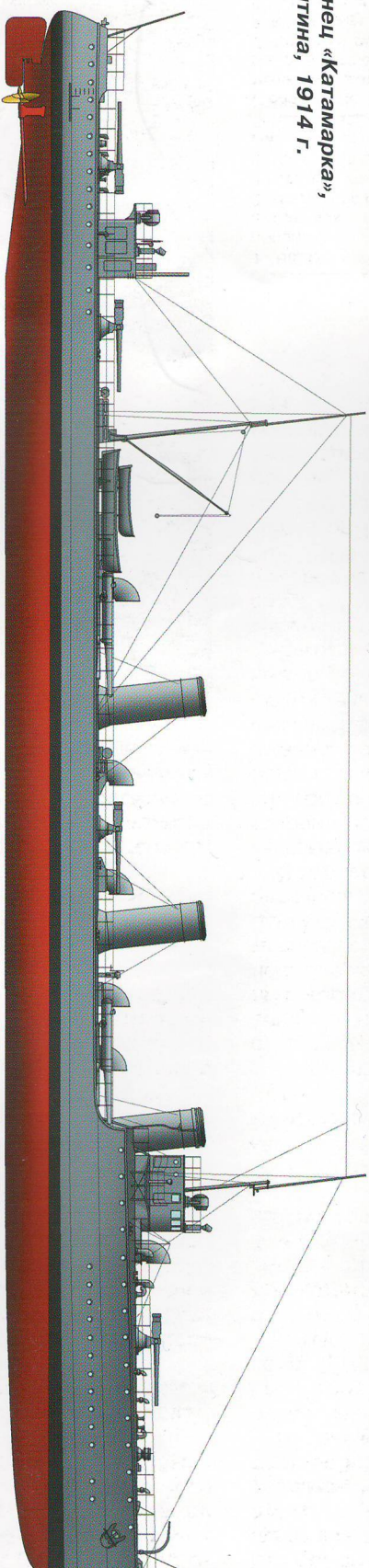
Крепость Свеаборг



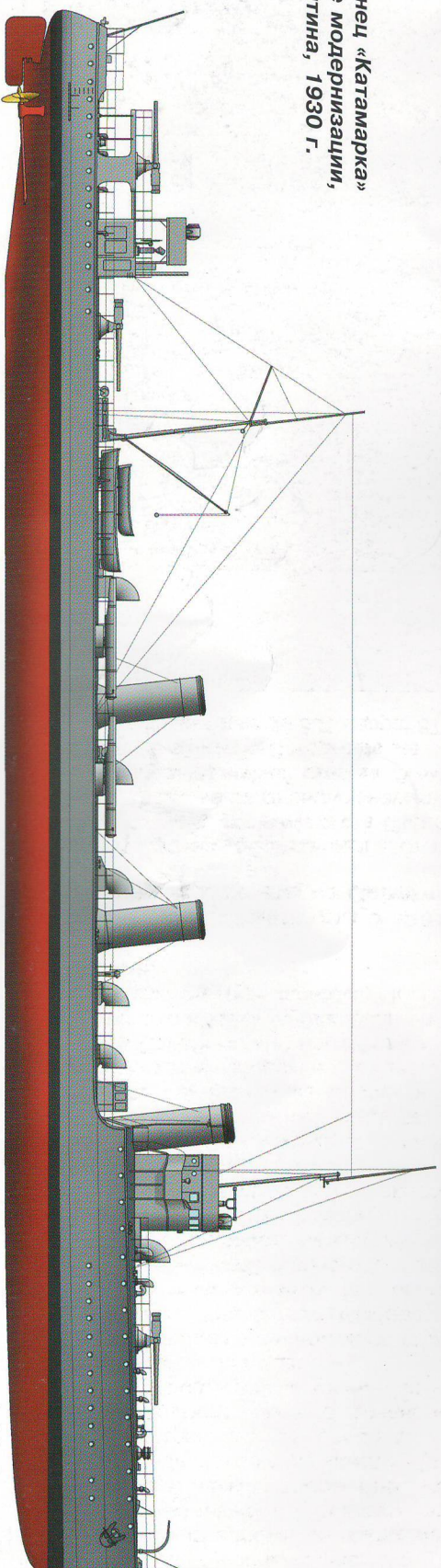
Эсминец «Темерер»,
Франция, 1915 г.
(бывший «Сан-Хуан»)



Эсминец «Катамарка»,
Аргентина, 1914 г.



Эсминец «Катамарка»
после модернизации,
Аргентина, 1930 г.

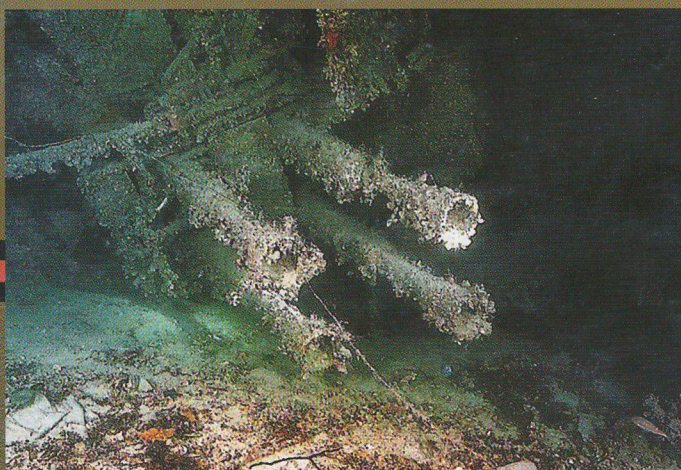


К статье: Гражданская авиация Родезии



Учебный биплан «Стирман» в экспозиции Аэрокосмического музея ВВС Филиппин

К статье: «Куявяк» в Средиземном море. Июнь 1942 г.



Фотографии затонувшего «Куявяка», сделанные во время второй экспедиции к кораблю в 2014 г. На левом снимке — счетверенный «пом-пом», на правом — памятная табличка, установленная членами экспедиции на борту корабля