

9/2016 (51) Сентябрь

Журнал о военной истории

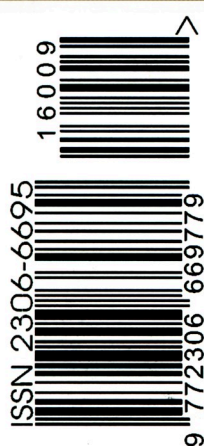
12+

# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

«Ганшипы» для армейской  
авиации Британии

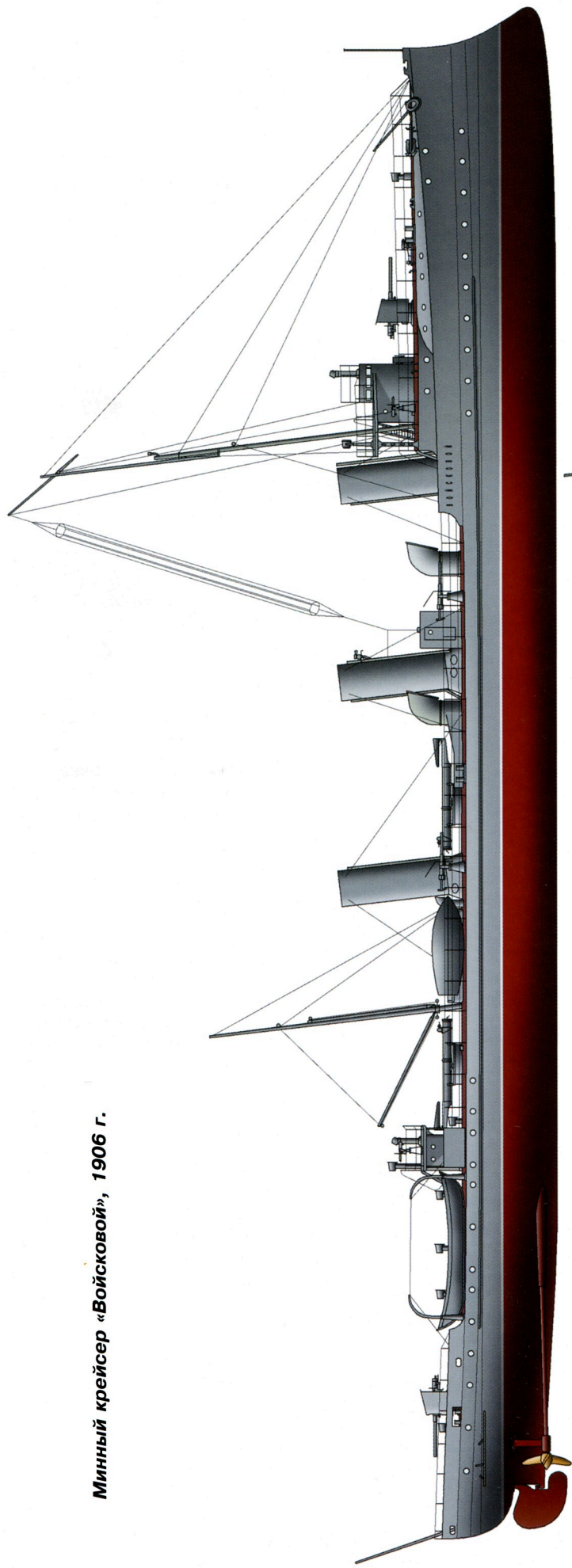


Резня при Крингене  
Крылья Янтарного Края  
Первый «Фантом»  
Минные крейсера типа «Украина»  
Проект «Летающее облако» и другие...  
Подвиг Спасича и Машеры  
Самоходная установка СУ-1

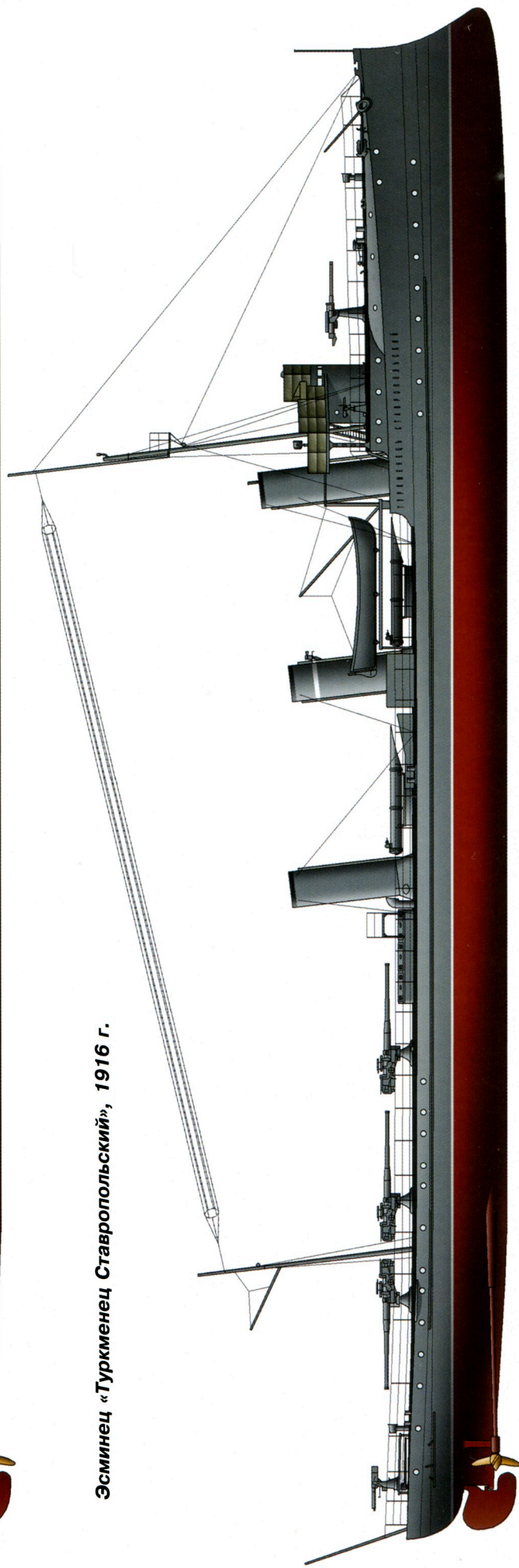




**Минный крейсер «Войсковой», 1906 г.**



**Эсmineц «Туркменец Ставропольский», 1916 г.**





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

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

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.ru**

Подписано к печати 13.11.2016

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

**Возрастная категория 12+**

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

# Резня при Крингене

Андрей Пахомов



**Скульптура Приллар-Гури, установленная к 400-летию битвы на том месте, откуда по легенде она подала сигнал к началу боя**

*Мы аграрная планета, нрав наш груб и очень прост  
И залётных фуражиров мы пускаем на компост  
«Аграрный рейд» Эльфия*

## СОДЕРЖАНИЕ

А.Пахомов	
<b>Резня при Крингене</b> .....	1
А.Пахомов	
<b>Бронеавтомобиль на базе «Маск» Model AB</b> .....	6
А.Котловский	
<b>Крылья Янтарного Края.</b>	
<b>Авиация Латвии 1918-1940 гг. Часть 1</b> .....	8
А.Венц	
<b>«Ганшипы» для армейской авиации Британии</b> .....	16
И.Холмских	
<b>Первый «Фантом»:</b>	
<b>палубный истребитель «МакДоннелл» FH-1</b> .....	24
В.Заблоцкий, В.Костриченко	
<b>Минные крейсера типа «Украина»</b> .....	34
И.Кудишин	
<b>Проект «Летающее облако» и другие. Несостоявшаяся история палубной пассажирской авиации</b> .....	55
Е.Целиков	
<b>Подвиг Спасича и Машеры</b> .....	59
А.Глухов	
<b>Самоходная установка СУ-1</b> .....	64

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

#### В Москве

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

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

#### В Санкт-Петербурге

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

#### На Украине

• г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, [italian@3g.ua](mailto: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](mailto:perchak-valery@gmail.com).

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

#### В Польше

• Интернет-магазин [www.knigi.pl](http://www.knigi.pl)

**В** 1611 году началась Кальмарская война, очередная яростная схватка между Данией и Швецией за господство в Балтийском море и на Скандинавском полуострове. В 1611 году шведским войскам не удалось добиться успеха в боевых действиях, и тогда только что вступивший на престол молодой (тогда ему было только 18 лет) король Густав II Адольф и его советники приняли решение воспользоваться для переброски пополнений территорией Норвегии.

Норвегия в 1612 году была практически беззащитна, войск на ее территории почти не было, население было крайне редким (например, население Центральной Норвегии не превышало 4000 человек). Сами датчане считали, что для захвата страны достаточно двух кораблей и трех-четырёх сотен солдат.

Швеция, испытывавшая недостаток в живой силе, обратилась к традиционному в то время рецепту — набору наемников. Несмотря на запрет английского короля Якова I (он же король Шотландии Яков VI), шведы считали, что им удастся завербовать на севере Шотландии около тысячи «солдат удачи». По плану они должны были высадиться в районе Ромдальс-фьорда и выдвинуться по суше (так как Датские проливы тогда были действительно датскими, проход через них был невозможен, а шведская крепость Эльфсборг на берегу Северного моря пала под натиском датчан) на территорию Швеции, где пополнить собой ряды войск, действовавших против датчан.

Главой наемного отряда стал полковник Эндрю Рэмси (Andrew Ramsey). Непосредственно вербовкой занялись его брат подполковник Александр Рэмси (Alexander Ramsey) и капитаны Джордж Хэй (George Hay) и Джордж Синклер (George Sinclair). Сведения о вербовке дошли до Якова I. Возмущенный нарушением своего запрета, он приказал немедленно прекратить набор солдат, а набранных распустить по домам. Наем новых бойцов пришлось прекра-





Шотландский дворянин XVII века

тить, но три уже сформированных роты общей численностью около 350 человек все-таки отправились в Норвегию. Были наняты два корабля, срочно покинувшие берега Шотландии 2 августа 1612 года. Один из них взял на борт в Вике две роты (одну, численностью 150 человек, под командованием Синклера, другую, 100 человек, под командованием Хэя), другой вышел из Данди с ротой Александра Рэмси, численностью 100 солдат. Корабль Синклера остановился у Оркнейских островов для пополнения зап



Шотландские наемники в Штеттине в 1631 году. Примерно так могли выглядеть воины Синклера



Карта начала XVII века, изображающая район Ромдальс-фьорда

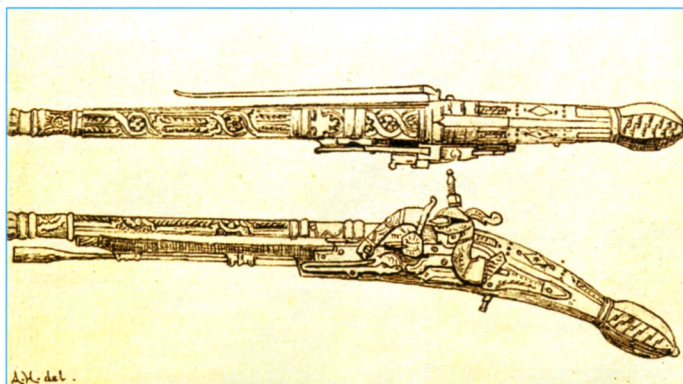
сов и приведения рот в порядок (все-таки, срочный выход, а по сути, бегство из Шотландии даром не прошло), тем же занимался корабль Рэмси у Шетландских островов. Затем Синклер соединился с Рэмси у Шетландских островов, и оба корабля отплыли дальше.

19 августа первый корабль подошел к норвежским берегам в районе Вестнеса, на следующий день туда же прибыл второй. У побережья они встретили лодку норвежского рыбака Ивара Хелланда (Ivar Helland), согласившегося быть их лоцманом. Шотландцы планировали высадиться в районе Ондальнеса, но, когда корабли достигли Клунгнесоддена, Хелланд заявил, что дальнейшая часть фьорда ему незнакома, и необходимо искать другого лоцмана. Рэмси пришлось отпустить норвежца, даже заплатив тому за услуги. Вскоре шотландцам удалось найти другого лоцмана, Пера Клунгнеса (Per Kløngnes). За три риксдалера он согласился довести корабли до цели, но потом вдруг заявил, что воды там слишком опасны, и Рэмси придется высадиться на северном берегу фьорда у фермы Клунгнес. По другим сведениям, причиной досрочной высадки на берег было категорическое требование капитанов покинуть суда, которые должны немедленно вернуться в Шотландию. Так или иначе, но теперь шотландцам предстоял дополнительный 25-километровый марш по труднопроходимой местности. Сам лоцман, отпросившись на свою ферму, чтобы переодеться, передал со служанкой нацарапанное на дощечке письмо в селение Веблунгнес



Схема системы сигнальных костров в Ромдалене





Пистолет, принадлежавший Джону Синклеру

на южном берегу. В нем он сообщал, что во фьорд прибыли враги. Загорелись сигнальные костры, и вскоре весь Ромсдален знал о случившемся.

Судя по всему, шотландцы не поверили Клунгнесу и поняли, что он тянет время, давая возможность организовать сопротивление. Высадившись с кораблей, они, навьючив запасы на лошадей, ускоренным, насколько это было возможно в тех условиях, маршем двинулись к Ондальнесу. Туда они подошли на закате, но не смогли пересечь отделявшую их от селения реку Раума. В качестве своего рода компенсации наемники разграбили находившуюся на берегу реки ферму Сетнес.

Решив, что переправа через бурную реку будет затруднительна, а в миролюбии жителей Ондальнеса есть сомнения, наемники не стали переправляться через Рауму и продолжили движение вглубь страны по левому берегу реки. Им удалось захватить еще двух крестьян, которых тут же

отправили на лежащие дальше по движению отряда фермы с требованием подготовить запасы продуктов, за которые Синклер обещал заплатить. Естественно, получившие такое предупреждение местные жители в лучшем случае старались убраться с пути пришельцев, а в худшем еще и припасы прятали.

Марш отряда Синклера вглубь континента продолжался семь дней, за это время наемники прошли более 200 километров. Несмотря на то, что Синклер приказал избегать конфликтов с местным населением, по пути все чаще возникали столкновения с норвежцами. Требуя припасов (а имевшиеся с собой запасы подошли к концу) и совершенно не желая платить за них, шотландцы разграбили около десятка ферм, несколько крестьян были убиты. Впрочем, местные жители тоже не оставались в долгу, и пятеро шотландцев также погибли от их рук.

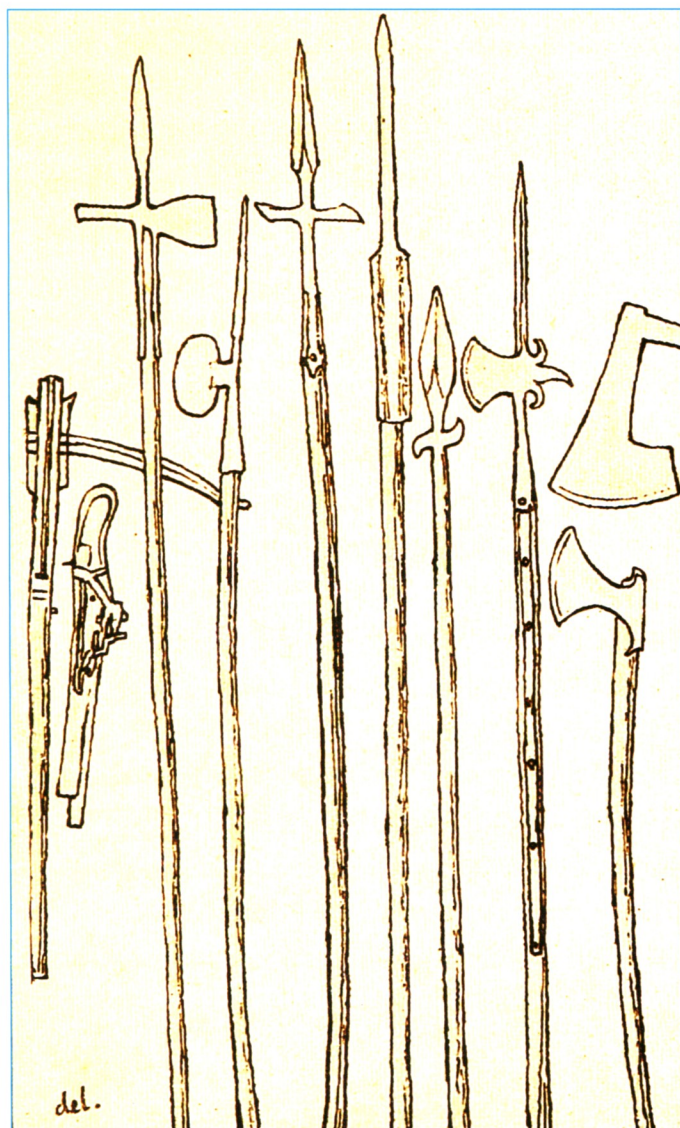
Все это время продолжались сборы местного ополчения, и к 26 августа норвежцам удалось собрать более 400 человек под командованием бургомистров Ларса Хаге (Lars Hage) и Пера Рандклейва (Per Randkleiv), вооруженных хоть и разношерстно, но неплохо. Почти половина из них имела мушкеты, которыми прекрасно умели пользоваться, часть остальных вооружалась арбалетами. Интересно, что «великолепно вооруженные» (по словам некоторых авторов) шотландцы уступали противнику по количеству стволов огнестрельного оружия, так как незадолго до этого в Шотландии прошла волна конфискации оружия с целью борьбы с непокорными кланами (а денег на покупку нового традиционно не было). Норвежское ополчение двигалось параллельно колонне наемников, выбирая время и место для удара.

Развязка наступила в полдень 26 августа 1612 года неподалеку от городка Кринген. Шотландцы продвигались по узкой дороге по берегу реки. Речная долина была очень уз-

Так, по мнению художника XIX века, выглядела высадка шотландцев







Ассортимент оружия, которым вооружались «простые норвежские крестьяне». Впрочем, вооружение наемников мало от них отличалось

ка. Ширина прохода между крутыми скалами и берегом реки колебалась от 10 до 40 метров. Норвежцы устроили на дороге баррикаду, за которой занял оборону один из их отрядов. Остальные окружили шотландцев со всех сторон. Норвежские стрелки заняли позиции за камнями на склонах гор, что позволяло им расстреливать противника сверху, а ответный огонь был крайне затруднен. Часть ополченцев заняла позицию на скалах над дорогой, приготовившись сбрасывать на наемников камни, другая развернулась на противоположном берегу Раумы, не позволяя шотландцам переправиться.

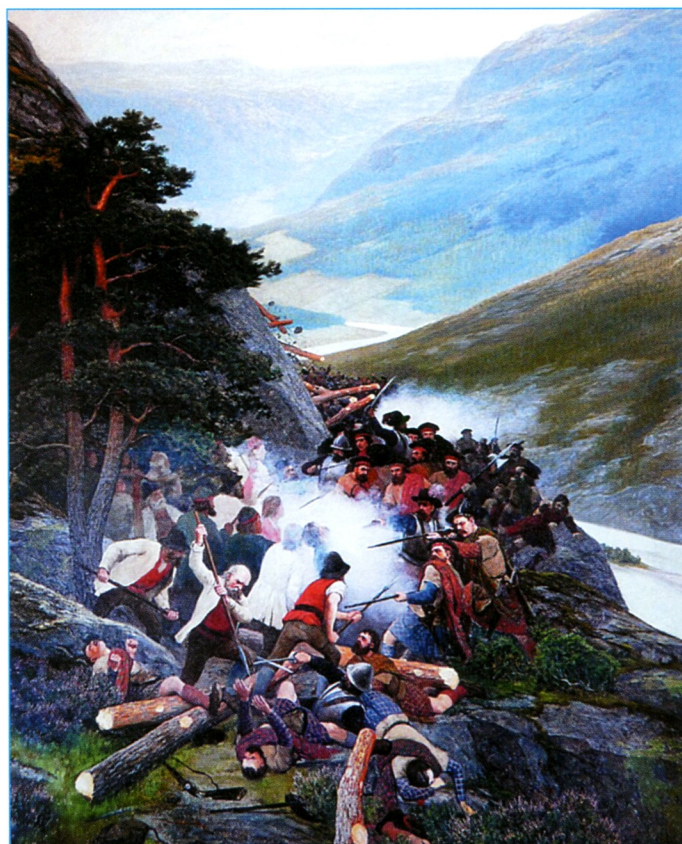
Наемники двигались сильно растянутой колонной по левому берегу реки, впереди продвигался авангард численностью около 80 человек (в основном наемники из роты Александра Рэмси), еще одна группа (около 40 солдат) прикрывала хвост колонны. Моральный дух бойцов с одной стороны, был сравнительно невысок (особенно учитывая, что некоторые из них были мобилизованы против их воли), с другой — шотландцы не могли не понимать, что деваться им все равно некуда, а шансы выжить в случае, если не удастся дойти до Швеции, достаточно малы.

Считается, что сигнал к началу боя подала девушка по имени Приллар-Гури (Prillar-Guri), протрубив в рог. Растя-



«И разгорелся бой ...»

нувшаяся вдоль берега колонна наемников подверглась обстрелу со всех сторон. Попытка авангарда сбить заслон норвежцев и прорваться дальше по дороге успеха не имела. Одним из первых погиб капитан Джордж Синклер. По норвежским преданиям, его убил из мушкета ополченец Бердон Сиельстад (Berdon Sejelstad), еще до боя приготовивший для него специальную серебряную пулю как для посланца дьявола. Избиваемые со всех сторон наемники попытались отойти на остров посреди Раумы, а затем переправиться на другой берег. Но и эта затея успеха не принесла. Достигших правого берега реки (а точнее,



Оборона баррикады, перегородившей шотландцам путь



выползавших на него) наемников добивали пиками, топорами и дубинами расположившиеся там норвежцы, а те, кто смог отойти на остров (скорее даже не остров, а каменную гряду), не могли спастись от мушкетных пуль и арбалетных стрел, летевших на них со всех сторон.

Бой продолжался около полутора часов. Шотландцы понесли огромные потери (считается, что погибло 116 человек из 300), оставшиеся (большинство из них входили в роту, сформированную в Данди Александром Рэмси) сдались на милость победителя. Норвежцы потеряли шесть человек убитыми и двенадцать ранеными. 134 пленных отвели в Кринген. Там 18 из них (в основном, офицеры) немедленно заявили о желании перейти на сторону датчан и воевать против шведов. Чем они руководствовались, непонятно. То ли «профессиональная беспринципность» наемников, которым было безразлично, за кого воевать, то ли страх перед захватившими их врагами. Так или иначе, но этим решением они спасли себе жизнь. Остальные 116 пленных связали попарно и загнали в большой амбар, стоявший на берегу реки (позднее он получил название Скоттенловен, Шотландский амбар). Затем норвежцы начали праздновать победу. Имени того, кому по ходу празднования пришла в голову идея расстрелять пленных, история не сохранила. Но ночью при свете костров и факелов шотландцев небольшими группами выводили из амбара и расстреливали у его стены. Сопротивлявшихся и раненых добивали копьями и топорами, так же поступили с несколькими наемниками, попытавшимися спрятаться. Резня заняла времени столько же, сколько само сражение — около полутора часов. Интересно, что когда один из членов прибывшей для расследования обстоятельств сражения датской комиссии спросил у норвежцев, а в чем, собственно, была причина уничтожения пленных, никто так и не смог ответить.



*Торжества в честь 300-летия битвы*



Из оставшихся в живых шотландцев четверо остались работниками на местных фермах. Их потомки до сих пор живут в тех краях и сохраняют воспоминания о своем происхождении.

Четырнадцать наемников, заявивших о желании перейти на сторону датчан, переправили в Осло, где посадили в каземат крепости Акерхус. В их число входили номинальный глава всей экспедиции Александр Рэмси, его заместитель капитан Генри Брюс (Henry Bruce), один из наемников по имени Джеймс Скотт (James Scott), переводчик лейтенант Джеймс Манипенни (James Moneypenny). Эти четверо отправились в Копенгаген, где британский посол Роберт Анструтер (Robert Anstruther) потребовал у них ответа за нарушения королевского приказа о роспуске наемников. Все офицеры в один голос заявили, что они ни к чему не причастны, о королевском указе не знали, во всем виноват Синклер, который их обманул. Такой ответ устроил всех. Тем временем война подошла к концу, и шотландцы отправились домой, тогда же были освобождены и те наемники, которые остались в Акерхусе.

Славная победа над грозным шотландским войском вошла в фольклор Норвегии. Писались баллады, пелись песни. На месте сражения даже установили несколько памятных знаков. После провозглашения независимости Норвегии в 1905 году даже обсуждался вопрос об объявлении дня победы при Крингене национальным праздником. До этого не дошло, но когда в 1912 году праздновался 300-летний юбилей битвы, то праздник проводился на государственном уровне, и в нем принял участие король Норвегии Хокон VII. Был установлен новый памятник. Очередной юбилей в 2012 году также праздновался торжественно. Было установлено два новых памятника, в том числе скульптура Приллар-Гури. На этот раз в Гринден прибыла и шотландская делегация, установившая на месте боя памятную стелу в честь трех сотен погибших «сынов Шотландии».



*Шотландский амбар*



*Памятник, поставленный на могиле Джона Синклера в 1862 году*





Андрей Пахомов

Вся тройка БА Национальной гвардии штата Нью-Йорк. На первом плане «Уайт», за ним «Мак» и «Локомобайл»

## Бронеавтомобиль на базе «Мак» Model AB

**В** годы Первой мировой войны в США было построено более десятка различных типов (и не более двух десятков штук) различных бронеавтомобилей. В их число входили и БА, построенные в 1916 году для Национальной Гвардии штата Нью-Йорк (New York National Guard, NYNG). Их история весьма интересна, хотя и не изобилует событиями.

В начале 1916 года правительство США еще не собиралось вступать в войну в Европе, но у Штатов была и «своя маленькая война». Совсем рядом, за мексиканской границей, уже несколько лет шла непрекращающаяся гражданская война, в которую США периодически вмешивались. Долгое время боевые действия не затрагивали собственно территорию Штатов, но «все хорошее когда-нибудь кончается». На рассвете 9 марта 1916 года город Колумбус, расположенный в пяти километрах от границы с Мексикой, был разбужен выстрелами и криками «Вива Вилья! Вива Мексико!». На его улицы ворвался мексиканский отряд из почти пяти сотен кавалеристов под командованием Панчо Вильи. Американский гарнизон, ненамного уступавший нападающим по численности, не растерялся, и после почти двух часов яростного боя мексиканцы отступили, понеся серьезные потери. Но и американцам это стоило дорого: погибло 37 человек (27 солдат и 10 мирных жителей), еще восемь

получили ранения, была разграблена и сожжена почти четверть города. Правительство США «этого так не оставило», и началась «охота за Вильей».

В число частей, которым предстояло выдвинуться к мексиканской границе входили и подразделения Национальной Гвардии Нью-Йорка. На волне патриотического подъема жители штата объявили о сборе денег для своих гвардейцев. На собранные деньги была сформирована батарея «А» 1-го артиллерийского батальона NYNG. На вооружение она получила 72 мотоцикла «Индиан» и «Харлей-Дэвидсон», один легковой автомобиль, три грузовика и три бронеавтомобиля. Вот о них-то и пойдет речь.

Эти бронеавтомобили имели практически идентичные бронекорпуса и отличались лишь шасси. Один был построен на шасси двухтонного грузовика «Мак» Model AB с колесной базой 3660 мм. На нем стоял четырехцилиндровый 45-сильный двигатель рабочим объемом шесть литров с более крупного «Мак» AC, червячная главная передача и колеса с грузошинами (передние — односкатные, задние двускатные). Другой бронеавтомобиль базировался на шасси 2,5-тонного «Уайта». Третий — на шасси легкового «Локомобайл» Model 48, имевшего восьмилитровый 55-сильный двигатель.



Грузовой автомобиль «Мак» Model AB





Именно так американские карикатуристы представляли себе «охоту за Вильей»

Бронекорпуса БА имели коробчатую форму и были открыты сверху. Они склепывались из катаных листов толщиной 4-5 мм на каркасе из стальных угольников. Для входа и выхода экипажа служила дверь в кормовом бронелисте, можно было также просто перелезть через борт. В бортах для наблюдения и стрельбы из личного оружия прорезались по три амбразуры прямоугольного сечения, которые можно было закрыть специальными щитками. Кроме того, водитель мог вести наблюдение через лобовое стекло, прикрываемое в боевых условиях бронезаслонками со смотровыми щелями. Вооружение устанавливалось только на «Маке», который имел два пулемета «Кольт» калибра 7,62 мм, расположенные диагонально по бортам машины и прикрытые изогнутыми бронещитами.

9 июля началась переброска батареи «А» к границе, занявшая более трех недель. Два месяца она находилась там, хотя в бой так ни разу и не вступила, а 19 октября войска отправились обратно.

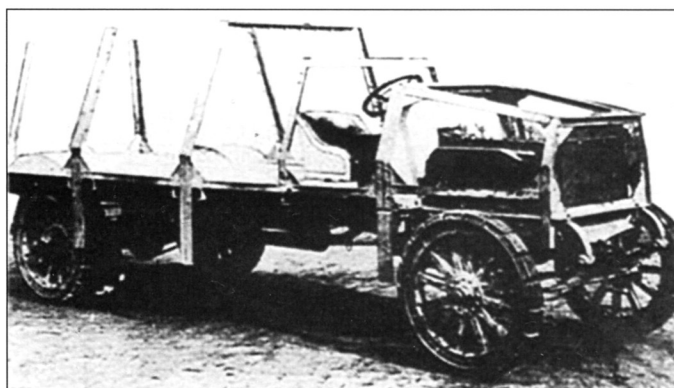
После возвращения основным занятием бронеавтомобилей стало участие в учениях и всевозможных парадах и митингах, где они обычно использовались в качестве трибуны. К тому же периоду относится и «пушечный вариант» БА с макетом пушки, установленном в бутафорском спонсоне на борту машины.

В ноябре 1917 года батарея «А» была расформирована, до 1919 г. бронеавтомобили продолжали оставаться в составе армии, затем были списаны.

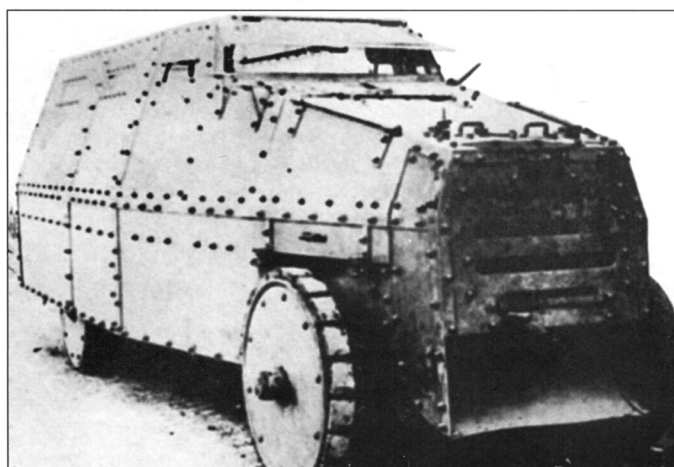
Их судьба после этого непонятна, так как на слом они пошли не ранее 1921 года. По некоторым сведениям, машины использовались для перевозки денег и ценностей.

#### ТТХ (БА на базе «Мак» Model AB)

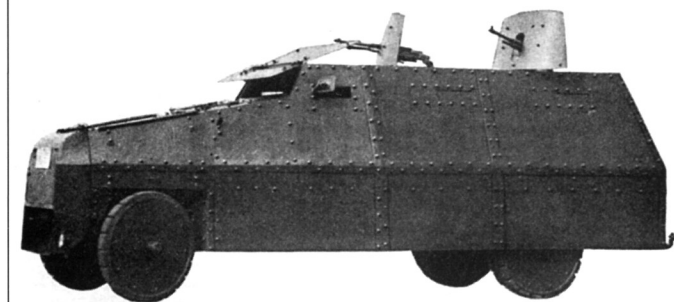
Вес	4106 кг
Длина	5990 мм
Ширина	1930 мм
Высота (с пулеметными установками)	2540 мм
Колесная база	3660 мм
Двигатель	«Мак», 45 л.с., рядный, четырехцилиндровый
Максимальная скорость	20 км/ч
Вооружение	2 — 7,62 мм пулемета «Кольт»
Экипаж	5-6 чел.



Шасси БА, подготовленное для установки брони



Бронеавтомобиль на базе «Мак» Model AB



Представляя собой, по сути, бронетранспортеры, эти БА, как ни странно, предвосхитили свое время. С поправкой на убогое для 40-х годов шасси, они вполне похожи, например, на шведский БТР Tgbil m/42 SKRF образца 1942 года, благополучно доживший в ВС Литвы и Латвии до XXI века.



Шведский БТР Tgbil m/42 SKRF



# Крылья Янтарного Края

## Авиация Латвии в 1918 - 1945 гг.

### Часть 1

Александр Котлобовский

**П**осле распада СССР Латвия вернула утраченную в 1940 г. независимость и воссоздала свои вооруженные силы, в т.ч. и ВВС, весьма скромные по количеству и не представляющие абсолютно никакой боевой силы: порядка 20 летательных аппаратов, главным образом Ан-2 и Ми-2, доставшиеся в наследство от бывшего ДОСААФ СССР. Скромные возможности страны не позволяют ей приобрести и содержать боевые самолеты. Вступление Латвии в НАТО привело к тому, что ее ПВО, как, впрочем, и других государств Балтии, обеспечивают ВВС стран блока, по ротации присылающие звено истребителей. Они базируются на бывшую советскую авиабазу Шауляй в Литве, но время от времени навещают рижский аэродром Спилве.

Несмотря на бледное настоящее, у латвийской авиации есть своя история, в которой немало интересных и ярких страниц. Раскроем их.

#### Начало

Крах в 1917 г. Российской Империи, ее армии и флота сопровождался созданием на бывших окраинах новых государств с их вооруженными формированиями, включая авиацию. Нередким было формирование национальных контингентов и на территории бывшей метрополии. В полной мере это относится и к Латвии.

Накануне октября 1917 г. в старую русскую армию входили латышские стрелковые полки, на базе которых в составе Красной Армии 13 апреля 1918 г. была сформирована Латышская советская стрелковая дивизия. В ее составе в июне-августе того же года формируется авиагруппа в составе трёх отрядов общей численностью до 20 самолетов (главным образом, разведчиков «Сопвич-полустоечный» и истребителей «Ньюпор» 23/24bis). Вместе с дивизией она воевала в самой Латвии в 1919 г., а также на территории Украины в 1920 г. Естественно, количество и типаж матчасти менялся.

Также немало латышей либо просто уроженцев Латвии служили в других частях и подразделениях Красного Воздушного флота и получили в свое время известность: П. Межерауп, М. Дауге, Я. Буоб, Ф. Ингаунис, И. Башко и др. Последний в старой армии был полковником и служил в Эскадре воздушных кораблей, совершив ряд вылетов на тяжелых бомбардировщиках «Илья Муромец». С началом гражданской войны перелетел вместе со своим кораблем в Бобруйск, занятый поляками корпуса генерала Довбор-



Трофейный «Юнкерс» CL.1 и полученный от англичан «Сопвич-Кэмел» на аэродроме Спилве. 1919 г.



Летчик Янис Приедитис возле истребителя «Ньюпор» 24bis. 1919 г.

Мусницкого, однако 22 мая 1918 г., накануне разоружения этого соединения немцами, бежал к красным на «Илье Муромце Киевском». Здесь он принял командование над сформировавшимся Дивизионом воздушных кораблей, но позже его сняли с поста, поскольку Башко всячески избегал участия в боевых действиях. Но репрессии со стороны ВЧК обошли его стороной...

В Латвию упомянутая авиагруппа прибыла вместе с дивизией в январе 1919 г. Здесь красным латышским стрелкам противостояли «белолатыши», а также германские Балтийский ландвер и Железная дивизия. В воздухе основным противником был так называемый «полк Г. Заксенберга», аса Первой мировой войны, с современной матчастью, в т.ч. новейшими по тем временам цельнометаллическими «юнкерсами».

Боевая активность красных в воздухе была низкой: сказывались проблемы с горючим, запчастями, а также скрытым нежеланием ряда летчиков воевать против другой стороны. 9 мая к немцам на «ньюпорах» перелетели В. Якубовс, Я. Приедитис и Н. Пушкелис. Их приняли в авиаотряд светлейшего князя А. Ливена\*. За ними последовали еще шестеро летчиков, механиков, наблюдателей. Надо сказать, что немногим более двадцати лет спустя им пришлось отвечать за свой выбор: после присоединения Латвии к СССР бывших перебежчиков настигла «карающая рука пролетариата»...

22 мая немцы внезапно захватили Ригу, пленив большую часть личного состава 1-го авиаотряда и взяв в качестве трофеев два неисправных самолета. А 6 июня 1919 г. здесь была сформирована 1-я латышская авиагруппа под командованием ст. л-та А. Вaleyки, поручика царской армии, ветерана 1-й мировой войны, кавалера ордена св. Георгия 4-й степени, сбившего два германских аэроплана. На 19 июля авиагруппа насчитывала 109 человек, в т.ч. 14 офицеров, матчасть же пока отсутствовала. Так было по-

\* Светлейший князь — один из дворянских титулов, существовавших в Российской Империи, а не обращение к лицу с княжеским титулом. По иерархии стоял выше последнего. Светлейшими князьями, например, были фаворит Екатерины II Г. Потемкин и фельдмаршал М.И. Кутузов



ложено начало национальной военной авиации («Кара Авиация» — Kara Aviācija, КА).

20 июля от Ливена прибыли первые самолеты: трофейные «Ньюпор» 24bis (№ 4300) и «Сопвич-полумоторостоечный» (№ 2341). 5 августа Я. Приедитис с рижского аэродрома Спилве на «Ньюпоре» совершил первый в истории КА полет, который длился 30 минут.

Между тем, продолжалось пополнение авиагруппы, перестроенной 30 сентября в Авиационный парк, личным составом — как добровольцами, так и мобилизованными. К началу 1920 г. здесь насчитывалось 310 человек, в т.ч. 32 офицера. Командовал уже ст. л-т Э. Томсон, поручик царской армии, совершивший в 1915-1917 гг. 115 боевых вылетов с общим налетом более 187 ч и одержавший три воздушные победы. После октября 1917 г. служил у красных в Латышской дивизии рядовым летчиком во 2-м авиаотряде. С падением Риги перешел на другую сторону. 13 июня он записался в ряды КА, а позже принял командование у Вайеки.

Поступала и новая авиатехника: трофеи, захваченные у Красной Армии, немцев (недавние союзники вскоре после падения Риги повернули оружие друг против друга), английские поставки. Всего в 1919-1920 гг. получено 35 машин (с учетом двух упомянутых): 6 «Сопвич-полумоторостоечный», 7 «Сопвич-Кэмел», 6 «Альбатрос» (B.II, C.I, C.III), 5 LVG C.V/C.VI, по 2 «Авиатик» C.V и «Фоккер» D.VII, по 1 «Ньюпор» 24bis, «Ньюпор» 23, «Юнкерс» CL.1, «Румплер» C.I, DFW C.V, «Хальберштадт» CL.V и «Ганновер» CL.IIIA. На 12 апреля 1920 г. по списочному составу насчитывалось 24 аппарата, но из-за проблем с запчастями в строю фактически находилось гораздо меньше.

Боевая деятельность, с перерывами, велась с 19 августа 1919 г. по 5 августа 1920 г. против Красной Армии на Латгальском фронте и русско-германских войск генерала Бермонт-Авалова. Выполнено 70 боевых вылетов с общим налетом 100 часов. Из них не менее 27 вылетов совершил В. Якубовс, ещё около 20 — на счету у Приедитиса.

Первая кампания «Кара Авиация» длилась с 19 августа по 1 сентября 1919 г. Оба имеющихся к тому времени самолета были отправлены на Латгальский фронт, на аэродром Крустпилс. 25 августа на них Якубовс и Приедитис совершили получасовые ознакомительные полеты.

На следующий день состоялся боевой дебют КА: В. Якубовс и летнаб Ф. Зуте на «Сопвиче» совершили налет на железнодорожную станцию Ливаны, сбросив 12 бомб на стоявший там эшелон. От наземного огня машина получила пять пробоин. Затем по той же цели отработал Приедитис на «Ньюпоре», сбросив 6 бомб и, в свою очередь, заработав три пробоины.

1 сентября группа вернулась в Спилве, откуда дважды слетала с задания. Второе «явление» КА в Латгалии состоялось с 6 по 8 октября. Самолеты в то время выполнили всего два вылета.

Куда серьезнее пришлось поработать против войск генерал-майора П.Р. Бермонт-Авалова, который командовал т. н. Западной армией, включавшей в себя как русские, так и, формально, германские части генерала фон дер Гольца. С помощью этих сил он решил захватить власть в Латвии, проигнорировав требование Антанты поддержать наступление Юденича на Петроград. 1 октября его войска начали наступление на Ригу, и 8 октября они подошли к столице на 32 км — один дневной переход для пехоты. Над молодым государством нависла реальная опасность.

Авиация Западной армии насчитывала порядка 100 машин разных типов германского производства и была представлена «старыми знакомыми» как, к примеру, все тем же «полком Заксенберга». Активность ее была относительно невысокой, однако 8 и 10 октября она произвела несколько налетов на позиции латышей под Ригой.



*Истребители «Сопвич-Кэмел», полученные из Англии, на рижском аэродроме Спилве*



Авиационный парк смог отправить на фронт всего три аэроплана: «Ньюпор» и два «сopвича». С ними были три летчика и два летнаба. В период с 8 октября по 20 ноября 1919 г. они выполнили 42 вылета с общим налетом в 56 часов, сбросив на противника 145 бомб суммарным весом немногим более 25 пудов. Наиболее напряженным оказался день 4 ноября, когда латышские летчики совершили пять вылетов и сбросили 66 бомб. Также за эти полтора месяца проведены два воздушных боя, по результатам которых латышские летчики объявили о своих победах. В аварии потерян «Сопвич». Активность авиаторов: Якубовс совершил 18 боевых вылетов, Приедитис — 17, Мардокс — 7.

С помощью британского флота, а также союзных эстонских войск латышам удалось сначала остановить наступление Бермонта, а к 29 ноября изгнать его за пределы страны.

С 13 апреля по 5 августа 1920 г. Авиационный парк вновь воевал в Латгалии, действуя с аэродрома Резекне. Противником была 15-я армия красных с 44-м, 45-м и 46-м авиаотрядами, входившими когда-то в состав Латышской стрелковой дивизии.

КА выставила «в поле» 2 отряда, располагавших семью аэропланами разных типов. Однако их боевая активность была ниже, чем у трех машин в антибермонтских боях: 21 боевой вылет, 43 ч 23 мин налета, сброшено 20 бомб. Летчик Коробковскис «набрал» при этом 8 ч налета, Якубовс и Зариныш по шесть.

В ходе боевых действий отмечены семь аварий. При этом Коробковскис и Якубовс совершали вынужденные посадки на территории противника, но им удалось вернуться к своим. В тылу же в катастрофах потеряны «Кэмел» и «Авиатик». Погибли три человека. Еще один «Авиатик» разбился при перелете из Спилве в Резекне.

Поскольку судьба советской власти решалась на других фронтах, у Москвы не было возможности выделить соот-



ветствующие силы для изменения ситуации в балтийских странах в свою пользу. Поэтому она пошла на заключение с Латвией мирного договора, который был подписан в Риге 11 августа 1920 г., отложив «окончательное решение» вопроса до лучших времен.

### Авиапарк. Авиадивизион. Авиапункт

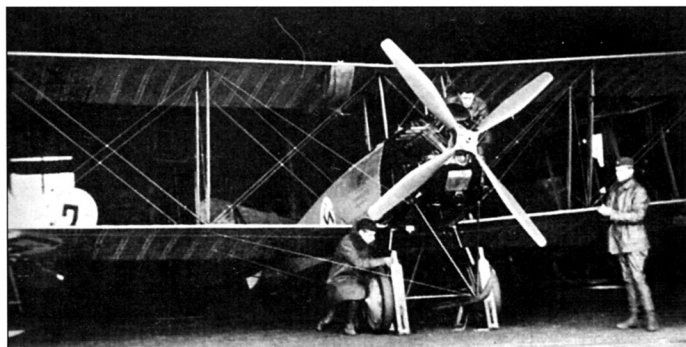
Вскоре после окончания войны, 21 марта 1921 г., Авиационный парк был расформирован, и на его базе создан Авиационный дивизион, командиром которого назначили выпускника Севастопольской авиашколы (знаменитой Качи) капитана Фридриха Зуте. Новая структура включала в себя штаб, три отделения (звена), в которых на момент формирования насчитывались 12 аппаратов, авиашколу (7 самолетов) и мастерские, где на ремонте находился один «Юнкерс». Летно-подъемный состав насчитывал 13 летчиков и 4 наблюдателя.

Матчасть, естественно, была «не первой свежести», прошедшая через горнило недавних боев, и ее надежность оставляла желать лучшего. Так, тот же Зуте в 1921 г. на разных «альбатросах» дважды попадал в передрыги из-за отказа моторов. А всего же в этом году статистикой зафиксировано 19 аварий, но катастроф не было. Тем не менее, полным ходом велись учебные полеты, даже началось освоение ночных.

В 1922 г. Дивизион располагал уже 21 самолетом, а в следующем — 32-мя. В 1923 г. он получил первую машину, построенную в независимой Латвии — разведчик «Ганновер» CL.IIIA, выпущенный заводом «Арсенал» по германскому образцу.

В том же году Латвия приступила к обновлению авиапарка путем закупок новой авиатехники за границей. До сентября 1926 г. в Италии было приобретено 12 истребителей «Ансальдо» A-1 «Балилья» и 4 разведчика SVA-10, во Франции — учебно-тренировочный истребитель «Гурду-Лессер» GL-22, в Великобритании — восемь истребителей «Мартинсайд» (один F4 «Буззард» и семь ADC-1), семь разведчиков «Де Хэвилленд» DH-9A и по два учебных самолета AVRO 504 и 548N.

Что касается пополнения летными кадрами, то, после первоначальной демобилизации, вновь потребовалось



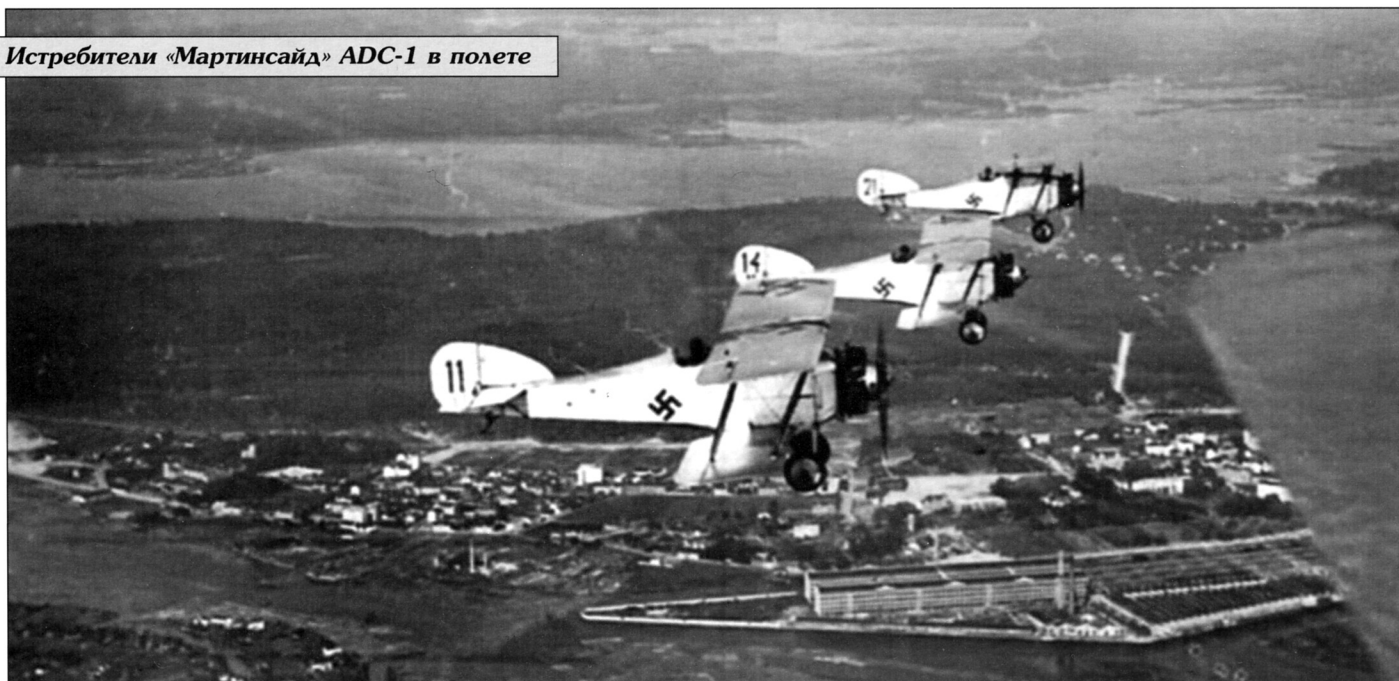
**«Ганновер» CL.III - первый самолет, построенный в независимой Латвии в мастерских «Арсенал»**

увеличение их числа. Поначалу костяк составляли ветераны Первой мировой и Гражданской войн. При этом под одним знаменем собрались не только участники боев за независимость страны, но и другой контингент: лица, служившие как у белых, так и у красных.

Среди последних были не только люди типа Башко, ставшие, по причинам морального свойства, избежать участия в боевых действиях, но и такие, кто активно воевал в составе красной авиации. Ярким представителем последних был краснолет Фрицис Спрогис. Гражданскую он прошел в качестве летнаба, а затем выучился на летчика-истребителя в Егорьевской авиашколе. В 1922 г. вернулся в Латвию. Большой карьеры по службе не сделал, но как летчик прослужил вплоть до ликвидации Республики и приобрел весьма внушительный налет. Новая власть его не тронула, и он продолжал службу. Принял участие в Великой Отечественной войне в качестве комэска в Латвийском авиапункте, но об этом — немногим позже.

Пару слов — о латышах, оставшихся в СССР. Многие из них продолжали свою деятельность в различных авиаструктурах: ВВС, ГВФ, Осоавиахиме, конструкторских организациях, на заводах. Например, уже упоминавшийся П.Х. Межеряуп в 1923 г. командовал ВВС Туркестанского округа. В 1924 г. он возглавил перегон шести Р-1 в Афганистан по маршруту Ташкент-Термез-Кабул протяженностью 1390 км, большая часть которого пролегла над го-

**Истребители «Мартинсайд» ADC-1 в полете**







**Разведчик и легкий бомбардировщик чехословацко-го производства «Летов-Шмолик» S-16L из 7-й АЭ**



**Истребители «Бристоль-Булдого» Mk.IIA**



рами Гиндукуша. Погиб в авиакатастрофе 9 сентября 1930 г. Также в те годы на слуху было имя П.И. Пумпура, воевавшего в Испании и одержавшего до 5 побед. Став Героем Советского Союза, он вырос по службе до командующего ВВС Московского военного округа, но в 1941 г. был арестован по ложному обвинению и в 1942 г. расстрелян. Наиболее же известен Я. Алкснис, дослужившийся до командующего ВВС РККА. Его карьера прервалась в 1938 г., когда он пал жертвой сталинских репрессий. Правда, до этого и сам подписал немало приговоров...

Но, вернемся на берега Балтики. К сентябрю 1926 г. Дивизион в составе авиашколы и четырех эскадрилий (истребительной, разведывательной, смешанной и резервной) располагал 52 самолетами. 36 из них являли собой новоприобретенную матчасть. Личный состав насчитывал 311 человек: 35 офицеров, в т.ч. 16 летчиков, 250 унтер-офицеров и рядовых, 26 гражданских служащих.

29 сентября 1926 г. дивизион был развернут в Авиационный полк, командиром которого назначили полковника Башко. Эта часть вошла в состав Технической дивизии — специфического соединения латвийской армии, включавшего в себя все ее технические и специальные формирования: Автобронетанковую бригаду, Инженерный полк,

дивизионы электротехнический и бронепоездов, а также артиллерию Даугавпилской крепости. После расформирования дивизии 24 мая 1940 г. авиаполк подчинили Авиационной инспекции. Таким образом, был ликвидирован ненужный дуализм в подчиненности.

Башко командовал полком до 19 сентября 1929 г., а затем возглавил Авиационную инспекцию. 10 мая 1940 г. его назначили начальником и главным инспектором КА с присвоением генеральского звания.

Полк принял полковник Арвидс Скурбе, находившийся на данном посту до 19 сентября 1934 г. Он также начинал службу в царской армии, но провоевал на фронтах Первой мировой в пехоте и встретил октябрь 1917 г. командиром роты Валмиерского полка. В Красной Армии был начальником военной школы. В Латвию вернулся в 1920 г. и в 1921 г. вступил в национальную армию. Службу изначально проходил в Технической дивизии. В Латвии же обучился летному делу, а в 1928 г. назначен заместителем Башко.

После Скурбе полком командовал полковник Янис Инданс, весьма популярная среди авиаторов в те годы личность. А 10 февраля 1937 г. его сменил полковник Рудольф Кандис, оказавшийся последним командиром Авиационного полка...

Организационные изменения имели отнюдь не бумажный характер и вскоре наполнились реальным содержанием. Уже в 1927-1928 гг. в Чехословакии Рига приобрела 21 разведчик и легкий бомбардировщик «Летов» S-16, в просторечье именовавшиеся «шмоликами». Это позволило сформировать две эскадрильи, 5-ю и 7-ю, предназначенные для взаимодействия с 1-й и 2-й пехотными дивизиями.

Другим важным, хотя, как показала практика, не самым лучшим приобретением была закупка в Великобритании в 1929 г. дюжины истребителей «Бристоль-Булдого» Mk.IIA. Их прибытие в Латвию позволило в 1932 г. увеличить число истребительных эскадрилий до двух. «Булдогами» вооружили первую, а во второй собрали старенькие «мартинсайды» и отобранные у моряков «фиаты» (о последних будет сказано отдельно). В 1933 г. в двух истребительных эскадрильях насчитывалось 16 самолетов всех трех типов и 35 летчиков.



**Истребители «Глостер-Гладиатор» Авиационного полка**







Учебный самолет «Хаукер-Хинд» В



Многоцелевой самолет «Стампе &amp; Вертонген» SV-5 из 6-й АЭ Авиационного полка

Следующее крупное поступление имело место в 1936 г., когда в Бельгии Рига купила 11 легких разведчиков и учебно-боевых самолетов «Стампе & Вертонген» SV-5. При этом в качестве готового изделия бельгийцы поставили лишь одну машину, а остальные собирались в Латвии из импортных узлов и агрегатов. Тоже не бог весть какое приобретение, но лучшее латышам было не по карману. Под «стампы» сформировали 6-ю разведывательную эскадрилью.

В середине 30-х гг. Латвия, по сути дела, оказалась без истребительной авиации, поскольку ее «бульдоги» устарели более чем безнадежно, а о других машинах и говорить уж нечего. В поисках новой матчасти в конце 1936 г. в Ев-

ропу отправилась представительная латвийская делегация. В конце концов, в Великобритании ею были подписаны контракты на закупку 25 «Глостер-Гладиатор» Mk.I, а также трех разведчиков «Хаукер-Хинд». Последние были переделаны в учебно-тренировочные и предназначались для облегчения переучивания летчиков с тихоходных «бульдогов» на более скоростные «гладиаторы». Все поставки завершились в 1938 г. Поступление новых истребителей позволило сформировать еще одну эскадрилью.

Однако, уже к моменту подписания контракта данная матчасть устарела. В этот период в авиационном мире шла смена поколений, и на арену выходили истребители — свободные несущие низкопланы с двигателями жидкостного охлаждения, убираемыми шасси и закрытыми кабинами. Наиболее характерными представителями являлись знаменитые британские «спитфайры» и «харрикейны», а также германские Bf.109. Нельзя сказать, что латвийское руководство не понимало сложившейся ситуации. Уже в 1939 г. представители КА вели переговоры в Англии и Германии о покупке новых истребителей. Результаты оказались плачевными. Лондон категорически отказался продавать 30 «харрикейнов», мотивируя это приоритетами Королевских ВВС, но согласился на продажу «спитфайров». Не возражал против поставок Риге «мессеров» и Берлин. Однако запрошенная цена оказалась слишком высокой — 500 000 латов. Она равнялась годовому военному бюджету Латвии.

Выход решено было искать в духе лозунга, высказанного 20 лет спустя Мао Цзэдуном: «с опорой на внутренние силы». Задание на проектирование новой машины получил известный латвийский конструктор Карлис Ирбитис, в том же году создавший легкий истребитель I-16, опытный образец которого был построен на заводе VEF. Затем Ирбитис приступил к работам над скоростным I-19. Об этих машинах более подробно будет сказано в главе о латвийском самолетостроении. Но политические изменения лета 1940 г. поставили крест на обоих проектах...

Что касается уровня подготовки личного состава КА, то он был весьма неплохим, хотя, естественно, ограниченность средств малого государства вынуждала на чем-то



Личный состав 7-й разведывательной АЭ, совершавшей трансевропейский перелет, на базовом аэродроме Крустпилс



экономить, от чего-то вообще отказываться. Тем не менее, боевая и повседневная учеба шли достаточно интенсивно, особенно на рубеже 20-х и 30-х гг. Время от времени совершались агитперелеты по Латвии, полеты в соседние страны. Ежегодно проводились учения с боевыми стрельбами и бомбометанием как во взаимодействии с наземными войсками, так и самостоятельно.

Если говорить о налетах латвийских авиаторов, то можно привести такую статистику. В 1928-1931 гг. 12 летчиков записали в свои летные книжки 2578 ч. Лидировал ст. л-т В. Эглитис, налетавший в том году 237 ч. Что касается Башко, то его максимальный налет составил 69 ч в 1929 г.

15 мая 1934 г. министр-президент К. Ульманис силами айзсаргов совершил военный переворот, полностью узурпировав государственную власть. Накануне же эскадрильи, базировавшиеся под Ригой, были переброшены подальше от столицы, ибо не исключалось, при определенном стечении обстоятельств, выступление летчиков на стороне законной власти. Однако все обошлось, хотя после объявления в войсках о случившемся среди авиаторов и были подобные настроения, но их удалось осадить...

После 1920 г. реальной боевой работы не было. Имели место лишь отдельные нарушения воздушного пространства страны самолетами соседних стран и, в свою очередь, латышами — соседей, в первую очередь СССР и Польши. Так, дважды умудрился заблудиться на своем «Гладиаторе» сержант Кристапс Спрингис. 30 июня 1938 г. он нарушил воздушное пространство СССР, но, вовремя сориентировавшись, успел вовремя вернуться. 1 июля он вновь нарушил границу, в этот раз совершив посадку на советской территории. И летчик, и самолет были задержаны органами НКВД. Латвийским властям их передали только 10 августа.

Другим «отличником боевой и политической» оказался сержант Биндер. 13 июля 1938 г. на «Бульдоге» он сначала оказался в воздушном пространстве СССР, откуда «блуданул» в Польшу. Пожалуй, вышеупомянутые случаи являлись самыми серьезными международными инцидентами, спровоцированными латвийскими летчиками.

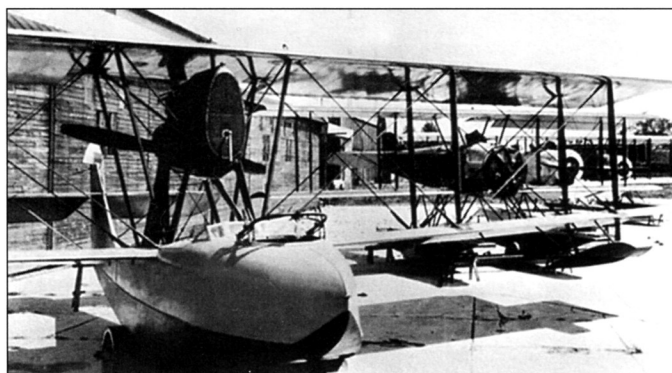
С советской стороны до осени 1939 г. нарушений было мало. Известно, что в 1934 г. в Латвию перелетел летчик Ленинградского военного округа Г.Н. Кравец.

## Морская авиация

Баталии в водах Балтики в годы Первой мировой войны, особенно Моонзундская десантная операция немцев в сентябре 1917 г., наглядно показали роль авиации в вооруженной борьбе на море, и этот урок должным образом усвоили люди, стоявшие у истоков вооруженных сил Латвии.

Уже в июле 1919 г. в составе 1-й АГ было сформировано отделение морской авиации, командовал которым л-т Я. Озолс. Благодаря поддержке первого командующего ВМС капитана А. фон Кайзерлинга отделение 19 июля 1920 г. получило в свое распоряжение бывшую германскую гидроавиабазу в Лиепае. В это время подразделение возглавлял л-т Е. Витолиньш, и насчитывало оно 20 авиаторов, ранее служивших в составе авиации российского ВМФ. В феврале 1921 г. его сменил ст. л-т Н. Евлампиевс.

13 декабря в составе Авиадивизиона создается отделение летающих лодок под командованием ст. л-та Я. Линдбергса. Для него в Италии в 1923 г. были закуплены четыре гидросамолета «Савойя» S.16: три летные машины и одна как набор запчастей. Для их приемки, состоявшейся в апреле-мае того же года, прибыли экипажи и наземные специалисты. 21 апреля Евлампиевс совершил первый в истории латвийской морской авиации полет на летающей лодке. К концу мая «савойи» прибыли в Лиепаю, и полеты на них велись до декабря. 1 июня 1924 г. одна машина с экипажем была потеряна в катастрофе.



*Первый латвийский гидросамолет «Савойя» S-16*



*Звено гидросамолетов «Свенска Аэро» S-11 He-4 в Эстонии во время совместных латвийско-эстонских военно-морских маневров*

Но 30 июня отделение получило компенсацию: из Франции прибыл закупленный там поплавковый гидросамолет «Анрио» HD.17. Его встреча превратилась в торжество с участием руководителей страны. В июле-октябре того же года, а также в январе 1925 г. латыши на новой машине налетали почти 55 ч. А 1 сентября 1924 г. отделение летающих лодок было переформировано в отделение морской авиации в составе Авиаполка. Командиром стал Евлампиевс.

В 1925 г. во Франции закуплены еще один «Анрио» и поплавковый «Кодрон» C.60. Вся эта матчасть использовалась для подготовки личного состава, и на ней выполнялись учебные полеты. Притом, летному делу у моряков обучались не только летчики и наблюдатели, но также механики и мотористы.



*Гидросамолет «Кодрон» C.60 постройки мастерских К. Бакмане*

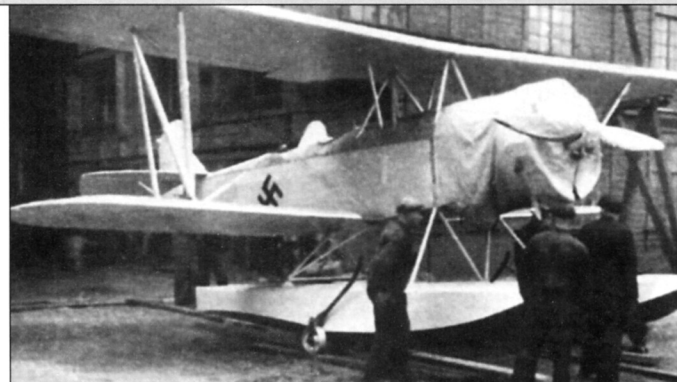




**Гидросамолет «Ганза-Бранденбург» IVL A-22 постройки мастерских К. Бакмане. Лиепая**



**Учебно-тренировочный самолет «Свенска Аэро» SA-10 8-й (морской) АЭ на колесном и поплавковом шасси**



Иногда совершались и разведывательно-патрульные вылеты. В ходе одного из них 19 июля экипаж «Кодрона» в составе летчика С. Мейерса и наблюдателя А. Лидака обнаружил в районе Лиепая отряд кораблей советского Балтийского флота в составе 16 вымпелов.

В первой половине 20-х гг. контр-адмирал фон Кайзерлинг разработал концепцию морской обороны Латвии, в которой заметное место уделялось воздушным силам. Ее утвердило руководство страны, парламент выделил соответствующие средства, в результате чего морская авиация получила заметный стимул для развития.

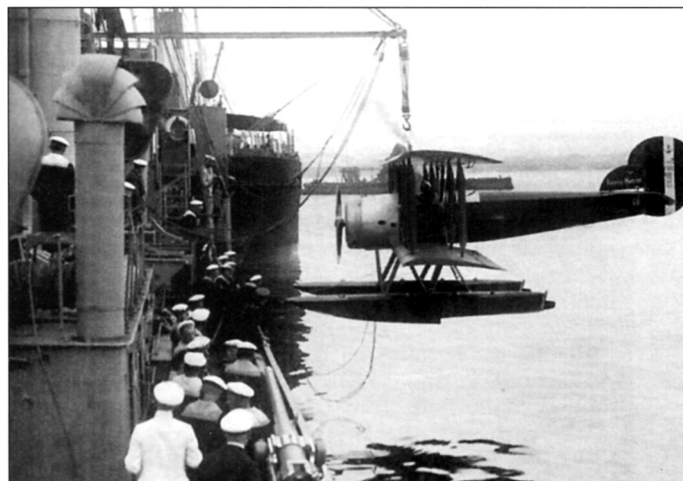
Во-первых, 1 сентября 1926 г. она была развернута из отделения в дивизион двухэскадрильного состава: разведчиков и истребителей. Командиром стал полковник В. Якубовс. Хотя организационно часть и входила в состав Авиаполка, однако, де-факто, почти по всем вопросам подчинялась флотскому командованию. Личный состав носил морскую форму, а кили самолетов украшали якоря — свидетельство принадлежности к ВМС.

В 1926-1929 гг. были осуществлены крупные, по местным масштабам, закупки авиатехники: шесть истребителей FIAT CR.1 в Италии, шесть поплавковых разведчиков «Хейнкель» He-4 и один учебный самолет «Свенска Аэро» SA-10 «Пират» в Швеции, два гидроплана «Ганза-Бранденбург» W-33 в Финляндии. Кроме того, для возмещения потерь местная промышленность дала один «Кодрон» и два «бранденбурга». Также флот приобрел немалое количество вооружения и оборудования, как-то: обычных (50-кг и 100-кг) и глубинных авиабомб, устройств для установки дымзавес, фотоаппаратуры и т.д.

Более интенсивной стала боевая подготовка, хотя и ранее морские летчики в особом бездельи замечены не были: их налет, в частности, в период с 15 сентября 1923 г. по 1 января 1927 г. превысил 1115 ч. В ходе боевой учебы отрабатывались разнообразные задачи: разведка и фотографирование береговых объектов и кораблей в море, поиск мин и подводных лодок, корректирование огня береговой артиллерии, бомбардировка и обстрел надводных и наземных объектов с использованием стрелкового оружия, бомб и ручных гранат, действия ночью при подсветке ракет, ведение истребителями воздушных боев, прикрытие ими разведчиков и кораблей. Хорошей школой в повышении летного и штурманского мастерства экипажей были неоднократные полеты в Польшу, Финляндию, Эстонию. Часто в ходе учений один из разведчиков брался на борт флагмана флота, сторожевого корабля «Вирсайтис». В море самолет при помощи кильблоков спускался на воду, а по выполнении задания вновь поднимался на палубу.



**«Фэйри-Сил» из 8-й (морской) АЭ на колесном шасси**



**Погрузка гидросамолета «Анри» HD.17 («Айзсарг» №1) авиации ВМФ Латвии на борт сторожевого корабля «Вирсайтис». Рига, 30 июля 1924 г.**



Маневры были делом нередким. Крупнейшие проводились с 3 по 15 августа 1931 г. совместно с эстонским флотом. С латвийской стороны в них, помимо кораблей и подводных лодок, приняли участие и четыре He-4. Они действовали с пунктов базирования как на своей территории, так и соседа.

Помимо боевой учебы, летчики дивизиона выполняли и реальную работу: искали мины, оставшиеся в местных водах после минувших войн, охраняли границы, а также охотились за судами, занимавшимися контрабандными перевозками, вели фотосъемку иностранных кораблей и судов, в первую очередь советских.

«Золотой век» морской авиации закончился 28 сентября 1931 г., когда в результате политических интриг был отправлен в отставку фон Кайзерлинг. Средства на флот стали выделяться в более ограниченных масштабах, активность дивизиона снижалась, матчасть старела, а замены практически не производилось. Правда, в Англии правительство закупило 4 поплавковых разведчика «Фэйри-Сил», которые прибыли в марте 1935 г. В том же году ушел с поста и покинул службу Якубовс, налетавший в рядах КА более 1123 ч. Его сменил капитан А. Зариньш.

1936 г. оказался последним в истории дивизиона. 1 мая у него изъяли истребительную эскадрилью, а саму часть переформировали в 8-ю АЭ морских разведчиков, в составе которой остались всего 6 самолетов: 4 «фейри», He-4 и учебный «Пират». В 1937 г. поступил еще один «Пират» местного выпуска. Оставшийся не у дел личный состав был передан в другие эскадрильи Авиаполка. С 29 октября того же года комэском назначается капитан К. Эркус, которому суждено было 4 года спустя ставить свою подпись в акте о расформировании эскадрильи...

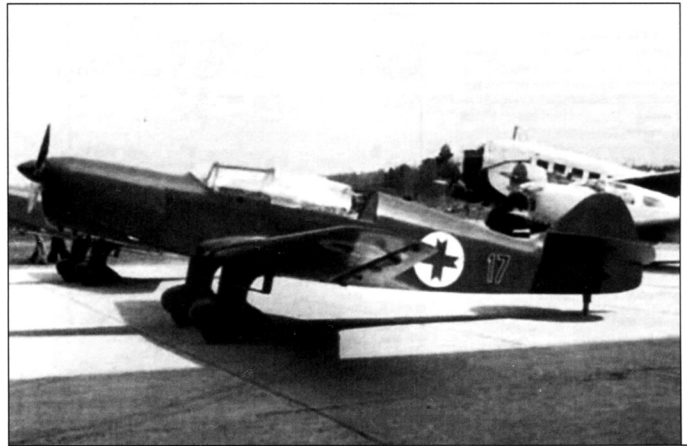
Последний раз новая матчасть была закуплена в 1939 г., когда в Германии Рига разместила заказ на 4 поплавковых «Дорнье» Do.22L.

## Авиация айзсаргов

20 марта 1919 г. министр-президент К. Ульманис и министр внутренних дел М. Вальтер подписали декрет о создании Организации обороны, по-латышски — Aizsargu organizācija. Она выполняла разнообразные функции: осуществляла территориальную оборону, несла пограничную и полицейскую службы, занималась подготовкой кадров для армии и т.п. Основу ее составляли представители среднего класса города и села, и в политическом отношении айзсарги явились опорой установившегося с их помощью в 1934 г. режима личной власти К. Ульманиса.

Организация также располагала собственной авиаструктурой — Aizsargu aviācija (Авиация айзсаргов). Создана она 17 апреля 1931 г., а 5 августа в ее состав зачислили первых 10 летчиков-резервистов. Поначалу командиром являлся известный нам А. Вaleyка, которого 10 июня того же года сменил капитан Янис Линдбергс. Матчасть состояла из трех самолетов, взятых в аренду в Латвийском аэроклубе: двух учебно-тренировочных «Кристине» конструкции инженера Р. Жардиньша и авиетки «Ванадинс» — все местной постройки. В 1931 г. этот скромный парк дополнил истребитель «Гурду-Лессер» GL-22, полученный от Авиаполка, в 1932-м — авиаклубовский I-5 «Икарс II». Надо сказать, что «Гурду» стал первым самолетом, принадлежавшим организации, и на нем начали красоваться собственные опознавательные знаки: темно-красные четырехбалочные кресты с раздвоенными концами.

В 1933 г. Авиаполк передал айзсаргам еще пять машин: «Сопвич» и 4 AVRO, все — преклонного возраста. «Сопвич» помнил еще бои 1919 г. Особой надежностью эта матчасть не отличалась. В первую очередь это касалось ротативных двигателей «Клерже», к которым практически отсутствова-



Учебно-тренировочный самолет VEF I-12 Авиации айзсаргов в двухместном варианте на аэродроме Спилве

ли запчастей, и на всю Латвию имелся всего один специалист, который мог обслуживать все это старье. Нет ничего удивительного, что данная техника была весьма подвержена авариям и катастрофам, о чем будет сказано несколько позже.

Айзсарги явились ударной силой Ульманиса в ходе переворота 15 мая 1934 г. Что касается авиации, то ее немногочисленные самолеты остались на земле. Летчики приняли участие в «событиях» в составе территориальных полков, к которым они были приписаны.

Естественно, что после обретения Ульманисом всей полноты власти в стране Организация заняла весьма привилегированное положение, ее авиация же стала вообще элитной структурой. Министр-президент не жалел средств на ее развитие, и вскоре Авиация Айзсаргов сполна ощутила качественный и количественный рост.

В первую очередь, в период с 1936 по 1938 гг. она получила в качестве дара 19 самолетов отечественного производства: KOD-1, KOD-2, VEF I-12. Они позволяли организовать должное обучение летного состава в мирное время, а в военное могли использоваться не только в качестве связных и курьерских, но и как разведчики.

Организационно с 1935 г. Авиация айзсаргов была сведена в полк пятиэскадрильного состава. Три из них стояли в Риге, по одной в Лиепае и Кулдиге. В стадии формирования в конце 30-х гг. была эскадрилья в Даугавпилсе. Комполка был полковник Юлиус Эрглер. Получила развитие также инфраструктура. В Риге у айзсаргов появился собственный ангар. Там же были организованы авиаремонтные мастерские.

На 1940 г. в полку насчитывалось 300 человек, из них всего 60 являлись летчиками-инструкторами, а 40 — наземными специалистами. В основном, это были представители слоев общества, в настоящее время именуемых «средним классом».

Немного о повседневной деятельности. В первую очередь, здесь занимались подготовкой молодых летчиков на планерах и самолетах, повышением квалификации уже обученных пилотов, а также поддержанием соответствующей профессиональной формы авиаторов-резервистов. Также эскадрильи неоднократно принимали участие в учениях наземных частей айзсаргов, взаимодействуя с теми либо иными территориальными полками при выполнении связных, курьерских либо разведывательных заданий. Летчики-айзсарги систематически участвовали в различных слетах, встречах, соревнованиях, показательных выступлениях в соседних странах: Литве, Эстонии, Швеции, Финляндии и других.



# «Ганшипы» для армейской авиации Британии

Андрей Венц

Зимним утром 14 июня 1982 года капитан Гринхал, пилотирующий один из «скаутов» 656 эскадрильи армейской авиации, должен был доставить боеприпасы для 2-го воздушно-десантного батальона. В это же самое время десантники, чьи позиции находились рядом с каналом Муди Брук, выявили, что обнаруженные ими на противоположном берегу позиции аргентинцев, оказались вне радиуса действия вооружения батальона. Излюбленной «отмычке» англичан — ПТРК «Милан», не хватало почти километра дальности. Оценив свои возможности, парашютисты оперативно нашли приемлемое решение. Заместитель командира батальона майор Крис Кибли связался с капитаном Гринхалом и запросил у него авиационную поддержку. Пилоту пришлось развернуть машину и вернуться на взлетную площадку. Там на вертолет установили балки с ПУ, подвесили ПТУР SS-11, доправили, и уже через 20 минут экипаж «Скаута», зависшего над горной грядой, разглядывал позиции противника. Когда к капитану присоединилась пара «скаутов» 3 бригады Королевской морской пехоты, вертолеты, выстроившись в боевую линию, перевалили через гряду. Оставаясь малозаметными на фоне скал, «скауты» занялись поиском целей. Капрал Джон Гаммон, стрелок в экипаже Гринхала, разглядел три окопа с 105-мм гаубицами. Поделившись с остальными расположением целей, он запустил свою первую ракету, которая поразила один из окопов. Туда же выстрелил и «Скаут» слева. У вертолета справа первая ракета ушла в землю после того как оборвало провода управления, но уже следующая попала в цель. БЧ ракет пробивали земляную обваловку окопов, поражая орудия внутри. Всего вертолетчики произвели 11 пусков ПТУР SS-11, поразив орудия и склад боеприпасов. Дальнейшему «избиению младенцев» помешала смекалка аргентинцев, обстрелявших зависшие над гребнем вертолеты из минометов. После первых же разрывов мин англичане быстро свернулись, благо задача была выполнена, вражеская батарея замолчала навсегда...

Вновь сформированный в 1957 году Корпус армейской авиации наряду с легкими самолетами «Остер» AOP.9 получил в свое распоряжение и некоторое количество вертолетов «Скитер» Mk.12. В том же году Королевские ВВС силами своего экспериментального подразделения JENU прорабатывали варианты установки разнообразного воору-



«Скаут» AH.1 из состава 663-й эскадрильи

жения на вертолеты. И хотя в их распоряжении были все типы машин, которые состояли на вооружении Королевской армии, маломощный и ненадежный «Скитер» в качестве носителя даже не рассматривался.

Командование армейской авиации самостоятельно озабочилось вопросами вооружения своих вертолетов в начале следующего десятилетия. К тому моменту перед глазами был и французский опыт, и солидные наработки заокеанского союзника. Кроме того, на подходе уже была перспективная замена хрупкому «Скитеру» — новый вертолет — многоцелевой «Скаут», да и закупленные у Парижа в качестве временной меры «алуэтты» тоже были неплохой оружейной платформой. Более того, эти «жаворонки», обвешанные ракетами и пулеметами, успешно летали в Алжире на боевые задания.

Определив, что основными целями будут бронированные машины «условного» противника, вертолеты решили оснастить противотанковыми управляемыми ракетами. Проведенные «натурные» испытания, где роль ударного вертолета сыграл «Алуэтт», показали, что в дуэли с танком летательный аппарат имеет преимущество и успевает поразить танк первым. Практически сразу за океан была отправлена делегация с целью ознакомиться как с американскими наработками в этой области, так и прозондировать возможность закупки ПТУР SS-11, выпускаемых по французской лицензии. Некоторая странность такого предпочтения объясняется тем, что американцы перемерили-таки всю ракету в дюймы, чем и подкупили консервативных островитян. Но до подписания контракта дело не дошло. Ведомственные интересы взяли верх. Армия требовала оснастить свою авиацию «сухопутным» оружием. Французское изделие таковым не считалось, потому как активно эксплуатировалось «моряками» и «летунами» — извечными соперниками за куски военного бюджета. И хотя единственная на тот момент армейская ПТУР — «Виджилент», — существенно уступала по своим характеристикам сопернику, «земляные черви» упорно стояли на своем, держа в уме некоторое количество НИОКР по противотанковой ракете большой дальности, ведущихся в то время.

Пока армия решала, какую ПТУР надо вешать на вертолет и надо ли это делать вообще, ее авиация пополнилась новыми машинами — многоцелевым самолетом «Бивер» и, в дополнение к «Скауту», легким вертолетом «Агуста-Вэстланд» «Сиу» AH.1 — англо-итальянской версией зна-



Вертолет Корпуса армейской авиации «Скитер» Mk.12





*В полете группа вертолетов «Сиу»*

менитого «Белл 47». «Стрекозы» предназначались для связи, снабжения, эвакуации раненых, воздушной разведки и корректировки артогня. Огневая поддержка войск подразумевалась, но никогда не была первоочередной. Тем не менее, военные озаботились вооружением своих вертолетов пулеметами. Так «скауты» получили два типа быстро-съемных пулеметных установок. Неподвижная установка монтировалась на трубчатой балке, которая в свою очередь крепилась к стойкам лыжного шасси при помощи быстро-съемных штифтов. Пехотный 7,62-мм пулемет L7 при установке на вертолет лишился приклада. Рама с пулеметом крепилась к основанию станка, как и гильзозвеньесборник, а также короб на 200 патронов.

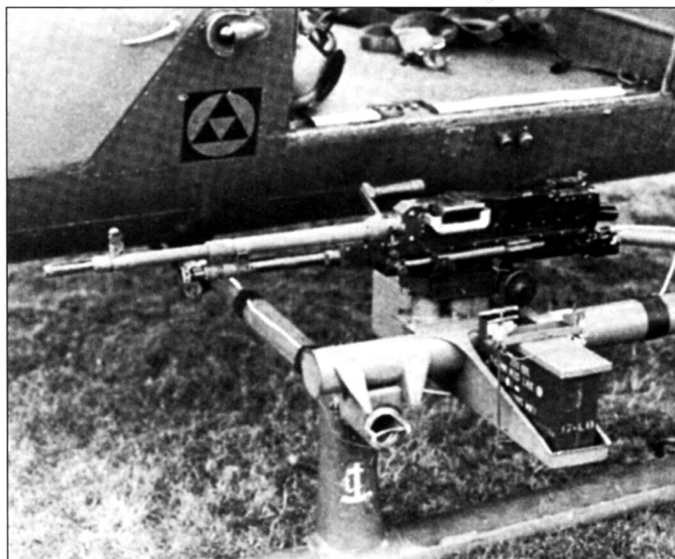
Другим типом была подвижная установка для «Гимпи» (он же L7), которая монтировалась в кабине вертолета. Она представляла из себя коробчатую конструкцию, установленную на Т-образное основание. Сама коробка была по совместительству гильзозвеньесборником. Кроме того, внутри крепился короб для боеприпасов. Сверху размещалась сама пулеметная установка. Она обеспечивала угол обстрела 110° по азимуту и от 0 до -40 градусов по углу места. Гильзозвеньесборник был рассчитан на 600 выстрелов, после чего его надо было опустошать во избежание задержек в стрельбе.

Подготовка воздушных стрелков для подвижных установок проводилась на курсах ПВО в Мэнэрбиере, что в Уэльсе, где обучающиеся расстреливали длинные рукава воздушных мишеней, которые тянули за собой устаревшие реактивные самолеты, окрашенные в желтый цвет.

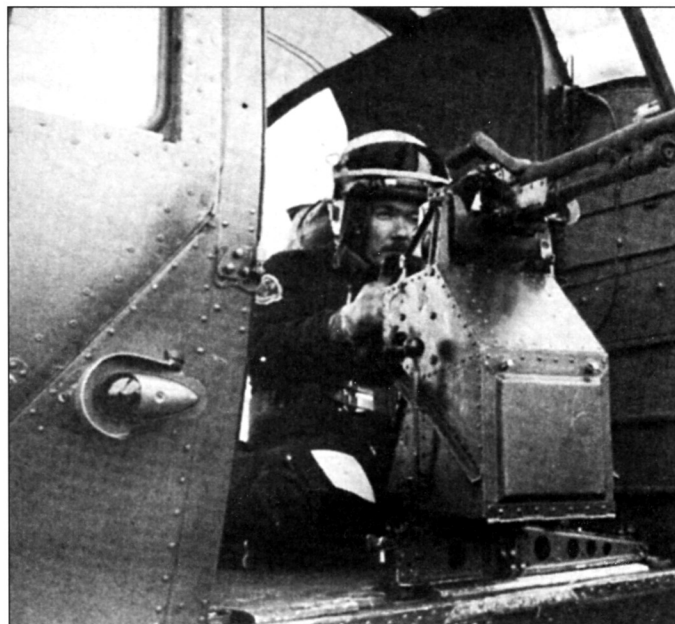
Стрельбой из неподвижных установок управлял пилот вертолета. Спуск находился на рукоятке управления вертолетом. Прицеливание осуществлялось при помощи меток, нанесенных прямо на остекление кабины.

Армия, оснащая свои вертолеты пулеметами, не считала задачу непосредственной огневой поддержки своих войск первостепенной. В первую очередь они нужны были для ответного огня во время разведывательных полетов или миссиях связи. Несмотря на то, что вся история Британии на протяжении двух десятков лет по окончании Второй мировой — это история локальных войн и конфликтов, эпизоды с участием вооруженных «скаутов» можно пересчитать по пальцам. Тем не менее, за один из них пилот вертолета лейтенант Дэвид Джон Роллс получил крест «За выдающиеся летные заслуги».

30 мая 1967 года. Британский конвой состоял из саперов и различной инженерной и вспомогательной техники. Саперы должны были отремонтировать одну из дорог, ведущую в Аден. Около 8.15 конвой попал в засаду. Плотный огонь из винтовок, пулеметов и РПГ с дистанции менее 300 метров накрыл конвой, первые две машины получили повреждения, потеряли подвижность и заблокировали колон-

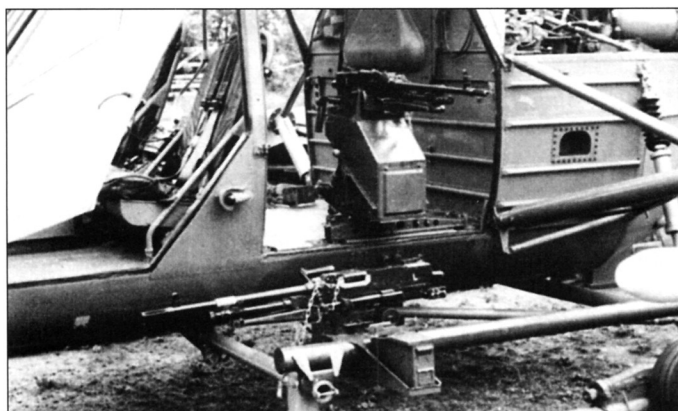


*Пулемет L7 на вертолете «Скаут» в неподвижной установке*



*Пулемет L7 на вертолете «Скаут» в подвижной установке*





**Пулеметы L7 на вертолете «Скаут» в подвижной (в кабине) и неподвижной (на стойке лыжного шасси) установках**



**Вертолет «Скаут» с пулеметными установками (подвижной и неподвижной) на авиабазе Хабилайя (Йемен), 1967 г.**

ну. Лейтенант Конрой, находившийся в хвосте колонны, организовал оборону этой части конвоя, доложил о нападении в штаб и вызвал воздушную поддержку.

Роллс служил в Королевском транспортном корпусе и был приписан к армейской авиации. В то утро не он был дежурным пилотом, тем не менее уже через 7 минут после получения сигнала тревоги он и его стрелок находились в воздухе на одном из двух «скаутов» 13 звена армейской авиации. Через 5 минут вооруженный вертолет был над местом засады. Определившись с положением своих и чужих, пилот посадил машину, чтобы получить информацию из первых рук. Вертолет тотчас был обстрелян, но зато лейтенант успел засечь огневые точки нападавших. Роллс вызвал авиационную поддержку, поднял в воздух «Скаут», а его бортстрелок тем временем затеял перестрелку с партизанами. Бравый пилот пролетел над позициями боевиков и закидал их дымовыми гранатами, обозначив тем самым цели для тройки «хантеров», а затем занялся наведением истребителей-бомбардировщиков. После БШУ, Роллс обследовал результаты авиаудара и попал под обстрел ранее не обнаруженных партизан. Очередная перестрелка привела к тому, что повстанцы укрылись в пещере, и когда к месту боя прибыло подкрепление морских пехотинцев на вертолете «Уэссекс», Роллс сопровождал последний к месту посадки выше входа в пещеру. Вслед за этим «Скаут», приняв на борт четверых раненых, вернулся на базу, где выяснилось, что вертолет требует серьезного ремонта и в воздух уже не поднимется...

В той операции принял участие еще один «Скаут», который доставил разведгруппу из 45-й группы коммандос. А за сам бой, помимо Роллса, награды получили еще три человека: упомянутый выше лейтенант Конрой, капрал Скотт и лейтенант морской пехоты Нотт. Скотт был во второй от головы колонны машине, которая попала под обстрел. Капрал сумел организовать оборону и эвакуацию раненых в безопасное место, за что получил Военную медаль и чин сержанта. Лейтенант Нотт прибыл к месту засады на «Уэссексе» вместе с 15 морскими пехотинцами, и им пришлось выпрыгивать с высоты более трех метров с зависшего вертолета под огнем противника. За этот бой оба лейтенанта были представлены к Военному кресту.

Вообще же широкому применению «скаутов» в роли «ганшипов» препятствовала уязвимость от огня стрелкового оружия. Так, еще один пилот — сержант Бэйли, получил свою медаль за то, что сумел спасти свою машину после того как ее трижды поразили огнем с земли, причем одним из попаданий была перебита проводка управления рулевым винтом. Тем не менее, даже такой существенный недостаток был просто принят к сведению. Других потенциальных носителей вооружения в Британии просто не было, а отмахнуться от веяния времени не получалось, особенно когда перед глазами успешный опыт заокеанского партнера.

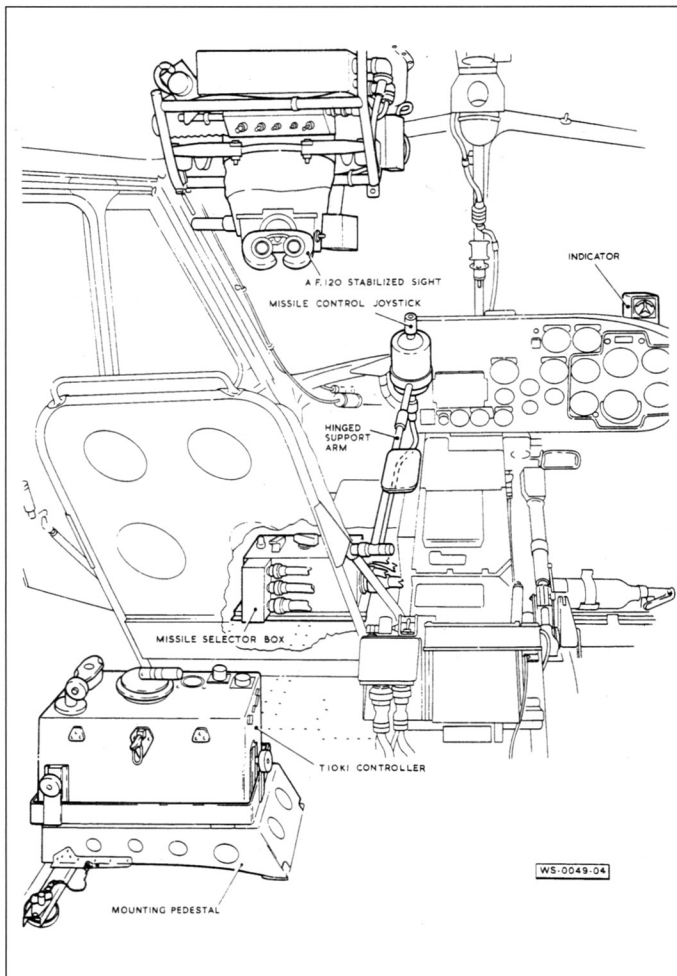
Свернув, в основном, свое военное присутствие на территориях, достаточно отдаленных от метрополии, Британия, наконец, получила возможность тратить деньги на перспективные программы вооружений. В результате у армейской авиации появились средства на оснащение своих вертолетов противотанковыми ракетами. Платформа была та же — «Скаут», определились и с ПТУРАми — все предыдущие возражения против SS-11 были сняты. Да и сами ракеты уже закупились во Франции, покупателей теперь не смущало использование метрической системы в производстве, видимо сказалось тесное сотрудничество двух стран в военно-технической сфере.

Для подвески четырех ПТУР на вертолет с каждого борта устанавливался трубчатый пилон, крепившийся к кронштейнам фюзеляжа при помощи быстроразъемных креплений. К фланцу пилона с помощью болтов крепилась трубчатая балка с парой пилонов для управляемых ракет. Пилонам ПТУР придавался угол возвышения в 6 градусов, — необходимое условие для раскрутки гироскопа ракеты. Компоненты управления включали пульт управления T10K, селектор ПТУР, а также джойстик, с помощью которого пилот-наблюдатель управлял полетом ракеты. Интересно, что первоначально место для пульта управления было за креслом оператора. Вряд ли такое расположение было удобно для стрелка, которому приходилось как-то выкручиваться, потому как этот хайтек 60-х был самой важ-



**Вертолеты «скаут», оснащенные ПТУР SS-11**





**Расположение органов управления пуском противотанковых ракет SS-11 в кабине вертолета**

ной частью в системе запуска и наведения противотанкового комплекса.

Пульт T10K генерировал сигналы зажигания и пуска, сигналы управления полетом ракеты, а также сигналы самопроверки. Помимо собственно джойстика, он имел также шестипозиционный вращающийся переключатель, вольтметр для проверки питания в сети воздушного судна, переключатель частоты сигнала управления, две лампы контроля последовательности исполнения стрельбы и пару разъемов, один из которых был предназначен для подключения селектора выбора ПТУР. Последовательность запуска, которым управлял стрелок при помощи шестипозиционного переключателя, состояла из:

- позиция С (-1 секунда) — ракета зафиксирована на пусковой, проверка сигналов «шаг-рыскание», стрелок вытягивает переключатель вверх и крутит по часовой стрелке;
- позиция О (0 секунда) — срабатывают заряды защелок, удерживающих ракету на направляющей, замыкается цепь связи;
- позиция IG (0,15 секунды) — раскрутка гироскопа до 40 000 оборотов в минуту;
- позиция UG (0,5 секунды) — разарретирование гироскопа, запуск термобатареи;
- позиции FB и F (1 секунда) — запуск стартового ускорителя и воспламенение замедлителя запуска основного двигателя, ракета стартует.

Маршевый двигатель запускается через 0,3 секунды полета. Стартовый двигатель работает 1,2 секунды, маршевый — 20 секунд. Через 2,1 секунды полета взрыватель

переводится в боевое положение. На 21 секунде полета специальный механизм обрезает провода, по которым управляется ракета. Максимальная дальность полета — 3000 метров, минимальная — 400 метров.

Несколько позже пульт управления занял место перед креслом оператора, сменив селектор ПТУР, который в свою очередь перенесли на приборную панель...

Оснащение армейских вертолетов противотанковыми ракетами сами англичане оценили как значительный шаг вперед в развитии армейской авиации. Правда, они честно признаются, что свои собственные наработки начала 60-х на него практически никак не повлияли. Определяющими факторами стали американский опыт использования вертолетов в боевых условиях, полученный во Вьетнаме, и, конечно же, наличие умопомрачительного количества танков у «вероятного противника». Идея, что противотанковые вертолеты, летая над своими войсками, будут легко и непринужденно купировать вражеские прорывы, понравилась, и работа закипела. На проекты типа американской «Хью Кобры» денег как всегда не хватило, хотя англичане получили возможность ее полноценно испытать. Островитяне решили, что им нужен вертолет с большей функциональностью и меньшей специализацией. Таким виделся уже разрабатываемый совместно с французами «Линкс». Но пока суть да дело, эту ношу взвалили на испытанный «Скаут». Кроме танков, подходящими целями признали грузовики и БТРы, но на них тратить дорогие ПТУРы посчитали разорительным. Поисками альтернативного вооружения для уничтожения «мягких» целей занялись в школе армейской авиации в Миддл Уэллоп.

В период с 1967 по 1969 гг. на «Скауте» испытали несколько вариантов пулеметного вооружения. Особенно эффектно выглядел шестиствольный «Миниган» винтовочного калибра, «звезда» Вьетнама. Пулемет установили в боковом проеме, патронный ящик разместили над стрелком, боеприпасы подавались к пулемету через гибкий рукав. Стреляные гильзы также по рукам отводились вниз, чтобы не попали в рулевой винт. «Газонокосилка» была хороша против неукрытой живой силы и легкой техники и очень бы пригодилась в Адене или на Борнео, но в дуэли против КПВТ шансов у «Скаута» не было никаких. Был и еще один нюанс, — невероятно сильная тряска в момент стрельбы шестиствольного чуда. После пары секунд такой тряски моральное состояние экипажа вертолета, которому казалось, что их машина сейчас просто развалится в воздухе, стремилось в минус. Имела хождение байка про борстрелка, которому довелось пострелять из «Минигана» в воздухе, а уже на следующий день он уволился из армии со стойким желанием всю оставшуюся жизнь находиться на твердой земле.

Гораздо более перспективной была установка крупнокалиберного «Браунинга». 12,7-мм пулемет был эффективен против легкобронированной техники, легких полевых фортификационных сооружений, укрытой живой силы. Небезнадежной стала бы и дуэль с советскими БТР-60Б и БРДМ-2. Но и «Браунинг» на «Скауте» не прижился. Стрелок, стиснутый в узком пространстве между сидениями летчиков и задней стенкой фюзеляжа имел очень малые углы горизонтального наведения, т. е. не очень большой сектор обстрела, который требовал дополнительного маневрирования от пилота, и так подставлявшего под ответный огонь противника самую большую и уязвимую боковую проекцию. Прорабатывались также варианты с установкой французской 20-мм пушки AME.621, но, похоже, дальше эскизного проекта дело не пошло. Еще более габаритная чем «Браунинг», француженка со своим станком только бы усугубила вышеописанные недостатки. Еще одним претендентом была новейшая трехствольная 30-мм пушка GE XM188, но и в этом случае дело окончилось ничем.





**Варианты пулеметного вооружения «скаутов»:**  
шестиствольный «миниган» винтовочного калибра  
(вверху) и полудюймовый «Браунинг» (внизу)



Такое упорство в установке всевозможного стрелкового и артиллерийского вооружения в общем-то малопригодный для таких целей вертолет объясняется тем, что все эти варианты предназначались в первую очередь для перспективного «Линкса», и «Скаут» выступал здесь в качестве испытательной платформы. А для нашего «ганшипа» предназначались совсем другие образцы.

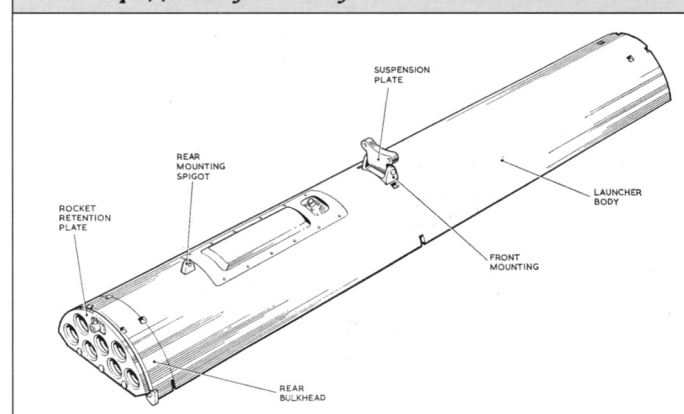
Первым делом «Скаут» приспособили для установки пары семизарядных ПУ для 2-дюймовых НАР, тех самых, что

использовали на флотских транспортно-боевых «Уэссекс» HU.5. На штатные пилоны болтами прикручивалась короткая балка. На эту балку навешивалась направляющая с передним и задним узлами подвески. Сама ПУ НАР имела на корпусе пару бугелей, которыми фиксировалась на направляющей. Пусковая из легкого сплава по форме напоминала половину цилиндра и состояла из двух основных частей: собственно корпуса и съемной задней перегородки. Размеры ПУ составляли: длина — 185,5 см, ширина — 29,2 см, высота — 17,8 см. Интересной особенностью пусковых № 6 Mk.1 была возможность соединения парочки таких в одну, образовавших полноценный цилиндр на 14 ракет, что практиковалось на морских «уэссексах», но для «Скаута» такая конструкция была тяжеловата и не использовалась.

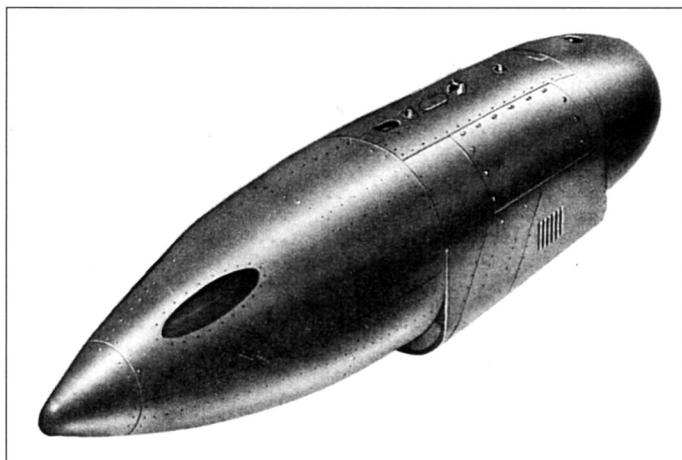
Сама 51-мм ракета длиной в 91 см весила 4,8 кг, состояла из ракетного двигателя и осколочной БЧ (вес ок. 1,4 кг). Максимальная дальность стрельбы 3000 метров, но эффективной считалась дальность в 800 метров. Первоначально ракета предназначалась для истребителей как средство уничтожения бомбардировщиков, но уже к концу 50-х была перекалибрована для борьбы с целями на земле, а у моряков — и на воде. В силу своих небольших размеров и веса, ее посчитали оптимальной для вооружения вертолетов, а заодно попытались разнообразить ассортимент боевых частей. Так какое-то время разрабатывали противотанковую подкалиберную(!) БЧ и даже постреляли ею на испытаниях по «Центуриону», но, видимо,



**Семизарядная пусковая установка 51-мм НАР**







Подвесной контейнер №1 Mk.1

особых успехов не достигли. Другой разработанной БЧ была дымовая, ей повезло больше, она была принята на вооружение.

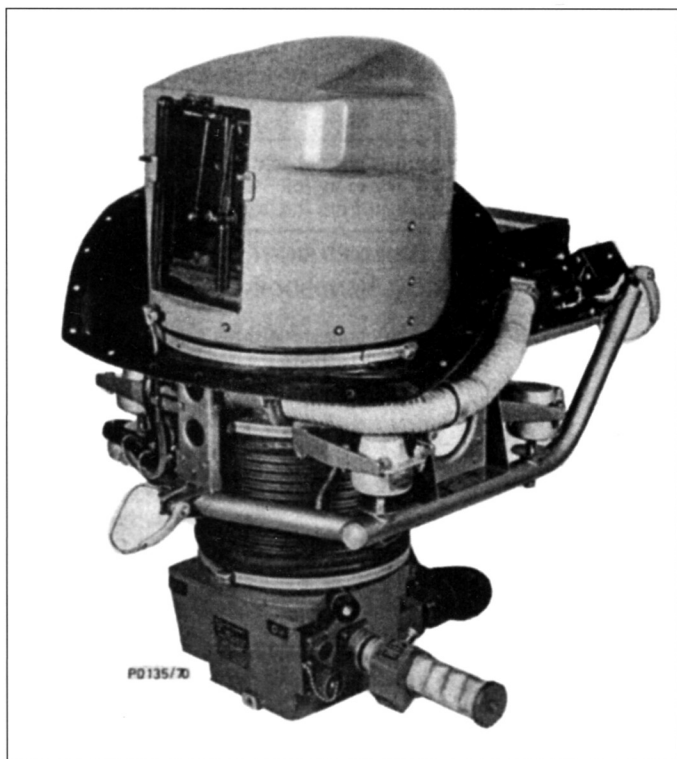
Помимо НАР, для вооружения вертолетов и легких самолетов был предназначен подвесной контейнер №1 Mk.1. В контейнере имелась пара 7,62-мм пулеметов L20A1, которые были модификацией пехотного L7 и отличались от последнего отсутствием приклада, прицельных приспособлений и рукоятки переноски, укороченным стволом, измененным пламегасителем и газовым регулятором, а также наличием электростарта. Он состоял из трех частей — центральной секции, переднего и заднего обтекателей. В центральной секции, помимо пулеметов, размещались и две коробки для боеприпасов, один — на 450, другой — на 500 патронов. Полностью снаряженный контейнер весил 81,65 кг, имел высоту 46,35 см, ширину 42,01 см и длину 184,5 см. Пара таких контейнеров, установленных на вертолете, обеспечивала следующие режимы огня на выбор:

- оба контейнера, по два пулемета;
- оба контейнера, по одному пулемету;
- один контейнер, два пулемета;
- один контейнер, один пулемет.

В конце 60-х армейские вертолеты наконец-то получили набор вооружений, который обсуждался в военном министерстве еще в 1961-62 годах. Но за почти десятилетний срок несколько поменялись взгляды военных на его применение. В частности, точность, эффективная дальность стрельбы и само воздействие на цель как 2-дюймовых ракет, так и пулеметов винтовочного калибра уже не считалась удовлетворительной. Что касается ПТУР — то на эффективности их применения сильно сказывалась порядком устаревшая система обнаружения и прицеливания «Хьюман Айболл» Mk.1, которая обеспечивала в лучшем случае только 25% попаданий. Консервативные британцы озабочились поиском соответствующей оптики только через пять лет после того как на их вертолетах появились противотанковые управляемые ракеты. Это тем более удивительно, учитывая то, что французы предлагали свои стабилизированные прицелы «Котелек» 8014 еще в 1962 году, а годом ранее британская делегация ознакомилась и с американским прицелом, установленным на новейшем на то время вертолете HU-1. Успешное игнорирование иностранного опыта в начале 60-х привело к тому, что к нему вернулись в конце десятилетия. Выбор пал на изделие из Франции — прицел APX «Безу», который в 1969 году успешно прошел испытания на английских вертолетах «Скаут» и «Уэссекс». Но если моряки им удовлетворились полностью, то армейцы сочли его не вполне подходящим для своих нужд. Очень может быть, что главным аргу-

ментом против было желание отличаться от своих визави из Королевского флота. А может, и желание поддержать отечественного производителя, потому как уже в 1970 году контракт на поставку оптических стабилизированных прицелов для армейских «скаутов» получают британские «Авио» и «Ферранти».

Гиросtabilизированный перископический прицел AF.120 устанавливался на легкой трубчатой раме над головой стрелка-оператора. Вращающаяся головка прицела выводилась наружу через отверстие, прорезанное в потолке кабины вертолета. Рама имела крепление, компенсирующее вибрацию машины. Когда прицел не использовался бинокляр наводчика поднимался вверх. Прицел имел два режима работы: обнаружения (2,5-кратное увеличение, поле зрения 20°, углы обзора 140° по азимуту и 80° по углу места) и наведения с 10-кратным увеличением. Обычно стрелок переключался на второй режим на последней стадии наведения, когда пятно трассера стабильно «держалось» в пределах контура цели. При этом прицельная



Прицел AF.120. Общий вид



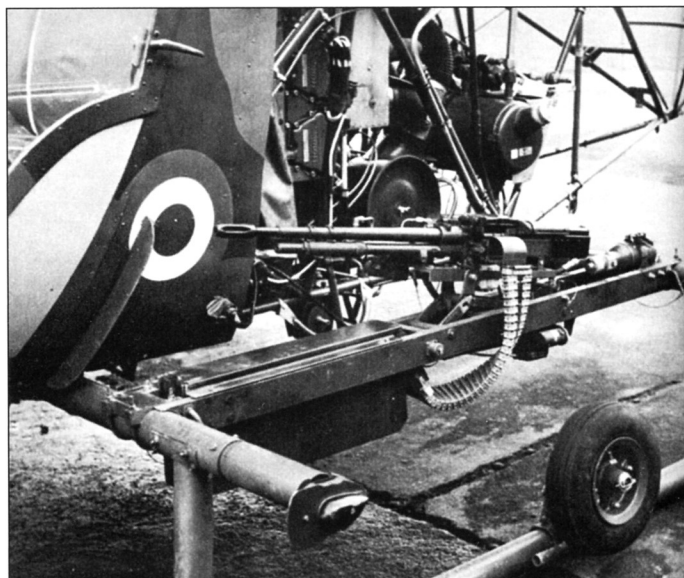
Вертолет «Скаут», оснащенный ПТУР SS-11. Хорошо видна следящая часть прицела AF.120, возвышающаяся над пилотской кабиной



метка превращалась из кольца в его сегмент. Оптика прицела, которую делала «Авимо» позволяла обнаружить цель на дальности в 10 000 м (по заявлению самой фирмы), а опознать ее — на расстоянии около 6 километров.

В 1969 году Центр армейской авиации начал подготовку воздушных стрелков. Так решили назвать наводчиков-операторов ПТУР, отдавая дань памяти воздушным стрелкам армейской авиации Первой мировой. Стрелков набирали среди добровольцев из армии в чине от рядового до капрала, после чего они проходили процедуру отбора в учебке ВВС Биггин Хилл. После этого проводился тест на симуляторе наведения в Миддл Уэллоп, по результатам которого счастливчики оставались там же для прохождения 10-недельного курса. По итогам этого курса стрелки должны были выбивать до 80% неподвижных целей. Если цель двигалась, то процент попаданий падал до 60. Какое то время ушло на знакомство со своими пилотами и слаживание экипажей. Уже осенью следующего года Британская Рейнская Армия получила в свое распоряжение 30 противотанковых вертолетов, которые должны были помешать ордам «злых русских» дойти от границы ГДР до Канала за 6 дней.

В каждую эскадрилью армейской авиации по штату, помимо 4 «скаутов»-ганшипов, входило 6 вертолетов «Сиу» АН.1. Эти «индейцы» представляли собой выпускаемый по лицензии знаменитый «Белл 47». Ему приходилось делать все то же самое, что и «Скауту», — связь, разведка, эвакуация раненных, корректировка артогня, ВКП, и т. д. В середине 60-х англичане озаботились вооружением и для этого совместного англо-итальянского изделия. В 1965 году они серьезно интересовались американским комплексом XM2, который те сделали под «оригинал». Но, видимо, звезды не сошлись, и островитяне обошлись своими силами. Простенькая быстросъемная конструкция из труб, закрепленных на стойках лыжного шасси, на которой крепился вертлюг с пехотным L7 считалась оптимальным решением как для необремененного лишними деньгами военного бюджета, так и для экипажей этих «стрекоз», которые теперь были способны ответить огнем обидчикам с



Варианты размещения пулеметов на «Сиу» в неподвижной (вверху) и подвижной (внизу) установках



«Сиу» в полете. Хорошо видна пулеметная установка

земли. Тем более что в паре с «ганшипом» им отводилась незавидная роль. Пока противотанковый «Скаут» прячется за горкой или деревцем, осматривая окружающий мир при помощи прицела-перископа, эти «стрекозы» должны были рыскать по округе, высматривая прорвавшиеся танки противника. Кроме того, учитывая что из приборов разведки у них был в лучшем случае бинокль, то игра в «подсадную утку», вызывающую огонь на себя, была как бы не самым эффективным методом обнаружения супостата.

В конечном счете, поохотиться за русскими танками «Скаутам» так и не удалось, а единственное место, где только один раз в настоящем бою «ганшипы» продемонстрировали свои навыки «стричь траву», пробираясь от горки до горки, от деревца к деревцу, прятаться за кочку и держать за спиной фон, на котором тебя не видно, было забытое богом место в Южной Атлантике, где до Антарктиды было ближе, чем до Англии...

Возвращаясь к эпизоду, с которого началось повествование. Пара «скаутов», которая участвовала в атаке на позиции аргентинской батареи, принадлежала эскадрилье 3-й бригады Королевской морской пехоты.

Эта эскадрилья была сформирована в августе 1968 года из отдельных авиаотрядов, приписанных к 40-му и



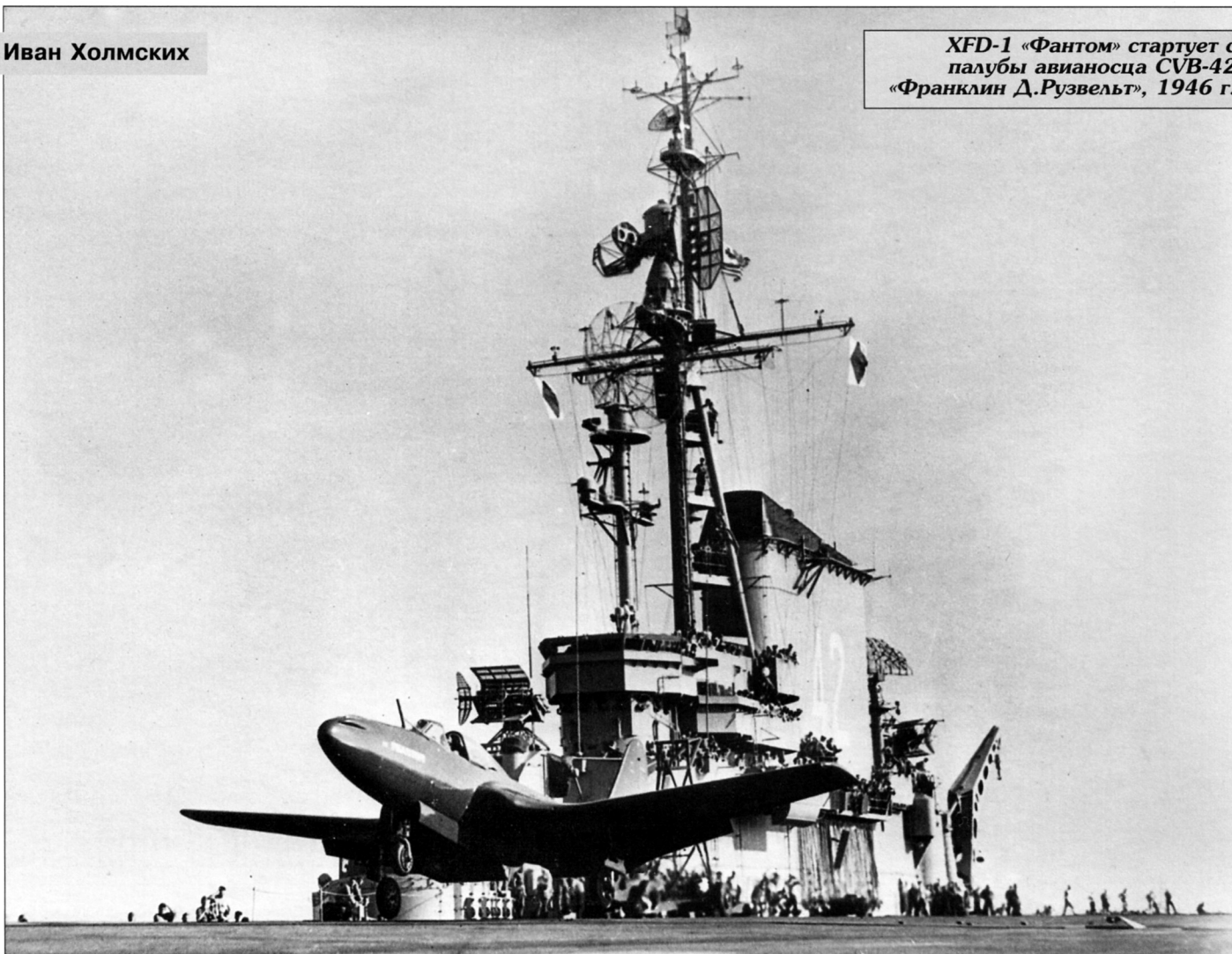
«Скаут» морской пехоты, оснащенный ПТУР SS-11

42-му батальонам морской пехоты, командованию бригады и 95-му легкому арtpолку, и первоначально базировалась в Сингапуре. Каждый отряд на то время насчитывал 3 вертолета «Сиу», 3 летчика, 3 летнаба и 7 человек технического персонала. Первые «скауты» эскадрилья получила в 1970 году, а первые три стрелка на вертолетах появились в 1972 году. До того момента «скауты» были такими же «рабочими лошадками», что и «сиу». Так на первых учениях амфибийно-десантных сил в апреле 1970 года, в которых принимала участие эскадрилья после получения «скаутов», вертолетчики базировались на ДВКД «Фиалесс». Первым заданием пилотам этих вертолетов был поиск и обнаружение легких сил флота условного противника. Наведение осуществлялось с десантного вертолетоносца «Булварк». С корабля задавался вектор направления на цель, обнаруженную радаром корабля, от пилота вертолета требовалось визуальное подтверждение. Вертолетчики успешно справились с этим заданием, подтвердив большое количество контактов. После этого эскадрилью по частям передали десантным подразделениям, и уж здесь «скауты» попробовали себя в роли импровизированных «ганшипсов», а также для заброски разведгрупп и передовых НП. На кадрах хроники, запечатлевшей военные учения британской армии, часто можно увидеть как небольшой одинокий вертолет высаживает четверку парней в камуфляже, которые долго озираются по сторонам, а затем быстро исчезают в неизвестном направлении. Следом прилетает еще один, и высаживает другую группу, нагруженную какими-то кейсами и тубусами. Эти, наоборот, первым делом бегут на ближайший холмик, разворачивают свои приспособления, а затем разглядывают все вокруг с

помощью разнообразной оптики. И уже после этого через некоторое время прилетают тяжелые «уэссексы» с десантом. Так вот те самые полеты одиноких вертолетов с разнообразными специалистами на борту назывались «Игл флайтс». Они-то и стали на десятилетие визитной карточкой «скаутов» морской пехоты. В июне этого же года «скауты» освоили роль радиоретранслятора, снабженца, воздушного командного пункта, разведчика, а также эвакуацию раненых. Кроме того, пилоты тренировались управлять авиадвижением в пунктах высадки, а также наводить на цель «уэссексы», вооруженные пулеметами и ракетами. В июле-августе пилоты тренировались в ночных полетах, а в дополнение к высадке разведгрупп освоили и транспортировку миномета с расчетом и боеприпасами. Также в августе экипажам «скаутов» впервые довелось пострелять из подвижных пулеметных установок, и сразу же выяснилось, что делать это стрелку крайне неудобно, но все можно поправить с помощью импровизированного сиденья сделанного из пары подушек с кресел пилотов. Ну а заодно определили, что цель можно поразить гораздо быстрее, если снаряжать пулеметную ленту каждым третьим, а не каждым пятым трассирующим патроном. Заодно отработали и пару тактических приемов — стрельбу при снижении на авторотации с 2000 футов, а также при подскоке во время бреющего полета.

Практически все это пригодились в следующем десятилетии в войне за острова в Южной Атлантике. Но самой оцененной стала эвакуация раненых с поля боя. Именно за спасение раненых во время боев за Фолкленды и получил свой крест «За выдающиеся летные заслуги» тот самый капитан Гринхал и другие пилоты «скаутов»...





## Первый «Фантом»: палубный истребитель «МакДоннелл» FH-1

**С**оздание палубных истребителей с комбинированной силовой установкой (рассмотренное в предыдущей части нашего цикла) являлось лишь временной мерой. Специалисты Бюро авиации ВМС США рассчитывали, что по мере совершенствования турбореактивных двигателей и постройки больших авианосцев на смену «гибридам» придут полноценные реактивные машины. Уже в конце 1942 г. флот решил заказать проектирование такого истребителя. Пришлось решать проблему подрядчика — традиционные поставщики палубных самолетов были слишком загружены текущими проектами. И в этот раз, как и в случае с FR-1, удача улыбнулась одной из небольших фирм. 31 декабря 1942 г. состоялся телефонный разговор с Джеймсом С. МакДоннеллом, основателем «МакДоннелл Эйркрафт Корпорейшн» из Сент-Луиса (шт. Миссури). К тому моменту фирма, созданная в июле 1939 г., не располагала опытом создания не то что палубных, но и вообще каких-либо самолетов! Она занималась, главным образом, поставкой узлов и комплектующих для других предприятий отрасли и вела проектирование двухмоторного поршневого истребителя XP-67 по заказу ВВС Армии США. Тем не менее, фирма располагала отличным конструкторским коллективом, да и сам основатель имел за плечами

работу в КБ «Гленн Л. Мартин Компани». Таким образом, «МакДоннелл» идеально подходил для реализации проекта с низким приоритетом — а именно так рассматривалось в то время проектирование реактивных истребителей. Для самой же фирмы контракт служил шансом прорваться на рынок палубной авиации. Джеймс С. МакДоннелл ухватился за предложение и несколько дней спустя представил Бюро авиации эскиз будущего истребителя. 7 января 1943 г. было подписано соглашение, предусматри-



Двухмоторный поршневой истребитель XP-67

вающее разработку палубного реактивного истребителя, получившего обозначение XFD-1, постройку двух прототипов (флотские номера 48235 и 48236), а также планера для статических испытаний. Техническое задание определяло требования к истребителю лишь в самых общих чертах — одноместная машина, предназначенная для ПВО корабельных соединений и оптимизированная для действий на средних высотах. В качестве силовой установки предписывалось использовать ТРД фирмы «Вестингауз Электрик» — флот подписал с ней контракт на разработку таких силовых установок ещё в декабре 1941 г.

Ведущим конструктором XFD-1 назначили Кендалла Перкинса. Приступая к работе в совершенно новой области реактивной авиации, он принял два принципиальных положения, определивших облик будущего истребителя: классическую, даже консервативную аэродинамическую схему и максимальное упрощение конструкции с целью уменьшения массы самолета и облегчения серийного производства и обслуживания. В итоге на чертежных досках появился относительно небольшой свободнонесущий низкоплан с прямым крылом, классическим хвостовым оперением и трехопорным убирающимся шасси с носовым колесом. Подобная схема до сих пор не применялась в палубной авиации, но проектировщики XFD-1 остановились на ней для того, чтобы избежать попадания реактивной струи двигателей на палубу — на многих американских авианосцах она имела деревянное покрытие.

Достаточно непростой проблемой оказался выбор двигателей. В то время фирма «Вестингауз» вела разработку целой гаммы ТРД, отличавшихся размерами и обозначавшихся по диаметру компрессора. Поначалу рассматривался вариант установки в крыле площадью 17,37 кв.м шести 9,5-дюймовых ТРД проектной тягой по 125-155 кг. Однако расчеты показали, что такой самолет будет иметь крайне низкие летные данные. Поэтому площадь крыла увеличили на 4 кв.м и начали просчитывать варианты с другими комбинациями двигателей: восемь 9,5-дюймовых, шесть 11-дюймовых, четыре 13,5-дюймовых либо два 19-дюймовых. Остановились на последнем, как наиболее простом и легком. Кроме того, он позволял избежать «размазывания» двигателей по размаху крыла и обеспечить тем самым возможность его складывания.

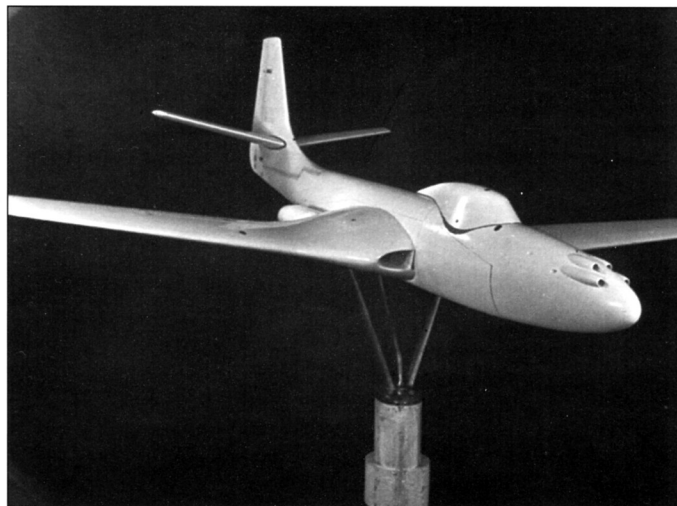
После выбора типа двигателей встал вопрос об их размещении на самолете. Тут тоже имелись варианты — например, разместить ТРД в фюзеляже или в подкрыльевых гондолах. Но выбрали другую схему — с размещением двигателей в корневых частях крыла. Такая компоновка обеспечивала целый ряд преимуществ: ТРД находились достаточно близко к продольной оси самолета, благодаря чему при отказе одного из них меньше сказывалась асимметрия тяги; входные и выхлопные каналы двигателя были максимально короткими, что сводило к минимуму потери тяги; отказ от подкрыльевых гондол упрощал конструкцию крыла и уменьшал лобовое сопротивление, а также позволял сделать шасси достаточно низким, что облегчало доступ техников к различным узлам конструкции самолета; наконец, объем фюзеляжа можно было максимально использовать для размещения топлива.

В конце мая — начале июня 1943 г. макет XFD-1 был рассмотрен представителями Бюро аэронавтики. После внесения некоторых мелких изменений макет был одобрен, а к 25 января 1944 г. фирма подготовила окончательный проект. Как уже отмечалось, самолет представлял собой свободнонесущий низкоплан цельнометаллической конструкции. Фюзеляж овального сечения имел достаточно небольшую площадь миделя и плавно переходил в киль. Хвостовое оперение выполнили по образцу XP-67. Консоли стабилизатора крепились на киле и имели заметный угол поперечного V, чтобы вывести их из зоны турбулент-

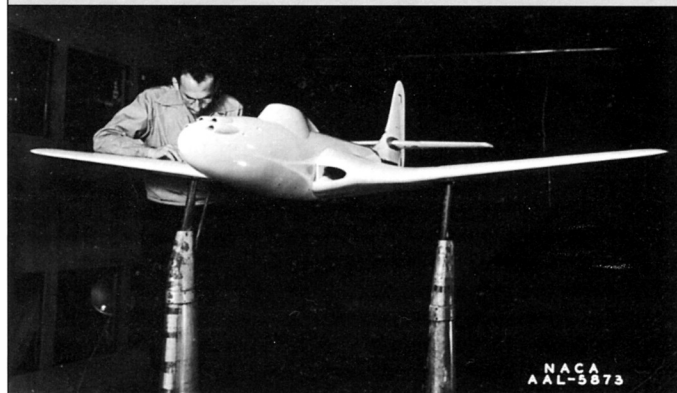
ности за соплами двигателей. Прямое двухлонжеронное крыло имело трапециевидные в плане консоли. Угол поперечного V составлял 8°, стреловидность передней кромки — 0° (то есть, она была перпендикулярна фюзеляжу), отрицательная стреловидность задней кромки — 13°. Площадь крыла по сравнению с эскизным проектом вновь увеличили — до 25,43 кв.м. Его консоли могли складываться, поднимаясь вверх при помощи гидропривода. Механизация крыла была представлена элеронами и двухсекционными закрылками типа «крокодил». Привод закрылков — электрический. В корневых частях крыла располагались ТРД «Вестингауз» 19В, а также 18,9-л маслобаки.

Шасси имело электрический привод уборки-выпуска. Колеса основных стоек шасси размером 660х152 мм убирались в ниши в центроплане по направлению к фюзеляжу, носовое колесо (483х173 мм) — в нишу под кабиной пилота. Сама кабина была сильно сдвинута вперед по отношению к крылу, что обеспечивало пилоту прекрасный обзор. Кабина закрывалась каплевидным фонарем, состоящим из неподвижного козырька и сдвижной части. Пилот располагал коллиматорным прицелом Mk.23 Mod.0. В носовой части фюзеляжа, перед кабиной, располагалось вооружение — четыре 12,7-мм пулемета «Кольт-Браунинг» с боекомплектom 400 патронов на ствол. За кабиной, в средней части фюзеляжа, находилось топливные баки общей емкостью 984 л. Кроме того, самолет мог нести под фюзеляжем дополнительный 530-л топливный бак. В хвостовой части фюзеляжа находилось электро- и радиооборудование, а под ней — посадочный гак с гидрорывком.

Первый прототип XFD-1 был готов в октябре 1944 г. Но к тому времени фирма «Вестингауз» поставила лишь один

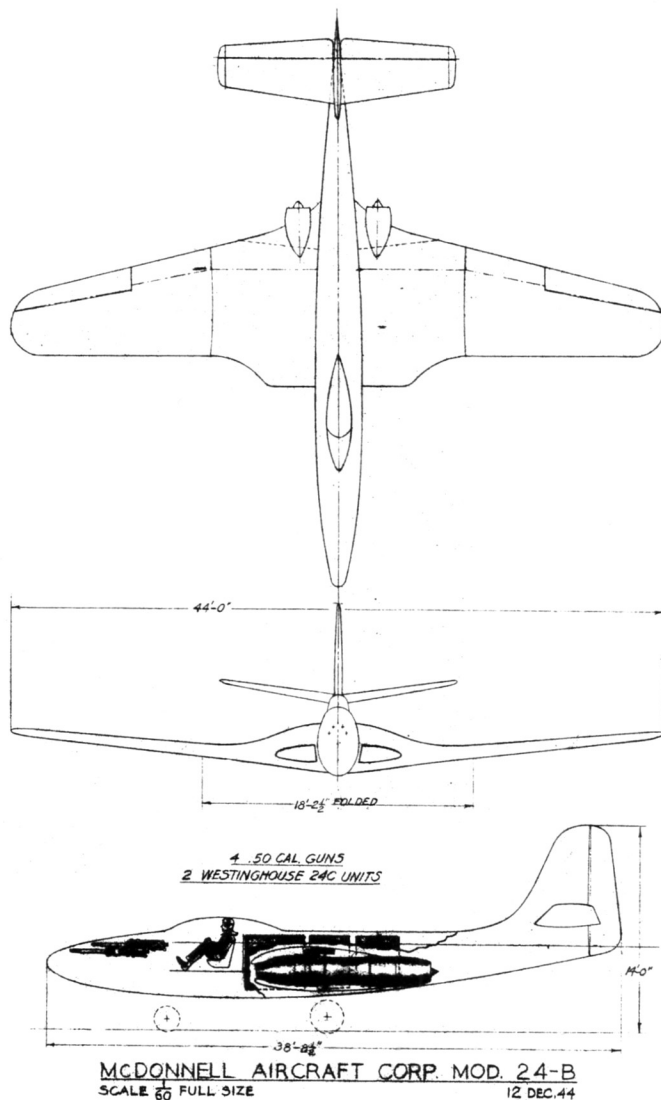
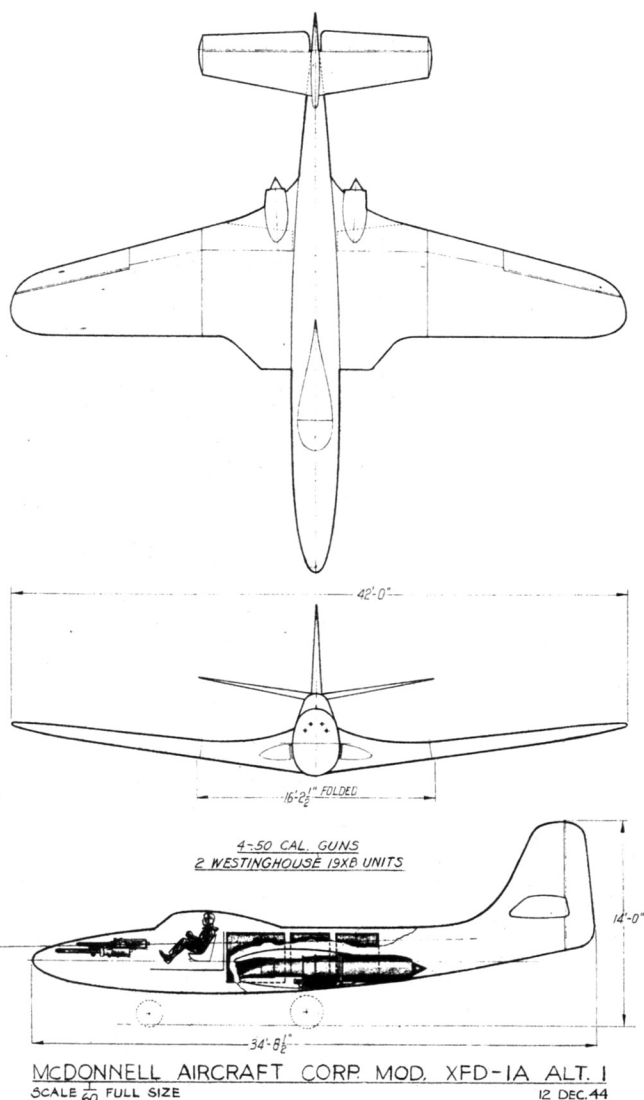


Модель XFD-1 в 1/5 натуральной величины для продувки в аэродинамической трубе



NACA  
AAL-5873





Эскизные изображения вариантов XFD-1, представленные 12 декабря 1944 г. с двумя двигателями «Вестингауз» 19XB (слева) и 24C (справа)

экземпляр двигателя 19XB-2B. Его установили на самолет и начали наземные испытания на аэродроме Ламберт Филд в Сент-Луисе. В ходе одной из скоростных пробежек 2 января 1945 г. XFD-1 на мгновение оторвался от земли, совершив подскок — но полноценным полетом это, конечно, не назовешь. А два дня спустя прибыл, наконец, второй ТРД. Началась подготовка к первому полету. К тому времени кроме буквенно-цифрового обозначения самолету присвоили и название — «Фантом».

Согласно паспортным данным, ТРД 19XB-2B имел максимальную тягу 725 кг (при 17 000 об./мин) и номинальную 590 кг (при 15 600 об./мин). Но первые его экземпляры, мало того, что отличались низкой надежностью, так ещё и сильно недотягивали до паспортных параметров, развивая 615 кг на максимуме и 530 кг на номинале. Тем не менее, самолет признали пригодным для начала летных испытаний, и 26 января 1945 г. летчик-испытатель Эдвин У. Бёрк выполнил на XFD-1 первый полет. В тот же день он поднялся в воздух и во второй раз, налетав на новой машине в общей сложности 49 минут. Однако в дальнейшем испытания часто приходилось прерывать из-за поломок ТРД. До апреля первый прототип смог выполнить всего девять полетов общей продолжительностью 5 часов.

Несмотря на проблемы с двигателями, общее впечатление от самолета было вполне положительное. XFD-1 смог показать максимальную скорость 784 км/ч и весьма высокую начальную скороподъемность — 25 м/с. Наряду с этим, проявились и недостатки, прежде всего, вибрация и ухудшение продольной устойчивости, проявляющееся на высоких скоростях. С этим справились, заменив закруглен-



В полете прототип XFD-1 «Фантом»

ные законцовки крыла, киля и стабилизатора «срезанными». Кроме того, доработали систему управления элеронами и изменили диапазон углов отклонения триммеров. Указанные доработки произвели как на первом прототипе, так и на втором, вышедшем на испытания в июне 1945 г. Однако проблемы с двигателями продолжали преследовать «Фантом»: 24 августа у второй машины в полете остановились оба ТРД, и пилоту пришлось сажать истребитель «на брюхо», с убранном шасси. Ремонт занял относительно немного времени, и самолет вскоре вернулся на испытания. Увы, авария обеих двигателей на первом прототипе, произошедшая 1 ноября, имела гораздо более тяжелые последствия — самолет разбился, похоронив под обломками Э.У. Бёрка.

Второй прототип 24 апреля 1946 г. передали в испытательный центр NATC (Патаксент Ривер, шт. Мэриленд) для флотских испытаний. Важнейшей их составляющей являлись квалификационные полеты с авианосца, которые должны были подтвердить пригодность XFD-1 на роль палубной машины. 19 июля в Норфолке самолет погрузили на борт авианосца «Франклин Д. Рузвельт» (CVB-42) — крупнейший в то время корабль этого класса в ВМС США. Корабль вышел в море, однако запланированное на 20 июля начало палубных испытаний «Фантома» пришлось отложить из-за обнаружившихся неполадок электрооборудования самолета. Устранить их удалось достаточно быстро, и на следующий день около 7:00 XFD-1, пилотируемый лейтенант-коммандером Джеймсом Дж. Дэвидсоном, впервые взлетел с палубы авианосца. Длина разбега при скорости встречного ветра 45 км/ч составила менее 140 м. Полет был очень коротким — пилот даже не убирал шасси и закрылки и, описав круг над авианосцем, зашел на посадку. Тем самым XFD-1 вошел историю как первый американский самолет, совершивший взлет с авианосца на реактивной тяге. В тот же день Дэвидсон выполнил ещё четыре полета с палубы. Все взлеты осуществлялись без помощи катапульты, а минимальная длина разбега составила 113 м. В ходе одного из них пилот отработал прием «touch and go» — заход на посадку с касанием палубы колесами шасси, резким увеличением тяги и уходом на второй круг. Тем самым была подтверждена возможность безопасного ухода реактивного самолета на второй круг, если посадочный гак не зацепится за трос аэрофинишера. После успешного выполнения всех запланированных полетов Дэвидсон поднял XFD-1 с авианосца и перелетел на береговой аэродром. В этом случае скорость встречного ветра составляла 74 км/ч, что позволило показать рекордно короткий разбег — всего 110 м.



XFD-1 «Фантом» во время испытаний на авианосце CVB-42 «Франклин Д. Рузвельт»



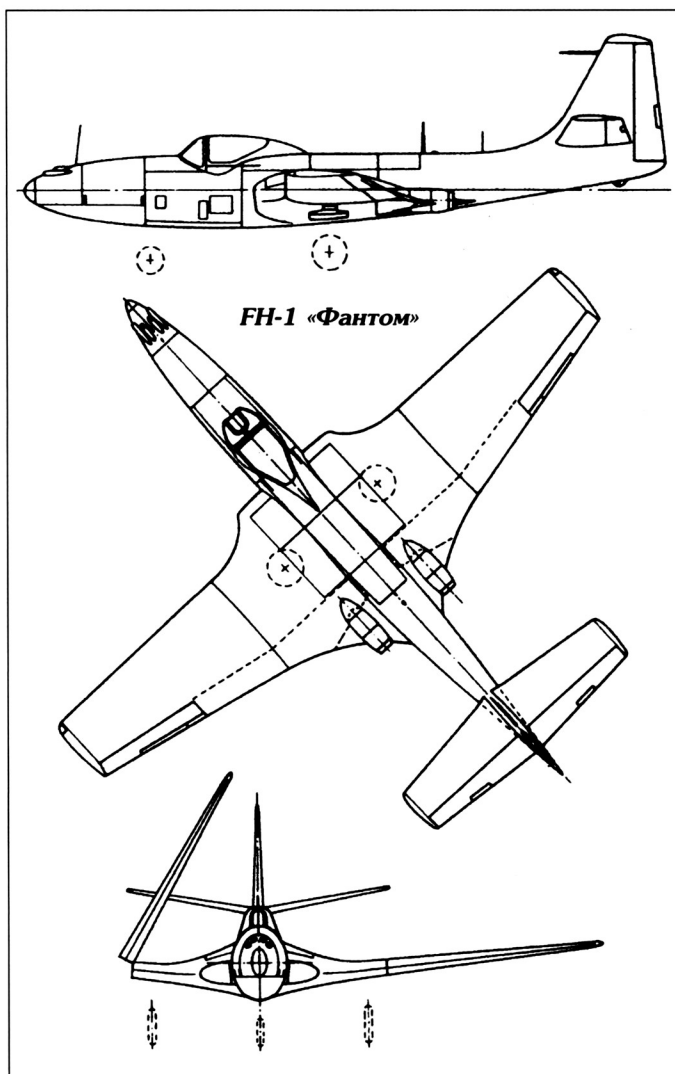
#### Двигатели:

тип	«Вестингауз» J30-WE-20 (или «Пратт энд Уитни» J30-P-20)
тяга номинальная/взлетная, кг	590/725
Размах крыла (в сложенном состоянии), м	12,43 (4,94)
Длина самолета, м	11,82
Высота самолета, м	4,32
Площадь крыла, кв. м	25,43
Масса, кг:	
пустого самолета	3031
нормальная взлетная	4552
максимальная взлетная	5459
Скорость, км/ч/на высоте, м:	
максимальная	813/9144
	771/0
крейсерская	399
Скороподъемность у земли, м/с	21,5
Потолок, м	12527
Дальность полета (с ПТБ), км	1118 (1577)

7 марта 1945 г., вскоре после начала испытаний первого прототипа XFD-1, Бюро аэронавтики подписало с фирмой «МакДоннелл» контракт на поставку 100 серийных истребителей FD-1 «Фантом» (номера 111749-111848). Однако послевоенное сокращение не пощадило в числе многих других и эту программу. Заказ сократили до 30 единиц, а, кроме того, Бюро аэронавтики отказалось от планировавшегося создания ночного истребителя FD-1N и модификации FD-2 с более мощными двигателями. Правда, вскоре решение пересмотрели, увеличив число заказанных «Фантомов» до 60 — этого должно было хватить на перевооружение двух эскадрилий (с учетом выделения части машин в резерв и испытательные центры).

Серийные FD-1 несколько отличались от прототипов. Они комплектовались серийными ТРД «Вестингауз» J30-WE-20 либо их аналогами J30-P-20, выпускавшимися по лицензии фирмой «Пратт энд Уитни» (обе фирмы выпустили 261 двигатель этого типа). Запас топлива в трех фюзеляжных баках увеличили до 1419 л. Под фюзеляжем можно было подвесить дополнительный бак характерной «приплюснутой»



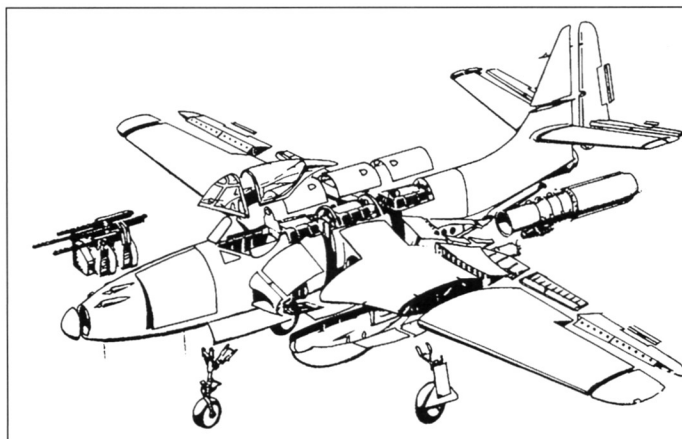


формы, разработанный специально для FD-1 (он существовал в двух вариантах — емкостью 719 или 1117 л). В отличие от прототипов, весь период испытаний летавших без вооружения, серийные самолеты получили предусмотренные проектом четыре 12,7-мм пулемета (правда, с уменьшенным до 325 патронов на ствол боекомплект). Под внешними частями крыла можно было установить узлы для подвески восьми 127-мм НАР HVAR, но в строевых частях это вооружение применялось крайне редко.

Носовая часть фюзеляжа была удлинена примерно на полметра. Козырек фонаря кабины переделали, установив бронестекло как его интегральную часть. Кроме того, начиная с четвертой серийной машины самолеты получили воздушные тормоза — вертикальные пластины, выдвигающиеся из верхней и нижней поверхности внешних частей крыла.

Поскольку процедура катапультного старта поначалу считалась весьма сложной и трудоемкой, серийные «Фантомы» имели возможность подвески под хвостовой частью фюзеляжа ракетных ускорителей, сокращающих разбег по палубе — двигателей «Аэроджет» 14AS-1000D5 тягой по 454 кг со временем работы 14 секунд. Однако практика впоследствии показала, что паровые катапульты являются вполне эффективными и достаточно простыми в эксплуатации, и потребность в применении ракетных ускорителей отпала.

В результате всех внесенных изменений серийные FD-1 оказались гораздо тяжелее прототипов XFD-1: масса пу-



Технологическое членение самолета FH-1 «Фантом»

стого самолета была больше на 600 кг, а максимальная взлетная — даже на 1100 кг. Однако благодаря более мощным ТРД летные характеристики улучшились: серийные самолеты могли разогнаться до 505 миль в час (813 км/ч). Тем самым, «Фантом» стал первым самолетом ВМС США, преодолевшим барьер скорости 500 миль в час. Благодаря большому запасу топлива возросла и даль-



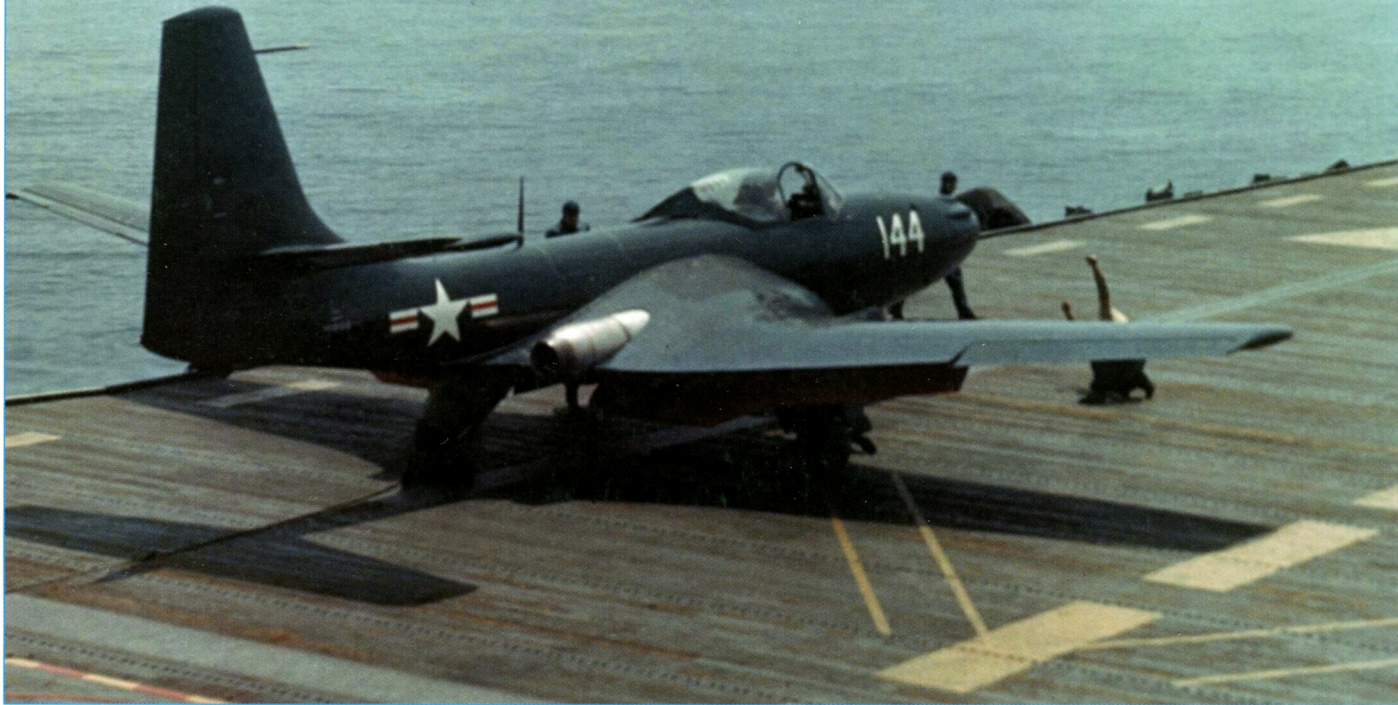
FH-1 «Фантом» из состава эскадрильи VF-17A



FH-1 «Фантом» эскадрильи VF-17A на палубе авианосца «Сайпан»



*FH-1 «Фантом» эскадрильи VF-17A на палубе авианосца «Сайпан». Самолет уже установлен на катапульту*



ность полета. Её можно было ещё увеличить, выключив в полете на экономичном режиме один из ТРД.

Производство относительно небольшой партии «Фантомов» растянулось на довольно продолжительное время: первый самолет был облетан 28 октября 1946 г., а последняя машина принята заказчиком 29 мая 1948 г. В ходе серийного производства 21 августа 1947 г. пришлось сменить обозначение с FD-1 на FH-1. Дело в том, что фирма «Дуглас» после длительного перерыва возобновила постав-

ки самолетов для флота, и Бюро аэронавтики решило вернуть ей букву «D», отведя для «МакДоннелла» букву «H».

Первой и единственной эскадрилей палубной авиации, вооруженной истребителями FH-1 стала VF-17A. Часть, возглавляемая командером Ральфом А. Фуосом, базировалась на авиабазе Куонсент Пойнт (шт. Род-Айленд) и входила в состав CAG-17 — 17-й палубной авиагруппы. Первые два «Фантома» перегнали в Куонсент Пойнт 11 августа 1947 г. Освоение новой техники шло без особых проблем, поскольку командование укомплектовало эскадрилью опытными летчиками. Для допуска к переучиванию на реактивную технику пилот должен был иметь налет не менее 1000 часов и не менее 50 посадок, совершенных на авианосец. Но из-за медленного темпа поставок (два-три самолета в месяц) до штатного состава в 24 истребителя эскадрилью удалось укомплектовать лишь к весне 1948 г.

1 мая 1948 г. эскадрилья VF-17A в составе 16 самолетов FH-1 и 22 пилотов прибыла на авианосец «Сайпан» (CVL-48) для прохождения квалификационной проверки. Проходила она весьма интенсивно — в течение нескольких дней каждый из пилотов выполнил не менее восьми полетов с авианосца. В завершение 5 мая был организован показ новой техники для приглашенных представителей прессы. Сначала взлетела восьмерка «Фантомов», обстреливавшая из пулеметов мишень. Затем в воздух поднялась вторая восьмерка, и обе группы направились к Куонсент Пойнт. Увы, при заходе на посадку произошла катастрофа: самолет лейтенанта Салливана ударил крылом по оперению машины комэска. Командер Фуосс погиб, когда его неуправляемый «Фантом» с высоты 275 м рухнул в воды залива Наррагансетт.

*FH-1 «Фантом» на палубе авианосца «Франклин Д.Рузвельт»*







Новенькие FD-1 «Фантом» перед главным корпусом фирмы, 1947 г.

Несмотря на трагическое происшествие, эскадрилья VF-17A была признана полностью боеготовой, и в начале лета 1948 г. совершила боевой поход на авианосце «Корал Си» (CVB-43). Отдых по возвращению был недолгим, и уже 20 августа эскадрилья, сменившая к тому времени номер на VF-171, отправилась в очередной рейс на авианосце «Филиппин Си» (CVL-47). Боевая учеба шла без особых проблем. Пилоты эскадрильи успешно освоили новую технику. Кроме того, в часть постоянно прибывали на стажировку летчики из других эскадрилий, готовившихся к переходу на реактивные истребители.

В феврале 1949 г. пилоты VF-171, базировавшейся в то время на авианосце «Франклин Д. Рузвельт», приступили к ночным полетам. В конце февраля — начале мая эскадрилья участвовала в крупных учениях в районе Карибского моря, ставших последним учебно-боевым мероприятием перед перевооружением на новую технику. Прибыв в июне 1949 г. на авиабазу Сесил Филд (шт. Флорида), VF-171 начала освоение истребителей «МакДоннелл» F2H «Бэнши». Большинство своих «Фантомов» она передала эскадрилье VF-172, базировавшейся в Джексонвилле (шт. Флорида). В этой части, перевооружавшейся с поршневого «Корсаров» на реактивные «Бэнши», самолеты FH-1 непродолжительное время использовались только в качестве тренировочных.

В ноябре 1947 г. началось перевооружение истребителями FH-1 эскадрильи морской пехоты VMF-122, базировавшейся в Черри Пойнт (шт. Северная Каролина). В следующем году в составе эскадрильи по инициативе её командира подполковника Мэриона Э. Клэра была сформирована пилотажная группа в составе пяти «Фанто-



«Фантомы» эскадрильи VFM-122 в полете





*FH-1 «Фантом» эскадрильи морской пехоты VFM-122 на базе Черри Пойнт, 1947 г.*







**FH-1 «Фантом» эскадрильи морской пехоты VFM-122 в Мемфисе, 1949 г.**

мов». Это формирование, называемое «Марин Фантомс» или «Флаинг Лезернекс» («Летающие дубленые заливки» — по популярному прозвищу морских пехотинцев), выступало в течение двух сезонов, став первой и единственной пилотажной группой в истории авиации Корпуса морской пехоты США.

Так же, как и VF-171, эскадрилья VMF-122 приняла участие в маневрах в Карибском море в феврале-марте 1949 г. В их ходе имело место одно примечательное происшествие. Пара «Фантомов» эскадрильи VMF-122, пилотируемых первым лейтенантом Ширли У. Ризом и мастер-сержантом Литтоном Ф. Блассом, выполняла перелет с Гуантанамо (Куба) на авиабазу Рузвельт Роудс (о. Пуэрто-Рико). В ходе полета почти одновременно у обоих истребителей остановились двигатели — как впоследствии оказалось, причиной стала заправка самолетов топливом с примесью воды. Первый лейтенант Риз сумел спланировать на своем самолете с «онемевшими» двигателями на расстояние около 30 км и приземлиться на небольшом аэродроме Ла Романа (Республика Гаити). После очистки топливной системы и заправки качественным топливом Риз благополучно взлетел с короткой и грязной полосы и добрался до места назначения. Бласс же планировал почти 100(!) км, прежде чем смог найти подходящее для посадки место — длинный и чистый пляж на территории Доминиканской республики. Бласс благополучно посадил «Фантом» с убраннным шасси. Дальнейший осмотр самолета показал, что он практически не получил повреждений, поэтому решили попробовать взлететь непосредственно с пляжа. Присланные морские пехотинцы и солдаты доминиканской армии подрывали «взлетно-посадочную полосу». Под нишами шасси выкопали ямы, что позволило выпустить колеса и выкатить самолет на ровную поверх-

ность. Механики заменили внешние секции закрылков (оказавшиеся единственными узлами планера, получившими серьезные повреждения), прочистили топливную систему и заправили самолет 400 кг горючего. Под хвостовой частью фюзеляжа подвесили два ракетных ускорителя. После всех приготовлений Бласс занял место в кабине «Фантома», запустил ТРД и ускорители и начал разбег. Уже через 30 м колеса основных стоек шасси оторвались от земли, но еще некоторое время самолет скользил по песку хвостом фюзеляжа. Наконец, через 100 м и 12 секунд разбега «Фантом» поднялся в воздух. Через четверть ча-



**Посадка FH-1 на палубу авианосца «Сайпан»**





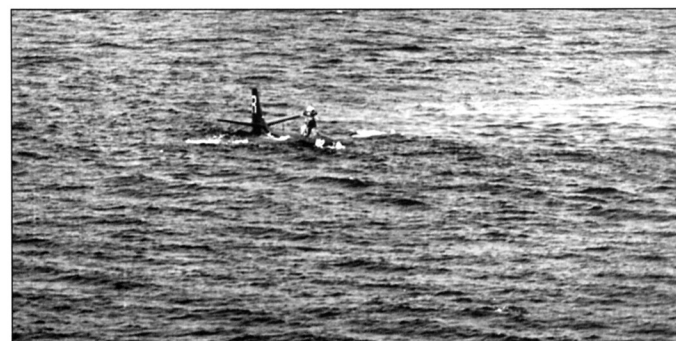
са самолет Бласса успешно приземлился в аэропорту Сьюдад Трухильо — как тогда называлась столица Доминиканской республики.

Случай с самолетами Риза и Бласса не только подтвердил отличные летные качества и высокую прочность конструкции FH-1, но и показал, что реактивные самолеты, вопреки расхожему в то время мнению, отнюдь не являются «неженками», приспособленными для эксплуатации только в тепличных условиях. Однако карьера «Фантомов» в строевых частях близилась к завершению — летом 1949 г. эскадрилья VMF-122 начала перевооружение на новые истребители F2H «Бэнши».

Несколько серийных FH-1 использовались для различных тестов в испытательном центре NATC. Летом 1948 г. в нем сформировали необычную пилотажную группу, получившую название «Грэй Энджелс» — «Серые ангелы». В её состав вошли три «Фантома», пилотируемые контр-адмиралами Дэниелом В. Гэллари, Аполло Соусеком и Эдгаром А. Круизом. Дебютное выступление «Серых ангелов» состоялось в июле того же года во время церемонии открытия нового нью-йоркского аэропорта Айдлуайльд (с декабря 1963 г. — международный аэропорт им. Дж.Ф. Кеннеди). Осенью 1948 г. все FH-1 из NATC передали во вновь сформированную испытательную эскадрилью VX-3 (Атлантик Сити, шт. Нью-Джерси). Первой её задачей стала отработка процедур пилотирования реактивных самолетов в сложных погодных условиях и ночью.

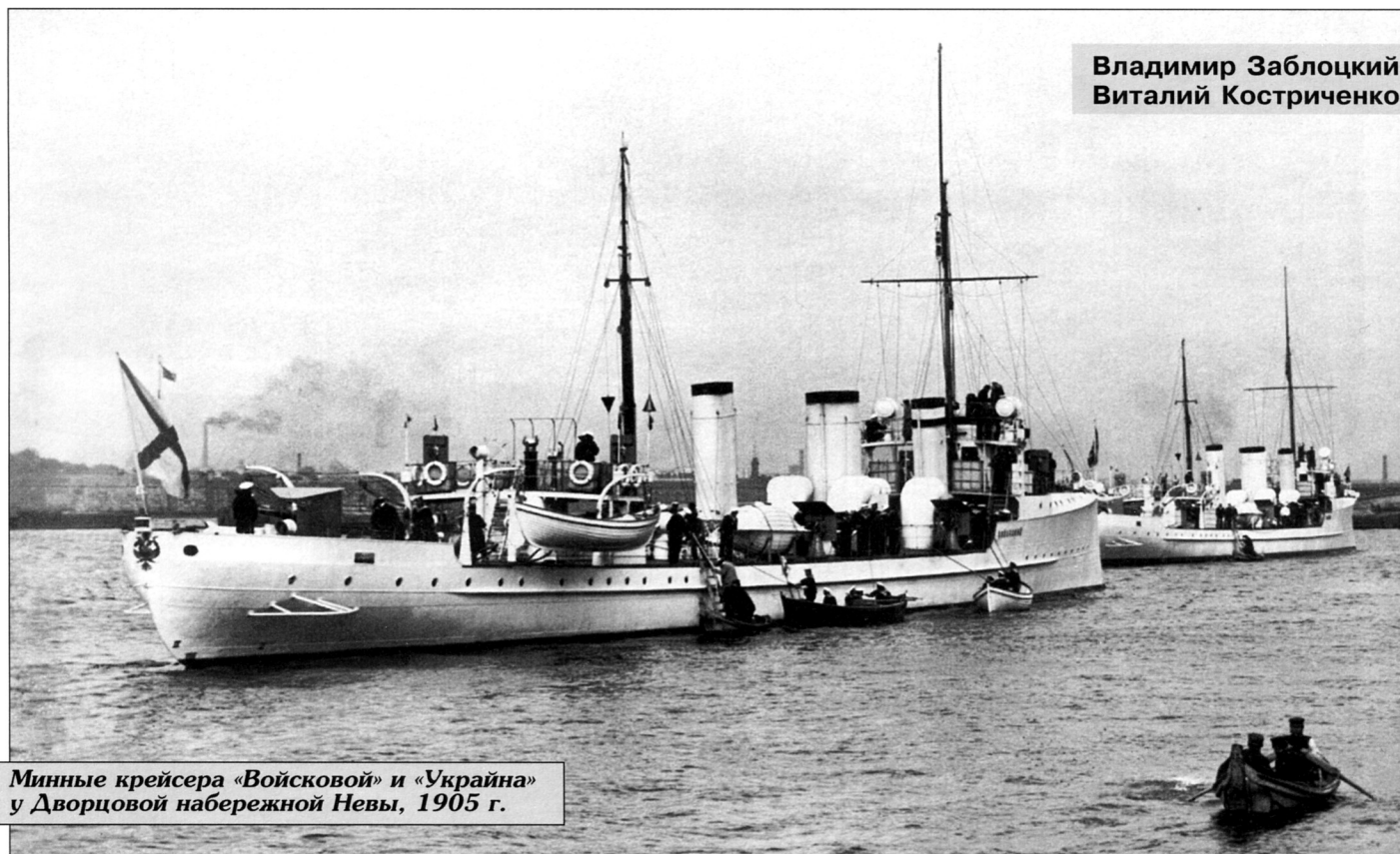
«Фантомы», снимаемые с вооружения регулярных частей, передавались резерву ВМС. Первой такие машины получила 24 сентября 1949 г. база резерва в Уиллоу Гроув (шт. Пенсильвания). В последующем по несколько единиц FH-1 передали ещё десяти базам резерва авиации ВМС. Там они использовались в качестве тренировочных до июля 1954 г., когда на смену «Фантомам» пришли истребители F9F «Пантер».

В общем, FH-1 являлся типичным представителем раннего поколения реактивных самолетов — кроме силовой установки, он практически ничем не отличался от своих поршневых предшественников. Несмотря на не особо высокие летные данные, «Фантом» был вполне удачной машиной — летчикам и техперсоналу он нравился за легкость пилотирования и простоту в обслуживании. Хотя карьера FH-1 была достаточно короткой, он вошел в историю как первый реактивный истребитель палубной авиации ВМС и авиации Корпуса морской пехоты, а также первый серийный самолет фирмы «МакДоннелл».



Неудачный взлет FH-1 «Фантом» из состава эскадрильи VF-17A лейтенант-командера Уильяма Биггера



Владимир Заблоцкий,  
Виталий Костриченко

Минные крейсера «Войсковой» и «Украина» у Дворцовой набережной Невы, 1905 г.

## Минные крейсера типа «Украина»

**М**инными крейсерами в русском флоте с конца XIX века назывались большие миноносцы и контрминоносцы водоизмещением более 400 тонн, с усиленным артиллерийским и торпедным вооружением. Эти корабли предназначались для охранения главных сил, борьбы с миноносцами противника и ведения разведки. Их вооружение состояло из нескольких 75-мм и 47-мм орудий и минных (торпедных) аппаратов. Всего в 1889-1896 гг. для Российского Императорского флота были построены 9 минных крейсеров: «Лейтенант Ильин» (1886), «Капитан Сакен», (1889), «Казарский» (1890), «Воевода» (1891), «Посадник» (1892), «Всадник» (1893), «Гайдамак» (1893), «Гридень» (1893) и «Абрек» (1895).

Спустя десять лет после вступления в строй последнего из перечисленных кораблей этот, казалось бы, забытый уже к началу XX века класс кораблей получил свое неожиданное продолжение. Так, еще до завершения неудачной для России русско-японской войны 1904-1905 гг. возникла идея пополнения флота за счет добровольных пожертвований. По всей стране прошла волна призывов помочь русскому флоту, включая многочисленные предложения о создании добровольного общества по широкой патриотической и просветительской деятельности среди населения. В итоге появился «Высочайше утвержденный Особый комитет по усилению флота на добровольные пожертвования». Руководство комитетом из 117 постоянных членов взял на себя великий князь Александр Михайлович, внук императора Николая I и зять императора Николая II. Почетным председателем Особого комитета стал родной брат царя — великий князь Михаил Александрович.

Успешно решался и вопрос сбора средств на постройку кораблей. Так, только в день Высочайшего утверждения Общества (6 февраля 1904 г.) по инициативе князя С.С. Абамелека-Лазарева собрали более 250 тысяч руб-

лей. Задуманная помощь флоту (в том числе и научными разработками с внедрением опыта войны и новых идей) быстро свелась к коммерческим заказам новых кораблей по германским проектам, так как на время войны большинство стран Европы и САСШ объявили нейтралитет, запретив продажу кораблей и военной техники обеим воюющим сторонам.

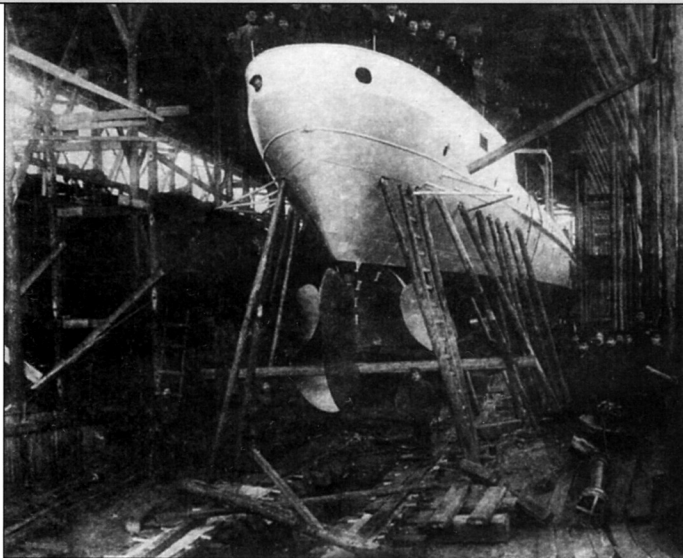
В силу того, что русский флот остро нуждался в сильных эскадренных миноносцах, выбор пал на корабли водоизмещением 500 тонн, обладавших более высокими боевыми качествами и мореходностью, чем серийные русские 350-тонные миноносцы. Вполне естественно, что в полном соответствии с принятой в то время классификацией корабли первоначально отнесли к минным крейсерам и только в 1907 г. переклассифицировали в эскадренные миноносцы.

В общей сложности, по окончании русско-японской войны на добровольные пожертвования для Российского Императорского флота построили пять серий минных крейсеров водоизмещением более 500 тонн: типа «Украина» (8 единиц), типа «Финн» (4), типа «Всадник» (4), типа «Лейтенант Шестаков» (4) и типа «Охотник» (4).

Все эти корабли принято считать «добровольцами», т.к. строились они на добровольные пожертвования граждан империи, как отдельных частных лиц, так и организаций. Именно эти крупные денежные взносы стали основой финансовой деятельности Особого комитета. Например, только эмир бухарский внес 1 миллион рублей, что составило половину сборов за март 1904 г. Граф А.Д. Шереметев пожертвовал 200 тысяч рублей, офицеры и солдаты воинских частей — 350 тысяч рублей, кочевые туркмены (трухмены) Ставропольской губернии — 330 тысяч рублей, казанское земство — 300 тыс. рублей, а финляндский сенат — 1 миллион финских марок.



**Церемония спуска на воду минного крейсера «Украина» 21 сентября 1904 г.**



Соответственно, в наименованиях кораблей закреплялись и названия наиболее крупных жертвователей средств на их постройку.

Так, что касается первой серии «добровольцев», то названия кораблям давались с учетом пожеланий тех граждан, которые внесли наибольшие денежные пожертвования: «Украина» (название присвоено согласно пожеланию помещика графа С.В. Орлова-Давыдова, пожертвовавшего фонду Особого комитета по усилению военного флота 400 тыс. рублей), «Войсковой» (сокращение от «войсковой старшина казачьего войска», название дано согласно пожеланию казаков и офицеров казачьих частей, собравших 350 тыс. рублей), «Трухменец Ставропольский»\* (искаженное название кочевых туркмен из прикаспийских степей, собравших для Особого комитета 330 тыс. рублей) и «Казанец» (по просьбе казанского земства, собравшего 300 тыс. рублей). Наконец, «Страшный» и «Стерегающий» получили свои названия в память о подвиге экипажей одноименных миноносцев Порт-Артурской эскадры, героически

погибших в русско-японскую войну. Они строились на средства различных мелких жертвователей.

Первые четыре минных крейсера типа «Украина» строились по проекту, разработанному германской фирмой «Вулкан». По условиям военного времени и соображениям секретности проект в переписке именовался «паровой яхтой» водоизмещением в 500 тонн. Всю необходимую техническую документацию по мере готовности с соблюдением секретности переправляли в Россию. Заказы на новые корабли комитет разместил в Риге, оказав тем самым неоценимую материальную помощь местному машиностроительному заводу «Ланге и сын». Это обстоятельство помогло остаться на плаву заведомо убыточному предприятию.\*\*

Согласно контракту, заключенному с заводом «Ланге и сын» 13 марта 1904 г., постройка 4-х «паровых яхт» оценивалась в 2 976 440 рублей. Сроками сдачи первой четверки кораблей определялись: 1 января, 1 февраля, 1 марта и 1 апреля 1905 г. Одновременно «крайне спешно и секретно» заводу «Вулкан» заказали паровые котлы, механизмы, штевни, рулевые рамы, кронштейны гребных валов и другое оборудование на сумму 2 012 200 рублей. По сути, корабли фактически собирались в Риге большей частью из комплектующих, изготовленных в Германии. Артиллерийское и минное вооружение устанавливалось за счет Морского ведомства и в сметную стоимость заказов не включалось. Всю серию из восьми единиц построили в рекордно короткий срок — 16 месяцев.

Надзор за строительством по заказам Особого комитета осуществляли корабельный инженер Д.В. Скворцов и наблюдающие за постройкой корабельные инженеры Г.Ф. Шлезингер, М.М. Египтеос, а также портовый техник Воронин. Большинство лиц, отвечающих за строительст-

\* Позже, после замечания царя корабль переименовали в «Туркменец Ставропольский».

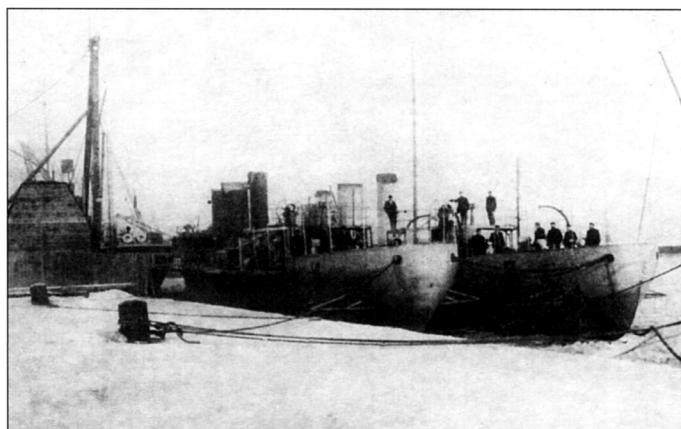
\*\* Завод был основан в 1869 г. на левом берегу р. Западная Двина (Даугава) напротив острова Бодегольм и принадлежал предпринимателям А. Ланге и И. Скуйе. С 1898 г. завод именовался «Ланге и сын» и специализировался на строительстве небольших судов для рижского порта и мелких заказов.



во, вооружение и механизмы новых кораблей, не имели достаточного опыта наблюдения за строительством. По воспоминаниям современников, финансовая бесконтрольность Особого комитета способствовала процветанию взяточничества, кумовства и растрате значительной части собранных средств.

Вдобавок к этому, без преувеличения можно сказать, что первая серия минных крейсеров литер «В» (тип «Украина») была явным шагом назад по сравнению с опытом мирового кораблестроения. Иначе говоря, немцы, не заинтересованные в широкомасштабном перевооружении русского флота на Балтике, подсунили русским заказчикам заведомо более слабые и тихоходные корабли, чем строившиеся уже тогда для немецкого флота. Более того, эти корабли строились и тиражировались на русские деньги с немецкой же помощью достаточно быстро.

Предлагая идею быстрого и главное — полулегального строительства большой серии кораблей упрощенной конструкции, немцы получали значительные финансовые и политические выгоды, завышали стоимость заказов и могли предоставлять комплектующие изделия и запасные части заведомо низкого качества. Если оценивать все это с современной точки зрения, вполне справедливым будет утверждение о том, что тут имел место преступный сговор верхушки Особого комитета с германскими поставщиками и заводом-строителем, а также бесконтрольное расхищение денежных средств. В итоге, русский флот получил почти бесполезные, изначально тихоходные (25 узлов), с недостаточной дальностью плавания (малый запас угля) и слабо вооруженные корабли. Германские миноносцы того же периода обладали более высокой скоростью, мореходностью и вооружением. Но... все делали вид, что, собственно говоря, ничего особенного не происходит. Традиционное для Царской России чинопочитание, преклонение и послушание перед правящей верхушкой сыграли и здесь свою недобрую службу. Критиковать заведомо неполноценные корабли считалось неприличным. Даже для уважаемых в стране людей это было неудобно, да и небезопасно, поскольку могло стать поводом для осложнения отношений с властями. Не будем забывать также, кто стоял во главе всего этого предприятия.



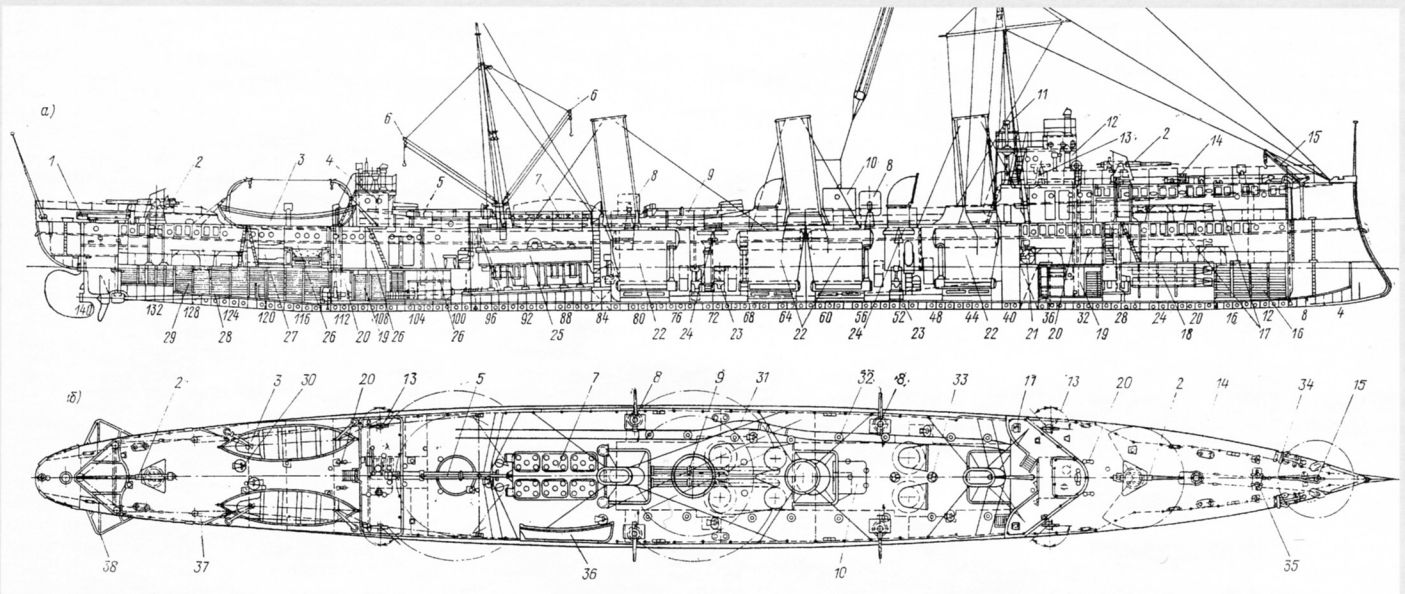
*Минные крейсера типа «Украина» в достройке*



Тем временем, корабли продолжали строиться. Спуск на воду «Украины» состоялся 21 сентября 1904 г, а 12 ноября спустили и «Войсковой». Спуск двух следующих корпусов задерживался по причине слабой оснащенности завода-строителя, хронических забастовок в Риге и ряда других причин. Поэтому «Трухмонец Ставропольский» удалось спустить на воду лишь 5 февраля, а «Казанец» — 28 апреля 1905 г. Забастовки не позволили включить «Украину» и «Войсковой» в состав 3-й Тихоокеанской эскадры контр-адмирала Н.И. Небогатова, благодаря чему оба новых корабля счастливо миновала печальная участь быть потопленными в проигранном русскими Цусимского сражении, где они не имели никаких шансов противостоять более быстроходным и хорошо вооруженным японским миноносцам.

*Минный крейсер «Украина» вскоре после вступления в строй*





Минный крейсер «Украина» (1905 г.), продольный разрез и план палубы:

(1) румпель; (2) 75-мм орудие; (3) вельбот; (4) кормовой мостик; (5) 15-дюймовый однотрубный минный аппарат; (6) грузовая стрела; (7) световой люк машинного отделения; (8) 57-мм орудие; (9) 15-дюймовый двухтрубный торпедный аппарат; (10) радиотелеграфная рубка; (11) прожектор; (12) боевая рубка; (13) трехлинейный пулемет «Максим»; (14) паровой шпиль; (15) катбалка; (16) помещение для корабельных запасов; (17) носовой кубрик команды; (18) минный погреб; (19) патронный погреб; (20) трубы элеватора подачи патронов; (21) динамо-машина; (22) котел Нормана; (23) питательный насос; (24) вентилятор котельного отделения; (25) главная паровая машина; (26) офицерские помещения; (27) кондукторские помещения; (28) кормовой кубрик команды; (29) провизионные кладовые; (30) сходной люк; (31) рельсовый путь для подачи мин Уайтхеда; (32) горловина угольной ямы; (33) световой люк котельного отделения; (34) становой якорь; (35) битенг; (36) ял; (37) штуртросы; (38) отводы гребных винтов

### Краткое техническое описание

Водоизмещение (контрактное) — 500 тонн; длина наибольшая — 73,2 м (70,0 м — между перпендикулярами); ширина наибольшая — 7,23 м (7,14 м по КВЛ); осадка средняя — 2,3 м; высота средней части корпуса от киля до палубы — 4,4 м.

Корпус клепаной конструкции из стальных листов, толщина обшивки в средней части — 6 мм, в оконечностях — 4 мм; размеры профиля шпангоутов — 65х50х5 мм (в средней части) и 55х45х5 мм (в оконечностях) с размером шпации 500 мм (кроме машинного отделения); толщина настила верхней палубы — 4-7 мм.

Механическая установка: две вертикальных паровых машины тройного расширения мощностью 6200 л.с. при 350 оборотах в минуту.\* Четыре паровых водотрубных котла системы Нормана (в двух котельных отделениях) с рабочим давлением пара в 16 атм. В качестве движителей применены 2 трехлопастных винта из марганцовистой бронзы с диаметром 2800 мм и шагом 2630 мм. Для питания бор-

товых потребителей (радиостанция, два 60-см боевых прожектора и электрическое освещение) электроэнергией имелись 2 турбодинамо по 16 кВт (ток 105 В).

Скорость полного хода — 25 узлов (проектная)\*\*; экономический ход колебался в пределах 9-12 узлов.

Артиллерийское вооружение минного крейсера типа «Украина» в первоначальном варианте включало два 75-мм орудия (320 снарядов) со щитами на станках Металлического завода, установленных в ДП корабля в носовой и кормовой части, четыре 57-мм орудия (1080 снарядов), установленных по два на борт, а также два 7,62-мм станковых пулемета «Максим» и 4 тумбы к ним\*.

Минное (торпедное) вооружение: 3 х 350-мм минных (торпедных) аппарата на первых четырех кораблях серии (1х2 и 1х1) и 2х1 457-мм аппарата на остальных. Боезапас — 6 мин (торпед) Уайтхеда. С 1908 г. все корабли оснастили тралами, а также устройствами для приема на верхнюю палубу (минные рельсы и крепления по-походному) и постановки до 16 мин заграждения.

Запас угля — 80 тонн (100 тонн в перегруз), питьевой и котельной воды — 4,7 т (имелся опреснитель в МО на 3,0 т питьевой воды в сутки). Дальность плавания не превышала 206 миль (25 узлов) или 600 миль (9 узлов).

Штатная комплектация личным составом: 80 (фактически — 90) человек, в т.ч. 7 офицеров и 3 кондуктора.

В число гребных судов, имевшихся на борту, входили 2 вельбота, 2 яла и 1 парусиновая шлюпка.

Дальнейшим развитием кораблей типа «Украина» стали 4 минных крейсера (с 1907 г. — эскадренные миноносцы) типа «Охотник», построенные в 1905-1906 гг. для Балтийского флота.

\* Фактическая (на испытаниях) мощность машин составляла: «Войсковой» — 7010 инд.л.с., «Украина» — 6825 инд.л.с., «Трухменец Ставропольский» — 6491 инд.л.с., «Забайкалец» — 6390 инд.л.с., «Донской казак» — 6620 инд.л.с., «Страшный» — 6523 инд.л.с., «Стерегущий» — 7200 инд.л.с., «Казанец» — 6686 инд.л.с.

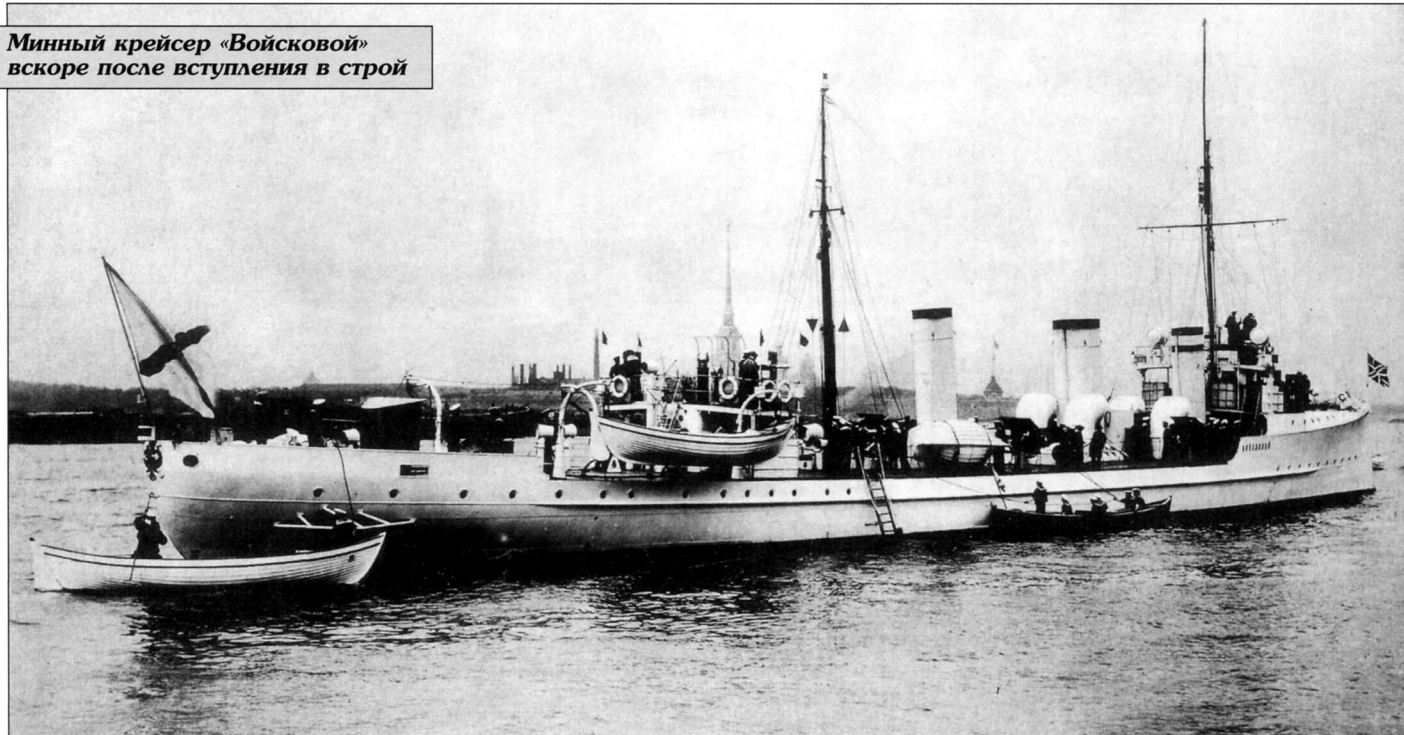
\*\* Фактически на испытаниях: «Войсковой» — 26,95 узла, «Украина» — 26,92 узла, «Трухменец Ставропольский» — 26,1 узла, «Забайкалец» — 26,42 узла, «Донской казак» — 26,0 узла, «Страшный» — 26,4 узла, «Стерегущий» — 25,9 узла, «Казанец» — 25,6 узла.



75-мм орудие со щитом на станке Металлического завода



**Минный крейсер «Войсковой»  
вскоре после вступления в строй**

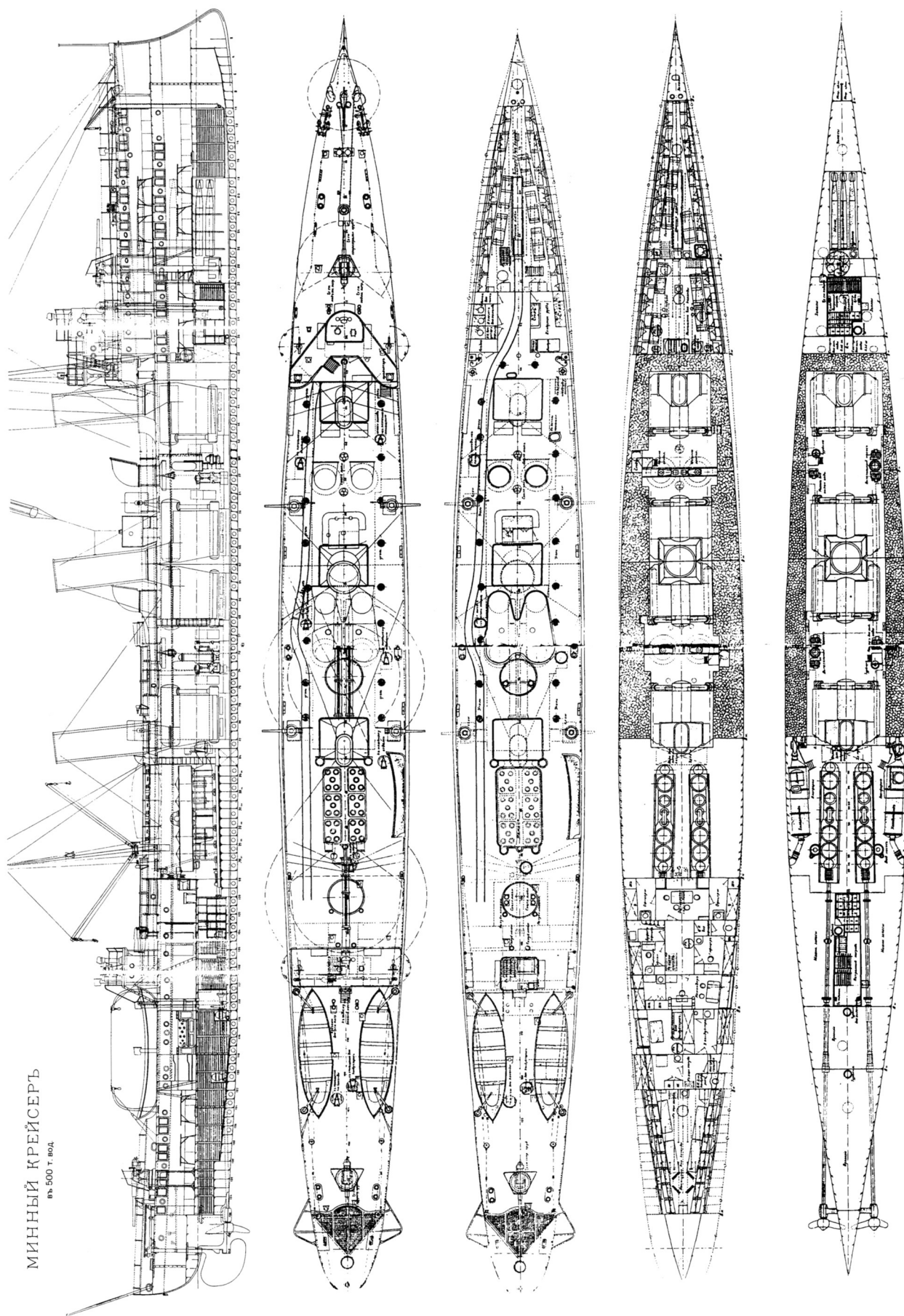


**Построечные даты минных крейсеров типа «Украина»**

Название корабля	Зачислен в списки флота	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
«Войсковой»	11.09.1904	01.1904	13.11.1904	6.09.1905
«Украина»	11.09.1904	01.1904	21.09.1904	1905
«Трухменец Ставропольский»	11.09.1904	1904	5.02.1905	1905
«Казанец»	11.09.1904	1904	28.04.1905	1906
«Донской казак»	21.03.1905	07.1904	25.02.1906	1906
«Страшный»	21.03.1905	07.1904	23.12.1905	1906
«Стерегающий»	21.03.1905	07.1904	21.06.1905	1906
«Забайкалец»	13.10.1905	07.1905	14.04.1906	1907

**Эсминец «Донской казак» после  
первооружения, 1910 г.**



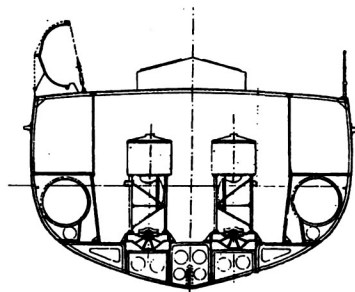




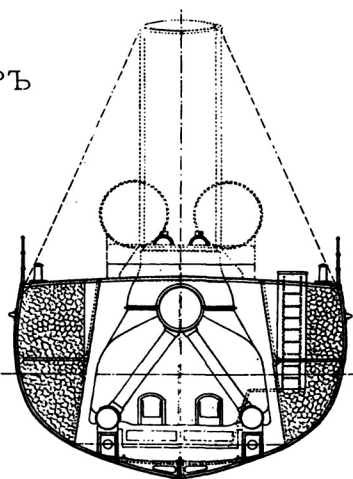
## МИННЫЙ КРЕЙСЕРЬ

в 500 т. вод.

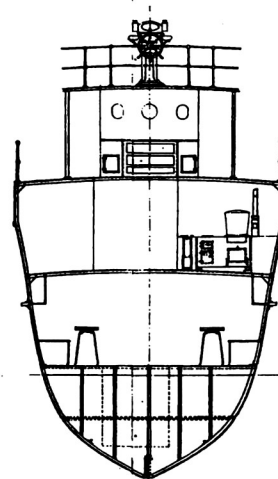
ПОПЕРЕЧНЫЕ РАЗРЬЗЫ



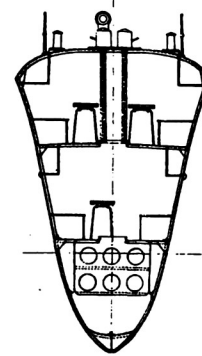
Шн. 86.



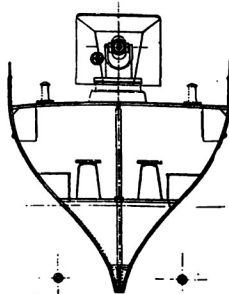
Шн. 71



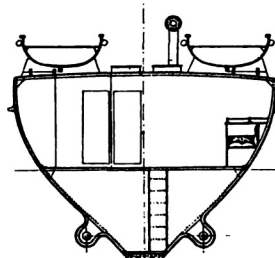
Шн. 37.



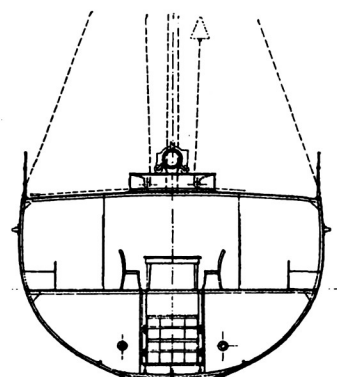
Шн. 20.



Шн. 128.



Шн. 117



Шн. 100.

Между тем, продолжавшееся поступление новых добровольных пожертвований позволило Особому комитету 7 августа 1904 г. заказать заводу Ланге еще два корабля, названные «Стерегуший» и «Страшный», в память о погибших у Порт-Артура миноносцах. Более того, вслед за ними уже 5 октября 1904 г. заказали еще два, ставших последними в серии, корабля, «Донской казак» и «Забайкалец». Последние строились на средства, собранные казаками Дона и Забайкалья (1 488 220 рублей, из которых около 500 тыс собрали казаки Забайкальского казачьего войска). «Донской казак» спустили на воду 25 февраля, а «Забайкалец» — 14 апреля 1906 г.

\* \* \*

Уже в августе-сентябре 1905 г. новые корабли продемонстрировали Европе во время плавания императора Николая II по балтийским шхерам на императорской яхте «Полярная звезда», которую сопровождали минные крейсера «Украина», «Войсковой», «Трухменец Ставропольский», «Эмир Бухарский» и «Финн». В шхерах царский конвой дополнила подводная лодка «Лосось», а на обратном пути к группе судов присоединился эсминец «Громящий».

Организационно корабли типа «Украина» входили в состав 2-го дивизиона (с 1914 г. — 6-й дивизион) и несли на трубах марки в виде поперечных полос синего цвета: «Туркменец Ставропольский» — 1 марка в верхней четверти средней трубы, «Казанец» — 1 марка на половине высоты средней трубы, «Стерегуший» — по 1 марке в верхней четверти второй и третьей труб, «Страшный» — по 1 марке на половине высоты второй и третьей труб, «Дон-

ской казак» — две марки в верхней четверти средней трубы, «Забайкалец» — две марки на половине высоты средней трубы, «Украина» — по две марки в верхней четверти второй и третьей труб, «Войсковой» — по две марки на половине высоты второй и третьей труб.

Служба кораблей типа «Украина», несмотря на все технические недостатки, оказалась весьма насыщенной. Прежде всего, их личный состав, активно занимаясь боевой подготовкой в предвоенные годы, получил богатый опыт плавания в сложных условиях Балтики, что пригодилось в боевой обстановке. Все восемь эсминцев активно участвовали в Первой мировой войне, в ходе которой в 1916 г. прошли ремонт с модернизацией и получили дополнительное вооружение, включая третье 102-мм орудие и мины заграждения.

Тем не менее, ничем особенным в этой войне эсминцы типа «Украина» не отличились, исправно занимаясь службой по охранению главных сил на переходе морем, а также конвоированием транспортов. Участие 6-го дивизиона в полном составе в атаке немецкого конвоя в б. Норчепинг 13 июня 1916 г. по причине безграмотной организации, несмотря на победные реляции русской стороны, завершилось безрезультатно. Транспорты конвоя смогли уйти в шведские территориальные воды, пока эсминцы во главе с «Новиком» были заняты потоплением охранявшего конвой патрульного корабля «Герман».

21 августа «Донской казак», входивший в число кораблей, прикрывавших минную постановку в Ирбенском проливе и занимавшийся спасением экипажа погибшего на

мине эсминца «Доброволец», сам подорвался кормой на mine в Ирбенском проливе, но остался на плаву и был отбуксирован для ремонта в базу. 28 октября близ о.Оденсхольм на mine подорвался и погиб «Казанец», конвоировавший транспорт «Хабаровск». Русские приписали эту потерю атаке неприятельской субмарины.

Торпедное оружие кораблями типа «Украина» в Первую мировую войну применялось всего один раз, да и то для потопления по приказу командования своего же, поврежденного в бою с превосходящими силами германского флота в Моонзунде старого линкора «Слава». Эта печальная участь выпала эсминцу «Туркменец Ставропольский» 17 октября 1917 г. В тот же день «Войсковой» и «Забайкалец» выставили в проливе дополнительное минное заграждение.

На следующий день в постановке мин на Кассарском плесе приняли участие «Стережущий» и «Донской казак». Уже в ночь на 18 октября на них подорвался и погиб германский эсминец S-64. А днем 18-го числа там же подорвался и лишился носовой оконечности другой германский эсминец, В-111.

Корабли дивизиона приняли участие в знаменитом Ледовом походе Балтфлота из Гельсингфорса в Кронштадт, а затем и в Гражданской войне.

«Донской казак», «Забайкалец», «Страшный» и «Стережущий», находившиеся с 1918 г. на долговременном хранении в Кронштадте, в начале 20-х гг. пошли на слом.

«Войсковой», «Украина» и «Туркменец Ставропольский» в 1919 г. перевели на Каспий, где они воевали в составе красной флотилии. С 23 августа 1926 г. их переклассифицировали в канонерские лодки (КЛ). Позже, пройдя ремонт и модернизацию, все три корабля участвовали также и в

Великой Отечественной войне, обеспечивая перевозку военных и народно-хозяйственных грузов.

В качестве канонерских лодок корабли типа «Украина» получили следующие ТТХ: водоизмещение стандартное — 624 т, нормальное — 740 т, полное — 760 т. Длина наибольшая — 73,2 м, ширина — 7,23 м, осадка — 3,6 м.

Главная механическая установка: 2 поршневых паровых машины тройного расширения суммарной мощностью 6200 л.с., 4 главных паровых котла системы Нормана с нефтяным отоплением, паропроизводительность по 17,24 т/час (давление пара — 14 кг/кв см, температура пара — 200 градусов Цельсия). Скорость полного хода — 19 узлов. Запас мазута — 102 т. Дальность плавания при 12 узлах — 1300 миль, при 16 — 1070 миль.

Запас котельной воды — 26 т, мытьевой и питьевой воды — 8 т, имелись 2 испарителя производительностью по 6 т пресной воды в сутки. Два турбогенератора (мощностью 30 кВт и 16 кВт) и один дизель-генератор мощностью 5 кВт обеспечивали постоянный ток напряжением 110 В. В качестве водоотливных средств применялись 2 электронасоса производительностью 80 т/час, имелись 2 пожарных насоса системы Вортингтона производительностью 35 т/час.

Вооружение: 3х1 — 102-мм (600 снарядов), 2х1 — 45-мм типа «21-КМ» (600 снарядов), 2х1 — 37-мм типа «70-К» (2000 снарядов, из них 175 — в кранцах) орудий, 2х1 — 12,7-мм пулемета ДШК и 2х1 — 12,7-мм пулемета системы «Браунинг», 2 бомбосбрасывателя на 18 глубинных бомб «М-1».

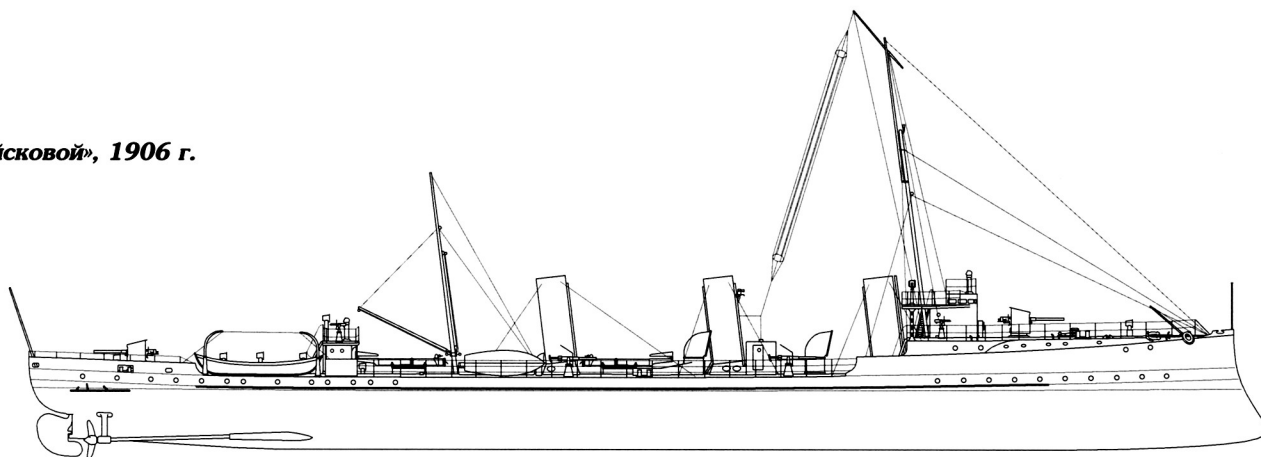
На мостике размещались 2 боевых 60-см прожектора и дальномер «ДМ-1,5». Экипаж — 110 человек, в т.ч. 9 офицеров и 35 старшин.

**Канонерские лодки «Бакинский рабочий», «Маркин» и «Альтфатер»**

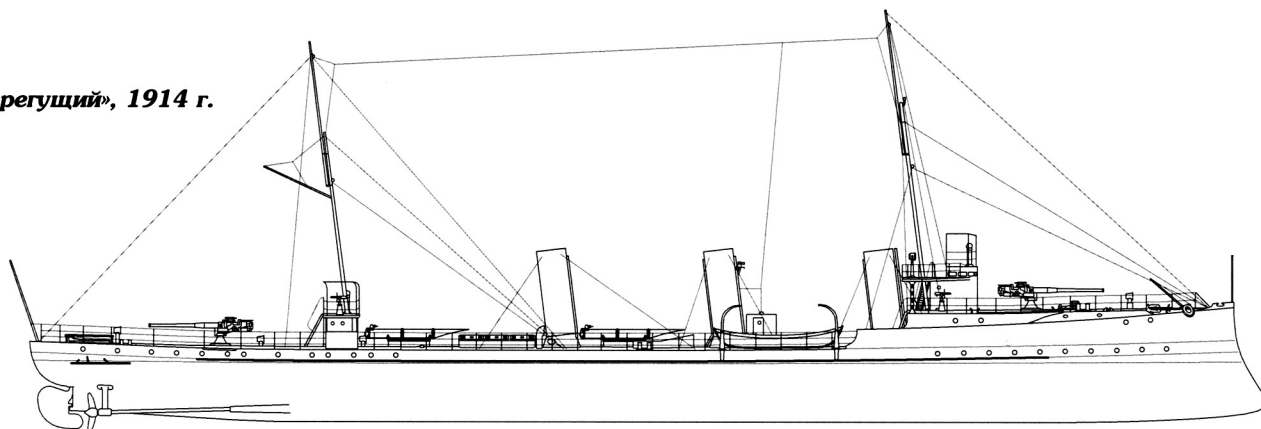




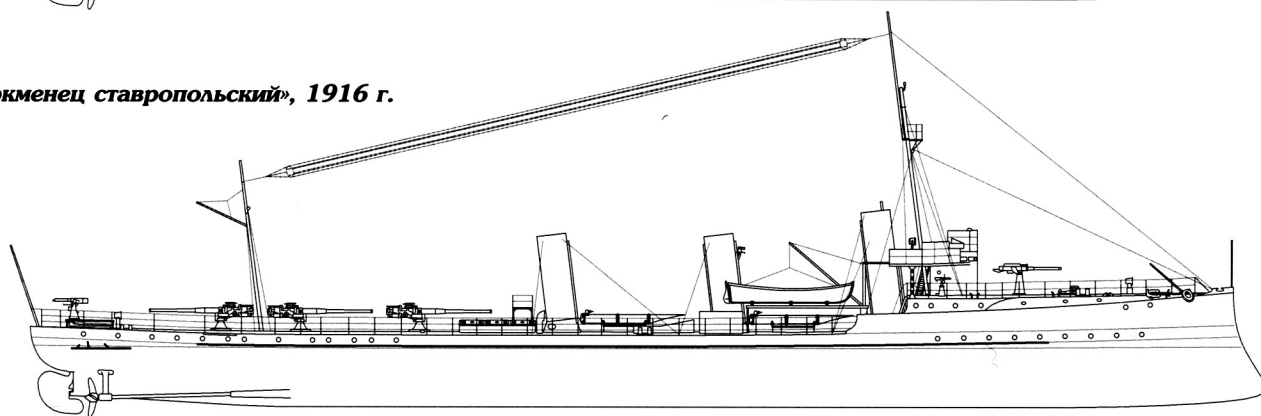
**«Войсковой», 1906 г.**



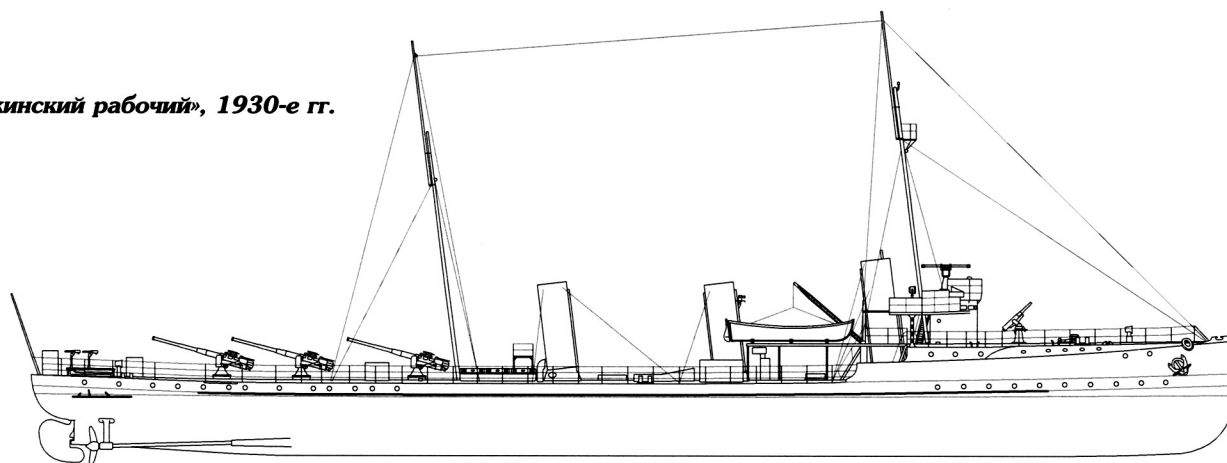
**«Стеревающий», 1914 г.**



**«Туркменец ставропольский», 1916 г.**



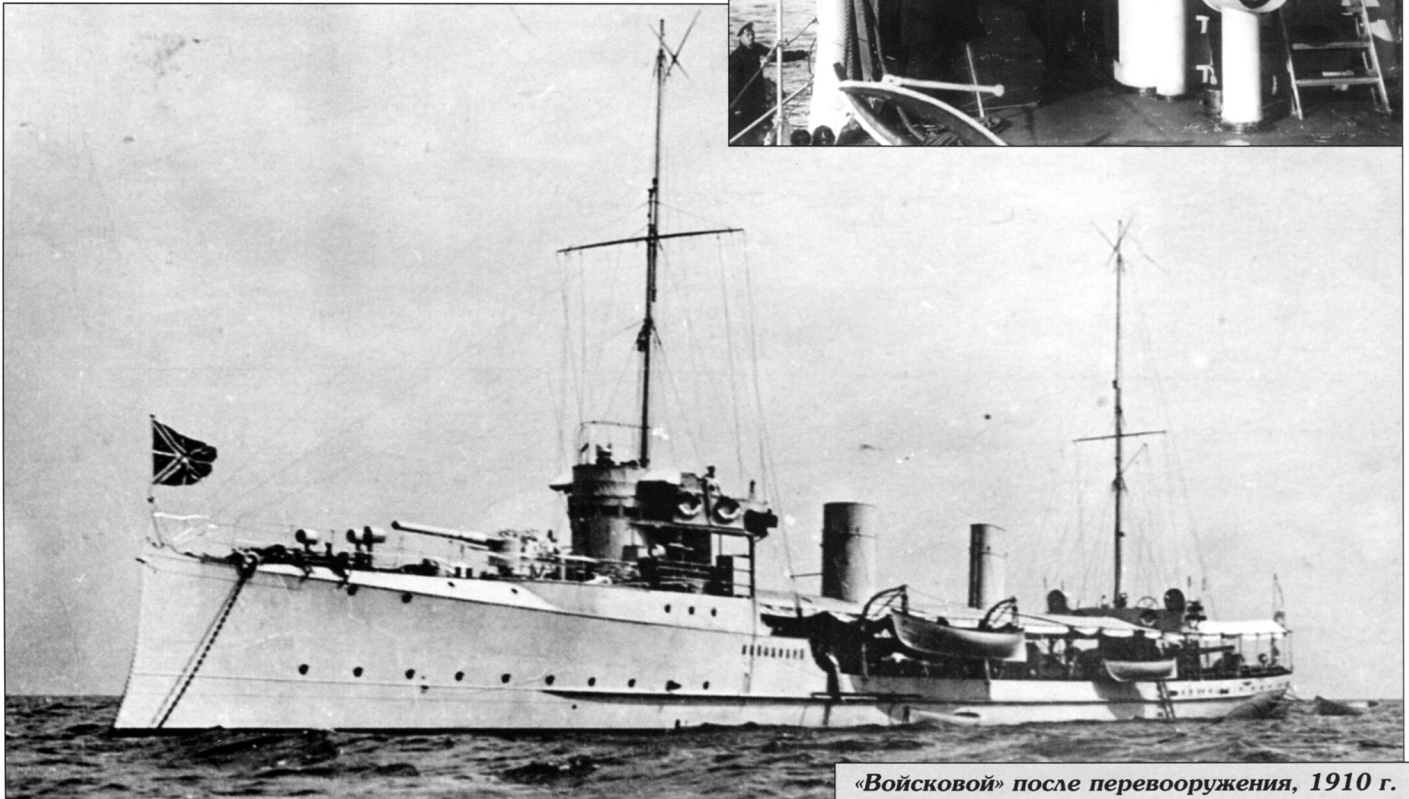
**«Бакинский рабочий», 1930-е гг.**



*«Войсковой» вскоре после вступления в строй*

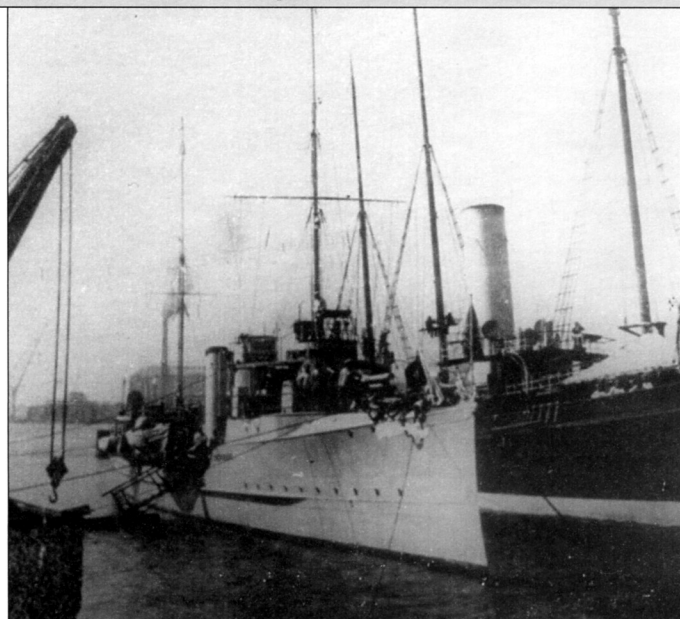
### Служба кораблей типа «Украина»

**Минный крейсер «Войсковой»** (с 15.06. по 28.07.1920 г. — «Фридрих Энгельс», с 28.07.1920 г. по 25.03.1923 г. — «Войсковой», с 25.03.1923 г. по 18.07.1949 г. — «Маркин», с 18.06.1949 г. — «№ 4»). С 8.01.1905 г. — в составе Гвардейского экипажа. В кампаниях 1905 — 1908 гг. числился в составе Практического отряда обороны побережья Балтийского моря. С 27.09.1907 г. — эсминец, с 23.08.1926 г. — канонерская лодка. С 1909 г. — в составе 1-й минной дивизии. Прошел капитальный ремонт корпуса в 1909-1910 гг. на заводе акционерного общества «Крейтон

*Вверху: посещение «Войскового» императором Николаем II**«Войсковой» после перевооружения, 1910 г.*



**Эсминец «Войсковой» накануне Первой мировой. На заднем плане яхта «Зарница»**

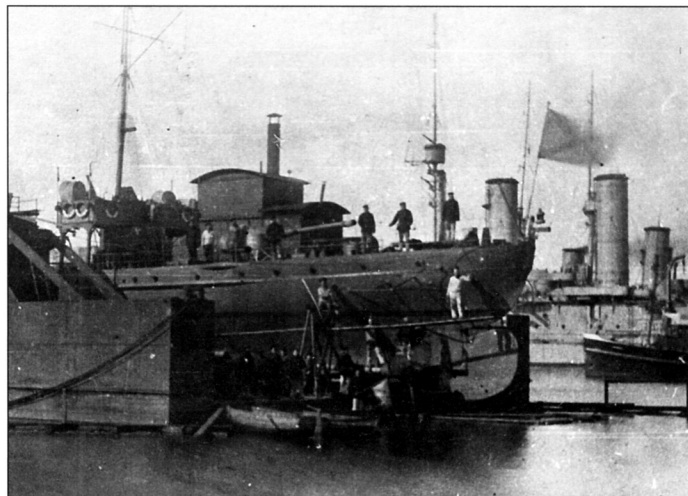


и К<sup>о</sup>». В 1917 г. там же прошел ремонт корпуса, главных и вспомогательных механизмов с перевооружением.

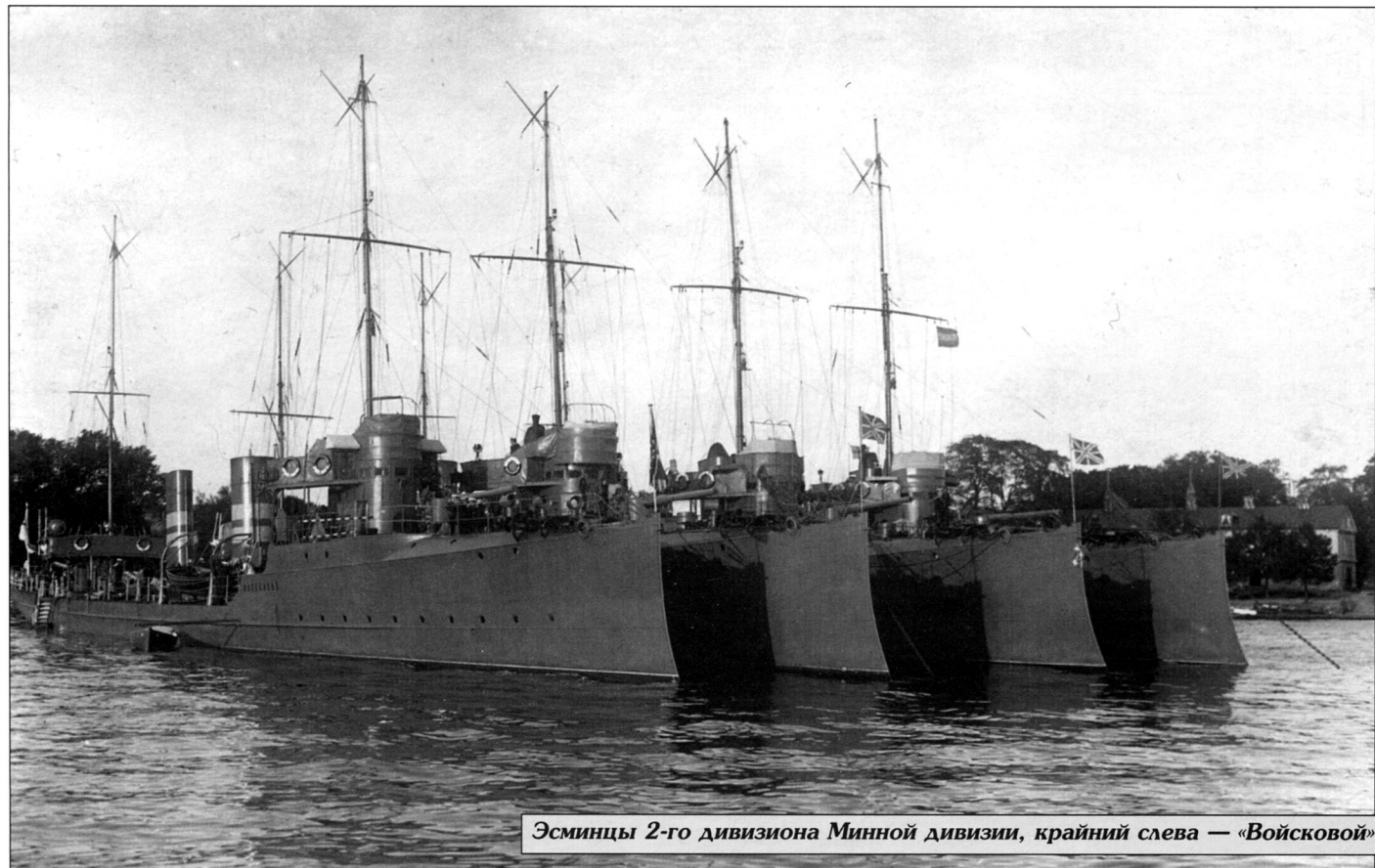
В период Первой мировой войны ЭМ «Войсковой» (капитан 2 ранга М.Г. Кньюфер 1-й) входил в состав 6-го дивизиона. Участвовал в набеговых операциях на коммуникации и дозоры противника, обороне Курляндского побережья и Рижского залива, минных постановках в юго-восточной и центральной частях Балтийского моря, охране транспортов и главных сил флота.

26.10.1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота и с 10 по 18.04.1918 г. совершил переход из Гельсингфорса (Хельсинки) в Кронштадт. С 24.10.1919 г. вышел по Мариинской водной системе из Петрограда в Астрахань и 7.05.1920 г. вошел в состав Волжско-Каспийской военной флотилии. С 5.07.1920 г. входил в состав Морских сил Каспийского моря, а с 27.06.1931 г. — Каспийской военной флотилии.

23-25.12.1920 г. «Войсковой» участвовал в боях с повстанцами в районе Ленкоранского уезда. С 11 по 16.06.1922 г. в составе отряда кораблей Морских Сил Каспийского моря (МСКМ) в составе ЭМ «Войсковой», «Туркменец Ставропольский», «Украина» и посыльного

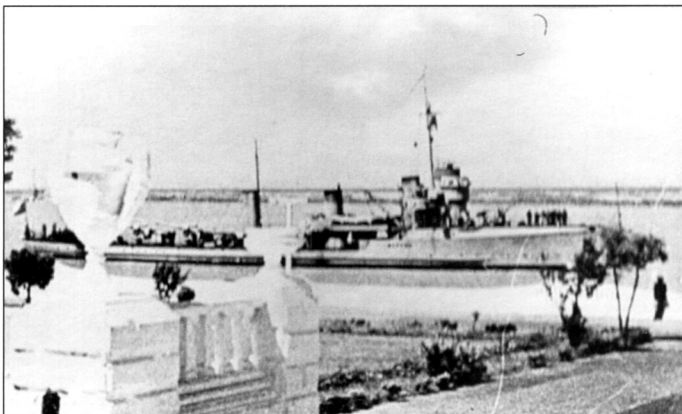
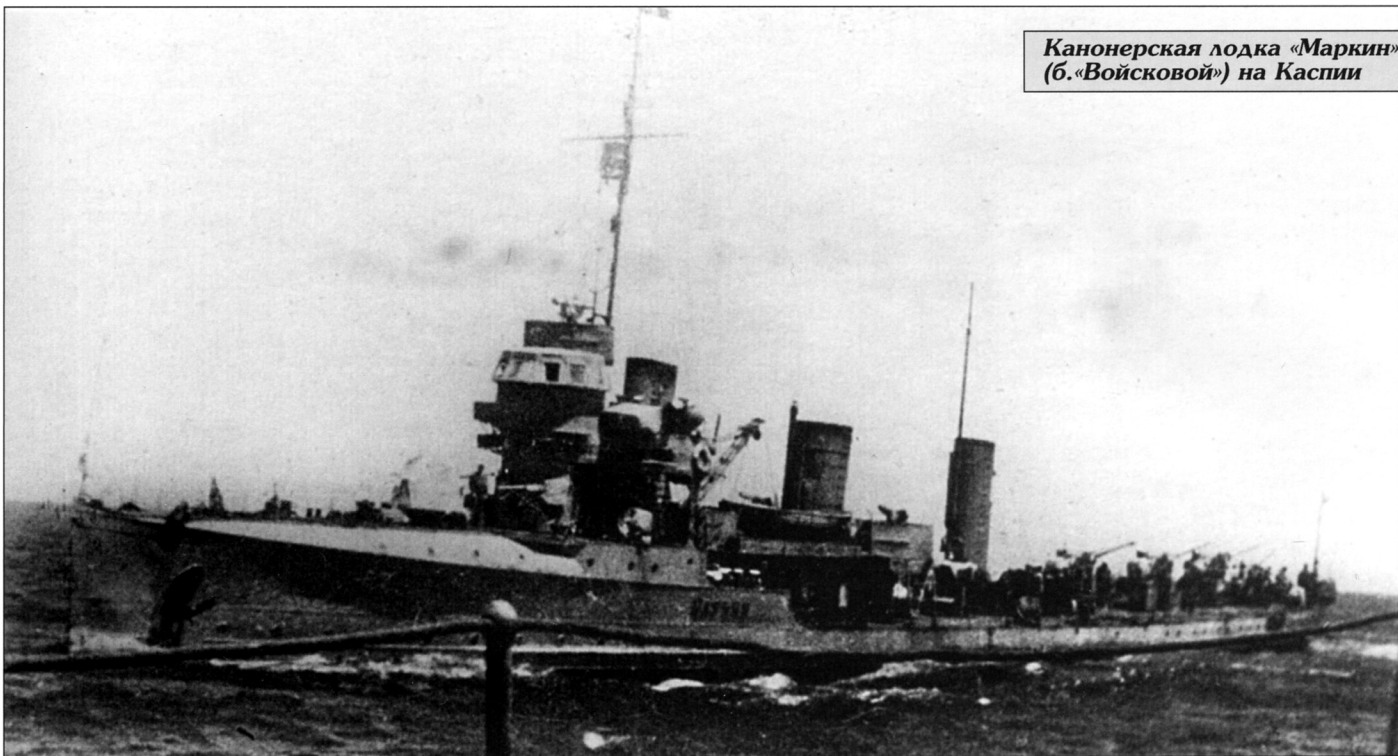


**«Войсковой» в плавучем доке. Хорошо видна винторулевая группа**



**Эсминцы 2-го дивизиона Минной дивизии, крайний слева — «Войсковой»**

**Канонерская лодка «Маркин»  
(б. «Войсковой») на Каспии**



**«Маркин» в Астрахани после передачи ДОСФЛОТу**

судна «Курск» под флагом наморси И.М. Лудри совершили учебное плавание в южной части Каспийского моря с заходом в персидский порт Энзели. С 26.08. по 1.09.1925 г. совместно с эсминцем «Бакинский рабочий», посыльным судном «Труд» (бывший «Геок-Тепе») и транспортом «Максим Горький» взаимодействовали с частями Кавказской Красной армии. Корабли отрабатывали задачу высадки десанта и артиллерийской поддержки приморского фланга войск.

В июне 1928 г. нанес визит в Энзели (Пехлеви, Персия). В 1922-23 гг. прошел капитальный ремонт и модернизацию с 17.02.1929 г. по 1.06.1931 г. С 23.08.1926 г. переведен в класс канонерских лодок.

В 1926-27 гг. корабль нес службу стационара в иранском порту Пехлеви. В годы Великой Отечественной войны обеспечивал воинские и народно-хозяйственные перевозки на Каспии (с августа 1942 г. по февраль 1943 г.). 18.07.1949 г. исключен из состава ВМФ с передачей организации ДОСФЛОТ г. Сталинграда для использования в качестве учебного судна («№ 4»). 28.06.1958 г. разоружен и исключен из списков судов ДОСААФ с передачей «Главвторчермету» для разборки на металл.

**Минный крейсер «Украина»** (с 15.06. до 27.06.1920 г. — «Карл Маркс», с 08.1920 г. по 31.12.1922 г. — «Украина», с 31.12.1922 г. по 25.03.1923 г. — «Маркин», с 25.03.1923 г. по 10.12.1923 г. (по др. данным — до 29.02.1924 г.) — «Украина», с 10.12.1923 г. — «Бакинский рабочий»). С 27.09.1907 г. — эсминец, с 23.08.1926 г. — канонерская лодка.

С 16.03.1909 г. переведен в состав Гвардейского экипажа. ЭМ «Украина» (капитан 2 ранга В.А. Кузминский) принимал активное участие в Первой мировой войне, участвовал в набегах на коммуникации и побережье противника, обороне Курляндского побережья и Рижского залива, минных постановках на Балтике, охране главных сил флота в Ирбенской (26.07.-08.08.1915 г.) и Моонзундской (29.09.-06.10.1917 г.) операциях.

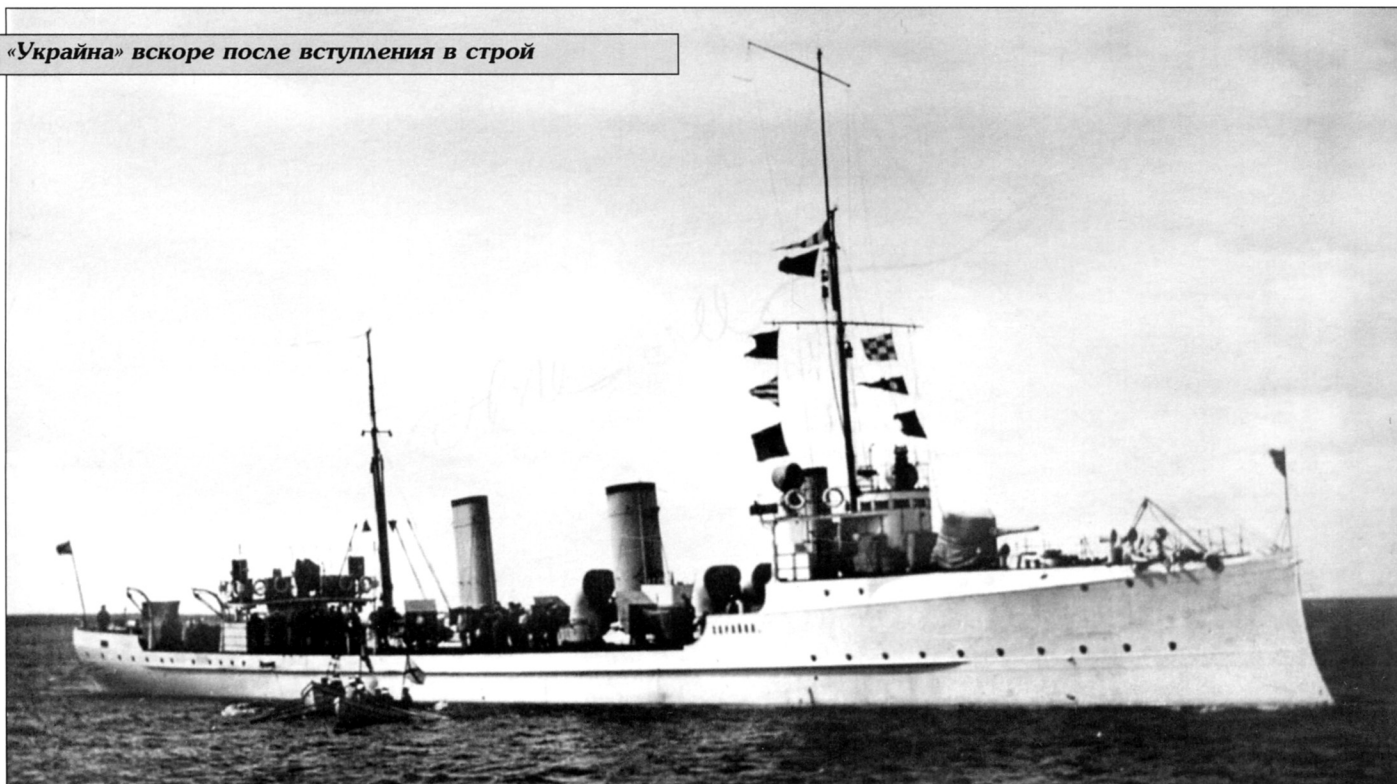
26.10.1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота и с 10 по 18.04.1918 г. совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт. 24.10.1919 г. убит по Мариинской



**«Украина» вскоре после вступления в строй**



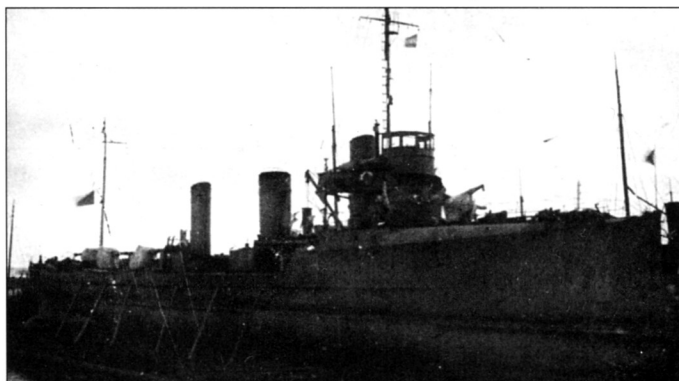
**«Украина» вскоре после вступления в строй**



водной системе из Петрограда в Астрахань и 7.05.1920 г. вошел в состав Волжско-Каспийской военной флотилии. С 5.07.1920 г. входил в состав Морских сил Каспийского моря и с 27.06.1931 г. — Каспийской военной флотилии. В 12.1920 г. участвовал в боях с националистическими повстанцами в районе Ленкорани.

22.06.1921 г. ЭМ «Украина» (командир — К.К. Ратенек) совместно с канонерской лодкой «Красный Азербайджан» поддерживал артиллерийским огнем действия частей Красной армии против националистических повстанцев в районе Ленкорани. 23-29.09.1921 г. ЭМ «Украина» (командир К.Н. Хонин) совместно с ЭМ «Карл Либкнехт», КЛ «Ленин» и «Роза Люксембург» обстреливал повстанцев в районе Ленкорань-Астара.

В июне 1922 г. и июне 1928 г. корабль посетил с визитами персидский порт Энзели. Прошел капитальный ре-



**«Украина» на Каспии, 1920 г.**



**Канонерская лодка «Бакинский рабочий» (б. «Украина») на Каспии, конец 1920-х гг.**



«Бакинский рабочий» на параде

монт с 30.12.1923 г. по 29.04.1924 г. и с 17.02.1929 г. по 1.06.1931 г. — модернизацию (по другим данным — с 1.07.1931 г. по 29.02.1932 г.). С 23.08.1926 г. переклассифицирован в канонерскую лодку.

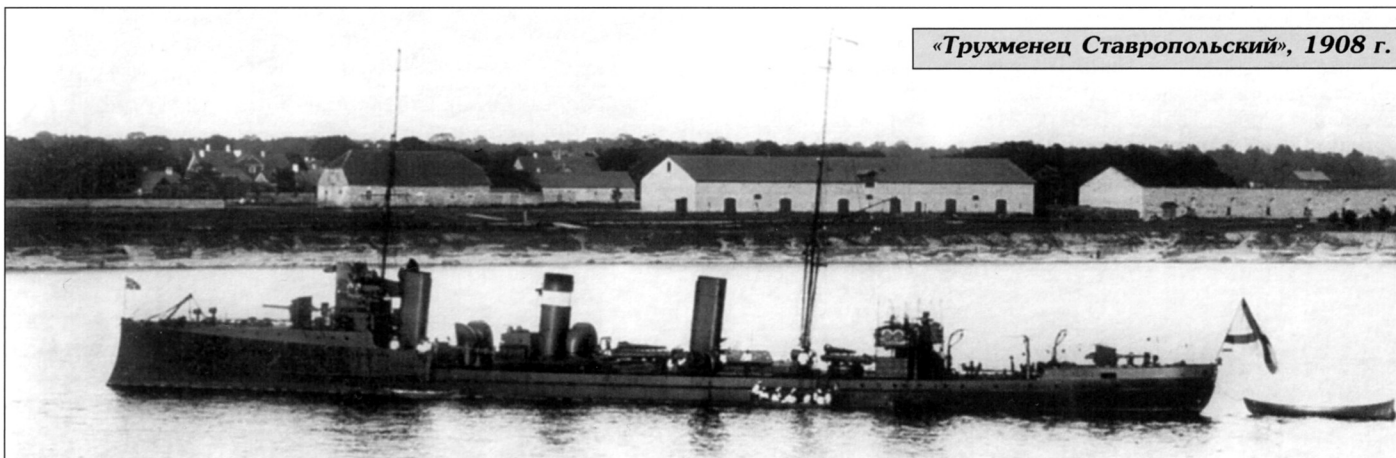
С 8.08.1942 г. по 2.02.1943 г. обеспечивал воинские и народно-хозяйственные перевозки на Каспии. 18.07.1949 г. ис-

ключен из состава ВМФ в связи с передачей организации ДОСФЛОТ г. Баку для использования в качестве учебного судна. С июля 1961 г. разоружен и исключен из состава судов ДОСААФ и установлен на отмели в районе Баку для использования в качестве мишени для авиации ВМФ. Позже был там же потоплен при обеспечении боевых упражнений. В августе 1964 г. поднят аварийно-спасательной отрядом (АСО) Каспийской флотилии, сдан на слом бакинской базе Главвторчермета и разобран на металл.

**Минный крейсер «Туркменец Ставропольский»** (до 06.10.1908 г. — «Трухменец Ставропольский», с 06.10.1908 г. по 15.06.1920 г. — «Туркменец Ставропольский», с 15.06. по 28.07.1920 г. — «Мирза Кучук», с 28.07.1920 г. по 31.12. 1922 г. — «Туркменец Ставропольский», с 31.12. 1922 г. по 04.05.1945 г. — «Альтфатер», с 04.05.1945 г. по 18.06. 1949 г. — «Советский Дагестан», с 18.06.1949 г. — «№ 3»). С 27.09.1907 г. — эсминец, с 23.08 1926 г. — канонерская лодка.

С 1907 по 1909 гг. кораблем командовал капитан 2 ранга С.Н. Ворожейкин. С 1909 г. ЭМ вошел в состав 1-й минной дивизии. В 1920 и 1916 гг. прошел капитальный ремонт и перевооружение. В период Первой мировой войны входил в состав 6-го дивизиона Минной дивизии.

В 1913-1915 гг. кораблем командовал капитан 2 ранга М.А. Беренс. Корабль принимал активное участие в боевых действиях Первой мировой войны на Балтике. В 1916 г. эс-

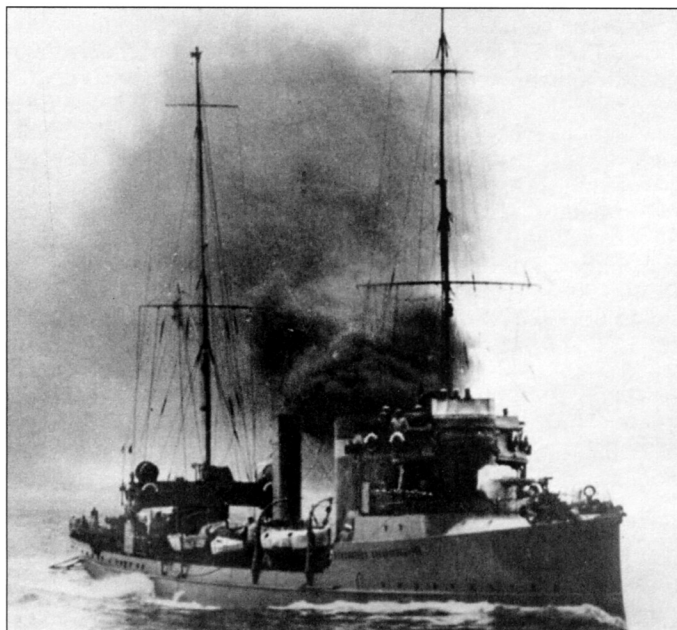


«Трухменец Ставропольский», 1908 г.



«Туркменец Ставропольский» после перевооружения



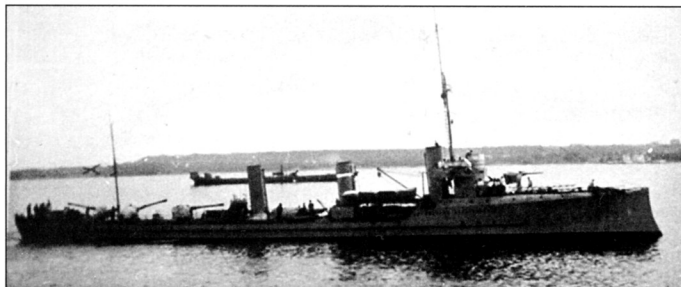


**«Туркменец Ставропольский»**

минцем командовал капитан 2 ранга А.Н. Гаврищенко. 26 октября 1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота. В 1917-1918 гг. кораблем командовал капитан 2 ранга Л.М. Галлер. С 10 по 18.04.1918 г. эсминец перешел из Гельсингфорса в Кронштадт (Ледовый поход). С 05.1918 г. находился в резерве, а с 30.10 по 21.11.1918 г. эсминец (командир С.А. Чириков) перешел по Мариинской водной си-

стеме в Астрахань и вошел в состав Волжской военной флотилии. С 13.05.1919 г. перечислен в состав Азово-Каспийской военной флотилии, с 31.07.1919 г. — в составе Волжско-Каспийской военной флотилии.

С 05.07.1920 г. зачислен в состав Морских сил Каспийского моря и с 27.06.1931 г. — в состав Каспийской военной флотилии. В июле-сентябре 1920 г. участвовал в боях с повстанцами в районе Ленкорани. В июне 1922 г. нанес официальный визит в персидский порт Энзели. В 1922 г. — стационар в портах Энзели и Астара. Прошел капитальный ремонт с 26.05.1925 г. по 30.05.1929 г. С 23.08. 1926 г. переклассифицирован в канонерскую лодку. В годы Великой Отечественной войны обеспечивал воинские и народно-хозяйственные перевозки на Каспии (с 08.1942 г. по 02.1943 г.). 18.07.1949 г. исключен из состава ВМФ с передачей организации ДОСФЛОТ города Астрахани для использования в качестве учебного судна, а 30.07.1962 г. исключен из списков судов ДОСААФ с передачей «Главвторчермету» для разборки на металл.

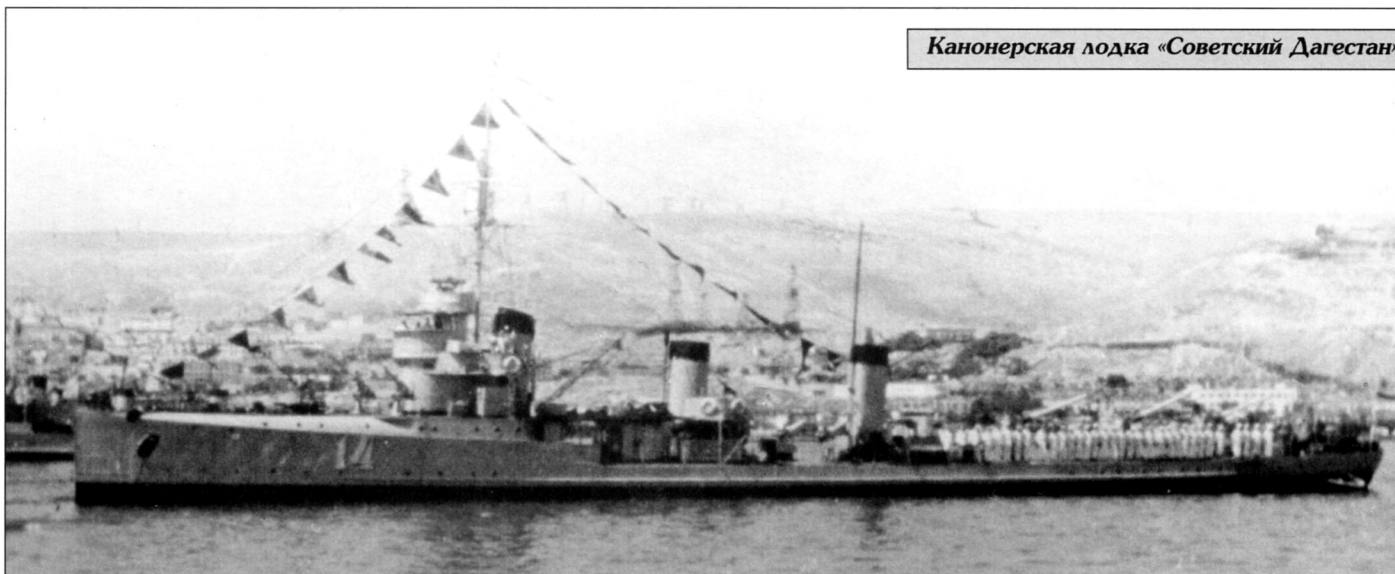


**«Туркменец Ставропольский» после повторного перевооружения**



**«Советский Дагестан» (б. «Туркменец Ставропольский») на рейде Баку**

Канонерская лодка «Советский Дагестан»



**Минный крейсер «Казанец»** (с 27.09.1907 г. — эсминец). С 1909 г. — в составе 1-й минной дивизии. Прошел капитальный ремонт корпуса в 1911-1912 гг. на заводе акционерного общества «Крейтон и К°» с заменой водогрейных трубок в котлах и громоздких вентиляционных дефлекторов котельных отделений на грибовидные. Кроме того, грот-мачту перенесли к кормовому мостику.

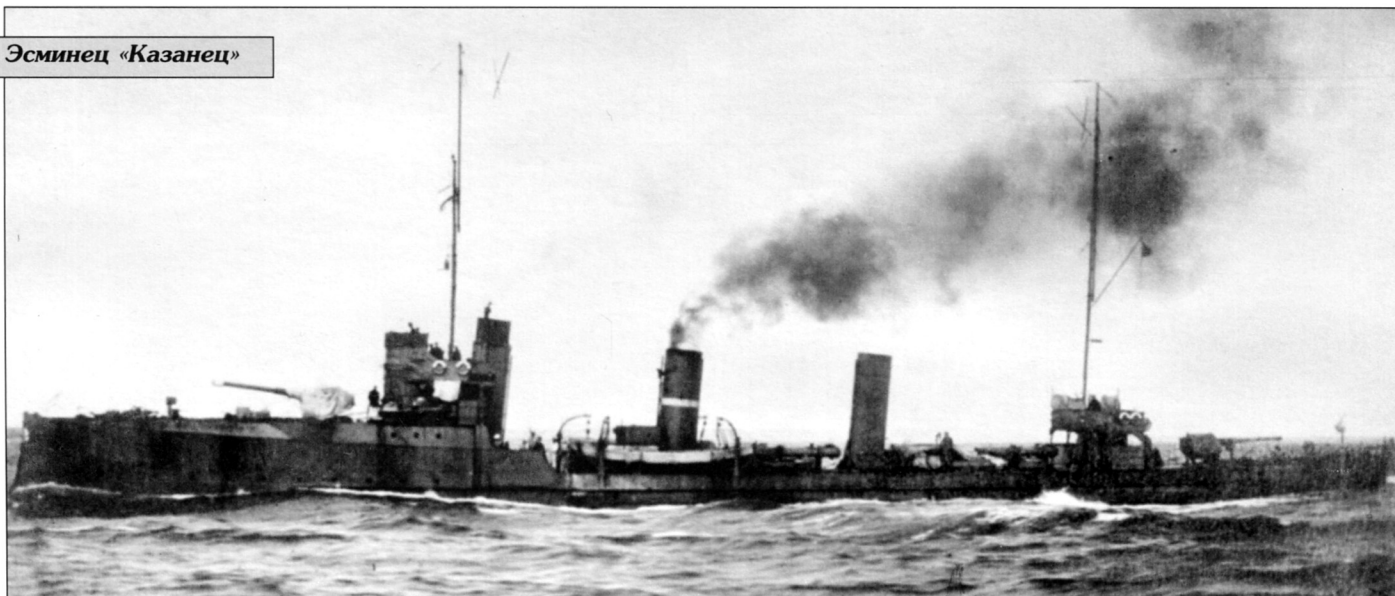
В период Первой мировой войны ЭМ под командованием капитана 2 ранга М.И. Смирнова 3-го входил в состав 6-го дивизиона Минной дивизии. Корабль принимал участие в ряде набеговых операций и постановке минных заграждений на Балтике.

Утром 15.10.1916 г. начальник Минной дивизии приказал начальнику 6-го дивизиона следовать с эсминцами «Украина» и «Казанец» из Рогейоля в Ревель для конвоирования транспорта «Хабаровск». В 9 часов утра «Казанец» с транспортом «Хабаровск» покинули якорную стоянку и проследовали Нюкке-Вормским фарватером. Вскоре их догнал эсминец «Украина» и занял место во главе кильватерной колонны. Скорость конвоя — 10,5 узлов, волнение моря — 3 балла. Вскоре транспорт был атакован германской субмариной со стороны берега, но торпеда прошла в 10 метрах за кормой судна. В 11 часов 45 минут, при прохождении вешки у Зундштейна, у борта эсминца «Казанец»

произошел сильный взрыв с клубами пара и дыма. Считается, что в правый борт корабля у средней трубы попала торпеда с зарядом 200 кг (по другой версии, ЭМ подорвался на mine, поставленной германской субмариной «UC-27»).

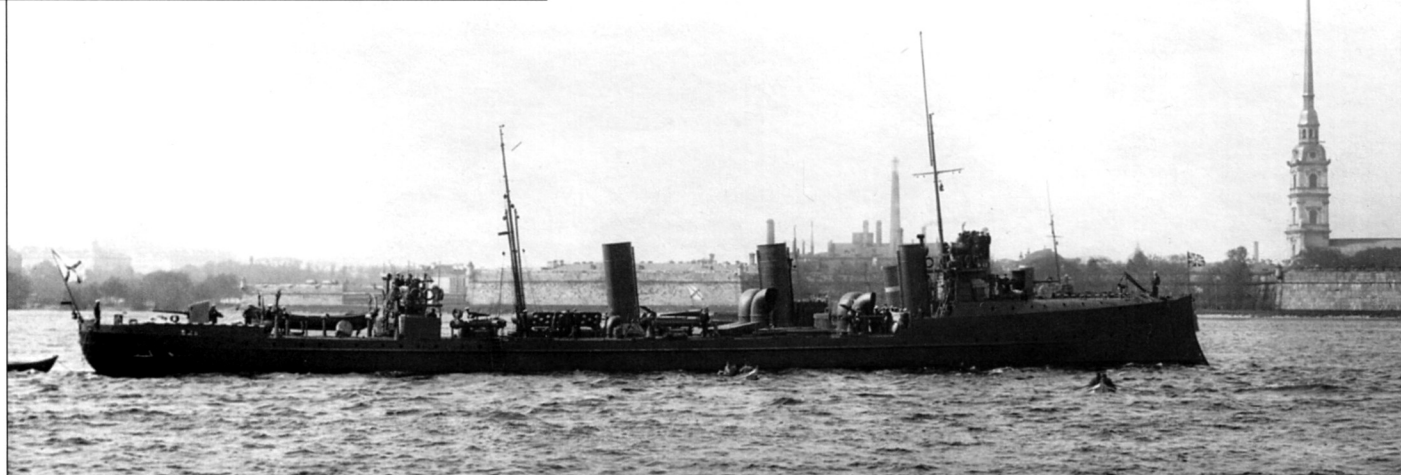
Сразу погасло электрическое освещение, начал быстро расти крен на правый борт, затруднивший выход личного состава из внутренних помещений. Корпус корабля переломился, носовая и кормовая части встали вертикально и стали быстро погружаться. Температура забортной воды не превышала +4 градусов, погибло 45 человек команды. Эсминец «Украина» немедленно повернул к месту взрыва и, уклоняясь от возможной атаки германской подводной лодки, маневрировал на больших скоростях вокруг плававших на поверхности людей. Затем командир приказал транспорту «Хабаровск» следовать к месту назначения прибрежным фарватером, а сам спустил шлюпки и занялся спасением плававших на воде моряков с ЭМ «Казанец». В течение часа шлюпками подняли с воды 37 человек, после чего ЭМ полным ходом отправился догонять транспорт. Через 47 минут он догнал его и вступил в охранение. В Ревель они прибыли благополучно к 17 часам. Место гибели эсминца «Казанец»: 59 градусов 16 минут СШ; 23 градуса 32 минуты ВД.

Эсминец «Казанец»





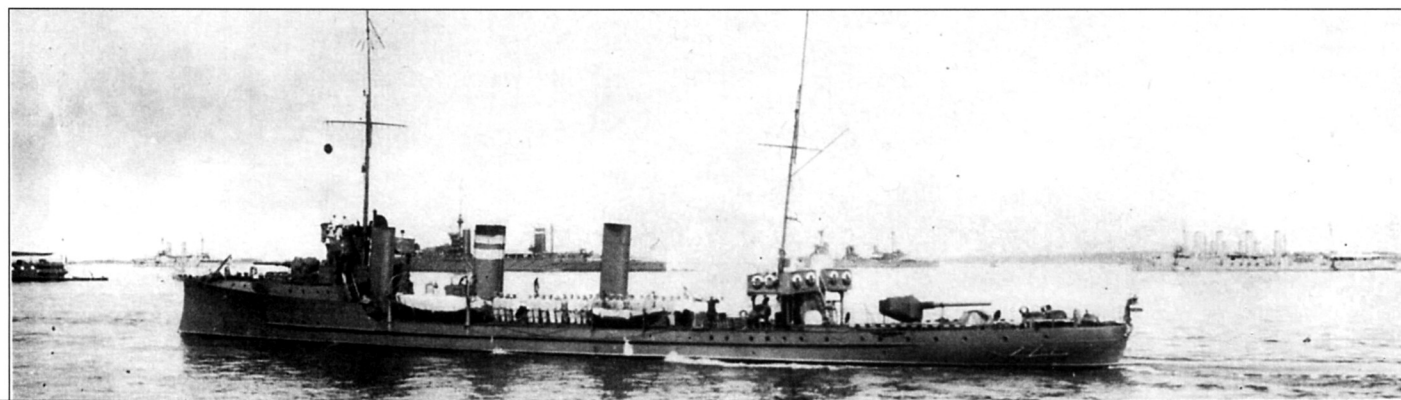
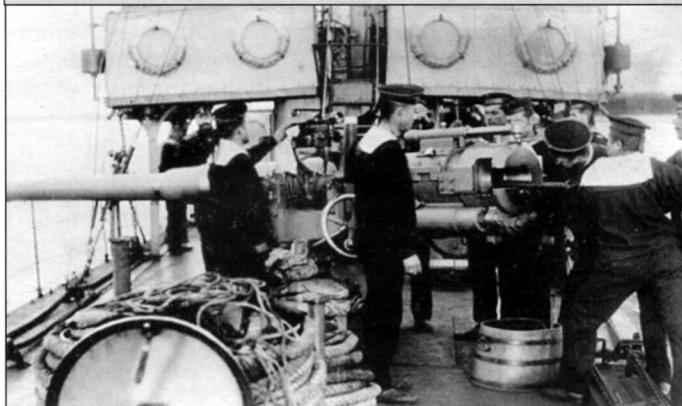
**Минный крейсер «Донской казак» вскоре после вступления в строй**



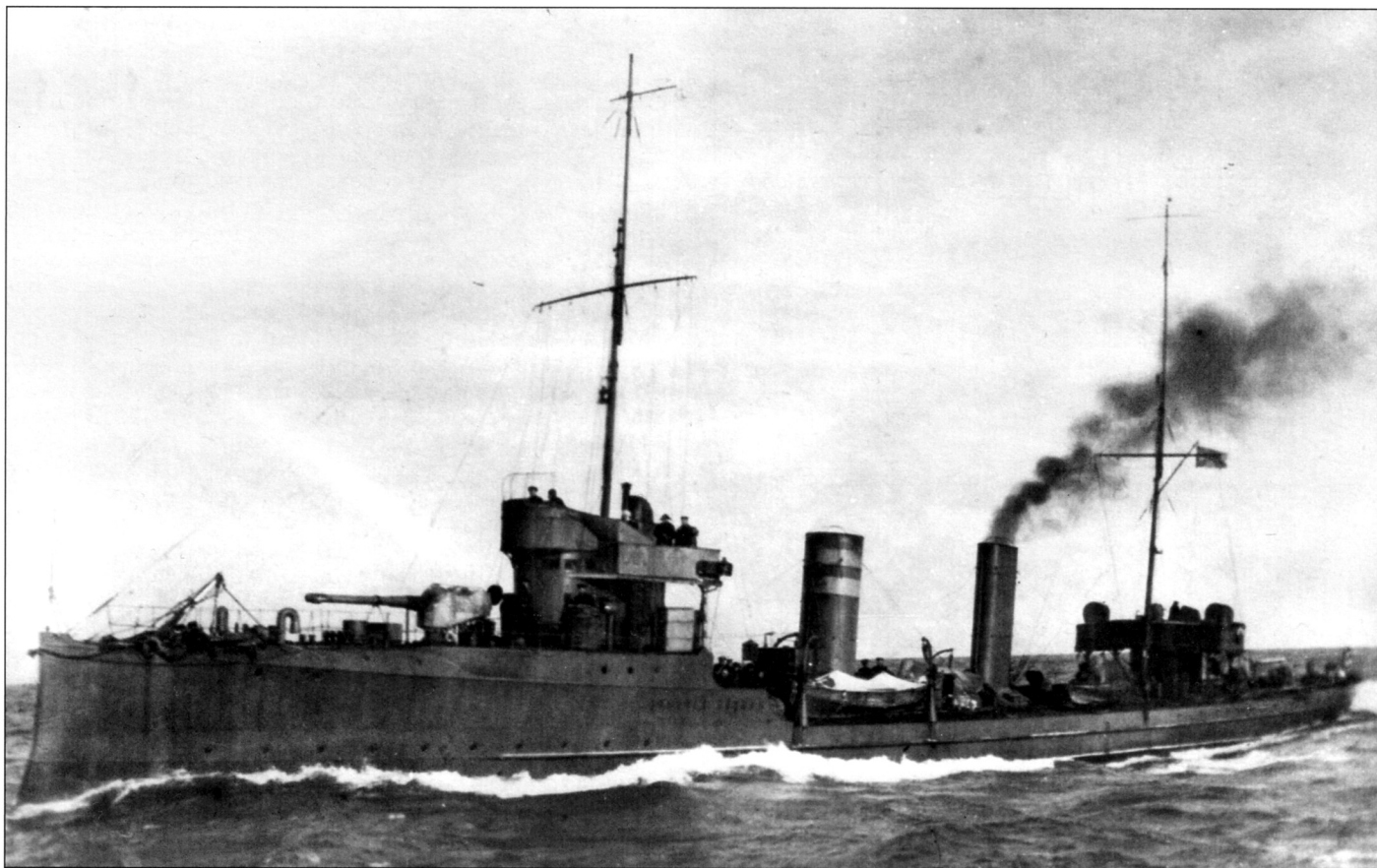
**«Донской казак» на предвоенных маневрах**

**Минный крейсер «Донской казак».** В кампаниях 1905-1908 гг. входил в состав Практического отряда обороны побережья Балтийского моря под командованием капитана 2 ранга Л.Б. Кербера. С 27.09.1907 г. — эсминец. С 1909 г. — в составе 1-й минной дивизии. Прошел капитальный ремонт корпуса в 1909-1910 гг. и в 1911-1912 гг. — перевооружение на заводе акционерного общества «Крейтон и К». В период Первой мировой войны входил в состав 6-го дивизиона Минной дивизии под командованием капитана 2 ранга А.О. Старка 1-го. Участвовал в набеговых операциях на коммуникации и дозоры противника, оборо-

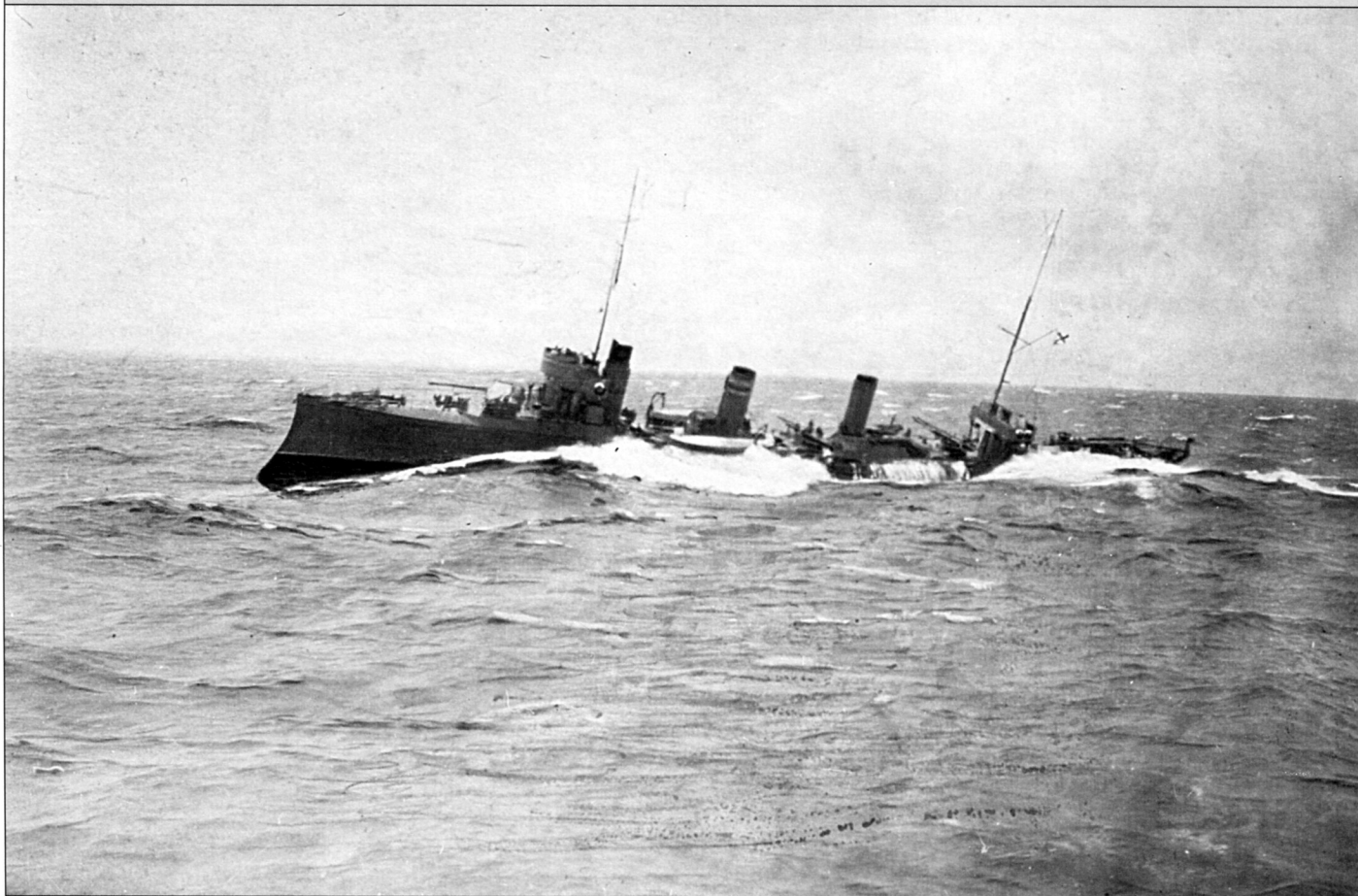
**«Донской казак», чистка кормового 102-мм орудия**



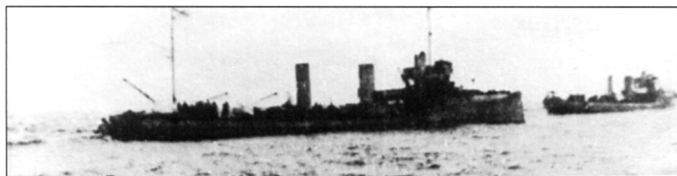
**«Донской казак», лето 1914 г. На заднем плане видны британские линейные крейсера, пришедшие в Кронштадт с визитом**



«Донской казак»







На трех фото сверху подорвавшийся на mine «Донской казак»

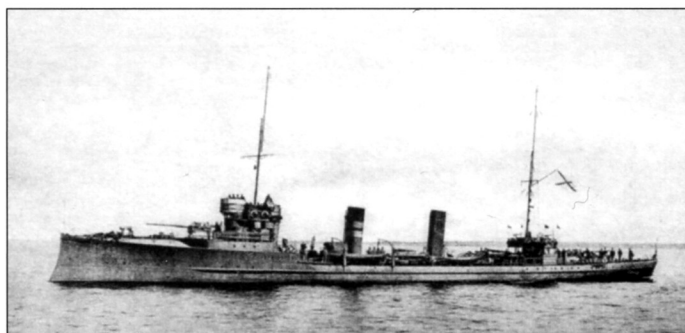
не Курляндского побережья и Рижского залива, охранении транспортов и главных сил флота.

В 11 часов 09.08.1916 г. «Донской казак» подбирал тела погибших моряков с погибшего эсминца «Доброволец» и сам подорвался кормой на mine. От взрыва корма надломилась, но хорошее состояние кормовой переборки машинного отделения обеспечило кораблю плавучесть. При взрыве было ранено 10 человек. ЭМ «Стережущий» взял поврежденный корабль на буксир и ночью отвел к Вердеру.

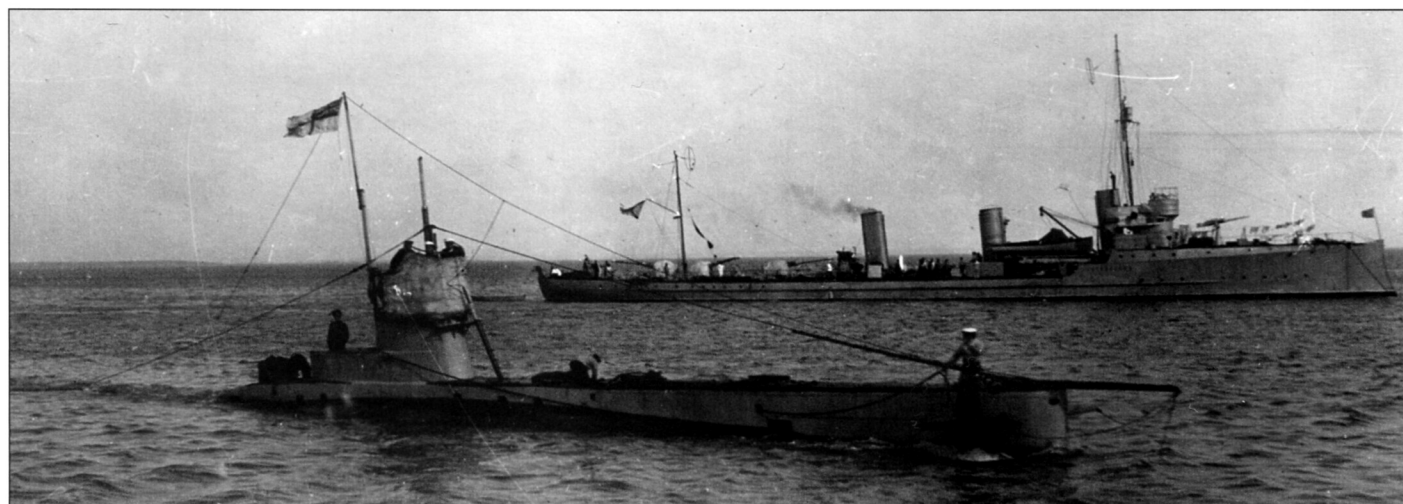
После ремонта «Донской казак» вновь вошел в строй. ЭМ прошел капитальный ремонт корпуса и главных механизмов с перевооружением артиллерии и заменой трубок в котлах на заводе акционерного общества «Крейтон и К». Принимал участие в Февральской революции 1917 г. С 26.10.1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота. С 10 по 18.04.1918 г. совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт (Ледовый поход БФ), после чего находился в порту на долговременном хранении. С 21.04.1921 г. вошел в состав Морских Сил Балтийского моря, а в 1924 г. сдан Комгосфондов для разборки на металл и 21.11.1925 г. был исключен из состава РККФ.

**Минный крейсер «Забайкалец»** (с 27.09.1907 г. — эсминец). С 1909 г. — в составе 1-й минной дивизии. В 1909-1910 гг. прошел капитальный ремонт корпуса на заводе акционерного общества «Крейтон и К», в 1911-1912 гг. там же — перевооружение.

В период Первой мировой войны входил в состав 6-го дивизиона Минной дивизии под командованием капитана 2 ранга Д.Д. Тыртова 1-го. Участвовал в набеговых операциях на коммуникации и дозоры противника, обороне Курляндского побережья и Рижского залива, минных постановках в юго-восточной и центральной частях Балтийского моря. Занимался охранением главных сил флота. В 1916 г. прошел капитальный ремонт корпуса и главных механизмов с заменой трубок в котлах и перевооружение на заводе акционерного общества «Крейтон и К». С 26.10.1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота и с 11 по 19.04.1918 г. совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт, после чего находился в порту на долговременном хранении. 21.04.1921 г. вошел в состав Морских сил Балтийского моря, а в 1923 г. сдан Комгосфондов для разборки на металл и 21.11.1925 г. исключен из состава РККФ.



«Забайкалец» накануне Первой мировой войны



«Забайкалец», перевооруженный на три 102-мм орудия. На переднем плане британская подводная лодка типа «С»

«Страшный» до перевооружения

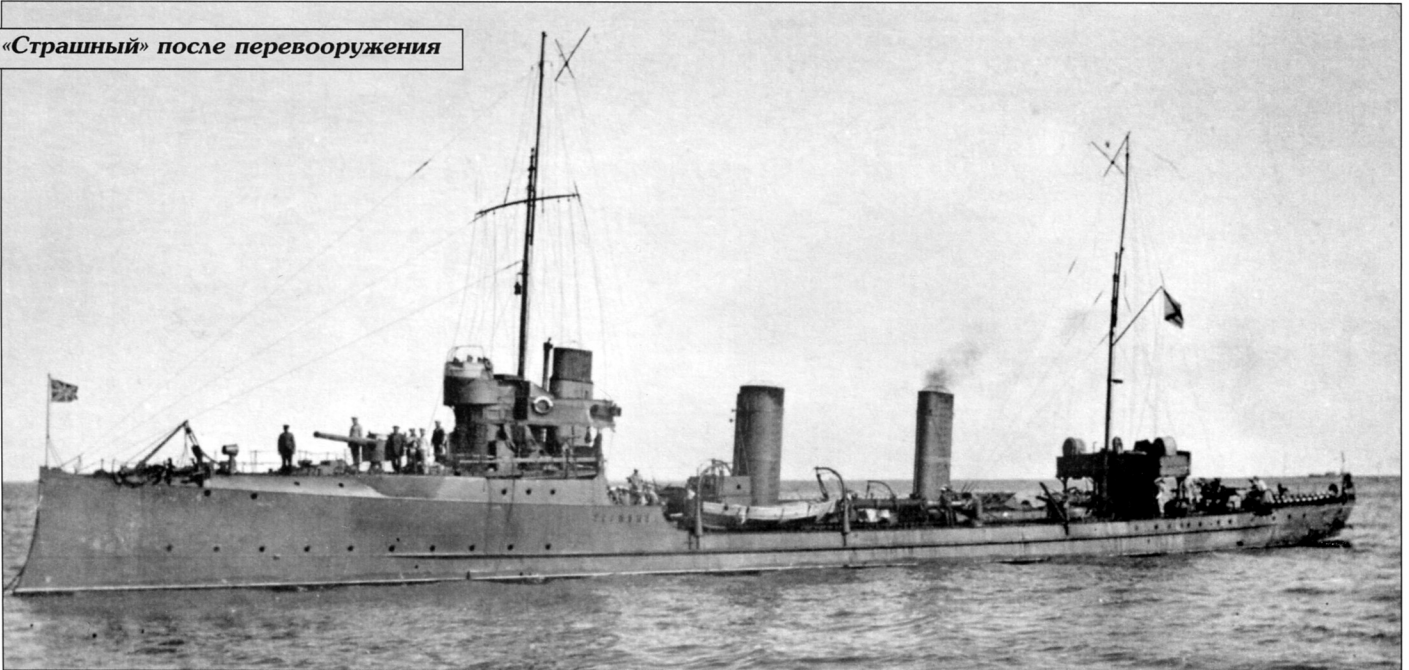


**Минный крейсер «Страшный»** (с 27.09.1907 г. — эсминец). С 1909 г. — в составе 1-й минной дивизии. В 1910-1911 гг. эсминцем командовал капитан 2 ранга А.К. Вейс. В 1911-1912 гг. прошел капитальный ремонт и перевооружение. С 15 января 1912 г. эсминцем командовал капитан 2 ранга С.В. Зарубаев. В Первую мировую войну корабль под командованием капитана 2 ранга Г. К. Старка 3-го входил в состав 6-го дивизиона минной дивизии. Принимал участие в набеговых и минно-заградительных операциях, охранении главных сил флота, в Ирбенской и Моонзунд-

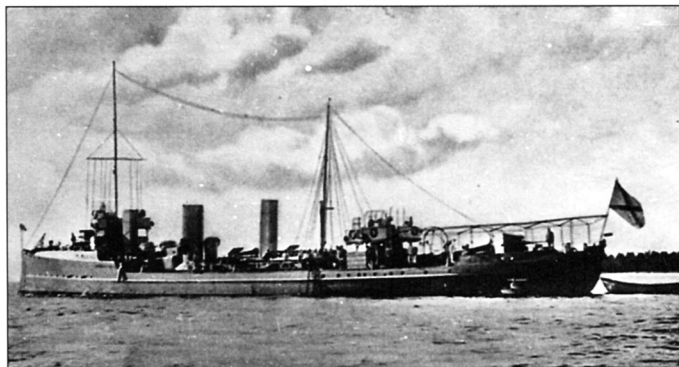
ской операциях. 26.10.1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота.

В апреле 1918 г. «Страшный» совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт (Ледовый поход), после чего его сдали в порт на долговременное хранение. С 21.04.1921 г. ЭМ входил в состав Морских Сил Балтийского моря (МСБМ), а в 1924 г. был сдан Комиссии по учету и реализации государственных фондов (Комгосфондов) для разборки на металл. 21.11.1925 г. исключен из списков кораблей РККФ.

«Страшный» после перевооружения







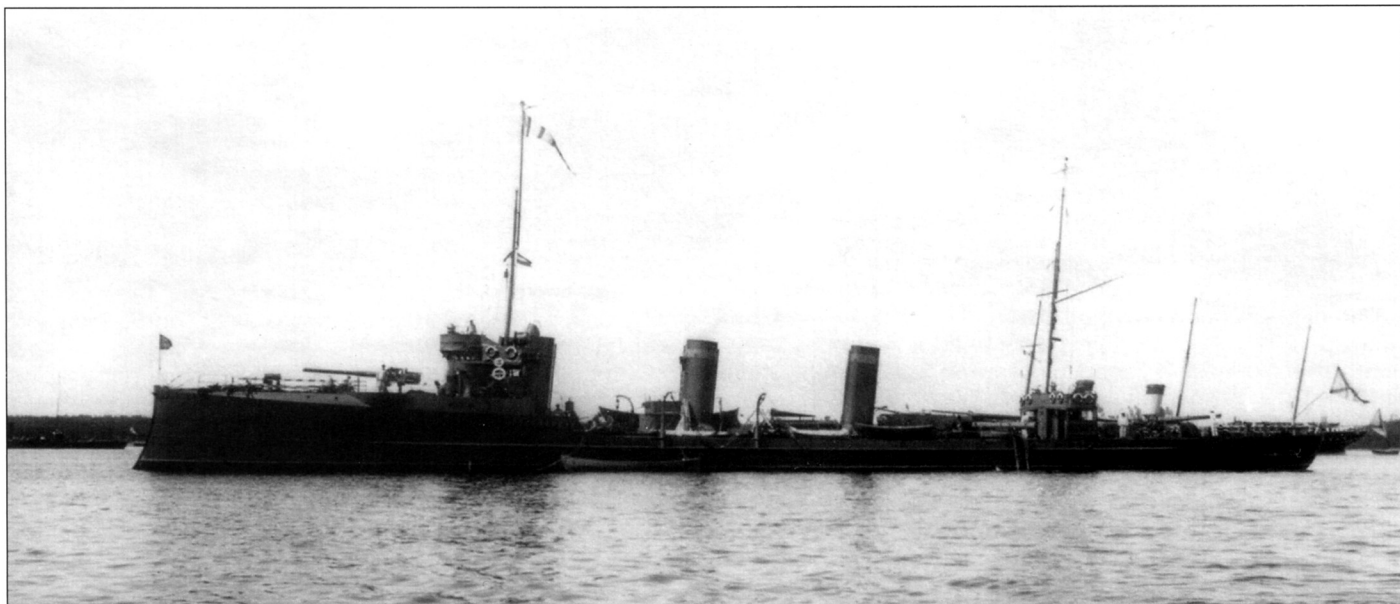
Эсминец «Стерегущий»

**Минный крейсер «Стерегущий»** (с 27.09.1907 г. — эсминец). В кампаниях 1905-1908 гг. входил в состав Практического отряда обороны побережья Балтийского моря. С 1909 г. — в составе 1-й минной дивизии. В 1909-10 гг. прошел капитальный ремонт корпуса на заводе акцио-

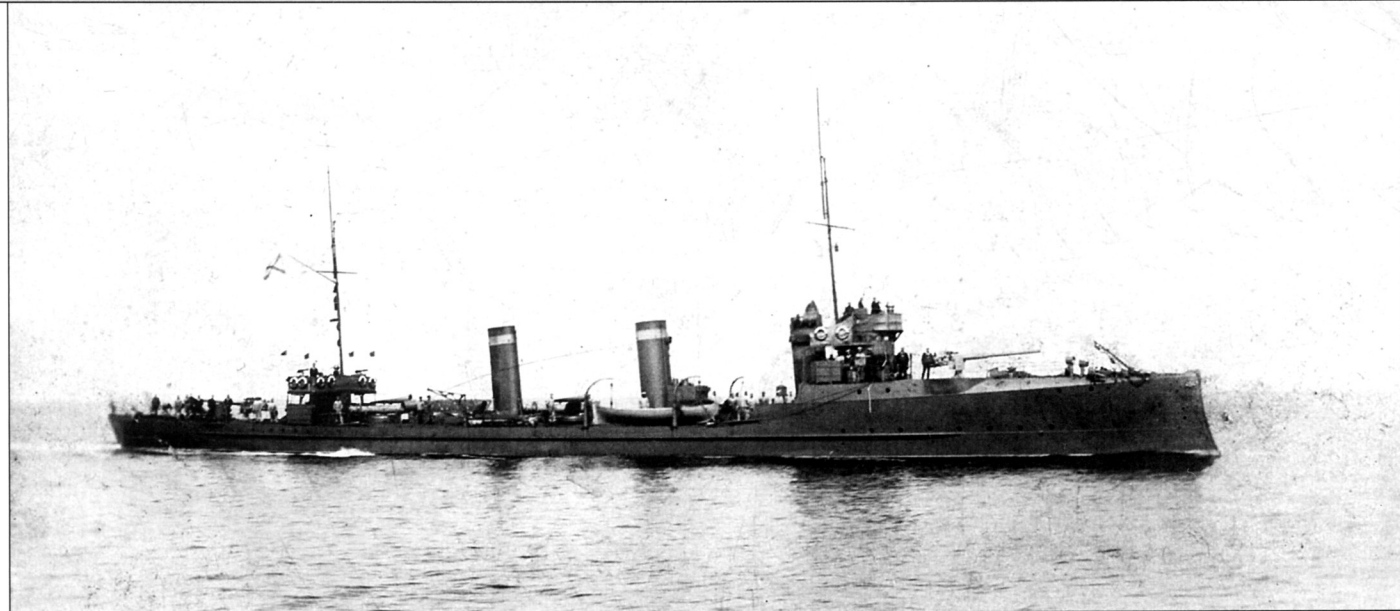
нерного общества «Крейтон и К» (с заменой водогрейных трубок в котлах и громоздких вентиляционных дефлекторов котельных отделений на грибовидные). Грот-мачту при этом перенесли ближе к кормовому мостику.

В период Первой мировой войны «Стерегущий» входил в состав 6-го дивизиона Минной дивизии под командованием капитана 2 ранга Н.Н. Азарьева 2-го. Эсминец участвовал в набеговых операциях на коммуникации и дозоры противника, обороне Курляндского побережья и Рижского залива, постановке минных заграждений в юго-восточной и центральной частях Балтийского моря, охране главных сил флота. С 26.07. по 08.08.1917 г. «Стерегущий» участвовал в Ирбенской операции и с 29.09. по 06.10.1917 г. — в Моонзундской операции.

26.10.1917 г. вошел в состав Красного Балтийского флота. В апреле 1918 г. совершил переход из Гельсингфорса в Кронштадт, после чего находился на долговременном хранении. 21.07.1921 г. вошел в состав Морских сил Балтийского моря, а в 1924 г. сдан Комгосфондов для разборки на металл и 21.11.1925 г. исключен из состава РККФ.



Эсминец «Стерегущий» после перевооружения



# ПРОЕКТ «ЛЕТЯЩЕЕ ОБЛАКО» И ДРУГИЕ...

## Несостоявшаяся история палубной пассажирской авиации

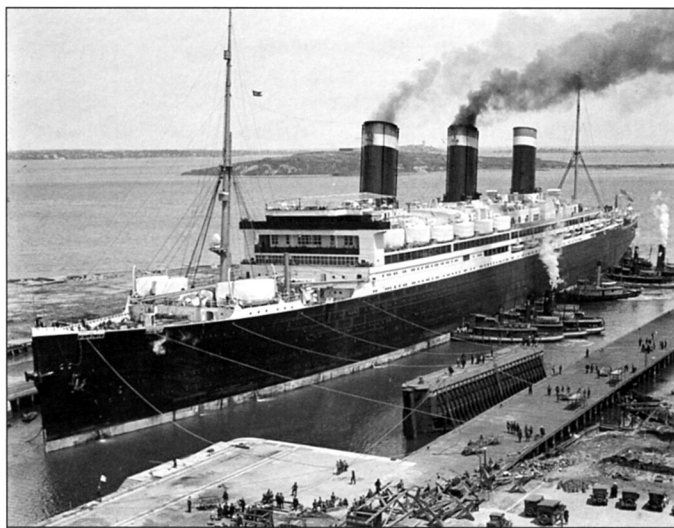
Иван Кудишин

**В** начале 1920-х годов Северная Атлантика представляла собою оживленный пассажирский путь, на котором работали многие десятки лайнеров разных стран и компаний, между которыми существовала сильнейшая конкуренция.

Исторически сложилось так, что американский флаг в Атлантике был представлен достаточно скромно: несмотря на то, что финансисты этой страны охотно инвестировали в морской транспорт, как, например, основатель громадного треста «Интернэшнл Меркантайл Марин» Дж. П. Морган, носителем престижа США на трансатлантических трассах был единственный крупный лайнер «Левиафан» (бывший «Фатерлянд»), полученный этой страной по репарациям из Германии после Первой мировой войны. Кстати, за всю карьеру «Левиафана» в составе флота судоходной компании «Ю. С. Лайнз» он так и не начал приносить существенную прибыль, что было связано с высокой стоимостью билетов, а также с соблюдением на борту американских трансатлантиков запрета на торговлю спиртным («сухого закона»).

Ряд представителей американского бизнеса и промышленности подобное положение вещей абсолютно не устраивало, и в начале 1920-х гг. директор большой нью-йоркской верфи «Кэмден» Лоренс Уайлдер встретился со своим патроном, хозяином корпорации «Браун Бовери» доктором Вальтером Бовери. Бовери, гражданин Швейцарии, владел разветвленной сетью заводов, верфей и фирм, занимавшихся строительством военных и гражданских кораблей и силовых установок для них. Верфь «Кэмден» являлась филиалом американского отделения корпорации «Браун Бовери».

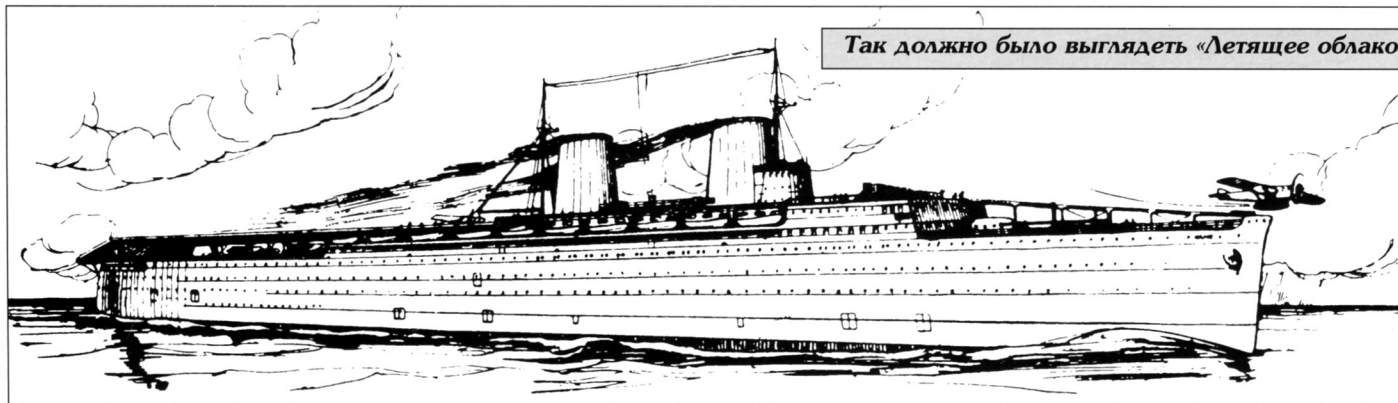
В ходе встречи Л. Уайлдер предложил Бовери потеснить конкурентов на трансатлантических трассах, выпустив на них сразу десять быстроходных лайнеров — экспрессов. Это был чисто американский размах! Подобная «стая гончих» была способна обеспечить по два — три рейса через океан каждую неделю в оба конца. При этом Уайлдер рассчитывал неукоснительно следовать принципу повышенной производительности и интенсивного использования техники. К 1924 г. был готов аванпроект будущих лайнеров, получивший имя «Flying Cloud» («Летающее облако», в честь некогда легендарного американского клипера — скорехода).



Лайнер «Левиафан», флагман компании «Ю.С.Лайнз»

В 1926 г. проект обрел окончательную конфигурацию. Лайнер должен был иметь очень острые, стремительные обводы, рекордное соотношение длины к ширине (порядка 10/1, в то время весьма смелая идея) при длине в 1000 футов (305 м), что делало его самым длинным судном своего времени.

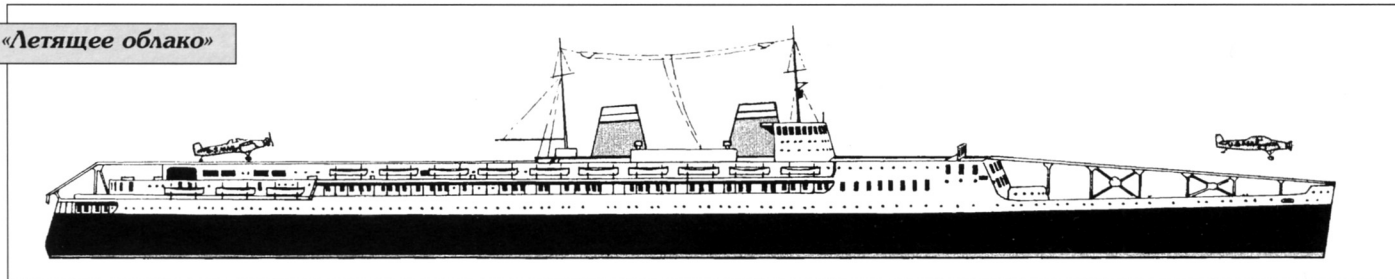
Уайлдеру удалось заинтересовать инвесторов, и летом 1927 г. в Нью-Йорке была зарегистрирована Американская Трансокеанская Корпорация с уставным капиталом в 50 млн. долл., взявшая себе коммерческое имя «Блю Риббон Лайн» («Линия Голубой Ленты»). Ее основной целью было установление регулярного сообщения между Нью-Йорком, Лондоном и Парижем посредством строительства (первоначально) шести скоростных пассажирских лайнеров — экспрессов. Каждый второй день из портов Гавр (Франция) и Монтанк-Пойнт (США) в рейс должен был выходить лайнер компании «Блю Риббон». В городке Монтанк (штат Нью-Йорк), весьма выгодном с точки зрения простоты навигационных условий, компания решила построить терминал для быстрого обслуживания своих лайнеров и их бункеровки и соединить его линией электричес-



Так должно было выглядеть «Летающее облако»



## «Летающее облако»



кой железной дороги с Нью-Йорком. Дорогу, кстати, тоже должна была строить корпорация «Браун Бовери». Вынос пункта отправления из стесненных условий Нью-Йоркского порта, фактически, на берег открытого океана позволял сократить время трансатлантического рейса на 10-12 часов.

О проекте «Блю Риббон Лайн» впервые сообщила газета «Нью-Йорк Геральд Трибюн» 14 сентября 1927 г. В статье указывались некоторые технические данные и особенности новых судов. В частности, говорилось, что при рейсовой скорости в 31 — 33 узла и максимальной скорости в 35 узлов, десятка лайнеров — рекорсменов будет пересекать Атлантику за четыре дня. Водоизмещение их первоначально должно было составлять 20 000 т, длина определялась в 243,8 м, ширина — в 24,4 м, а осадка в грузу — в 7,3 м, пассажироместимость — 400 человек в одноклассной компоновке (только первый класс). Таким образом, проект из «сверхгиганта» превратился в относительно скромный по своим размерениям и водоизмещению корабль, который было гораздо проще, а главное — дешевле строить.

Впоследствии спецификации к судам проекта «Летающее облако» неоднократно пересматривались. Совсем скоро было решено отказаться от большого флота в десять лайнеров, ограничившись постройкой шести кораблей увеличенных размеров — длиной 274 м, шириной 27 м (т.е., соотношение длина/ширина оставалось прежним, 10/1), водоизмещением в полном грузу 50 000 т и пассажироместимостью 800 человек. Лайнер должен был нести объем жидкого топлива, достаточный для выполнения рейса «туда — обратно», с тем, чтобы бункеровочный терминал располагался только в Монтанк-Пойнт.

Понятие «только каюты первого класса» в представлении руководства «Блю Риббон» включало в себя довольно тесные двухместные каюты размером 3х4,5 м — чуть больше, чем купе пульмановского вагона. Никаких общественных помещений, плавательных бассейнов и прочих элементов роскоши, присутствовавших на всех предыдущих лайнерах, попросту не было предусмотрено, площадь прогулочных палуб должна была быть сведена к минимуму.



Пассажирский самолет «Локхид-Вега». Именно эта машина и должна была стать козырным тузом «Летающего облака»

Ресторан, а точнее, громадная столовая быстрого обслуживания наподобие современного «Макдональдса», должна была располагаться в кормовой части надстройки. Предполагалось, что еда будет выдаваться пассажирам на одноразовых подносах и в одноразовой посуде, которые после использования отправлялись бы прямым ходом за борт. По замыслу идеологов новых лайнеров, вся одноразовая посуда, подносы и утварь должны были вскоре размокать и распадаться в воде.

Грузовые трюмы должны были принимать лишь по 1000 тонн срочных грузов и почты. Вся идеология новых лайнеров была подчинена скорости и эффективности. Ведь следует помнить, что для достижения рекордных скоростей требовалась мощнейшая, огромная и тяжелая силовая установка.

Но как же компания «Блю Риббон» планировала обеспечить прямое сообщение между Нью-Йорком, Лондоном и Парижем, который вообще расположен в глубине континента? Для этого лайнеры планировали оснастить, ни больше, ни меньше — сквозной полетной палубой, как у авианосца! Над ней должны были возвышаться лишь две трубы и пара мачт с радиоантеннами, как положено, смещенные к правому борту, а также небольшая надстройка с капитанским мостиком и командно-диспетчерским пунктом управления полетами. 24 одномоторных самолета должны были размещаться в подпалубном ангаре, а в штатный экипаж должны были входить летчики и авиамеханики. По замыслу творцов лайнера, пассажиры, желавшие с борта парохода побыстрее добраться в одну из европейских столиц — Лондон, Париж, Брюссель или даже Амстердам — могли воспользоваться для этого палубным почтово-пассажирским самолетом. На эту роль идеально подходил созданный в конце 1920-х годов авиаконструктором Дж. Нортропом на фирме «Локхид» небольшой высокоплан «Вега». Чуть позже американские летчики Уайли Пост и Амелия Эрхарт совершили на самолетах этого типа несколько рекордных трансконтинентальных и трансатлантических перелетов. Самолет был прост в изготовлении, дешев, мог поднимать шестерых пассажиров или соответствующий груз. Небольшая взлетно-посадочная дистанция позволила бы ему взлетать с палубы без помощи катапульты, а, возможно, и садиться без использования посадочного крюка.

Надо сказать, что как раз в те годы, когда шла работа над проектом «Летающее облако», на трансатлантических лайнерах «вошла в моду» быстрая доставка почты из рейса посредством катапультного гидроплана. Катапульты с самолетами были установлены, в частности, на американском лайнере «Левиафан», французском «Иль де Франс», а чуть позже — на германском «Бремен». Но Л. Уайлдер решил пойти еще дальше, и ввести новые корабли в резерв Военно-морских сил США в качестве потенциальных полноценных авианосцев, которые могли бы нести в военном варианте по сотне истребителей, торпедоносцев и бомбардировщиков, имея при этом рекордную скорость хода. Подобная перспектива позволяла привлечь государственные субсидии по линии военного ведомства — такой огромный резерв, кроме всего прочего, не подпадал под дей-

ствие каких-либо военно-морских ограничительных договоров и актов, таких, как Вашингтонский договор 1922 г.

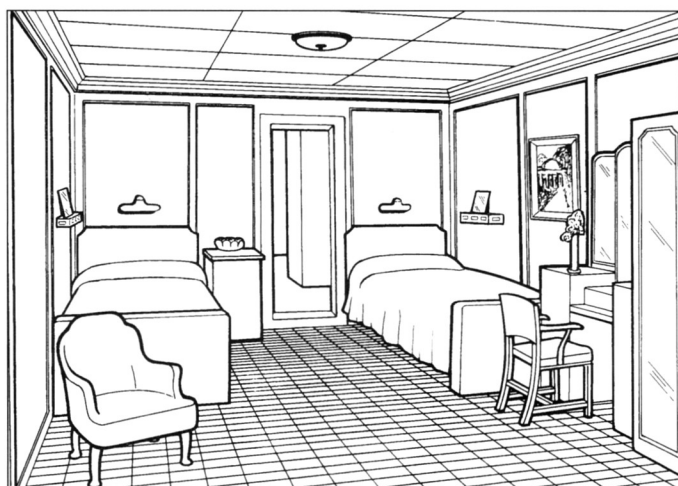
17 октября 1927 г. в опытовом бассейне ВМС США в Вашингтоне завершились испытания шестиметровой модели лайнера «Летающее облако». По их результатам было рассчитано, что для достижения рейсовой скорости в 33 узла потребуется мощность 130 000 л.с., распределенная на четыре винта. Для достижения максимальной скорости 35 узлов требовалась мощность в 160 000 л.с. Такими параметрами обладали турбины высокого давления производства «Браун Бовери», использовавшие высокотемпературный перегретый пар. Стоимость постройки одного лайнера типа «Флаинг Клауд» составляла 21 млн. долл. — для тех времен огромная сумма. Частных капиталов пайщиков «Блю Риббон» не хватало для реализации грандиозного проекта, и они обратились за займом к правительству страны, которое было обязано оказать им поддержку, согласно Акту о поддержке гражданского судоходства, принятому в 1920 г.

После подачи запроса о субсидии в размере, ни много ни мало, 94,5 млн. долл., несмотря на серьезное лоббирование интересов «Блю Риббон» в Конгрессе США, проект был проинспектирован и изучен вдоль и поперек массой разнообразных комиссий и независимых экспертов: в том числе известнейших кораблестроителей, инженеров — турбинистов, экономистов.

Отстаивая свое детище, Уайлдер обращал особое внимание на потенциальную ценность лайнеров в качестве авианесущего резерва ВМС. Беда была в том, что в конце 1920-х годов ценность авианосца как боевого корабля в США представлялась сомнительной, а имевшиеся в составе ВМС корабли этого класса «Лексингтон» и «Саратога», перестроенные из линейных крейсеров, использовались, в основном, для разведки, и их громадный ударный потенциал еще не был раскрыт. Другим весомейшим аргументом Уайлдера был тот факт, что в 1927 г. около 60% пассажиров и грузов, пересекавших Атлантику, имели американское происхождение, но при этом доля судов под американским флагом, которая их перевозила, оставалась мизерной.

Неудивительно, что вердикт сенатского Комитета по судоходству, последовавший 27 апреля 1927 г. был категоричным: «В выдаче субсидии полностью отказать, ввиду того, что проект технически недостаточно разработан, экономически не просчитан и сопряжен с астрономическими затратами». После этого многие сторонники проекта Уайлдера и его пайщики резко потеряли к нему интерес, и вышли из совета директоров «Блю Риббон Лайн». Самым сильным ударом был переход в оппозицию к проекту доктора В. Бовери.

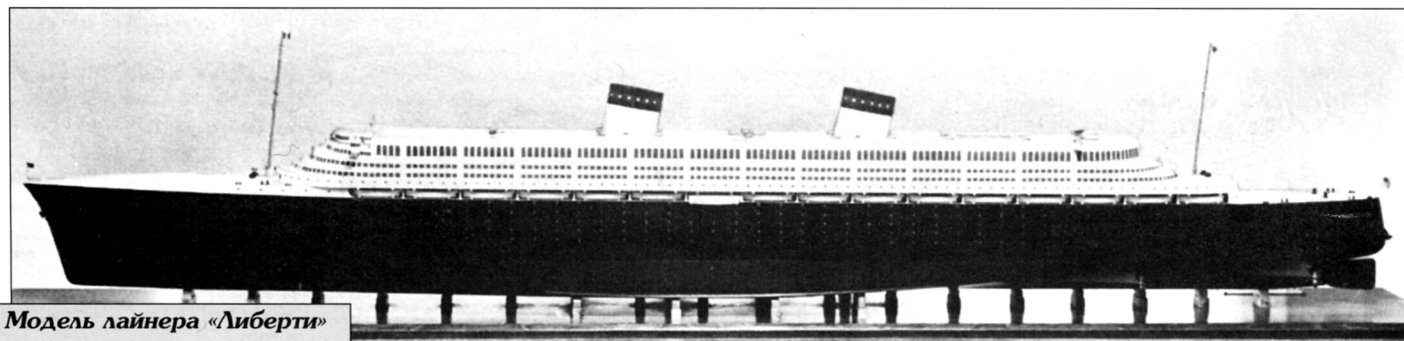
Удар был сильнейший, но Уайлдер не сдался. Проведя тяжелейшие переговоры с «Браун Бовери», он добился выхода своей верфи из состава швейцарской корпорации и пустился в самостоятельный бизнес. Он был готов продолжать дело «Блю Риббон» в одиночку, если потребуется. Тем



Интерьер типовой каюты лайнера «Либерти»

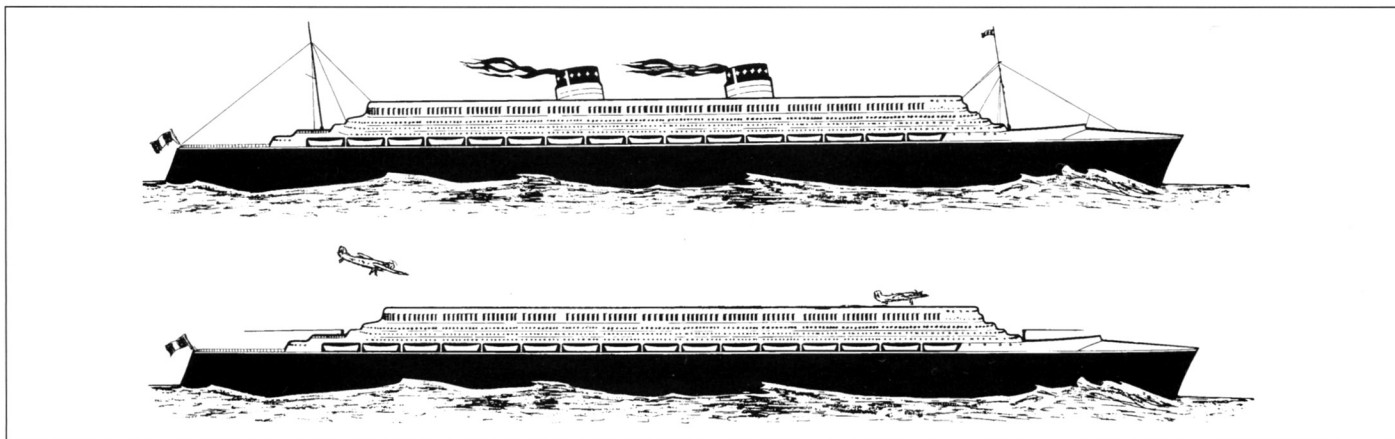
более, у него появились новые влиятельные единомышленники. В частности, должность исполнительного директора занял коммодор компании «Ю.С.Лайнз», бывший капитан лайнера «Левиафан» Герберт Хартли. Этот человек имел большой вес и авторитет как в Минтрансе, так и в правительстве США, так что надежды на получение проектом государственного финансирования вновь появились. Кроме того, пользуясь влиянием Хартли, Уайлдер решил попытаться получить в свое распоряжение все крупные суда компании «Ю.С.Лайнз», в частности, тот же «Левиафан». Данная мера рассматривалась для новой компании в качестве переходной, т. к., в любом случае, на ввод первого лайнера типа «Флаинг Клауд» в строй до 1931 г. рассчитывать не приходилось. Вскоре Уайлдер и Хартли побывали в Белом доме и проинформировали о своем намерении президента США Кулиджа.

Параллельно Уайлдер и Хартли провели ряд презентаций, стараясь привлечь новые инвестиции. Навещали и г. Монтаук, где начались дноуглубительные работы и подготовка к строительству пассажирского терминала. Но все было тщетно — слишком велики были у публики и бизнеса сомнения в финансовой состоятельности Уайлдера и его компании. В ноябре 1928 г. Хартли был вынужден покинуть компанию и судиться с «Блю Риббон» из-за невыплаты ему причитающихся по контракту 75 000 долл. Последовало еще несколько расследований, в ходе которых вскрылись факты лоббирования и нецелевого расходования средств. Началась систематическая травля идеи Уайлдера в прессе, в ходе которой само словосочетание «проект быстроходного судна» стало синонимом недобросовестности и коррупции. В действительности же, проект лайнера — авианосца пал жертвой непомерных технических амбиций своего автора и ложной идеи о том, что массовые регулярные трансатлантические перевозки можно значительно удешевить и сделать общедоступными за



Модель лайнера «Либерти»





счет массового строительства крупных и быстроходных (а, значит, и сверхдорогих) лайнеров с минимальными удобствами на борту, зато с внедрением такой интересной и беспрецедентной новинки, как пассажирские палубные самолеты.

В 1949 г. интерес к строительству лайнеров-авианосцев вновь проявили американские инженеры Пол Чэпмэн и Теодор Феррис. Они предлагали построить два громадных суперлайнера, которые изначально входили бы в резерв ВМС США в качестве быстроходных войсковых транспортов со вспомогательной авианесущей функцией, и при этом в мирное время могли бы обеспечить регулярное трансокеанское пассажирское сообщение, оставаясь рентабельными даже при 50-процентной загрузке. Чэпмэн и Феррис учредили компанию, названную ими «Либерти Лайнерз».

Мысль о строительстве пары скоростных трансатлантиков с каютами одного класса для всех пассажиров — проект «Янки Клипер», реализация которого сделала бы гражданский флот США равноправным игроком на Атлантике — владела этими двумя инженерами еще во второй половине 1930-х годов. Но разразившаяся мировая война поставила на тех планах крест. Было необходимо новое техническое и экономическое обоснование проекта, учитывая, что после войны стоимость строительства сверхлайнера возросла вдвое, до 100 млн. долл., а стоимость билета через Атлантику в каютном классе также удвоилась и составляла 100 долларов. Для реализации столь масштабного проекта требовалась государственная субсидия.

Лайнер нового проекта — «Либерти» — должен был иметь в длину 382 м. Громадная длина корпуса позволила бы судну всходить одновременно на две — три типичные атлантические волны (их период составляет ок. 160 м), что избавляло его от килевой качки. Для уменьшения бортовой качки планировалось установить гиростабилизаторы. Четыре турбозубчатых агрегата мощностью 280 000 л.с., питаемые от восьми котлов, производящих перегретый пар, обеспечивали судну рейсовую скорость 35 узлов. Силуэт судна, на первый взгляд, не выдавал в нем способность нести самолеты — лайнер должен был иметь две трубы и две мачты, расположенные в плоскости симметрии. Но это только на первый взгляд. При необходимости, трубы, имевшие телескопическую конструкцию, выдвигались в надстройку, мачты укладывались горизонтально, а плоская верхняя палуба надстройки превращалась в полетную, размерами 244х42,7 м. В «авианосной» конфигурации дым начинал отводиться за корму, через длинные горизонтальные дымоходы. Под верхней (полетной) палубой располагался довольно просторный ангар.

Подобная конструкция имела еще одно назначение — снижение аэродинамического сопротивления судна на полном ходу, что позволяло ему достичь более высокой скорости и сэкономить топливо. С этой же целью над-

стройки лайнера должны были быть полностью загерметизированы, а внутренние помещения — надуваться кондиционированным воздухом. Лайнер должен был быть полностью пожаробезопасен — он проектировался по принципу: «На борту только два предмета из сгораемых материалов: рояль в салоне и колода мясника на камбузе». Небольшие крытые прогулочные палубы располагались только в кормовой части, защищенные надстройкой от мощного набегающего потока. Справедливости ради стоит заметить, что даже в безветрие при скорости 35 узлов (ок. 64 км/ч) на открытой палубе не очень-то погуляешь. Шлюпки должны были располагаться в нишах по бортам надстройки, в полуутопленном положении, и спускаться на воду с помощью раздвижных шлюпбалок. Такое техническое решение в середине 20 века выглядело очень смелым, если не сказать — революционным. На современных лайнерах шлюпки располагаются в бортовых нишах только таким образом. Улучшению обтекаемости служили также скругленные очертания надстроек, складывающиеся в рейсе крылья мостика и тому подобные нововведения. Полубак должен был быть полностью закрыт обтекаемым сводчатым кожухом.

Корпус был разделен на 17 водонепроницаемых отсеков. Система непотопляемости включала в себя также двойное дно и двойной борт — все-таки, корабли строились для резерва ВМС. Непотопляемость судна обеспечивалась при затоплении любых трех отсеков. В пространстве между внешним и внутренним бортом должны были располагаться грузовые трюмы с оригинальной горизонтально — вертикальной системой загрузки-разгрузки, с выдвигающимися пандусами и транспортерами — «бесконечными лентами», с помощью которых грузы через лацпорты попадали с причала внутрь корпуса без помощи кранов, а внутри трюма распределялись с помощью лифтов.

Проект Чэпмэна и Ферриса имел мало шансов на успех: в начале 1950-х годов огромные средства из бюджета уже были выделены на строительство первого (и оставшегося единственным) американского лайнера-скорохода «Юнайтед Стэйтс», который также вошел в резерв ВМС как сверхскоростной войсковой транспорт. В конструкции «Юнайтед Стэйтс» было гораздо меньше радикальных новинок, он имел более скромные размеры и мощность машин, чем проект «Либерти», и даже при всем том, правительство США так и не приняло решения о строительстве второго однотипного судна, которое работало бы в паре с рекордсменом — слишком большие затраты для этого требовались. Морской транспортный комитет долго рассматривал запрос «Либерти Лайнерз» о выделении государственного финансирования, а затем и вовсе спустил решение на тормозах. В 1953 г. умер инженер Т. Феррис, а год спустя не стало и П. Чэпмэна. После их смерти идея лайнера-авианосца окончательно была предана забвению.

# Подвиг Спасича и Машеры

Евгений Целиков

**П**осле капитуляции Югославии и предшествовавшего ей развала государства, бездействовавший в ходе войны флот практически полностью был сдан победителям и впоследствии передан Италии. Лишь одна подводная лодка и несколько торпедных катеров были уведены экипажами в Грецию и в дальнейшем принимали участие в войне на стороне союзников. Но существовал для моряков Югославии и третий путь. Его избрали два офицера эсминца «Загреб» — Сергей Машера и Милан Спасич. 29-летний словенец Машера и 31-летний серб Спасич отказались исполнить приказ командира покинуть корабль и посредством взрыва боезапаса полностью уничтожили его. При взрыве погибли и оба офицера, причем все факты говорят о том, что гибель свою они предвидели и сознательно пошли на смерть, не предприняв попыток спастись.

Им и посвящается эта статья, факты в которой изложены на основе материалов книги Томислава Гргуревича (Tomislav Grgurevic) «Подвиг Спасича и Машеры».

Эсминец «Загреб», о событиях на борту которого пойдет речь, вступил в строй в ноябре 1939 г. С вступлением в строй однотипных «Белграда» (май 1939 г.), «Загреба» и «Любляны» (введен в строй в начале декабря 1939 г.) окончательно сформировался как боевое соединение 1-й торпедный дивизион. Первые крупные военные корабли, построенные на отечественных верфях, стали гордостью флота, а сам 1-й дивизион считался его элитой.

Командиром «Загреба» к началу апрельской кампании 1941 г. являлся капитан бойного бродя (соответствует званию капитана 1 ранга) Никола Кризомали. Всего на корабле, по штату, было десять офицеров. Должности старшего артиллерийского офицера и торпедного офицера занимали, соответственно, поручики бойного бродя 2 класса (старшие лейтенанты) Сергей Машера и Милан Спасич.

Биографии обоих офицеров во многом схожи. Сергей Машера, словенец по национальности, родился 11 мая

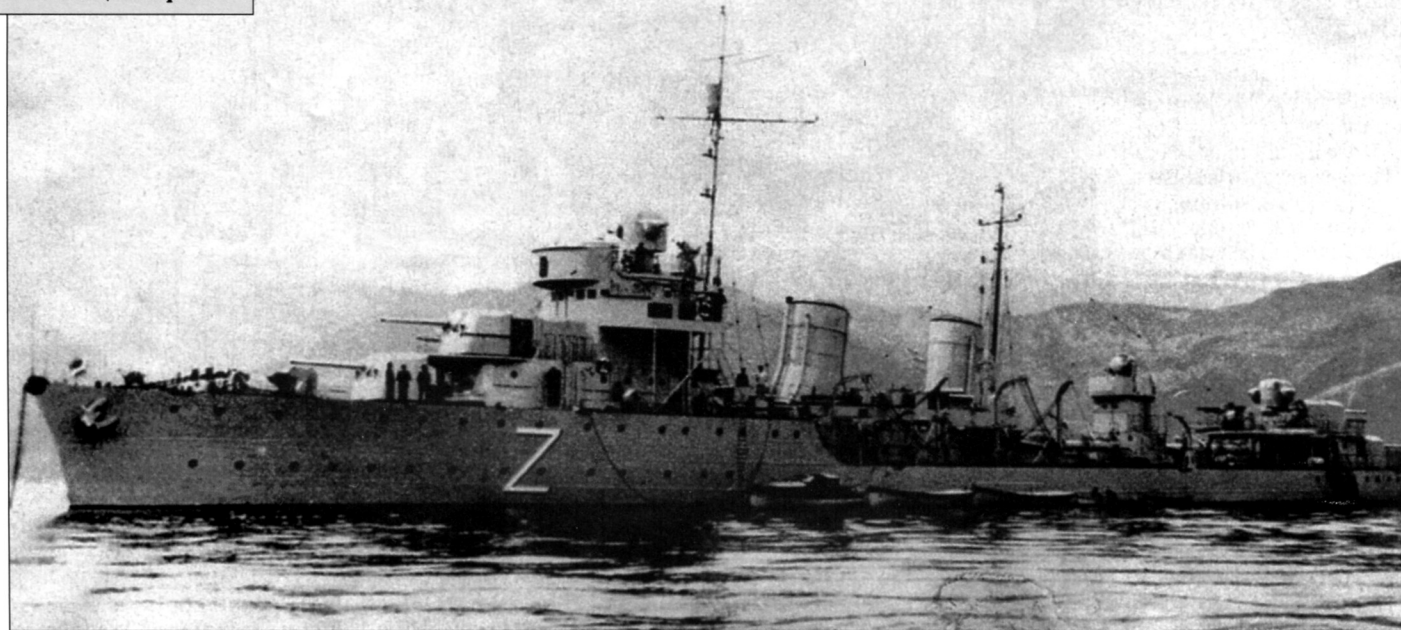
1912 г. в Горице. После Первой мировой войны семья уехала из отошедшего к Италии родного города в Люблян. В 1929 г. Сергей окончил среднюю школу и поступил в VII класс Военно-морской академии в Дубровнике, окончил ее с отличием и в 1932 г. поступил на службу. Серб Милан Спасич родился 8 ноября 1909 г. в Белграде в бедной семье крестьян, выходцев из Сьеницы. Там же в 1929 г. с отличием окончил школу и в этом же году, как первый по рангу, был зачислен в VII класс Военно-морской академии в Дубровнике. За время учебы окончил минно-торпедные курсы. Академию окончил в 1932 г., получив первое офицерское звание поручник корвета (младший лейтенант). В 1937 г. принял участие в дальнем походе учебного корабля «Ядран», отправившегося к берегам Северной Америки. В ходе океанского перехода навигационные приборы вышли из строя, а сильная облачность не позволяла ориентироваться по небу, однако спустя 23 дня плавания Милан Спасич вывел корабль к Бермудским островам. Дальнейшая служба привела обоих офицеров на борт «Загреба», где они и встретили начало войны.

\* \* \*

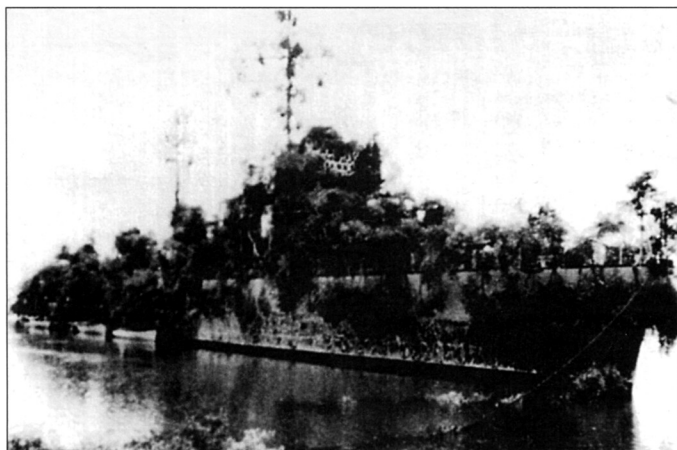
Нападение Германии и Италии «Загреб» вместе с двумя другими кораблями 1-го торпедного дивизиона, встретил в Которской бухте. Поздно вечером 5 апреля 1941 г. штаб эскадры получил радиogramму из Морского командования в Земуне о необходимости принять все необходимые меры в связи с предполагаемым началом войны утром 6 апреля. Всем кораблям был отдан приказ с 04:30 находиться в полной боевой готовности и быть готовыми к выходу в море. Довольно бодро отразив налет вражеской авиации в первый день войны, в дальнейшем корабли югославского флота оставались в бездействии, отсиживаясь в главной базе и став заложниками происходящего на сухопутном фронте, где обстановка стремительно ухудшалась.

10 апреля немцы заняли столицу Хорватии Загреб. Противники Югославии ловко использовали в своих целях всегда имевшие место противоречия между хорватами и

Эсминец «Загреб»







Замаскированный «Загреб» в Которской бухте

сербскими. Вечером того же дня по радио было объявлено о создании Независимого государства Хорватия во главе с лидером усташей Анте Павеличем. Некоторые армейские части, в которых большинство составляли хорваты, отказались подчиняться верховному командованию. Это, например, позволило 2-й итальянской армии легко продвигаться вдоль побережья на Сплит и Дубровник. Стали распадаться государственный порядок и вооруженные силы Югославии. Но самым пагубным образом это коснулось флота.

В силу того, что плавсостав набирался, в основном, из прибрежных районов Далмации, населенной преимущественно хорватами, их численность на флоте достигала 40%. С быстротой молнии весть о создании независимой Хорватии облетела экипажи кораблей. Процентная доля хорватов, больше не желавших воевать, а то и «своевольно ушедших со службы», достигла едва ли не 90%. На совещании у командующего эскадрой контр-адмирала Милана Домаинко командиры кораблей сообщили, что моральный дух сильно упал, а какое-либо боевое использование кораблей вряд ли возможно.

Тем не менее, в бухте было спокойно до 13 апреля, когда немецкие войска взяли столицу Югославии Белград. Начальник немецкого генштаба Франц Гальдер записал в своем дневнике: «Дальнейшие действия наших войск уже не являются военной кампанией, а скорее напоминают операцию по зачистке». В тот же день на Боку был совершен очередной авианалет. Самолеты противника бомбили с большой высоты, находясь вне зоны действительного огня зенитных орудий. Поэтому командующий эскадрой приказал рассредоточить корабли по бухте и замаскировать. «Дубровник», «Белград» и «Загреб» укрылись в юго-восточной части залива Тиват, расположившись на расстоянии около полумили друг от друга в виде так называемого «зенитного треугольника». «Дубровник» стоял у острова Страдиоти, «Белград» — около старого кирпичного завода в Кртоле. Личному составу было приказано находиться в укрытиях на берегу. На борту оставались только коки для приготовления пищи и расчеты зенитных орудий и пулеметов, которые должны были открывать огонь только при непосредственной угрозе кораблям, чтобы не нарушать без необходимости маскировку.

Именно это разделение экипажей можно считать ключевым моментом психологического перелома на пути к полному отказу от своих кораблей. Стало ясно, что флот останется пассивным, и попыток выйти на соединение с союзниками предпринято не будет. Большинство офицеров смирилось с такой ситуацией. Использовались различные непроверенные данные в качестве причины, чтобы выжидать и не действовать. Например, торпедный офицер эс-

минца «Белград» Живоин Анджелич вспоминает, что в качестве доказательств «неготовности» корабля капитан 1 ранга Лепетич «изобретал» множество неисправностей на борту, лишь бы не быть включенным даже в умозрительные планы выхода в море.

15 апреля в Которскую бухту пришла весть о перемирии. До командиров кораблей был доведен запрет на ведение огня по самолетам противника. Из всех кораблей югославского флота лишь одна подводная лодка и два торпедных катера ушли на соединение с союзниками. 17 апреля 1941 г., после двухдневных переговоров, Югославия капитулировала. По предварительному соглашению между победителями корабли югославского флота передавались итальянцам.

В первой половине дня 17 апреля итальянские войска вступили в Котор. В 13 часов пришла телеграмма от командира вошедшей в город дивизии «Мессина» генерала Дзано, предписывающая всем югославским экипажам покинуть корабли до 17 часов. От командиров кораблей требовалось сохранить корабли в настоящем состоянии и не предпринимать каких-либо действий по их повреждению или выведению из строя, в противном случае им грозили военно-полевым судом. Вскоре пришла вторая телеграмма, требовавшая от командующего эскадрой прибыть к итальянскому генералу. Контр-адмирал Домаинко и его начальник штаба Качич отбыли в Котор на яхте «Бели Орао». И только события, произошедшие в тот день на борту «Загреба», стали ярким проявлением патриотизма на фоне всеобщей апатии и разложения.

\* \* \*

В первые дни войны, когда крайняя пассивность флота стала вызывать справедливые нарекания, среди некоторых офицеров «Загреба» возобладало мнение об элементарном долге военных людей перед Родиной и невозможно-



Сергей Машера среди моряков «Загреба»





Лейтенант  
Сергей Машера

сти дальше уклоняться от участия в войне. Выход виделся в том, что хотя бы их эсминец должен уйти на соединение с союзниками. Есть сведения, что еще 8 апреля — на третий день войны — «Загреб», имея полный запас боеприпасов, топлива и других необходимых припасов, получил приказ быть готовым отбыть в Средиземное море для совместных действий с греками и англичанами, но в тот же день, под давлением сторонников партии усташей в верховном командовании, он был отменен. Офицеры эсминца требовали от командира корабля Кризомали,

чтобы он настаивал перед командующим эскадрой на разрешении действовать. Некоторые из них замыслили даже в благоприятный момент самостоятельно увести эсминец к союзникам, но не были способны сделать это без участия других, оставшихся равнодушными наблюдателями происходящего.

Приказ укрыть экипажи на берегу, введенный в действие 13 апреля, имел фатальные последствия. Моряки из числа хорватов, сторонников усташей, покинули корабль с легкостью. Один из офицеров «Загреба» говорил: «Экипаж совершенно деморализован, так что уже никто не вернется обратно на корабль».

Спасич и Машера поддерживали контакт со своими коллегами с «Белграда», соглашавшимися на уход к союзникам. Чтобы создать условия для этого, 16 апреля они даже пытались добиться назначения командирами эсминцев (вместо Кризомали и Лепетича) Иосипа Черни и Богослава Ерни, патриотизм которых и желание исполнить воинский долг не ставились под сомнение, хотя оба они были католиками. По воспоминаниям моряков, утром 17 апреля Спасич обошел экипаж, чтобы собрать команду для выхода в море, но желающих оказалось слишком мало. После этого среди патриотично настроенных офицеров пошел серьезный разговор об уничтожении корабля — они были готовы на все, только чтобы не видеть вражеский флаг на мачте «Загреба».

Последний день войны застал «Загреб» в заливе Тиват. День был туманный и дождливый. На эсминце стояла необычная тишина. Корабль в маскировочной окраске сливался с дымкой, окутавшей залив. Лишь одно событие внесло некоторое оживление. К борту «Загреба» подошел портовый буксир, притащивший пинас с водой и маслом. Некоторые подумали, что началась подготовка к отплытию, но, увы, после разговора с экипажем буксира оказалось, что тот выполнял «запоздалый заказ», который не был заблаговременно отменен.

Расстояние до приближавшегося противника становилось все меньше. Прошедшей ночью на серпантине дороги от Цетинье до Котора были видны многочисленные огни автомашин. Вскоре дошла информация, что итальянцы занимают близлежащие Будва, Цетинье, Дубровник и скоро будут в Которской бухте. На рассвете улетели английские гидросамолеты, прибывшие за подданными британской короны. Над холмами Обостник поднялся столб дыма — персонал станции наблюдения поджёг здание. В том же направлении слышались взрывы.

На берегу было видно большое количество людей — со стороны Тивата, где стоял большой гарнизон, шли солдаты и моряки, утверждавшие, что им приказали расходиться

по домам. Они привели множество лошадей, нагруженных ящиками с боеприпасами и оружием. Некоторые из солдат стреляли в воздух, радуясь концу войны и не подозревая о том, что ждет их в скором будущем. Многие раздобыли спиртное и пришли к берегу купаться, будучи уже изрядно пьяны. Одни смеялись, другие начали ссоры, даже схватив оружие. Большинство солдат были родом из Черногории и Герцеговины и говорили, что собираются в горы. Все это наблюдали моряки «Загреба». Некоторые из них попросили разрешения вернуться домой, но еще находились такие, кто до последней минуты надеялся, что прибедет флот союзников.

Командир «Загреба» капитан 2 ранга Никола Кризомали рано утром отправился на штабной корабль «Бели Орао». Затем командирский катер направился к «Дубровнику», который был лидером дивизиона эсминцев. Вернувшись на борт, Кризомали рассказал своим офицерам о полученном приказе сдать корабли невредимыми и добавил — все, что ими делается вопреки приказу, должно быть прекращено, напомнив об ответственности перед военно-полевым судом. На лицах многих офицеров было запечатлено выражение горечи. Артиллерист Никола Сафонов спросил: «Есть ли у нас шанс уничтожить корабль?» Командир не ответил, только безнадежно махнул рукой.

Через некоторое время Кризомали объявил построение экипажа на юте и около 09:30 обратился морякам с кормовой надстройки, сказав, что все развалилось, и приказал расходиться по домам. Затем к экипажу обратился Милан Спасич. Он сказал примерно следующее: «Война закончилась, Югославия капитулировала. Противник, подходит со стороны Будвы и скоро будет здесь. Возьмите все, что можете! Мы старались сделать все, чтобы этого не произошло, но уже ничего нельзя изменить, расходитесь по домам!» Повисла тишина.

Вскоре моряки стали покидать корабль. Некоторые из них были в военной форме, другие в штатском костюме, третьи — в смеси гражданского и военного. На борту «Загреба» царил беспорядок: предметы одежды и корабельного имущества — боеприпасы, оружие, чехлы орудий — валялись по всей палубе среди следов машинного масла, разнесенного ногами.

Морякам разрешили взять с собой оружие, но не дали патроны, дабы избежать ненужных стычек. Поднявшись на мостик, Спасич застал там связиста Вида Цветковича. Тот сказал, что намерен вернуться, домой, загрузив шлюпку оружием и боеприпасами. Спасич поддержал его, сказав, что отдал необходимые распоряжения. Сречко Бурич со своими друзьями решили идти домой на остров Углан, используя шлюпку с «Загреба». Им потребовалось пройти порядка 250 морских миль.

Только Спасич и Машера не спешили. По воспоминаниям одного из моряков, они оставались на борту в то время, как большинство офицеров уже покинули «Загреб». Они тепло попрощались со многими членами экипажа, раздав кому-то одежду и деньги, кому-то — кое-что из личных вещей на память.

Леопольд Розман вспоминал: «Я хорошо помню, что было 17 апреля 1941 г. Когда я был готов уйти, то спустился вниз, чтобы проститься со своими командирами. Офицеры в спешке готовили багаж и покидали корабль. Каюта Сергея Машеры была обставлена, как всегда, и там



Лейтенант  
Милан Спасич



не было никого. В передней каюты Спасича стояли четверо моряков. Он подошел к ним и начал говорить. Потечески советовал им быть достойными, как они были во время совместной службы с ним на борту. Затем он достал из кармана бумажник и дал каждому по 1100 динаров. Тепло пожав друг другу руки, они разошлись».

Ему вторит Неделько Радулович: «В тот день мы быстро сошли в лодку, потому что слышали, что итальянцы могут прибыть в любое время, Спасич и Машера были на борту. Прощание было теплым и человеческим со всеми членами экипажа, в то время как большая часть офицеров уже покинула борт. Когда мы сошли в лодку, то услышали, что они намерены взорвать корабль».

Милан Бифанц писал в своих воспоминаниях: «Меня встретил Машера и сказал мне, чтобы мы взяли одежду и мыло из корабельных запасов. Потом Машера дал мне свой бинокль и 1200 динаров, чтобы я помнил его. Он хотел, чтобы я вернулся домой счастливым. Я умолял его пойти со мной, но он отказался, сказав мне, что его место на борту».

Один из последних, кто оставил «Загреб», был Вида Цветкович. Вот что пишет он:

«Я спросил Спасича:

— Господин поручник бойног брода, мы закончили свою работу и идем в мой дом. Что будет со мной, то и с Вами. Горы близко.

Он был тронут этими словами, но твердо сказал:

— Я должен остаться и выполнить свой долг до конца! Тогда я покинул корабль».

Появились жители окрестных деревень, в основном из близлежащей Брдиште, которые хотели получить некоторые вещи с корабля до прихода оккупантов. Они стали нехотя расходиться лишь когда им сказали, что эсминец скоро взлетит на воздух. Правда, первое предупреждение не возымело особого воздействия, потому что на борту оставалось достаточно большое количество моряков, в том числе и капитан 2 ранга Кризомали.

Как раз в это время унтер-офицер Альфреды, вызвавшийся помочь Спасичу и Машере, начал готовить шашки тринитротолуола и провода для взрывателей.

Через некоторое время на корабль прибыл командир эсминца «Белград» Михаил Лепетич. Проявив максимум стараний в нежелании сражаться, он решил проявить рвение в выполнении приказа об оставлении кораблей. Видя, что на «Загребе» есть еще люди, он приказал им сойти в шлюпку, но Спасич резко крикнул ему: «Оставь корабль, тут нет места предателям!» Скорее всего, Кризомали слышал это, но остался безучастен. Находившийся в катере торпедный офицер «Београда» Живоин Анделич сообщает, что командир «Загреба» был обеспокоен другим: «Экипаж отказался от корабля, поэтому мы остались без обеда. Я хотел бы просить, когда вы вернетесь на корабль, отправьте к нам лодку для того, чтобы мы дали контейнер, чтобы нам привези обед с «Дубровника». Вскоре оба командира покинули эсминец. Спасич крикнул им вслед: «Загреб» не будет сдан!»

В воспоминаниях старшего офицера «Загреба» Николы Лютича утверждается, что подготовка к взрыву происходила при одобрении и чуть ли не под личным руководством командира, но это не находит подтверждения у прочих свидетелей происшедшего. К тому же, о политической ориентации командира «Загреба» может свидетельствовать тот факт, что впоследствии Кризомали стал церемониймейстером у самого Анте Павелича.

Как только экипаж сошел, Спасич распорядился увести от борта понтон, чтобы изолировать корабль от берега и тем самым избежать ненужных жертв среди желающих поживиться корабельным имуществом и запасами. От носа до кормы проложили кабель с отводами к торпедам и в по-

греба боезапаса, где были заложены тротильные шашки с взрывателями. В числе последних корабль покинул Никола Сафонов и с ним лейтенанты Вильке и Анжела, старшие унтер-офицеры Бифанц и Альфреды, матрос Цветкович, помогавшие Спасичу и Машере.

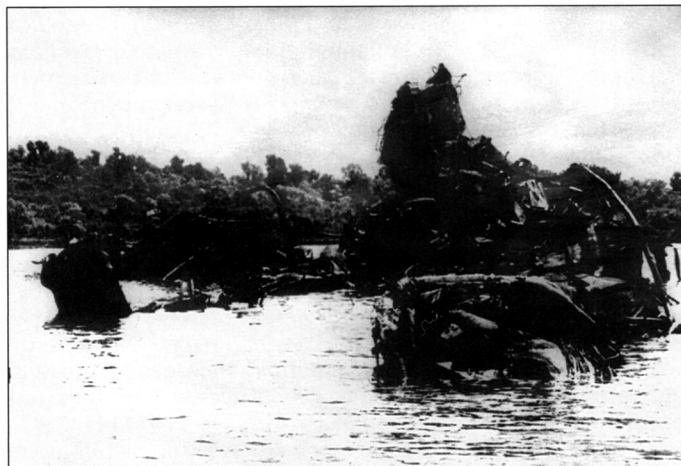
Последние минуты «Загреба» восстановлены по рассказам очевидцев.

С расстояния в полкилометра множество жителей Брдиште наблюдали за происходящим на эсминце. Когда последняя лодка отошла от борта, Спасич и Машера прошли по кораблю, затем спустились вниз, где Спасич остался немного дольше. Несколько позже оба офицера в полной парадной форме появились на корме, около орудий. Один за другим они сняли погоны со своих плеч, крепко обнялись и поцеловались. Один из них наклонился — видимо, чтобы замкнуть цепь. В этот момент раздался сильнейший взрыв. Первыми взорвались носовые погреба боезапаса. Наблюдавшие видели, как тела стоявших на корме офицеров, вместе с кусками корабля, летели по воздуху.

Взрыв был настолько мощным, что его слышали почти во всем районе Которской бухты. Корпус корабля разломился на две части. Носовая часть была совершенно разворочена. Обломки корабля разлетелись во все стороны на расстояние более полукилометра. Пострадали дома в соседнем Брдиште, особенно крыши, на один из домов упало орудие с полубака. Над местом взрыва поднялся грибовидный столб черного дыма. Загорелась растекшаяся по поверхности нефть. Высокая температура привела к серии взрывов в остальной части корабля, который из-за небольшой глубины полностью не затонул. Примерно полчаса спустя взорвались торпеды.

Небольшие взрывы были еще слышны в следующие два-три дня. Только когда они полностью стихли, а пожар закончился, обломки эсминца осмотрели итальянцы. Из-за малой глубины «Загреб» затонул лишь частично, большая часть обломков осталась над поверхностью моря. Интересно, что более всего возвышалась над водой кормовая часть, которая была на большей глубине. Постепенно под собственным весом обломки стали оседать в грунт. Позже итальянцы начали разбирать взорванный корабль по частям.

На следующий день рыбаки в бухте Тиват обнаружили труп в военно-морской форме, в котором был опознан Милан Спасич. Он был похоронен 19 апреля на военном кладбище в Савина около Херцегови по православному обряду, с участием граждан, матросов и товарищей. Впечатленные таким проявлением патриотизма итальянцы прислали на похороны взвод солдат, который отдал ему воинские почести. Через семь дней сильным штормом на противоположной стороне полуострова была выброшена верхняя часть те-



Остов «Загреб»

Остов «Загеба»



Похороны Спасича

ла (до пояса) Сергея Машеры. При разборке обломков эсминца в корме были обнаружены человеческие останки, которые, как предполагается, принадлежали Машере. Итальянцы захоронили его тайно, стараясь не афишировать место захоронения. Одна местная жительница нашла его голову и похоронила ее самостоятельно, и лишь после войны было произведено перезахоронение.

Подвиг Спасича и Машеры, конечно же, явился наиболее яркой страницей в истории югославского флота периода Второй мировой войны. Еще в 1942 году на Мальте в их честь был поставлен памятный знак. В 1944 г. британский публицист Дэвид Дивайн в книге «Флоты в изгнании» («Navies in Exile») подробно описал их подвиг. Посмертно им было присвоено множество наград. Морской музей в городе Пиран на полуострове Истрия, часто посещаемый туристами из России, с 1967 года носит имя Сергея Машеры. В Тивате, в городском парке, в середине 60-х годов обоим поставлен памятник. В белградском городском квартале Жарково их именем названа улица. Наконец, 10 сентября 1973 г., к 30-летию ВМС СФРЮ, после длительных сомнений — ведь оба героя были офицерами Королевского флота — Иосип Броз Тито присвоил Спасичу и Машере звание национальных героев Югославии. ВМС Черногории до 2006 г. праздновали 17 апреля как день рыцарского подвига.

В 1968 году на основе описанных событий был снят франко-югославский фильм «Пламя над Адриатикой» («Flames sur l'Adriatique»). Правда, его сюжет был сильно изменен относительно реальных событий и является скорее художественным вымыслом, чем повествованием о реальных событиях.

Корабль погиб совсем недалеко от того места где сейчас расположен международный аэропорт Тиват. Часть форштевня «Загеба» ныне сохраняется в морском музее в Которе, а два его «бофорса» — в морском музее Сплита. Оба орудия в плохом состоянии и нуждаются в реставрации.



Памятник Спасичу и Машере в Тивате



# Самоходная установка СУ-1

Андрей Глухов

**В** конце 1930 года Научно-технический комитет Управления механизации (НТКУММ) РККА сформулировал требования к перспективному самоходному 76-мм орудью поддержки. Они включали в себя:

- |              |  |
|--------------|--|
| - боевой вес | 9 т (для полковой пушки)<br>или 12 т (для дивизионной) |
| - экипаж     | 3 – 4 человека   |
| - вооружение | 76,2 мм пушка  |
| - броня      | 11 – 20 мм (полковая)<br>или 15 – 30 мм (дивизионная)  |
| - скорость   | 30 – 35 км/час   |
| - запас хода | 180 – 200 км   |

Орудие проектировалось на конкурсной основе. Весной 1931 года кроме конструкторского отдела завода «Большевик», аналогичное задание было предоставлено на рассмотрение специальной советско-германской технической комиссии (ТЕКО). С германской стороны за проектирование взялась фирма «Даймлер-Бенц».

Первоначально в советском варианте предусматривалось в качестве базового использовать шасси серийного танка собственной разработки. «Донорами» должны были

выступить либо легкий Т-19, либо средний Т-24. Но изготовление опытного Т-19 затянулось до конца 1931 года, и в виду сложности и дороговизны от него вообще отказались. А Т-24, хотя и изготавливался к этому времени на ХПЗ им. Коминтерна, но наладить крупносерийный выпуск машины харьковчане так и не смогли.

В этих условиях конструкторы были вынуждены взять за основу танк Т-26 (британский «Виккерс 6-тонный»), принятый на вооружение в феврале 1931 года, и серийное производство которого разворачивалось на заводе «Большевик».

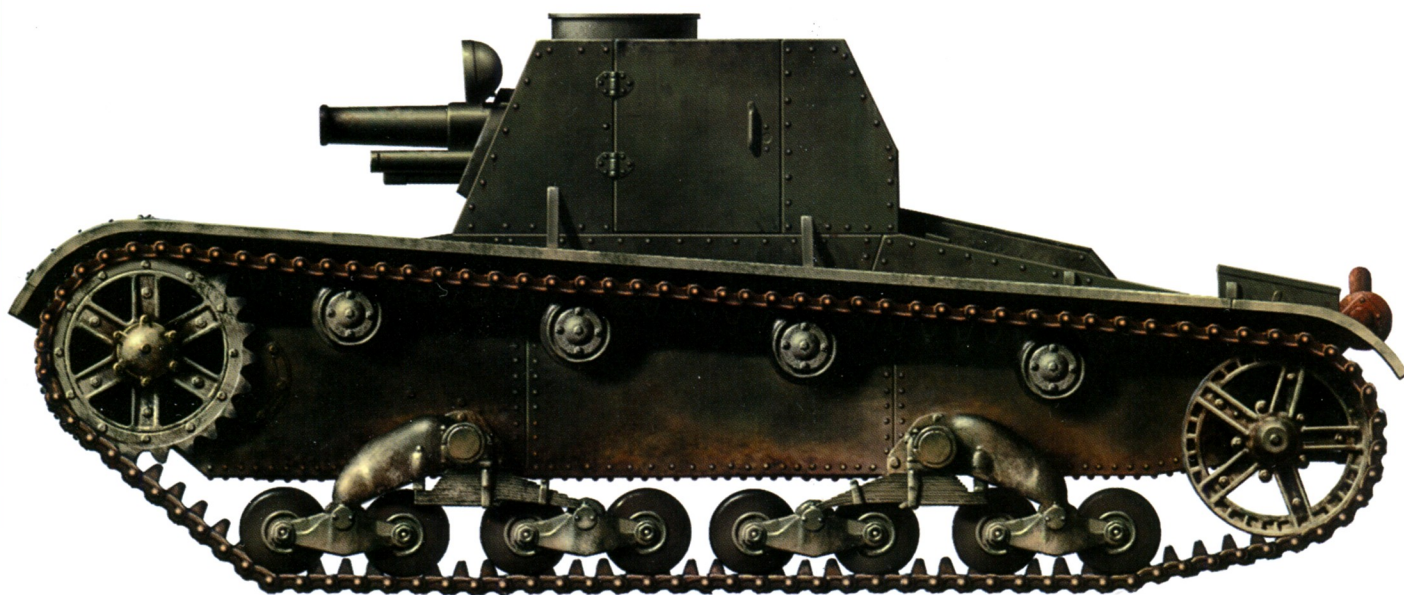
Чтобы уложиться в отведенные сроки, проектирование САУ шло в авральном режиме: все проектировалось и изготавливалось в спешке, никакой отработки узлов не велось. Фактически проектировался не прототип серийной машины, а экспериментальный образец. Многие просто подгонялись «по месту».

Значительная часть конструкции танка осталась без изменений. Изменениям подверглась только верхняя часть корпуса. Вместо подбашенной коробки была смонтирована четырехугольная рубка. По бортам рубки имелись двери для посадки экипажа, на крыше – смонтирована смотровая башенка с люком.

Самоходная установка СУ-1. Вид 3/4 левого борта







Со схемой установки орудия в рубку мудрить не стали, а воспользовались проверенной временем и отработанной на бронеавтомобилях и бронепоездах. Орудие смонтировали на тумбе от бронеавтомобиля «Гарфорд» времен Первой мировой, находившегося на складе. В лобовом листе вырезали амбразуру, как говорится – «на глаз». Она оказалась таких размеров, что при обстреле САУ из пулемета большинство пуль беспрепятственно проникло внутрь рубки самоходки.

Вооружили САУ 76,2-мм полковой пушкой обр. 1927 года с укороченным откатом. Эта артсистема хорошо подходила для целей поддержки пехоты и разрушения полевых укреплений, однако для борьбы с танками была откровенно слаба из-за низкой начальной скорости снаряда.

Как бы то ни было, но уже в октябре 1931 года новая самоходка была подана на испытания, которые, впрочем, тут же были остановлены: после первого же выстрела орудие вышло из строя. После ремонта испытания продолжи-

лись. В это время, кроме испытания пробегом (никак не сказавшимся на ходовой), были произведены 41 выстрел с места и 3 – на ходу. Из-за более высокой жесткости системы кучность стрельбы оказалась лучше, чем у полевого орудия. Но... «болтанка» в боевом отделении не позволяла вести на ходу прицельный огонь. К тому же, отмечалась стесненность боевого отделения.

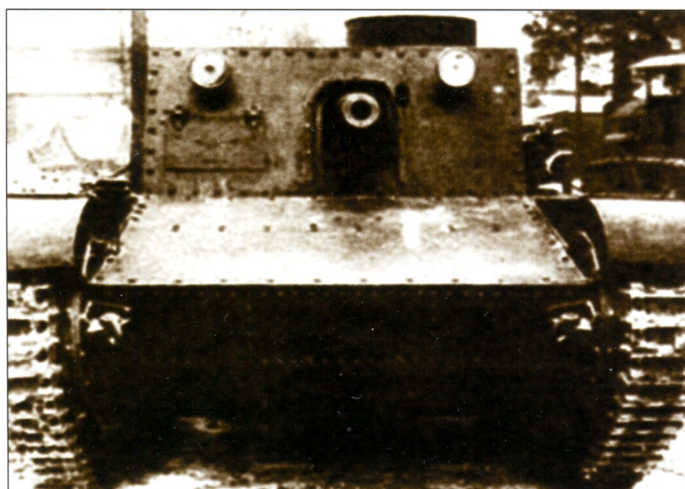
В акте об испытаниях в декабре 1931 года указывалось, что в целом установка выдержала испытания и после устранения недостатков может быть принята к серийному производству.

А что же немцы? Они тоже не сидели сложа руки, но не смогли уложиться в сроки. Фирма «Даймлер-Бенц» представила свой проект в середине 1932 года. Испытания советского варианта САУ к этому времени были уже закончены. К тому же, смета немецкого проекта многократно превысила запланированную, посему от его реализации просто отказались.

Впрочем, и отечественная разработка не получила дальнейшего развития. Проект доработанной СУ-1 был готов к середине 1932 года, но к этому времени более привлекательным выглядел вариант так называемого «артиллерийского танка» с тем же орудием что и у САУ, но во вращающейся башне. Этот вариант был реализован в проекте Т-26-4 (Т-26А) на базе линейного танка. А все работы по доводке СУ-1 свернули.

### ТТХ СУ-1

Боевая масса	8050 кг
Экипаж	3 человека
Длина	4620 мм
Ширина	2440 мм
Высота	2100 мм
Вооружение	76,2-мм орудие обр. 1927 г.
Боекомплект	35 снарядов
Бронирование	10 – 13 мм
Мощность двигателя	90 л.с.
Скорость максимальная	30 км/час
Запас хода	110 км



Самоходная установка СУ-1. Вид спереди





К статье: Первый «Фантом»: палубный истребитель «МакДоннелл» FH-1

