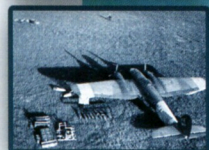


10/2016 (52) Октябрь

Журнал о военной истории

12+

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИИ

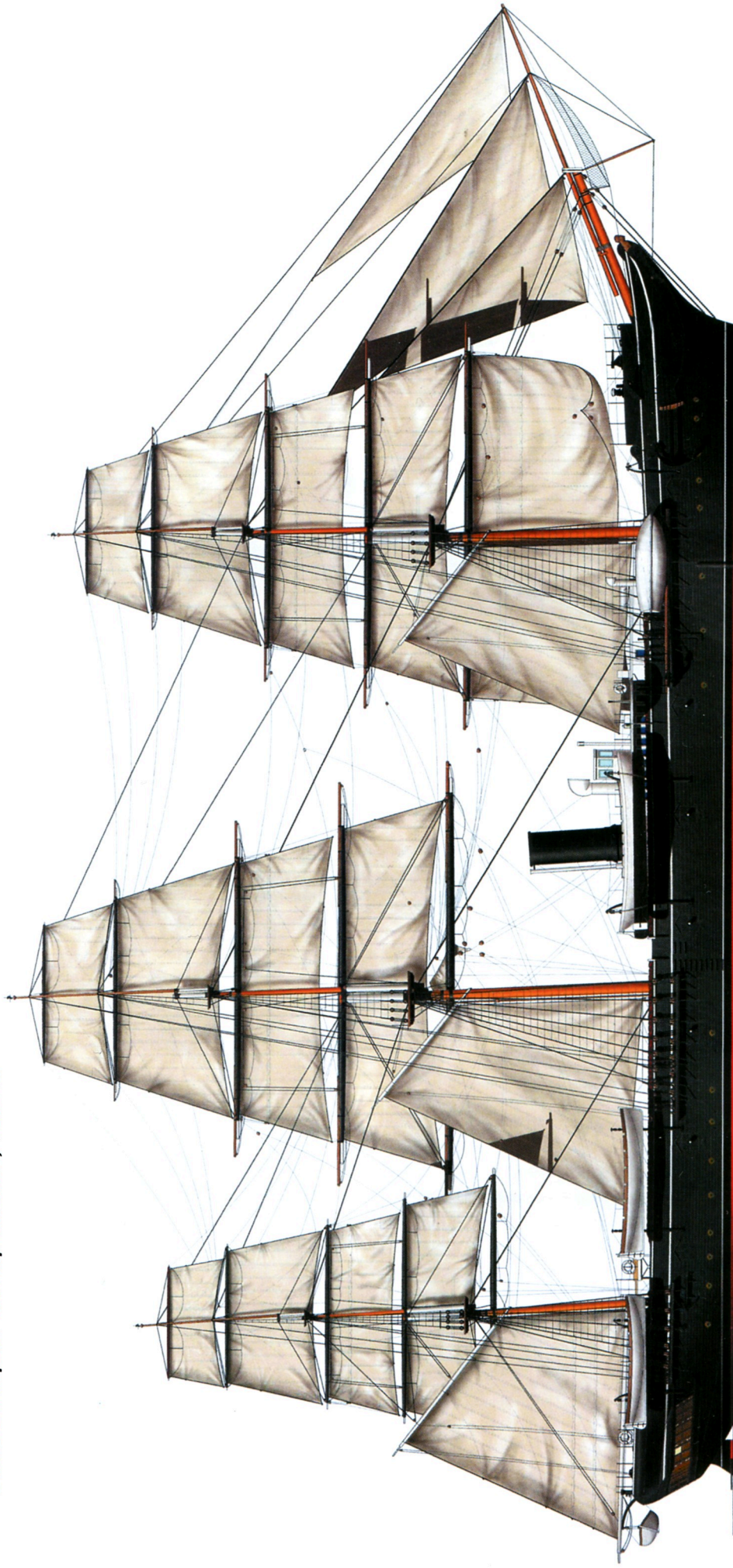


Операция
«Кейптаун»

Бронированный дозор
Крылья Янтарного Края
Крымское небо 1941-го года
Греческие ВВС в Корейской войне
«Воут» F6U «Пират»
Винтовой корвет «Веттор Пизани»
Безвестный дебют
Самоходная установка СУ-2



Винтовой корвет «Веттор Пизани», 1882 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 25.11.2016

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

Возрастная категория 12+

Быстров П.М.

ИП Чаплыгин А.В.

Дашьян А.В.

Аничкин Н.А.

СОДЕРЖАНИЕ

М.Барятинский	
Бронированный дозор	1
А.Котловский	
Крылья Янтарного Края.	
Авиация Латвии 1918-1940 гг. Часть 2	10
А.Заблотский, Р.Ларинцев	
Крымское небо 1941-го года (22 июня-23 сентября)	17
Ю.Пахмури	
Греческие ВВС в Корейской войне	24
И.Холмских	
«Воут» F6U «Пират»	28
С.Патянин	
Винтовой корвет «Веттор Пизани»	37
Н.Митюков	
Авария миноносца «Абана»	43
М.Морозов	
Безвестный дебют.	
Ил-2 Балтийского флота над морем в 1941 г.	46
И.Артеменко	
Операция «Кейптаун».	
Действия немецких подводных лодок у побережья	
Южной Африки в конце 1942 г.	55
А.Глухов	
Самоходная установка СУ-2	3-я стр. обл.

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

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

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

В Санкт-Петербурге

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

На Украине

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

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

В Польше

• Интернет-магазин www.knigi.pl

БРОНИРОВАННЫЙ ДОЗОР

Михаил Барятинский

В конце 1950-х годов на вооружение Советской Армии начала поступать бронированная разведывательно-дозорная машина (БРДМ), предназначенная, как это следует из ее названия, для ведения разведки, несения дозорной службы и боевого охранения. Однако тактико-технические характеристики этой машины вскоре перестали удовлетворять военных.

История создания

Проектированием новой бронированной разведывательной машины, призванной заменить БРДМ, начиная с 1959 года, занималось СКБ ГАЗа, возглавляемое В.А.Дедковым. Ведущим конструктором машины был А.Н.Лебедев. Формальным же поводом для разработки тактико-технических требований и создания нового образца бронетехники стало появление нового модельного ряда гражданских автомобилей. Появилась возможность, например, использовать новый двигатель. Кроме того, планировалось усилить вооружение и оснастить машину системой противотанковой защиты (ПАЗ).

В июле 1960 года на Муромском тепловозостроительном заводе им. Дзержинского изготовили бронекорпуса для первых двух прототипов новой машины. После окончательной сборки их на ГАЗе начался этап заводских испытаний, который не слишком порадовал. Дело в том, что машина была еще слишком «сырой», а на первом прототипе вообще установили агрегаты ходовой части от БРДМ. Тем не менее, в ноябре 1960 года обе машины передали в Кубинку для полигонных испытаний.

В ходе испытаний выявилось довольно много недостатков. Отмечались ограниченный обзор с места командира, неудобное и стесненное размещение членов экипажа, практическая неработоспособность системы ПАЗ из-за использования 12-вольтового электрооборудования, целый ряд недостатков ходовой части и силовой установки. Военные критиковали отсутствие унификации новой БРДМ по ходовой части с бронетранспортером БТР-60П. Применение же мостов от ГАЗ-66 уменьшало клиренс машины, а узкая колея уменьшала устойчивость на поворотах: при скорости более 40 км/ч проявлялась склонность машины к опрокидыванию. Требовалась и замена пулеметной установки – заказчика не устраивало применение открытой зенитной ту-



Прототип бронированной разведывательно-дозорной машины ГАЗ-41

рели от танка Т-10М с 14,5-мм пулеметом КПВТ. Тем не менее, такое вооружение было зафиксировано в тактико-технических характеристиках, приложенных к постановлению о принятии на вооружение, увидевшему свет 13 апреля 1962 года. Машине был присвоен индекс БРДМ-2, после чего ее предшественницу стали частенько именовать БРДМ-1, что неверно.

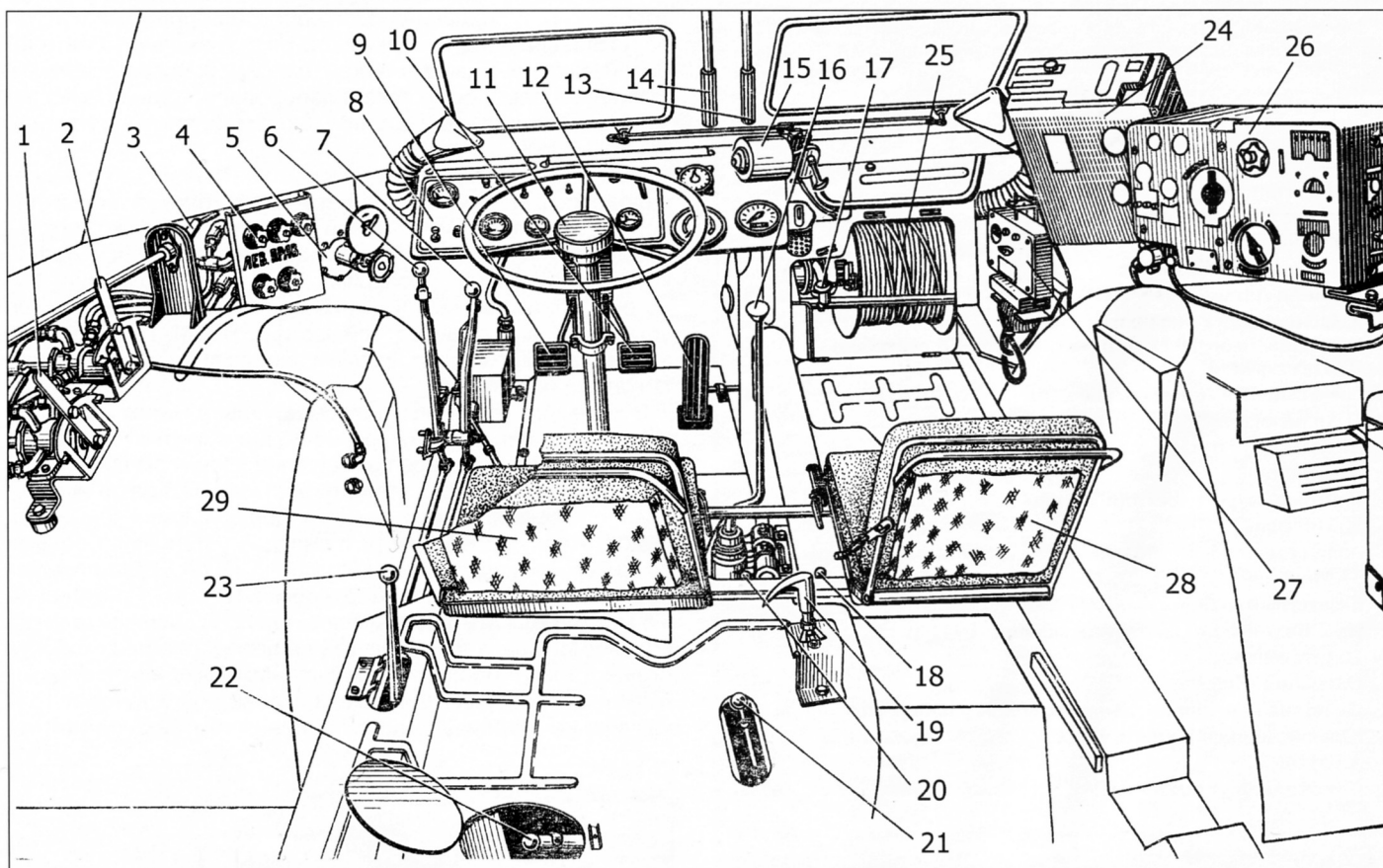
После принятия на вооружение серийный выпуск БРДМ-2 начался не сразу. К этому времени была разработана башня со спаренной установкой пулеметов КПВТ и ПКТ, и начались работы по размещению ее на БТР-60ПА. Эту же башню решили установить и на БРДМ-2, что и было выполнено на 3-й и 4-й предсерийных машинах. В апреле 1963 года БРДМ-2 с башней была показан министру обороны СССР маршалу Советского Союза Р.Я. Малиновскому. Маршал высказал пожелание улучшить обзорность из машины за счет установки дополнительных приборов наблюдения в башне и бортах корпуса.

Первые пять серийных машин покинули заводской цех только в декабре 1964 года после продолжительного цикла доводочных работ. Серийный выпуск БРДМ-2 продолжался на Арзамасском машиностроительном заводе вплоть

до 1989 года. За время производства изготовлено около 9,5 тыс. боевых машин всех модификаций и вариантов, включая ПТРК, РХМ и т.д.

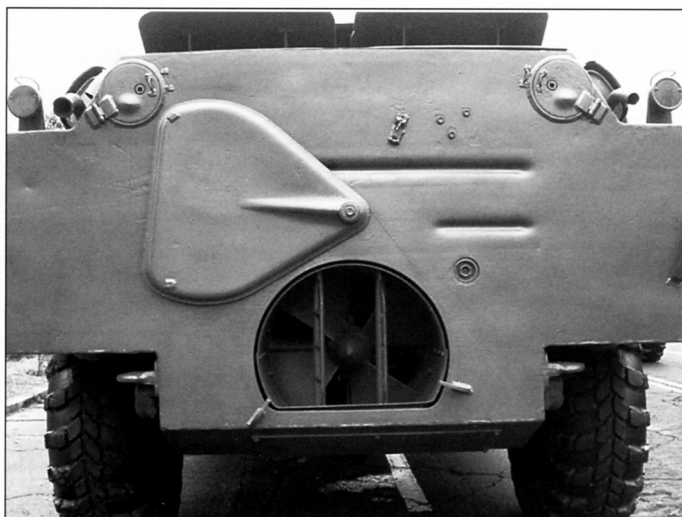
Описание конструкции

БРДМ-2 имеет схему общей компоновки с передним расположением отделения управления и задним размещением двигателя. Такая компоновочная схема по сравнению со схемой компоновки БРДМ позволяет улучшить обзорность с рабочего места водителя и повысить водоходные качества машины, так как установка двигателя в задней части корпуса обеспечивает стабильный дифферент на корму. В то же время ведущие мосты и карданные передачи к ним находятся под днищем корпуса, тем самым нарушая его обтекаемую форму. Машина имеет закрытый герметичный корпус, представляющий собой жесткую коробку понтонного типа, на котором крепятся все агрегаты и механизмы. Он изготавливался из броневых листов толщиной 10 и 6 мм. Лобовая броня обеспечивает машине защиту от 7,62-мм бронебойных пуль со всех дистанций, а бортовая — с дистанции свыше 100 м.



Отделение управления:

1 — рукоятка крана гидросистемы дополнительных колес; 2 — рукоятка крана гидросистемы заслонки водомета и волноотражателя; 3 — рукоятка привода жалюзи; 4 — блок шинных кранов; 5 — воздушный редуктор системы регулирования давления в шинах; 6 — рычаг управления раздаточной коробкой; 7 — рычаг включения переднего моста; 8 — щиток приборов; 9 — педаль сцепления; 10 — педаль тормоза; 11 — кнопка сигнала; 12 — педаль привода дроссельной заслонки; 13 — рычаг управления бронекрышкой смотрового люка командира; 14 — рычаг управления бронекрышкой смотрового люка водителя; 15 — мотор стеклоочистителя; 16 — рычаг управления коробкой передач; 17 — рукоятка муфты включения барабана лебедки; 18 — рукоятка управления дроссельной заслонкой карбюратора; 19 — рукоятка ручного тормоза; 20 — рукоятка управления воздушной заслонкой; 21 — рычаг управления коробкой отбора мощности на водомет; 22 — рычаг включения лебедки; 23 — рычаг включения дополнительных колес; 24 — координатор навигационной аппаратуры; 25 — лебедка; 26 — радиостанция; 27 — рентгенометр; 28 — сиденье командира; 29 — сиденье водителя



Вид на корму БРДМ-2 с поднятой заслонкой водомета

Бронекорпус машины разделен на три отделения: силовой установки, боевое и управления.

Отделение силовой установки расположено в кормовой части корпуса. В нем размещены двигатель в сборе со сцеплением, коробкой передач и коробкой отбора мощности на водомет, водяные и масляные радиаторы и теплообменники, пусковой подогреватель, водооткачивающий электронасос, компрессор, агрегаты и аппараты электрооборудования, водометный движитель с редуктором и карданным приводом от коробки отбора мощности, бензиновые баки, аккумуляторная батарея и воздушный баллон.

Отделение силовой установки изолировано от остальной части корпуса герметичной перегородкой. Для доступа к двигателю в ней имеются откидные дверцы.

Боевое отделение расположено в средней части корпуса. В нем размещены башенная пулеметная установка, гидropодъемники дополнительных колес, два одноместных сиденья для экипажа, боекомплект, ЗИП пулеметов, машины и радиостанции, аптечка, огнетушитель, укладка приборов ночного видения. На левом борту в задней части боевого отделения расположен нагнетатель для создания противодавления внутри бронекорпуса. В средней части боевого отделения на днище размещена раздаточная коробка в сборе с редуктором и коробками отбора мощности на дополнительные колеса и лебедку.

Отделение управления расположено в передней части корпуса. В нем размещены органы управления машиной, приборы наблюдения, радиостанция, навигационная аппаратура, лебедка и ее привод, рентгенометр ДП-3Б, отопитель, который также обеспечивает обдув теплым воздухом лобовых стекол, сиденья командира и водителя.

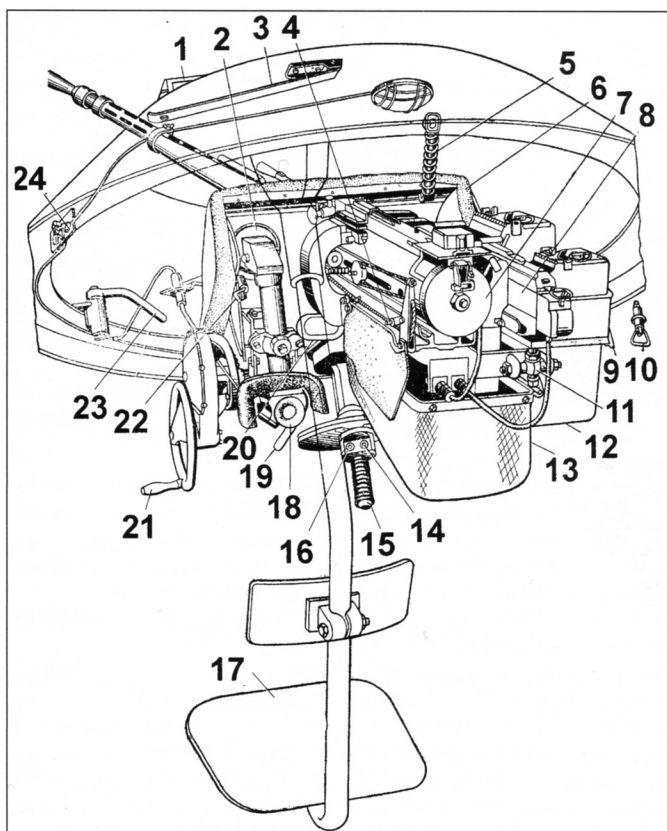
Экипаж БРДМ-2 состоит из четырех человек: командира и механика-водителя, находящихся в отделении управления справа и слева соответственно, стрелка, находящегося в башне, и наблюдателя, занимающего место по левому или правому борту в боевом отделении.

Башня БРДМ-2 — сварная из броневых листов и имеет форму усеченного конуса. Башня установлена на шариковой опоре — погоне над вырезом в подбашенном листе крыши корпуса машины.

Вооружение БРДМ-2 состоит из спаренной установки 14,5-мм пулемета КПВТ и 7,62-мм ПКТ. Установка размещена на цапфах в лобовой части башни, её наведение в вертикальной плоскости в пределах от -5° до $+30^\circ$ осуществляется вручную при помощи винтового механизма, горизонтальная наводка — вращением башни. Для наведения пулеметов в цель используются перископические прицелы

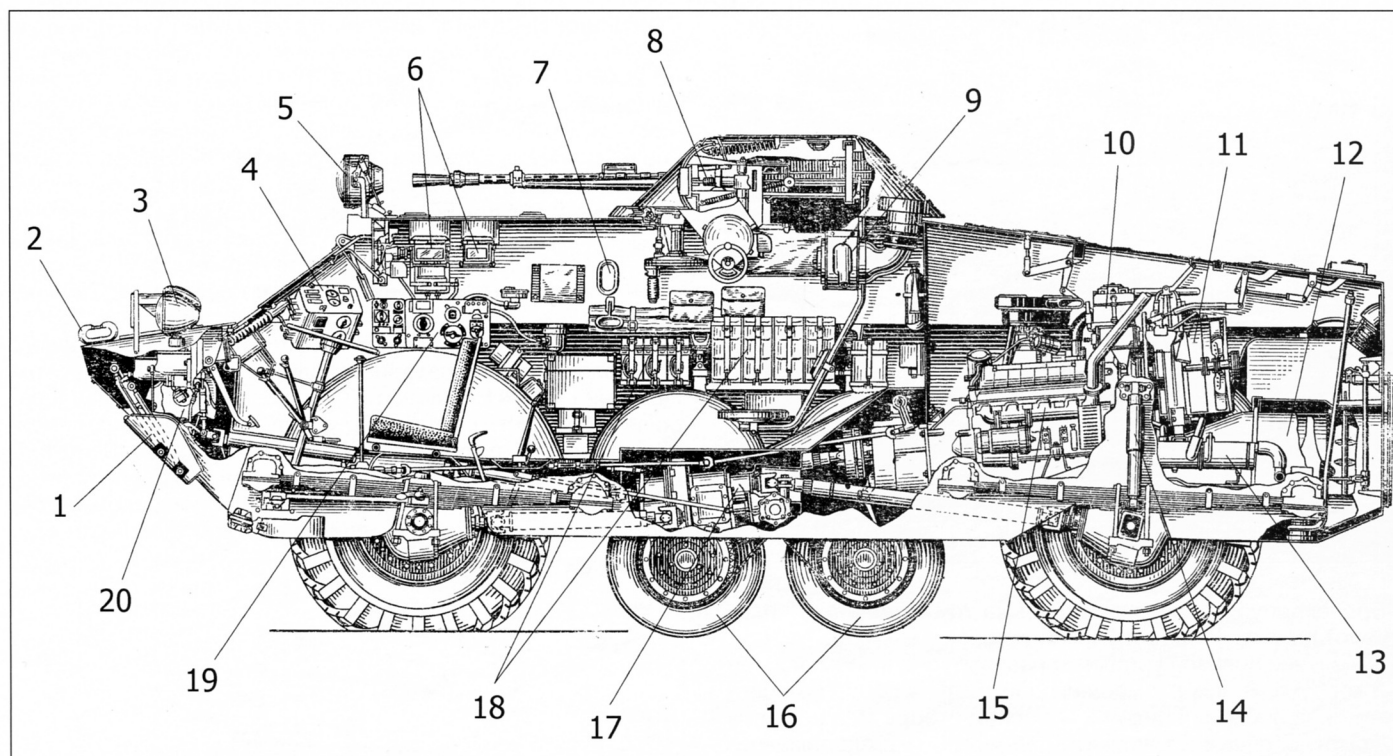
ПП-61 или ПП-61АМ, имеющие увеличение 2,6 \times при поле зрения в 23° и обеспечивающие огонь из КПВТ на дальности до 2000 м и из ПКТ — до 1500 м. Пулемет КПВТ предназначен для борьбы с легкобронированной и небронированной техникой противника и имеет боекомплект 500 патронов в 10 лентах, снаряженных бронебойно-зажигательными пулями Б-32 и трассирующими БЗТ или бронебойно-зажигательными пулями БС-41 с сердечниками из карбида вольфрама и трассирующими БСТ, а также зажигательными ЗП. Пулемет ПКТ предназначен для поражения живой силы и огневых средств противника и имеет боекомплект 2000 патронов в 8 лентах.

Силовая установка машины состоит из 8-цилиндрового V-образного карбюраторного двигателя жидкостного охлаждения ГАЗ-41 (мощность 140 л.с. при 3200 об/мин, рабочий объем 5530 см³) и обслуживающих его систем смазки, питания, охлаждения, подогрева и зажигания. Двигатель в сборе со сцеплением, коробкой передач, коробкой отбора мощности на водометный движитель и насосом гидросистемы подъемников дополнительных колес образует еди-



Башенная установка:

1 — прибор наблюдения ТНПТ-1; 2 — защитное стекло прицела; 3 — планка стопора люльки по-походному; 4 — штифт; 5 — уравновешивающее устройство; 6 — уплотнение маски; 7 — пулемет КПВТ; 8 — пулемет ПКТ; 9 — защелка коробкодержателя; 10 — стопор башни по-походному; 11 — регулировочный механизм; 12 — патронная коробка; 13 — гильзозвеньесборник; 14 — кнопка электростпуска ПКТ; 15 — рукоятка маховика поворотного механизма; 16 — кнопка электростпуска КПВТ; 17 — сиденье стрелка; 18 — прицел; 19 — рукоятка тормоза подъемного механизма; 20 — рукоятка перезарядки; 21 — рукоятка маховика подъемного механизма; 22 — рукоятка стеклоочистителя; 23 — рукоятка тормоза погона; 24 — электроштиток башни



Компоновка БРДМ-2:

1 — волноотражательный щиток; 2 — буксирная скоба; 3 — фара ФГ-125, 4 — координатор навигационной аппаратуры; 5 — ИК-прожектор ОУ-3ГА-2; 6 — приборы наблюдения ТНП-А; 7 — лючок для стрельбы из личного оружия; 8 — установка пулеметов; 9 — нагнетатель-сепаратор; 10 — воздушный компрессор; 11 — водяной радиатор; 12 — водомет; 13 — водяной теплообменник; 14 — амортизатор; 15 — двигатель; 16 — дополнительные колеса; 17 — раздаточная коробка; 18 — укладка боекомплекта; 19 — радиостанция; 20 — лебедка

ный агрегат, установленный в задней части корпуса машины на четырех опорах.

Крутящий момент от двигателя ГАЗ-41 передается через коробку передач и раздаточную коробку к заднему и переднему ведущим мостам, а также к приводам водомета, лебедки и дополнительных ведущих колес. Дополнительные пневматические колеса, располагаются в средней части корпуса по два на каждом борту. Они опускаются и поднимаются при преодолении окопов шириной до 1,2 м с помощью гидроподъемников подобно шасси самолета. Дополнительные колеса выполнены ведущими с механическим приводом от трансмиссии. Самоблокирующиеся кулачковые дифференциалы обоих мостов по устройству аналогичны узлам грузового автомобиля ГАЗ-66. Водомет и привод на ведущие колеса при необходимости могут работать одновременно.

На воде машина перемещается при помощи установленного в корме водометного движителя. Четырехлопастный винт засасывает воду через приемный патрубок, расположенный в днище, и выбрасывает ее через отверстие в кормовом листе корпуса. Во время движения на суше это отверстие закрывается специальной бронированной заслонкой. Задний ход обеспечивается изменением направления вращения винта. Для поворота на плаву служат водяные рули, расположенные в выпускном патрубке водометного движителя. Привод к ним сблокирован с приводом управления колесами. Безопасность движения на воде обеспечивают волноотражательный щит (при езде на суше он устанавливается в нижнее положение для улучшения обзора) и высокопроизводительная водооткачивающая система.

Емкость топливных баков составляет 290 л. Запас хода машины по шоссе достигает 750 км, на плаву — 180 км (или 17 — 19 ч работы двигателя).

Ходовая часть машины — колесная, с формулой 4x4. Автомобильные шины 12,00-18" с централизованной системой регулирования давления. Подвеска рессорная с продольными полуэллиптическими рессорами. Концы рессор установлены в резиновые подушки. На каждом мосту имеется по два гидравлических телескопических амортизатора двухстороннего действия.

Для преодоления траншей и окопов на БРДМ-2 установлены по два пневматических колеса с каждого борта. Размер колёс составляет 700x250 мм. Перед преодолением преград колёса опускаются, а после преодоления — поднимаются с помощью четырёх гидравлических подъёмников с шариковым замком. Эти колёса также как и основные, являются ведущими. В движение приводятся цепными передачами через коробку отбора мощности.

В передней части корпуса смонтирована лебедка с тяговым усилием на тросе 4000 кгс.

Как средство разведки, БРДМ-2 обладает развитым комплексом средств наблюдения. Командир машины располагает бинокулярной перископической танковой панорамой ТПКУ-2Б, обеспечивающей увеличение 5 \times при поле зрения в 7,5°, что позволяет осуществлять наблюдение на дальности до 3000 м, и дающей круговой обзор. В ночное время на месте ТПКУ-2Б устанавливается монокулярный прибор ночного видения ТКН-1С, имеющей увеличение 2,75 \times и поле зрения в 10° и обеспечивающий наблюдение на дальности до 250 — 300 м при подсветке инфракрасным осветителем ОУ-3. Помимо них, командир имеет четыре неподвижных перископических прибора: один ТНПО-115 и три ТПН-Б, обеспечивающие обзор лобового и правого бортового сектора. Механик-водитель располагает шестью перископическими смотровыми приборами: двумя ТНПО-115 и четырьмя ТПН-Б, обеспечивающими обзор лобового и ле-

вого бортового сектора. В ночное время центральный прибор ТНПО-115 заменяется бинокулярным неподвижным прибором ночного видения ТВНО-2Б, обеспечивающим наблюдение в секторе 30° на дальности 50–60 м. В небоевых условиях командир и механик-водитель могут вести наблюдение через смотровые люки в лобовом листе корпуса. Наблюдатель на каждом из своих мест имеет по три перископических прибора ТПН-Б, обеспечивающих обзор соответствующего бортового сектора. ТПН-Б и ТНПО-115 имеют однократное увеличение и отличаются наличием у последних электроподогрева, улучшающего видимость через них при низких температурах. Башенный стрелок, помимо прицела пулемётной установки, использовавшегося им в качестве основного средства наблюдения, имеет перископический прибор ТНПТ-1, установленный в крыше башни и обеспечивающий наблюдение 52°-го сектора в корме.

Разведывательное оборудование машины, кроме того, включает в себя артиллерийскую буссоль ПАБ-2А, войсковой прибор химической разведки ВПХР, прибор радиационной разведки ДП-3Б. Машина оснащена навигационной аппаратурой ТНА-2, системой ПАЗ и радиостанцией.

Эксплуатация и боевое применение

Первой боевой операцией с участием БРДМ-2 была операция «Дунай» по вводу войск стран-участниц Варшавского договора в Чехословакию в августе 1968 года. Впрочем, реальных боевых действий тогда удалось избежать и считать это настоящим боевым крещением нельзя.

По-настоящему БРДМ-2 пришлось повоевать спустя 10 лет в Афганистане. Эти машины принимали участие в Афганской войне с ее первого до последнего дня, с 1979 по 1989 год. Следует отметить, что они находились на вооружении не только Советской Армии, но и афганских правительственных войск. Причем поставки БРДМ-2 в эту страну начались задолго до ввода советских войск, ещё во времена правления Мухаммеда Заир-шаха.

В тяжелых климатических и физико-географических условиях Афганистана проявились некоторые недостатки БРДМ-2. В жарком высокогорном климате карбюраторный двигатель терял мощность и перегревался, недостаточной была защищенность машины, особенно от кумулятивных боеприпасов, а ограниченный угол возвышения вооружения —



Разведчики одного из подразделений Войска Польского спешиваются с БРДМ-2. 1970-е годы

всего + 30° — делал невозможным ведение огня по высокорасположенным целям на склонах горных ущелий, где обычно устраивали засады моджахеда.

Подразделения войсковой разведки использовали БРДМ-2 в Афганистане по своему прямому назначению. Типичным заданием была, например, разведка населенного пункта. Она начиналась с предварительного наблюдения за местностью дозором на БРДМ-2. Особое внимание уделялось наблюдению за «зелёнкой», садами, огородами и отдельными строениями, где могли быть устроены засады противника. После осмотра и доклада командиру дозор на БРДМ-2 выдвигался на другую сторону населенного пункта и из укрытия осматривал лежащую впереди местность. Движение происходило на большой скорости, без остановок; в первую очередь обращалось внимание на крыши и окна домов.

Однако по большей части БРДМ-2 использовались для несения патрульной службы, охранения и сопровождения колонн. К сожалению, в случае грамотно организованного нападения на колонну эти машины оказывались наиболее уязвимыми из всей советской бронетехники. Конструкция БРДМ-2 хотя и была рассчитана на боевое применение, однако в реалиях партизанской войны броня плохо спасала и от различного рода фугасов и противотанковых мин. Большой проблемой были и РПГ, кумулятивные гранаты которых легко пробивали тонкую броню БРДМ-2. «Душманы» сначала обездвиживали боевую машину, а потом расстреливали её из всех видов стрелкового оружия в упор.

Многочисленные случаи поражения легкобронированной техники, сопровождавшиеся большими потерями личного состава, не способствовали поднятию боевого духа у солдат. Десантники даже на марше старались находиться не внутри, а снаружи бронемашин. Считалось, что при взрыве мины или обстреле из гранатомётов вероятность гибели внутри БРДМ-2 гораздо выше, чем при размещении на крыше, даже несмотря на то, что в этом случае была высока вероятность потерь от обычного стрелкового огня противника. Впрочем, вся советская легкая бронетехника, включая БМП и БТР, находилась в аналогичном положении.

В конце 1980-х годов БРДМ-2 использовались Внутренними войсками МВД СССР и Советской Армией в различных «горячих точках» на территории Советского Союза, а после его распада принимали участие практически во всех вооруженных конфликтах на его бывшей территории. Средняя Азия, Закавказье, Молдавия — везде не обошлось без участия БРДМ-2. В ходе антитеррористических операций на Северном Кавказе они использовались как Российской армией и Внутренними войсками МВД РФ, так и незаконными вооруженными формированиями. БРДМ-2 применялись в



БРДМ-2 Войска Польского. 1970-е годы



БРДМ-2 из состава болгарского контингента миротворческих сил в Боснии. 1990-е годы



БРДМ-2 из состава украинского контингента миротворческих сил в Косово



БРДМ-2 палестинской полиции в секторе Газа. 1996 год



Машина радиационно-химической разведки БРДМ-2РХ в военном музее Владивостока

ходе грузино-осетинского вооруженного конфликта в 2008 году. В настоящее время они используются обеими сторонами в боевых действиях в Донбассе.

БРДМ-2 широко экспортировались. Их боевое крещение за рубежом состоялось в ходе «Войны судного дня» в 1973 году, когда они активно применялись египетскими и сирийскими войсками. Впоследствии они использовались во Вьетнаме, ирано-иракской войне, многочисленных локальных военных конфликтах, военных переворотах и связанных с ними внутренних беспорядках в Африке и Азии. БРДМ-2 несли службу в различных контингентах войск ООН и НАТО в ходе миротворческих операций в различных регионах мира – от Югославии до Ирака. По данным справочников «Джейн» и «Милитари бэланс» БРДМ-2 и машины на их базе на сегодняшний день продолжают нести службу как минимум в 50 странах мира!

На базе БРДМ-2 были созданы и выпускались серийно машины управления БРДМ-2У, звуковещательные станции ЗС-72Б и ЗС-82, боевые машины 9А31 ЗРК 9К31 «Стрела-1», 9П122 ПТРК «Малютка-М», 9П133 ПТРК «Малютка-П», 9П137 ПТРК «Фаланга-П», 9П148 ПТРК «Конкурс», а также машины химической разведки БРДМ-2РХ.

Модернизация

Производство БРДМ-2 прекратилось 25 лет назад, однако в настоящее время большое количество машин этого типа остаётся на вооружении не только Российской Армии, но и армий различных стран мира.

За много лет службы БРДМ-2 продемонстрировала свою высокую надёжность и эффективность. Тем не менее, к настоящему времени большинство оригинальных агрегатов и оборудование этих машин морально устарели и уже не соответствуют современным требованиям. Этот факт и послужил причиной возникновения в разных странах различных модернизационных программ. Первые варианты модернизации были предложены в России, что не удивительно, учитывая, что в нашей стране сохранился самый большой парк БРДМ-2.

Один из первых российских вариантов модернизации БРДМ-2 был показан на IV Международной выставке военной техники «Омск-2001». Основное отличие продемонстрированного прототипа от оригинальной машины состояло в установке нового двигателя — 4-цилиндрового дизеля Д-245.9 мощностью 136 л.с. с усовершенствованной трансмиссией, благодаря чему повысилась максимальная скорость и увеличился запас хода.

В настоящее время ОАО «Муромтепловоз» предлагает вариант с четырёхтактным дизелем Д-245.30Е2 мощностью 156,4 л.с., который позволяет 7,3-тонной боевой машине развивать максимальную скорость по шоссе 95 км/ч, а на плаву – 8-10 км/ч. При несущественном снижении максимальной скорости удалось получить запас хода машины, равный 1000 км, и значительно повысить её динамические характеристики. Правда, для установки нового двигателя и его агрегатов пришлось несколько приподнять крышу моторного отделения. От дополнительных опускающихся колёс отказались. В результате высвободились внутренние объёмы и появилась возможность увеличить число десантников. Для них в бортах сделали две посадочные двери, открывающиеся наружу. Теперь шесть человек экипажа могут покинуть машину не только через люки механика-водителя и командира, размещённые в передней части крыши корпуса, но и через бортовые двери.

Модернизированную БРДМ-2М предлагается оснащать новой башней МА1, вооружённой 14,5-мм пулемётом КПВТ и 7,62-мм пулемётом ПКТМ. Максимальный угол возвышения вооружения увеличен до +60°. Дополнительно на внешней стороне левого борта башни устанавливается 30-мм авто-



**Модернизированная БРДМ-2М на выставке
МВСВ-2006 в Москве**



Башенная пушечно-пулеметная установка МА4

матический гранатомёт АГ-17: он позволяет вести прицельный огонь на дальности до 1700 м и весьма эффективен против легкобронированных машин и спешенной мотопехоты. Также предлагаются к установке: башня МА2, оснащённая 23-мм пушкой и спаренным пулемётом калибра 7,62-мм, башня МА4 с 23-мм пушкой, 7,62-мм пулемётом и 30-мм автоматическим гранатомётом. В последнем варианте модернизации предусматривается вооружение, состоящее из 12,7-мм пулемета «Корд», пулемета ПКТМ и 30-мм автоматического гранатомета АГ-17 «Пламя».

В состав стандартного оборудования БРДМ-2М входят: система защиты от ОМП, централизованная система подкачки шин, которая позволяет механику-водителю регулировать давление в шинах при движении с учётом характера местности, и лебёдка с тяговым усилием 4400 кгс, смонтированная в передней части машины.



Интерьер отделения управления БРДМ-2А

Фото В. Белогруда

Серийная машина БРДМ-2А. 2008 год



Фото В. Белогруда

Фото В. Белогруда



БРДМ-2А на параде в Екатеринбурге. 9 мая 2009 года



БРДМ-2ЛД – украинский вариант модернизации БРДМ-2



БРДМ-2МБ1 – версия 140-го ремонтного завода из Белоруссии

Свой пакет предложений по модернизации предложил и Арзамасский машиностроительный завод — производитель бронетранспортёров БТР-80. Его идеология — максимальная унификация с выпускаемой сегодня продукцией, применение узлов и агрегатов от хорошо себя зарекомендовавшего БТР-80. Модернизированная машина завода — БРДМ-2А — получает новые башню и дизельный двигатель, ходовую часть от БТР-80, усиленную броневую защиту.

Как и в вариантах «Муромтепловоза» машина облегчается за счёт ликвидации дополнительных выдвигающихся ко-

лёс и их привода. Вместо рессорной подвески на базе узлов и агрегатов ГАЗ-66 устанавливается торсионная подвеска от БТР-80. Получив более широкую колею, машина стала устойчивее; если раньше на поворотах с высокими скоростями БРДМ-2 могла опрокинуться — это был её «врождённый» недостаток, то теперь она имеет возможность передвигаться и по дорогам, и по пересечённой местности с гораздо большими скоростями.

Бензиновый двигатель ГАЗ-41 заменён дизелем ЯМЗ-236 («обрезанный» вариант штатного ЯМЗ-238 от БТР-80), что существенно увеличивает запас хода, а также снижает пожароопасность. В бортах устанавливаются трапециевидные (от БТР-70) двери-люки для посадки-высадки экипажа.

Изменения коснулись и вооружения. БРДМ-2А получил новую башню, аналогичную башне БТР-80, с углом возвышения вооружения до +60° и современным прицельным оборудованием. На ней могут также размещаться дымовые гранатомёты.

Кроме того, на машине установлено дополнительное бронирование, а также навигационное оборудование «Гамма-1» или «Гамма-2», радиостанция Р-168-35У или Р-173, новые пуленепробиваемые шины, эффективная система пожаротушения и новый водомётный движитель от бронетранспортёра БТР-80.

Вариант БРДМ-2А принят на вооружение. В последние несколько лет на АМЗ модернизируется по 30-40 БРДМ-2 в год.

Несколько вариантов модернизации БРДМ-2 предложили украинские предприятия. Так, ГП «Николаевский ремонтно-



Боевые машины BRDM-2М-97 «Zbik-B» на военном параде в Варшаве



Сербская модернизация БРДМ-2 – «Курјак»

механический завод» разработало вариант БРДМ-2ЛД, который отличается от базовой версии установкой дизельного двигателя СМД-21-08 украинского производства. В 2005 году это же предприятие предложило машину БРДМ-2ДИ «Хазар». На этой машине установлен 138-сильный дизель FPTIveco «Тектор». В этот вариант модернизировано некоторое количество украинских БРДМ-2.

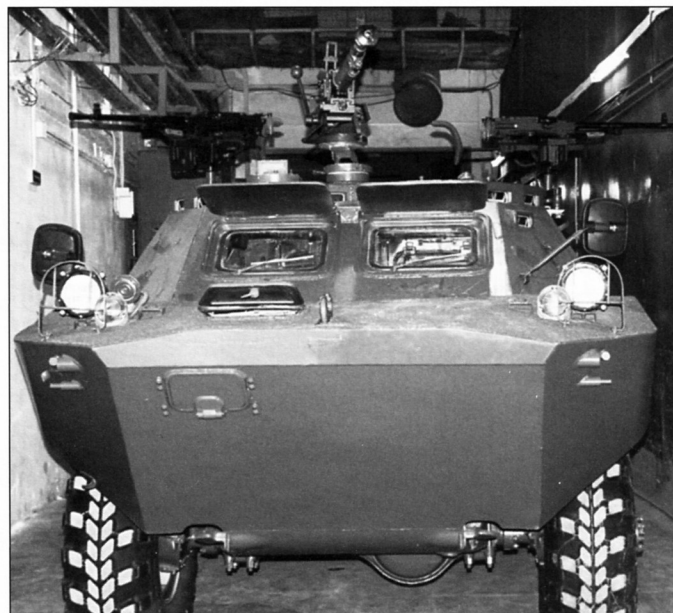
БРДМ-2ДП — также украинская модернизация БРДМ-2. Это облегченная безбашенная машина, оснащенная дизельным двигателем, производится ЧАО «Завод «Маяк» в г. Киев. Вооружение установлено на крыше — носовой 12,7-мм пулемёт ДШКМ и два бортовых 7,62-мм пулемёта СГМБ. Также машина оборудована боковой дверью для десанта, съёмными противоккумулятивными сетками и устройством для преодоления траншей и окопов.

Представляет интерес и БРДМ-2Т — модернизация БРДМ-2 украинской компании «Техимпекс». У машины демонтированы дополнительные колёса. Установлены боковые люки для посадки-высадки десанта, как у БТР-70, радиостанция Р-173, новый дизельный двигатель Д-245.30Е2 мощностью 155 л.с., передние и задние габаритные фонари от БТР-70, новые колёса с бескамерными шинами. Пулемёт КПВТ заменён на 12,7-мм НСВТ. Возможна установка и других боевых модулей.

БРДМ-2МБ1 — белорусская модернизация БРДМ-2, производится ОАО «140-й ремонтный завод». Демонтированы водометные движители и дополнительные колёса. Установлены боковые люки десанта, радиостанция Р-173, новый 4-цилиндровый дизельный двигатель Д-245.30Е2 Минского моторного завода, мощностью 155 л.с., в блоке с пятиступенчатой механической коробкой передач, боевой модуль «Адунок» и система видеонаблюдения.

Дистанционно-управляемый боевой модуль «Адунок» производства ОАО «КБ «Дисплей» позволяет оператору (стрелку) вести огонь из вооружения комплекса (12,7-мм пулемет НСВТ) как из машины, так и дистанционно из укрытия вне машины. Огонь может вестись как в ручном, так и в автоматическом режиме, что повышает возможности комплекса при организации боевого охранения объектов; установлен гидромеханический подъёмник ножничного типа, который обеспечивает возможность подъёма боевого комплекса «Адунок» выше уровня крыши боевой машины на высоту до 1,5 м. Подъёмник позволяет расширить возможности ведения разведки экипажем машины, а также вести огонь из-за укрытий.

Заменой силового агрегата в первую очередь озаботились и в Польше. В 1997 году появился BRDM-2M-96i — модернизированный вариант с 6-цилиндровым дизельным двигателем IvecoAifo 8040 и новыми тормозами. Спустя шесть лет на машину установили усовершенствованный дизель IvecoAifo 8040SRC, новую радиостанцию RRC-9500, кондиционер и решетчатые противоккумулятивные экраны. Вме-



БРДМ-2Т — вариант модернизации от украинской компании «Техимпекс»

сто 14,5-мм пулемёта в башне установлен 12,7-мм пулемёт WKM-B. Этот вариант получил обозначение BRDM-2M-96ik «Szakal». На BRDM-2M-97 «Zbik-B» установили дизель IvecoAifo 8040 SRC-21.11, новую трансмиссию и другое дополнительное оборудование.

Наиболее же существенную модернизацию БРДМ-2 разработали инженеры Министерства оборонной промышленности Азербайджана.

Машина создана на базе шасси бронированной разведывательно-дозорной машины БРДМ-2, но значительно отличается от нее по внешнему виду и вооружением.

Вооружение машины, получившей название «Зубастик» (непонятно только, насколько оно официально) состоит из 23-мм авиационной спаренной пушки ГШ-23Л со скоростью 3000-4000 выстр./мин. и 12,7-мм пулеметом. Кроме того, на башне установлен автоматический гранатомет и пусковые установки, вероятно, для неуправляемых ракет.

Также имеется тепловизионный прицел и панорамный телевизионный прицел. Машина, первый экспериментальный образец которой будет демонстрироваться на выставке «Азербайджан 10 лет», к осени 2013 года прошла ходовые испытания. На очереди испытания стрельбой. По словам специалистов, несмотря на закупку за рубежом некоторых технологий, которые использовались при создании машины, в целом, это на 100 % национальный проект.

Новая машина отличается от зарубежных аналогов этого класса высокой защищенностью от мин и хорошим уровнем бронезащиты. Броня машины не пропускает даже бронебойные пули типа Б-32.

Впереди, по бокам, сзади и сверху машина оснащена телевизионными камерами, обеспечивающими круговой обзор. Информация с этих камер, отражается на мониторах, размещенных перед водителем и командиром. Боевая разведывательная машина имеет массу 8152 кг и турбодизель мощностью 155 л.с.

Она оснащена также комбинированной гидропневматической трансмиссией и пятиступенчатой коробкой передач. В бронированной машине имеется непрерывно работающий автономный кондиционер.

Свои варианты модернизации БРДМ-2 разработаны и в ряде других стран мира.



«Зубастик» из Азербайджана. 2013 год

Крылья Янтарного Края

Авиация Латвии в 1918 — 1945 гг.

Часть 2

Александр Котлововский

Гражданская авиация

В отличие от ВВС, гражданская авиация в Латвии по различным причинам большого развития не получила. Пассажирские и почтовые перевозки, как внутренние, так и зарубежные, осуществлялись, как правило, иностранными компаниями, в первую очередь советско-германской «Дерулюфт», которую в 1936 г. сменили немецкая «Дойче Люфтханза» и советский «Аэрофлот», а также польской «Лет». Активно на латвийских трассах работали и другие перевозчики из Германии, Литвы, Эстонии, Данцига, Финляндии и Швеции.

В 1921 г. была организована латвийская авиакомпания «Гайса сатиксмес сабидриба» («Gaisa satiksmes sabiedriba», Общество воздушных перевозок), которая в 1923 г. приступила к работе на маршрутах, связывавших Ригу с Юрмалой, Каунасом, Клайпедой, Кенигсбергом и Хельсинки. Ее флот состоял из двух самолетов «Юнкерс» F-13, получивших регистрационные номера B-LATA и B-LATV. В 1923-1925 гг. они налетали 602 083 км, перевезли 5672 пассажира и 84 007 кг багажа. Увы, деятельность Общества оказалась убыточной, к середине 1926 г. оно обанкротилось и прекратило свое существование.

В июне 1937 г. приступила к осуществлению перевозок пассажиров на линии Рига-Лиепая протяженностью 210 км государственная авиакомпания «Валстс гайса сатиксмес» («Valsts gaisa satiksmes», Государственные воздушные перевозки), подчинявшаяся министерству транспорта. Она располагала двумя британскими «Де Хэвилленд» DH-89A «Дрэгон рэпид» (YL-ABC и YL-ABD). В первый сезон перевозок, с 15 июня по 15 октября (всего 124 дня), они совершили без единого происшествия 492 полета общей продолжительностью 502 ч, налетав 97 600 км и перевезя 2162 пассажира, 6122 кг почты, 150 кг товаров и 227 кг багажа. Схожими были показатели и в последующие два года, в 1940 г. линия уже не работала.

В 1938 г. намечалось приступить к полетам по трассе Рига-Крустпилс-Даугавпилс, для чего в Англии были заказаны еще два DH-89A. Их поступление ожидалось в 1939 г. Но начало войны перечеркнуло эти планы.

Спортивная авиация Латвии зародилась 24 ноября 1920 г., когда группой энтузиастов был создан Латвийский Аэро-



Пассажирский DH-89A «Дрэгон рэпид», летавший в 1937-1940 гг. на линии Рига — Лиепая

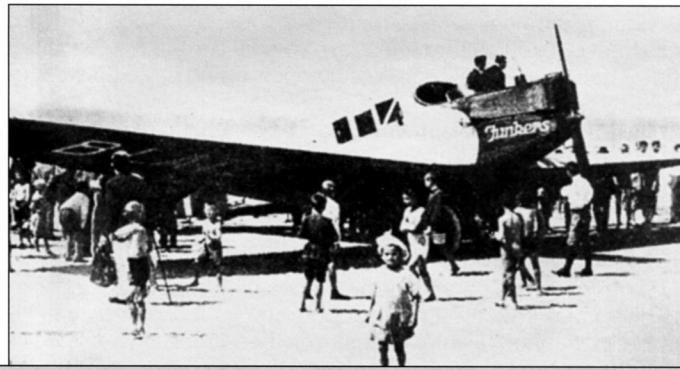
клуб, располагавший единственным учебным «Румпле-ром». В 1925 г. военное министерство сформировало новую структуру — Общество содействия авиации. Десять лет оно занималось подготовкой пилотов-любителей и спортсменов. Матчасть была отечественной разработки и постройки. В январе 1935 г. приказом президента Общество распустило, одновременно организовав новый Латвийский Аэроклуб, основной задачей которого стала подготовка пилотов и планеристов — будущих кадров для КА и айзсаргов. К концу 1936 г аэроклуб номинально включал 24 393 члена, но постоянный состав был значительно меньшим. Так, в 1938 г. он включал 60 летчиков-инструкторов и 60 инструкторов-планеристов, а также большое число руководителей авиамodelьных кружков. Авиапарк состоял из 10 самолетов отечественного производства и 60 планеров.

Аварии и катастрофы

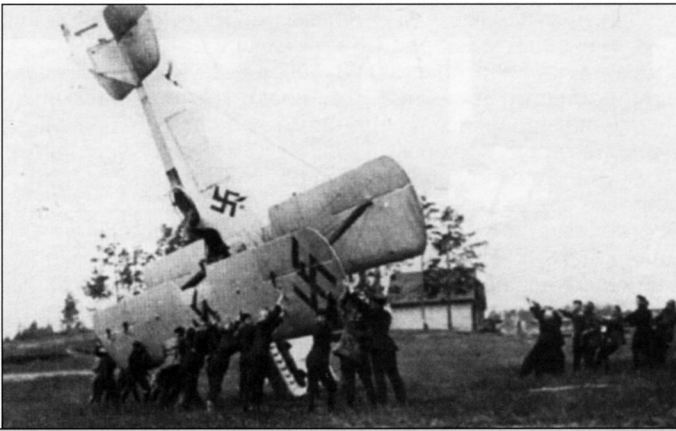
Латвийская авиация не избежала подобной напасти. Естественно, что в силу своей большей численности наиболее страдала от летных происшествий КА, хотя не избежали их ни айзсарги, ни Аэроклуб. Уже в первый мирный год в Авиадивизионе произошло 19 аварий как по вине древней матчасти, так и летного состава: 6 — с «Альбатросами», 5 — с «Сопвичами — полуторостоечными», 3 — с «Кэмелами», 2 — с «Ньюпорами», остальные — с аппаратами других типов. Безвозвратно потеряны, как минимум, 3 аэроплана, а пилот сержант Лаздиньш попал в госпиталь.

Первая катастрофа мирного времени произошла 1 сентября 1922 г., когда в районе Елгавы отказал мотор на «полуторостоечнике», пилотируемом ст. л-том А. Краулисом. Летчик вынужденно посадил машину на шоссе, но при этом погиб; находившиеся на борту два пассажира остались живы.

За 1922-1940 гг. в КА произошло 24 катастрофы, в которых потеряно 26 самолетов тринадцати типов и 38 человек. Больше всего не везло «бульдогам» — погибли 6 таких машин. По 3 единицы составили потери «мартинсайдов», «шмоликов», «кэмелов» и He-4. Затем следуют две «балильи» и по одному «фоккеру», «савоие», «полуторостоечному», АВРО, «альбатросу» и «фламинго». Печальный список замыкает SV-5, на котором 4 июня 1940 г. разбился в Гулбене сержант Озолс, летевший в качестве пассажира. Летчик Индрикис Моканс был серьезно ранен...



Пассажирский самолет «Юнкерс» F-13 D-LATA на Рижском взморье. 1921 г.



«Ансальдо» SVA-10 после неудачной посадки



Аварийная посадка «Гладиатора», которую выполнил летчик Янис Карклин 21 января 1939 г. на Рижском аэродроме

Пик катастроф приходится на 1927 г. — четыре. В 1930, 1931 и 1934 гг. их случилось по три. Больше всего людей (девять) погибло в 1931 г. В частности, 29 июля в районе Лиепай в воздухе столкнулись два He-4, на борту которых находилось 6 человек. Никто не выжил. В течение следующего месяца в двух катастрофах погибли еще 3 человека.

4 февраля 1930 г., докладывая о состоянии КА в сейме, военный министр генерал М. Вациетис коснулся и состояния аварийности. В частности, он отметил, что за период 1920-1929 гг. средний налет на одну авиакатастрофу в Латвии составлял 2800 ч, в то время, как в Финляндии этот показатель составлял 1267 ч, Польше — 1034 ч, Эстонии — 937 ч. То есть, на фоне соседей латвийская военная авиация выглядела вполне благополучно. 58% катастроф произошли из-за ошибок летного состава, в 27% происшествий подводила матчасть, 15% катастроф произошли по другим причинам. Для сравнения: во Франции, ведущей авиационной державе, распределение было таковым: 54%, 33% и 15%.

Авиация айзсаргов потеряла в катастрофах четыре самолета: АВРО — в 1935 г., два I-12 и один KOD-1 — в 1938 г. При этом погибли семь человек. Во всех случаях виноват человеческий фактор. Так, 17 мая, пребывая в Финляндии, молодой пилот Карлис Лешинскис вместе с местным коллегой Марти Куопамачи пилотировали I-12 на малой высоте и, потеряв скорость, врезались в землю. 30 октября пилот Томас Гайлитис при низкой облачности выполнял высший пилотаж на другом I-12 над Спилве и столкнулся с землей.

Надо сказать, что АВРО на закате своей карьеры оказались весьма ненадежными — подводили двигатели. По этой причине 2 сентября 1932 г. и 8 сентября 1934 г айзсарги потеряли в авариях еще две машины данного типа. При этом летчики, в т.ч. и ветеран Вaleyка, уцелели.

В Латвийском Аэроклубе имела место одна катастрофа: 15 апреля 1932 г. на самолете конструкции Г. Цукурса С-2 «Аусеклис», потеряв скорость, разбился пилот-любитель Янис Фейзакс.

В гражданской авиации отмечено только одно летное происшествие, когда 3 марта 1926 г. в районе Хельсинки потерпел аварию «Юнкерс» F-13 В-LATA. Машина, управлявшаяся немецким пилотом, потеряла ориентировку и на малой высоте зацепила крылом землю. Самолет был поврежден, однако ни горе-пилот, ни пассажиры не пострадали.

Перелеты

В 20-е — 30-е годы минувшего столетия одной из своеобразных «визитных карточек» той либо иной страны становилось выполнение дальних перелетов, притом, неважно на чем: могучем ли бомбардировщике, скромном ли «спортсмене». Главное, как говорится, себя показать и людей посмотреть. Латвия не осталась в стороне от подобного «мейнстрима». Ее успехи оказались вполне достойными уважения. Начало было положено военными летчиками. Первый заграничный визит совершили три экипажа SVA -10 (ст. л-ты Якубовс, Скаубиш и л-т Мардокс с двумя наблюдателями и мотористом), посетившие с 26 по 30 августа 1924 г. Таллин.

С 30 августа по 7 сентября 1930 г. три экипажа из Крустпилской аз на «шмоликах» осуществили перелет по странам Центральной и Восточной Европы по маршруту Крустпилс-Каунас-Берлин-Прага-Вена-Будапешт-Белград-Бухарест-Львов-Варшава-Крустпилс. Путь в 4890 км был преодолен за 30 ч 45 мин летного времени. Средняя скорость на маршруте составила 158 км/ч.

Наиболее громкие достижения латышей в этой сфере связаны с двумя именами: пилота Николая Пулиньша и военного летчика Герберта Цукурса. Первый располагал собственной мастерской, где в 1924-1935 гг. было построено семь самолетов, на одном из которых он сам научился летать. Среди них был и скромный двухместный моноплан-парасоль I-5 «Икарс» II конструкции инженера Карлиса Ирбитиса. На этом самолете Пулиньш и совершил первый междугородный перелет на машине латвийской конструкции. Утром 26 июля 1932 г. пилот взлетел с вентспилского аэродрома и взял курс на Швецию. Он планировал за 3 ч 29 мин покрыть 335 км и приземлиться на военном аэродроме Баркабия в 15 км от Стокгольма. В 8:13 Пулиньш прошел остров Готланд, где у него начались проблемы с карбюратором, что вызвало перерасход топлива. В конечном итоге, в 9:10 он совершил посадку на территории Швеции, не дотянув до цели всего 70 км. Тем не менее, пополнив запас бензина, он долетел до Баркабии. В обратный путь пилот отправился в 8:00 29 июля. Полет прошел без проблем, и через некоторое время Пулиньш совершил посадку в Спилве. Всего его вояж занял 14 часов чистого летного времени, в течение которого пройдено 1128 км.

Следующие два перелета связаны с «преданьями старины глубокой». В XVII-XVIII веках на территории одной из исторических частей Латвии, Курземе, существовало государственное образование, известное как герцогство Курляндское. В годы правления герцога Якоба (1642-1682) оно в 1651-1661 гг. даже имело свою колонию в Африке — Гамбию, захваченную позже голландцами. Но сам факт принадлежности, пусть и недолгой, к числу колониальных государств, вызывал чувство гордости у латышей, особенно у жителей бывшей Курляндии.

Дабы почтить славные деяния предков, Пулиньш, и Цукурс, оба курземцы, решили совершить перелеты из Латвии в Гамбию, в то время являвшуюся владением британской короны. Это начинание нашло поддержку как у властей, так и в кругах общественности.



К. Ирбитис (второй слева) и К. Пулиньш (крайний справа) у своего самолета I-6 «Гамбия» накануне попытки перелета в Гамбию. 1933 г.



Самолет С-3 «Курземс херсогиене» конструкции Г. Цукурса, на котором тот совершил свой перелет в Гамбию

Первым к рейду были готовы Пулиньш с Ирбитисом. К маю 1933 г. они построили двухместный моноплан-парасоль I-6 «Гамбия», и 28 мая с аэродрома Спилве они отправились в далекий путь. Машиной управлял Пулиньш, в состав экипажа также входил его помощник Рудольфс Целмс. Прошли Латвию, совершили промежуточную посадку в литовском Каунасе, затем взяли курс на Берлин. Однако вскоре все завершилось: 29-го над Германией вышел из строя двигатель, и путешественникам пришлось совершить вынужденную посадку у населенного пункта Бэрвальдес. Таким образом, первая попытка достижения Гамбии по воздуху завершилась фиаско.

У Цукурса все сложилось совсем иначе. Для перелета он подготовил самолет собственной конструкции С-3 «Курземс херсогиене» («Kurzemes hercogiene», Герцогиня Курляндская) — подкосный низкоплан с восьмицилиндровым двигателем «Рено» мощностью 80 л.с. Машина была построена в 1926 г., а двигатель — еще раньше, в 1916 г.

«Герцогиня» в 12:15 28 августа вылетела из Спилве и взяла курс на запад. Маршрут пролегал через Берлин, Париж, Пуатье, Перпиньян, Барселону, Валенсию, Малагу, Танжер и Дакар. До Гамбии Цукурс добрался 3 ноября, совершив посадку на аэродроме столицы колонии — г. Батерст. В ходе 68-дневного путешествия покрыты 7600 км. По прибытию к месту назначения полностью выработал свой ресурс мотор, о чем летчик сообщил телеграммой 6 ноября.

В Латвии оперативно собрали средства, и в декабре был приобретен новый двигатель — 130-сильный четырехцилиндровый «Де Хэвилленд — Джипси мейджор» который Цукурс получил как дар латвийского народа. В январе мотор установили на С-3. Всесторонние испытания по-

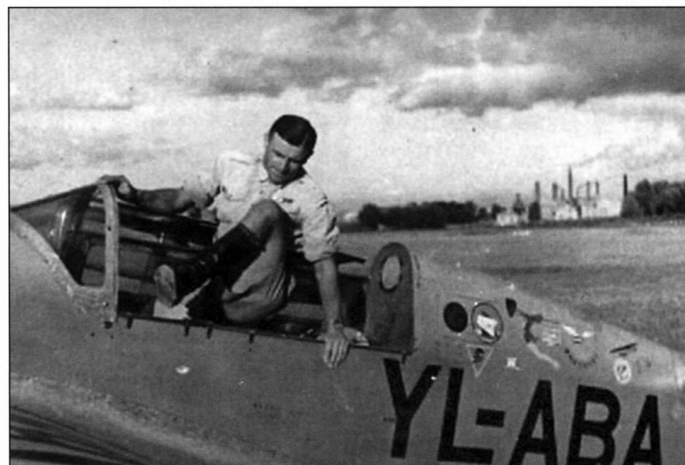
казали, что данные С-3 с новым «сердцем» значительно улучшились. Так, скорость увеличилась до 230 км/ч.

Домой летчик отправился 8 февраля 1934 г. Новый маршрут пролегал над внутренними районами Черного континента, являвшимися владениями Франции: Сенегалом, Мали, Нигером, Алжиром, Тунисом. В Тунис Цукурс прибыл 27 марта. За его плечами было 6525 км обратного пути. А всего же над Африкой С-3 покрыл около 10 000 км без единой поломки и аварии. 2 апреля Цукурс добрался до Сицилии. 7-го он уже был в Риме. Здесь оказалось, что новый двигатель полностью выработал ресурс. Однако за дело взялась фирма-изготовитель, отлично осознававшая, какую рекламу ее продукции делает латвийский пилот. К 3 мая мотор заменили, 5-го состоялась его обкатка, а 9-го полет продолжился. Впереди лежали Франция с посадками в Марселе и Париже, Германия (посадки в Берлине и Кенигсберге). 17-го пилот прибыл на родину, совершив посадку в Лиенае. 25 мая Цукурс прилетел в Ригу, где ему были устроены почти королевские почести. Летчик стал национальным героем. Ему присвоили звание капитана (в рейд отправился старшим лейтенантом), из морской эскадрильи перевели в престижную 1-ю истребительную, где он и служил до июня 1940 г.

Второй перелет Цукурс совершил в Токио, для чего в мастерских Авиаполка был построен новый самолет — элегантный низкоплан с закрытой кабиной С-6 «Трис звайгзнес» («Trīs zvaigznes», Три звезды). Пилот отправился в полет 30 октября 1936 г., а 16 июня следующего года уже достиг конечной цели. Летел он над 22 странами и колониями, но минуя СССР. Обратный полет совершил своим ходом, намереваясь установить мировой рекорд скорости на маршруте. Однако в Гонконге досадная авария задержала его на семь дней. Рекорд установлен не был. Тем не менее, и этот перелет способствовал повышению авторитета латвийских авиаторов.



С-6 «Трис звайгзнес» пилота Г. Цукурса, на котором он летал в Японию и обратно



Летчик Г. Цукурс покидает кабину своего самолета после прибытия на аэродром Спилве из полета в Токио

В Спилве Цукурс вернулся 16 июля, за 227 летных часов 45 мин покрыв путь в 40 045 км, израсходовав 7140 л. бензина и 272 л. масла. Средняя скорость на маршруте составила 190 км/ч.

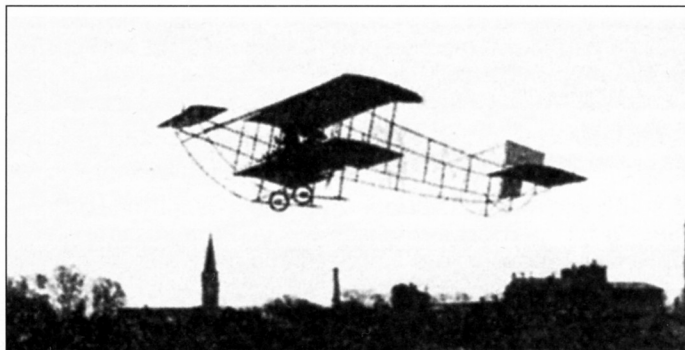
В 1936 г. отличились морские летчики: с 22 июня по 5 июля они на трех новых «Фэйри-Сил» также нанесли визит в Европу, преодолев за 35 ч 55 мин 6210 км и посетив такие города как Копенгаген, Амстердам, Осло, Дувр, Кале, Клайпеда и др.

В истории латвийской авиации были еще два перелета иного свойства. 12 февраля 1938 г. в СССР на самолете KOD-1 улетел со Спилве курсант-айзсарг Эдвинс Муижземниекс, которому помог курсант Ауниньш. 31 мая 1939 г. его примеру последовал летчик Авиаполка ст. л-т Леонс Вайдерс на SV-5 с Гулбене. Ему не повезло. В Союзе его арестовали как латвийского шпиона, а в Латвии заочно осудили за дезертирство. Кроме них, еще два летчика убежали в Советский Союз обычным путем.

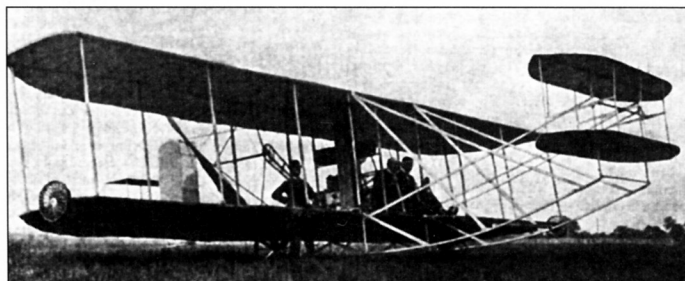
Авиационное производство

Несколько слов стоит сказать о выпуске самолетов в Латвии. Соответствующие традиции здесь зародились еще в период ее пребывания в составе Российской Империи. С 1909 по август 1914 гг. в Риге действовали: авиационное отделение Русско-Балтийского вагонного завода, выпускавшее комплектующие для различных типов самолетов, в т.ч. и знаменитых «Муромцев», предприятие «Мотор» Т. Калепа и мастерские В.В. Слюсаренко. К началу Первой мировой войны было построено не менее 15 аэропланов, из коих десяток производства Слюсаренко приобрело Военное ведомство. Кроме того, Калеп начал осваивать первое в Империи производство авиадвигателей. С началом войны «Мотор» эвакуировали в Москву, РБВЗ и мастерские Слюсаренко — в Петроград.

В период между двумя мировыми войнами частными лицами, предприятиями и мастерскими Авиаполка построено свыше 80 машин различных типов и назначений, глав-



Полет авиатора Смита на аэроплане Зоммера, построенного на РБВЗ. Солитюдский аэродром, март 1912 г.



Аэроплан типа «Райт», собранный под руководством инженера Т. Калепа на заводе «Мотор», Рига. 1910 г.



Первенец завода VEF — учебно-тренировочный самолет I-11 конструкции Карлиса Ирбитиса



Спортивный самолет VEF I-12 конструкции Карлиса Ирбитиса. 1937 г.

ным образом, учебно-тренировочных, спортивных, а также одномоторных разведчиков.

Основной объем продукции (более 50 единиц) приходился на рижский завод VEF и липайское предприятие KOD («Kara ostas darbnica», Мастерские военного порта). Рижане сотрудничали с Карлисом Ирбитисом и построили 13 самолетов его конструкции: спортивные I-8а, I-11, I-14, I-12 (5 машин), по одному учебно-тренировочному I-15, I-15В, I-18, планы серийного производства которых не осуществились из-за внезапного наплыва многочисленной и вполне современной польской техники, прототип истребителя I-16 и многоцелевой I-17.

Особого упоминания заслуживает единственный истребитель латвийской постройки. Как уже отмечалось, его создание было вынужденной мерой ввиду невозможности закупки новых самолетов за рубежом. Спроектированный Ирбитисом самолет являлся развитием семейства его учебно-тренировочных и спортивных машин. Это был свободнонесущий моноплан с неубирающимся шасси и закрытой кабиной, оснащенный чехословацким рядным двигателем воздушного охлаждения «Вальтер-Сагитта» мощностью 540 л.с. с двухлопастным деревянным винтом. Прототип не имел вооружения, но планировалось оснастить его четырьмя пулеметами, либо двумя пулеметами и двумя 20-мм пушками. I-16 являлся одним из представителей модной в конце 1930-х гг. концепции легкого истребителя — машины с двигателем относительно небольшой мощности, но с хорошей аэродинамикой. По сути дела, это был вооруженный спортивный самолет.

Самолет успешно проходил испытания, и было принято решение о его серийном выпуске, для чего в местечке Ропажы был построен филиал ВЭФа. На первых порах планировали выпустить 12 экземпляров. Окрыленный успехом, Ирбитис в 1940 г. начал проектирование легкого истреби-



Одноместный вариант тренировочного самолета VEF I-12 Авиации айзсаргов с отстыкованными консолями крыла в кузове грузовика «Форд-Вайрог». В центре — конструктор инженер К. Ирбитис. Аэродром Спилве



Тренировочный самолет VEF I-14 конструкции Карлиса Ирбитиса. 1937 г.



«Народный самолет» KOD-3

теля I-19, который, по мнению конструктора, должен был разогнаться до 680 км/ч, несмотря на то, что на машине намечалось установить двигатель мощностью всего в 400 л.с. У советских властей ни этот проект, ни уже построенный I-16 не вызвали никакого интереса.

По бельгийской лицензии в Риге собрали 10 разведчиков SV-5. Здесь же создали и единственный двухмоторный самолет латвийской конструкции — учебно-тренировочный бомбардировщик JDA-10M конструкции американского латыша Яниса Акерманиса. 4 сентября 1939 г. на нем совершил первый вылет пилот Карлис Аслкснис. Но до серийного производства по понятным причинам дело не дошло.

Лиепая «выдала» 23 самолета. Поначалу это были 13 учебно-тренировочных KOD-1 (лицензионных эстонских

PON-1), на части которых стояли пятицилиндровые «звезды» «Армстронг-Сиддли-Дженет» мощностью 110 л.с., на других — рядные четырехцилиндровые «Де Хэвилленд — Джипси мейджор» (130 л.с.). За ними последовали семь самолетов аналогичного назначения KOD-2 конструкции инженера Г. Новицкиса, по одному спортивному KOD-3 и KOD-4. По шведской лицензии построили гидросамолет «Свенска Аэро» SA-10 «Пират».

В конце 20-х гг. имела определенную известность рижская фирма BFW Кристины Бакмане-Меерович, где трудились около 20 человек. Здесь выпустили шесть учебных машин и три гидросамолета (два «Ганза-Бранденбург» W.33 и один «Кодрон» C-60). Совместно с «Арсеналом» и Авиаполком построили 8 учебных «Удет» U-12b «Фламинго», которые эксплуатировались в авиашколе вплоть до июня 1940 г. В 1931 г. фирма Бакмане обанкротилась и прекратила существование.

Из отдельных энтузиастов отметим того же капитана Цукурса, создавшего своими силами и на мощностях Полка 5 машин, в т.ч. знаменитые C-3 и C-6, а также пикирующий бомбардировщик C-6bis, вооруженный двумя пулеметами и способный нести две 50-кг авиабомбы. К. Ирбитис у Н. Пулиньша в 1925-1935 гг. построил шесть своих первых самолетов.

Полковые мастерские в 1925-1931 гг. выпустили, помимо нескольких «Фламинго», еще 7 машин различного назначения, морально устаревших еще до первого вылета, так как, в большинстве своем, являлись копиями немецких самолетов Первой мировой войны. Но, тем не менее, они принесли определенную пользу в деле подготовки летного состава.

Упомянем и мастерские железнодорожной школы в Даугавпилсе, где группа энтузиастов построила два самолета I-9 конструкции Ирбитиса, названные «Ванагс» и «Кайя».

В целом, говоря о латвийской авиапромышленности, отметим, что, несмотря на мизерные объемы выпуска продукции и ограниченный ассортимент, она смогла выполнить ряд задач. Во-первых, своими изделиями ей удалось в значительной мере удовлетворить потребности, пусть и весьма скромные, авиации страны в учебно-тренировочных и спортивных самолетах, вполне отвечавших требованиям времени. Во-вторых, само существование подобной отрасли поднимало у латышей чувство собственной самооценки.

Дыхание Второй мировой...

1 сентября 1939 г. вермахт вторгся на территорию Польши. Началась Вторая мировая война. Рига воевать не собиралась и объявила о вступлении в силу Закона о нейтралитете.

ВВС страны насчитывали к тому времени 168 безнадёжно устаревших самолетов: 52 истребителя, 48 разведчиков, 1 бомбардировщик, 6 гидросамолетов и 61 учебно-тренировочный. Часть из них по техническому состоянию вообще не могли подняться в воздух. Боеспособными являлись лишь 25 истребителей, 3 сухопутных и 4 морских разведчика. Естественно, что с такими скромными силами ни о какой безопасности границ нечего было и говорить. Тем не менее, в сентябре были мобилизованы 150 наземных специалистов, расширена сеть аэродромов и т.п.

С началом боев отмечались случаи нарушения границы чужими самолетами, но латыши ничего с ними поделать не могли. А 18 и 19 сентября состоялся массовый перелет в Латвию 83-х польских самолетов: 38 RWD-8, 35 PWS-26, 3 «Люблин» R-XIII, по одному «Люблин» R-XIV, RWD-10, RWD-21, PZL P-11, PZL-46 и «Локхид» L-14H «Супер электра». С ними прилетели 143 польских авиатора. Все они приземлились в районе Даугавпилса. Нейтральная Латвия интернировала и поляков, и технику. Последнюю по железной

дороге перевезли в Ригу и складировали на территории завода «Проводник». Позже власти страны договорились с польским эмигрантским правительством в Лондоне о возможности эксплуатации этой матчасти у себя. В Авиаполку появились 20 RWD-8, а в Латвийском Аэроклубе — шесть.

С другой стороны, с началом войны была аннулирована поставка КА уже готовых Do.22L. Они вошли в состав Люфтваффе.

Согласно советско-германскому пакту о ненападении от 23 августа 1939 г. и секретному протоколу к нему, Латвия входила в сферу влияния Москвы. Исходя из этого, Сталин потребовал у Риги предоставления баз для размещения своих войск на территории страны с целью обеспечения безопасности СССР, предложив для прикрытия данного мероприятия подписать договор о взаимопомощи. В качестве «конфетки» латышам предлагалось выгодное торговое соглашение. В случае неприятия условий Кремля вождь пригрозил в кратчайший срок расправиться с Латвией. 1 октября началось выдвижение войск 8-й армии к латвийской границе, а ВВС РККА беспрепятственно провели разведку территории страны. Естественно, Рига согласилась, и 5 октября был подписан соответствующий договор, вступивший в силу 14 октября. Ввод войск начался 23 октября. Всего же в Латвии расположились советские контингенты общей численностью 21 559 человек. ВВС были представлены 18-й авиабригадой. В декабре же в Лиепая прибыли 13 МБР-2 43-й аз ВВС Балтфлота. Базировавшиеся здесь ранее самолеты латвийской 8-й аз перелетели в Ригу, на Киш-озеро.

Зимняя война в некоторой мере затронула территорию страны: нередко ее границу в северной части нарушали возвращавшиеся с заданий советские бомбардировщики.

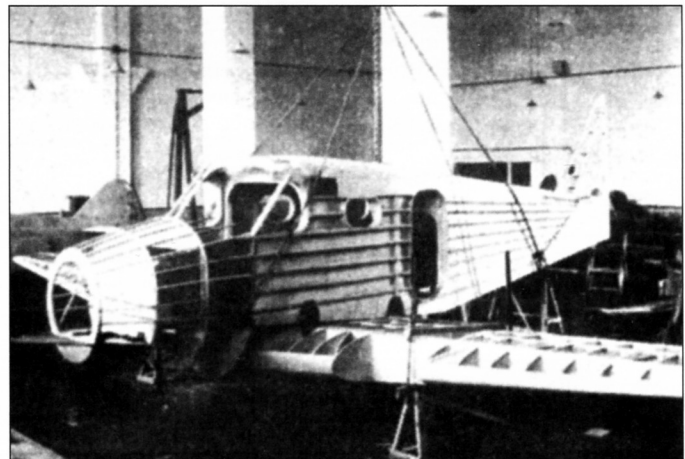
Незаметно пролетели первые месяцы 1940 г. Наступил июнь. К этому времени вся латвийская авиация насчитывала около 350 самолетов и планеров различных назначения и принадлежности. Разгоравшаяся война не давала никаких надежд на модернизацию устаревшей матчасти с зарубежной помощью. Но это было ничто по сравнению с тем, что ожидало саму Латвию...

Смена знамен

16 июня 1940 г. Рига получила советский ультиматум, в котором негативно оценивалась деятельность Балтийской Антанты, выдвигались требования допустить размещение на своей территории новых контингентов РККА и сформировать дружественное СССР правительство. Президент Ульманис сразу же обратился к германскому посланнику с просьбой разрешить эвакуировать в Восточную Пруссию правительство и армию, но получил отказ. 17 июня в стране было введено военное положение, а в Риге начались ан-



Пикирующий бомбардировщик C-6bis конструкции Г.Цукурса



Первый и единственный двухмоторный самолет латвийской постройки JDA-10M в сборочном цеху завода VEF. 1938 г.

типравительственные демонстрации, подавлением которых занялись местные силовики. Утром того же дня передовые части РККА пересекли латвийскую границу, к 13:00 они вошли в столицу, но в происходившее на ее улицах не вмешивались. К концу дня советские войска заняли всю территорию Латвии.

По причине быстрого развития событий и вызванной этим фактической недееспособности руководства страны, абсолютного неравенства сил, раскола в обществе и невозможности получения помощи извне ни вооруженные силы, ни айсарги сопротивления не оказывали. Это в полной мере относится и к авиации. Ни один из самолетов в воздух не поднялся, за исключением нескольких учебно-тренировочных машин. Но и они после 10:00 застыли на стоянках. А в 12:30 первые танки с красными звездами на башнях въехали на летное поле Спилве.

Боевой состав Авиаполка на 1 сентября 1939 г.

Эскадрилья Номер	Назначение	Вооружение		Аэродром базирования
		Тип	Количество	
1	Истребительная	«Глостер-Гладиатор» Mk.I	9	Рига-Спилве
2	Истребительная	«Глостер-Гладиатор» Mk.I	12	Рига-Спилве
3	Истребительная	«Глостер-Гладиатор» Mk.I	4	Рига-Спилве
4	Истребительная	«Бристоль-Бульдог» Mk.IIA	6	Рига-Спилве
5	Разведывательная	В стадии формирования.	Без матчасти.	Рига-Спилве
		«Летов» S-16L	4-5	Рига-Спилве
		«Хаукер-Хинд»	2	
6	Разведывательная	SV-5	10	Гулбене
7	Разведывательная	«Летов» S-16L	4-5	Крустпилс
		«Хаукер-Хинд»	1	
8	Морская	«Фэйри-Сил»	4	Лиепая
		«Хейнкель» He-4	1	
		«Свенска Аэро» SA-10	1	
Итого			58-60	

Айзсаргов же Ульманис вынужден был распустить своим декретом еще 10 июня. В это время вся «Айзсаргу авиация» находилась на летних сборах в г. Валмиера. В Риге оставались лишь 5 машин, подлежавших ремонту. После ликвидации организации матчасть осталась в Валмиере, а личный состав поездом перебросили в Ригу.

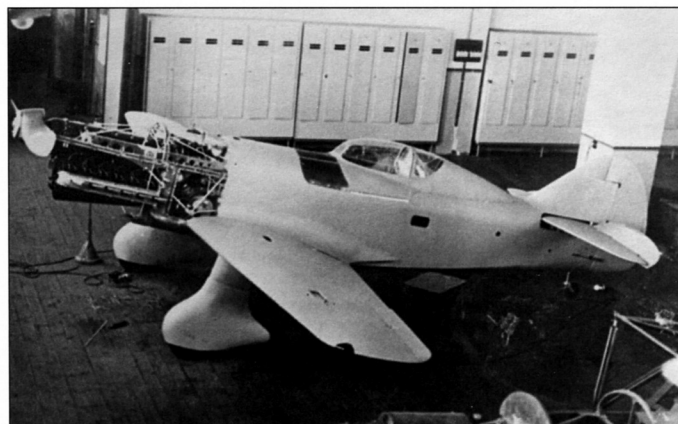
Под влиянием новых факторов в Латвии произошли радикальные перемены, а 21 июня новоизбранный сейм обратился к СССР с просьбой принять страну в состав Советского Союза в качестве союзной республики. Естественно, она была удовлетворена.

Сразу же после этих событий национальную армию переименовали в «Народную». Такое же прилагательное появилось и в названии Авиаполка. В новом статусе он участвовал в авиационном параде в честь Дня Воздушного Флота СССР, состоявшемся в Риге 18 августа 1940 г. В частности, летчики А. Байдерс, Т. Мисиньш и А. Дулле продемонстрировали высший пилотаж на «гладиаторах». На таком же истребителе летал на празднике советский летчик Суворов.

А днем раньше, 17 августа, на основании решения ЦК ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров, вышел приказ Наркома обороны СССР С.К. Тимошенко № 0191 о сохранении армий в Эстонской, Латвийской и Литовской ССР сроком на год, очистке их «от неблагонадежных элементов» и преобразовании в стрелковые территориальные корпуса по штатам РККА. В Латвии создавался 24-й (Латышский территориальный) корпус общей численностью в 16317 человек, в состав которого входила и авиаэскадрилья.

Для порядка, исходя из общесоюзного документа, соответствующие нормативные акты приняли и республиканские органы власти. В Латвийской ССР это было Постановление Совета Народных комиссаров от 29 августа 1940 г., согласно которому Авиационный полк расформировывался, а на его базе создавалась 24-я отдельная корпусная авиаэскадрилья (24-я окраз), на вооружении которой состояли 9 SV-5 и один KOD-1. Из всей матчасти эти самолеты имели наименее выработанный ресурс, хотя и не являлись последним словом техники. Также свою роль сыграло наличие на ВЭФе запчастей и задела для непостроенных машин. Это позволяло достаточно беспроблемно эксплуатировать «стампы» в течение ближайшего года. Аэродромом базирования оставался Гулбене.

В штат зачислили 208 человек из состава латышской авиации: 77 офицеров и заместителей офицеров (что-то типа наших прапорщиков), 72 младших командира и 59 рядовых. Командиром был назначен полковник-лейтенант (п/п-к) Жанис Ере, бывший начальник отделения подготовки летчиков-наблюдателей Авиационной школы. Все остальные подлежали демобилизации.



Сборка истребителя I-16 конструкции К. Ирбитиса на заводе VEF. Хорошо виден двигатель «Вальтер-Сагитта»

Большая часть старой авиатехники складировалась на «Проводнике». «Гладиаторы» перелетели в Крустпилс, где их поставили на хранение. Гидросамолеты передавались в состав одной из разведэскадрилий ВВС Балтфлота, которая базировалась на рижском Киш-озере. Здесь они прошли консервацию, поскольку эксплуатировать их было некому, да и незачем. Процесс расформирования полка длился с 27 сентября по 7 декабря.

Новые власти изъяли все вооружение и технику бывшей организации айзсаргов, включая самолеты. Прекратил существование Латвийский Аэроклуб, а его матчасть принял Осоавиахим. Оба DH-89A достались Аэрофлоту.

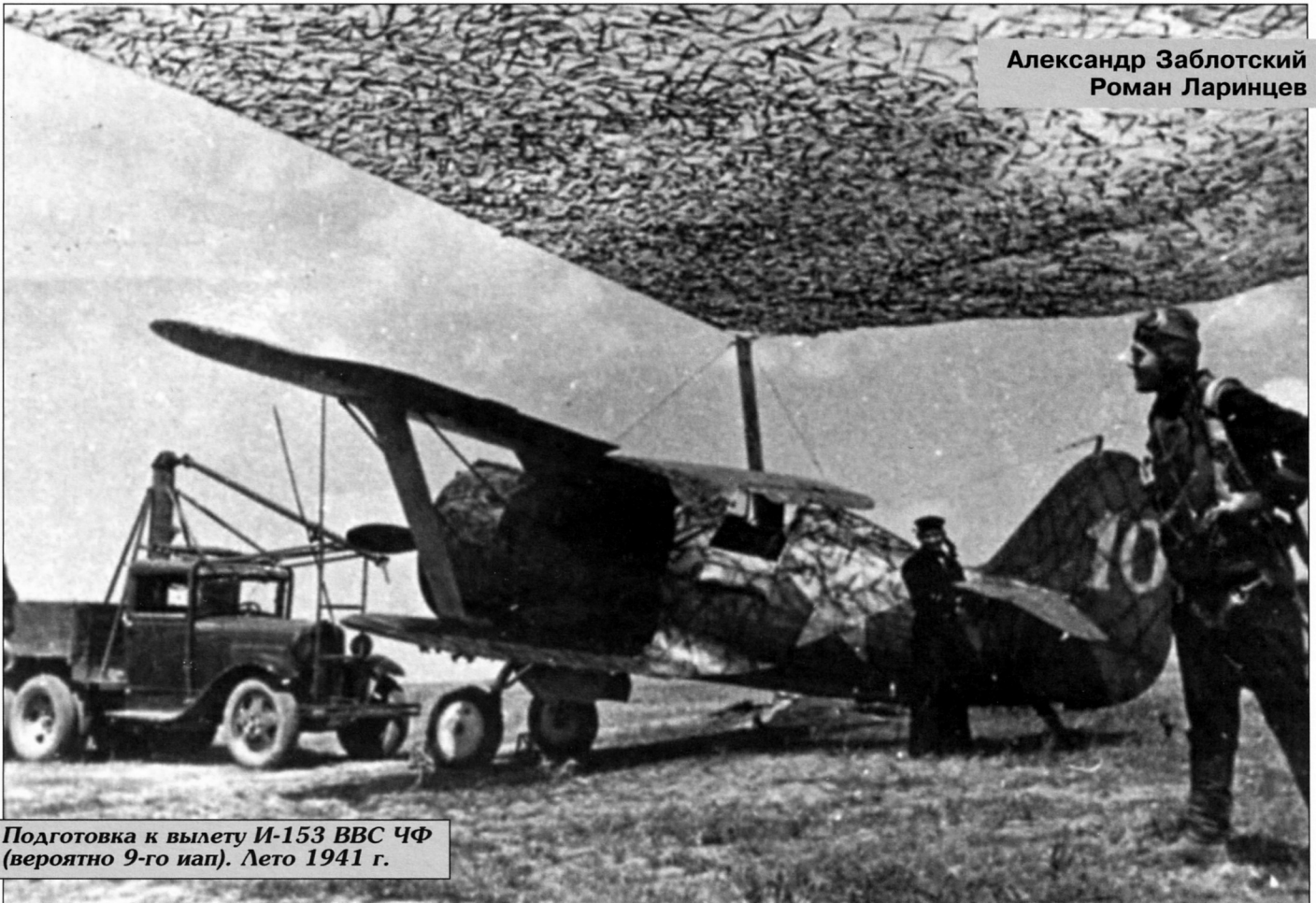
До 22 июня 1941 г. 24-я окраз занималась боевой и политической подготовкой по уставам и планам РККА, но не без «местных особенностей». Число полетов было ограничено, часть машин законсервирована. Поскольку со стороны советских властей полного доверия к личному составу не было, то был принят ряд мер предосторожности, которые должны были предотвращать возможные попытки угона самолетов за границу. Так, по окончании летного дня топливные баки не заполнялись и оставались практически пустыми. С началом нового дня баки заполнялись, но не полностью. Полеты, за редким исключением, выполнялись в пределах визуальной видимости с аэродромом. Зимой 1940/41 гг. эскадрилья почти не летала: личный состав занимался теоретической подготовкой, поскольку готовился к приему новой для себя авиатехники — бомбардировщиков СБ, которые в количестве 10 экземпляров должны были поступить в июле 1941 г.

Эскадрилью не минула и «железная метла» арестов, расстрелов и депортации 14 июня 1941 г. Под нее попали 9 человек, в т.ч. и комэск. Его сменил капитан Е. Ерошников. Как положено, прибыл комиссар, старший политрук И. Васильев. Всего же перед войной были репрессированы до 175 латышских авиаторов: военных, айзсаргов и аэроклубовцев.

В ходе репрессий припоминались и «грехи» времен гражданской войны. Так, 20 февраля был арестован и сослан в Оренбургскую область бывший командир морской эскадрильи п/п-к В. Якубовс: новая власть не забыла о его перелете на сторону противника. С другой стороны, избежал неприятностей Башко. Очевидно, его побег из плена на «Муромце» и служба у красных послужили для ветерана, уволенного в отставку 18 августа, своеобразным страховым полисом.

Произошли изменения и в гражданской авиации, вошедшей в состав Прибалтийского управления ГВФ. Латыши получили 4 санитарных С-2, на которых можно было перевозить двух пассажиров, и один У-2. В состав латышского подразделения приняли пять бывших военных летчиков. Продолжалась эксплуатация одного DH-89A, летавшего, в основном, на трассе Рига-Москва. В апреле 1941 г. эту машину разбил в Быково пилот Янис Лодзиньш. Некоторые латыши работали и в других подразделениях Прибу ГВФ. Так, бывший военный летчик Янис Колужс летал на Ju.52, ранее принадлежавшем эстонской компании AGO «Эрлайн Компани».

Авиапроизводство на ВЭФе находилось в состоянии стагнации. I-15B, а также I-17 заинтересовали представителей ВВС РККА. Их отправили в НИИ ВВС, где после проведенных испытаний самолеты произвели неплохое впечатление. Решено было их принять в эксплуатацию, но с советскими «звездами» М-11. Изначально на «17-м» устанавливали американские «Менаско» и чехословацкие «Вальтер-Майор», оба — перевернутые «рядники», в СССР, практически, отсутствовавшие. ВЭФ получил соответствующее задание, но затянул его выполнение до начала войны. Советским летчикам так и не пришлось полетать на латышских машинах.



Подготовка к вылету И-153 ВВС ЧФ
(вероятно 9-го иап). Лето 1941 г.

Крымское небо 1941-го года (22 июня-23 сентября)

В этой статье мы постараемся дать краткий обзор боевой работы Люфтваффе по целям, расположенным на Крымском полуострове, и, соответственно, деятельности сил ПВО Черноморского флота, в первую очередь, флотской истребительной авиации, по защите своих баз и коммуникаций от воздушного противника.

Рамки статьи ограничены тремя первыми месяцами войны, т.е. 22 июня — 23 сентября 1941 года. Первая дата вряд ли может вызвать какие-либо вопросы. Со второй же все не так однозначно. Дело в том, что с 13 сентября 1941 года характер действий Люфтваффе в крымском небе существенно изменился. Активизация авиации противника была связана с началом непосредственной подготовки вторжения 11-й полевой армии Вермахта в Крым. Кроме того, выход немцев на подступы к Перекопу и последовавшее за этим перебазирование частей 77-й истребительной эскадры Люфтваффе на аэродромы Северной Таврии сделали территорию полуострова доступной для всех родов вражеской авиации. В свою очередь авиаторы ВВС 51-й отдельной армии и Фрайдорфской группы авиации ЧФ втянулись в бои на подступах к крымским перешейкам. Тем не менее, хотя и с некоторыми сомнениями, мы остановились на первоначальной периодизации, впрочем, учтя наличие двух принципиально различающихся по своему содержанию периодов.

Следует заметить, что достаточно спокойное развитие военной ситуации в Крыму до середины сентября 1941 года имеет для современных историков очень важное значение. Можно рассматривать этот локальный участок «воз-

душного фронта», так сказать, в чистом виде, без внешних факторов наподобие «лучшего средства ПВО — танков на аэродроме». Сложившиеся в крымском небе почти полигонные условия противоборства в воздухе, позволяют до известной степени объективно оценить уровень фактической боеспособности советских ВВС в 1941 году.

Большим подспорьем для авторов, пишущих на «крымские» темы, является относительно большой объем документов Люфтваффе, доступных для изучения. Кроме давно известных сводок о потерях (так называемые «сводки генерал-квартирмейстера»), неплохо сохранились и ежесуточные донесения 4-го авиационного корпуса. Комплекс этих документов хотя и имеет весьма неприятные лакуны (например, утрачены очень важные донесения за 24-25 сентября и 16 октября 1941 года)¹, но может быть использован для обобщающих выводов именно потому, что это массив, а не отдельные разрозненные документы. Большим подспорьем для историков стал выход в Германии очень подробной хроники 27-й бомбардировочной эскадры, позволяющей уточнить ряд эпизодов.

С нашей стороны деятельность авиации Черноморского флота в рассматриваемый период также хорошо документирована. Нет тех проблем, которые возникают, например, с описанием боевых действий на территории Южной Украины в августе 1941 года.

Сразу оговоримся, что действия Люфтваффе против боевых кораблей и торгового судоходства на Черном море требуют отдельного рассмотрения и, соответственно, отдельной статьи, которую мы в перспективе собираемся



Звено истребителей И-153 ВВС ЧФ над Севастополем, 1941 г.

написать. Поэтому в данной работе, за исключением минных постановок с воздуха, «морской» темы мы касаться не будем.

Итак, приступим к описанию боевых действий в крымском небе. Но сначала несколько слов о тех силах и средствах, которыми располагал Черноморский флот для отражения воздушной угрозы.

Севастопольский базовый район ПВО с воздуха прикрывали 8-й и 32-й истребительные авиационные полки. Керченский базовый район ПВО прикрывался 93-й отдельной истребительной эскадрилей.

Довольно мощной была и зенитная артиллерия. К началу войны в Крыму находилась 21 зенитная батарея калибром 37-85 мм. Естественно, что самая мощная артиллерийская группировка ПВО сосредотачивалась в районе Главной базы флота: восемь 85-мм, 36 76-мм и 16 37-мм орудий (85-мм и 37-мм системы имелись только в Севастополе). На 15 июля 1941 года зенитная оборона была существенно усилена. В Севастополе теперь было 48 85-мм, 36 76-мм, 12 45-мм и 22 37-мм орудия. Ак-Мечеть, Евпаторию и Феодосию прикрывали по восемь, авиабазу Сарабуз — 12 76-мм зенитных орудий. В Керчи имелось восемь 85-мм и 16 76-мм зенитных пушек.² Наблюдение за воздухом обеспечивали три роты 10-го батальона ВНОС и две РЛС типа «Редут», дислоцированные в Главной базе.

Хотя война в воздухе над Крымом началась с «визита» самолетов-миноносцев из 4-й эскадры «Генерал Вефер», мы в первую очередь рассмотрим, как флотская ПВО противодействовала дальним воздушным разведчикам Люфтваффе. Поскольку «хейнкели» с минами над Севастопольской бухтой появлялись sporadически, а вот двухмоторный немецкий разведчик в крымском небе был явлением вполне обыденным.

Ведения оперативной воздушной разведки на южном фланге советско-германского фронта возлагалось на два дальнеразведывательных отряда — 3.(F)/ObdL и 3.(F)/121. Экипажи этих подразделений были способны выполнять в июле 1941 года в среднем по шесть вылетов на дальнюю разведку в сутки, в августе — по четыре; в сентябре (с 5-го по 30-е число) — по семь-восемь.³ Крым и, соответственно, Севастополь находились в зоне ответственности 3-го отряда Главного командования Люфтваффе. Первый

раз немецкие воздушные разведчики обследовали севастопольские бухты уже на второй день войны — утром 23 июня 1941 года.

Патрулирование района Севастополя истребителями авиации ЧФ осуществлялось, как правило, парами на высоте примерно 7000 метров. С июля 1941 года в системе ПВО уже использовалась радиолокационная станция «Редут». Несмотря на объективные сложности перехвата, советским летчикам удалось достичь ряда побед. По отечественным источникам ситуация выглядела так.⁴ Первым 17 июля успеха добился лейтенант Н.И. Савва из 1-й эскадрильи 32-го иап, сбивший Do.215 в районе Тарханкутского маяка. Через шесть дней лейтенант В.В. Дзюба из той же эскадрильи на траверзе Бельбека уничтожил самолет, идентифицированный как Bf.110. 25 июля лейтенант Е.М. Рыжов (опять из 1-й аз 32-го иап) юго-западнее острова Джарылгач таранил He.111. 30 июля его однополчанин старший лейтенант П.А. Браславский уничтожил Ju.88 над морем, недалеко от Севастополя. На следующий день пара И-16 из 1-й эскадрильи 8-го иап (старший лейтенант И.М. Шкудский, младший лейтенант Левченко) сбили над Главной базой Do.215.

На сегодня из всех этих заявок можно с уверенностью подтвердить только победу лейтенанта Василия Васильевича Дзюбы. По данным противника, 23 июля 1941 года из



Бомбардировщики Ju.88 на аэродроме Николаев, 1941 г.

района Севастополя не вернулся Do.215 из 3.(F)/ObdL (зав. 0048, LW+AS). Экипаж в составе четырех человек во главе со штурманом обер-лейтенантом Шульце-Плотциусом⁵ числится пропавшим без вести.⁶ Попытки, в том числе и авторов этой статьи, привязать данный самолет к тарану Е.М. Рыжова, надо полагать, ошибочны. В связи с этим возникает вопрос, кого на самом деле таранил Рыжов? Пока кандидатов, даже с малой вероятностью, нами не обнаружено.

В августе побед над немецкими воздушными разведчиками советские летчики не заявляли. Однако потери немцы все же понесли. Один разведчик числится пропавшим без вести в районе Севастополя 1 сентября 1941 года вместе с экипажем из четырех человек (командир экипажа — обер-лейтенант Рунке⁷). Речь идет о Ju.88В из состава разведывательной группы Главного командования Люфтваффе (зав. 0024, K9+KN).⁸ Сопоставление данных разных источников позволяет предположить, что самолет все же был потерян накануне.⁹ Наших заявок на победу вроде бы нет. Есть заявки у летчиков-ночников за две предыдущие ночи. Но дальние разведчики летали днем. Пока вопрос о причинах гибели этого «юнкерса» остается открытым.

А вот в сентябре и октябре черноморские истребители дважды прервали полет летчиков 3-го отряда дальней разведки ГК Люфтваффе. И, главное, обе заявки подтверждаются документами противной стороны. Мы позволим себе в этой части работы отойти от установленных временных ог-

раничений, так как оба эпизода очень показательны в плане иллюстрации возможностей наших истребителей ПВО по борьбе с воздушной разведкой неприятеля.

28 сентября 1941 года в 08.08 заместитель командира 1-й эскадрильи 32-го иап старший лейтенант С.Е. Карасев в паре с младшим лейтенантом Я.М. Ивановым вылетели на МиГ-3 на патрулирование воздушного пространства над Главной базой. В воздухе они были оповещены о появлении вражеского разведчика.

Самолет, опознанный нашими летчиками как «юнкерс-88», был обнаружен на высоте 8000 метров, идущим курсом 360 градусов. С дистанции 75-70 метров Карасев произвел 3-4 очереди из пулеметов, после чего левый ШКАС и БС от казали. Первая попытка тарана не удалась, самолет был отброшен воздушным потоком вниз. Проявив настойчивость, старший лейтенант ударил сначала противника левой плоскостью по рулю поворота, а затем мотором по хвостовому оперению. В 08.45 на высоте 6500 метров Карасев покинул свою машину. Снижаясь, он наблюдал как падает самолет противника и его истребитель. После приводнения Карасев был поднят с воды нашими катерами. Младший лейтенант Иванов в процессе преследования вражеского разведчика дал несколько очередей по правому двигателю неприятельского «следопыта».¹⁰

По немецким данным, был сбит Do.215 из 3.(F)/ObdL (зав. 0045, T5+EL). Экипаж из четырех человек во главе со обер-лейтенантом Вульфмеером¹¹ числится пропавшим без вести. Интересно, что в этот же день понес потери и



Немецкая аэрофотосъемка Южной бухты Севастополя. 1941 г.



Бомбардировщик He.111H из KG27 на аэродроме. Восточный фронт, 1941 г.

второй авиаотряд 3.(F)/121, действовавший в полосе 11-й армии. С задания не вернулся Ju.88. Таким образом, учитывая сгоревший при бомбардировке аэродрома Николаев 16 сентября Do.215, за месяц советские летчики уменьшили состав подразделений дальней воздушной разведки немцев на четыре машины.

Более того, весьма вероятно, что к сбитым немецким разведчикам черноморские авиаторы добавили и их румынского «коллегу». 20 сентября старший лейтенант С.П. Жигалкин (командир 3-й эскадрильи 32-го иап) и лейтенант Силкин на МиГ-3 вылетели на сопровождение трех бомбардировщиков СБ. В 15 км южнее Тендры они обнаружили и сбили румынский самолет типа «Бристоль-Бленхейм». Силкин израсходовал 150, а Жигалкин — 120 патронов к пулемету БС. По данным современной литературы, в этот день пропал без вести разведчик «Бленхейм» Mk.I №17 из 1-й разведывательной эскадрильи румынских ВВС. Три члена его экипажа считаются погибшими в бою.¹²

18 октября в небе Севастополя отличился лейтенант Н.И. Савва. Вылетев на патрулирование вместе со старшим лейтенантом Е.М. Рыжовым, наши пилоты по радио были наведены на Do.215, идущий на высоте 7800 метров. Первым атаковал Рыжов. После 100 выстрелов у него отказал крупнокалиберный пулемет БС, стал греться мотор. Лейтенант Савва догнал фашиста и отрубил винтом ему правый киль. Разведчик, тем не менее, продолжил полет. Наш же самолет стал падать, но летчик смог воспользоваться парашютом. Рыжов охладил двигатель, догнал немецкий самолет на высоте 2500 метров и сблизился до дистанции 50-75 метров. Огня открыть не успел, так как у Do.215 отвалился правый стабилизатор, разведчик пошел вниз, а четыре члена экипажа выпрыгнули с парашютами.¹³ По немецким данным не вернулся на базу Do.215 из 3.(F)/ObdL (зав. 0063, P5+LL) вместе с экипажем, которым командовал лейтенант Остервальд.¹⁴

Как мы видим, в двух из трех случаев достоверно установленных побед наших летчиков, две были одержаны с использованием тарана. Причиной этого стала низкая надежность оружия МиГ-3 на больших высотах в частности, и слабость бортового вооружения в общем. Сбить воздушного разведчика с первой атаки не удавалось практически никогда. Описания других боев, проведенных истребителями МиГ-3 с двухмоторными самолетами противника, подтверждают сказанное.

Борьба с немецкими воздушными разведчиками была делом не только непростым, но и весьма опасным. Практически каждый сбитый разведчик разменивался на, как минимум, два истребителя. Вот перечень потерь истребителей ПВО Главной базы при попытке перехватить немецких «следопытов».¹⁵

23 июля младший лейтенант Г.А. Никифоров (1-я аз 32-го иап) на МиГ-3 сбит в бою с Vf.110. Летчик, очевидно, убит в воздухе.

25 июля лейтенант Е.М. Рыжов (1-я аз 32-го иап) таранил вражеский разведчик, сам ранен, самолет МиГ-3 потерян.

30 июля МиГ-3 лейтенанта П.А. Телегина (1-я аз 32-го иап) в бою с Vf.110 получил повреждение двигателя, сел на воду, утонул.

21 августа военком 32-го иап А.М. Пронченко ранен в воздушном бою.

1 августа не вернулся с патрулирования МиГ-3 старшего лейтенанта П.А. Браславского (1-я аз 32-го иап).

16 августа заместитель командира 8-го иап полковник А.Г. Мохирев на самолете Як-1 вместе с сержантом Надировым патрулировал воздушное пространство над Главной базой. Через час после вылета самолет полковника перешел в пике и скрылся из виду в четырех километрах юго-западнее Качи. Несмотря на организованные поиски (вылетал лично командир полка К.И. Юмашев), обнаружить Мохирева не удалось.¹⁶

Ряд машин был потерян при патрулировании Главной базы в результате аварий. Так, 24 августа у МиГ-3, пилотируемого лейтенантом Рыжовым, загорелся двигатель. Летчик был вынужден покинуть самолет на парашюте.¹⁷

Завершив на этом рассказ о противодействии воздушной разведке противника, перейдем к описанию минно-заградительной деятельности Люфтваффе на Черноморском ТВД. Собственно, как уже упоминалось, война для черноморцев началась с постановок мин немецкими бомбардировщиками. Для их проведения был выделен отряд из состава второй группы 4-й бомбардировочной эскадры «Генерал Вефер». Судя по числу участвовавших самолетов, численность подразделения не превышала 13-15 машин типа He.111.

Так, в первую военную ночь на постановку мин в сева-стопольских бухтах вылетали девять «хейнкелей». В ночь со второго на третье июля одиннадцать He.111 ставили мины (21 типа LMB), а два самолета бомбили портовые сооружения, огневые позиции зенитной артиллерии и прожекторов.

Всего до 4 июля, когда поступил приказ о переброске миноносной группы с театра, в районе Севастополя была выставлена 91 неконтактная мина. Больших потерь от них удалось, к счастью, избежать. Наши истребители и зенитная артиллерия активно противодействовали минным постановкам противника. В том, что немцам удалось достаточно точно сбросить не более четверти мин, заслуга сил ПВО.¹⁸ Правда, данные противника не позволяют го-



Оружейники готовят к боевому вылету бомбардировщик He.111H-3 из 1/KG27. В боевую зарядку самолета входят фугасные бомбы SC250 со свистками («Иерихонскими трубами») на стабилизаторах. (M. Griehl German Bombers Over Russia)



Заправка бомбардировщика He.111 (1G+AH) из KG27. Аэродром Балта, лето 1941 г. (Waiss W. Chronik Kampfgeschwader Nr.27 Boelcke)

ворить о каких-либо потерях, понесенных им при этих постановках.

А вот наши истребители потери понесли. 24 июня лейтенант П.Т. Марченко, пилот 3-й эскадрильи 32-го иап, взлетая на своем И-153 с аэродрома Бельбек, попал в зону взрыва мины или авиабомбы, был сброшен с обрыва в море и погиб.¹⁹

После длительного перерыва минные постановки с воздуха возобновились в конце августа. Это самым непосредственным образом связано с прибытием на театр двух отрядов минно-торпедной авиации: 6./KG26 и 1./KG28.

30 августа четыре He.111 из отряда 1./KG28 выставили восемь мин типа LMB в Севастополе. Чуть раньше город и порт бомбили три He.111 из второй группы KG27. На следующий день вход в Северную бухту пытались заминировать уже пять машин из 6./KG26. Одновременно минировалась и Цемесская бухта.

ПВО Черноморского флота оказала достаточно мощное противодействие. Обе ночи на отражение налета вылетали ночные истребители, которые заявили об уничтожении нескольких вражеских машин (по немецким данным 30 августа два He.111 из 27-й эскадры получили по несколько пробоин от огня ночных истребителей). 30 августа зенитная артиллерия Главной базы выпустила 679 85-мм, 238 76-мм, 169 37-мм снарядов и 5590 патронов калибра 7,62 мм. На следующую ночь расход был меньше: 357 85-мм, 103 76-мм, 26 45-мм и 261 37-мм снаряд, а также 2489 патронов винтовочного калибра.²⁰

Однако, есть твердая уверенность, что на этот раз немецким летчикам не удалось уйти безнаказанными. Дело в том, что в сводках потерь за 1 сентября 1941 года числится безвозвратно потерянный He.111P-5 (зав. 2859) из 6./KG26, разбившийся недалеко от Фокшан. Причина катастрофы — повреждения от огня зенитной артиллерии. Вместе с машиной погибли четыре летчика, а пилотировавший самолет командир отряда обер-лейтенант Штюве²¹ был ранен.²² Эта потеря может быть отнесена только к событиям 31 августа, так как 1 сентября оба отряда минно-торпедной авиации не вели боевых действий из-за плохой погоды. Косвенно это предположение подтверждает и донесение немецкого 4-го авиакорпуса.²³ Кто фактически «приземлил» немца, летчики или артиллеристы, не важно. Следующие минные постановки в севастопольской бухте были произведены 5 и 7 сентября. Кроме Севастополя, в сентябре Люфтваффе минировали Феодосию и Новороссийск.

С изменением обстановки на суше менялась и обстановка в воздухе. Как уже было отмечено выше, в начале войны Люфтваффе практически не действовали по целям на

собственно Крымском полуострове. С приближением немецкой 11-й полевой армии к Перекопу ситуация изменилась. Части 4-го авиационного корпуса Люфтваффе стали наносить удары по дорогам, идущим в Крым, узлам коммуникаций и аэродромам.

Но прежде чем перейти к более-менее подробному изложению этих событий, расскажем о своего рода «случайной»²⁴ победе советских летчиков. Итак, 2 сентября 1941 года в 11.08 по летнему берлинскому времени два Ju.88 из третьей группы 51-й бомбардировочной эскадры вылетели в район Чаплинки, имея задачу нанести удары по коммуникациям советских войск в этом районе.²⁵ Один экипаж благополучно вернулся. Его не очень оптимистичный отчет («бомбили, вроде попали, облачность») имеется в соответствующем донесении 4-го авиакорпуса. А вот второй, (зав 6509, 9K+KT, командир экипажа — лейтенант Укса)²⁶ пропал без вести.

Советские документы позволяют установить его судьбу. Согласно разведсводке Штаба ВВС ЧФ №137, в 13.50 над Армянском был сбит Vf.110. Сбитая машина упала в пяти километрах от города на сушу, а три выпрыгнувших с парашютами летчика приводнились в море. Второй Vf.110 сбросил им резиновую лодку, которая также попала на сушу.²⁷ Документы ВВС 51-й отдельной армии картину произошедшего существенно дополняют. В них указывается, что 2 сентября 1941 года в 13.15 в районе 45 км восточнее Армянска старший лейтенант Баратюк атаковал два Ju.88. В результате боя один бомбардировщик был сбит. Из состава его экипажа три человека выбросились с парашютами. Один был найден убитым, двоих не нашли.²⁸ Несмотря на некоторые нестыковки (точной идентификацией самолетов противника обе стороны себя особо не утруждали), мы полагаем, что в обоих документах речь идет об одном и том же событии.

Но вернемся непосредственно к противоборству Люфтваффе и советских ВВС над Крымом. Итак, ситуация в крымском небе начала меняться. В чем это выразилось? С двадцатых чисел августа начинаются налеты на объекты, расположенные на полуострове. При этом железнодорожные коммуникации подвергались налетам время от времени: с 21 августа по 4 сентября один налет силами 4 машин, 5 сентября станция Армянск атакована тремя «юнкерсами» в качестве запасной цели, и только с 7 сентября транспортная инфраструктура и подвижной состав подвергаются нападениям самолетов Люфтваффе более-менее регулярно.

С другой стороны, с 26 августа²⁹ крымские аэродромы становятся постоянными целями Люфтваффе, пока в ночное время. С 26 по 31 августа аэродром Евпатория подвергался налетам четыре раза (13 самолетов), Джанкой —



Истребитель МиГ-3 ВВС ЧФ взлетает с аэродрома «Херсонесский маяк» в Севастополе. 1941 г.



Бомбардировщики Ju.88A-4 из III/KG51 в полете. Восточный фронт, 1941 г.

дважды (9 самолетов). Выделенные силы были не настолько мощными, чтобы нанести нашей авиации большой урон, но потери были.

26 августа в Евпатории был подожжен УТИ-4 и поврежден И-15бис. 31 августа там же при бомбежке погибло восемь, контужено пять, тяжело ранено семь и легко три краснофлотца. На хлебозаводе ранено девять человек. Сгорел У-2 из состава 32-го иап.³⁰ Данных о потерях противника при налетах на Евпаторию нет, а вот 30 августа над Джанкоем He.111 из 6./KG27 (зав. 4238) был поврежден огнем зенитного пулемета. Пилот самолета ранен.³¹

14 сентября был произведен первый дневной налет на аэродром в Крыму. По данным ПВО в 09.57 шесть Ju.88 бомбили Евпаторию. Расчеты 26-й озад выпустили по противнику 76 снарядов.³²

16 сентября ранним утром шесть He.111 из состава второй группы 27-й эскадры атаковали аэродром Кача. Две бомбы попали в ангар сборочного цеха, где был уничтожен один истребитель И-15 и поврежден другой. Погибло два и был ранен один краснофлотец. В воздушном бою погиб лейтенант В.В. Дзюба, первый летчик 32-го иап, сбивший немецкий самолет. Его МиГ-3 был подбит огнем немецких воздушных стрелков и упал в двух километрах от аэродрома.³³

20 сентября товарищи погибшего героя расквитались с противником. Этот эпизод интересен тем, что в нем приняли участие пилоты знаменитого «звена СПБ» капитан А.В. Шубиков и лейтенант Б.М. Литвинчук из 2-й эскадрильи 32-го иап. События развивались следующим образом.

Вечером этого дня самолеты 27-й бомбардировочной эскадры продолжили налеты на крымские аэродромы. Два He.111 первой и девять — второй группы бомбили Евпаторию, еще шесть машин — аэродром Джанкой. Если результаты налета на Джанкой расписаны яркими красками, то для Евпатории у авторов донесения нашлись только сухие строки, что-то типа «бомбы упали в районе цели».³⁴ Причиной такой разницы в отчетах стали действия черноморских летчиков.

В 19.12 два И-16 вылетели с заданием патрулировать над аэродромом Евпатория. В 19.35 они обнаружили на высоте 2000 метров звено He.111. Атакой в лоб строй противника был разбит. Наши летчики сосредоточили свои усилия на одной из вражеских машин. Наличие на наших истребителях только пулеметов винтовочного калибра вынудило их произвести несколько атак. Капитан Шубиков атаковал противника 15 раз, лейтенант Литвинчук — 13 (еще две атаки были произведены по приводнившемуся самолету). Атаки велись до дистанции 30-50 метров, всего было израсходовано две тысячи патронов. В результате He.111 был сбит и упал в 50 метрах от берега в районе мыса Тарханкут. Один член экипажа был пленен бойцами бе-

реговой обороны, второй смог выбраться на берег и спрятаться. Третий — убит, его тело подобрала рыбаки. Остальные летчики погибли в самолете.³⁵

Хроника 27-й эскадры позволяет уточнить некоторые обстоятельства этого боя. Был потерян самолет из 5./KG27 (зав. 4202, 1G+HN). Весь экипаж из пяти человек до наших дней числится пропавшим без вести.³⁶ Видимо, скрывшийся летчик также не смог добраться до своих. К потерянному самолету можно приплюсовать еще один, разбившийся при взлете с аэродрома Балта.

Что можно добавить к сказанному. Во-первых, противник был уничтожен исключительно благодаря настойчивости наших летчиков. Во-вторых, необходимость произвести три десятка атак свидетельствует о явной слабости вооружения «ишачков» ранних серий (с 7,62-мм пулеметами ШКАС). Ну и вряд ли в иной ситуации нашим летчикам удалось бы выполнить столько заходов.

Чем ближе становилась дата немецкого вторжения в Крым, тем интенсивнее авиация противника наносила удары по позициям советских войск на Перекопе и в предполье. Первым днем таких действий, пожалуй, надо считать 12 сентября, когда Ju.87 второй группы эскадры StG77 совершили 14 самолетовылетов по огневым позициям советской полевой и зенитной артиллерии на перешейке. Их дополнили шесть «хейнкелей» из II./KG27 и четыре Ju.88 из первой группы 51-й бомбардировочной эскадры. Кроме того, еще семь He.111 и девять «юнкерсов» бомбили сухопутные коммуникации в Крыму.

На 13 сентября основной задачей 4-го авиакорпуса стало оказание содействия своим наземным войскам в подготовке вторжения в Крым. За этот день пикирующие и горизонтальные бомбардировщики выполнили 69 вылетов. В том числе 23 «штуки» нанесли удар по опорному пункту Преображенка. В этот, как и в предыдущий день, дальние воздушные разведчики вели разведку исключительно над Крымом.

К сожалению, немецкие данные за 14-15 сентября отсутствуют. А вот с 16 по 19 сентября по целям в Крыму работали от пяти до 15 машин, что не очень похоже на массивную подготовку наступления. Интересно, что 18 сентября в налетах на аэродромы приняли участие истребители-бомбардировщики из JG77. Три Bf.109 нанесли удар по аэродрому Джанкой.

С двадцатого сентября отношение противника к Крыму стало более серьезным. В этот день 17 «хейнкелей» бом-



Боевой вылет успешно завершён, можно и расслабиться. Экипаж бомбардировщика He.111 (1G+GH) из KG27 забавляется с маленьким поросенком, которому суждено разнообразить меню летчиков. Аэродром Балта, лето 1941 г. (Weiss W. Chronik Kampfgeschwader Nr.27 Boelcke)

били аэродромы, минимум шесть «юнкерсов» — цели в районе Перекоп — Юшунь, а девятка «штурк» вновь нанесла удар по Преображенке.

21 сентября набор целей и привлеченные к налетам силы остались примерно теми же: 18 He.111, минимум девять Ju.88. Отмечены удары истребителей из JG77 по наземным целям. «Мессеры» атаковали железнодорожный состав юго-восточнее Джанкоя. В необычном амплуа выступили торпедоносцы из отрядов 6./KG26 и 1./KG28. Пять самолетов сбросили восемь мин-бомб BM1000 на Армянск.

22 сентября вновь резкое снижение активности Люфтваффе над Крымом. Снова пять торпедоносцев бомбили Армянск. Восемь Ju.87 из StG77 атаковали огневые позиции артиллерии около этого же городка. Малочисленность ударной авиации пытались компенсировать истребители-бомбардировщики из JG77. В этот день в перечне целей «мессеров» фигурировали аэродромы, железнодорожные коммуникации, огневые позиции артиллерии.

23 сентября вновь концентрация сил 4-го авиакорпуса на крымском направлении. 20 «хейнкелей» и девять «юнкерсов» бомбят укрепления на Перекопе. Еще три Ju.88 охотятся за поездами на перегонах Армянск — Юшунь — Джанкой. Десять машин из III-й группы KG51 нанесли удар по аэродрому Евпатория, а 27 «штурк» в пяти вылетах бомбили укрепления Преображенки.

Насколько ситуация, сложившаяся осенью 1941 года на южном фланге советско-германского фронта, позволяла (или же не позволяла) Люфтваффе выделить достаточные силы для ударов в рамках подготовки вторжения своих войск в Крым, лучше всего иллюстрирует приведенная ниже таблица.

Дата	Вылетов			
	He.111, Ju.88		Ju.87	
	Всего	Крым	Всего	Крым
12.09.1941	62	26	42	14
13.09.1941	68	26	44	44
14.09.1941	н/д	н/д	н/д	н/д
15.09.1941	н/д	н/д	н/д	н/д
16.09.1941	77	13	-	-
17.09.1941	106	5	-	-
18.09.1941	107	5	-	-
19.09.1941	87	15	-	-
20.09.1941	66	23	52	9
21.09.1941	63	32	70	-
22.09.1941	34	5	66	8
23.09.1941	42	42	40	27

Как видно из неё, во второй половине сентября 1941 года цели в Крыму вовсе не были приоритетными для Люфтваффе. Главной причиной, не позволившей немцам сконцентрировать усилия своих ВВС на подавлении обороны советских войск на крымских перешейках, было упорное сопротивление гарнизонов Одесского оборонительного района.

Даже в период непосредственной подготовки вторжения в Крым 4-й авиакорпус вынужден был выделять значительные силы как для поддержки румынских войск, так и для борьбы на коммуникации Одесса — Крым. Так за два дня (21 и 22 сентября) накануне начала наступления 11-й полевой армии, против кораблей ЧФ было брошено 70 и 58 «штурк» из II./StG77 соответственно. Люфтваффе были, конечно, очень опасным противником, но даже в начале войны немцы не могли позволить себе быть одновременно сильными повсюду.

Впоследствии отсутствие предварительного массированного подавления ударной авиацией полосы обороны



Истребитель Bf.109F из Stab III/JG77. Начало осени 1941 г. (Jagdwaflle vol.3 section 2 Barbarossa. The Invasion of Russia June-December 1941)

51-й армии дорого обошлось противнику. Немцы были вынуждены свернуть свою наступательную операцию, не достигнув поставленной цели — прорыва через перешейки в степную часть полуострова.

В результате Крым надолго приковал к себе внимание немецкого командования, а Вермахт и Люфтваффе все глубже и глубже увязали в борьбе за обладание крымским «непотопляемым авианосцем». Эта борьба и дальше будет оттягивать силы и резервы с других участков советско-германского фронта, но, тем не менее, продлится ещё почти год.

Примечания:

- Они существуют, но почему-то отсутствуют в документах 11-й полевой армии.
- Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг. — Часть III — М., — С. 81 и далее.
- Подсчитано по донесениям 4-го авиакорпуса (Национальный архив США NARA T-312, roll 358-362). По некоторым датам имеются пропуски, но на среднюю цифру они существенно повлиять не могут.
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 1, Д. 4, Л. 20б., 170б.
- Olt. Schultze-Plotzius J. Отметим, что во всех упомянутых нами в статье случаях, командирами экипажей сбитых самолетов-разведчиков были не пилоты, а штурманы.
- Военный архив Германии BA-MA RL 2 III/1177, S. 46.
- Olt. Ruhnke J.
- Военный архив Германии BA-MA RL 2 III/1178, S. 204. Номер отряда в документах не указан.
- В документах Немецкого Красного Креста экипаж числится пропавшим над Черным морем в августе. Кроме того, 1 сентября спасательная служба вела поиски Ju.88, пропавшего без вести накануне.
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 106.
- Olt. Wulfmeyer A.
- From Barbarossa to Odessa/Bernard D., Karlenko D., Roba J.-L. — Hinkley, 2008 — Vol.2 — P. 161.
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 219а
- Lt. Osterwald, Военный архив Германии BA-MA RL 2 III/1178, S. 50
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 2, Д. 2, Л. 2 и далее
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 1, Л. 370б
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 17
- Кузнецов А.Я., Морозов М.Э. Черноморский флот в Великой Отечественной войне — М., 2015 — С. 43-44
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 1, Д. 3, Л. 24
- ЦВМА, Ф. 1080, Оп. 136, Д. 52, Л. 29-31
- Olt. Stuwe
- Военный архив Германии BA-MA RL 2 III/1178, S. 237
- Национальный архив США NARA T-312, roll 361, fram 7935437, 7935476
- Случайной только в смысле отношения к воздушным боям над Крымом
- Национальный архив США NARA T-312, roll 361, fram 7935421
- Lt. Uxa G., Военный архив Германии BA-MA RL 2 III/1178, S. 225
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 2, Л. 161
- ЦВМА, Ф. 1080, Оп. 136, Д. 73, Л. 23
- На 26 августа основной задачей 4-го авиакорпуса Люфтваффе определено уничтожение советской авиации на аэродромах
- ЦВМА, Ф. 1080, Оп. 136, Д. 52, Л. 31, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 18
- Waiss W. Chronik Kampfgeschwader Nr.27 Boelcke: Teil 2 — Neuss, o.J. — S. 162
- ЦВМА, Ф. 1080, Оп. 136, Д. 52, Л. 54
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 54
- Национальный архив США NARA T-312, roll 361, fram 7936130
- ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 72
- Waiss W. Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke. Teil 2 — Neuss, o.J. — S. 175



«Аполлон» на авиабазе Тэгү

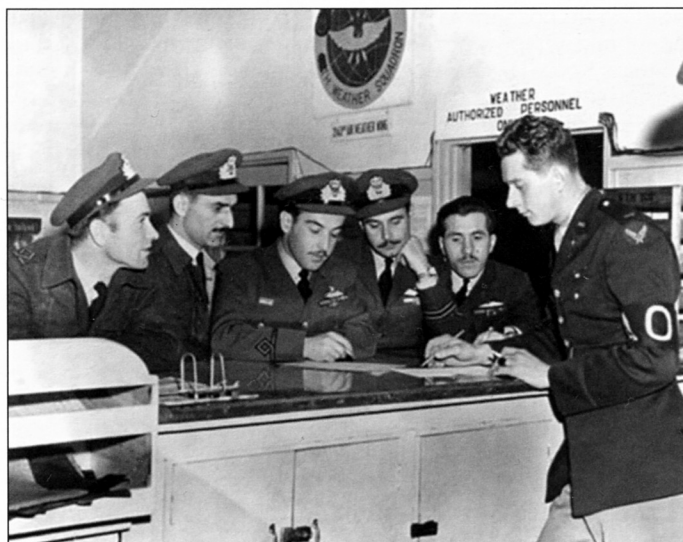
Греческие ВВС в Корейской войне

После принятия 25 июня 1950 года резолюции СБ ООН №82, санкционировавшей вмешательство в боевые действия на Корейском полуострове, началось создание Войск ООН в Корее. Их основу составили американские войска, но кроме них в боях участвовали части и подразделения из 15 стран. Не обошлось и без греческих подразделений. Кроме сухопутных сил (т.н. «батальон Спарта» численностью около 1000 человек), в боевых действиях приняли участие и греческие ВВС.

Предназначавшееся для действий в Корее 13 звено было сформировано на базе Элефсис близ Афин 13 октября 1950 года. Оно включало 76 человек личного состава и 9 самолетов C-47 «Скайтрейн», переданных из 355 транспортной эскадрильи. Ранним утром 11 ноября звено начало свой перелет на Дальний Восток с посадками на Кипре, в Саудовской Аравии, Пакистане, Индии, Таиланде, Индокитае, на Филиппинах и Окинаве. 1 декабря греческие самолеты приземлились на авиабазе Икадзуки (о. Кюсю).



Андреас Горенко со своими подчиненными у карты



Греческие пилоты обсуждают новое полетное задание, полученное от дежурного офицера

После прибытия греки вошли в состав 21 (позднее 6451) транспортной эскадрильи 374 транспортной группы USAF. Наступление китайских войск (бои у водохранилища Чосон) требовало быстрее начала боевого использования самолетов. 4 декабря первые три самолета 13 звена прибыли на авиабазу K27 (Хунгам) и немедленно начали полеты по перевозке на прифронтовые аэродромы и парашютному сбросу различных грузов, а также эвакуации раненых. Как вспоминал ипосминагос (лейтенант) Влассис Дедес, для него это выглядело так:

«Мы получили приказ в 5:00 4 декабря прибыть в штаб эскадрильи в Икадзуки со всей теплой одеждой, какую только сможем найти. Встретивший нас там эписминагос (майор) Андреас Горенко (сын российских эмигрантов первой волны Андрей Андреевич Горенко) сказал просто: «Ваш экипаж вместе с двумя другими будет действовать



Нарукавная эмблема греческих войск в Корее

против наступающих северо-корейцев. Вылетать немедленно».

Когда самолеты прибыли на площадку Янг По неподалеку от Хунгнама, встретивший их американский офицер связи радостно сообщил: «Вы должны эвакуировать раненых из района Хагару-ри. Аэродрома там нет, есть узкая полоса на склоне холма, которую расчистили наши морпехи. Она неровная и обледеневшая. Мы там вчера три самолета потеряли». Уже через два

часа после прибытия тройка «Скайтрейнов» вылетела на свое первое задание.

По воспоминаниям греческих пилотов, их появление на прифронтовых аэродромах удивляло американцев. Обычной их реакцией было: «О! Даже греки с нами!».

Бои продолжались. Находящаяся в полуокружении 1 дивизия морской пехоты медленно с тяжелыми боями отступала к Хунгнаму, а греческие самолеты снова и снова по 2-3 раза в день совершали посадки на полосу у Хагару-Ри. Последние полеты совершались уже под пулеметным огнем наступающих китайских войск. Во время одного из полетов С-47 получил несколько пробоин в крыле от пулеметного огня, в другом случае самолет прямо на полосе чуть не накрыла огнем американская артиллерия, но все кончилось благополучно.

После того как китайские дивизии 11 декабря подошли к окраинам Хунгнама, самолеты перебазировались на авиабазу К9 (Пусан).



Торжественное построение личного состава по случаю вручения наград



Казармы греческого звена

Эвакуация раненых была одной из основных задач, выполняемых 13 звеном в Корее





«Нептун» на одном из аэродромов на пути в Корею, ноябрь 1950 г.



Что будет, если после смены колеса не снять консервационную смазку с тормозов... Авиабазы К-16, 1952 г.



«Юпитер» на одном из корейских аэродромов

Позднее за полеты к Хугару-Ри 19 греческих авиаторов получили американскую Медаль ВВС, а само звено — «Presidential Unit Citation»

Забегая вперед, можно сказать, что 6541 эскадрилья, в состав которой входили греческие самолеты, за время войны в Корее сменила более 20 аэродромов базирования, за что даже получила прозвище «Kyushu Gypsies» («Цыгане с Кюсю»).

Часть греческих самолетов придавалось Командованию специальных операций и осуществляла сброс парашютистов в тылу северокорейских войск.

4 января 1951 года 13 звено понесло первые потери. При посадке на аэродром Йонджу самолет ипосминагоса Цамциса (№92617) с грузом топлива не удержал направление на обледеневшей полосе, вылетел с нее, снес шасси и лишь чудом не врезался в склон холма, что грозило взрывом. Экипаж отделался испугом и ушибами, но самолет че-

Греческие авиаторы на фоне своей верной «Деметры», 2 декабря 1952 г.





Богам тоже необходим ремонт: «Марс» на регламентных работах, 1953 г.

рез несколько дней пришлось сжечь во избежание попадания в руки противника. Через несколько дней в тяжелую ситуацию попал экипаж эписминагоса Яниса Хацакиса. Вскоре после взлета с аэродрома Вонджу на его самолете заело сектор газа правого двигателя в положении малого газа. Пилот запросил экстренную посадку, но получил ответ «Поздно. Аэродром эвакуируется». Тогда Хацакис дал полный газ левому двигателю, а второй пилот ипосминагос Димитрис Папасилу убрал шасси и закрылки, после чего попытался сдвинуть с места правый сектор газа. С трудом набирающий высоту на одном моторе самолет взял курс на Тэгю. Примерно через два часа положение улучшилось: самолет набрал высоту 1000 метров, а Папасилу удалось-таки перевести правый двигатель в режим полного газа. Но приключения не закончились — перед посадкой выяснилось, что теперь правый двигатель не снижает обороты. Пришлось его заглушить и садиться на одном двигателе. Посадка прошла благополучно. 26 мая «Скайтрейн» №92612 ипосминагоса Анастасиоса Вамвукаса после взлета с аэродрома Тэгю в условиях низкой облачности врезался в склон холма и взорвался, весь экипаж (5 человек) погиб. 22 декабря 1952 года в только коснувшийся ВПП авиабазы Сувон самолет №92616 (командир экипажа эписминагос Панайотис Франгоянис) врезался идущий на взлет американский истребитель F-80C (№490722), оба самолета были полностью уничтожены. Погиб пилот истребителя, экипаж C-47 (5 человек), а также 6 раненых и 2 санитаря, которых транспортник перевозил в тыловой госпиталь. Расследование показало, что греческий пилот то ли не понял указаний диспетчера, запрещавшего ему посадку, то ли ослушался их. Через 4 дня погиб еще один «Скайтрейн» (№492622, командир экипажа сминагос (капитан) Василис Кацантонис). Через несколько минут после взлета с аэродрома Чинхо у самолета, находившегося на высоте 50 метров, отказал левый двигатель. C-47 свалился на крыло, срубил несколько сосен и взорвался, врезавшись в землю. Погибло 5 греческих авиаторов и 9 американских солдат, бывших на борту.

Всего за годы войны самолеты 13 звена совершили 2916 вылетов (13977 летных часов), перевезли 70568 пассажиров, 9243 раненых и более 5000 т различных грузов.

После перемирия греки еще некоторое время оставались в Корее. Но 6-7 сентября 1955 года в Стамбуле произошли грандиозные греческие погромы. После того, как

США и НАТО отказалось осудить их, Греция вернула своих солдат домой. Так закончилась почти пятилетняя история греческих ВВС в Корее.

C-47 13 звена имели (как минимум первоначально) цвет натурального полированного металла, кроме рулей, окрашенных специальной матовой алюминиевой краской. Антибликовая панель перед кабиной и дорожки на центроплане вдоль фюзеляжа — черные. Голубо-бело-голубые карды наносились в шести позициях (на верхних и нижних поверхностях крыльев и боках фюзеляжа). Номера размещались с обеих сторон хвостовой части перед стабилизатором и снизу на плоскостях. На бортах перед ОЗ имелись кодовые буквы. Непосредственно перед вылетом в Корею над окнами с обеих сторон нанесли надпись ROYAL HELLENIC AIR FORCE. Все самолеты получили имена богов-олимпийцев, которые нанесли ниже антибликовой панели на носу, причем на правом борту по-гречески, на левом — по-английски.

Самолеты, приданные Командованию специальных операций, получали черную окраску нижних поверхностей.



Медаль за действия в составе войск ООН с планкой «Корея»

Номер	Название (английское)	Кодовая буква
92612		
92616		
92617		
92618	Mercury	
92620	Jupiter	
92622	Neptune	E
92630	Mars	F
92632	Apollo	G
92637	Juno	H



F6U «Пират»

«Воут» F6U «Пират»

Одним из мощных стимулов развития авиации в США являлась конкуренция в этой области между ВВС и флотом. Стремление не отстать от «соперника» часто побуждало к созданию новых образцов авиатехники, отличавшихся более высокими характеристиками — и выводило соперничество на новый виток. Примерно так складывалась ситуация и с ранними реактивными истребителями. К середине 1944 г. разрыв в этой области между ВВС и морской авиацией стал весьма ощутим. Флот только начал испытания самолета «Райан» XFR-1 с комбинированной силовой установкой, а прототип первого полноценного реактивного истребителя «МакДоннелл» XFD-1 лишь строился. В то же время ВВС уже получали серийные реактивные истребители «Белл» P-59, а также успешно испытывали новую машину «Локхид» XP-80А и выдали заказ на её серийное производство. В такой ситуации флот решил резко активизировать работы по созданию реактивных истребителей. Имелось в виду не только ликвидировать отставание от ВВС, но и существенно расширить круг фирм, привлекаемых к работам, чтобы дать им возможность накопить необходимый опыт в новой для них области.

Основные надежды Бюро аэронавтики возлагало на разработки фирмы «Вестингауз», с которой имелся контракт, предусматривавший создание целой серии ТРД. Один из них, под фирменным обозначением 19ХВ-2В (напомним, что первое число обозначало диаметр компрессора в дюймах), уже был выбран для истребителя XFD-1. В то же время фирма интенсивно работала над новым ТРД 24С с расчетной тягой, превышающей показатели 19ХВ-2В почти вдвое. Это позволяло рассчитывать

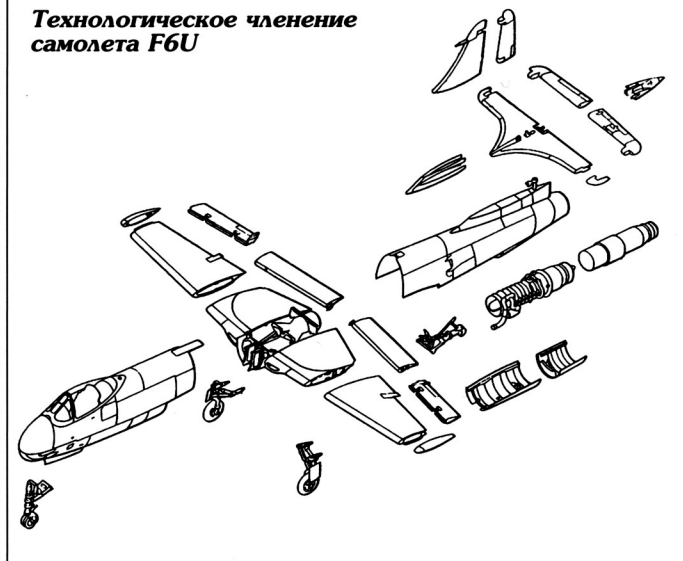
на создание истребителей с существенно более высокими летными данными.

5 сентября 1944 г. Бюро аэронавтики направило восьми самолетостроительным компаниям запрос-предложение на создание одноместного палубного реактивного самолета, оборудованного ТРД «Вестингауз» 24С. На запрос откликнулись четыре фирмы — «Грумман», «МакДоннелл», «Норт Америкэн» и «Воут». Предложение первой заказчик отверг, считая, что «Грумман» слишком загружен работами по совершенствованию истребителя F6F «Хеллкэт» и созданию новых машин F7F «Тайгеркэт» и F8F «Биркэт». Остальным фирмам дали добро, и в течение нескольких месяцев Бюро аэронавтики подписало с ними договора на создание реактивных истребителей «МакДоннелл» XF2D-1, «Норт Америкэн» XFJ-1 и «Воут» XF6U-1 (первоначально обозначение XF6U-1 имел другой



ТРД «Вестингауз» 24С

Технологическое членение самолета F6U



самолет — двухмоторный поршневого палубный истребитель, так и оставшийся в проекте, конкурент «Груммана» F7F).

Первой из указанной тройки 29 декабря 1944 г. подписала соглашение фирма «Воут Эйркрафт Корпорейшн» из Стрэтфорда (шт. Коннектикут). Оно предусматривало разработку проекта и постройку трех прототипов истребителя XF6U-1, которым присвоили флотские номера 33352-33354. График разработки был достаточно оптимистичным: первый прототип предполагалось построить к 30 сентября 1945 г., а два остальных — к 30 января 1946 г.

Разработку проекта, получившего фирменный индекс V-340, возглавили Джон Р. Кларк и Гарри Ниссен. Они задумали компактный и легкий самолет максимально простой конструкции — низкоплан традиционной аэродинамической схемы с прямым крылом и классическим хвостовым оперением. В качестве силовой установки был определен ТРД «Вестингауз» J34-WE-22 — серийный вариант двигателя 24С. ТРД, весивший около 530 кг, имел 11-ступенчатый осевой компрессор и двухступенчатую турбину. Тяга двигателя на максимуме составляла 1360 кг (при 12 500 об./мин), на номинале — 1040 кг (при 11 500 об./мин).

В фюзеляже овального сечения в передней части находилась кабина пилота, а также вооружение и радиоэлектронное оборудование, в средней — топливные баки, в хвостовой — двигатель. Воздухозаборники последнего находились под корневой частью крыла. Стабилизатор устанавливался примерно на 1/3 высоты киля. Кабина пилота закрывалась каплевидным фонарем, состоящим из неподвижного козырька (лобовое стекло которого было бронированным) и сдвижной части. В кабине устанавливался гироскопический прицел Mk.6 mod.1.

Крыло прямое, с трапецевидными в плане консолями, трехлонжеронное. Угол поперечного V составлял 4°. Профиль крыла — ламинарный NACA 65-212 с относительной толщиной 12 %. Поскольку размах его был сравнительно небольшим (на 2,5 м меньше, чем у поршневого истребителя F4U «Корсар»), конструкторы сочли возможным выполнить крыло нескладывающимся, сэкономив тем самым несколько десятков килограмм массы.

Механизация крыла была представлена элеронами, а также щелевыми закрылками. Последние имели достаточно сложную кинематику: сначала они отклонялись на угол 10°, затем выдвигались из крыла на 43 см, и только после этого отклонялись на полный угол 50°. Все ру-

ли и элероны снабжались триммерами, а в канале управления элеронами имелись гидравлические бустеры.

Шасси трехопорное, с носовым колесом и относительно короткими стойками, обеспечивавшими техническому персоналу легкий доступ ко всем агрегатам самолета непосредственно с земли (палубы). Основные стойки убирались в ниши в центроплане по направлению к фюзеляжу, а носовая — назад, в нишу под кабиной пилота. Под фюзеляжем, между основными стойками шасси находился посадочный гак. Приводы уборки-выпуска шасси и посадочного гака — гидравлические. Для «уплотнения» самолетов при размещении в ангаре можно было после посадки убрать носовую стойку. Истребитель при этом опирался на «парковочное» металлическое колесико малого диаметра, устанавливавшееся перед нишей носовой стойки. Хвостовая часть фюзеляжа приподнималась, и под ней можно было закатить второй истребитель, также «повесивший нос».

Вооружение самолета состояло из четырех 20-мм пушек «Браунинг» М3, установленных попарно по бокам нижней носовой части фюзеляжа, под пилотской кабиной. Стандартный боекомплект состоял из 150 снарядов на ствол, хотя существовала возможность увеличения его до 200 снарядов. При стрельбе гильзы от двух нижних пушек выбрасывались наружу, а от двух верхних — собирались в специальный ящик внизу отсека вооружения (тем самым конструкторы пытались минимизировать изменение центровки по мере расходования боекомплекта).

Запас топлива общим объемом 1400 л размещался в двух баках в средней части фюзеляжа, над центропланом. Существовала возможность установки на законцовках консолей крыла двух дополнительных 530-л баков.

В общем, XF6U-1 имел вполне традиционную конструкцию. Наиболее серьезным нововведением являлись новые материалы обшивки, разработанные специалистами «Воут». Один из них, названный «металлайтом» (metalite), представлял собой «сэндвич» общей толщиной 6,35 мм из двух тонких дюралевых листов с помещенным между ними слоем бальзы. Этот материал был легким и очень

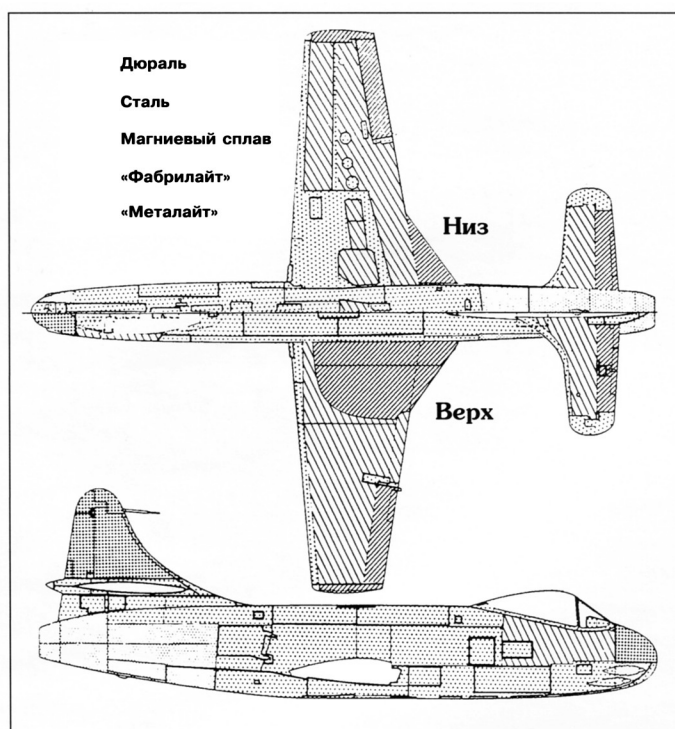


Схема использования материалов в обшивке «Пирата»

прочным, что позволило выполнить конструкцию планера очень «экономной», с малым количеством шпангоутов и нервюр, а также элементов крепежа. Из «металлайта» выполнили почти всю обшивку фюзеляжа и крыла (кроме передней кромки крыла и нижней поверхности центроплана), створки ниш основных стоек шасси и посадочного гака, а также обшивку стабилизатора. Обшивка киля и руля направления, а также верхняя панель фюзеляжа перед кабиной пилота (закрывающая отсек радиооборудования) были выполнены из «фабрилайта» (fabrilite) — «сэндвича» из двух слоев стекловолокна с прослойкой из бальзы. Панели формировались в автоклавах при высокой температуре и давлении. Такая технология позволяла получить очень гладкую и ровную поверхность прецизионных радиусов кривизны, а также избежать «гофрирования», характерного для обшивки с густой клепкой. Остальная часть обшивки фюзеляжа и крыла (включая закрылки) выполнялась из обычных дюралевых листов, а рулей высоты, элеронов и законцовок крыла — из магниевых сплавов.

В начале января 1945 г. макет XF6U-1 был одобрен представителями Бюро авиации, и фирма приступила к подготовке рабочих чертежей. 22 мая на совещании с представителями заказчика были согласованы последние детали проекта. Однако уже в то время было ясно, что к сроку разработки не успевают. Срок облета первого прототипа пришлось перенести на ноябрь, затем на декабрь, а в конечном итоге его сборку завершили только



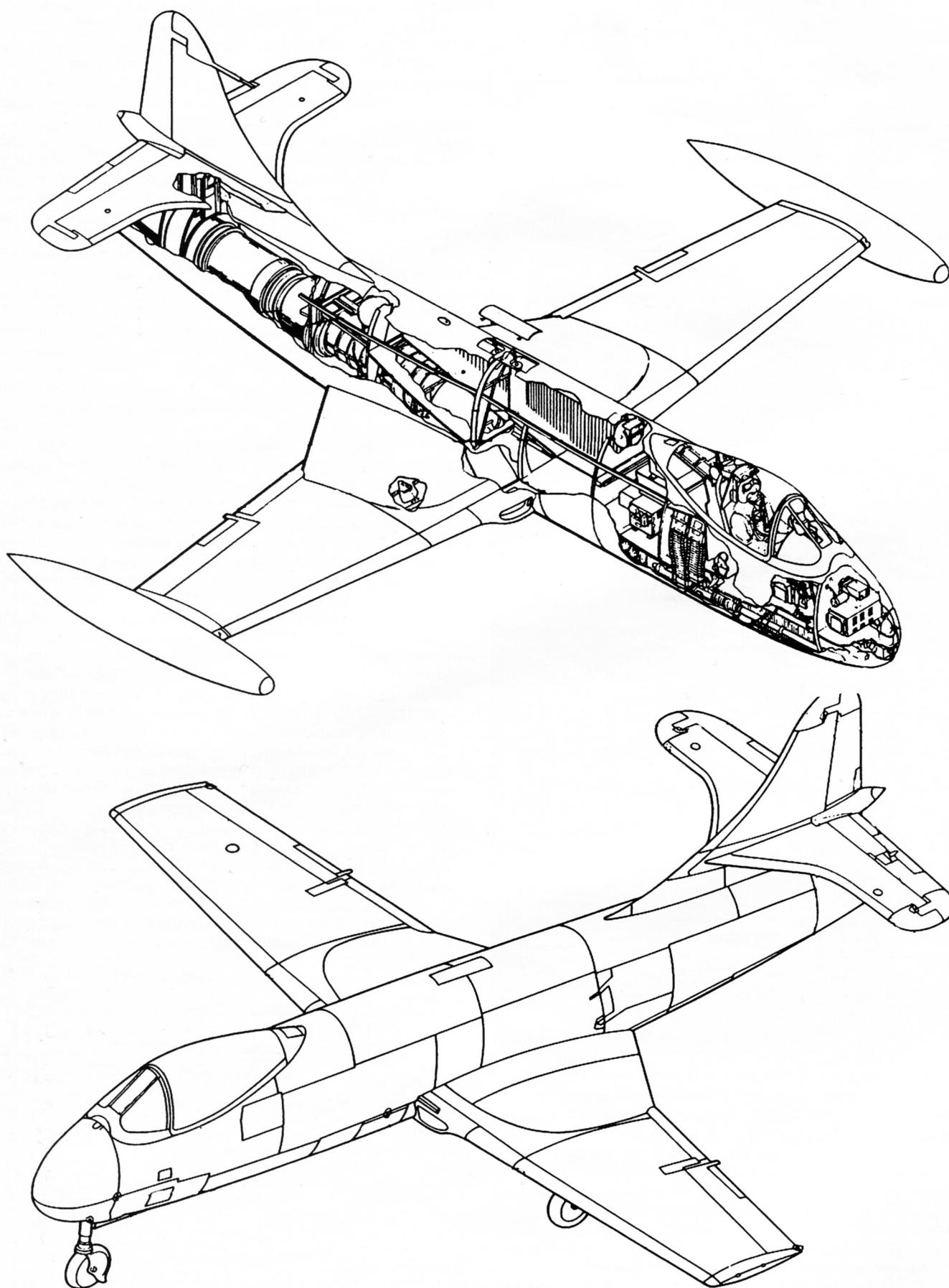
Один из трех прототипов «Пирата» на заводском аэродроме. Самолет еще не окрашен

в апреле 1946 г. Но тут возникла проблема с силовой установкой. Единственный готовый к тому времени экземпляр ТРД J34-WE-22 отправили для стендовых испытаний в военно-морскую лабораторию в Филадельфии (Navy Aeronautical Engine Laboratory), где его успешно «запороли»... Второй экземпляр фирма «Вестингауз» смогла передать «Воуту» лишь в июне. 17 июня XF6U-1 начал скоростные пробежки, а четыре дня спустя его представили общественности в рамках празднования 30-летия фирмы. На том же мероприятии самолету присвоили название «Пират», выбранное в результате конкурса среди работников «Воута».

В ходе наземных пробежек XF6U-1 возникли опасения, что ВПП заводского аэродрома в Стрэтфорде, имеющая длину всего 1200 м, может оказаться слишком ко-

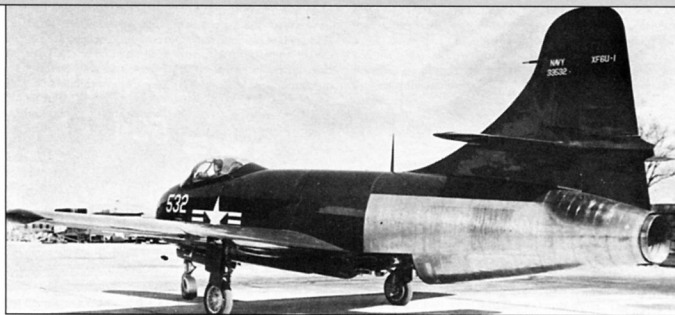
Первый прототип «Пирата» (33352) в полете над авиабазой Эдвардс, 1947 г.







Первый прототип «Пирата» до (вверху) и после (внизу) установки форсажной камеры



Второй (вверху) и третий (внизу) прототипы «Пирата»



роткой для «Пирата». К тому же, окрестности аэродрома были плотно застроены, что усложняло возможную аварийную посадку. Не желая рисковать своим реактивным первенцем, руководство «Воута» договорилось о переносе летных испытаний на авиабазу ВВС Мюрк Филд, расположенную на дне высохшего озера в пустыне Мохава (ш. Калифорния). Частично разобранный прототип перевезли в солнечную Калифорнию транспортным самолетом С-82А «Пэкит». Вторым «Пэкитом» доставили необходимое оборудование и запчасти, а также команду инженеров-испытателей фирм «Воут» и «Вестингауз».

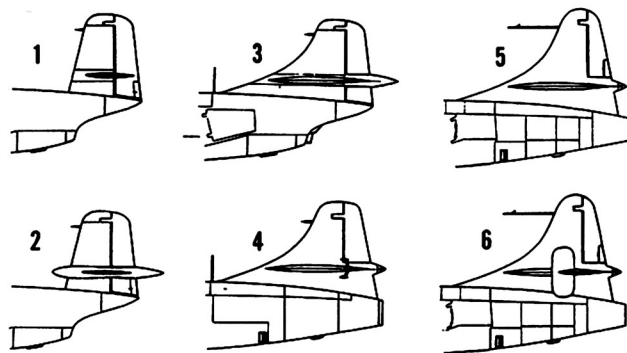
После доставки на Мюрк Филд XF6U-1 собрали, провели ещё несколько рулежек, и 2 октября 1946 г. само-

лет, наконец-то, совершил первый полет. Пилотировал его старший летчик-испытатель центра NATC лейтенант-командер Эдвард М. Оуэн. Увы, все прошло не так, как ожидалось — через 24 минуты после взлета полет пришлось прервать из-за поломки коробки агрегатов ТРД. Оуэн сумел благополучно посадить машину, но замены вышедшего из строя узла пришлось ждать достаточно долго — сказывалась удаленность аэродрома от фирм-разработчиков двигателя и самого самолета. До 12 декабря удалось выполнить всего пять полетов, налетав в сумме три часа. В первых полетах вскрылись и первые недостатки — самолет оказался трудноуправляемым на малых скоростях.

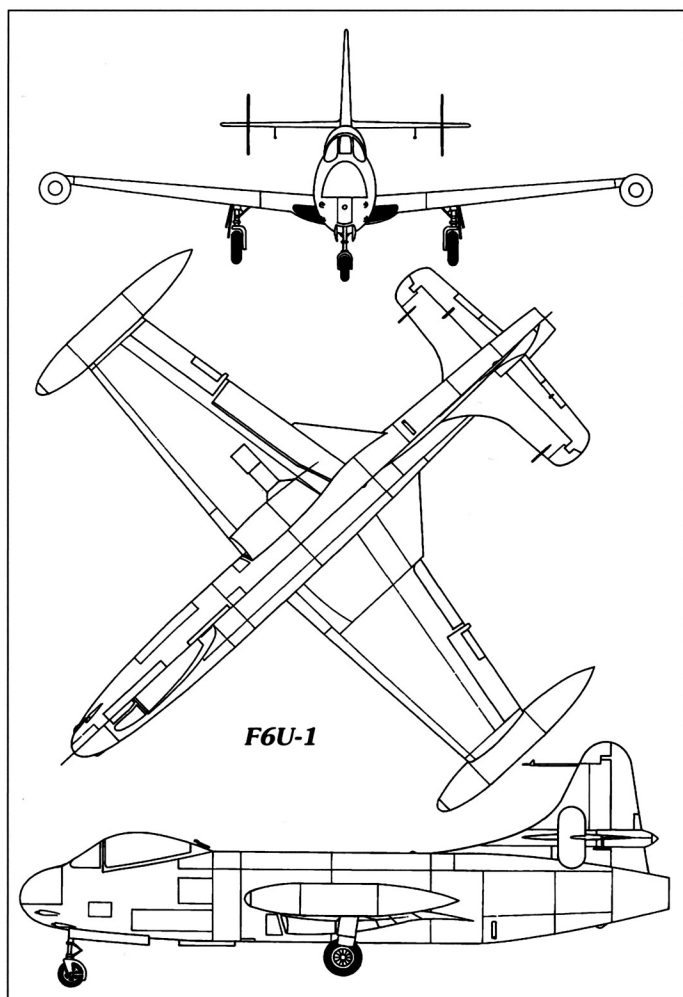
На 14 декабря был намечен очередной полет, но при запуске двигателя вышел из строя один из насосов. Нужных запчастей под рукой опять не оказалось, и испытания удалось возобновить лишь 6 января 1947 г. К тому времени Кларк уже занимался проектом нового истребителя XF7U-1 «Катласс», а все работы по доводке «Пирата» возложили на Ниссена.

Для устранения вскрывшихся недостатков управляемости на передней кромке центроплана, над воздухозаборниками двигателя, установили небольшие спойлеры из стеклопластика. Они служили своеобразными «сигнализаторами» — приводя к преждевременному срыву потока, спойлеры позволяли пилоту обнаружить тенденцию к сваливанию до того, как она становилась опасной. Однако это решение было половинчатым, поскольку не устраняло причины негативного явления.

Ещё одним недостатком, обнаруженным в ходе испытаний, являлась сильная периодическая вибрация руля направления, появляющаяся на сравнительно небольшой скорости ($M=0,58-0,64$). Для исследования природы этого явления в феврале-апреле 1947 г. выполнили 26 испытательных полетов. Кроме того, были проведены продувки модели XF6U-1 (масштаб 1:7) в аэродинамической трубе. Причиной вибрации оказались возмущения потока воздуха, обтекающего киль, особенно сильные в зоне ниже стабилизатора. Проблему решили, закрыв место стыка киля и стабилизатора длинным обтекателем, выступающим за переднюю и заднюю кромки. Последнее вынудило переделать руль направления, разделив его на две части: верхнюю — выше обтекателя и нижнюю — ниже его. Модифицированное оперение было установлено на втором прототипе XF6U-1, впервые поднимавшемся в воздух на расположенном неподалеку от Стратфорда муниципальном аэродроме Бриджпорт. Для продолжения испытаний эту машину перегнали по воздуху (с тремя промежуточными посадками) на Мюрк Филд. Уже здесь второй экземпляр XF6U-1 доработали, заменив «металлитовую»



Эволюция хвостового оперения «Пирата»



обшивку хвостовой части фюзеляжа (в районе сопла двигателя) на обшивку из жаропрочной стали.

На первом прототипе хвостовое оперение переделали несколько по-другому: обтекатель, закрывающий стык киля и стабилизатора, установили только сзади, а спереди добавили форкиль. Аналогичное оперение установили и на третьем экземпляре XF6U-1. Кроме того, эта машина получила аэродинамические тормоза в виде щитков, размещенных по бокам хвостовой части фюзеляжа. Щитки могли отклоняться гидроприводом на угол 15° или 30°. Управлял ими летчик, но при превышении скорости $M=0,8$ они выпускались автоматически. Это предохраняло от попадания самолета (например, при пикировании) в опасный диапазон скоростей, в котором появлялась сильная вибрация, вызванная малоизученным в то время явлением сжимаемости воздуха.

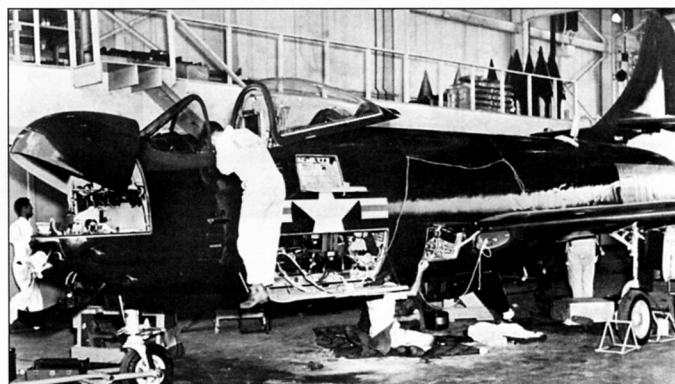
Летные испытания первых двух прототипов на Мюрк Филд завершились осенью 1947 г. Затем машины перегнали в Стрэтфорд, а позже — в Патаксент Ривер, для продолжения испытаний в центре NATC. 10 ноября 1947 г., сразу после своего первого полета, в Патаксент Ривер прибыл и третий XF6U-1.

С наиболее неприятными «детскими болезнями» «Пирата» удалось справиться и, казалось бы, самолету открыт путь в серийное производство. 5 февраля 1947 г. фирма «Воут» получила заказ на 30 серийных самолетов F6U-1, а в неофициальных беседах руководство Бюро авиации высказывало намерение приобрести ещё 225 таких истребителей. Серийные машины должны были получить оперение по образцу, опробованному на первом и третьем прототипах. Предполагалось увеличить пример-

но на полметра длину фюзеляжа, дабы поместить оборудование кондиционирования и надува кабины. Часть «металлайтовой» обшивки фюзеляжа следовало заменить дюралевой, а в районе сопла двигателя — стальной. Кроме того, предписывалось предусмотреть возможность установки в кабине пилота катапультного кресла.

Однако нерешенной оставалась ещё одна проблема: низкая тяговооруженность самолета, из-за чего XF6U-1 имел до неприличия длинный разбег. Характерно, что испытывавшийся в то же время в Мюрк Филд прототип истребителя-конкурента XFJ-1 при сравнимой с «Пиратом» массе имел двигатель с тягой большей на 30 %. В поисках путей улучшения характеристик своего самолета конструкторы фирмы «Воут» обратились к новому для того времени решению — применению форсажной камеры. Разработкой таких устройств для ТРД занималась фирма «Солар Эйркрафт Компани» (Сан-Диего, шт. Калифорния). Испытания форсажной камеры предполагалось провести на третьем прототипе XF6U-1, доставленном с этой целью из Патаксент Ривер обратно в Стрэтфорд.

Установка форсажной камеры A-103A потребовала основательной переделки фюзеляжа и хвостового оперения — ведь длина двигателя увеличилась на 2,44 м. Форсажная камера позволяла увеличить тягу ТРД на 30 %. Однако ранние устройства этого типа были ненадежными и капризными, а к тому же — поглощали топливо в невероятных количествах. Время непрерывной работы форсажной камеры не могло превышать 5 мин, а каждое её включение следовало фиксировать в формуляре двигателя, поскольку оно существенно снижало ресурс ТРД.



Сборка серийного «Пирата» на заводе

Двигатели:

тип	«Вестингауз» J34-WE-30A
тяга номинальная, кг	1200
тяга максимальная, кг	1430
тяга максимальная на форсаже, кг	1860
Размах крыла (по подвесным бакам), м	10,0 (11,18)
Длина самолета, м	11,45
Высота самолета, м	3,93
Площадь крыла, кв. м	18,91
Масса, кг:	
пустого самолета	3320
нормальная взлетная	5017
максимальная взлетная	5851
Скорость, км/ч/на высоте, м:	
максимальная с включенным форсажем	908/6096
	959/0
крейсерская	547
Скороподъемность у земли с включенным форсажем, м/с	40,9
Потолок, м	14 112
Дальность полета с ПТБ, км	1851

F6U-1 «Пират» и F7U-1 «Катласс» (на переднем плане) над Далласом, 1950 г.

Высокая температурная нагрузка, возникающая при работе форсажной камеры, вынудила практически всю хвостовую часть фюзеляжа обшить листами жаропрочной стали.

Испытания третьего прототипа XF6U-1 с установленной форсажной камерой начались в мае 1948 г., однако 1 ноября эта машина была потеряна: в полете заклинило один из подшипников вала ТРД, и двигатель пошел вразнос. Его осколками были перебиты почти все гидравлические и рулевые тяги. Пилотировавший «Пират» Пол Тайер сумел-таки посадить машину «на брюхо», но восстановлению она, увы, не подлежала.

Испытания форсажной камеры продолжили на первом прототипе, прошедшем соответствующее переоборудование. В их ходе специалисты фирмы «Солар» дорабатывали своё детище, сделав его, в конце концов, работоспособным. Также удалось существенно упростить систему управления форсажной камерой — теперь она включалась автоматически, при перемещении пилотом ручки управления двигателем за красную черту.

Помимо силовой установки, в ходе испытаний «отшлифовывался» и планер. Прежде всего, модифицировали центроплан, установив на его верхней поверхности профилированные накладки из магниевых сплава. В результате хорда центроплана увеличилась примерно на 1/3 (до 2,5 м), а его относительная толщина, соответственно, уменьшилась. Кроме того, увеличили наплывы на передней кромке стабилизатора. Благодаря указанным модификациям удалось, наконец, решить проблему управ-



Групповой портрет авианосной авиации США образца 1950 г.: F7U-1 «Катласс», F2H-2 «Бэнши», F9F-2 «Пантер» и F6U-1 «Пират»

ляемости на малых скоростях, а также довести допустимую скорость пикирования (без возникновения опасных вибраций) до $M=0,855$.

Внедрение F6U-1 в серийное производство совпало с «великим переселением» — переездом фирмы «Воут» из Стрэтфорда в Даллас (шт. Техас), начатым в апреле 1948 г. Переезд был инспирирован американским правительством, склонявшим авиационные фирмы к перемещению своей деятельности на современные производственные мощности, построенные во время войны и оставшиеся не у дел вследствие послевоенного сокращения заказов. В случае «Воута» речь шла о заводе, эксплуатировавшемся в годы войны фирмой «Норт Америкэн», а после её окончания переданном в ведение ВМС. Переезд занял больше года — его удалось завершить к июню 1949 г.

Серийный F6U-1 получил фирменный индекс V-352. На нем установили ТРД J34-WE-30A с форсажной камерой A-103B. Длина фюзеляжа по сравнению с первоначальным проектом существенно увеличилась. Емкость топливных баков возросла до 1590 л. От применения «металайта» почти полностью отказались — из него выполнили только небольшие панели в районе кабины пилота. Большинство же обшивки фюзеляжа изготовили из дюралюминия (в районе форсажной камеры — из жаропрочной стали). Доработали крыло — примерно 1/4 его размаха (считая от фюзеляжа) занимали накладки, изменившие профиль этой части крыла. В очередной, уже пятый раз, переделали оперение, установив более высокий



F6U-1 «Пират», FH-1 «Фантом» и F2H-2 «Бэнши»

киль с закругленной верхушкой. Руль направления теперь находился только над стабилизатором, занимая примерно 2/3 высоты киля. В конструкции оперения ограничили применение «фабрилайта» — им обшили только руль направления и ту часть киля, которая находилась над стабилизатором. Изменению подверглись форма и расположение воздушных тормозов.

В кабине пилота установили катапультное кресло производства британской фирмы «Мартин-Бейкер», а также

F6U-1 «Пират», приданный испытательному центру NATC





«Пираты» на базе Моффет Филд (Калифорния), начало 1950-х гг.

новый гироскопический прицел Mk.8 mod.0. В состав радиооборудования F6U-1 вошли УКВ-радиостанция AN/ARC-1, приемник радионавигационной системы AN/ARR-2A, радиополукомпас AN/ARN-6, устройство системы опознавания «свой-чужой» AN/APX-1A и радиовысотомер AN/APN-1.

Серийные «Пираты» были существенно тяжелее прототипов, однако благодаря форсажным камерам имели лучшие летные характеристики, прежде всего — максимальную скорость и скороподъемность. Правда, нужно учитывать, что время непрерывной работы форсажной камеры ограничивалось несколькими минутами. Без форсажа же серийные машины не превосходили прототипы. К тому же, несмотря на все доработки планера, F6U-1 оставался самолетом трудным в пилотировании и не прощающим ошибок.

Первые три F6U-1 собрали в феврале-марте 1949 г. ещё в Стрэтфорде, а затем, частично разобрав, перевезли в Даллас. Остальные 27 самолетов собирались уже на новом месте, но многие узлы и детали доставлялись из Стрэтфорда. Поскольку аэродром Хенсли Филд (он же — военно-морская авиабаза Даллас) находился в стадии реконструкции (на нем удлиняли ВПП), то собранные «Пираты» здесь выполняли лишь пробежки. Для летных испытаний их приходилось частично демонтировать и перевозить автотранспортом на авиабазу ВВС Карсвелл (в окрестностях г. Форт-Уэрт), расположенную в 65 км от Далласа.

Проблемы с организацией производства F6U-1 существенно затянули реализацию контракта. Первый серийный «Пират» был облетан лишь 29 июня 1949 г. — 33 месяца спустя после начала испытаний первого прототипа. Однако после облета трех первых машин место испытаний пришлось переносить: хозяева Карсвелла «попросили» перенести испытания F6U-1 в другое место. Сказалось пресловутое соперничество видов вооруженных

сил. Ближайший подходящий аэродром нашли в Ардморе (шт. Оклахома), в 190 км от Далласа. Со времен войны он был заброшен, и фирме «Воут» пришлось приложить немало усилий, восстанавливая инфраструктуру. Но эта авиабаза принадлежала флоту, а значит, испытаниям F6U-1 никто уже помешать не мог. Обычно самолеты перед передачей заказчику выполняли четыре-пять полетов. Эти испытания показали, что поперечная устойчивость серийных машин по-прежнему оставляет желать лучшего. В который раз переделывать оперение времени не было, поэтому проблему решили довольно простым и радикальным способом — установив на стабилизаторе небольшие дополнительные кили. Так оперение «Пирата» обрело свою окончательную конфигурацию.

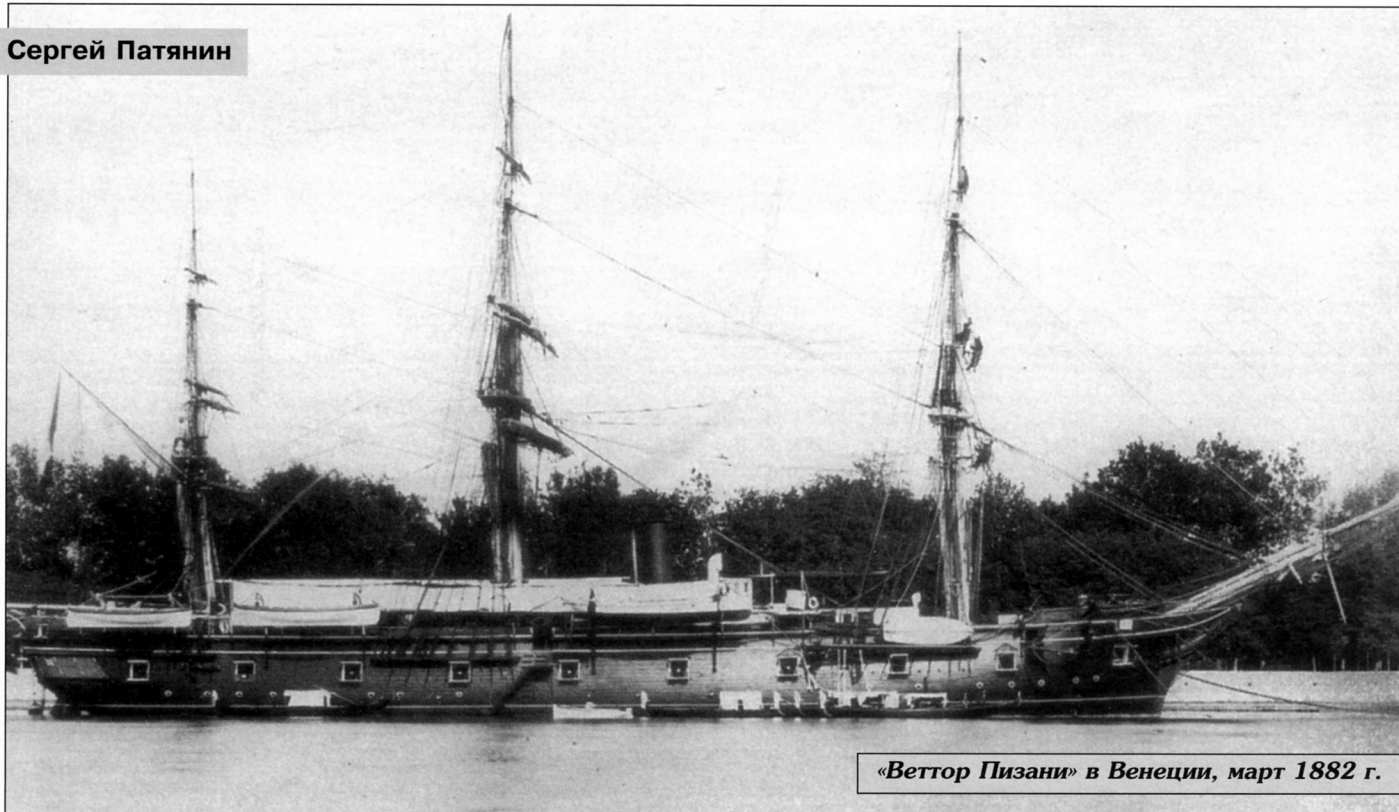
Последний, 30-й, F6U-1 был передан флоту в феврале 1950 г. Ещё до начала серийного выпуска флот собирался заказать дополнительные 36 самолетов (им даже выделили номера — 124380-124414). Однако низкие летные качества «Пирата» и перспектива быстрого вступления в строй новых истребителей «МакДоннелл» F2H «Бэнши» и «Грумман» F9F «Пантер» привели к отказу от этих планов.

Затянувшиеся доводка и внедрение в производство привели к тому, что к моменту начала поставок самолет F6U-1 был уже морально устаревшим, отставая от уровня развития реактивных истребителей года на два. В такой ситуации не было и речи о внедрении этой мало-серийной машины в строевые части палубной авиации. Первые три «Пирата» оставили в распоряжении фирмы-производителя (хотя они и считались собственностью ВМС). До декабря 1950 г. эти самолеты использовались в качестве летающих стендов в программе создания истребителя F7U «Катласс». Ещё шесть машин на короткое время попали в испытательный центр NATC, где их использовали для отработки вооружения и радиооборудования. Один из них переоборудовали в разведчик F6U-1P, сняв пушки и установив вместо них аэрофотоаппараты. Два самолета из NATC впоследствии передали в распоряжение Амесовской лаборатории НАСА в Моффет Филд (шт. Калифорния).

Остальные 21 серийный F6U-1 передали испытательной эскадрилье VX-3, дислоцировавшейся в Атлантик-Сити (шт. Нью-Джерси). Эта часть занималась отработкой методики пилотирования реактивных самолетов в сложных метеословиях и ночью. Однако карьера «Пиратов» в этой части оказалась короткой — уже в конце 1950 г. их сняли с эксплуатации. В общей сложности 30 серийных F6U-1 налетали 945 часов — в среднем по 31,5 ч на самолет. А в формулярах некоторых экземпляров значилось всего 6 часов налета! Ни один «Пират» никогда не садился и не взлетал с авианосца. После снятия с эксплуатации эти самолеты в большинстве своем окончили свою карьеру в качестве наземных пособий для подготовки механиков. Но в историю авиации F6U-1 вошел как первый реактивный самолет с форсажной камерой, принятый на вооружение ВМС США.



Фюзеляж второго серийного «Пирата», долгое время использовавшегося в качестве мишени



«Веттор Пизани» в Венеции, март 1882 г.

Винтовой корвет «Веттор Пизани»

История создания

Образованный 17 марта 1861 г. Королевский Итальянский флот с первых дней своего существования начал активно готовиться к новой войне против Австрии. В развитие флота вкладывались огромные денежные средства, закладывались новые корабли, велось расширение портов и верфей. Даже чехарда сменяющих друг друга правительств — за пять лет, предшествующих началу войны, сменилось девять морских министров — не сказывалась на планомерном наращивании итальянской морской мощи.

В 1862 году было принято стратегическое решение об отказе от деревянных кораблей в качестве главной силы флота и переходе к строительству броненосцев. Тем самым дальнейшая постройка классических фрегатов в Италии была прекращена. В отношении корветов все сложилось иначе — на эти корабли возлагались функции, которые в последующем будут присущи классу крейсеров. Совет Адмиралов характеризовал их как «класс кораблей, в наибольшей степени подходящий как для службы на менее значимых [заморских] станциях, так и для крейсерских операций в военное время». Таким образом, в мирное время на эти корабли возлагалась защита итальянских интересов в отдаленных уголках мира, показ флага и служба в качестве стационаров, а в военное — нарушение вражеской торговли.

Предложение о строительстве двух новых деревянных винтовых корветов с открытой батареей и машиной в 300 нарицательных сил впервые было выдвинуто в конце 1863 г. Один из кораблей предполагалось заложить на королевской верфи в Каstellамаре-ди-Стабия, второй — на верфи в Сан-Бартоломео, относящейся к Арсеналу Специи. Стоимость одного такого корабля оценивалась в 1,25 млн. лир.

18 ноября 1864 г. ставший морским министром генерал Альфонсо Ламармора предложил вместо этого заложить один корвет с закрытой батареей. По всей видимости, министр

разделял общее мнение армейских генералов, находивших такой корабль более подходящим для перевозки войск и участия в будущих десантных операциях, считавшихся неизбежными в грядущей войне за Венецию. Три дня спустя Совет Адмиралов дал отрицательную резолюцию на это предложение, мотивируя ее тем, что стоимость постройки большого корвета достигнет 2 млн. лир с соответствующим ростом эксплуатационных расходов, а машина в 300 л.с. не обеспечит ему надлежащих ходовых качеств.

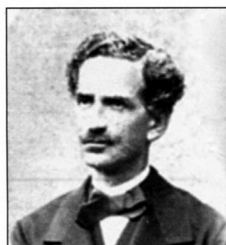
3 апреля 1865 г. преемник Ламармора на посту министра — генерал Диего Анджоветти — представил палате депутатов проект новой кораблестроительной программы, в числе других кораблей предусматривавшей постройку двух винтовых корветов. После бурного обсуждения 18 мая программа была одобрена парламентом, однако споры относительно выбора проекта продолжались еще не менее полугода. Совет считал основной задачей будущих кораблей службу на заморских станциях, а для этого больше подходят корветы с закрытой батареей, «потому что, неся артиллерию большего калибра, могут крейсировать более длительное время с меньшим неудобством для экипажа, так как имеют преимущество с точки зрения гигиены». В конечном итоге, на заседании 10 ноября 1865 г. пришли к решению строить один корвет с открытой и один с закрытой батареей.

Недостаток средств (их львиную долю поглощали броненосцы) не позволил реализовать замысел в полном объеме. В частности, из двух корветов до начала войны 1866 года был за-



Генерал Альфонсо Ламармора

Название	Место постройки	Закладка	Спуск на воду	Ввод в строй	Судьба
«Vettor Pisani» (б. «Briosa»)	Арсенал Венеции	11.05.1867	22.07.1869	10.04.1871	искл. 12.02.1893



**Генерал Диего
Анджолетти**

ложен только корабль с открытой батареей, получивший название «Караччоло». К постройке второго приступили лишь спустя почти год после трагической для итальянского флота битвы при Лиссе, причем для выдачи заказа понадобилось специальное распоряжение министра, отданное в январе 1867 г.

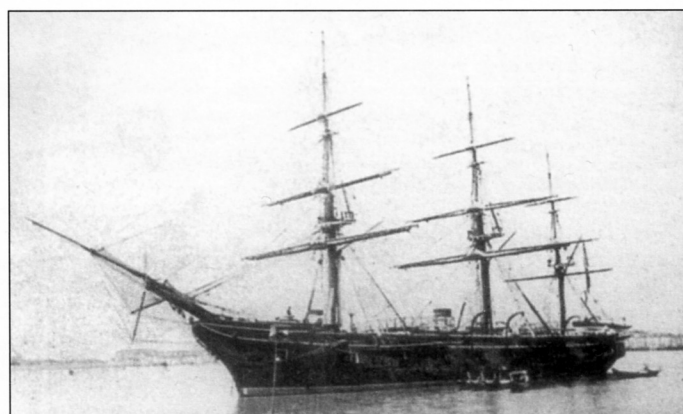
Проект корвета с закрытой батареей был разработан генерал-инспектором Корпуса корабельных инженеров Джузеппе Микели.

Корвет строился в Арсенале Венеции, став первым кораблем, заложенным там после вхождения Венеции в состав Итальянского королевства, и первоначально получил название «Бриоза» (Яркий), но в январе 1869 г. переименован в «Веттор Пизани» — в честь Витторио Пизани (1324–1380) — венецианского адмирала, командовавшего флотом во время войны с Генуей (война Кьоджи).

Описание конструкции

«Веттор Пизани» стал последним классическим парусно-паровым корветом итальянского флота. Его корпус имел типичную для своего времени деревянную конструкцию (с дополнительными металлическими связями) с небольшим полубаком и отличался высочайшим качеством постройки, так что даже после трех кругосветных плаваний ему не требовалась тимберовка. На изготовление корпуса шли различные сорта дерева: киль, штевни и важнейшие элементы набора выполнялись из романского дуба, наружная обшивка — из тика, фриулийского дуба, кадорской и корсиканской лиственницы, внутренняя — из тика и романского дуба, бимсы — из корсиканской и кадорской сосны, ширстрек — из фриулийского дуба, мостики — из черной сосны; бимсы под котлами были обиты железом; подводная часть обшивалась медью. Носовое украшение в виде стилизованной фигуры адмирала Пизани было подарено кораблю графом Андреа Моросини.

На мачты шли черная сосна и ель. В процессе достройки высоту мачт решено было уменьшить против исходного проекта; это решение имело негативные последствия в виде малой площади парусности (1211,2 м²), так что и скорость корвета под парусами нельзя назвать выдающейся — 7,5 уз. Кроме того,



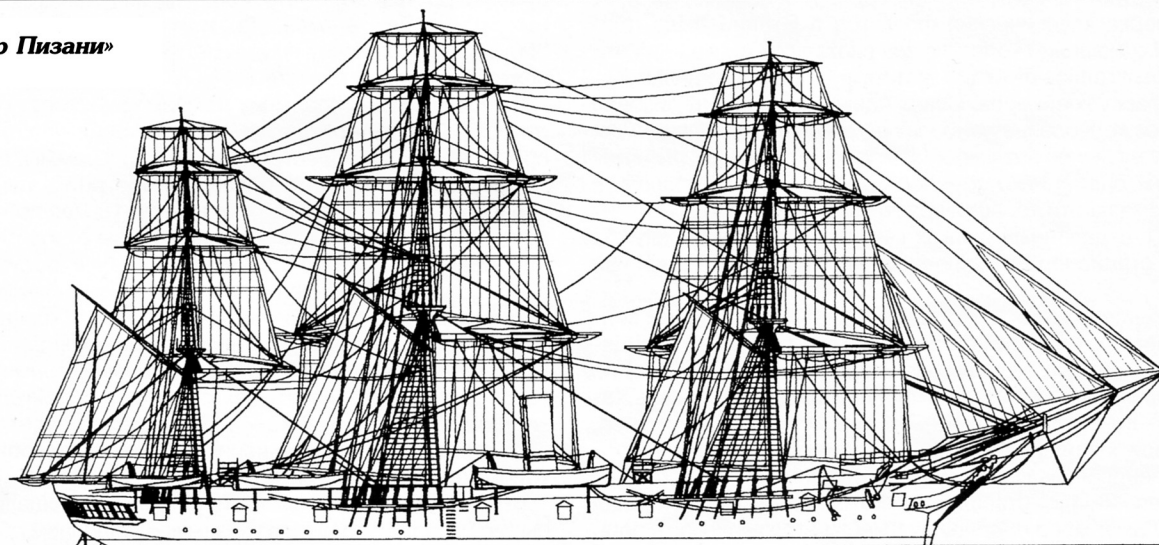
«Веттор Пизани» в Венеции, 1871 г.

мачтовый лес оказался плохо просушенным и очень быстро пришел в негодность, что заставило уже в 1877 году полностью заменить рангоут (для этой цели в Венецию был направлен генерал Микели), заодно увеличив высоту мачт на два с лишним метра и добавив парусов. Тогда же стоячий такелаж — впервые на итальянском корабле таких размеров — выполнили не из канатов, а из металлического троса; результат эксперимента сочли удовлетворительным и впоследствии распространили на другие корабли.

Благодаря совершенным обводам корвет обладал хорошей мореходностью, прекрасно слушался руля, но из-за избыточной остойчивости поначалу обладал сильной и порывистой бортовой качкой, размахи которой доходили до 37°, в связи с чем после первого океанского плавания потребовалось поднять центр тяжести, переместив веса внутри корпуса. Первый командир корабля, капитан 2 ранга Джузеппе Ловера ди Мария, отмечал, что корвет «под парами управляется прекрасно, но под парусами — посредственно».

Осенью 1878 г. в кормовой части был надстроен деревянный полуют весом 12 т, в котором разместились каюта и салон командира, прежняя убирающаяся дымовая труба заменена новой, увеличенного сечения, а перед ней установили закрытую ходовую рубку. Это облегчило условия несения вахты, однако, по мнению современников, испортило эстетически безупречный силуэт корабля.

«Веттор Пизани»



Силовая установка была изготовлена в Неаполе фирмой «Гуппи» и смонтирована на корабле в мае 1869 г. Она состояла из четырех цилиндрических котлов, паровой машины и конденсатора. Во время ремонта корвета в 1877 г. был выявлен значительный износ первоначально установленных на нем котлов, поэтому они были сняты и переставлены на старый пароходо-корвет «Этторе Фьерамоска», продлив его карьеру еще на пять лет. Вместо них, между сентябрем 1878 г. и январем 1879 г., «Веттор Пизани» получил новые котлы, изготовленные фирмой «Паттисон» из Неаполя и изначально предназначавшиеся для корвета «Этна». Каждый такой котел имел четыре топки, площадь колосниковых решеток 24,32 м², поверхности нагрева — 317,19 м². В мае 1886 г., во время очередного ремонта в Неаполе, они были заменены новыми, изготовленными в 1883 г. фирмой «Гуппи» для пароходо-корвета «Гискаардо», но так и не установленными до его списания. Эти котлы были трехтопочными и имели рабочее давление 25 фунтов на кв. дюйм (1,75 кг/см²), длину 2,66 м, диаметр 3,64 м, площадь колосниковых решеток 20,736 м², суммарную нагревательную поверхность 639,54 м², полный объем воды 58 м³, объем парового коллектора 33,328 м³, площадь парообразующей поверхности 36,26 м². Кроме того, при вводе в строй на корабле был установлен вспомогательный котел фирмы «Филд», работавший на динамо-машину сети освещения.

Корвет оборудовался двухцилиндровой горизонтальной паровой машиной среднего давления с развернутым шатуном. Диаметр цилиндров составлял 1397 мм, ход поршня 762 мм, номинальная мощность 300 л.с. при 60 оборотах в минуту (средняя индикаторная мощность — 950 и.л.с.). Реверс машины с переднего на задний ход мог производиться за 15-16 секунд. Первоначально на «Пизани» стоял конденсатор «Нормандия» британского производства, который в 1882 г. заменили на новый, типа «Перруа», снабженный испарителем Кузена производительностью 9000 л. воды в сутки.

Корабль приводился в движение двухлопастным винтом диаметром 4,317 м, который снабжался рамой и мог подниматься при движении под парусами. На предварительных ходовых испытаниях в 1871 г. «Веттор Пизани» показал среднюю скорость 8,8 уз при давлении пара 20 фунтов на кв. дюйм (1,4 кг/см²) и 62,5 оборотах в минуту. В дальнейшем, путем подбора оптимального шага винта, который составил 5,48 м (в 1886 г. его увеличили до 5,781 м), скорость удалось довести до 9,66 уз. Наилучший же свой результат — 10,4 уз — корвет показал 18 марта 1879 г., перед отправкой в третье океанское плавание.

В 1882 и 1886 гг., по завершении очередных ремонтов, проводились новые испытания, результаты которых оказались заметно хуже (см. таблицу). Проще всего было бы, как водится, списать это на плохое качество угля и неопытность кокегаров, однако выводы Главного управления снабжения оказались нелицеприятными. В вышедшем в июле 1886 г. отчете отмечалось, что котлы, изготовленные для пароходо-корвета «Гискаардо», несмотря на большую, чем у предыдущих, площадь колосниковых решеток и нагревательной поверхности, в обычных условиях эксплуатации не держат давление выше 15 фунтов на кв. дюйм (1,05 кг/см²) и не обеспечивают машине более 40-50 оборотов в минуту, снижая тем самым ее мощность с исходных 950 до 425 и.л.с.

Дата	21.03.1882	29.06.1886
Среднее водоизмещение (т)	1931,85	1914,84
Осадка носом/кормой (м)	4,85/5,72	5,50/5,00
Номинальная мощность (л.с.)	282	242
Индикаторная мощность (и.л.с.)	699	426
Частота вращения винта (об/мин)	56	48
Скорость (уз)	8,86 (по лагу)	7,5
	8,5 (по створам)	

Запас угля достигал 190 т, но из-за избыточной остойчивости обычно на борт брали не более 150 т. Этого хватало все-

Тактико-технические характеристики

Водоизмещение:	1676/2115 т
Размерения:	64,5/65,1х11,84х5,29 м
Силовая установка:	1 гориз. ПМ «Гуппи», 4 цилиндрических ПК, 300 и.л.с. (950 и.л.с.)
Скорость:	9,7 уз
Запас угля:	норм. — 150 т, полн. — 190 т
Вооружение:	
1871 г.	4 — 16-см НДЗ(с), 10 — 12-см НДЗ, 3 — 8-см ДЗ
1878 г.	14 — 12-см НДЗ, 3 — 8-см ДЗ
1879 г.	10 — 120-мм/20
1883 г.	10 — 120-мм/20, 2 — 75-мм/21, 2 — 75-мм/12
1885 г.	6 — 120-мм/20
1886 г.	6 — 120-мм/20, 2х4 — 25-мм/40, 2 пул.
1888 г.	6 — 120-мм/20, 2 — 75-мм/21, 2х4 — 25-мм/40, 2 пул., 6 мин
Экипаж:	238 (13) чел.

го на несколько дней хода под парами, поэтому большую часть плавания корвет проводил под парусами.

Артиллерийское вооружение поначалу состояло из четырех 16-см (40-фнт) чугунных скрепленных, десяти 12-см (16-фнт) чугунных и трех 8-см (5-фнт) бронзовых пушек (все пушки — нарезные дульнозарядные). В 1878 г. для компенсации веса возведенного полукота 16-см пушки были заменены таким же числом 12-см.

В 1879 году все вооружение было заменено на десять 120-мм стальных казнозарядных орудий №2 с длиной ствола 20,1 клб. на станках системы Альбини. В 1883 г., при стоянке в перуанском порту Кальяо, «Веттор Пизани» получил с находившегося там и выводимого из состава флота пароходо-корвета «Архимеде» четыре 75-мм казнозарядных бронзовых пушки — две №1 с длиной ствола 21,2 клб. и две №2 с длиной ствола 12 клб.

В 1885 г., при переоборудовании в учебный корабль, вооружение сократили до шести 120-мм орудий №2, размещенных в кормовой части, к которым в следующем году добавилось две 25-мм четырехствольных митральезы системы Норденфельда и два пулемета Максима. Наконец, в 1888 г. «Пизани» снова получил пару 75-мм пушек, а также шесть мин образца 1882 г.

Набор корабельных плавсредств в 1877 г. состоял из парусного баркаса, четырех гребных катеров, 8-метрового вельбота, яла и двух традиционных венецианских плоскодонных лодок — «топо» и «сандалетто». Число и тип шлюпок по ходу службы неоднократно менялись. Так, во время кругосветного плавания 1871-1873 гг. на борту находился паровой катер водоизмещением 7,149 т и длиной 10,565 м, тогда как вельбот в 1878 г. был изъят и заменен ялом.

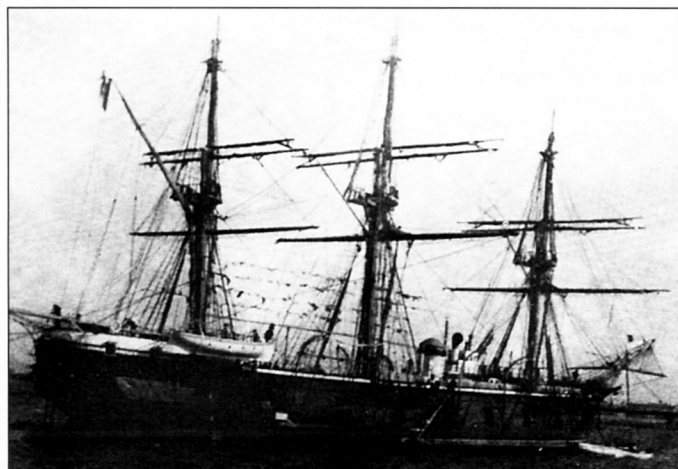
Корвет нес два станковых и два запасных якоря.

Экипаж по штату состоял из 238 человек — 13 офицеров, 219 унтер-офицеров и матросов и 6 морских пехотинцев. Будучи предназначенным для дальних океанских вояжей, «Веттор Пизани» располагал обширными продовольственными кладовыми и цистернами, содержавшими 27 т воды для мытья, 6000 л вина, 1000 л водки и уксуса из расчета на 130 дней плавания.

Согласно сметному отчету верфи, датированному 27 июля 1871 г., стоимость постройки составила 1 310 298 лир (в том числе материалы — 710 341 лира, работа — 599 957 лир), однако в целом, включая стоимость вооружения и оборудования, корабль обошелся казне в 3 104 958 лир.

История службы

Еще до официального ввода в строй «Веттор Пизани» представлял Италию на церемонии открытия Суэцкого канала 17 ноября 1869 г. и стал первым итальянским кораблем, прошедшим им.



«Веттор Пизани» вскоре после вступления в строй

Подняв флаг 10 апреля 1871 г., корвет под командованием капитана 2 ранга Джузеппе Ловера ди Мария стал готовиться к плаванию в дальневосточные воды с целью укрепления международных связей, начало которым положили визиты корветов «Маджента» и «Принчипесса Клотильда». Из Венеции «Пизани» перешел в Неаполь, где прошел докование и 30 мая отправился в поход, продолжавшийся 27 месяцев и 9 дней.

Совершив заход в Бейрут, корабль вошел в Красное море и почти весь июль провел в Ассабе, занимаясь гидрографическими и топографическими исследованиями в рамках работы комиссии под началом армейского офицера Энцио де Векки, изучавшей возможности организации итальянской колонии в Эритрее. Затем путь корвета лежал через Аден, Сингапур, Йокогаму, Шанхай, Гонконг, Амой и Манилу. На одном из переходов на борту «Пизани» находились три итальянских коммерсанта, отозвавшиеся о капитане Ловера как о «грубом и негостеприимном человеке». В марте 1872 г. корвет прибыл в Манилу, чтобы продолжить начатые командиром «Принчипесса Клотильды» Карло-Альберто Раккия переговоры об организации на острове Борнео итальянской колонии для ссылки преступников. Затем последовало возвращение в Сингапур и Йокогаму, где на борт приняли большой груз шелковых коконов, после чего «Пизани» отправился к берегам Новой Гвинеи на поиск итальянских исследователей Одоардо Беккари и Луиджи-Мария Д'Альбертиса, от которых давно не было вестей. Оба были найдены, причем Д'Альбертис к тому времени был тяжело болен малярией, и его пришлось эвакуировать. Во время следования вдоль южного берега Новой Гвинеи Д'Альбертис продолжил свои изыскания, исследовав гору Шарль-Луи и хребет Оуэн-Стэнли, а также открыл ранее неизвестный науке вид райской птицы, но здоровье его продолжало ухудшаться, поэтому при прибытии в Сидней 1 февраля 1873 г. он сошел на берег. Вскоре на Дальний Восток прибыл пароходно-корвет «Говерноло», а «Пизани» через Окленд и Монтевидео вернулся на Средиземное море. 29 августа 1873 г. неподалеку от Картахены он был встречен итальянской эскадрой, проводившей ежегодные маневры, и 3 сентября прибыл в Неаполь, где был разоружен. В ходе своего первого кругосветного плавания, продолжавшегося 440 дней, корвет прошел 48 000 миль (из них 40 000 — под парусами) и совершил заход в 41 порт.

Пройдя ремонт, 11 апреля 1874 г. «Веттор Пизани» вновь вступил в кампанию под командованием капитана 2 ранга Альберто де Негри. После двух месяцев подготовки, 14 июня корвет отправился в новую кругосветку, продолжавшуюся два года и девять месяцев (1004 дня), в ходе которой прошел 49 000 миль и посетил 25 портов — преимущественно китайских и японских. В октябре 1875 г. в Йокогаме корабль принял нового командира — капитана 2 ранга Антонио Ансальдо. Покинув этот порт 1 ноября 1875 г., «Пизани» пересек Тихий оке-

ан и 14 февраля 1876 г. прибыл в Порт-ля-Унион (Сальвадор), откуда проследовал в Акапулько (Мексика), Вальпараисо (Чили), обогнул мыс Горн и прибыл в Монтевидео (Уругвай). На Южноамериканской станции пришлось задержаться почти на год. В июне корвет снова демонстрировал флаг в Вальпараисо, затем вернулся в Уругвай, 8 октября бросил якорь в Рио-де-Жанейро и лишь 4 декабря взял курс к берегам Италии. Миновав Гибралтар и войдя в Средиземное море, он был вынужден остановиться в Сиракузах 19 февраля 1877 г., чтобы переждать шторм, и только 24 февраля прибыл, наконец, в родную Венецию.

Там силами местного арсенала была проведена модернизация и перевооружение корабля, продолжавшаяся до начала 1879 г. За это время, декретом морского министра от 1 июня 1877 г. «Веттор Пизани» был переклассифицирован в военный корабль 2-го класса (*nave da guerra di II classe*). 12 декабря 1878 г. корвет торжественно открыл один из двух новых сухих доков в Арсенале Венеции.

11 марта 1879 г. «Веттор Пизани» поднял вымпел и начал кампанию, чтобы совершить поход на Дальний Восток с дипломатической миссией. Для этого его командиром был назначен член королевской фамилии — капитан 2 ранга Томмазо ди Савойя, герцог Генуэзский. Утром 31 марта корвет оставил Венецию и 7 апреля, после остановки в Бриндизи, отправился в третье океанское плавание. Маршрут пролегал через Кефалонию (Крит), Суэц, Порт-Саид, Аден и Рас-Филуш, где 3 июня на борт были взяты «73 барана и 7 тонн берберийского угля». 26 июня корабль был в Пенанге, 4 июля — в Сингапуре, 22 июля — в Гонконге, а утром 3 августа сигнальщикам открылись берега японского архипелага Гото. Между 29 июля и 1 августа корвет выдержал жестокий тайфун, во время которого «размахи бортовой качки достигали 40°, и были получены некоторые повреждения: затоплен ряд отсеков, порваны паруса, сорвано несколько шлюпок, дверей и люков». Совершив заход в Нагасаки (8 августа), «Пизани» проследовал в залив Ольги, где был вынужден почти на месяц задержаться в карантине из-за отмеченных на борту случаев заболевания холерой. Получив, наконец, разрешение русских властей, 22 сентября он вошел во Владивосток, а затем отправился в Посыет, Хакодате и Йокогаму, откуда герцог Генуэзский с четырьмя офицерами совершили поездку по железной дороге в Токио, чтобы отдать почести императору Мэйдзи.

До конца января 1880 г. корвет курсировал между различными японскими портами, но в феврале спешно перешел в Шанхай — в связи с обострением русско-китайских отношений (ожидалось, что дело дойдет до войны) в китайских водах собралась внушительная международная эскадра из двадцати боевых кораблей с тремя адмиралами на борту. По предложению итальянского посла Де Лука («дабы офицеры могли лучше отдавать себе отчет относительно внутренней ситуации в Китае»), «Пизани» поднялся вверх по течению Янцзы до Ханькоу, став первым итальянским кораблем, побывавшим во внутренних китайских водах.

Напряженность на Дальнем Востоке сохранялась в течение нескольких месяцев, заставив корвет оставаться в Китае, но как только обстановка разрядилась, он отправился в Японию, экономические связи с которой для Италии были важнее, и 25 ноября 1880 г. бросил якорь в Йокогаме. Весной 1881 г. корабль еще раз побывал в Китае, но вскоре получил приказ о возвращении. Пройдя через Аден, Суэцкий канал и Итаку, 20 сентября 1881 г. «Веттор Пизани» прибыл в Венецию. В течение



**Капитан 2 ранга
Томмазо ди Савойя**



**Капитан 2 ранга
Джузеппе Палумбо**

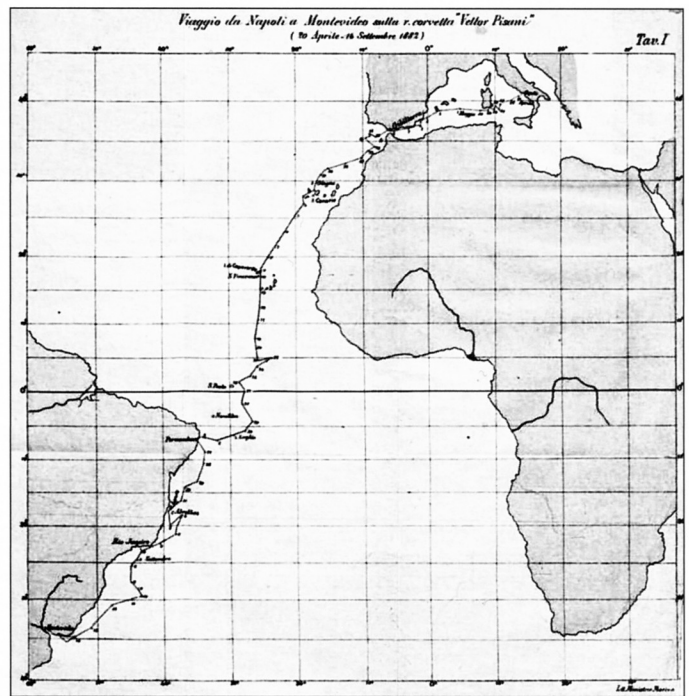
похода, продолжавшегося 32 месяца (965 суток), он прошел 42 тысячи миль и посетил 130 иностранных портов.

Пройдя обширную модернизацию, в начале 1882 г. «Пизани» под командованием капитана 2 ранга Джузеппе Палумбо был направлен в качестве стационара в Южную Америку. Вечером 26 марта он оставил Венецию, 2 апреля пришел в Неаполь, где прошел последний ремонт, принял уголь, погрузил научное оборудование, материалы для гидрографических и биологических исследований (в числе прочего были приоб-

реты музыкальные инструменты «для развлечения экипажа в течение длительных переходов»), и 20 апреля вышел в море. Достигнув Рио-де-Жанейро, корабль оставался там в течение 25 дней. За это время экипаж побывал на плантациях кофе и сахарного тростника, где в бесчеловечных условиях трудились рабы. 12 августа офицеры были приняты во дворец императором Бразилии Педру II, супруга которого, Тереза-Кристина, происходила из рода неаполитанских Бурбонов и была рада поговорить на родном языке. Спустя шесть дней сам император посетил корабль, проявив особый интерес к зоологическому кабинету и проведенным в его присутствии гидрографическим исследованиям. Из Рио корвет перешел в Монтевидео, где находилась канонерская лодка «Сцилла» — единственный на тот момент корабль, составляющий Морскую дивизию Южной Америки. Оттуда попутным пароходом в Италию была отправлена первая партия собранных во время похода зоологических образцов, а «Пизани» продолжил поход. В Магеллановом проливе его встретил сильный ветер и снегопад. Поднимаясь вдоль побережья Чили, корабль производил научные исследования и часто останавливался, отправляя на берег отряды для сборки дров — мера, призванная экономить уголь. В научной работе экипаж провел весь конец 1882 года — на карте появились залив Пуэрто-Итальяно, остров Палумбо, гора Италия, банка Отранто и ряд других объектов, получивших «итальянские» названия (одних новых островов было открыто более десяти).

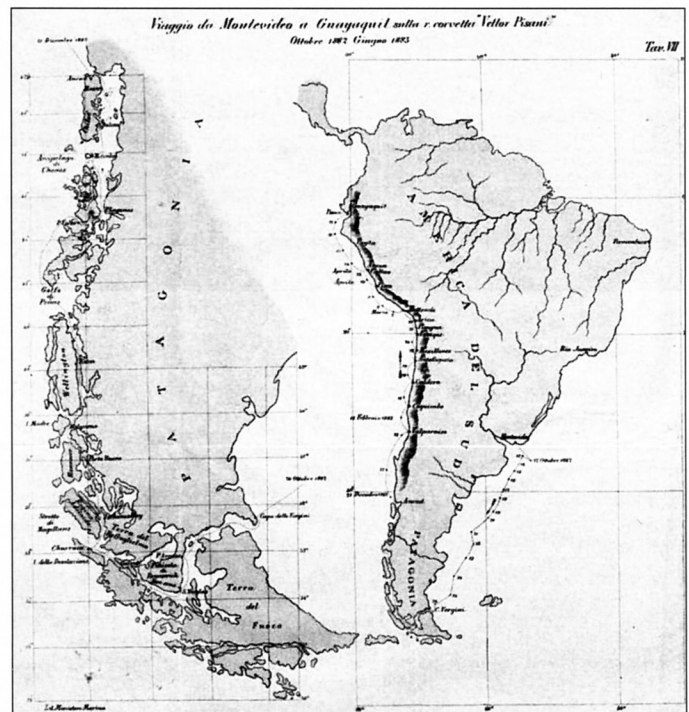
В это время обстановка на тихоокеанском побережье Южной Америки была взорвана начавшейся войной между Чили и Перу, а также гражданской войной в Эквадоре. Прибыв в Кальяо в апреле 1883 г., «Веттор Пизани» обеспечивал защиту итальянских интересов, а его офицеры активно включились в археологические исследования доколумбовых акрополей. Из Перу корвет перешел в эквадорский порт Гуаякиль, где капитан Палумбо осуществлял функции посредника между главами противоборствующих группировок — президентом Игнасио де Вентемилья и генералом Элоем Альфаро, чтобы защитить интересы подданных не только итальянской короны, но и других европейских стран, не сумевших направить свои корабли в зону боевых действий. Находясь в Эквадоре более двух с половиной месяцев, экипаж «Пизани» продолжал заниматься картографической съемкой побережья. Когда части генерала Альфаро взяли город, кавторанг Палумбо приложил все усилия, чтобы не допустить мародерства. 14 июля корвет покинул Гуаякиль и перешел в перуанский порт Пайта, где высадил группу политических эмигрантов и пополнил запасы угля, а 25 июля достиг Кальяо, занятого чилийскими войсками.

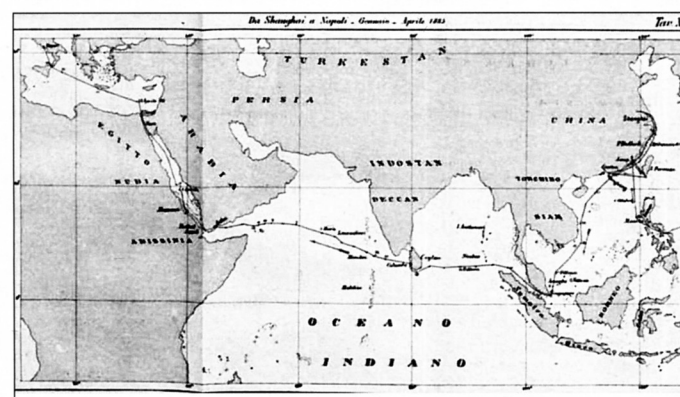
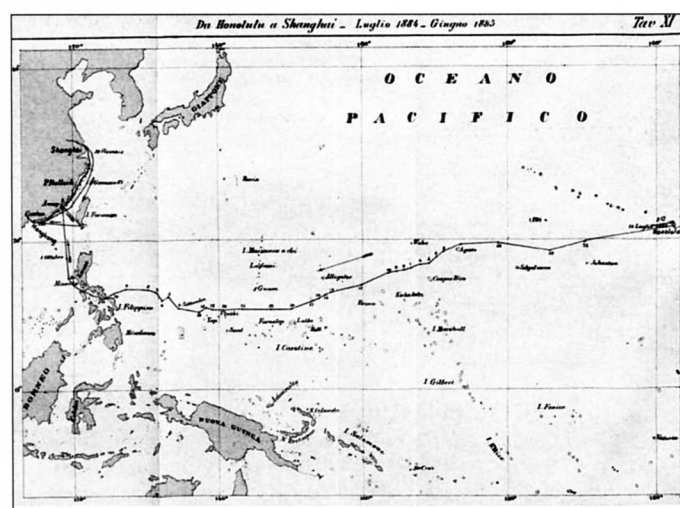
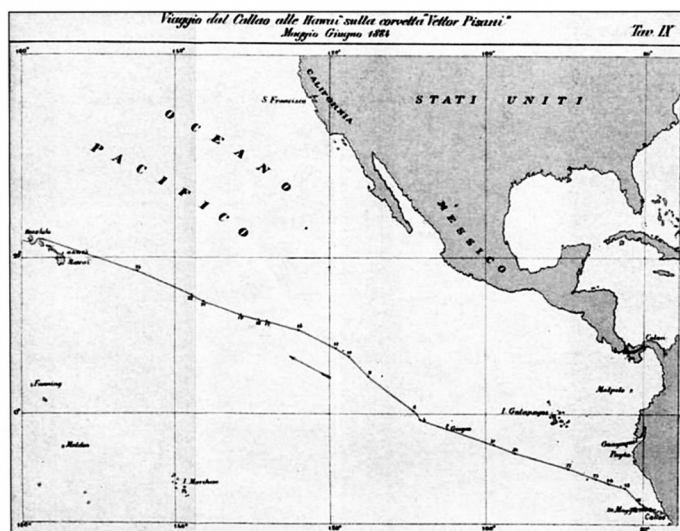
В ноябре 1883 г. «Пизани» принял на борт экипаж и артиллерию пароходно-корвета «Архимеде», выведенного из состава флота и проданного на слом в Кальяо. 5 декабря корабль отправился в Панаму. На входе в залив Гуаякиль он налетел на крупного кита, к счастью, не получив повреждений. В Панаме



3 марта 1884 г. экипаж «Архимеде» был передан на транспорт «Конте Кавур», направлявшийся на родину. «Пизани» также не стал задерживаться из-за начавшейся в городе эпидемии желтой лихорадки и 12 марта отправился на Галапагосские острова, где был проведен ряд научных исследований.

К началу мая корвет вернулся в Кальяо, где уже собралась внушительная международная эскадра — ожидалась инаугурация полковника Мигеля Иглесиаса в качестве президента республики. «Пизани» пробыл в порту недолго: передав функции стационара прибывшему крейсеру «Флавио Джойя», 19 мая 1884 г. он отправился на родину через Тихий океан, чтобы завершить поход третьим кругосветным плаванием — на этот раз в направлении с востока на запад. Во время 20-дневной стоянки в Гонолулу корвет прошел ремонт и по-





полнил запасы, а на его борту побывал король Калакуа — сюзерен Гавайских островов. Дальнейший путь поначалу намеревались проложить через Французскую Полинезию и Новую Гвинею, однако состояние корабля, слишком долго находившегося в плавании, начало внушать опасения. Поэтому, выйдя из Гонолулу 19 июля, он взял курс на Филиппины. Встречный муссон сильно уменьшил скорость, поэтому переход до Сан-Хасинто занял 54 дня. К тому же, в этом порту не оказалось угля, и в качестве топлива пришлось загрузиться дровами.

Там же была получена телеграмма от командира крейсера «Кристофоро Колумбо» с указанием следовать в Шанхай — начавшиеся боевые действия между Францией и Китаем требо-



«Веттор Пизани» после завершения кругосветного плавания, 1885 г.

вали присутствия кораблей для защиты итальянских интересов. Достигнув 4 октября Амою, угля взяли с избытком — на 25 тонн больше нормального запаса. Вечером 13 октября «Веттор Пизани» вышел в море, направляясь в Шанхай, но из-за сильно-го тайфуна был вынужден зайти в Гонконг, где простоял около двух месяцев, пережидая период неблагоприятных ветров. Только 6 января 1885 г. корвет достиг Шанхая, однако уже 19-го был получена телеграмма из Рима о срочном возвращении на родину. Стоявшие морозы (температура колебалась от -3 до +5 градусов по Цельсию, рейд периодически сковывался льдом) стали роковыми для одной из двух галапагосских черепах — она умерла от переохлаждения.

20 января корабль покинул негостеприимный Шанхай и 25 февраля прибыл в Коломбо. Капитан 2 ранга Палумбо хотел продолжить научные изыскания в Индийском океане, но близившееся окончание периода благоприятных северо-восточных муссонов заставило его отказаться от этой затеи. 15 марта корвет был в Адене, 27-го — в Массауа (там на борт были приняты 106 членов экипажа фрегата «Гарибальди», подлежащего исключению из состава флота), 1 апреля корабль вошел в Суэцкий канал и 14-го прибыл в Порт-Саид, где пополнил запасы для последнего участка маршрута. Наконец, 30 апреля 1885 г. «Веттор Пизани» вошел в гавань Неаполя, закончив свой поход, продолжавшийся три года и десять дней (1105 суток), за время которого было пройдено более 42 тысяч миль и собран богатейший научный материал.

В 1885 году корвет был переоборудован в учебный корабль и придан Морской академии в Ливорно. В последующие годы он совершил восемь походов по Средиземному морю и Атлантическому океану. Как правило, кампания начиналась в июне и заканчивалась в октябре; на борту «Пизани» при этом находилось пять-шесть десятков гардемарин.

19 октября 1891 г. корабль прибыл в Ливорно, завершив свою последнюю кампанию. 6 марта 1892 г. старый корвет был разоружен, а королевским декретом от 12 февраля 1893 г. — исключен из состава флота и отправлен на слом.

Литература

- Bargoni F. Esploratori, Fregate, Corvette ed Avvisi Italiani 1861-1968 — Roma: USMM, 1969.
Bargoni F., Gay F., Gay V.M. Navi a vela e navi miste italiane 1861-1887. — Roma: USMM, 2001.
Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905. — London: Conway Maritime Press, 1979.
Stumpo E. La campagne oceaniche della Regia Marina Italiana dall'unità al primo Novecento // «Mediterranea. Ricerche storiche», n.17, 2009.
Материалы сети Internet.

Автор выражает благодарность С.А. Балакину (Москва) и Е.А. Целикову (Краснодарский край) за предоставленные материалы и оказанную помощь

Авария миноносца «Абана»

Николай Митюков

В истории сохранилось немало примеров, когда освоение новых видов оружия сопровождалось авариями и катастрофами. Миноносцы в этом отношении не стали исключением. Эти небольшие по размерам кораблики, чтобы выйти на дистанцию пуска своих «смертоносных сигар», должны были обладать высокой скоростью хода, что требовало установки на них мощных, но легких механизмов. Однако последнее не всегда удавалось совместить с достаточной для безопасной эксплуатации прочностью. Это, наряду с недостаточной подготовкой личного состава, обслуживающего котлы и машины, приводило к тяжелым авариям, сопровождавшимся человеческими жертвами. Наш рассказ об одном из таких происшествий.

19 марта 1888 года испанские газеты сообщили о предстоящих больших манёврах торпедных сил флота. В соответствии с королевским декретом от 27 февраля того же года их предполагалось провести в апреле — июне в районе Картахены с привлечением практически всех находящихся в строю миноносцев. Из состава феррольского военно-морского округа для участия в учениях выделялись «Destructor» («Деструктор»), «Ariete» («Ариете»), «Rayo» («Райо»), «Halcon» («Алкон»), «Azor» («Азор») и «Habana» («Абана»), из кадисского — «Retamosa» («Ретамоса») и «Barcelona» («Барселло»), а из картахенского — «Acevedo» («Асеведо») и «Julian Ordonez» («Хулиан Ордоньес»).

Такая продолжительность манёвров обуславливалась достаточно обширной программой. Первые три недели кораблям предлагалось практиковаться в учебных артиллерийских стрельбах: сначала, стоя на якоре, по неподвижной мишени, затем по ней же, но с хода, и, наконец, с маневрирующих миноносцев и минного крейсера по движущейся мишени. Следующие 14 дней отрабатывались торпедные атаки, сначала дневные (4-я неделя), а потом ночные (5-я неделя). И заключительные две недели планировалось отвести для сравнительных испытаний различных миноносцев.

Всем кораблям в практически идентичных погодных условиях предстояло на полной скорости выйти на рубеж пуска торпед (по условиям учений 500 — 600 м), ведя огонь из орудий и пулемётов. Атаки требовалось осуществлять как днём, так и ночью. При этом в тёмное время суток миноносцы сами должны были подсвечивать себе цель прожекторами. Утром 5 апреля, в соответствии с поступившим приказом, отряд из шести минных кораблей феррольского округа вышел в направлении Виго. Они двигались тремя парами: «Destructor» с «Habana», «Azor» с «Halcon» и «Ariete» с «Rayo».

Северо-западный ветер нагонял небольшую волну, но в целом погода была благоприятная. Однако уже на траверзе Сисаргаса задул свежий северо-восточный ветер, и появилась достаточно крутая зыбь. Впрочем, миноносцы довольно легко с ней справлялись. Единственная проблема состояла в том, что кораблям приходилось постоянно менять курс, чтобы идти против волны, что грозило задержкой в пути. Тем не менее, миноносцы устойчиво держали 12-узловый ход и к пяти часам вечера планировали отдать якоря в Виго.

В полдень, на удалении 3 — 4 миль от берега, когда они, обогнув мыс Финистерре, приближались к мысу Наве, на «Habana» в котельном отделении произошёл взрыв. Корабль окутался дымом и паром, вырывавшимися через дефлекторы, дымовую трубу и люки. А на палубе появи-

лись обожженные еле живые люди, которым посчастливилось выжить в котельном отделении после этой аварии.

Из трех кочегаров, несших в тот момент вахту, двое — Педро Мартинес Видаль и Антонио Анейрес Фернандес, находившиеся в непосредственной близости от котла, погибли на месте. Третий — Анхель Фернандес Ривас, по счастливой случайности стоявший чуть поодаль, смог прикрыть голову руками, благодаря чему остался жив, хоть и получил сильные ожоги. Находившегося в этом же отсеке второго механика Хосе Мауро сильно обварило паром и кипятком. Хотя ему самостоятельно удалось выйти наружу и даже задраить за собой дверь, через 12 часов от полученных ожогов он скончался. Еще одной жертвой аварии стал третий механик Бернардо Гарсия Мортено, отдыхавший в момент происшествия в соседнем с кочегаркой отсеке. Услышав взрыв, он распахнул водонепроницаемую дверь, вследствие чего получил ожог легких от ворвавшегося раскаленного воздуха и умер через 14 часов.

Командир миноносца лейтенант Осамис, правильно оценив положение, попытался привлечь внимание других кораблей стрельбой в воздух из картечницы Норден-



Миноносец «Habana» вскоре после вступления в строй

фельда, поскольку из-за резкого падения давления пара обычный в таких случаях гудок не сработал.

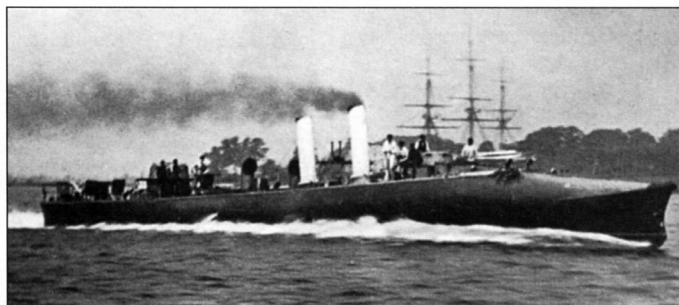
Первым сигналы бедствия услышали на ближайшем к «Habana» «Destructor». Он обошёл аварийный миноносец, пытаясь занять место по носу для заведения буксировочных концов. Но погода всё ухудшалась, и сразу же подать трос на «Habana» не получилось.

Вскоре на помощь подошёл миноносец «Ariete». Услышав выстрелы, на нем практически сразу поняли, что собрату требуется неотложная помощь. Командир миноносца лейтенант Хоакин Эскориаса поступил грамотно. Его корабль, вытравив трос, обошёл пострадавшего соплавателя с кормы, так что на «Habana» конец смогли выловить буксирный конец. Около часа «Ariete» пытался тащить аварийный миноносец к берегу, но вскоре стало очевидно, что это непосильная задача, вдобавок, не выдержав нагрузок, оборвался буксир. При этом лопнувший трос причинил обоим кораблям небольшие повреждения, а на «Habana» ранило одного из матросов.

При повторном заведении буксировочных концов оба миноносца навалились друг на друга, получив небольшие повреждения. Тем временем погода ещё более ухудшилась. Буксировку удалось возобновить, но примерно через полчаса командир «Ariete» лейтенант Эскориаса доложил о проблемах с воздушным компрессором. По согласованию с Вильямом, он направил свой корабль к ближайшему порту, каковым оказался Коркубион.

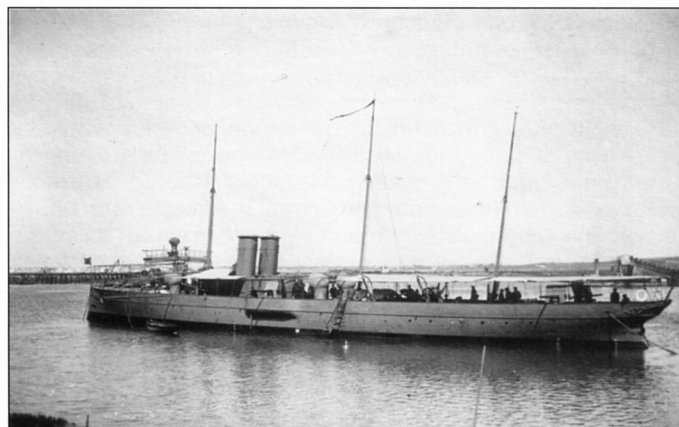
Около 19.30 «Ariete» бросил якорь в спасительной гавани, немедленно известив местные власти об аварии и запросив медицинскую помощь для раненых. Всю ночь экипаж миноносца провёл в тревожном ожидании «Destructor» с «Habana», и с рассветом Эскориаса уже был готов вывести свой корабль в море на помощь товарищам.

С уходом «Ariete» команде «Habana» осталось надеяться только на «Destructor». Вильяму, несмотря на ещё большее ухудшение погоды, пришлось отправить к потерявшему ход кораблю шлюпку с аварийной партией во главе с мичманом Антонио Ромеро. Морякам с минного крейсера предстояло заняться заведением буксирных концов, так как почти все члены экипажа «Habana» или устраняли повреждения, вызванные взрывом котла, или же оказывали помощь своим раненым, обожжённым и обваренным паром товарищам. Кроме того, этой же шлюпкой на миноносец доставили врача и всё необходимое для оказания первой медицинской помощи.

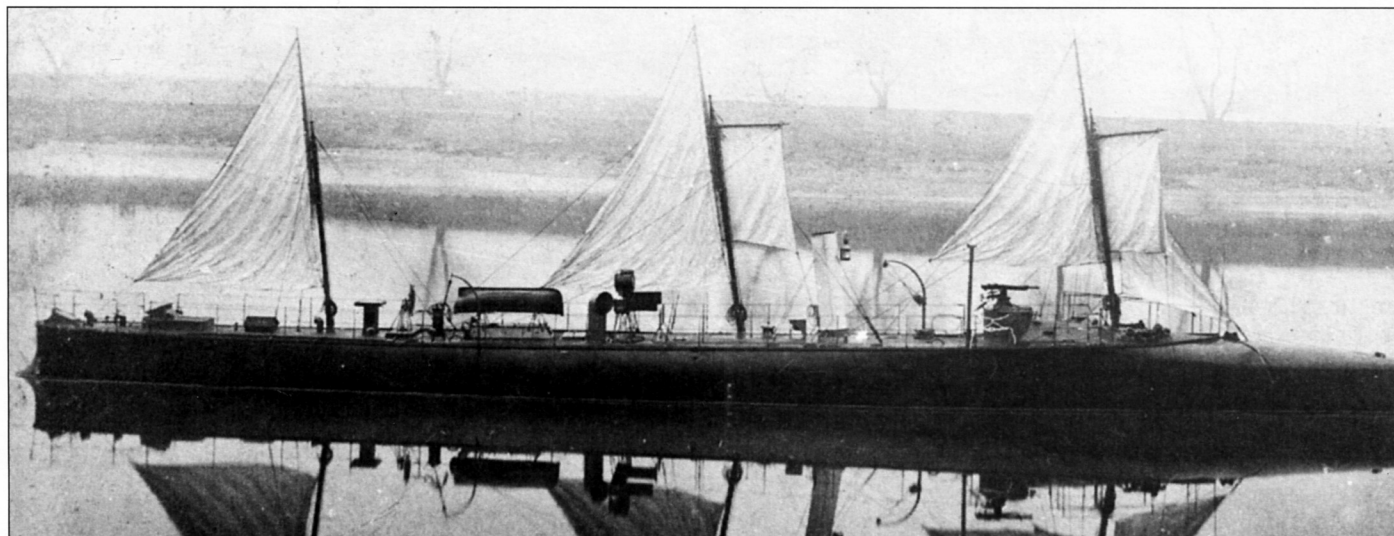


Миноносец «Ariete», также построенный фирмой «Джон Торникрофт и Ко»

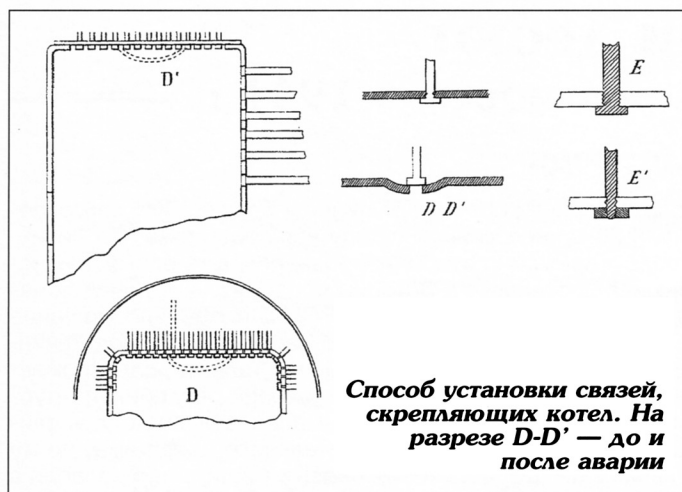
После небольшого обсуждения буксирный трос решили завести не на битенги носовой части миноносца, палубу под которыми в такую погоду посчитали слишком слабой, а через рым-болты вокруг боевой рубки «Habana». Не желая рисковать жизнями людей на захлёстываемом волнами карапасном носу миноносца, Вильям приказал подойти вплотную к «Habana» и подать буксирный конец непосредственно на верхнюю палубу. В течение нескольких минут, пока не закончились все подготовительные работы, корабли несколько раз наваливались друг на друга. На «Destructor» сорвало восемь медных заклёпок, которыми деревянный привальный брус крепился к корпусу. На борту остались многочисленные вмятины и да-



Минный крейсер «Destructor», пришедший на помощь терпящему бедствие миноносцу «Habana»



Миноносец «Habana» в начале 90-х годов XIX века, фото из коллекции Кристино Кастровьежо (Cristino Castroviejo)



же отверстия (одно диаметром 2 см), но растрескивания обшивки, к счастью, не наблюдалось.

В половине седьмого, наконец, минный крейсер с «Hабана» на буксире малым ходом «пополз» в сторону ближайшего порта. Тем временем ветер усилился ещё больше, что до предела осложнило проведение спасательной операции. Тем не менее, в шесть утра корабли смогли добраться до Коркубиона.

Тела погибших тут же свезли на берег, а во второй половине дня предали земле. В траурной церемонии приняли участие экипажи «Hабана», «Destructor», «Ariete» и «Ferrolano» («Ферроланьо»). Портовые мастерские провели самые неотложные ремонтные работы, по завершении которых пароход «Ferrolano» отбуксировал поврежденный миноносец в Ферроль.

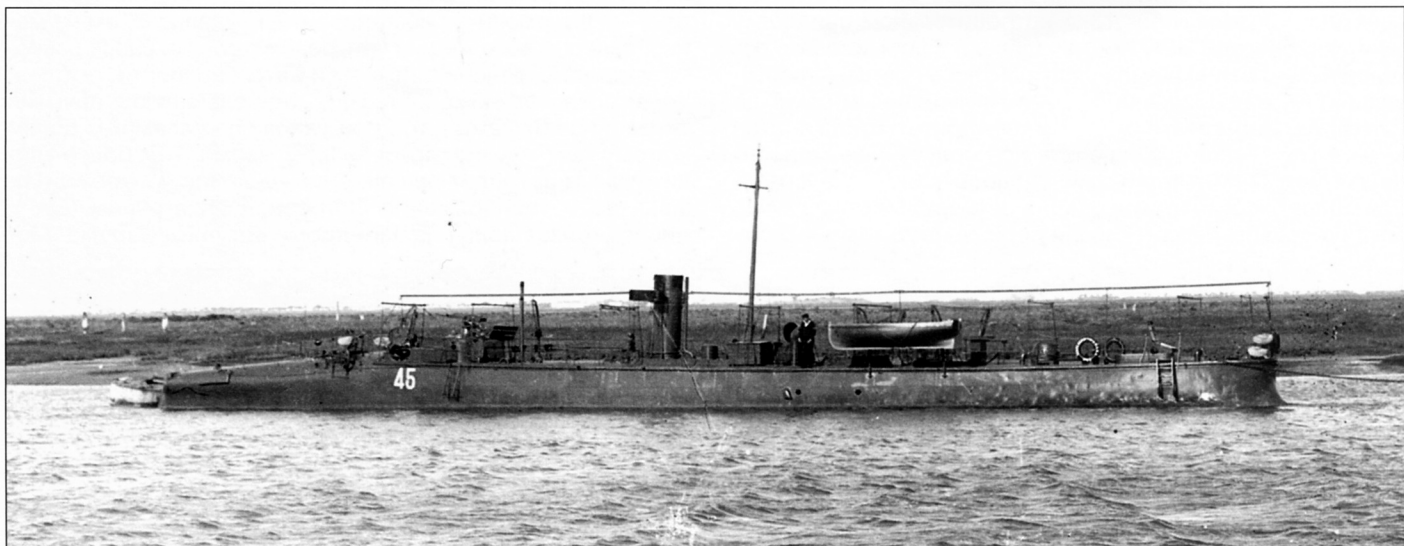
Здесь на борт корабля поднялась экспертная комиссия. Осмотрев кочегарку, ее члены обнаружили, что свод топки котла получил повреждения на протяжении 30 см, а

максимальная стрелка прогиба достигла 2 см. В область деформации попало примерно 60 связей, скрепляющих котел, вышедших из своих гнезд, что и спровоцировало попадание воды в топку, приведшее к взрыву, точнее, неконтролируемому выбросу пара и горячих газов в отсек. Главной причиной аварии был назван обрыв штока вентилятора, обломок которого с большой силой ударил по нижней части котла, пробив его корпус и повредив топку. К катастрофе же, по мнению зарубежных инженеров, рассматривавших причины аварии, привела неудачная конструкция котла. Дело в том, что часть связей, скрепляющих его, просто вставлялись в верхний свод топки, и затем расклепывались, а не соединялись на гайках. В результате этого, соединения не имели необходимой эластичности.

9 апреля дело о взрыве на миноносце «Hабана» было заслушано в Сенате. Морской министр, выступивший с подробным докладом, но почему-то дезинформировав парламентариев, сообщив, что на миноносце погибли два человека (как указывалось в телеграмме, полученной с «Ariete»). Поэтому цифра о двух жертвах была продублирована в печатных изданиях того времени, переключав отсюда в труды историков.

В отсутствие информации, газеты, под впечатлением трагедии, начали публиковать откровенную чепуху и домыслы. Для их пресечения в ряде печатных изданий появилось анонимное «письмо свидетеля», в котором без труда угадывался стиль самого Вильяма (материал полон технических деталей, о которых могло знать лишь ограниченное число людей).

В заключение стоит сказать, что экспертная комиссия так и не смогла определить причину, повлекшую обрыв штока вентилятора. Среди вероятных были названы конструктивный дефект вентилятора и нарушение правил эксплуатации. Но, по всей видимости, эти причины в условиях сильной качки наложились друг на друга, вызвав поломку штока.



«Hабана», миноносец 1-го класса, построенный по типу английских миноносцев №№ 41-60. Заложен на фирме «Джон Торникрофт и Ко» (John J. Thornycroft & Co. Ltd.) в Чизвике близ Лондона 15 апреля 1886 года под строительным № 144. Спущен на воду 27 октября 1886 года. Вступил в строй 11 марта 1887 года и получил в испанском флоте бортовой №8. При водоизмещении 67 т имел максимальную длину 38,86 м (длину между перпендикулярами — 38,10 м), ширину — 3,81 м, среднюю осадку — 1,83 м. Машина-компаунд мощностью 780 л.с. приводила в действие один винт. Паром ее снабжал водотрубный котел системы Торникрофта. Максимальная скорость хода на испытаниях составляла 21,2 узла. Запас угля — 15 т. Вооружение: два носовых 356-мм неподвижных торпедных аппарата и одна четырехствольная 25,4-мм картечьница Норденфельда (позднее две 37-мм револьверных пушки Гочкиса). Экипаж 17 человек. С 18 августа 1895 года миноносец 2-го класса, 26 сентября 1905 года получил бортовой № 15, а с 1 января 1912 года — № 45. Исключен из списков флота в 1919 году

Безвестный дебют

Ил-2 Балтийского флота над морем в 1941 г.

Мирослав Морозов

1941-й стал не только временем тяжелых испытаний, но и годом наших первых побед, заложивших фундамент великой Победы 1945-го. Многие из тех, кто отважно защищал Родину в первые месяцы Великой Отечественной, не дожили до конца войны. Они не написали мемуаров и не дали интервью о том, как «я дрался на...». Многие их достижения и новаторские приемы приписаны другим, а имена незаслуженно забыты или даже вовсе не выявлены в отрывочных и бессистемных документах летне-осенней кампании 41-го. Наша статья — это попытка разобраться и восстановить справедливость в таком частном вопросе, как боевая деятельность штурмовой авиации Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) по морским целям в первые месяцы войны.

Любителям истории авиации хорошо известно, что на момент начала войны штурмовики в морской авиации отсутствовали как класс. Менее известен тот факт, что создание частей и подразделений морских штурмовиков предусматривалось перспективным планом развития авиации рабоче-крестьянского флота на 3-ю пятилетку, утвержденным еще в мае 1939 г. Однако испытания и запуск Ил-2 в серийное производство затянулись, и ни одной такой машины до 22 июня морские летчики так и не получили. Несмотря на начало войны, на протяжении ее первых недель или даже месяцев до начала эвакуации заводов на восток, производство самолетов продолжало расти. Ожидалось поступление Ил-2 на флот, в связи с чем уже 28 июня нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов отдал приказ №00154 о формировании первого штурмового подразделения в составе авиации ВМФ. Согласно ему, в срок до 10 июля при 13-м истребительном авиаполку 10-й авиабригады ВВС КБФ следовало сформировать эскадрилью «илов». С начала июля начались поставки, составившие до конца месяца по различным данным от 15 до 22 машин. Первым командиром эскадрильи стал капитан Кузьма Барабанов. Обеспечить все полученные машины подготовленными летчиками удалось далеко не сразу. Все подробности формирования эскадрильи обнаружить пока не удалось, но с 17 июля первые штурмовики Балт-

флота приняли боевое крещение в боях на Лужском рубеже. К 20-м числам июля сухопутная обстановка под Ленинградом временно стабилизировалась, в то время, как наземная обстановка в Эстонии продолжала оставаться напряженной. Командование ВВС КБФ приняло решение передислоцировать эскадрилью Барабанова из-под Ленинграда на аэродром Лагсберг вблизи Таллина, одновременно приступив к формированию второй эскадрильи штурмовиков на аэродроме Купля. Первоначально она числилась в составе 71-го истребительного авиаполка, но 19 июля, еще до получения первых машин, ее перевели в 57-й бомбардировочный авиаполк, куда в тот же день на правах 5-й эскадрильи было переведено и подразделение Барабанова.

Днем 25 июля восемь Ил-2 эскадрильи Барабанова вылетели из Купли на Лагсберг. К сожалению, ПВО Таллина не было оповещено о пролете самолетов нового типа и устроило штурмовикам «горячий прием». Две машины получили серьезные повреждения, а остальные имели пулевые пробоины. Несмотря на это, уже утром 26-го пять штурмовиков нанесли удар по наступающим войскам противника в районе Мустве. Ответным огнем был подбит Ил-2 капитана Барабанова, совершивший вынужденную посадку на своей территории. Интенсивное боевое использование — экипажи в этот период, как правило, совершали по два вылета в сутки, а также пренебрежение зенитным огнем — нередко летчики совершали по 3-4 захода на цель, оставаясь длительное время в зоне поражения, — приводили к сравнительно высокому уровню потерь. Так, днем 27-го с задания не вернулись три из пяти Ил-2. Все три были повреждены зенитками и сели на своей территории, причем один из штурмовиков восстановить не удалось. Тем не менее, вечером того же дня четыре штурмовика снова нанесли удар по скоплению пехоты и автотранспорта.

Большая эффективность Ил-2, по сравнению с другими типами наших самолетов при ударах по наземным целям к этому моменту уже признавалась всеми. Тем более удивительным выглядит решение о выделении четырех штурмовиков в распоряжение Островной авиагруппы (ОАГ), дислоцировавшейся на аэродроме Кагул (о. Сарема, Мо-

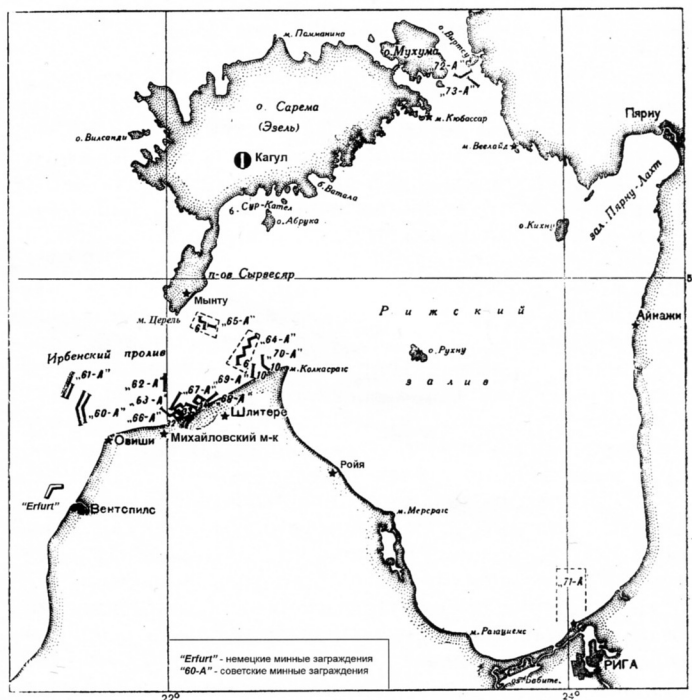
Ил-2 57-го бап на аэродроме



онзундские острова). Созданная после оставления Либа-вы и Риги на базе 12-й отдельной истребительной эскадрильи (командир — майор Кудрявцев), авиагруппа подчинялась командованию Береговой обороны Балтийского района (БОБР; командующий — генерал-майор А.Б. Елисеев) и не имела перед собой сухопутного противника. Ее задачей являлось прикрытие с воздуха наших военно-морских сил в проливе Моонзунд и сухопутных войск на островах, а после 6 июля, когда корабли противника прорвались в Рижский залив — пресечение вражеской морской коммуникации Виндава (ныне Вентспилс) — Рига. Сначала противник пытался водить по данной трассе сравнительно многочисленные конвои из прибрежных теплоходов и парусно-моторных судов, но после 18 июля, когда эсминец «Стережущий» чуть было не уничтожил один такой караван на подходах к Риге, немцы резко изменили тактику, начав отправлять по одному-два судна из Риги и Виндавы ежедневно. Несмотря на кажущуюся беззащитность, каботажные теплоходы так рисковали намного меньше — эсминцы против таких судов не высылались, поразить их торпедой с катера или подлодки было невозможно из-за малой осадки. Прокладывая маршрут вплотную к берегу, каботажники были застрахованы и от подрывах на минах, поскольку здесь наши корабли их не ставили из-за малых глубин и противодействия артиллерий противника с латвийского побережья. Оставалась только авиация, но входившие в состав Островной авиагруппы истребители И-153 и звено бомбардировщиков СБ пока не добились в этой борьбе ощутимых успехов. Отчасти причиной тому было противодействие противника в воздухе — еще 8 июля на аэродром Виндавы перебазировалась 1-я эскадрилья резервной группы 54-й истребительной эскадры (1.Erg./JG54; укомплектована истребителями Bf.109E-7 и Bf.109F-2), пары и звенья которой регулярно прикрывали с воздуха отряды немецких тральщиков и каботажные теплоходы в Ирбенском проливе. Непосредственным поводом к выделению в состав ОАГ нескольких «илов» послужили события 26 июля, когда отряд немецких тральщиков, производивший уничтожение советских минных полей в проливе был принят нашей авиаразведкой за десантное соединение, направлявшееся к Сареме. Еще в середине дня командование ВВС КБФ пообещало усилить ОАГ пятеркой штурмовиков, но с учетом того, что все исправные самолеты были задействованы в ударах по немецким войскам в районе Мустве это обещание было заведомо невыполнимым. Только во второй половине дня 28 июля четыре Ил-2 перелетели из Лагсберга на аэродром Кагул.

Думается, что одна ночь не являлась достаточным временем для ознакомления с новым районом боевых действий, но в условиях 1941-го командование БОБРа большего предоставить не могло. Утренняя воздушная разведка Ирбенского пролива показала наличие в районе Михайловского маяка одиночного транспорта, шедшего курсом на восток. В 06:43 последовал приказ уничтожить судно, и в 08:00 в воздух поднялась пара Ил-2, пилотируемая лейтенантами Клименко и Г.Е. Цыгановым. На выполнение задания ушло всего 45 минут. После возвращения пилоты доложили, что поразили судно (якобы, им являлся танкер водоизмещением до 5000 тонн) тремя реактивными снарядами, вызвав на нем пожар. Наблюдением с берегового поста было установлено, что спустя 40 минут горящее судно скрылось под водой.

Из анализа немецких документов получается, что летчики атаковали державшийся на воде остов каботажного судна «Эльбинг III» (351 брт). В ночь на 29-е оно, совершая рейс из Риги, вышло за пределы протрального фарватера и подорвалось на советской мине близ Михайловского маяка. Экипаж, за исключением двух погибших, пересел на спасательный плот и к утру сошел на берег, от-



куда доложил о происшествии вышестоящему командованию. Налета штурмовиков немцы не зафиксировали, но в любом случае их удар лишил противника потенциальной возможности спасти судно или хотя бы его груз. Для них гибель каботажника стала поводом для далеко идущих выводов — убедившись в наличии мин на фарватере, германское командование распорядилось прервать движение судов и организовать траление Ирбенского пролива, противодействие которому в ближайшие дни стало для «илов», да и для всей Островной авиагруппы главной задачей.

Вечером того же 29 июля штурмовики совершили второй вылет, ставший, пожалуй наиболее результативным за все время их действий с Моонзундских островов. В 20:40 в воздух поднялась группа, куда входили два СБ, три Ил-2 и четыре (один из них сразу же вернулся из-за неисправности матчасти) МиГ-3. Их целью был немецкий аэродром близ Виндавы, но атаковать его помешала густая дымка у земли. Вероятно, одной из причин неуспеха при выполнении первоочередной задачи стала слишком большая высота — группа забралась на 2600 метров, по-видимому, выше слоя облачности в тот вечер. При возвращении в море западнее Виндавы был обнаружен одиночный «эсминец». Это событие привело к тому, что строй группы рассыпался: пара СБ продолжила путь «домой», в то время, как «илы» и «миги» спикировали на противника. В процессе пикирования пилоты истребителей заметили одиночный «мессершмитт». После их атаки вражеская машина ушла, оставляя за собой густой дым. В этот момент «миги» потеряли своих подопечных и больше в бою не участвовали. Это позволило паре истребителей противника атаковать штурмовики в тот момент, когда после пуска реактивных снарядов они собирались нанести бомбовый удар по немецкому кораблю. В результате бомбы были сброшены нецельно, а два из трех «илов» получили по две пробоины от пушечно-пулеметного огня. На этом воздушный бой завершился и в 21:42-21:48 все наши самолеты приземлились на Кагуле.

По приземлению пилоты Ил-2 доложили о том, что наблюдали попадание двух реактивных снарядов (по-видимому, РС-132) во вражеский корабль. Как оказалось, это заявление было чистой правдой, а не способом «подслать пилоту» после доклада о неудачных действиях в воз-

душном бою. Еще утром того дня, после получения известия о гибели на минах «Эльбинг III» и еще одного каботажного судна, командир 2-й немецкой флотилии моторных тральщиков получил приказ протралить район от входного буя Виндавы до входа в Ирбенский пролив. Четыре «раумбота» занимались этим в течение всего дня, а вечером начали возвращение в базу. Замыкающим с некоторым отрывом от остальных шел катер-тральщик R-170. Именно он и стал целью штурмовиков. Это был новейший боевой корабль, вступивший в строй в Бремене 2 июля 1941 г. Уже с 11-го числа он находился в Виндаве, откуда выходил на боевое траление. Столь стремительное включение тральщика в состав боевой флотилии без предоставления времени экипажу на боевую подготовку сыграло с немецкими моряками злую шутку — когда на R-170 налетели штурмовики, его команда не смогла произвести ни эффективный маневр уклонения, ни сорвать атаку посредством зенитного огня.

Первым попаданием у корабля была разрушена корма вместе с рулевым устройством, вторым — пробит левый борт ниже ватерлинии и днище во 2-м отсеке. По счастью для немцев стечению обстоятельств никто из экипажа не пострадал. Два отсека в кормовой части оказались быстро затоплены, вода начала поступать в машинное отделение, корма ушла под воду, и лишь решительные действия механика, подключившего главные моторы к насосам и укрепившего переборку между 2-м и 3-м отсеками, спасли тральщик от гибели. Он был отбуксирован двумя другими «раумботами» в Виндаву, а после аварийного ремонта убыл на верфь Свинемюнде, где 26 августа его временно исключили из состава флота с переводом экипажа на другой корабль. В конце концов, R-170 все же был отремонтирован, но в составе боевых флотилий более не числился, а, по-видимому, использовался в качестве торпедолова в одной из флотилий подготовки подводников. В конце 1945 г. он был передан ВМС Дании, но в строй не вводился в связи с плохим техническим состоянием. Поражение в двух вылетах двух целей в первый же день боевых действий, несомненно, являлось большим успехом наших пилотов, свидетельствовавшим об их храбрости и мастерстве.

По-видимому, за ночь повреждения двух Ил-2, полученные в воздушном бою, устранить не удалось, и пото-



Раумбот 2-й флотилии тральщиков, 1941 г. Поврежденный штурмовиками R-170 относился именно к этому типу

му в 06:45 30 июля на задание ушло только две машины. На этот раз их целью было скопление войск противника в районе Айнажи. Согласно донесению летчиков удар завершился успехом — наблюдались попадания бомб и «эрэсов» в штабные помещения, легковые автомашины и скопления солдат. Этот вылет стал единственным, произведенным штурмовиками Островной авиагруппы по наземным целям.

В 08:20 пара, атакующая Айнажи, приземлилась на Кагуле, а в 14:45 снова последовала команда «На старт!» На этот раз тройке Ил-2 вместе с парой И-153 в сопровождении «яков» и «мигов» предстояло нанести удар по отряду вражеских боевых кораблей. Утренняя воздушная разведка обнаружила в проливе четыре «миноносца» и 15 «торпедных катеров». Фактически ими являлись катера-тральщики с плавбазы MRS-12, вышедшие в море для протравливания проходов через наше заграждение в районе Михайловского маяка, для противовоздушной обороны которых немецкое командование выделило четыре тральщика типа M-35 из состава 1-й флотилии. Данное подразделение было одним из старейших в Кригсмарине и имело большой опыт в отражении воздушных атак британских самолетов. Впрочем, не надеясь только на стволы зенитной артиллерии, немцы традиционно прикрыли

Немецкие тральщики в Рижском заливе



свои корабли парой «мессершмиттов» из 1.Erg./JG54. Таким образом, силы защиты заметно превосходили силы нападения, и это не могло не отразиться на результате воздушного удара. Фактически произошло следующее: попав под сильный зенитный огонь, самолеты не смогли атаковать с близкой дистанции, хотя летчики и утверждали, что добились по 3-4 попадания РС-132 в три из четырех «миноносцев». Все бомбы упали на большом расстоянии от цели. При выходе из атаки наша группа была атакована парой Bf.109. Несмотря на все усилия наших МиГ-3, истребитель противника смог повредить И-153, а его летчик лейтенант Гаенко получил ранение в ногу.

Днем 31 июля пара штурмовиков в сопровождении двух МиГ-3 вылетела для атаки «торпедных катеров» в Ирбенский пролив. Плохая видимость помешала им обнаружить цель, но на обратном пути летчики заметили в воде предмет, принятый ими за перископ подводной лодки. После сброса бомб на поверхности якобы появились пузыри воздуха и масляное пятно. Сейчас можно уверенно утверждать, что ни одна из подлодок противоборствующих сторон под этот удар не попала, но в тот момент у командования БОБРа не было такой уверенности. Дело в том, что помимо четырех лодок типа «малютка», оперативно подчиненных командованию БОБРа, в заливе могли действовать более крупные подлодки типа «С», подчиненные штабу 1-й бригады ПЛ. После возвращения «илов» командование строжайше запретило летчикам атаковать субмарины без прямого на то указания. К сожалению, данный вылет не обошелся без вполне реального ущерба для нашей стороны. При посадке летчик Клименко допустил ошибку, его машина выкатилась за пределы летного поля, что привело к повреждению стоек шасси, правой консоли и лопастей винта. Самолет вышел из строя на длительный срок.

Воздушная разведка, дважды направлявшаяся в Ирбенский пролив утром 1 августа, снова показала наличие там отряда вражеских кораблей — согласно докладу летчиков двух миноносцев и трех сторожевиков, а фактически — пяти тральщиков 1-й флотилии. Планом немецкого выхода предусматривалось контрольное траление всего прибрежного фарватера в Ирбенском проливе с последующим проходом в Рижский залив. Наши разведчики не заметили находившиеся под берегом катера-тральщики, но и того, что они обнаружили оказалось достаточно, чтобы командование БОБРа отдало приказ о вылете. В 10:30 в воздух поднялись два Ил-2, пилотировавшие Соломатин и Цыгановым, которых сопровождали три «мига» и один «як». Дальнейшие события, увы, продемонстрировали, что взаимодействие между ударными машинами и истребителями сопровождения по сравнению с предыдущими вылетами так и не улучшилось. По причинам, не указанным в документах, наш воздушный эскорт в бою не участвовал (с немецких кораблей его даже не видели), а штурмовики еще на подходе к цели обнаружили пару «мессершмиттов». По-видимому, по этой причине летчики не решились снизиться до нужной высоты и отстрелялись с 2500-3000 метров. К тому же, они разделили свое внимание между тральщиками и катерами, которые опознали как восемь транспортов. Согласно докладу, лейтенант Цыганов потопил «транспорт», а младший лейтенант С.А. Соломатин попаданием РС-132 повредил «миноносец». К сожалению, летчики выдали желаемое за действительное — все их бомбы и «эрэсы» упали на расстоянии нескольких сотен метров от немецких кораблей. После завершения налета они сами превратились в объект атаки. Пара Bf.109 преследовала штурмовики до мыса Церель, причем каждый из немецких пилотов доложил о воздушной победе. Фактически была подбита только машина Соломатина, совершившая вынужденную посадку в лесу на

полуострове Сырве. Согласно журналу боевых действий БОБРа она числилась разбитой, но все-таки ремонтпригодной. Сам пилот получил легкое ранение. Интересно отметить, что второй «ил» совершил посадку на Кагуле в 11:27 одновременно с истребителями сопровождения, не сделавшими в том бою ни единого выстрела.

Не сумев уничтожить отряд противника посредством удара с воздуха, командование БОБРа, решило задействовать для этого надводные корабли. В 11:45 приказ на выход в море получили четыре торпедных катера. Спустя час они атаковали вражеский отряд, после чего доложили о торпедировании трех «миноносцев». Это не соответствовало действительности, как и заявка немцев на один потопленный катер. И все же немецкому отряду пришлось отказать от прорыва в Рижский залив и повернуть на запад. Главной причиной этого оказалось появление у мыса Колкасагс эсминцев «Артем» и «Энгельс». Эти корабли должны были выйти в дозор в данный район еще утром, но сильно задержались с выходом. Эсминцы были замечены «мессершмиттами», после чего немцы сочли за лучшее ретироваться. Интересно отметить, что и с наших кораблей на пределе видимости заметили вражеский отряд, но командир дивизиона капитан 3 ранга Л.Н. Сидоров, не зная точного местонахождения своих минных полей, промедлил с сигналом к атаке, а затем потерял корабли противника из вида на фоне берега. Из опасения, что враг прорвался в Рижский залив, командир Отряда легких сил вице-адмирал Дрозд приказал двум другим эсминцам произвести поиск вдоль его западного берега, что по очевидным причинам не имело никакого результата. Очередная пара воздушных разведчиков в 14:30 наблюдала все пять «миноносцев», которые полным ходом покидали Ирбенский пролив и шли в Виндаву. Таким образом, действия наших сил против немецкого трального соединения 1 августа завершились безрезультатно, но пилоты штурмовиков были единственными, к кому нельзя было предъявить никаких упреков. Ведь в отличие от катерников и экипажей эсминцев они не имели ни превосходства, ни даже равенства с противником. Прорвать двумя самолетами огневую завесу, создаваемую пятью тральщиками, было практически невозможно, и это не принимая во внимание вражеских истребителей, которые чуть было вообще не уничтожили ударную группу.

2 августа противник в проливе не появлялся, и единственным событием для Островной авиагруппы стало появление «соседа» — Особой авиагруппы полковника Е.Н. Преображенского, дальние бомбардировщики которой вечером приземлились на аэродроме Кагул. Ее главной задачей были бомбардировки Берлина, но по просьбам командования БОБРа самолеты группы могли периодически привле-



Техники готовят Ил-2 к вылету



Ил-2 ранних серий на аэродроме

каться и для решения местных задач. Пока двухмоторные «ильюшины» осваивали новый аэродром, штурмовики продолжали свою рутинную работу в Ирбенском проливе. Ее кульминацией стал бой 3 августа.

События развивались в следующей последовательности: не достигнув поставленных целей в выходе 1 августа, немецкое командование приказало 1-й флотилии тральщиков (на этот раз в выходе приняли участие только четыре корабля) и катерам-тральщикам с MRS-12 повторить контрольное траление Ирбенского пролива вплоть до точки юго-восточнее мыса Колкасрагс. Как и в предыдущем выходе, на борту флагманского тральщика находился радист Люфтваффе, обеспечивавший прямую радиосвязь с виндавским аэродромом и истребителями в воздухе. Около 4 часов утра соединение вышло из Виндавы и приступило к тралению. Спустя 4,5 часа, когда корабли находились в центральной части пролива, было обнаружено свежее минное поле. Командующий немецкими тральными соединениями приказал проделать в нем проход шириной 2 мили, на что по расчетам командира 1-й флотилии у тихоходных катеров-тральщиков должно было уйти около четырех дней без учета противодействия русских. А оно не заставило себя долго ждать.

В 09:20 тральное соединение обнаружила наша воздушная разведка. Интересно отметить, что сделали это не самолеты Островной авиагруппы, а 73-го бомбардировочного авиаполка, базировавшегося на аэродром Сууркуль недалеко от Таллина. Видимо, этим объяснялась и ошибка при опознании — вместо тральщиков или традиционных «миноносцев» пилоты доложили о присутствии в проливе четырех транспортов среднего водоизмещения. От этой же части для нанесения удара выделили два звена бомбардировщиков Ар-2 и СБ. Зная, что вражеские корабли обычно прикрываются истребителями, командование 10-й авиабригады распорядилось о выделении двух МиГ-3 Островной авиагруппы, которые должны были встретить бомбардировщики и обеспечить их защиту в районе цели. Увы, и в этом случае организовать взаимодействие между самолетами разных родов авиации не удалось — «миги» вылетели в 13:50, а еще в 13:39 звено Ар-2 с пикирования сбросило бомбы на «транспорты». При завершении маневра звено было атаковано «мессершмиттами», что явно отразилось на качестве прицеливания — все боеприпасы взорвались на большом удалении от цели. Оборонительный бой также завершился не в нашу пользу — истребители противника подбили машину летчика Добросельского, который совершил вынужденную посадку на острове

Сарема. Самолет оказался разбит, весь его экипаж получил ранения, спустя два дня штурман Демешко скончался от ран. Второе звено бомбардировщиков не смогло обнаружить корабли, и при возвращении атаковало немецкую автоколонну. К тому моменту из-за усилившегося волнения немецкое тральное соединение свернуло работы и около 14:30 начало отход в Виндаву.

Тем временем свой собственный удар начала готовить Островная авиагруппа. Ее разведчики обнаружили тральное соединение еще в 13:20, определив цель как четыре «миноносца». Доклад сделали пилоты «чаек», уже неоднократно вылетавшие на разведку и нанесение бомбоударов в Ирбенский пролив и потому хорошо знавшие внешний вид вражеских кораблей. Но в 14:00 противник был повторно обнаружен парой МБР-2 15-й эскадрильи, которые из-за угрозы истребителей посылались в пролив крайне редко. Они идентифицировали цель как «четыре транспорта без охранения», и в штабе Островной авиагруппы исправили свою оценку в соответствии со «свежими данными»! Около 15 часов в воздух поднялись один СБ, два Ил-2 в сопровождении пары «мигов», чуть позже — тройка И-153 с бомбами. Для атаки неохранных транспортов этого было вполне достаточно, но для налета на отряд тральщиков под прикрытием пары истребителей слишком мало, особенно если учесть реальный уровень взаимодействия между самолетами разных типов, продолжавший оставаться неудовлетворительным. Тем более, что в воздухе наше воздушное соединение рассыпалось и выходило на цель отдельными звеньями.

Первыми в 15:31 атаковали штурмовики. Согласно донесению их пилотов, на подлете выяснилось, что целью являются миноносцы, что стало причиной отказа от атаки — по-видимому, на этот счет имелось соответствующее указание. К тому же, самолеты попали под сильный зенитный огонь, один из «илов» получил попадание в фюзеляж и винт. Из немецких документов картина боя рисуется иначе — с тральщиков штурмовики вообще не видели, их налет оказался совершенно внезапным. Сброшенные бомбы легли вокруг флагманского тральщика М-8, вызвав многочисленные осколочные пробоины в надстройке. Реальное противодействие «илам» уже после атаки оказались «мессершмитты», причем один из их пилотов даже доложил о сбитии машины данного класса. Несмотря на это, летчики с «мигов» заявили, что успешно отогнали истребители врага, которые, якобы, в бой вообще не вступили.

Спустя 11 минут над кораблями противника появилась тройка И-153. Еще на подлете им пришлось вступить в бой с воздушным противником. В результате него был сбит один Вф.109Е-7 (его пилот ефрейтор Й. Кальтенбах погиб), с нашей стороны ранения в обе ноги и левую руку по-



Немецкие тральщики и ТКА в Виндаве, 1941 г.

лучил старший лейтенант Смирнов, сумевший, тем не менее, посадить машину на своем аэродроме. Что же касается сброшенных бомб, то все они упали мимо цели. Наконец, в 15:50 немцев атаковал одиночный СБ. По докладу его экипажа сброшенные бомбы попали в корму одного из «миноносцев», но фактически ближайшие из них легли в 600 метрах от тральщиков. На отходе экипажу бомбардировщика пришлось выдержать ожесточенный бой с очередной парой «мессершмиттов». Подбитый бомбардировщик мл. лейтенанта Кулешова совершил вынужденную посадку в районе Мынту, где и сгорел. Его стрелок-радист краснофлотец Тимошенко, раненый в обе ноги, был отправлен в госпиталь. Итог дня: ценой гибели двух бомбардировщиков, повреждения штурмовика и истребителя удалось уничтожить один Bf.109 и незначительно повредить тральщик. Такова была плата за неумение наносить сосредоточенные удары и организовывать взаимодействие в воздухе.

На следующий день немцы практически без помех прошли с тралями весь Ирбенский пролив. Новых постановок при этом обнаружено не было. Еще до завершения траления первый теплоход вышел из Риги по направлению к Виндаве. С этого момента движение судов между двумя пунктами, приостановленное на шесть суток, возобновилось. Островная авиагруппа помешать этому даже не пыталась — несмотря на двукратный обстрел тральщиков нашей 180-мм береговой батареей с мыса Церель и наблюдения береговых постов, воздушная разведка смогла обнаружить соединение тральщиков только в 20:30, когда оно, возвращаясь, уже находилось на подходах к Виндаве. Не было никаких действий и в течение 5 и 6 августа — по проливу ходили одиночные каботажники, но их либо обнаруживали слишком поздно для нанесения удара, либо не обнаруживали вообще.

Удача отвернулась от немцев на следующий день. Сначала, рано утром 7-го на немецкой же mine у входа в Виндаву погибло каботажное судно «Гертруд III». У командования противника опять возникло подозрение о появлении новых русских минных постановок у порта, вследствие чего оно было вынуждено снова отдать приказ о приостановке движения судов через Ирбенский пролив. К этому моменту очередная пара каботажников из Риги — «Эгерланд» и «Атлантик» — уже обогнула мыс Колкасрагс и находилась на завершающей части маршрута. Они были обнаружены воздушной разведкой около 11 часов, после чего в 13:50 для нанесения удара по судам стартовала группа в составе одного «ила» и шести «чаек». За прошедшие три часа немецкие суда получили приказ возвращаться назад и до выяснения обстановки отставать в небольшой гавани Роя. Каботажники не успели выйти из пролива, когда состоялся воздушный налет. Согласно донесению, наши самолеты добились шести попаданий РС-82, с немецкой стороны никаких подробностей этого нет. Известно, что суда прибыли в Ройю, где около 17:10 подверглись повторному нападению, произведенному на этот раз силами шести И-153. Согласно докладу летчиков, налет прошел не вполне удачно, были потоплены катер и буксир, в то время как второе звено, атаковавшее суда, в них не попало. По немецким данным, теплоход «Эгерланд» (235 брт) пострадал от пушечно-пулеметного обстрела и пожара, а во избежание гибели был посажен капитаном на отмель, где дополнительно повредил днище. Судно смогло уйти в Ригу только 24 августа, где его ремонт продолжался до 1 ноября. «Атлантик» (200 брт) пострадал от близких разрывов — нарушилась центровка валов, получили повреждения винты. Его ремонт в Кенигсберге продолжался с 23 августа по 19 сентября.

Вечером того же дня Островная авиагруппа получила долгожданное подкрепление — в Кагуле приземлились три новых Ил-2, посланные с «большой земли». Это было



Немецкие каботажные теплоходы «Хаймат» и «Катэ Ритшер» в Риге

весьма кстати, поскольку остатки звена СБ на следующий день были отозваны в Эстонию, где противник продолжал развивать свое наступление и вышел к берегу Финского залива восточнее Таллина. Вероятно, и штурмовики там были бы нужнее, но командование ВВС КБФ рассудило иначе. Некоторое время группа была просто обречена на бездействие — из-за сильного волнения противник не мог протралить район Виндавы, все движение его кораблей в проливе на несколько суток застопорилось. Если не считать вылета четырех Ил-2 вечером 8 августа по ложному вызову, Островная авиагруппа не выполняла боевых полетов до вечера 10 августа. Немцы же, несмотря на продолжавшееся волнение, 9 августа протралили подходы к



Ил-2 оснащался прицелом ПБП-16 (УН)

Ил-2 57-го бап перед вылетом



Виндаве и вечером объявили об открытии фарватера. После того как к середине следующих суток море успокоилось, в рейс отправились первые суда.

Днем 10-го советская воздушная разведка снова обнаружила движение каботажных судов в проливе. Вечером была послана ударная группа, включавшая четыре «ила» и семь «чаек». Несмотря на сравнительно сильный состав группы, летчикам не удалось нанести каких-либо повреждений теплоходам «Дите Кернер» и «Хайнрих Вольмерс», хотя они и утверждали, что один из двух «сторожевиков» получил прямое попадание. По всей видимости, сказалась недостаточная подготовка молодых экипажей, лишь недавно освоивших штурмовики и их вооружение.

11 августа ОАГ осуществила два групповых вылета для удара по морским целям. В первом, утреннем четыре Ил-2 не смогли обнаружить целей, во втором, состоявшемся между 13:10 и 14:10, группа, куда вошли все четыре исправных штурмовика ОАГ и шесть «чаек», нанесла удар по каботажникам «Нордерн Тилл» и «Селма». По наблюдениям летчиков, один из «танкеров» получил два попадания РС-132 и одно — авиабомбой, после чего окутался дымом и повернул к берегу. Судно — а им, судя по всему, являлась «Селма» (199 брт) — получило только повреждения от пушечно-пулеметного обстрела (его капитан был тяжело ранен пулей в голову) и касания грунта на мелководье. Спустя пару часов оно снялось с мели и на следующее утро прибыло в Ригу вместе со вторым каботажником. Совершив обратный рейс в Виндаву, «Селма» ушла в Кенигсберг, где простояла в ремонте с 24 августа по 25 сентября.

Как оказалось, это был последний успех штурмовиков в борьбе с вражеским судоходством в рамках кампании 1941 года. С 13 по 15 августа в проливе бушевал шторм, а 16-го штурмовики к ударам не привлекались, поскольку им уже была поставлена задача готовиться к перелету на «большую землю». Еще 8-го числа немцы начали новое наступление на Ленинград, а спустя шесть дней командование КБФ получило из штаба Северо-Западного направления приказ о создании авиагруппы, куда следовало свести все штурмовики и часть истребителей флота для нанесения штурмовых ударов по наступающим колоннам противника. Утром 17-го Кагул покинули пять исправных Ил-2. Согласно ведомостей о боевом составе, до конца месяца в ОАГ продолжали числиться два штурмовика, один

из которых считался исправным, но эти данные представляются сомнительными. Скорее всего, обе машины принадлежали к первой прибывшей на остров группе и нуждались в более или менее серьезном ремонте, что под-



Немецкий каботажный теплоход «Анна-Элизабет» на Балтике, 1941 г.

тверждается отсутствием боевых вылетов после 17 августа. Финал наступил в сентябре. Один из «илов» сгорел в результате крупного налета немецких двухмоторных истребителей Вф.110 на аэродром Кагул вечером 5 сентября (этим же ударом была уничтожена большая часть машин авиагруппы Е.Н. Преображенского), а другой, подбитый в воздушном бою 1 августа и оставшийся на месте посадки, был уничтожен в ходе борьбы за обладание островом во второй половине сентября. Тем временем главные силы 57-го бап сражались под Ленинградом и до конца кампании 1941 г. к атакам морских целей более ни разу не привлекались.

Несмотря на то, что масштабы применения штурмовиков над Балтикой в 1941 г. оказались весьма скромными, а результаты — не слишком впечатляющими, данный эпизод все же заслуживает внимания. Во-первых, в его ходе возникли и получили определенное развитие тактические приемы штурмовиков при атаке морских целей, полностью отсутствовавшие до войны. Вот что по данному поводу сообщалось в отчете 57-го бап за первый год войны:

«В основу тактики при действиях по кораблям были положены элементы тактики при действиях против мотомехчастей противника. При наличии солнца заход на цель обязательно происходит из-под солнца, при наличии облачности штурмовики маскируются последней. Наивыгоднейшими высотами признаны $H=1800-1100$ метров, скорость до пикирования $300-310$ км/ч. Пикирование обычно начинается с дистанции $1-2$ км, под углом $35-40$ град. С дистанции $1000-800$ м попарно выпускаются РС-82 или РС-132, а с $H=600$ м и ближе открывается огонь из пушек и пулеметов. Бомбы сбрасываются после вывода самолета из пикирования на горизонтальном полете с высоты $600-200$ м. Выход из атаки производится на малых высотах до 50 метров. Наиболее эффективным оружием показали себя реактивные снаряды крупного калибра, кстати сказать, которых на складе ВВС КБФ нет, попадание в ТР водоизмещением $4-5$ тыс. тонн $2-3$ -х РС-132 неминуемо повреждает до такой степени, что он тонет. РС-82 вполне применим на уничтожение судов малого тоннажа (до 500 т). Пулеметно-пушечный огонь по ТР ТР ведет только к уничтожению живой силы и легкому повреждению ТР ТР.

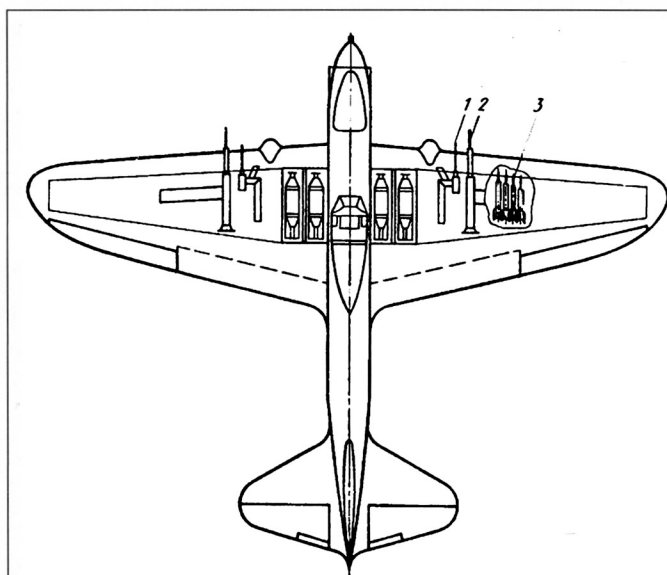


Схема наступательного артиллерийско-пулеметного вооружения Ил-2: 1 — пулемет ШКАС; 2 — пушка ШВАК или ВЯ; 3 — реактивные снаряды

Несколько сложнее дело обстоит с бомбометанием с самолета Ил-2 ввиду отсутствия бомбардировочного прицела, бомбы в основном сбрасываются «на глаз», что, безусловно, не всегда приводит к положительным результатам».

В этом тексте явно обозначилась проблема морской штурмовой авиации, на разрешение которой ушла большая часть Великой Отечественной войны — несоответствие авиационных боеприпасов и тактических приемов, используемых штурмовиками, задачам поражения точечных целей, коими являлись корабли и суда противника. В условиях сокращения поставок ВМФ реактивных снарядов крупного калибра единственным боеприпасом, способным нанести серьезные повреждения цели, остались авиабомбы, но их прицельно сбрасывать с горизонтального по-

Ил-2 ранних серий на летном поле



лета Ил-2 не мог. Потребовалось около двух лет войны, чтобы найти ключ к решению данной проблемы, но первый шаг был сделан тогда — летом 1941 года.

Второе, что заслуживает внимания — это храбрость наших пилотов, летавших на морских Ил-2. Не имея длительной подготовки, в сложных морально-психологических условиях, неизбежно порождаемых чередой военных неудач, физически истощенные напряженной летной работой, они добились сравнительно неплохих результатов. Всего по морским целям было произведено 27 самолетовылетов, из которых 23 завершились атаками. В результате них был тяжело поврежден моторный тральщик, потоплено ранее подорвавшееся на mine каботажное судно, легко повреждены крупный тральщик и три каботажника. Можно было добиться и большего, при условии нормальной работы разведки и обеспечения действий штурмовиков истребителями. Однако в этом нет вины летчиков, делавших все возможное, чтобы нанести максимальный ущерб ненавистному врагу. К сожалению, удалось установить имена только трех из семи пилотов штурмовиков, совершавших вылеты с Моонзундских островов в июле — августе 1941 г. Это лейтенанты М.Г. Клименко, Г.Е. Цыганов и младший лейтенант С.А. Соломатин.

Михаил Гаврилович Клименко 1906 года рождения отслужил срочную службу в РККА в 1928-1931 гг., причем успел получить военную специальность пилота. После увольнения он работал летчиком-инструктором ГВФ, но в первый день войны ушел на фронт добровольцем. Свой первый боевой вылет на Ил-2 он совершил 26 июля 1941 г., так что к моменту перебазирования в Кагул его сложно было назвать опытным военным авиатором. В середине сентября 1941 г. его, как совершившего более 15 боевых вылетов на штурмовике (всего к 16 сентября на счету М.Г. Клименко было уже 26 вылетов), на основании приказа наркома ВМФ №0786 представили к правительственной награде — ордену Боевого Красного Знамени. В июне 42-го вышел указ Президиума Верховного совета СССР, согласно которому Михаилу Гавриловичу за 52 вылета и достигнутые в ходе них боевые успехи присваивалось звание Героя Советского Союза. Летчику посчастливилось уцелеть после 250 боевых вылетов, добавив в актив наград еще один орден Красного Знамени и орден Отечественной войны 1 степени.

Жизненный путь двух других офицеров оказался, к сожалению, весьма непродолжительным. Цыганов Георгий Ефимович не вернулся с боевого задания в районе населенного пункта Саблино под Ленинградом 29 августа 1941 г. Его штурмовик предположительно был сбит зенитной артиллерией.



Михаил Гаврилович Клименко

Машину Сергея Александровича Соломатина 11 октября того же года в районе деревни Малый Узигонт Ломоносовского района Ленинградской области сбили немецкие истребители. Увы, боевой путь летчика штурмовика в 41-м был, как правило, непродолжительным... В год 75-летия начала войны, их боевых свершений и трагической гибели вспомним имена этих храбрых воинов и миллионов других, защитивших нашу Родину от нацистской агрессии.

Автор выражает признательность А. Пересторонину за предоставленные фотографии

НАГРАДНОЙ ЛИСТ	
на	на з.м. командира 1 АЭ 57 АП 8 АЭ ВВС КСР (должность, наименование корабля, войсковой части, соединения, учреждения или заведения) от. лейтенанта МИХАИЛА ГИХИИЧА ГИВРИЛОВИЧА. (военное звание, фамилия, имя и отчество)
(наименование награды)	
1. Год рождения	1906
2. Национальность	русский.
3. Социальное и происхождение	работчик из крестьян.
4. Партийность и стаж	чл. ВКП/б/ с 1940 г.
5. С какого времени в РККА	с 1941 г.
6. Участие в гражданской войне	нет.
7. Ранения и контузии	нет.
8. Представлялся ли ранее к награде, когда и за что	нет.
9. Какие имеет поощрения и награды и за что	нет.
10. Служба в белой или других буржуазных армиях и пребывание в плену	нет.
11. Постоянный адрес:	
КРАТКОЕ, КОНКРЕТНОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ЛИЧНОГО Боевого ПОДВИГА ИЛИ ЗАСЛУГ (составляется в штабе войсковой части, соединения, учреждения или заведения)	
Т.Клименко М.Г. с начала военных действий в борьбе с германским фашизмом работал зам.ком.эскадрильи в полетах на выполнение боевых заданий всегда был ведущим и своим патриотизмом, смелым, боевым духом и правильными тактическими действиями в бою, показывал пример отважного летчика и ведущего командира.	
Летая на одном современном самолете штурмовике Т.Клименко с 26.07.41 г. совершил 26 боевых вылетов на штурмовике и уничтожил	
много автомашин, много живой и живой силы противника.	
с 20.08.41 г. и по 16.09.41 г. Т.Клименко М.Г. совершил 15 успешных боевых вылетов и на основании приказа Наркома Обороны от 19.08.41 г. за № 0786 и приказа Наркома ВМФ от 22.08.41 г. за № 0786 подполковник и представлен к денежной и правительственной награде.	
с 20.08.41 г. от. лейтенанта Клименко и по 16.09.41 г. повреждено и уничтожено до 10 танков, 41 автомашина, 47 фурунгов, 19 пов. орудий и много живой силы.	
за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте достоин правительственной награды.	
КОМАНДИР 1 АЭ 57 АЭ	ВОЙСКОМ 8 АЭ 57 АЭ
КАПИТАН: КИМЕНКО	СТ. ВОЙСКОМ: КИМЕНКО
Согласен	
Согласен правительственной награды	
Командир 57 АЭ	Войскам 57 АЭ
Майор Морозов	от. полковник КИМЕНКО
достоин награждения орденом "Красного Знамени".	
КОМАНДИР 8 АЭ	ВОЙСКОМ 8 АЭ
ПОЛКОВНИК: КИМЕНКО	СТ. ВОЙСКОМ: КИМЕНКО
29.9.41	
Командир (начальник)	
Войсковой комиссар	

Операция «Кейптаун»

Действия немецких подводных лодок у побережья Южной Африки в конце 1942 г.

Иван Артёменко

Введение

К середине 1942 года немецкие подводные лодки продолжали доминировать на морских коммуникациях в Атлантическом океане, к тому же, со вступлением в войну США зона их применения значительно расширилась. Но и противолодочная оборона союзников начинала прочно становиться на ноги: появление авиационных радаров и расширение зоны действия береговой авиации значительно затруднили жизнь немецких подводников. Нужны были новые районы для охоты, с серьёзным трафиком грузоперевозок, но, в то же время, со слабой системой ПЛО. Таковыми являлись побережья Южной и Восточной Африки и Индийский океан. Из-за своей удалённости данные районы в начале войны не были доступны для активных действий подводных лодок, но с вводом в строй подводных танкеров XIV серии появилась возможность начать боевые действия и там.

Планируя новый удар по коммуникациям союзников, Дениц остановил свой выбор на Кейптауне, который являлся одним из ключевых портов для торговых маршрутов в Южной Атлантике и Индийском океане. Отсюда не только отправляли грузы — Кейптаун являлся перевалочной базой на пути судов, идущих из азиатских колоний Британии, а также судов, шедших из США в Иран с грузами для СССР. Суда, следовавшие из Кейптауна или через него в Англию, обычно шли в одиночку до Фритауна, где из них формировали конвои. По оценкам немецкой разведки, только между Кейптауном и Фритауном в обе стороны могло проходить до 200 судов ежемесячно. Точные данные о силах ПЛО отсутствовали, но по оценкам разведки, противолодочная оборона была довольно слабой и могла составлять до шести эсминцев и нескольких сторожевых кораблей. Немцы не располагали данными о наличии и количестве авиации, но предполагали, что воздушное патрулирование ведётся, также предполагалось наличие минных полей в районе побережья Южной Африки.

Планируя операцию, получившую название «Кейптаун», Дениц решил не распылять силы, атакуя отдельные

суда на торговых маршрутах, а группой лодок нанести одновременный удар по порту Кейптауна. В состав группы «Айсбэр» («Eisbaer» — «Белый медведь»), сформированной для данной операции, вошли четыре подводные лодки типа IXC: U-68 (командир — корветтен-капитан Карл-Фридрих Мертен), U-156 (корветтен-капитан Вернер Хартенштейн), U-172 (капитан-лейтенант Карл Эммерман), U-504 (корветтен-капитан Ханс-Георг Фридрих Поске). Для обеспечения топливом и другими припасами группе был придан подводный танкер XIV серии U-459 под командованием корветтен-капитана Георга фон Вилламовиц-Моллендорфа. Параллельно с группой «Айсбэр» в южные широты отправлялась группа подводных крейсеров серии IXD2 с задачей обогнуть мыс Доброй Надежды и выйти в Индийский океан для патрулирования у восточно-африканского побережья и в районе острова Мадагаскар. Эти лодки должны были действовать самостоятельно и независимо от группы «Айсбэр», но в случае необходимости могли быть привлечены к участию в операции «Кейптаун».

Чтобы сохранить в тайне перемещение группы «Айсбэр», особенно на участке южнее экватора, разрешалось атаковать противника только в районе до 20° южной широты. Далее к югу до начала непосредственно самой операции атаки на торговые суда запрещались, исключение делалось только для важных целей — линкоров и авианосцев. После пересечения экватора лодки должны были соблюдать полное радиомолчание. Для заправки от танкера U-459 определялся квадрат GG-1999, время заправки сообщалось по радио из штаба. Во время



Командир U-68 Карл-Фридрих Мертен



Командир U-156 Вернер Хартенштейн



Командир U-172 Карл Эммерман



Командир U-504 Ханс-Георг Фридрих Поске



U-123 возвращается из похода, июль 1942 г.



Подводный танкер U-459

встречи лодок с танкером также запрещалось пользоваться радиосвязью. Лишь в том случае, если встреча не состоялась в течение трёх дней, разрешалось включить радиомаяк.

Начало похода. «Лакония»

Первым из лодок группы 18 августа из Сен-Назера в поход отправился подводный танкер U-459. На следующий день из Лорьяна ушли U-172 и U-504. 20 августа, также из Лорьяна, вышли U-68 и U-156.

25 августа U-214 из состава группы «Блюхер», развернутой в районе Пиренейского полуострова, обнаружила шедший из Фритауна в Ливерпуль конвой SL-119. Изначально группа состояла из семи лодок, но в предыдущем бою с конвоем SL-118 она понесла потери — четыре лодки получили различные повреждения и либо вернулись на базы, либо временно оказались небоеспособны. Поэтому, не желая упускать добычу, Дениц приказал группе «Айсбэр» присоединиться к атаке на SL-119, танкеру U-459 было приказано следовать прежним курсом. 26 августа в 21:45 Хартенштейн обнаружил отставшее от конвоя британское грузовое судно «Клан Макуиртер» (5941 брт). Сблизившись с ним на дистанцию 600 метров, в 01:00 Хартенштейн выпустил две торпеды из носовых аппаратов. Одна торпеда попала в район кормы, вторая взорвалась в носовой части, судно затонуло кормой вперёд спустя десять минут после торпедирования. Погибли капитан, девять членов команды и два артиллериста, остальные 74 человека покинули борт на трёх спасательных шлюпках. Немцы допросили выживших и отпустили, ука-



Подводная лодка U-156

зав направление на ближайшую землю. 2 сентября в 16:00 U-156 обнаружила ещё одно судно. Хартенштейн увёл лодку на перископную глубину и приготовился к атаке, но судно оказалось нейтральным испанским «Монте Нурья», и атаку пришлось отменить. Ночью 12 сентября U-68 торпедировала, а затем добила огнём из палубного и зенитного орудий британское грузовое судно «Тревилли» (5296 брт).

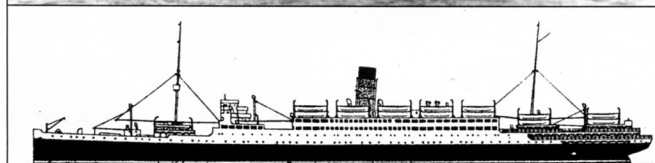
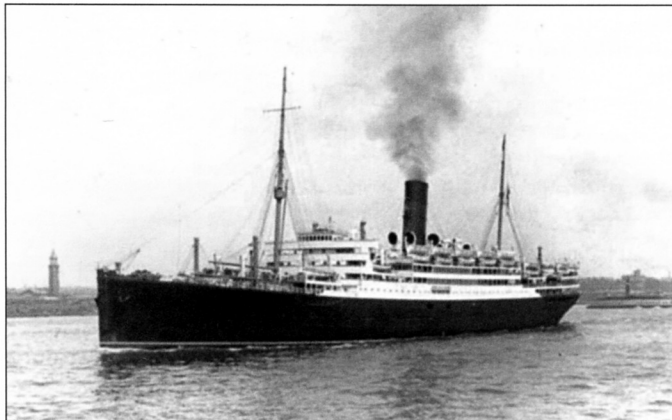
12 сентября в 11:37 с U-156 был замечен дым. Хартенштейн повёл лодку на сближение, в 16:00 цель была определена как старый грузопассажирский пароход, приблизительно в 7000 брт. В 22:07 произведён пуск из двух носовых торпедных аппаратов, спустя три минуты немцы наблюдали взрыв в средней части судна, второй взрыв слышали, но не видели.

Жертвой U-156 оказался использовавшийся как войсковой транспорт британский лайнер «Лакония» (19 695 брт), принадлежащий знаменитой компании «Кунард Уайт Стар Лайн». На борту, помимо 136 членов команды, находились 268 британских военнослужащих, около 80 пассажиров, в основном — женщины и дети, 1800 итальянских военнопленных и 160 польских солдат, охранявших итальянцев (цифры приблизительные). В 22:22 с судна было передано сообщение «SSS SSS 0434 S/1125 W. «Лакония» торпедирована». Торпеды взорвались в той части трюма, где содержались пленные, и большинство из них погибло от взрывов. Тех же, кому удалось уцелеть и выбраться на верхнюю палубу, не подпускали к шлюпкам, и, чтобы спастись, итальянцам приходилось прыгать за борт. Некоторые выжившие утверждали, что польские солдаты, охранявшие пленных, отказались открывать помещения, где они содержались, и даже вели огонь по тем, кому удалось выбраться наверх. В 23:23 лайнер затонул. Лодка оставалась неподалёку от места потопления, с её борта наблюдали множество оказавшихся в воде людей.

Среди раздававшихся в темноте голосов немцы неожиданно для себя услышали итальянскую речь. Решив выяснить в чём дело, Хартенштейн распорядился поднять нескольких уцелевших и от них узнал о находившихся на потопленном им судне итальянских военнопленных. Хартенштейн потопил «Лаконию» согласно всем правилам ведения войны — лайнер был вооружен, на его борту находились вражеские солдаты — и имел полное право уйти, но, возможно, из-за гуманизма или долга перед союзником, командир U-156 решил остаться и организовать спасательную операцию. Понимая, что имеет ограниченные возможности и не сможет оказать помощь всем нуждающимся, в 01:25 Хартенштейн отправил в штаб следующее сообщение:

«Потопил английское судно «Лакония», к сожалению с 1500 итальянскими военнопленными. Квадрат FF 7721, курс 310 градусов. Поднял из воды 90 человек. Топливо — 157 куб.м, торпед 19. Ветер — пассат, 3 балла. Прошу дальнейших распоряжений».

Получив это сообщение, Дениц сразу же начал организацию спасательной операции. Приказ идти на помощь



Лайнер «Лакония»

U-156 получили все лодки группы «Айсбэр», включая танкер U-459, а также U-506 Эриха Вюрдемана и U-507 Гарро Шахта. Кроме того, Дениц попросил командующего базирующейся в Бордо итальянской флотилии подводных лодок направить в район гибели «Лаконии» находившуюся неподалёку подводную лодку «Команданте Каппеллини». Всех, кого удалось бы спасти, предполагалось доставить к Берегу Слоновой Кости и высадить на территории французских колоний. Редер и Гитлер в целом одобрили действия Деница, но потребовали, чтобы группа «Айсбэр» продолжила движение к Кейптауну, U-156 должна была передать всех спасённых первой же прибывшей на место лодке и также продолжить выполнение задания. Поход к Берегу Слоновой Кости отменялся, вместо этого Берлин связался с правительством Виши и попросил выслать к месту катастрофы свои суда.

13 сентября в 06:00 Хартенштейн вновь вышел в эфир, отправив прямым текстом следующее сообщение:

«Если какой-нибудь корабль пожелает оказать помощь экипажу «Лаконии», я не стану атаковать его при условии, если сам не буду атакован с моря или с воздуха. Имею на борту 193 спасенных. 4 градуса 52 минуты южной широты, 11 градусов 26 минут западной долготы. Германская подводная лодка».

Оно было принято радиостанцией во Фритауне, но британцы заподозрили какую-то хитрость, и реакции с их стороны не последовало. Тем временем Хартенштейн продолжал подбирать выживших, невзирая на их национальность. Верхняя палуба была битком набита спасёнными, и чтобы хоть как то разгрузить лодку, часть людей была пересажена в шлюпки и плоты. Оставив на борту 162 человека, Хартенштейн собрал вокруг субмарины 22 шлюпки и множество спасательных плотов. Приказав оставшимся лодкам группы «Айсбэр» продолжать следовать к Кейптауну, Дениц направил к Хартенштейну U-159 Гельмута Витте, чтобы заменить U-156 и позволить ей отправиться дальше, но затем этот приказ был отменён, Хартенштейну приказывалось оставаться на месте, а U-159 — следовать вместо неё к Кейптауну.

15 сентября прибыли U-506 и U-507. Вюрдеман принял на борт 132 человека и взял на буксир четыре шлюпки, в которых находилось ещё приблизительно 250 человек, Шахт принял 149 человек, ещё около сотни находились на взятых на буксир шлюпках (количество спасённых будет ещё неоднократно распределяться между лодками). 16 сентября U-156 была атакована взлетевшим с острова Вознесения американским бомбардировщиком В-24. Вот как это описывает Хартенштейн в журнале боевых действий U-156:

«11:25. Перед самым подходом остальных судов над нами курсом 70 градусов пролетает четырехмоторный самолет с американскими опознавательными знаками. Показывая свои мирные намерения, укрепляем на мостике наклонно большой флаг Красного Креста 2х2 метра. Самолет пролетает над нами, затем долгое время кружит в стороне. Пытаемся выяснить у него, откуда он и нет ли поблизости каких-либо судов. Ответа не получаем. Самолет разворачивается и уходит на юго-запад. Через 1/2 часа он снова появляется над нами.»

12:32. Над нами самолет того же типа, что и первый. Пролетает на высоте 80 метров прямо по носу лодки. С интервалом в три секунды сбрасывает две бомбы. У нас обрывается кормовой буксирный трос с четырьмя шлюпками. В этот момент на шлюпки падает новая бомба. Одна из шлюпок переворачивается. Самолет некоторое время кружит неподалеку, а затем бросает четвертую бомбу в 2000-3000 метрах от нас. Новый заход — еще две бомбы. Одна из них разрывается прямо под центральным постом лодки. Рубку закрывает темный водяной столб.»



Переправка спасенных с «Лаконии» с подводной лодки U-156 на U-507 15 сентября 1942 г.

Центральный пост и носовой отсек докладывают о появлении течи. Приказываю надеть спасательные жилеты, и всех англичан посадить в шлюпки. Затем распоряжаюсь высадить и итальянцев (для них нет спасательных средств).

13:11. Передаю по радио сигнал бедствия на четырех различных волнах. Повторяю его трижды на каждой волне. Возвращаюсь к шлюпкам и пересаживаю на них всех, кто еще оставался на борту лодки. Центральный пост и носовой отсек докладывают о прекращении течи.

13:45. Погружаемся, устраняем дифферент и отходим курсом 270 градусов.

16:00. Повреждения по возможности устранены. Поломки: заело зенитный перископ, командирский перископ не поворачивается, вышли из строя семь элементов батарей, сорван фланец магистрали водяного охлаждения дизеля, сломан радиопеленгатор, гидроакустические станции не работают. Следует отметить отличную работу технического персонала, тщательно проверяющего оборудование и устраняющего повреждения».

В 23:04 Хартенштейн отправил Деницу доклад:

«При буксировке четырех шлюпок, переполненных спасенными, подвергся атаке американского «Либереитора», сбросившего пять бомб, несмотря на хорошую видимость и небольшую высоту полета, позволявшие летчику видеть укрепленный на мостике большой флаг Красного Креста. Оба перископа не работают. Прекращаю спасение. Высаживаю с лодки всех лишних. Ухожу в западном направлении. Произвожу ремонт».



Шлюпка со спасенными с «Лаконии»

После этого последовал приказ Деница:

«...ни в коем случае не подвергать лодку новой опасности. Принять меры к устранению повреждений. Прекратить всякие спасательные работы. Отбросить мысль о том, что противник может пощадить лодку».

Также Дениц отправил на U-507 и U-506 следующее сообщение:

«U-506 и U-507. Быть в постоянной готовности к погружению, обеспечив себе полную боеготовность в подводном положении. Имеющихся на борту спасенных с парохода пересадить в шлюпки. На борту оставить только итальянцев. Идти к месту встречи с французскими кораблями и там передать им спасенных. Принять меры предосторожности от внезапных налетов авиации противника и атак подводными лодками».

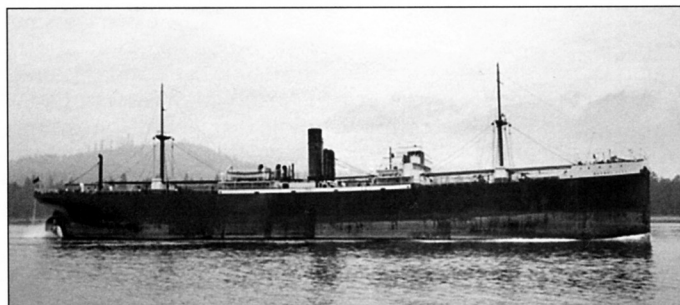
Затем последовало ещё одно:

«Флага Красного Креста не поднимать, так как это не предусмотрено международными правилами и ни в коей мере не гарантирует лодке безопасность, особенно при встрече с англичанами».

16 сентября в район потопления «Лаконии» подошла итальянская субмарина «Команданте Каппеллини». Сначала итальянцы обнаружили только плавающие в воде трупы, затем были найдены две идущие под парусами шлюпки, в которых находились только британцы — 91 мужчина и 43 женщины. От предложения командира субмарины подняться на борт британцы отказались и, получив воду, продукты и сигареты, продолжили самостоятельный путь к африканскому побережью. В этот же день была обнаружена шлюпка, в которой находились итальянцы, британцы и поляки.

На следующий день тот же самый самолёт, что атаковал U-156, обнаружил U-506. В-24 пошёл в атаку, но при первом заходе у него заклинило створки бомболюка, и когда бомбы всё же были сброшены, лодка скрылась под водой. 17 сентября подошли три французских корабля, которые занялись спасением всё ещё находившихся в воде людей, также на них были переданы спасённые, находившиеся на подводных лодках, после чего немецкие субмарины смогли продолжить патрулирование.

17 сентября Хартенштейн был награждён Рыцарским крестом, 19-го в районе острова Вознесения им потоплено британское грузовое судно «Квебек Сити» (4745 брт). Больше встреч с противником не было, два обнаруженных U-156 судна оказались нейтральными и были отпущены. Лодка вернулась в Лорьян 16 ноября, проведя в море 89 дней.



Британский сухогруз «Квебек Сити»

Хотя, несмотря на все опасности, спасательная операция для немецких субмарин закончилась благополучно, Дениц решил положить конец ненужному, на его взгляд, риску, связанному с оказанием помощи людям с потопленных судов. Ранее уже существовали приказы, запрещающие немецким подводникам оказывать помощь, если это было связано с риском для субмарины, но подводники зачастую их игнорировали, теперь же Дениц решил совсем запретить командирам лодок оказывать любую помощь экипажам потопленных судов. 17 сентября на свет появился документ, официально называвшийся «Тритон Ноль», но более известный как «Приказ Лакония».

«1. Не следует предпринимать каких-либо попыток спасти людей с тонущих судов. А именно: не следует подбирать людей из воды и помещать их в спасательные шлюпки, переворачивать опрокинувшиеся спасательные шлюпки, снабжать людей продуктами и водой. Действия по спасению противоречат первоначальному смыслу действий — уничтожению вражеских судов и их команд.»

2. Приказ брать в плен командиров и старших механиков остаётся в силе.

3. Спасательные действия можно предпринимать лишь в тех случаях, когда вы рассчитываете получить важную информацию.

4. Будьте суровы, помня о том, что враг не заботится о женщинах и детях, бомбя немецкие города».

Атака Кейптауна

Пока развивались события, связанные со спасением выживших с британского лайнера, лодки группы «Айсбэр» и примкнувшая к ним U-159 продолжали свой путь к южной оконечности Африки. 14 сентября с борта U-68 было



Панорама гавани Кейптауна



Британское грузовое судно «Борингия»

обнаружено голландское судно «Националити» (6861 брт), но Мертен не спешил атаковать, так как был предупреждён, что в этом районе могли находиться немецкие суда, идущие в том числе и под чужими флагами. Не желая упустить добычу, в том случае, если судно всё-таки вражеское, Мертен, нарушив радиомолчание, связался со штабом и получил разрешение атаковать. В 00:58 15 сентября одна выпущенная U-68 торпеда поразила голландский транспорт в правый борт, судно затонуло в течение 15 минут, погибли капитан и один из членов команды.

Согласно плану, 5 октября U-68 и U-172, войдя в бухту Тэйбл, должны были произвести разведку, выяснив количество и местоположение находившихся там судов. Начало атаки назначалось на полночь 8 октября. U-68 и U-172 должны были действовать непосредственно в бухте Тэйбл, атакуя находившиеся там суда, U-159 и U-504 — оставаться в открытом океане и атаковать суда, которые попытаются уйти. Кроме этих четырёх лодок, приказ о нападении на Кейптаун получил подводный крейсер U-179 серии IXD2 под командованием фрегаттен-капитана Эрнста Зобе. Эта лодка в группу «Айсбэр» не входила, она должна была действовать в Индийском океане.

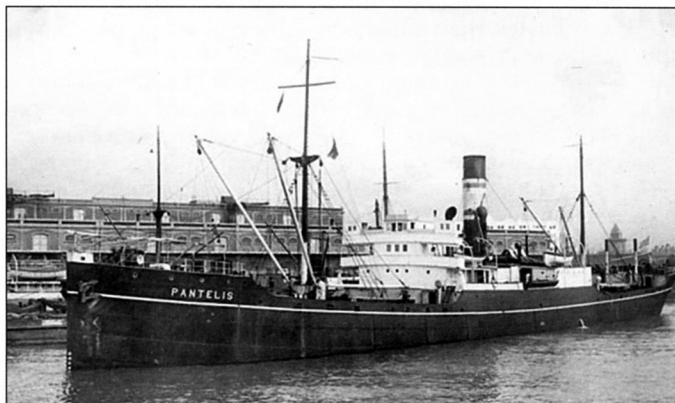
Ночью 5 октября U-68 и U-172 подошли ко входу в бухту Тэйбл, но судов не обнаружили. Якорная стоянка была ярко освещена, а на берегу замечено несколько радиолокационных станций. Всё это делало невозможным внезапную атаку из надводного положения даже в тёмное время суток. Оценив обстановку, Дениц решил всё же пока не отклоняться от первоначального плана, а вот если до полуночи 8 октября суда не появятся, лодкам разрешалось действовать по собственному усмотрению.

Приказ Деница придерживаться плана получили все лодки, но Эммерман, по-видимому, не совсем правильно его интерпретировал и решил, что командующий дал добро на ведение самостоятельных действий. В 05:02 7 октября в 85 милях к юго-западу от Кейптауна две торпеды с U-172 попали в правый борт американского грузового судна «Чакасо Сити» (6196 брт), затонувшего спустя три минуты после торпедирования. Погибли 10 человек, включая капитана и единственного пассажира. Выжившие были допрошены немцами и отпущены. Спустя четыре часа ещё двумя торпедами с U-172 было потоплено панамское грузовое судно «Файрторн» (4700 брт), погибли 12 из находившихся на борту 61 члена команды. Хотя Эммерман и начал значительно раньше отведённого срока, его действия не привели к срыву операции. Атакованные им суда затонули слишком быстро и не успели передать никаких сигналов, а уцелевшие моряки были обнаружены слишком поздно, чтобы успеть поднять тревогу, и когда немцы приступили к осуществлению своего плана, англичане всё ещё ни о чём не подозревали.

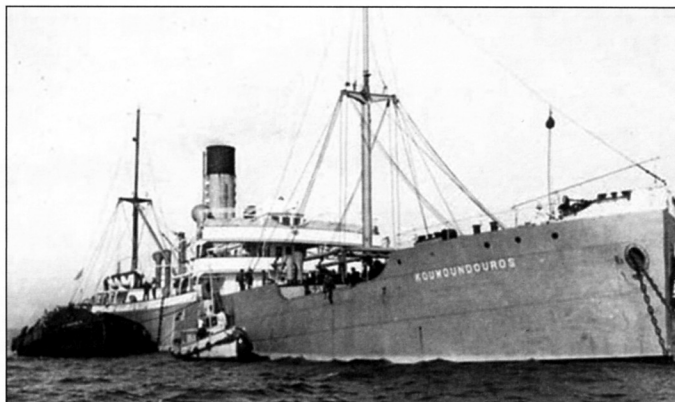
Приблизительно за три часа до полуночи, Гельмут Вите на U-159 обнаружил британское грузовое судно «Борингия» (5821 брт), но, следуя приказу, не атаковал до на-

значенного срока. В 23:55 торпеда с U-159 попала в правый борт судна в носовой части. В результате взрыва была сбита антенна, и сигнал о помощи послать не удалось. На воду были спущены четыре шлюпки, часть людей успела перебраться в них, часть всё ещё оставалось на борту, когда в 00:06 в районе машинного отделения взорвалась ещё одна торпеда, отправив «Борингию» на дно и убив 25 из 60 находившихся на борту людей.

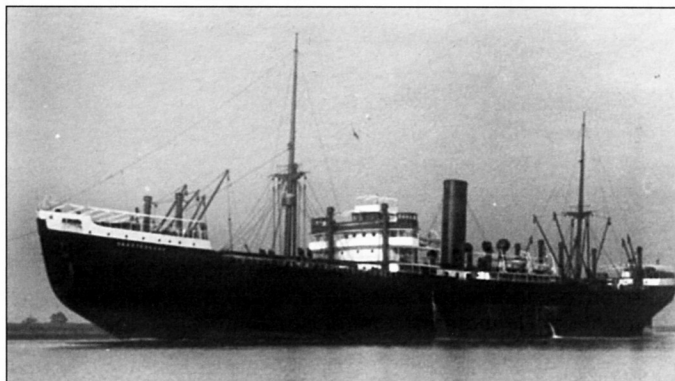
В 01:40 8 октября в 40 милях юго-западнее Кейптауна U-172 атаковала греческое судно «Пантелис» (3845 брт), затонувшее в течение двух минут. Команда не успела спустить шлюпки, и из 33 человек смогли уцелеть только пятеро. В 01:22 и 02:17 U-68 выпустила по одной торпедой в греческое грузовое судно «Кумундурос» (3598 брт), но обе прошли мимо. Интересно, что с судна видели след одной из торпед, но люди были настолько уверены, что в данном районе нет вражеских субмарин, и опасаться



Греческое грузовое судно «Пантелис»



Греческое грузовое судно «Кумундурос»



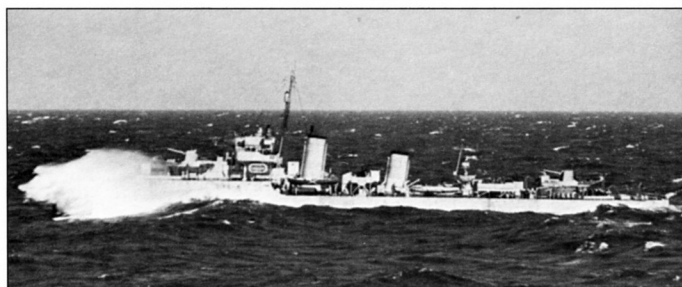
Голландское грузовое судно «Гаастеркерк»

здесь нечего, что приняли её за дельфина. В 02:31 Мертен повторил атаку, на этот раз поразив судно в район котельного отделения. В 03:13, выпустив ещё одну торпеду, лодка нанесла смертельный удар, после чего судно затонуло кормой вперёд. В результате попадания первой торпеды погибли 5 человек, остальные 26 спустили шлюпки и были уже на безопасном расстоянии, когда раздался второй взрыв.

В 03:46 одна из двух выпущенных U-68 торпед взорвалась у левого борта голландского судна «Гаастеркерк» (8679 брт). Команде удалось эвакуироваться в полном составе, не понеся потерь, кроме того, с борта этого судна был, наконец, послан сигнал бедствия, который приняли в Кейптауне, после чего находившиеся там силы ПЛО были подняты по тревоге. В море вышли австралийский эсминец «Низам», британские эсминцы «Фоксхаунд», «Эктив», «Арроу» и корвет «Рокроуз», в воздух было поднято всё, что могло летать, включая и учебные самолёты. Но большую часть дня все эти силы использовались для поиска и спасения уцелевших.

В 09:07 U-159 торпедировала британский транспорт «Клан Мактавиш» (7631 брт). Незадолго до атаки судно приняло на борт 35 уцелевших членов команды с потопленного ранее «Борингии» и теперь на полном ходу спешило в Кейптаун. Получив попадание, «Клан Мактавиш» быстро скрылся под водой. В 09:45 лодка всплыла, Витте хотел допросить выживших, но появившийся самолёт заставил её погрузиться. Самолёт лодку не обнаружил, но его присутствие помешало атаковать появившееся для оказания помощи пострадавшим британское судно «Матеран».

В 16:07 8 октября приблизительно в 60 милях от Кейптауна подводный крейсер U-179 торпедировал британское грузовое судно «Сити оф Атенс» (6558 брт). Судно перевозило взрывчатые вещества, и капитан сразу же приказал начать эвакуацию. В 16:31 лодка нанесла смертель-



Британский эсминец «Эктив»

ный удар, в результате которого оно затонуло в течение 10 минут. На сигнал бедствия к месту атаки подошёл эсминец «Эктив» и приблизительно к 10 часам вечера поднял всех выживших на борт. Вскоре после завершения спасательных работ, оператор радара эсминца сообщил о контакте на дистанции в 2286 м, корабль дал полный ход и пошёл на пеленг. Вскоре вахтенные обнаружили находившуюся на поверхности воды U-179, эсминец навёл на неё прожектора и открыл огонь. Лодка ушла под воду. «Эктив», пройдя над местом, где она находилась до погружения, сбросил 10 глубинных бомб. В результате взрывов лодку на мгновение выбросило на поверхность, а затем она вновь ушла под воду, оставляя на воде большое масляное пятно. Эсминец оставался в районе атаки до рассвета, а затем ушёл в Кейптаун. U-179 погибла со всем экипажем (61 чел.).

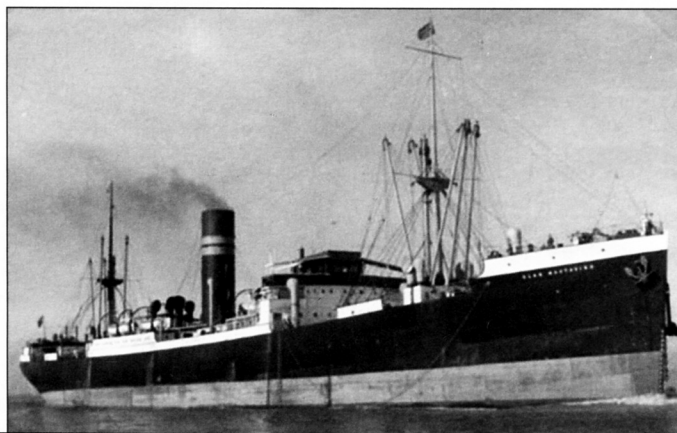
В это же время, когда «Эктив» атаковал U-179, корвет «Рокроуз» обнаружил и сбросил 12 глубинных бомб на лодку Эммермана. U-172 получила повреждения, вышли из строя оба кормовых торпедных аппарата.

В 20:51 в 25 милях к юго-востоку от мыса Доброй Надежды U-68 торпедировала американский танкер «Свифтшур» (8207 брт). В результате взрыва торпеды возник сильнейший пожар, команда пыталась его потушить, но затем была вынуждена покинуть судно. Шлюпки с членами экипажа ещё какое-то время находились возле танкера, капитан надеялся, что пожар утихнет, и можно будет вернуться на борт и попытаться спасти судно. Вскоре вся команда была подобрана британским тральщиком и доставлена в Кейптаун. На следующий день была предпринята попытка отбуксировать всё ещё горящее судно в порт, но танкер затонул. Атаку Мертен на «Свифтшур» наблюдали с борта британского судна «Сарт» (5271 брт), находившегося на расстоянии 8 миль. Чтобы не стать следующей жертвой вражеской субмарины, капитан судна приказал увеличить скорость и двигаться в сторону берега, надеясь, что на мелководье лодка атаковать не будет. Но пароход оказался слишком медленным и неповоротливым, как следствие, в 22:02 торпедой с U-68 взорвалась в районе мостика. Команда сразу же покинула борт на двух спасательных шлюпках. В 22:39 Мертен выпустил ещё одну торпеду, в результате чего «Сарт» переломился пополам и затонул.

Потопив 9 октября ещё два судна — американское «Экзамелия» (4981 брт) и бельгийское «Бельгиан Файтер» (5403 брт), Мертен ещё несколько дней патрулировал у побережья Южной Африки, а затем лёг на обратный курс. Днём 9 октября приблизительно в 200 милях юго-западнее Кейптауна U-159 торпедировала и потопила американское грузовое судно «Колорадан» (6557 брт).

Отход и возвращение

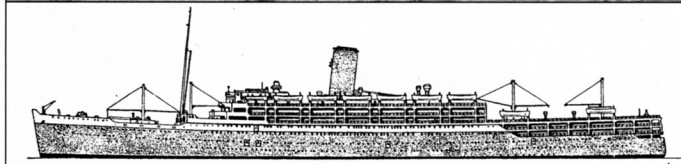
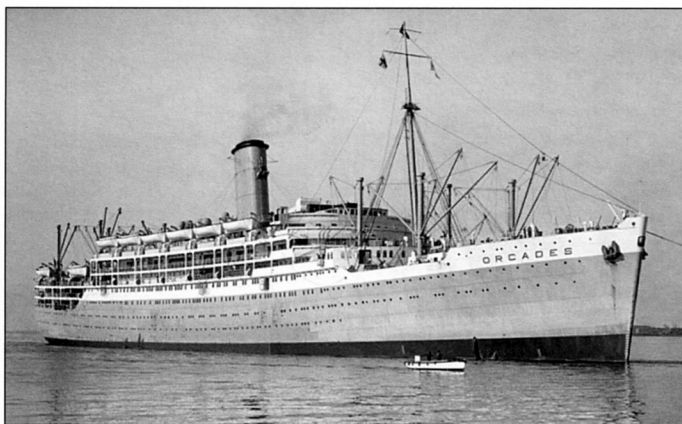
Нападение немецких подводных лодок на Кейптаун временно парализовало судоходство в этом районе. Начиная с 10 октября, британцы были вынуждены пускать суда по



Британский транспорт «Клан Мактавиш»



Британское грузовое судно транспорт «Сити оф Атенс»



Лайнер «Оркадес»

другим маршрутам, а многие вообще оставались в портах. Но немцы ещё не закончили свою «работу». Уйдя от Кейптауна, лодки начали индивидуальные действия и смогли добиться впечатляющих результатов.

U-172

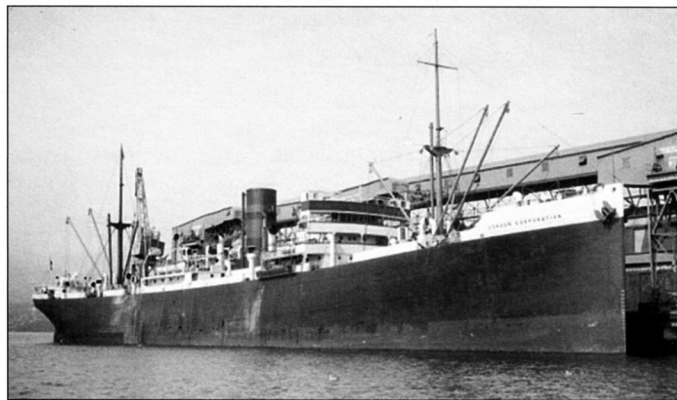
В 10:28 10 октября в 220 милях западнее Кейптауна две выпущенные U-172 торпеды попали в левый борт переоборудованного в войсковой транспорт британского лайнера «Оркадес» (23 456 брт), на борту которого находились 1067 человек. Судно замедлило ход, стало посылать сигналы бедствия, капитан приказал начать эвакуацию. В 10:45 в транспорт попала ещё одна торпеда, в 10:54 Эммерман выпустил четвёртую, но она оказалась неисправной и прошла под днищем судна. Носовые аппараты U-172 были пусты, а кормовые неисправны, и Эммерману пришлось прервать атаку для перезарядки. Несмотря на бурное море, с борта повреждённого транспорта удалось спустить 20 шлюпок. Одна из них перевернулась, все находившиеся в ней были подобраны катером. В другую шлюпку во время спуска попало слишком много воды, и больше её не видели — вероятно, все находившиеся в ней люди погибли. Капитан, часть команды и артиллеристы остались на борту, пытаясь спасти судно. Механикам удалось запустить машину, «Оркадес» начал движение к берегу со скоростью 8 узлов, но рулевое управление по-прежнему не работало, и маневрировать приходилось только с помощью машин. В 11:37 лодка всплыла и бросилась в погоню, но вскоре вновь погрузилась, так как с судна открыли огонь. В 12:49, 12:50 и 12:54 транспорт поразили ещё три торпеды, в результате чего был перебит киль, и лайнер затонул с сильным креном на правый борт.

Вскоре после того как судно затонуло, лодка была атакована прилетевшим на сигналы о помощи самолётом. Субмарина повреждений не получила, но покинула район атаки. Самолёт привёл к месту атаки польское судно «Нарвик», на борт которого были подняты все 1022 уцелевших. «Оркадес» является третьим по величине из судов, потопленных немецкими подводными лодками во Второй мировой войне.

Вечером 31 октября U-172 выпустила две торпеды по британскому грузовому судну «Олдингтон Курт» (4891 брт). Несмотря на тёмное время, на судне заметили следы обе-

их торпед, но предпринять что-либо уже не успели. Одна торпеда попала в район мостика, вторая — машинного отделения. Судно получило сильный крен на правый борт и затонуло спустя 10 минут. Немцы допросили выживших, передали сигареты и ушли.

2 ноября юго-восточнее острова Святой Елены U-172 торпедировала и потопила британское судно «Лландило» (4966 брт). 23 ноября у побережья Бразилии двумя торпедами было потоплено британское судно «Бенломонд» (6630 брт). Из 54 членов команды спастись удалось только китайцу-стюарду. Спустя 133 дня, проведенных в одиночестве на плоту, он был подобран бразильскими рыбаками. 28 ноября две торпеды U-172 поразили американское судно «Аляскан» (5364 брт). Судно получило сильный крен, но оставалось на плаву. Дождавшись, когда коман-



Британский транспорт «Бенломонд»



Палубное орудие U-172



Американский транспорт «Аляскан»



На палубе U-172

да его покинет, Эммерман приказал открыть огонь из палубного орудия, и спустя час после торпедирования «Аляскан» затонул.

Заправившись 9 декабря от U-462, лодка взяла курс на базу. 11 декабря U-172 атаковала конвой, шедший по маршруту Кейптаун-Тринидад. Эммерман выпустил по двум судам последние две торпеды, на лодке слышали два взрыва, поэтому он записал в Журнал боевых действий о потоплении одного судна на 8000 брт и повреждении другого на 4000 брт. Данные союзников этого не подтверждают — возможно, подводники приняли за попадания торпед взрывы глубинных бомб.

U-172 прибыла в Лорьян 27 декабря 1942 г., проведя в море 131 день и потопив за поход 8 судов общим тоннажем 60 048 брт.



Британский транспорт «Лаплас»



Британский транспорт «Эмпайр Номад»

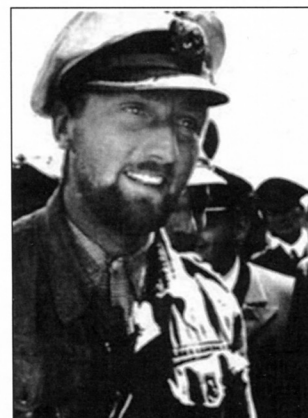
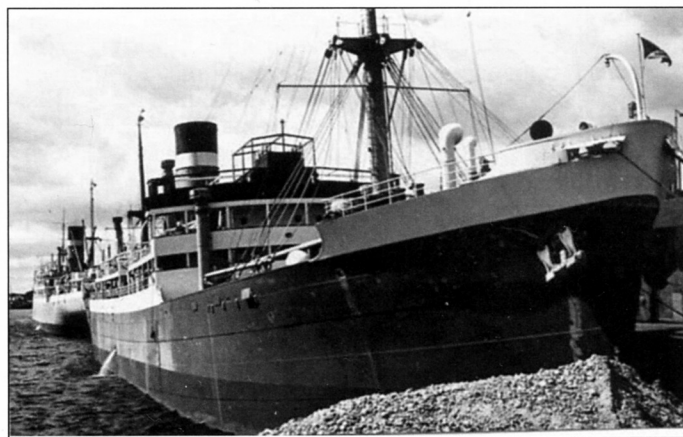
U-159

Рассудив, что после атаки Кейптауна, союзники изменят маршруты, Витте увёл лодку южнее. 13 октября в 230 милях южнее африканского побережья U-159 потопила британское грузовое судно «Эмпайр Номад» (7167 брт).

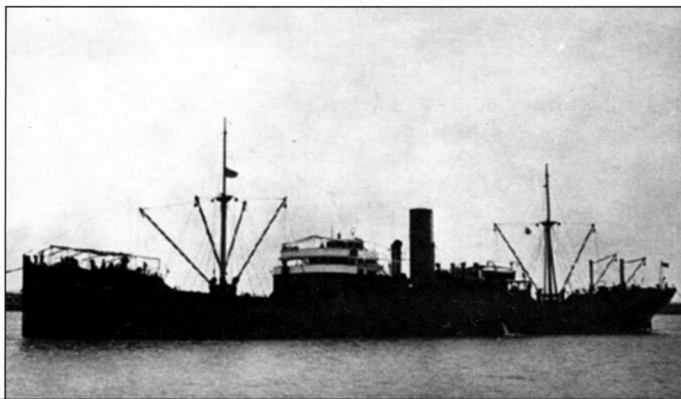
Продолжая патрулировать южнее африканского континента, 29 октября U-159 потопила британские грузовые суда «Росс» (4978 брт) и «Лаплас» (7327 брт). 7 ноября в 350 милях юго-восточнее мыса Доброй Надежды Витте обнаружил американское грузовое судно «Ла Салль» (5462 брт), среди прочих грузов перевозившее взрывчатые вещества. Лодка преследовала его в течение нескольких часов, первая атака, произведённая в 21:19, окончилась неудачно — Витте промахнулся. В результате второй попытки, в 22:50, судно превратилось в огненный шар, не оставив после себя ничего, кроме разлетающихся обломков, которыми были легко ранены трое вахтенных на мостике лодки. Вместе с судном погибли все 60 членов команды.

Утром 13 ноября в квадрате GG-5811 U-159 начала обстрел из палубного орудия большого американского парусного судна «Стар оф Скотланд» (2290 брт). В результате первых же попаданий на нем начался пожар, и команда начала эвакуацию. Обстрел продолжался приблизительно 50 минут, было выпущено 30 снарядов, судно горело, но продолжало держаться на воде. Прервав обстрел, немцы допросили экипаж, после чего два человека с субмарины высадились на борт судна, забрали продукты и документы. Витте хотел взять капитана в плен, но тому удалось убедить немца, что он единственный, кто может ориентироваться в море, и без него остальные могут не найти землю. Витте отпустил капитана, взяв с него обещание больше не командовать судами противников Германии. Допросив экипаж и снабдив их продуктами, лодка продолжила обстрел, и в 15:40 «Стар оф Скотланд» пошел на дно. Экипаж в спасательной шлюпке, преодолев 1040 миль, 1 декабря достиг берегов Анголы.

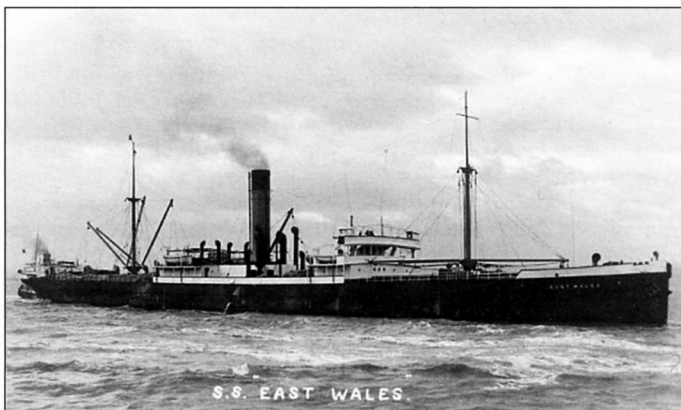
9 декабря U-159 встретила с подводным танкером U-462 и торпедовозом UD-3. Приняв топливо и торпеды,

Командир U-159
Гельмут Витте после
окончания похода

Британский транспорт «Сити оф Бомбей»



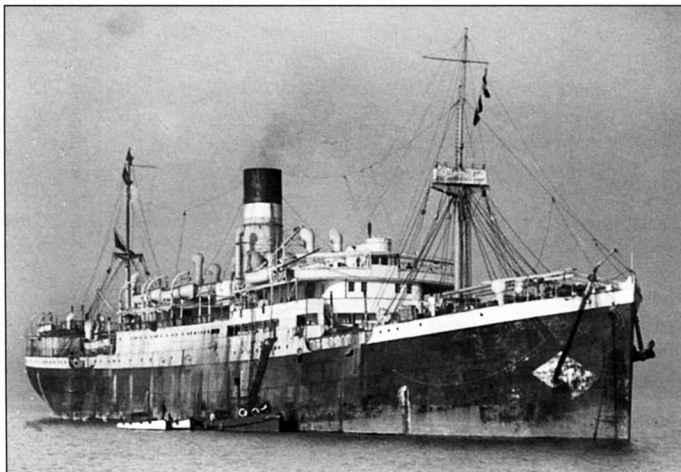
Британский транспорт «Стар оф Суэц»



Британский транспорт «Ист Уэльс»

Витте продолжил патрулирование, отправившись к бразильскому побережью.

Ровно через месяц после своей последней победы, 13 декабря, торпедами и артиллерийским огнём U-159 потопила британское судно «Сити оф Бомбей» (7140 брт). В 12:07 15 декабря вахтенные лодки обнаружили египетское грузовое судно «Стар оф Суэц» (4999 брт). Несколько часов ранее его уже безуспешно пыталась атаковать U-134 Рудольфа Шенделя, но Витте повезло больше. В 14:20 выпущенная им торпеда взорвалась в средней части судна, в результате чего оно затонуло в течение 17 минут. При взрыве погиб один член команды. После того как «Стар оф Суэц» скрылся под водой, на по-



Британский лайнер «Сити оф Каир»

верхности осталось множество обломков, среди которых команда лодки выловила запасные части для автомобилей, авиационные шины, грейпфруты. Вскоре к месту атаки подошла U-134, на борт которой также были подняты трофеи. Сорок один уцелевший покинул судно на двух шлюпках, одна из которых достигла Форталезы на побережье Бразилии ночью 23 декабря, один из находившихся в ней умер от истощения. Вторая шлюпка добралась до Форталезы 26 декабря.

16 декабря U-159 выпустила по британскому грузовому судну «Ист Уэльс» (4358 брт) свою последнюю торпеду, попавшую в машинное отделение. Несмотря на сильнейший взрыв, судно осталось на плаву практически на ровном киле, с него успели спустить несколько шлюпок и плотов, но спустя три минуты после торпедирования «Ист Уэльс» переломился пополам и затонул, погибли 17 из 64 членов команды. Витте всплыл, допросил выживших, передал несколько бинтов для перевязки раненых и указал курс на ближайшую землю.

Проведя в походе 135 дней, потопив 11 судов общим тоннажем 63 722 брт, 5 января 1943 г. U-159 вернулась в Лорьян.

U-68

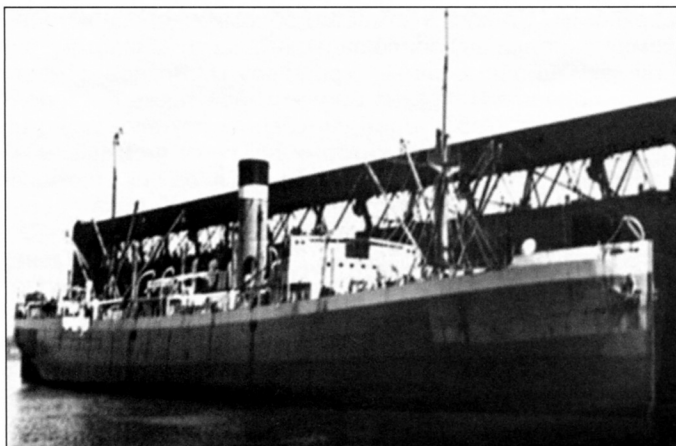
Возвращаясь на базу после удачного похода к Кейптауну, в 21:36 6 ноября в 450 милях к югу от острова Святой Елены U-68 выпустила торпеду, поразившую британское пассажирское судно «Сити оф Каир» (8034 брт), на котором находились 311 человек, включая 150 пассажиров, среди которых было много женщин и детей. В результате торпедирования и последующей эвакуации погибли 6 человек, остальные покинули борт в спасательных шлюпках. После того, как судно было оставлено, Мертен добил его, выпустив одну торпеду, и лодка покинула район атаки.

Уцелевшие оказались предоставлены сами себе. Ближайшей землёй был остров Св. Елены, до которого, по расчётам, оставалось две-три недели пути в условиях тропической жары и жесточайшей экономии пресной воды, которую выдавали по 110 грамм в день на человека. В конце концов, были спасены 206 человек, остальные погибли либо пропали без вести. Капитана и 154 человека подобрало британское судно «Клан Альпин» и доставило на остров Св. Елены, ещё 47 человек были подобраны другим британским судном и доставлены в Кейптаун. Одна из шлюпок, в которой находилось 17 человек, заблудилась и не смогла найти остров Св. Елены, после чего находившимися в ней было принято решение отправиться к побережью Бразилии, до которого оставалось около 1500 миль. 27 декабря шлюпка, в которой в живых остались только один из офицеров судна и пассажирка Маргарет Гордон, была подобрана бразильским минным заградителем в 80 милях от бразильского побережья. Маргарет Гордон была настолько потрясена произошедшим с ней, что до самого конца войны оставалась на американском континенте, боясь вновь пересекать океан. Трое уцелевших были подобраны немецким блокадопрорывателем «Ракотис», но вскоре им опять пришлось пережить кораблекрушение, когда транспорт был потоплен британским лёгким крейсером «Сцилла». Один выживший с «Сити оф Каир» погиб, остальные двое были подобраны U-410 и доставлены в Сен-Назер.

U-68 провела в море 109 дней, потопив 9 судов общим тоннажем 56 330 брт.

U-504

Командир U-504 Ганс-Георг Фридрих Поске в ходе нападения на Кейптаун побед не одержал, но позднее смог добиться достаточно хорошего результата.



Британский транспорт «Сити оф Йоханнесбург»

17 октября в 450 милях южнее Кейптауна U-504 было торпедировано и потоплено британское судно «Эмпайр Чосер» (5970 брт), после чего лодка обогнула южную оконечность африканского континента и вышла в Индийский океан.

В 23:12 23 октября в 80 милях восточнее города Ист-Лондон (Южная Африка) одна из двух выпущенных U-504 торпед попала в британское судно «Сити оф Йоханнесбург» (5669 брт). Судно остановилось с дифферентом на корму и небольшим креном, из-за затопления машинного отделения пропало электричество, радио тоже не работало, так как взрывом сбило антенны. Четверо из 90 членов команды, возможно, погибли при взрыве. Несмотря на сильное волнение на море, удалось спустить несколько шлюпок, и уцелевшие покинули борт. В 23:40 Поске всплыл и выпустил ещё одну торпеду, надеясь добить судно, но оно осталось на плаву и даже немного выровнялось, но ровно в полночь всё же затонуло.

26 октября, приблизительно в том же районе, U-504 атаковала американское судно «Энн Хатчисон» (7176 брт). Сначала Поске выпустил обе торпеды из кормовых аппаратов, но промахнулся. Затем, спустя пять минут, после-



Поврежденный британский транспорт «Энн Хатчисон» после попадания торпеды U-405



Британский транспорт «Рейнольдс»

довал залп из всех носовых. Две из четырёх торпед достигли цели, но, несмотря на сильнейшие повреждения, транспорт оставался на плаву, и Поске повторил атаку, выпустив одну торпеду, вызвавшую взрыв котлов. «Энн Хатчисон» всё ещё держалась на воде, а добить её U-405 было нечем — запас торпед в прочном корпусе закончился, необходимо было перегрузить запасные из палубных контейнеров. К тому же, вахтенные лодки заметили приближающиеся огни. Команда в составе 54 человек покинула судно и отправилась к берегу, трое погибли во время атаки. 29 октября вооружённый траулер «Дэвид Хэй» попытался отбуксировать транспорт к берегу, но маленькому траулеру не хватило мощности, и было решено затопить «Энн Хатчисон». Заряды были размещены в кормовой части, после взрыва судно разломилось пополам, корма затонула, а носовая часть все же была отбуксирована в Порт-Элизабет.

Утром 31 октября в 180 милях восточнее Дурбана U-504 торпедировала и потопила британское судно «Эмпайр Гудон» (7041 брт). В этот же день двумя торпедами было потоплено ещё одно британское судно — «Рейнольдс» (5113 брт). Несмотря на то, что после торпедирования судно перевернулось и затонуло в течение нескольких секунд, немцы обнаружили нескольких выживших, цепляющихся за обломки. Они были допрошены, а затем лодка ушла, и больше этих людей никто не видел. Вся команда «Рейнольдса» считается погибшей. После этой атаки у Поске остались всего две торпеды, и он решил лечь на обратный курс.

3 ноября в 150 милях юго-восточнее Порт-Элизабет одной торпедой было атаковано бразильское судно «Порто Алегре» (5187 брт). На его борту, помимо собственной команды, находились подобранные за день до атаки 11 моряков с потопленного 29 октября U-159 британского судна «Лаплас». С «Порто Алегре» торпеду заметили, но уклониться от нее не успели. Взрыв произошёл по правому борту в районе машинного отделения. Вся бразильская команда в полном составе и спасённые британцы покинули судно, но один из бразильцев позднее умер. Судно продолжало держаться на воде, и после допроса команды было добито последней оставшейся на лодке торпедой.

11 декабря U-504 вернулась в Лорьян, проведя в походе 115 дней и потопив 5 судов общим тоннажем 28 980 брт, еще одно судно было повреждено.

Заключение

Поход группы «Айсбэр» является, пожалуй, самой результативной операцией, проведённой немецким подводным флотом за всю Вторую мировую войну. Всего за один поход четыре лодки (не учитывая результаты U-156 и U-179) потопили 33 судна общим тоннажем 209 080 брт, еще одно было повреждено. При этом непосредственно группа «Айсбэр» потерь не имела, все лодки вернулись на базу, а их командиры были награждены Рыцарскими крестами.

Разумеется, основная причина такого громкого успеха заключалась в выборе района атаки и полной неготовности противника её отразить. Поход группы «Айсбэр» и группы подводных крейсеров являлся своего рода разведкой боем и позволил в дальнейшем сделать ещё одной зоной боевых действий ранее недоступные районы Южной Атлантики и Индийского океана.

Хотя, по сравнению с боями в Северной Атлантике, активность немецких подводных лодок в этих водах была довольно низкой, это прибавило головной боли союзникам и вынудило их усиливать силы ПЛО в районах, ранее считавшихся безопасными.

Самоходная установка СУ-2

Андрей Глухов

Самоходная артиллерийская установка СУ-2 была разработана на основании постановления Революционного Военного Совета СССР «Об опытной системе бронетанкового вооружения в части самоходных артиллерийских установок» от 2 октября 1930 года.

Наряду с САУ непосредственной поддержки и сопровождения механизированных частей постановлением предусматривалась разработка «САУ вторых эшелонов». В их задачи входили «сопровождение и поддержка атаки танков вторых эшелонов сопровождения пехоты». В качестве базы для САУ был выбран трактор «Коммунар». Для вооружения предназначалось 76,2-мм пушка обр. 1902 г. Угол горизонтального наведения орудия должен был составлять не менее 300°, вертикального – 30°.

В августе 1931 года проектированием и изготовлением данной САУ занялся ленинградский завод «Большевик» совместно с военным складом №60, расположенным в Брянске. Склад был выбран ввиду того, что являлся основной базой по строительству и модернизации бронепоездов. Совместная разработка получила обозначение СУ-2.

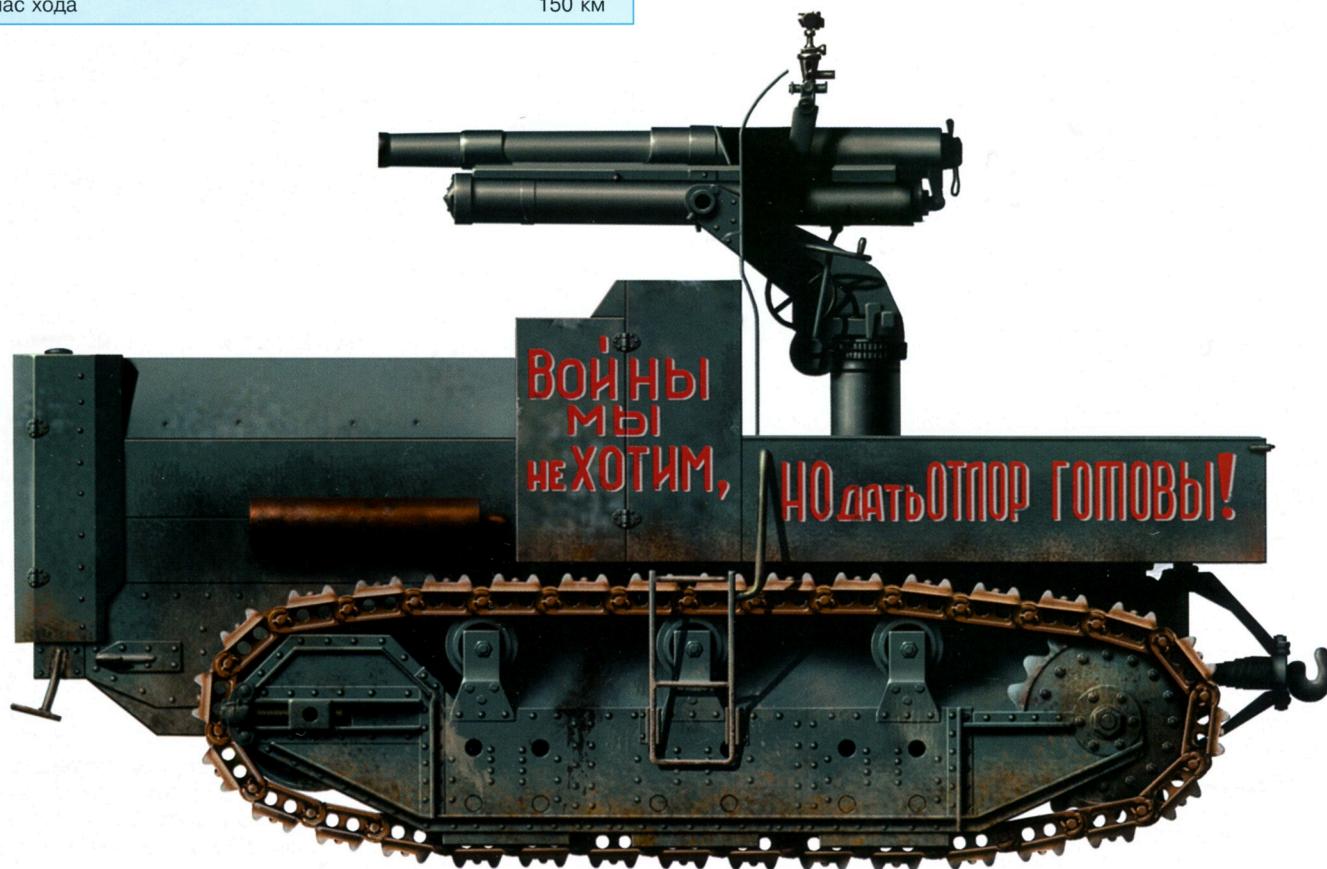
ТТХ СУ-2

Боевая масса	10 000 кг
Экипаж	6 чел.
Длина	4350 мм
Ширина	2060 мм
Высота	3300 мм
Вооружение	76,2-мм пушка обр. 1902 г.
Боекомплект	220 снарядов
Бронирование	6 – 10 мм
Скорость максимальная	14 км/час
Запас хода	150 км

Для установки орудия шасси трактора «Коммунар» было усилено. Сидение водителя демонтировали, а на его месте в средней части трактора установили штатную бронепоездную орудийную тумбу конструкции Сормовского завода. В результате орудие получило возможность вращения на 360°. Но заряжать орудие и стрелять из него при положении «в корму» было невозможно. Броневая защита имитировалась обычной сталью. Боекомплект состоял из 20 снарядов на самой САУ, плюс двести снарядов на специальной прицепной тракторной тележке П-18.

С 12 по 16 октября 1931 года в окрестностях военного склада №60 были проведены испытания самоходки. Чтобы приблизить условия ходовых испытаний к реальным действиям, САУ буксировала прицепную тележку, на которой размещался груз массой 2,5 тонны и пять человек орудийного расчета. При этом максимальная скорость достигала 12 км/час. В ходе испытаний машина прошла 35 км и произвела 38 выстрелов с места и один на ходу.

По результатам испытаний САУ получила положительную оценку. После устранения отмеченных недостатков она могла быть принята на вооружение. Но в 1931 году в СССР было развернуто производство танка Т-26. Его признали гораздо более перспективной базой для создания САУ, которые должны были обладать лучшими ходовыми характеристиками. К тому же в 1932 году последовало распоряжение о сдаче всех артиллерийских систем старых типов на склады. В связи с этим программу по доводке и запуску в производство СУ-2 свернули, а опытную самоходку разукomплектовали.





К статье: «Воут» F6U «Пират»

