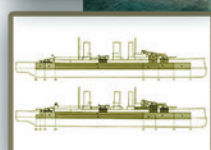


АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

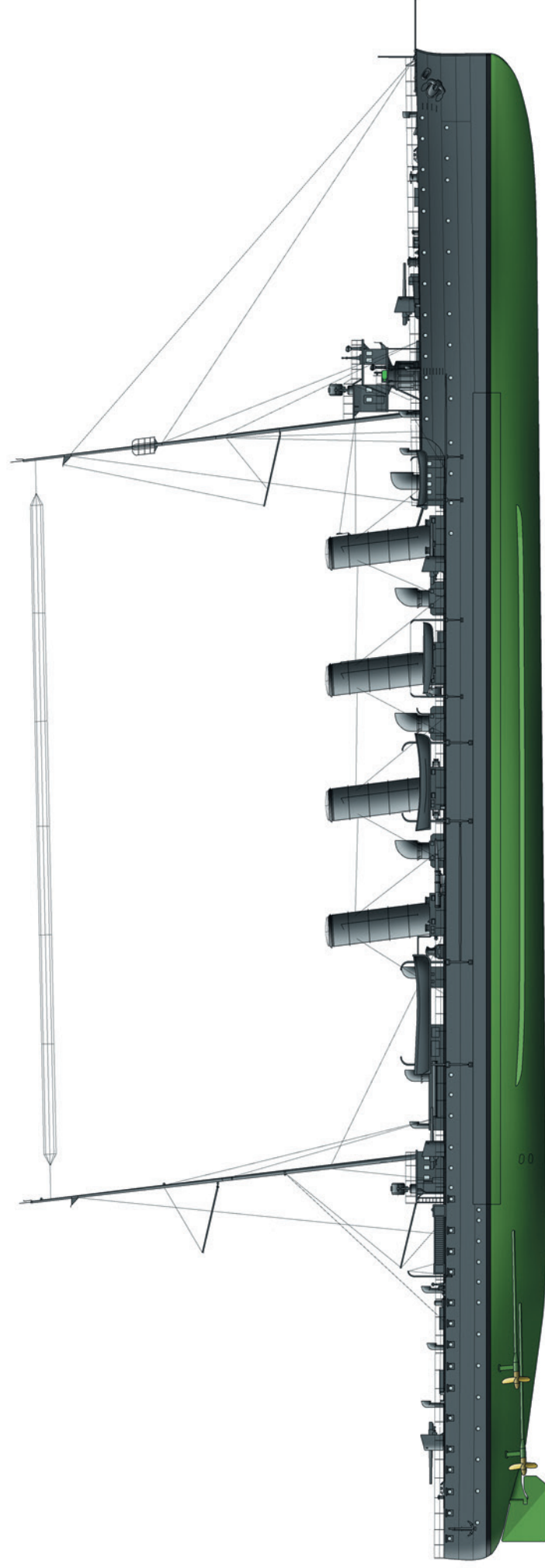
Крейсер «Адмирал Шпаун»



M.S. ADMIRAL SPAUN

- Неудачник из Лонгёя, или всегда ли два больше одного...
- Истребитель «Капрони» Ca.114 на перуанской службе
- Как будет Sea Vee по-итальянски?
- Авиагруппы для Китайского театра военных действий (часть 2)
- Фарерский инцидент
- Отдел графического редактора: «Лайон» vs. «Куин Мери»

Крейсер «Адмирал Шпаун» на момент вступления в строй



Графика: А. Дашьян, 2017 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 16.06.2017

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

Возрастная категория 12+

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

Ю. Пахмурин Неудачник из Лонгёя, или всегда ли два больше одного...	1
А. Пахомов Латинянин у инков.	
Истребитель «Капрони» Са.114 на перуанской службе	5
Ю. Пахмурин Как будет Sea Bee по-итальянски?	9
Ю. Пахмурин «Глостер» Р.275, или «Британский Lippisch»	20
Е. Пинак Авиагруппы для Китайского театра военных действий.	
11-16-я, 21-23-я авиагруппы. (часть 2)	21
А. Заблотский, Р. Ларинцев Крымское небо 1941-го года.	
Часть вторая (30 августа - 18 октября).	32
П. Лепихин Фарерский инцидент	42
С. Трубицын Крейсер «Адмирал Шпаун»	47
Отдел графического редактора «Лайон» vs. «Куин Мери»	60

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

Неудачник из Лонгёя, = или всегда ли два = больше одного...

Юрий Пахмурин

В конце 20-х — начале 30-х годов американская фирма «Фэйрчайлд Авиэйшн» («Fairchild Aviation Corporation») и ее канадский филиал «Фэйрчайлд Эркрафт» («Fairchild Aircraft Ltd») добились больших успехов в разработке и производстве одномоторных многоцелевых (пассажирских/транспортных/патрульных) самолетов. Прочные и надежные самолеты серии FC (Fairchild Cabin), наибольшей популярностью из которых пользовался, несомненно, «Фэйрчайлд» 51 и 71, были выпущены в количестве почти двух сотен машин (как на колесной шасси, так и на поплавках) и летали по всей Северной Америке от Аляски до Юкатана, перевоза «все, что можно перевозить». В Канаде такие самолеты составляли основы парка таких компаний как «Канадиэн Эрвейз» («Canadian Airways») и «Маккензи Эр Сервис» («Mackenzie Air Service», MAS). Также они использовались как транспортные и фоторазведывательные в ВВС Канады и США. Направившись следующий шаг — разработать аналогичный двухмоторный самолет, что, казалось бы, позволяло «убить целую стаю зайцев». К этому подталкивало расширение номенклатуры транспортируемых грузов и рост требований к дальности полета. Новая машина, по сравнению с одномоторными, обещала быть грузоподъемнее, экономичнее, надежнее, иметь большую дальность и скорость и т.д. В реальности все оказалось далеко не так просто, но все по порядку...

В 1936 году генеральным директором и главным конструктором расположенного в Лонгёе (Longueuil), неподалеку от Монреаля, заводе компании «Фэйрчайлд Эркрафт» стал Натан Флойд Вандерлипп (Nathan Floyd Vanderlipp). Первым проектом Вандерлиппа как раз и стал большой двухмоторный самолет, предназначенный, в основном, для полетов в отдаленных районах Канады. Вместе с Вандерлиппом над ним бок о бок работала Элси Мак-Джилл (Elsie MacGill) — первая в Канаде (и одна из первых в мире) женщина-авиаконструктор (в тот момент директор по развитию компании «Фэйрчайлд Эркрафт»), она занималась расчетом крыльев новой машины.



«Фэйрчайлд» 71 — удачный предшественник «Секани»

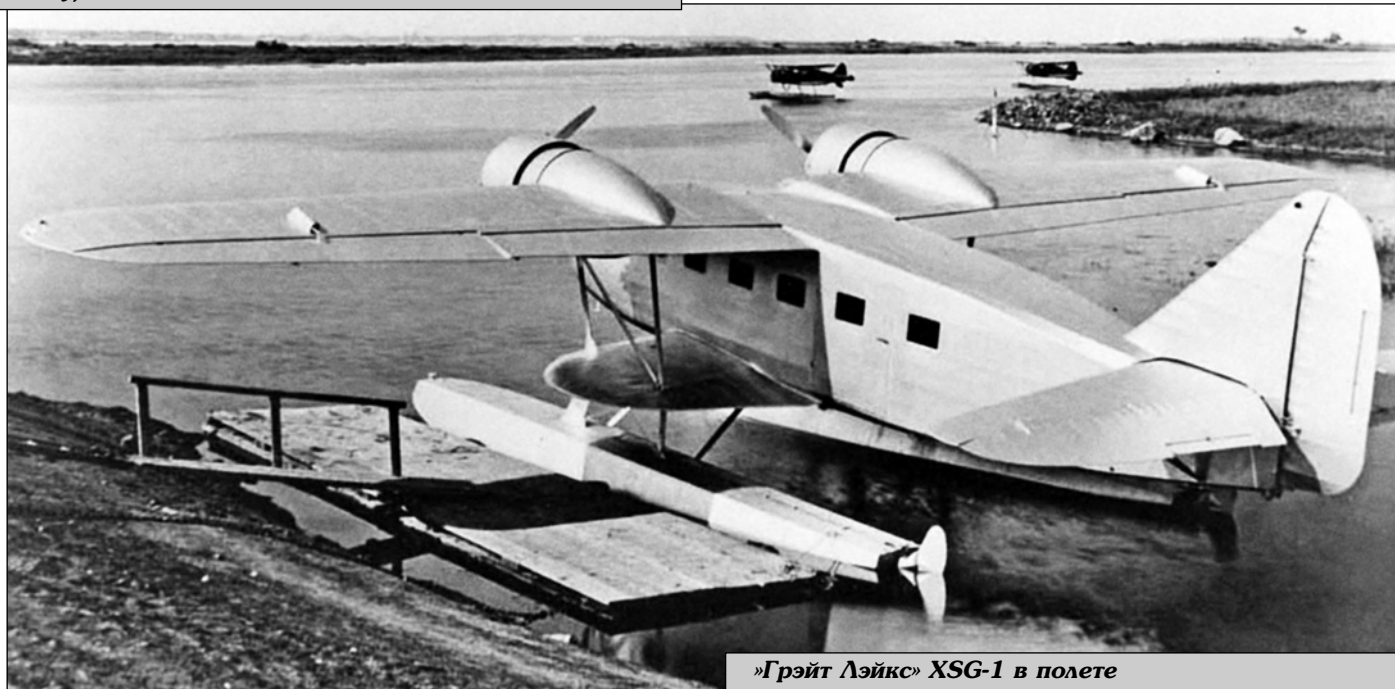


«Секани» на поплавках во время испытаний

Был разработан целый ряд проектов, отличавшихся, в основном, размерами и применяемыми двигателями: 40-50 (два 250-сильных ПД «Фэйрчайлд» V-770), 40-60 (два 300-сильных ПД «Рэйнджер» V-770), 40-68 (два 340-сильных ПД «Рэйнджер» GV-770), 45-80 (два 400-сильных ПД «Пратт-Уитни Уосп Джуниор» SB) и 45-84 (два 420-сильных ПД «Рэйнджер» GSV-770C-1). Все предполагаемые к использованию двигатели имели воздушное охлаждение, но по конструкции отличались — «Уосп Джуниор» был классической 9-цилиндровой однорядной «звездой», осталь-



«Секани» у заводского пристани, 1937 г. (вверху т внизу)



«Грэйт Лэйкс» XSG-1 в полете

ные — перевернутыми 12-цилиндровыми. При выборе двигателя Вандерлипп остановился на «Пратт-Уитни», судя по всему он руководствовался распространенностью данной модели, кроме того, двигатели серии V-770 грешили перегревом при напряженных режимах работы.

«Фэйрчайлд» 45-80 получил название «Секани» («Sekani») в честь одного из индейских племен.

К концу апреля 1937 года первый прототип «Секани» (зав. 101, борт. CF-BHD) был построен.

Самолет представлял собой ярко выраженный полуторплан (большое верхнее крыло и значительно меньшее нижнее). Он мог оснащаться как поплавковым, так и колесным шасси.

Силовой набор фюзеляжа представлял собой ферму из труб из хромомолибденовой стали, обшивка — полотняная. Пассажирский салон был достаточно тесным (длина 5,17 м, ширина 1,45 м, высота 1,52 м).

Набор крыла состоял из металлических нервюр и деревянных лонжеронов, обшивка — полотняная. Между собой крылья соединялись мощными N-образными стойками, упирающимися в установленные на верхнем крыле мотогондолы. Нижнее крыло имело цельнометаллический набор и несло в себе топливные баки. Элероны имелись только на верхнем крыле. Они имели металлический набор и полотняную обшивку. Колесное шасси (впервые в Канаде) было убирающимся назад по полету. При этом в убранном состоянии колеса не убирались полностью в крыло, а лишь прижимались к его нижней поверхности, прикрываясь обтекателями. Хвостовое оперение имело набор из стальных труб и полотняную обшивку.

Самолет мог перевозить десять пассажиров, экипаж состоял из двух человек.

Как уже упоминалось, первый опытный образец вышел из ворот предприятия в конце апреля 1937 года, но огромное количество всплывших вроде бы мелких недоделок задержало его первый полет на четыре месяца. 24 августа 1937 года летчики-испытатели Алек Шнейдер (Alec Schneider) и Жюль Сесиа (Jules Sesia) выполнили на «Секани» первый полет. Ожидавшие его результатов на аэродроме инженеры и механики были «несколько удивлены», когда после того, как приземлившийся самолет подрулил к ангару, из него выскочил Шнейдер и, размахивая какой-то

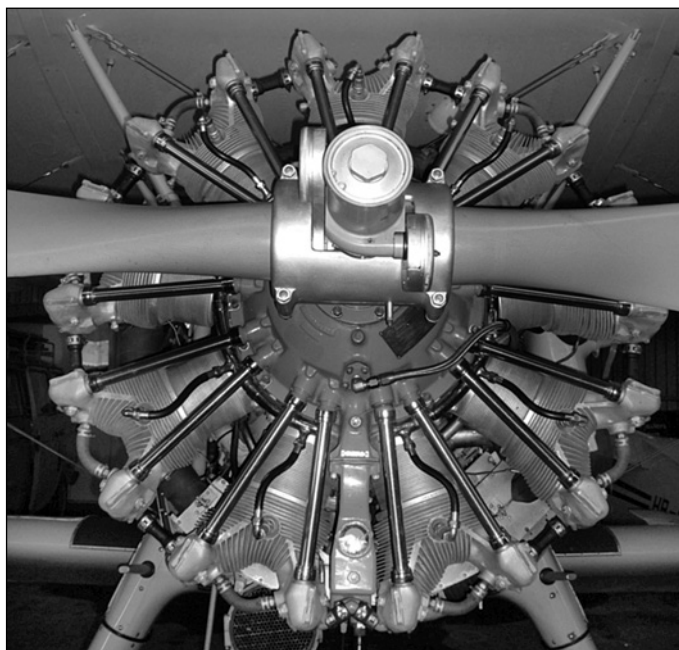
деталью, погнался за Вандерлиппом, крича при этом: «Сам летай на этом...». Говорят, не догнал...

В отчете, который летчики написали после полета, пожалуй, единственным положительным о самолете было то, что «он летает». Среди множества замечаний наиболее серьезной была сильная аэродинамическая перекомпенсация руля направления, вызывавшая значительные трудности в управлении. После посадки обнаружилось, что Шнейдер ухитрился погнуть педали. Это свидетельствовало, с одной стороны о перекомпенсации руля поворота и, как следствие, слишком большом усилии на педалях, а с другой, об их малой прочности. При дальнейшем осмотре самолета обнаружили деформацию и самого руля. Вообще было отмечено крайне низкое качество постройки самолета.

Осенью 1937 года в Лонгёй прибыл Уилфред Ли Бринтнелл (Wilfred Leigh Brintnell) — владелец базировавшейся в Эдмонтоне авиакомпания «Маккензи Эр Сервис» — один из потенциальных покупателей новой машины. К неудовольствию Бринтнелла, выяснилось, что давно обещанный ему самолет не только не готов, но даже не может быть продемонстрирован в полете, так как не завершено устранение обнаруженных в первом полете неисправностей. Однако вскоре машина все-таки прибыла в Эдмонтон для испытаний, но, видимо, неисправности так и не были устранены, так как во время полета сидевший на месте пилота Бринтнелл вдруг с ужасом увидел, как даже при самых осторожных маневрах руль смещается по оси на 25 см и грозит просто вывалиться из подшипников. Он быстро посадил самолет, опасаясь окончательно потерять руль при очередном маневре.

Бринтнелл был в бешенстве, но самым страшным была даже не вопиющая ненадежность машины. При попытке расчета экономической эффективности эксплуатации «Секани» стало очевидно, что самолет «Фэйрчайлда» значительно уступает недавно появившемуся одномоторному моноплану «Нордийн — Норсман».

Вся программа производства 45-80 (планировалось построить не меньше десятка машин) оказалась не то что под угрозой закрытия, а прямо-таки в шаге от пропасти. Но Вандерлипп, что называется, «закусил удила» и потребовать продолжать работы по самолету. Ведь не мог же он



Двигатель «Пратт-Уитни Уосп-Джуниор»



Элси Мак-Джилл

так позорно провалить свой первый самостоятельный проект в «Фэйрчайлде»!

Второй опытный образец «Секани» (зав. 102, борт. CF-BHE) оснастили лыжами, и в начале 1938 года под управлением Шнейдера и инженера С. Дж. Гриффита (S.J. Griffith) он вылетел в Эдмонтон — Вандерлипп не оставлял попыток произвести впечатление на главного потенциального покупателя. Однако было поздно. Бринтнелл, не желая иметь дело с перетяжеленной, неустойчивой и, что было едва ли не самым главным, экономически невыгодной машиной, отказался принимать самолет, и тот бесславно вернулся обратно.

Не оставляла компания «Фэйрчайлд» и попыток сбыть свой «неликвид» военным. В сентябре 1937 года «Секани» представили комиссии BBC в составе винг-командера А. Б. Ширера (A.B. Shearer), сквадрон-лидера К. Р. Слемона (C.R. Slomon) и флайт-лейтенантов Р. К. Хоутри (R.C. Hawtrey) и Л. И. Рея (L.E. Wray) для изучения возможности его применения в качестве военно-транспортного или фоторазведчика. 21 октября 1937 года группа представила доклад, в котором в качестве положительных сторон самолета были указаны неплохие взлетно-посадочные характеристики, эффективные закрылки и хорошая управляемость на воде. Однако в докладе также было отмечено, что самолет был неустойчив по крену и излишне инертен по тангажу. В докладе также указывалось, что взлет с полной нагрузкой достаточно трудным, а при сильном ветре эту операцию было бы провести еще сложнее, поскольку хвостовое оперение находилось очень близко к воде. Обледенение хвостового оперения было признано еще одним крайне опасным явлением, поскольку спутная струя от поплавков могла воздействовать на уже и без того «еле живой» стабилизатор. Также офицеры записали в отчете, что самолет обладает низкой скороподъемностью, а уровень шума чрезвычайно высок, причем как в грузовой кабине, так и в кабине пилотов. Условия погрузки-разгрузки были признаны неудобными, а грузовая кабина — непригодной для установки фотооборудования.



«Норсман»

Естественно, что после такого отчета ВВС окончательно отказались от покупки «Секани».

После того как военные и MAS полностью отказались от закупок 45-80, стало понятно, что шансов нет. В отчаянии был разработан проект одномоторного (!) уменьшенного варианта «Секани», который мог соперничать с «Норсманом». Но проекты 45-55 (с 550-сильным «Пратт-Уитни Уосп» S3H1-G) и 45-65 (с 650-сильным «Пратт-Уитни Уосп» S3H5-G) не сошли с чертежных досок.

Оба построенных «Фэйрчайлда» 45-80 уже в середине 1938 года поставлены на прикол, а в декабре — отправлены на слом, такая же участь постигла еще три машины, постройку которых зачем-то успели начать.

В результате программа производства «Секани» принесла «Фэйрчайлду» вместо ожидаемой прибыли более 1 500 000 долларов США убытка (по тем временам, сумма прямо-таки огромная). Вандерлипп был с треском уволен, а фирма еще около года балансировала на грани банкротства, и спасло ее лишь включение в программу производства в Канаде самолетов «Бленхейм».

Так в чем же причина сокрушительной неудачи «Секани»? Причин много. Пожалуй, главными из них были четыре:

1) самолет был изначально перетяжелен, а в дальнейшем положение лишь усугублялось;

2) хвостовая часть самолета вообще, а хвостовое оперение, в частности, были спроектированы безобразно, и



«Секани» проходил испытания как на поплавковом (вверху), так и на колесном (внизу) шасси

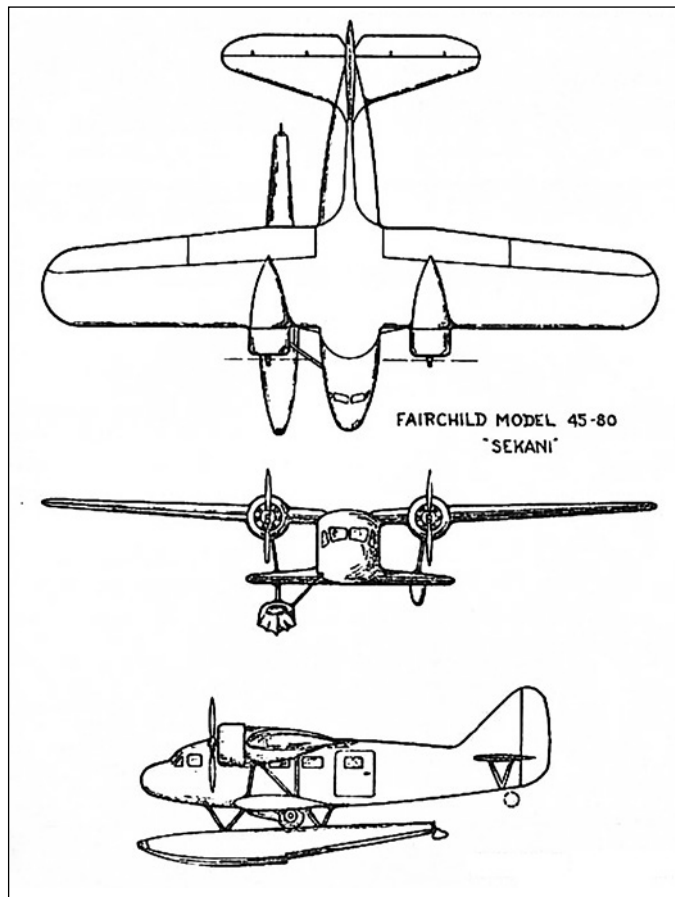


до конца короткой жизни самолета оставались его ахиллесовой пятой;

3) полезная нагрузка самолета незначительно превышала показатели одномоторных конкурентов, а стоимость выросла почти в два раза;

4) качество сборки самолета не выдерживало никакой критики.

Это усугублялось ошибками менеджмента, заставившими отвернуться от самолета даже тех заказчиков, которые могли-таки купить некоторое количество «Секани», что не спасло бы саму программу, но уменьшило убыток.



Тактико-технические характеристики

Размах крыла, м	17,4
Длина самолета, м	11,94
Площадь крыла, кв.м	41,8
Вес пустого, на колесах/поплавках, кг	2767/3107
Взлетный вес, кг	4536
Максимальная скорость у земли, на колесах/поплавках, км/ч	314/282
Максимальная скорость на высоте 4400 м, на колесах/поплавках, км/ч	325/291
Посадочная скорость, на колесах/поплавках, км/ч	120/106
Скорость сваливания, км/ч	100
Практический потолок, м	6700
Дальность полета, км	780
Экипаж, чел	2
Силовая установка: два 9-цилиндровых ПД воздушного охлаждения («Одинарная звезда») «Пратт-Уитни Уосп Джуниор» SB	
Мощность двигателей, л.с.	2 x 400

Латинянин у инков

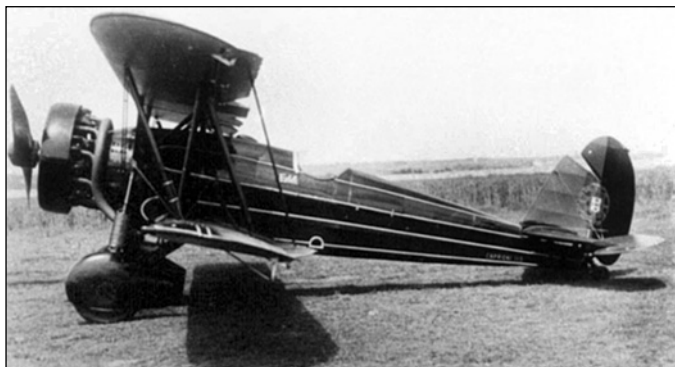
Истребитель «Капрони» Ca.114 на перуанской службе

Андрей Пахомов

В 1933 году состоялся конкурс на новый истребитель для ВВС Италии. Главными соперниками в борьбе за крупный заказ стали компании FIAT и «Капрони» («Caproni»). Первая предложила самолет CR.32, новую модификацию уже стоявшего на вооружении «Реджиа Аэронаутика» истребителя FIAT CR.30, соперником которого стал биплан Ca.114, построенный на основе планера учебного самолета Ca.113. Надо сказать, что самолеты различались и концептуально — если Ca.114 представлял собой традиционный для того времени маневренный истребитель-биплан с двигателем воздушного охлаждения, вооруженный двумя пулеметами винтовочного калибра, то CR.32 был более скоростным полумонопланом с V-образным двигателем водяного охлаждения и вооружением из двух крупнокалиберных пулеметов. Победа CR.32 в конкурсе была вполне ожидаема, тем более, что он был развитием CR.30, уже использовавшегося итальянскими пилотами и не вызвавшего у них существенных нареканий. Так что, несмотря на лучшие маневренные характеристики и надежность «Капрони», победу одержал более скоростной FIAT, на долгие годы ставший основным истребителем итальянских ВВС.

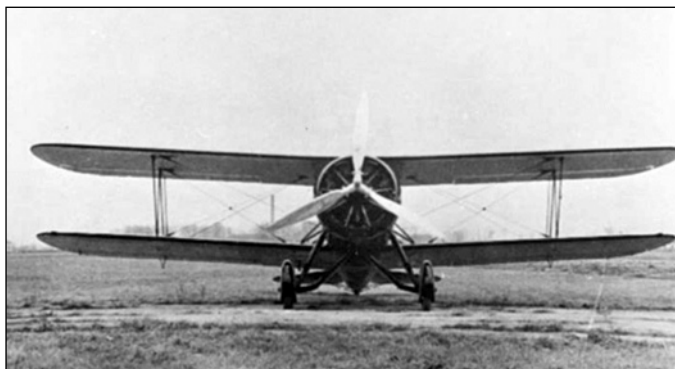
Проиграв конкурс, компания «Капрони» обратилась к правительству страны с просьбой возместить расходы по производству опытных образцов нового истребителя. Денег ей не дали, но в качестве компенсации включили Ca.114 в «ассортимент» государственной экспортной компании «Консорто Италиано ди Эспортационе Аэронаутик» («Consorto Italiano di Esportazione Aeronautiche», SIEA), которая активно продвигала продукцию итальянской авиапромышленности на внешние рынки, в том числе в Латинской Америке.

24 мая 1933 года закончилась малоудачная для Перу война с Колумбией, в которой существенную роль, несмотря на свою малочисленность, сыграли ВВС обеих стран. «Осмотревшись», перуанские военные «вдруг заметили», что в составе «Куерпо Авиасьон дель Перу» («Cuervo Aviación del Peru», CAP, ВВС Перу) имеется только восемь боевых



Учебный Ca.113

самолетов — один истребитель «Кертисс Хок» II («Curtiss Hawk» II) и 7 многоцелевых бипланов (4 «Воут» O2U-1E «Корсар» и три «Дуглас» O-38P), в то время ВВС Колумбии заказали в США 30 истребителей «Хок» II, 12 из которых уже прибыли в страну. Было принято решение о срочной модернизации ВВС и создании фактически отсутствующей на тот момент истребительной авиации. В поисках подхо-



Истребитель «Капрони» Ca.114





Инструктор в кабине Ca.114 в Лас-Пальмесе

дешего (современного, но в то же время достаточно дешевого и надежного) самолета, взор перуанских военных обратился к Италии. SIEA предложила перуанцам закупить партию истребителей. На выбор были предложены самолеты FIAT CR.30 и «Капрони» Ca.114. Для принятия окончательного решения на Аппенины срочно выехала представительная перуанская делегация.

Прибыв в Италию, перуанцы достаточно быстро отказались от закупки истребителей FIAT. Их не устроили высокая цена, недостаточная маневренность и сложный в эксплуатации двигатель FIAT A.30. «Капрони» произвел на них значительно более благоприятное впечатление, но все-таки перуанцы потребовали внести в конструкцию истребителя ряд изменений, главным из которых была замена 460-сильного ПД «Пьяджио Стелла» IX RC.1 на 540-сильный «Альфа



Перуанские пилоты позируют с итальянским инструктором лейтенантом Луиджи Бьянчи (в первом ряду в центре), аэродром Лас-Пальмас, 1935 г.

Ромео Меркуриус» («Alfa Romeo Mercurius», лицензионная копия британского «Бристоль Меркьюри»). Первоначально рассматривался вопрос о закупке 36 самолетов (из них 6 — на поплавках), но затем заказчикам пришлось «урезать осетра», и они ограничились 12 истребителями и шестью комплектами поплавков. Забегая вперед, скажем, что этот заказ так и остался единственным для Ca.114.

Компания «Капрони» продемонстрировала свою расторопность, и в декабре 1934 года все самолеты уже были готовы. Разобранные бипланы погрузили в Генуе на пароход «Мамели» («Mameli»), и в начале января 1935 года они прибыли в Лиму. Там они были разгружены, доставлены на столичную авиабазу Лас-Пальмас (Las Palmas), где и собраны бригадой итальянских инженеров и техников, присланных компанией «Капрони». Тут выяснилось, что по условиям заключенного еще в 1933 году соглашения, район верховьев Амазонки был частично демилитаризован и, соответственно, базирование в том районе, как планировалось первоначально, поплавковых истребителей невозможно. Так что все Ca.114 собрали в колесном варианте, а комплекты поплавков заняли свое место на складах в Калльо (Callao).

Девятью новенькими истребителями укомплектовали свежесозданную 2-ю истребительную эскадру (Segundo Escuadron de Caza, 2 EC) на базе Чиклайо (Chiclayo) в 770 км севернее Лимы. Командиром нового подразделения стал подполковник (teniente-coronel) Руис (Ruiz). Но затем, так как процесс формирования затянулся, их временно включили в состав 1-й эскадры (Primer de Escuadron Aviacion, 1 EA) на базе Лас-Пальмас. «Капрони» получили бортовые номера от 1/2-C-1A до 1/2-C-9A. Получив новые самолеты, перуанские пилоты занялись интенсивной (по перуанским меркам) летной подготовкой под руководством итальянских летчиков, прибывших для помощи в освоении Ca.114. Три оставшихся «итальянца» попали в состав Авиационной школы «Хорхе Чавес» (Escuela de Aviacion Militar «Jorge Chavez», EAM), где получили бортовые номера E/1-C-4A, E/1-C-7A и E/1-C-11A.

17 апреля 1935 года с базы Лас-Пальмас поднялась и отправилась на аэродром Чиклайо группа из четырех Ca.114. Ее возглавил сам Руис, оставив командовать эскадрильей капитана (capitan) Гильена (Ergasto Silva Guillen). Прибыв в Чиклайо, пилоты совершили несколько ознакомительных полетов, а 21 апреля вернулись в Лиму. 5 октября 1935 года сборка и испытания самолетов были закончены, и в соответствии с приказом командующего ВВС Перу 2-я эскадра приступила к перебазированию на свою базу. В 10.15 девять Ca.114 и столько же Ca.111 покинули Лас-Пальмас и через четыре часа благополучно прибыли в Чиклайо.



«Линейка» Ca.114 на авиабазе Чиклайо, 1939 г.

Первую потерю перуанские Са.114 понесли 4 сентября 1937 года. Утром этого дня лейтенант (alferez) Фуллер (Enrique Fuller) взлетел на Е/І-С-7А с аэродрома Лас-Пальмас. Он должен был провести обычные воздушные стрельбы на полигоне Лурин (Lurin) южнее Лимы. Через 15 минут полета двигатель неожиданно отказал, и Фуллер совершил вынужденную посадку на крестьянском поле. При посадке самолет врезался в деревья и был серьезно поврежден, Фуллер получил тяжелые ранения. Самолет был вывезен в Лас-Пальмас, где с него сняли все детали, пригодные для дальнейшего использования, а остальное так и лежало в ангаре до 1940 года, когда, наконец, отправилось на слом.

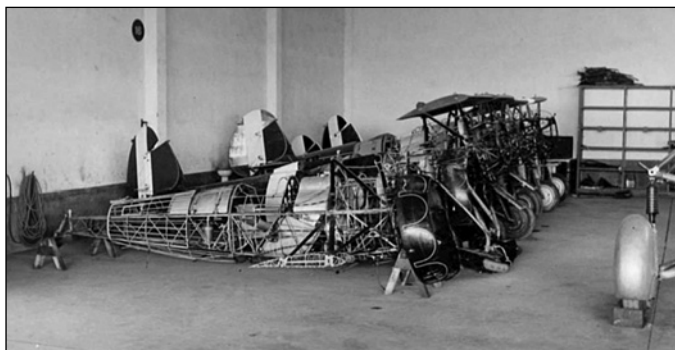
Еще один «Капрони» ВВС Перу потеряли 18 августа 1938 года, когда неподалеку от Чиклайо разбился І/2-С-6А. Самолет был почти полностью разрушен, пилот, старший лейтенант (teniente) Фриас (Carlos Frias) выжил, но получил серьезные ранения. Техники сняли с остатков Са.114 все, что можно использовать для ремонта других машин, а оставшееся отправили на свалку. Для восстановления численности эскадры подполковник Руис попросил передать ему один из двух «капрони», оставшихся в авиашколе, такой приказ даже был отдан, но тут грянула реорганизация.

В июне 1939 года оба Са.114 (Е/І-С-4А и Е/І-С-11А) из летной школы передали на завод «Капрони Перуана» («Caproni Peruana») для полной проверки и ремонта, в ходе которого был произведен ряд мелких переделок. Также на самолетах заменили тяжелый кольцевой общий выхлопной коллектор на индивидуальные выхлопные патрубки у каждого цилиндра. После ремонта самолеты перекрасили алюминиевой краской. В следующем месяце отремонтированные самолеты вернулись обратно в авиашколу, а на ремонт стали поступать «капрони» 2-й эскадры.

В конце июня 1939 года истребительная авиация Перу была реорганизована. 2-ю эскадру расформировали, а на ее месте появилась XXI истребительная эскадра (XXI Esquadron de Caza, XXI EC) в составе трех эскадрилий (escadrilla) — 41-й, 42-й и 43-й. 41-я состояла из восьми купленных в США истребителей-бомбардировщиков NA-50, а 42-я и 43-я имели по четыре Са.114. Два Са.114 передали в V тренировочную эскадру (V Esquadron de Instruccion, V EI).

В конце 1939 года V EI получила с перуанского завода «Капрони» несколько деревянных воздушных винтов для Са.114. Их изготовили по специальному заказу для использования вместо металлических, запас которых иссяк, а пополнение в условиях начавшейся войны в Европе стало проблематичным. В начале 1940 года с части Са.114 (как минимум, с Е/І-С-11А и І/2-С-4А) сняли обтекатели шасси, так как в дождливый сезон они легко забивались грязью, что могло вызвать капотирование самолета.

В начале 1941 года в условиях нараставшей угрозы пограничного конфликта с Эквадором началось формирование Операционной зоны «Север» (Teatro de Operaciones del



«Капрони» Са.114 ожидают «реновацию». Авиазавод «Капрони Перуана», лето 1939 г.



Пилот и техники позируют на фоне Са.114, прошедшего капремонт на «Капрони Перуана»

Norte, TON). XXI EC стала частью образованной в составе TON 1-й авиагруппы (Primer Agrupamiento Aereo, 1 AG) и стала отвечать за охрану воздушного пространства страны вдоль северо-западной границы. Для этого 42-я и 43-я эскадрильи выдвигались на передовые аэродромы Тумбес (Tumbes) и Талара (Talara). В начале июня численность этих эскадрилий довели до пяти самолетов каждая за счет «капрони» из учебной эскадрильи.

Увеличение числа полетов не прошло даром. 26 июня 1941 года самолет XXI-43-3, пилотируемый лейтенантом Гьерваси (Rolando Gervasi), при полете на малой высоте зацепил землю и получил серьезные повреждения. Пилот отделался легкими ранениями и уже через пару недель снова поднялся в воздух. Поврежденный самолет отправили на завод «Капрони» в Лиме, где он был восстановлен.

5 июля 1941 года началась давно ожидаемая война с Эквадором. XXI EC была переброшена к северной границе Перу для прикрытия сухопутных войск и других подразделений CAP. 42-я эскадрилья, базирующаяся на приграничном аэродроме Тумбес, совершила несколько боевых вылетов накрытие гидросамолетов «Фэйри Фокс» («Fairey Fox») из 72-й разведывательной эскадрильи (72 Esquadrilla de Informacion Terrestre, 72 EIT). Также истребители прикрывали армейские подразделения и штаб TON, расположенный неподалеку от их аэродрома.

Самолеты 43-й эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Талара, занимались сопровождением бомбардировщиков Са.310 из XI бомбардировочной эскадры (XI Esquadron de Bombardeo, XI EB).

23 июля 1941 года перуанские сухопутные войска начали наступление на широком фронте и вступили на территорию Эквадора, ВВС страны прикрывало наступающие войска и наносило удары по противнику. Утром этого дня тройка Са.114 из 42-й эскадрильи (XXI-42-1, XXI-42-2 и XXI-42-4) сопровождала группу «фоксов» из 72 EIT. Пилотировали истребители капитан Роса (Roca) и лейтенанты Виндер (Jose Winder) и Гарсес (Cesar Garces). Сопроводив



Са.114 на одном из аэродромов на Эквадорской границе, 1941-1942 гг.



Учебные «капрони» 28-й эскадрильи, начало 1943 г. 28-4-6 — 14 мая он не вернется из учебного полета

своих подопечных, летчики решили провести патрулирование в районе Пуэрто-Боливар. Неожиданно они заметили небольшой эквадорский военный корабль, это было авизо «Атауальпа» («Atahualpa»). Перуанские истребители сделали три захода на противника, обстреляв его из пулеметов. По донесениям пилотов, они нанесли «эквадорцу» повреждения, но, по эквадорским данным, авизо отделалось несколькими пулевыми отверстиями в надстройках — ни потерь, ни сколь-нибудь заметных повреждений корабль не понес. Впрочем, столь же безуспешным был и зенитный огонь.

31 июля было заключено перемирие, остановившее боевые действия, а 29 января 1942 года после долгих и трудных переговоров в Рио-де-Жанейро был подписан мирный договор.

По окончании войны перуанские ВВС провели «инвентаризацию» своих самолетов. По ее результатам четыре Ca.114, оставшихся в боеспособном состоянии передали в 28-ю учебную эскадру (28 EI), остальные отправили на слом. С включением Перу в программу ленд-лиза нужда в устаревших и изношенных бипланах вроде бы отпала, но еще некоторое время их продолжали использовать в качестве учебных, обеспечиваясь запчастями за счет «канибализации». 15 октября 1941 года во время учебного полета в районе Ломо де Корвина (Lomo de Corvina) упал в море самолет 28-4-7. Пилот, курсант (cadet) Риверо (Enrique Rivero), погиб, его тело нашли только через три дня. Еще один Ca.114 (28-4-6) был потерян 14 мая 1943 года при достаточно комичных обстоятельствах. Во время выполнения фигур высшего пилотажа из кабины вывалился(!) пилот, курсант Альфаро (Luis Costa Alfaro). Раскрыв парашют, Альфаро благополучно приземлился, а «беспилотный» самолет врезался в землю на одной из улиц района Сан-Исидро (San-Isidro), по счастливой случайности никто не пострадал. Курсант докладывал, что оборвались привязные ремни, но ходили упорные слухи, что курсант просто не пристегнулся. В июле 1943 года авиационный аташе США стал свидетелем учебного боя между «старыми противниками» — самолетами Ca.114 и «Хок» II. «Капрони» показал свое превосходство, за счет преимущества в маневренности с легкостью заходя противнику в хвост. Последние два оставшихся в составе ВВС Перу Ca.114 были списаны в ноябре 1944 года.

Техническое описание самолета «Капрони» Ca.114

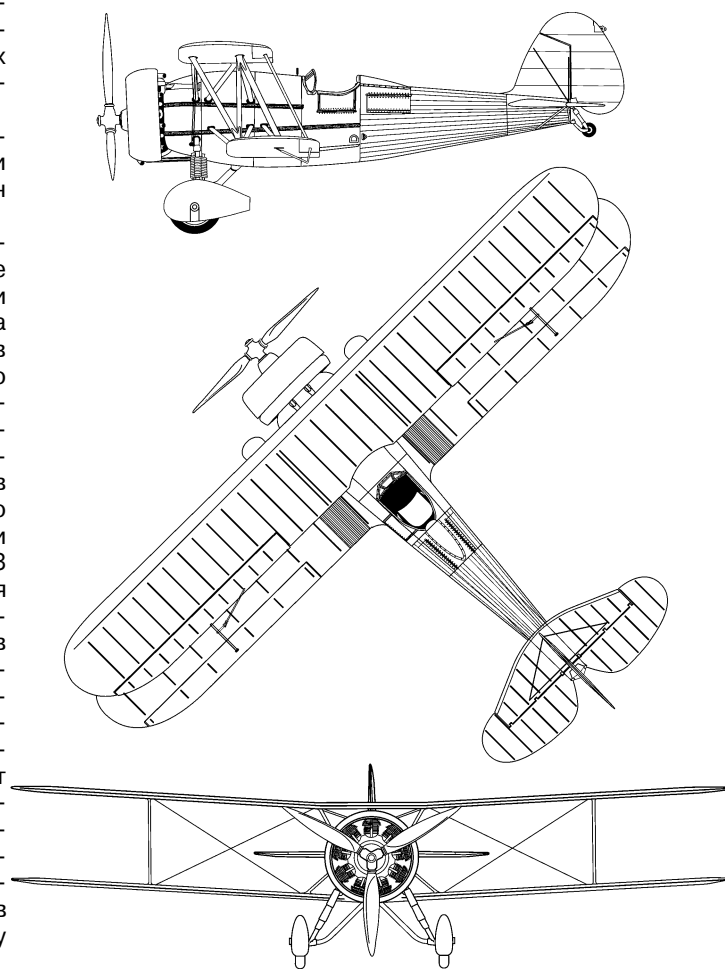
Одноместный одномоторный самолет-истребитель смешанной конструкции, биплан с небольшим выносом верхнего крыла вперед. Интересно, что правое крыло было длиннее левого на 70 мм для компенсации момента от вращения винта). Фюзеляж — каркас из стальных труб, обшивка носовой части до кабины пилота — алюминиевые листы, остальная часть фюзеляжа обшивалась полотном.

Крыло двухлонжеронное, каркас из дерева, обшито полотном. Все рули, как и киль имеют деревянный каркас и тканевую обшивку. Элероны — на верхнем и нижнем крыльях. Рули высоты и поворота имеют роговую аэродинамическую компенсацию. Шасси неубирающееся, с хвостовым колесом, колеса — в обтекателях. Колеса основных стоек тормозные, 750 x 125 мм.

Силовая установка — один 9-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения («одинарная звезда») «Альфа Ромео Меркуриус» (лицензионная копия ПД «Бристоль Меркьюри» IV). На первом опытном образце, построенном для конкурса (MM.238), стоял двигатель «Пьяджио Стелла» IX RC 1 (лицензионная копия ПД «Гном-Рон» 9К «Мистраль»).

Вооружение — 2 синхронных пулемета «Виккерс» калибром 7,7 мм, установленных в фюзеляже перед кабиной пилота.

Самолет имел приемо-передающую радиостанцию R.A.80/1 и фотоаппарат AGR 61. Пилот имел кислородную маску с баллоном. В кабине размещался ручной огнетушитель.



Размах, крыла, м	10,5
Длина самолета, м	7,7
Площадь крыла, кв.м	25,62
Вес пустого, кг	1310
Полетный вес, кг	1656
Мощность двигателя, л.с.	530
Максимальная скорость, км/ч	355
Практический потолок, м	4500
Дальность, км	600
Вооружение	два 7,7-мм пулемета «Виккерс»



Как будет Sea Vee по-итальянски?

Итальянская авиастроительная компания «Нарди» (Nardi S.A.) была основана в Милане в 1933 году тремя братьями Нарди — Луиджи, Осте и Элио. В предвоенные и военные годы она достигла немалых успехов в разработке и строительстве легких учебных и курьерских самолетов, таких как FN-305 и его модифицированный варианты FN-315 и FN-316, выпущенные в 1935–1943 гг. в количестве более 300 машин. Но в изменившихся условиях после окончания Второй мировой войны фирма сосредоточилась на производстве разнообразных авиационных «комплектующих» (колес, деталей шасси и электрооборудования и т.д.). Но руководство не оставляло мысль о возобновлении строительства самолетов (причем, желательно, собственной конструкции). В поиске «точки приложения» (типа самолетов, который было бы возможно и, что немаловажно, выгодно производить) итальянские конструкторы обратили внимание на строившуюся американской компанией «Рипаблик» легкую 4-местную амфибию RC-3 «Си Би» («Sea Vee», морская пчела). Проанализировав технико-экономические показатели, итальянцы решили, что «и они не лаптем щи хлебают» (или как там это будет по-итальянски), а значит, вполне смогут сделать «то же, только лучше», и, что еще важнее, смогут получившееся удачно продать.

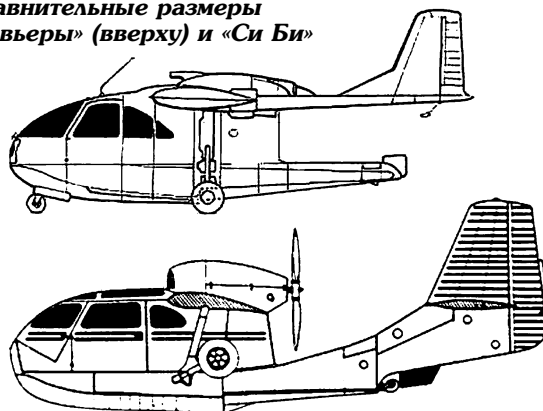
И вот после почти года работ по проектированию и строительству опытного образца в конце 1952 на аэродроме появился первый прототип амфибии FN-333 «Ривьера» (борт. I-KISS). Самолет представлял собой легкую одномоторную 3-местную амфибию, и мало отличался от «Си Би». Главным внешним отличием было то, что итальянские конструкторы размещению хвостового оперения на фюзеляже предпочли двухбалочную схему, при которой, по их мнению, можно было обеспечить как лучшую управляемость в воздухе, так и меньшую чувствительность к волнению на море. На самолете устанавливался 6-цилиндровый 145-сильный оппозитный двигатель воздушного охлаждения «Континенталь» C-145 с двухлопастным толкающим винтом. Основные стойки шасси убирались в ниши, расположенные «выше ватерлинии» за кабиной, уборка носовой

стойки производилась в нишу под кабиной. Подкрыльевые поплавки также могли убираться заподлицо с нижней поверхностью крыла, при этом собственно поплавки располагались на законцовках крыла «на манер» дополни-

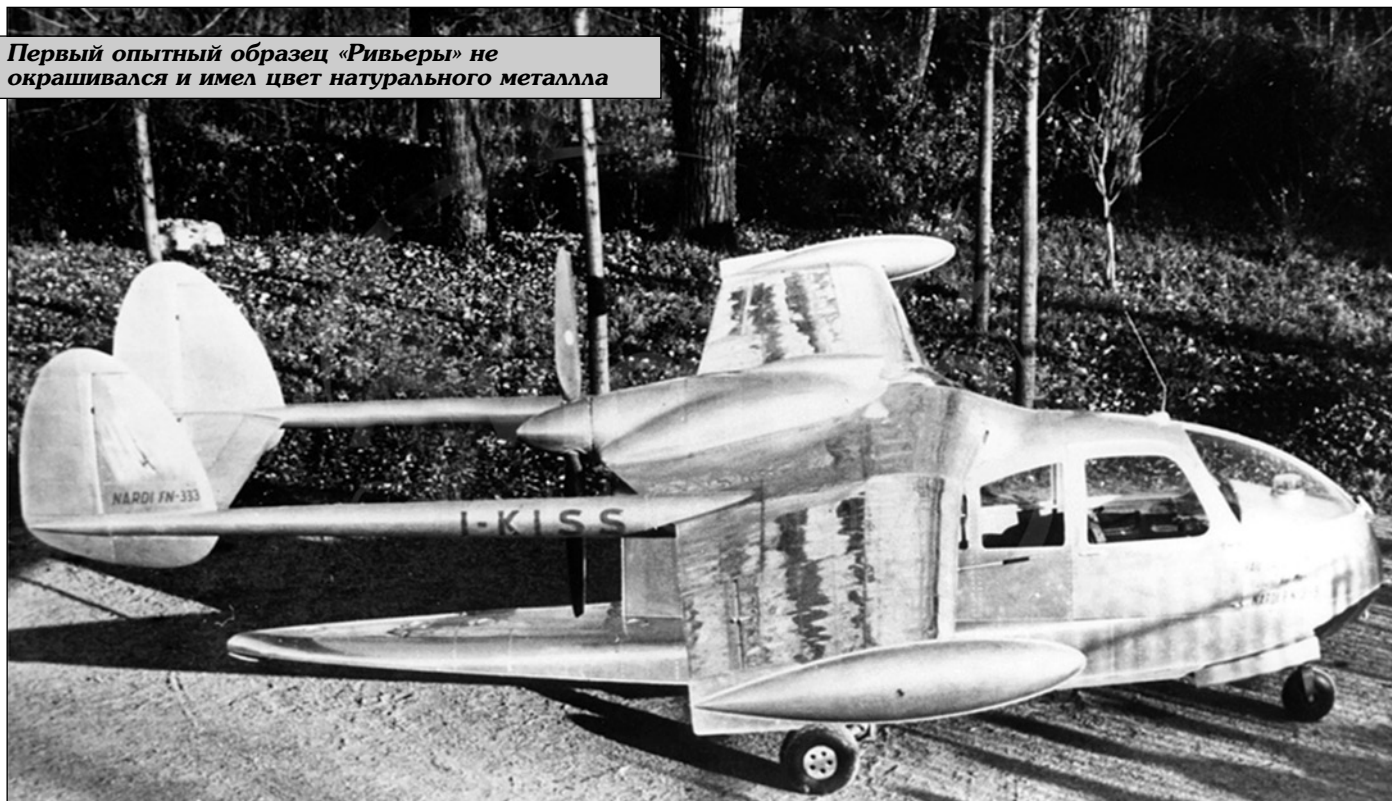


«Вдохновитель и соперник» «Ривьеры» — «Рипаблик Си Би»

Сравнительные размеры «Ривьеры» (вверху) и «Си Би»



Первый опытный образец «Ривьеры» не окрашивался и имел цвет натурального металла



Первый прототип «Ривьеры». Вверху — на фабрике Нарди, внизу — на гидродроме Линате



тельных баков. Такая схема их уборки не только уменьшала аэродинамическое сопротивление, но и увеличивала курсовую устойчивость машины, так как поплавки играли роль концевых шайб крыла.

Первый полет «Ривьеры» состоялся 4 декабря 1952 года. Испытания новой машины были весьма успешны, но продемонстрировали и ряд недостатков. Обдумав результаты испытаний, итальянцы пришли к выводу, что для большей экономической эффективности самолет необходимо несколько увеличить. Переконструированная «Ривьера» (FN-333S) несколько увеличилась в размерах, стала 4-местной (как и «Си би») и получила более мощный двигатель — 225-сильный E225 той же фирмы «Континенталь».

Интересной особенностью новой амфибии был механизм складывания крыла. С его помощью при стоянке FN-333S в ангаре можно было сложить консоли крыльев (при складывании консоли «переламывались») для более удобного размещения самолетов. Причем при сложенных крыльях убранные поплавки оказывались на уровне воды, и при нахождении самолета на плаву продолжали выполнять свои функции, обеспечивая устойчивость «Ривьеры» на воде и при сложенных консолях крыла.

8 декабря 1954 года, через два года после полета первого прототипа, в воздух поднялся второй (он же первый FN-333S). Амфибия (борт. I-RAIE) непосредственно перед первым вылетом получила новый, еще более мощный (250 л.с.) двигатель «Континенталь» IO-470. Испытания показали значительно улучшившиеся показатели самолета.

Еще почти через два года, 14 октября 1956 года, в воздух поднялся третий прототип «Ривьеры» (борт. I-EUST). В его конструкцию были внесены многочисленные мелкие изменения, большей частью — для повышения техноло-



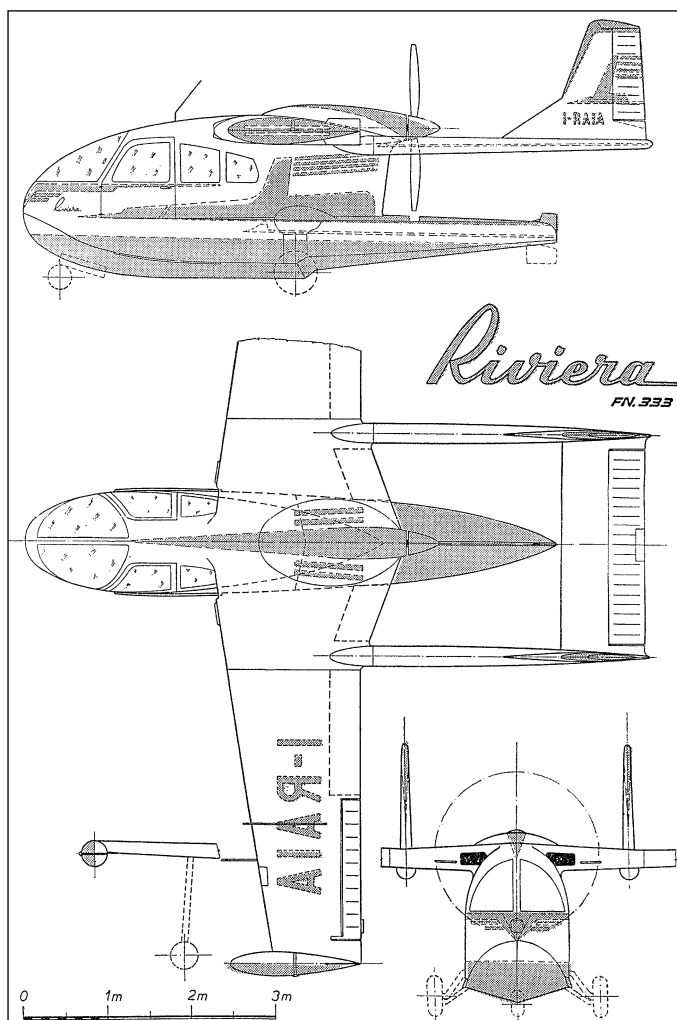
Третий прототип «Ривьеры»



Третий прототип «Ривьеры». Элементы конструкции

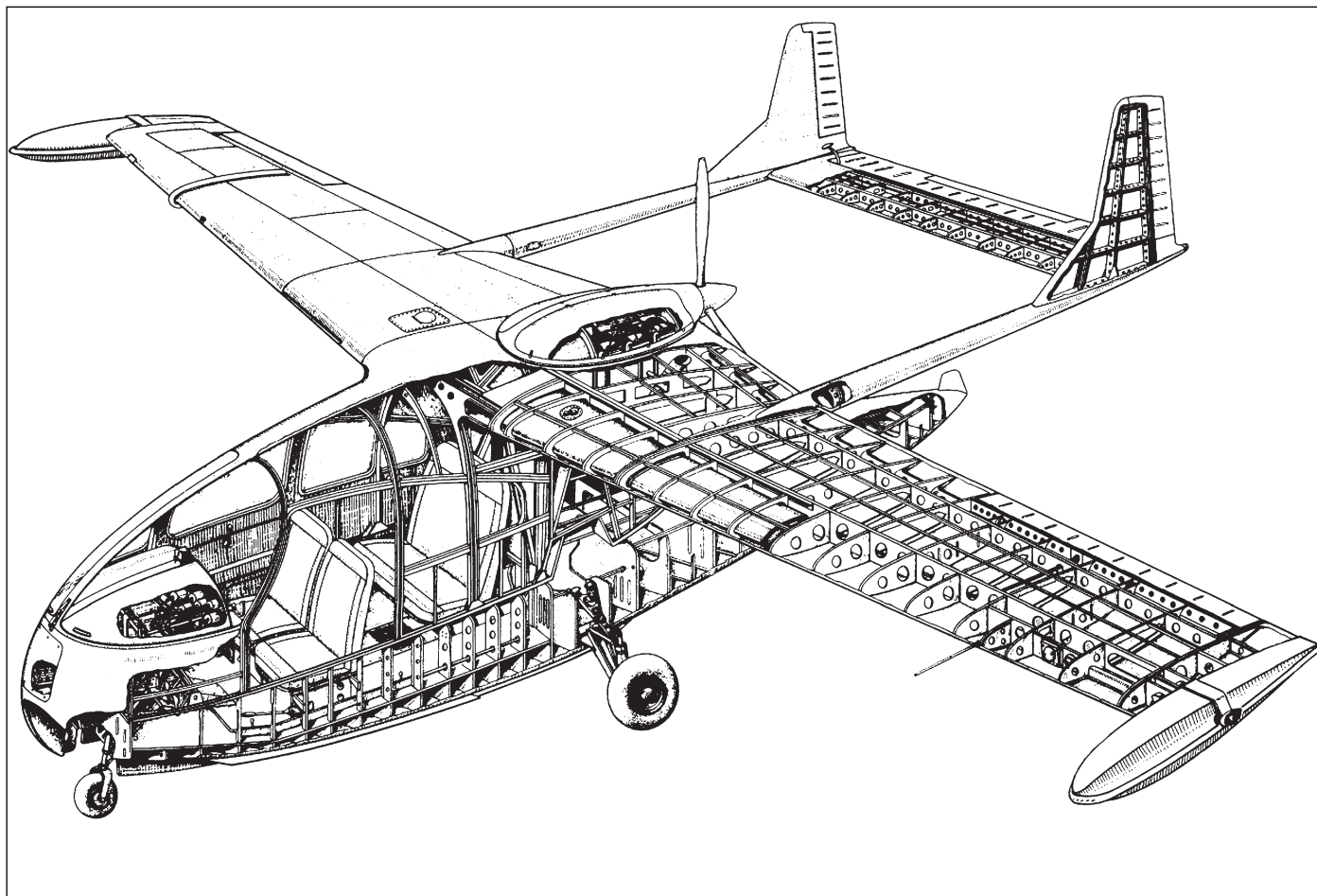


Поиск быстро закончился удачей, уже в марте 1959 года удалось заключить соглашение с крупной итальянской авиастроительной компанией «SIAI-Марчетти» о лицензионном производстве FN-333 на ее заводе в ломбардском городе Сесто Календе.



гичности производства (все-таки пора и в серию запускать). За следующие два года самолет прошел полные сертификационные испытания и получил как «итальянский» (№ A-91, выдан Итальянской федерацией Аэронавтики), так и «американский» (№ 7A5, выдан 15 декабря 1958 года Федеральным авиационным агентством США) сертификаты типа. Это открывало как дорогу к серийному производству амфибии, так и обеспечивало возможность экспорта самолетов в США, а ведь именно американский рынок считался наиболее перспективным для «Ривьеры». Четвертый опытный самолет (борт. I-RAIG) взлетел еще через полтора года, 29 марта 1960 года. Его конструкция также претерпела изменения, наиболее заметным из которых было увеличение размера боковых окон кабины (особенно заднего).

Как видно, разработка и строительство самолета шли крайне неторопливо. Это связано как с прозаическим недостатком средств, так и с проблемами с производством. Дело в том, что производственные мощности завода «Нарди» в Милане были заняты другими работами, и еще в 1954 году было заключено соглашение с концерном ФИАТ о лицензионном производстве. Третий и четвертый опытные образцы строились уже на заводе ФИАТ в Турине, но на ФИАТе никак не могли прийти к окончательному выводу, нужен ли им новый самолет. В результате в начале 1959 года лицензионная программа была свернута, и фирма «Нарди» начала поиск нового партнера, который мог бы осуществлять серийное производство новых амфибий.



«Ривьеры» в сборочном цеху завода «Нарди», 1958 г.



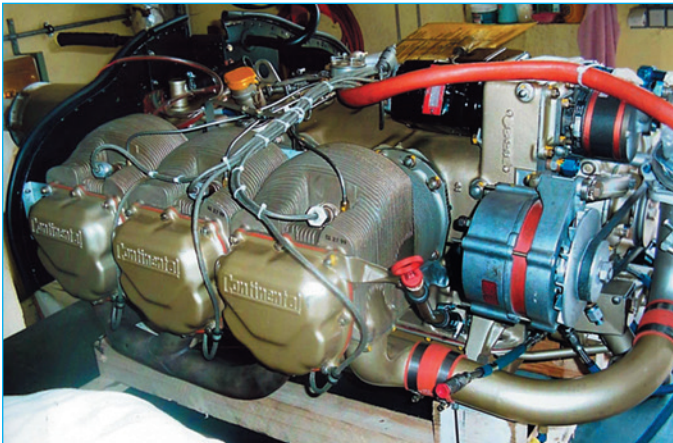
Планируя продажи новых самолетов на американском рынке, руководство компании SIAI решило, что окончательная сборка «Ривьер» должна осуществляться в США, в мастерских американской фирмы «Саутвест Эрмотив» в Далласе, куда из Италии должны были поставляться самолетокомплекты. Для этого было создано совместное с американской компанией «Лэйн эркрафт оф Даллас» предприятие «Лэйн-SIAI». Производившиеся в Далласе самолеты должны были получить наименование «Лэйн — Ривьера» («Lane — Riviera»), под которым и реализовываться на местном рынке.

Серийные FN-333 (в серии амфибия потеряла букву «S» в названии) мало отличались от опытных. Главным изменением был перенос ниш основных стоек колесного шасси ниже. Теперь они располагались лишь чуть выше «ватерлинии», одновременно в этом районе был несколько расширен корпус. Также изменилась конструкция самих стоек, кроме того, теперь не только при убранном, но и при выпущенном шасси ниши основных стоек закрывались специальными створками.

Свое появление на рынке «Ривьера» сопровождала эффектным шагом. На самолете было установлено шесть мировых рекордов в классах гидросамолетов и амфибий весом 1200–2100 кг. 21–23 июля 1960 года пилот Джузеппе Алезини на FN-333 установил рекорды (в классе гидросамолетов) высоты (6950 м), скорости на 100-километровом замкнутом маршруте (271,78 км/ч) и скорости на 500-километровом замкнутом маршруте (268,95 км/ч). В классе амфибий самолет отметился рекордами высоты (7179 м), скорости на 100-километровом замкнутом маршруте (270,27 км/ч) и скорости на 500-километровом замкнутом маршруте (268,91 км/ч). Эти результаты в дальнейшем широко использовались при рекламе машины.



«Ривьеры — на выход!»



Двигатель «Континенталь» IO-470P

Первыми серийными самолетами стали две выпущенных в Италии машины нулевой серии (сер. 102 и 104, борт. I-ELYO и I-SIAI). Третий планер (сер. 103) был использован для статических испытаний. «Ривьера» с борт. I-SIAI в мае 1962 года был показан на авиационной выставке в Ганновере, где произвел впечатление. Но, несмотря на это, основным рынком для FN-333 был американский, куда и отправилась большая часть произведенных самолетов. Следующая серия FN-333 состояла из 11 самолетов (сер. 001-011), четыре из них в конце 1962 года отправились в США. Третья серия насчитывала 12 самолетов с заводскими номерами от 0101 до 0111 (плюс самолет с номером 12BIS). В общей сложности, из 23 самолетов, выпущенных фирмой SIAI, 16 отправились в США.

Самолет получился достаточно удачным, но, все-таки ему не удалось не только вытеснить с рынка «Си Би», но и занять на нем сколь-нибудь значимое место. Все-таки три десятка FN-333 были малозаметны на фоне более чем тысячи «морских пчел». Так почему же так получилось? Скорее всего, главной причиной столь малого коммерческого успеха оказалось всего-навсего то, что она была ощутимо дороже своего конкурента (34 954 доллара против 26 580 для «Си Би»). Разница в 6000 долларов в глазах покупателей не окупала некоторой (весьма незначительной) разницы в летных характеристиках.

В 1966 году SIAI должна была выпустить третью серию амфибий, но разочаровавшись в коммерческом успехе проекта, отказалась от продолжения выпуска.

Так и остались на чертежных досках «чистый» гидросамолет FN-333W без колесного шасси и варианты с более мощными двигателями, такими как 300-сильный «Континенталь» IO-520 и 325-сильный TSIO-520.

Летно-технические характеристики

Размах крыла, м	10,4
Длина самолета, м	7,39
Высота самолета, м	3,24
Площадь крыла, кв.м	15
Размеры кабины (длина x ширина x высота), м	2,9x1,07x1,2
Объем багажного отделения, куб.м	0,425
Вес пустого, кг	975
Взлетный вес, кг	1485
Максимальная скорость на высоте, км/ч (м)	285(0)
Крейсерская скорость на высоте, км/ч (м)	264 (2450)
Скорость сваливания, км/ч	109
Длина разбега (на суше/воде), м	290/477
Длина пробега (на суше/воде), м	201/191
Дальность полета, км	1480
Силовая установка	Один 6-цилиндровый оппозитный поршневой двигатель воздушного охлаждения «Континенталь» IO-470P с 2-лопастным (диаметр 2,5 м) или 3-лопастным (диаметр 2,38 м) реверсивным винтом постоянного шага
Мощность двигателя, л.с.	250

Завод. номер	Борт. номер	Судьба
	I-KISS	Первый опытный самолет, построен на заводе «Нарди», первый полет 4 декабря 1952 года.
	I-RAIE	Первый опытный самолет (FN-333S), построен на заводе «Нарди», первый полет 4 декабря 1954 года.
	I-EUST	Построен на заводе ФИАТ, первый полет 14 октября 1956 года.
	I-RAIG	Построен на заводе ФИАТ, сертифицирован 29 марта 1960 года, погиб 8 декабря 1960 года (причина неизвестна).
101		Первый самолет, построенный на SIAI, использовался для статических испытаний.
102	I-ELYO	Построен в 1961 году, 27 октября 1999 года перерегистрирован в Техасе американским владельцем как N5HL, на реставрации в Роквелле (Техас).



N5HL в ангаре в Роквелле

I-RAIA



N73902



I-SIAE



C-GKMD



Завод. номер	Борт. номер	Судьба
103		Планер для статических испытаний.
104	I-SIAI	Построен в 1961 году, пошел на слом после аварии 2 апреля 1966 года.
001	I-RAIA	Построен на заводе «Нарди», первый полет 4 декабря 1958 года, эксплуатировался в США, имел номера N73902 и N622, списан после аварии 7 октября 1964 года.
002	N73900	Впоследствии N627, на данный момент в летном состоянии.
003	N73901	Впоследствии N623, списан после аварии 10 марта 1972 года.
004	N8294E	Впоследствии N628, скапотировал и разбился при посадке на воду 24 апреля 1974 года в Талахасси (Флорида), 1 погибший, 1 раненый.
005	I-SIAE	Куплен норвежским владельцем, перерегистрирован как LN-HND, 5 июля 1965 года перевернулся и затонул у причала в Бергене, 21 июля поднят, списан как не подлежащий восстановлению.
006	N624	19 августа 1965 года разбился при посадке с убраным шасси в Три-Лэйкс (Висконсин).
007	N625	25 октября 1968 года разбился при взлете в Акроне (Огайо), после того как пилот ошибочно переключился на пустой топливный бак.
008	I-RAID	Впоследствии N626, потерпел аварию при посадке в Винтер-Хэйвен (Флорида) 2 сентября 1968 года, не восстанавливался.
009	I-SIAU	Совершал демонстрационные полеты в Дании в 1964 году, куплен шведским владельцем 12 мая 1967 года, перерегистрирован как SE-CWN, куплен норвежским владельцем 20 июня 1973 года, перерегистрирован как LN-BEG, на данный момент хранится в Бардусфоссе (Норвегия).



LN-BEG

N627



«Все-таки красивые у итальянцев самолеты получаются...»



N627

N627



Завод. номер	Борт. номер	Судьба
010	I-RAIV	Получил сертификат 16 апреля 1966 года, продан бельгийскому владельцу, перерегистрирован как OO-DEA, впоследствии OO-HEB, списан после аварии 25 июля 1968 года на аэродроме Хеппиньес (Бельгия).
011	SE-EEN	
0101	I-SAIO	Продан в Австралию 4 сентября 1964 года, перерегистрирован как VH-SAV, впоследствии сменил нескольких владельцев, в настоящий момент в летном состоянии в Токумволе (Австралия).
0102	I-RAIW	Получил сертификат 16 апреля 1966 года, продан в Бельгию, перерегистрирован как OO-DEB, впоследствии OO-HAR, куплен французским владельцем 28 января 1972 года, перерегистрирован как F-BTAM, в настоящий момент на реставрации.
0103	LN-NPA	Куплен норвежским владельцем 1 сентября 1965 года, базировался в Осло, продан в Бельгию, перерегистрирован как OO-NPA, куплен финским владельцем, перерегистрирован как OH-SRA, в 1982 г. поставлен на хранение, в 1989 г. снят с хранения, 11 мая 1989 года разбился во время облета.

F-BTAM



LN-NPA



Завод. номер	Борт. номер	Судьба
0104	I-SIAM	В 1966 году куплен американским владельцем, перерегистрирован как N918NS, в 1994 году куплен Й. Лангсхоффом, в настоящий момент ожидает реставрации.
0105	N912NS	Получил сертификат 10 октября 1966 года, 12 июля 1984 года в воздухе кончилось горючее, совершил вынужденную посадку неподалеку от Лэнсинга (Мичиган), не восстанавливался.
0106	N916NS	24 сентября 1967 года получил повреждения при посадке с убраннным шасси в аэропорту Бостона, в 1977 году продан в Канаду, перерегистрирован как C-GKMD, 20 августа 2002 года перерегистрирован в США как N993DM, в настоящий момент в летном состоянии.
0107	N913NS	Получил сертификат 15 декабря 1965 года, 15 октября 1968 года поврежден при вынужденной посадке в Помоне (Калифорния), в настоящий момент хранится в Грин-Бэе (Калифорния).



VH-SAV



N627

N918NS



Завод. номер	Борт. номер	Судьба
0108	N914NS	Получил повреждения во время аварии при взлете с воды в Сорренто (Флорида) 12 ноября 1966 года, в 1982 году куплен колледжем в Чаффи.
0109	N917NS	Уничтожен в результате аварии на аэродроме Шелтон (Коннектикут) 30 августа 1970 года.
0110	I-RAIA (второй с таким номером)	Получил сертификат 8 марта 1966 года, перерегистрирован в США как N6252, затем как N95DR (25 января 1972 года), уничтожен в результате аварии на аэродроме Минден (Невада) 20 мая 2007 года.
0111	N632	17 апреля 1965 года получил повреждения при посадке на воду реки, 24 ноября 1971 года регистрация отозвана.
12BIS	I-RAIA (третий с таким номером)	Перерегистрирован в США как N591W, сгорел 25 мая 1983 года.



N627



N950R

«Красивый самолет, прекрасный пейзаж... Что еще надо мужчине, что бы встретить старость?»



N950R

«Глостер» P.275, или «британский Lippisch»

Юрий Пахмурин

В 1946 году англичане решили, что созданный еще в 1944 году истребитель «Глостер Метеор» («Gloster Meteor») требует замены. Особенно острой была нужда в создании специализированного истребителя-перехватчика, способного перехватывать перспективные бомбардировщики с реактивными двигателями. В декабре 1946 года министерство авиации Великобритании выпустило два комплекта технических требований для таких самолетов-перехватчиков: OR227 — на двухместный ночной (позднее они преобразовались в спецификацию F.4/48 и воплотились в самолет «Глостер Джавелин») и OR228 — на одноместный дневной. Судьба последнего была короче, но интереснее. Превратившиеся в спецификацию F.3/48, эти требования были реализованы фирмой «Хаукер» («Hawker»), создавшей известный истребитель «Хантер» («Hunter»), но ее «вечный соперник» — компания «Глостер» тоже решила не оставаться в стороне.

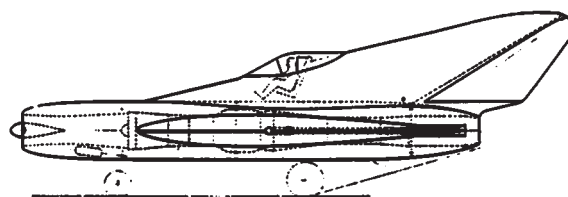
В апреле 1948 года группа конструкторов во главе с Джорджем Картером (George Carter) представила проект P.275. Он имел весьма футуристичный вид, и явно стал результатом «медитаций» специалистов «Глостера» над проектом германского инженера Александра Липпиша (Alexander Lippisch) P.13a, разработанным в конце 1944 года.



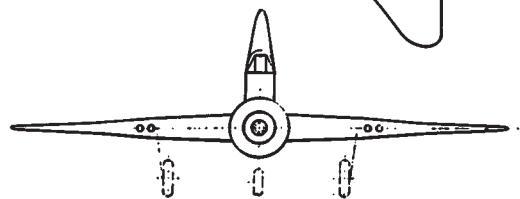
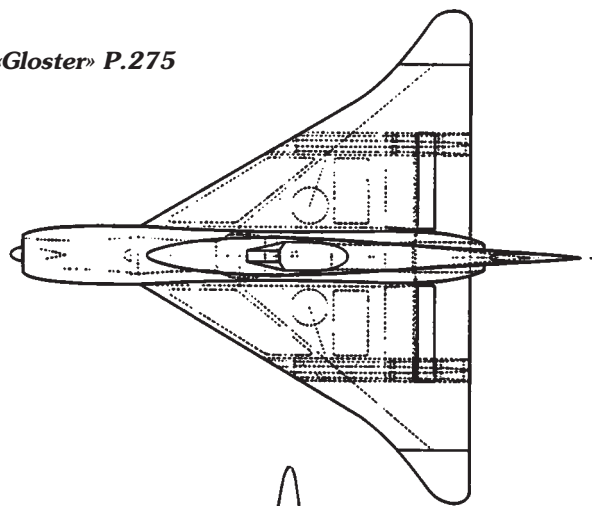
Джордж Картер

Р.275 представлял собой одноместную бесхвостку с дельтовидным крылом малого удлинения. Двигатель с лобовым воздухозаборником (точный тип так и не был заявлен, упоминался лишь «ТРД с форсажной камерой и

тягой 5400 кг») располагался в фюзеляже, над ним в основании массивного киля находилась кабина пилота. Вооружение (планировалось четыре 30-мм автоматических пушки «Аден») размещалось в крыльях. Самолет имел достаточно большие размеры: размах крыла — 13,25 м, длина — 15,55 м). Управление обычное для самолета такой схемы: руль поворота — по курсу, элероны на задней



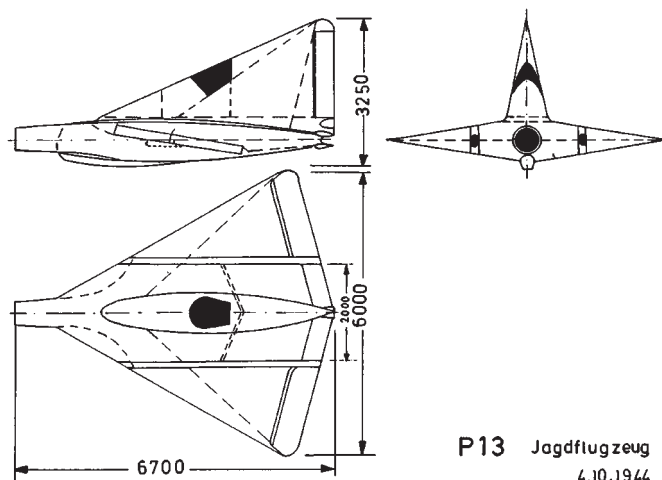
«Gloster» P.275



кромке крыла — по крену и тангажу. Шасси предполагалось трехстоечное с носовым колесом.

Предполагалось, что самолет сможет достичь $M=0,94$ (1000 км/час) на высоте 13 700 м.

Судьба P.275 была типичной для подобных конструкций — он не был доведен даже до полномасштабного проекта, а в небо поднялись самолеты более традиционного вида.



P13 Jagdflugzeug
4.10.1944

Предполагаемые летно-технические характеристики P.275

Экипаж, чел	1
Размах крыла, м	13,25
Длина самолета, м	15,55
Высота самолета, м	5,25
Максимальная скорость, км/час	1000
Тяга двигателя, кг	5400 (на форсаже)
Потолок, м	15 000
Вооружение	четыре 30-мм пушки «Аден»

Авиагруппы для Китайского театра военных действий.

11-16-я, 21-23-я авиагруппы

(часть 2)

Евгений Пинак

14-я авиагруппа

Начиная в августе 1937 г. войну с Китаем, Япония не собиралась воевать долго. Японцы надеялись, что после серии мощных ударов китайское руководство запросит мира — естественно, мира на японских условиях. Но, несмотря на поражения, китайцы упорно не желали сдаваться — огромные размеры страны и большая численность населения позволяли им отступать вглубь страны и при этом сохранять боеспособность армии. Но для продолжения войны армию нужно было вооружать, а тяжёлое вооружение в Китае практически не производилось. А поскольку порты Центрального и Северного Китая были захвачены японцами в 1937 г., большинство тяжёлого вооружения ввозились в Китай через порты южной провинции Гуандун, в том числе через её столицу Гуанчжоу (Кантон).

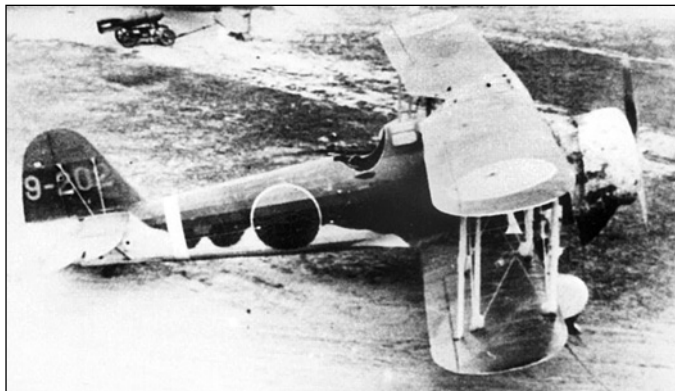
Японцы пытались воспрепятствовать этому с помощью морской блокады, но ни она, ни периодические бомбёжки авианосной базовой и авианосной авиации не могли прервать поставки. Поэтому 17 января 1938 г. японские войска высадились на остров Сандзао в устье реки Чжуцзян (Жемчужная) к югу от Гуанчжоу. После захвата на острове начали строить аэродром (кстати, он действует и по сей день), на котором должна была разместиться базовая авиация флота.

Поскольку свободных авиагрупп под рукой не было, для действий в Южном Китае 6 апреля 1938 г. создали новую авиагруппу, получившую номер 14. Её штат состоял из 18 палубных ударных самолётов, 12 палубных истребителей и 6 палубных бомбардировщиков (пикировщиков). Первым командиром 14-й авиагруппы был назначен капитан 1-го ранга Абэ Хироаки. Он был миноносником и не имел никакого отношения к авиации, но бюрократов в Морском министерстве подобные «мелочи», похоже, не интересовали. Подчинялась авиагруппа напрямую командованию 5-го флота, отвечавшего за действия в Южном Китае.

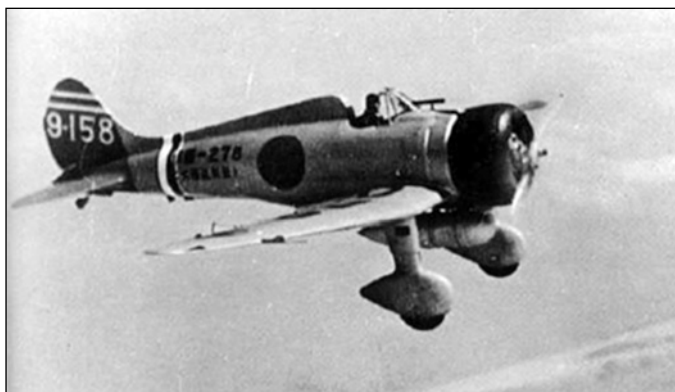
После окончания строительства аэродрома Сандзао в начале мая 1938 г., 14-я АГ была переброшена туда и, вместе с авиагруппой базовых ударных самолётов «Такао» начала действия против целей в Южном Китае. Например, 6 июня её самолёты бомбили Гуйлинь, а 2 сентября — Учжоу, в конце года атакам подверглись Гуйлинь и Луйчжоу. Но главной целью японских бомбардировщиков был Гуанчжоу, который японцы регулярно бомбили до октября 1938 г. Особенно жестокими были бомбардировки в конце мая — начале июня, вследствие которых погибли несколько тысяч мирных жителей города и серьёзно пострадала городская инфраструктура. К счастью для жителей Гуанчжоу, японские бомбы также поражали расположенную в городе собственность европейских и американских компаний и



Командир 14-й АГ капитан 1-го ранга Абэ Хироаки (на фото в форме вице-адмирала)



Пикировщик D1A2 14-й авиагруппы



Истребитель A5M капитан-лейтенанта Кокуфуды Мицугу. На борту самолёта видна дарственная надпись, означавшая, что самолёт приобретён на деньги частных лиц или организаций

организаций. Это привело к дипломатическим скандалам, после которых японские лётчики поумерили свой пыл и старались бомбить аккуратнее.

Но даже жестокие бомбёжки не смогли полностью перекрыть поставки оружия и военной техники через Гуанчжоу. Тогда 12 октября 1938 г. войска 21-й японской армии при поддержке мощных сил флота высадились в бухте Биас (Та-Я) к северо-востоку от Гонконга, и уже 21 октября Гуанчжоу был захвачен. При этом 14-я авиагруппа обеспечивала наступление японских войск своими вылетами на бомбёжку и разведку неприятеля, а также прикрывала с воздуха район высадки и якорную стоянку десантного ордера.

С захватом японцами плацдарма в Гуанчжоу и увеличения расположенной в Южном Китае группировки морской авиации возникла необходимость сформировать в этом районе отдельное авиационное соединение флота. Им стала созданная 15 декабря 1938 г. в составе 5-го флота 3-я объединённая авиагруппа, в которую, среди других авиачастей, вошла и 14-я АГ.

В тот же день 14-я авиагруппа была реорганизована. Теперь она состояла из отрядов базовых ударных самолётов и палубных истребителей — по 18 машин в каждом. Позд-

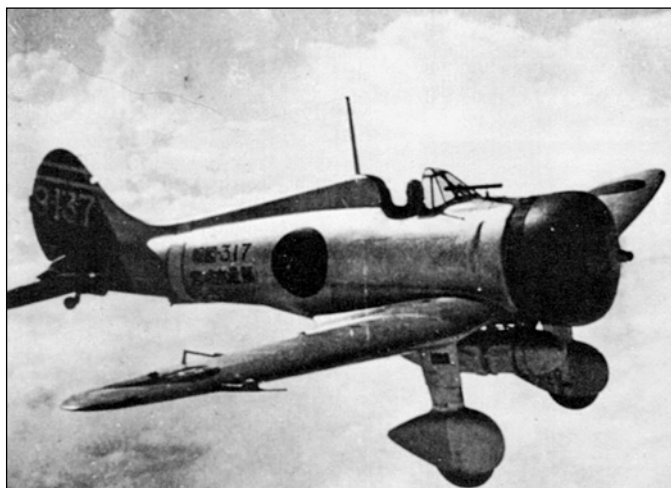


Пилоты истребительного авиаотряда 14-й авиагруппы на фоне А5М, январь 1939 г. В центре сидят в креслах: слева капитан-лейтенант Сингоо Хидэки, справа старший лейтенант Хоаси Такуми

нее в состав авиагруппы снова вошёл отряд бомбардировщиков (пикировщиков) из 12 самолётов.

Первой крупной операцией авиагруппы в 1939 г. стало участие в захвате острова Хайнань в начале февраля. С 30 января по 18 февраля 14-я АГ обеспечивала разведку и прикрытие с воздуха десантных соединений, а затем поддерживала операции японских войск по захвату острова. 29 марта она и сама перебазировалась на Хайнань — с этого дня её главной базой стал аэродром Хайкоу у одноимённого города в северной части острова.

24 апреля отряд базовых ударных самолётов авиагруппы был переброшен в Центральный Китай. Действуя с аэродрома Ханькоу вместе с бомбардировщиками 13-й авиагруппы, он участвовал в налётах на китайские города с целью принудить китайское руководство к миру. Так, 3 мая отряд участвовал в бомбёжке столицы Китая города Чунцин, а 11 июня бомбил важный промышленный центр Чэнду. Но особых успехов японцы не добились, и 15 июня бомбардировщики 14-й авиагруппы вернулись на аэродром Хайкоу.



А5М 14-й авиагруппы



А5М 14-й авиагруппы на аэродроме Наньнин, декабрь 1939 г.



А6М 14-й авиагруппы, вернувшиеся из налёта на Куньмин, 7 октября 1940 г.

До мая 1940 г. 14-я авиагруппа не участвовала в крупных операциях, за исключением попытки 21-й армии в ноябре 1939 г. перекрыть границу Китая с Французским Индокитаем по суше. Вместе с авиагруппой «Такао» и истребительным отрядом 12-й авиагруппы 14-я авиагруппа поддерживала высадку японских войск в порту Пакхой (ныне Бэйхай) и их наступление к городу Наньнин, который был важнейшим транспортным узлом в этом районе. Наступление было успешным: китайские войска были разбиты, Пакхой был захвачен 17-го, на Наньнин — 24 ноября. Но японский плацдарм находился в полуокружении и требовал регулярной поддержки с воздуха (среди прочего, на аэродроме Наньнин с декабря 1939 г. базировались 13 истребителей и 9 пикировщиков 14-й АГ), поэтому в феврале 1940 г. японцы вывели свои войска из этого района.

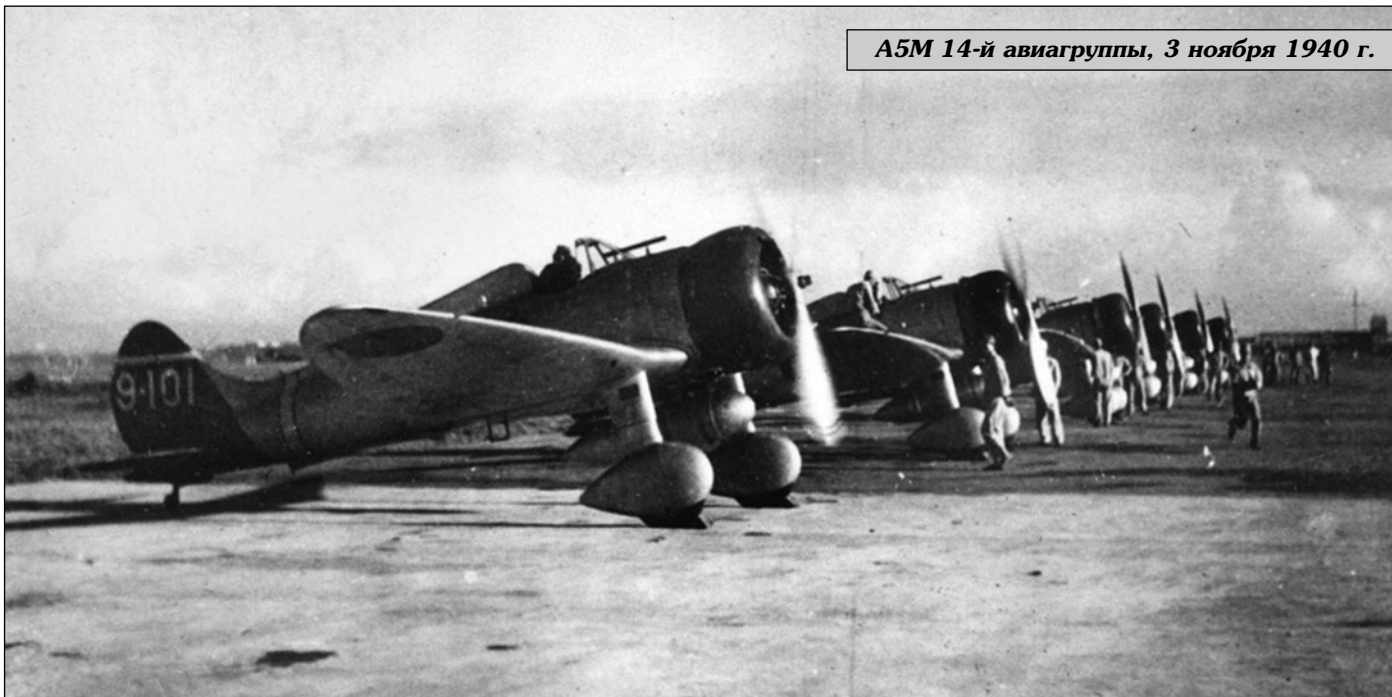
Следует отметить, что Наньнинская операция стала боевым дебютом для нового пикирующего бомбардировщика фирмы Айти, более известного под кратким обозначением D3A или американским кодовым названием «Вэл». В ноябре 1939 г. (за месяц до официального принятия машины на вооружение) группа D3A под командованием капитан-лейтенанта Такахаси Садаму прибыла в Хайкоу для проверки новых самолётов в боевых условиях. К февралю

1940 г. бомбардировочный авиаотряд 14-й авиагруппы под командованием капитан-лейтенанта Такахаси был полностью перевооружён на D3A (9 боевых и 3 запасных машины). До июня 1940 г. отряд провёл 13 ударов по различным целям в Южном Китае.

В мае 1940 г. отряд базовых ударных самолётов был снова направлен в Ханькоу для проведения стратегических бомбёжек китайских городов, и в первую очередь Чунцина. Был период, когда японцы бомбили столицу Китая каждый день — но принудить китайцев сдаться им не удалось и в этот раз. А вот истребительная эскадрилья 14-й АГ, также отправленная в Ханькоу, не смогла участвовать в налётах вследствие недостаточной дальности своих А5М, поэтому в основном привлекалась для местной ПВО. Только в сентябре, когда части 14-й авиагруппы вернулись на Хайнань, истребители Тип 96 начали заменять на новейшие истребители Тип 0. Большая дальность полёта и 20-мм пушки этих истребителей оказалось весьма кстати не только в воздушных боях, но и при атаках наземных целей. Например, 12 декабря 1940 г. 7 А6М из состава 14-й АГ, ведомые армейским самолётом-разведчиком, проштурмовали аэродром Сянгун в провинции Юннань, уничтожив на земле 22 учебных самолёта.

После того как японцы вооружённым шантажом добились у французов разрешения на размещение своих войск в северной части Французского Индокитая, 5-7 октября 1940 г. 14-я и 15-я авиагруппы перебазировались в Ханой, аэродром которого и стал основной их базой вплоть до самого расформирования этих частей. Отсюда лётчики авиагрупп атаковали различные цели в Южном Китае, обращая особое внимание на Куньмин (крупнейший город и транспортный узел региона) и пути, по которым в Китай поставлялось оружие из Бирмы. Уже 7 октября 7 А6М 14-й АГ под командованием капитан-лейтенанта Кокуфуда Мицугу прикрывали 27 G3М 15-й АГ во время атаки Куньмина. Несмотря на противодействие группы китайских истребителей, все японские машины вернулись на базу. Истребители, вдобавок, заявили об уничтожении 13 машин в воздушном бою и ещё 4 — на земле.

При этом 15 ноября 1940 г. 3-я объединённая авиагруппа была расформирована, и 14-я АГ была снова переделана в непосредственное подчинение командованию 5-го



А5М 14-й авиагруппы, 3 ноября 1940 г.



Построение в 14-й авиагруппе. На переднем плане виден нос А6М



А6М 14-й авиагруппы в полёте

флота. Правда, теперь этот флот носил название «2-й Китайский экспедиционный флот».

В 1941 г. активность авиагруппы заметно спала, но не прекратилась. Так, 8 июля её самолёты бомбили коммуникации между Куньмином и Гуйяном, а в середине августа — помогали гарнизону острова Хайнань бороться с партизанами. Кроме того, после оккупации японцами в июле 1941 г. южной части Французского Индокитая 14-я АГ отправила туда сводный авиаотряд из 12 А6М и 3 G3M. Базируясь на аэродром в районе города Сайгон (ныне Хошимин), он обеспечивал прикрытие с воздуха и разведку для расположенных там японских войск.

В рамках подготовки к войне с США и Британской империей 15 сентября 1941 г. 14-я авиагруппа была расформирована, а её личный состав и самолёты были переданы на усиление других авиагрупп базовых ударных самолётов.

Командиры авиагруппы:

с 6 апреля 1938 г. по 15 декабря 1938 г. — капитан 1-го ранга Абэ Хироаки (阿部弘毅),
с 15 декабря 1938 г. по 15 ноября 1939 г. — капитан 1-го ранга Хигути Хироси (樋口暁),
с 15 ноября 1939 г. по 18 мая 1940 г. — капитан 1-го ранга Номото Тамэки (野元 為輝),
с 18 мая 1940 г. по 15 октября 1940 г. — капитан 1-го ранга Итимура Сигэмацу (市村茂松),
с 15 октября 1940 г. по 17 апреля 1941 г. — капитан 2-го (позднее 1-го) ранга Ёкои Тосиюки (横井 俊之),
с 17 апреля 1941 г. — капитан 1-го ранга Накасэ Нобору (中瀬 渉)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

— палубный ударный самолёт Тип 96 (B4Y),
— палубный истребитель Тип 96 (A5M),
— палубный бомбардировщик Тип 96 (D1A2),
— базовый ударный самолёт Тип 96 (G3M),
— палубный бомбардировщик Тип 99 (D3A),
— палубный истребитель Тип 0 (A6M)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 6 апреля 1938 г. — 9

15-я авиагруппа

25 июня 1938 г. на аэродроме Омура была сформирована новая авиагруппа флота, предназначенная для действий в Китае. Её задачей была помощь 12-й и 13-й авиагруппам в обеспечении захвата города Ханькоу, ставшего новой столицей Китайской республики после захвата японцами Нанкина. Японцы сосредоточили для захвата Ханькоу немалые силы армии и флота, но силы авиации, по их мнению, всё равно нужно было усилить — особенно пикировщиками, которые отсутствовали в составе 12-й и 13-й авиагрупп. Поэтому и была создана 15-я авиагруппа, включавшая 6 палубных ударных самолётов, 12 палубных истребителей и 12 палубных бомбардировщиков (пикировщиков). При этом фактическая численность авиагруппы была больше и равнялась 45 машинам, в число которых входили 9 палубных ударных самолётов, 18 палубных истребителей и 18 палубных бомбардировщиков. Зато машин новых типов в авиагруппе не хватало. Отряд ударных самолётов был вооружён устаревшими B4Y, также и половину истребительного отряда пришлось укомплектовать устаревшими A4N.

Командиром 15-й АГ стал один из первых авиаторов флота капитан 1-го ранга Камасэ Ватару, а командиром истребительного отряда был назначен капитан-лейтенант Нангоо Мотифуми — опытный лётчик, уже успевший повоевать в Китае (имел на своём счету 8 признанных побед). Среди лётчиков авиагруппы хватало ветеранов китайской кампании из состава авианосных авиагрупп, особенно с авианосцев «Сорю» и «Кага».

10 июля 15-я АГ была перебросена на аэродром у города Аньцин в Центральном Китае, где сразу включилась в обеспечение с воздуха операции по захвату города Наньчан.



Капитан-лейтенант Нангоо Мотифуми

A4N и A5M 15-й авиагруппы на аэродроме Анцинь, лето 1938 г.



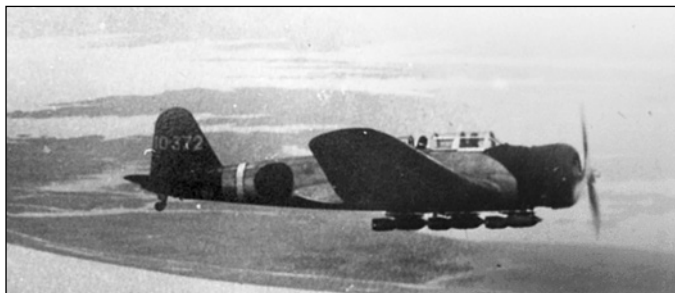
A5M 15-й авиагруппы на аэродроме



B4Y 15-й авиагруппы

Уже 18 июля 1938 г. 15-я авиагруппа понесла тяжёлую утрату — в воздушном бою погиб Нангоо Мотифуми. В тот день 14 D1A2, 5 B4Y и 6 A5M под общим командованием капитана 3-го ранга Мацумото пошли на бомбёжку аэродрома Наньчан. Правда, истребители не смогли встретиться со своими подопечными, и к цели те пошли без эскорта. Зато истребители наткнулись на группу из 5 китайских И-15бис из 8-й истребительной эскадрильи ВВС Китая, отправленных к Наньчану на перехват японской атаки. Нангоо заметил неприятельский истребитель, который явно не видел японские самолёты и поэтому должен был стать лёгкой добычей ветерана. И действительно, советский лейтенант Валентин Дудонов обнаружил спикировавшего на его машину японца только тогда, когда вражеские пули стали бить в бронеспинку пилотского кресла его И-15бис. Но Нангоо не рассчитал расстояние до цели и врезался в машину Дудонова. Потеряв управление, японский истребитель рухнул в озеро Поянху — пилот погиб. Советский лётчик смог покинуть свою машину с парашютом, но на земле его атаковал другой японский истребитель, лётчик которого явно горел желанием отомстить за гибель командира. Побегав зигзагами от японского обстрела, лейтенант нырнул в то же самое озеро Поянху, где погиб Нангоо. Но Дудонова это озеро спасло — он смог пересидеть под водой до того момента, когда его обидчик не отправился восвояси. Разъяренные гибелью своего командира, японские лётчики сбили все без исключения неприятельские истребители.

Тем временем японские пикировщики смогли выйти к цели без помех со стороны противника и удачно отбомбились по аэродрому Наньчан, уничтожив на земле несколько машин, среди которых были и 2 СБ. Более того — машины старших лейтенантов Огава и Оно Сатору приземлились на сам аэродром, где лётчики лично уничтожили ещё несколько самолётов! Всего в тот день японцы заявили об



B5N 15-й авиагруппы



B5N 15-й авиагруппы с подготовленными к подвеске 60-кг бомбами



Офицеры 15-й авиагруппы на аэродроме Цзюцзян. На заднем плане — пикировщики D1A2

уничтожении на земле 19 машин неприятеля. Но на отходе 1-я эскадрилья бомбардировочного отряда лишилась двух пикировщиков. Один из них был сбит парой И-16 из 21-й истребительной эскадрильи, которые пилотировали капитан Ло Индэ и лейтенант Хан Чан. К счастью для японских лёт-

чиков, им удалось приводниться в озере Поянху, где они были подобраны японским эсминцем. Второму пикировщику повезло меньше: лётчики 8-й истребительной эскадрильи капитан Лю Кванчу и лейтенант Мо Таян на своих И-15бис атаковали D1A2 до того момента, пока не увидели его рухнувшим на землю у берега озера Поянху.

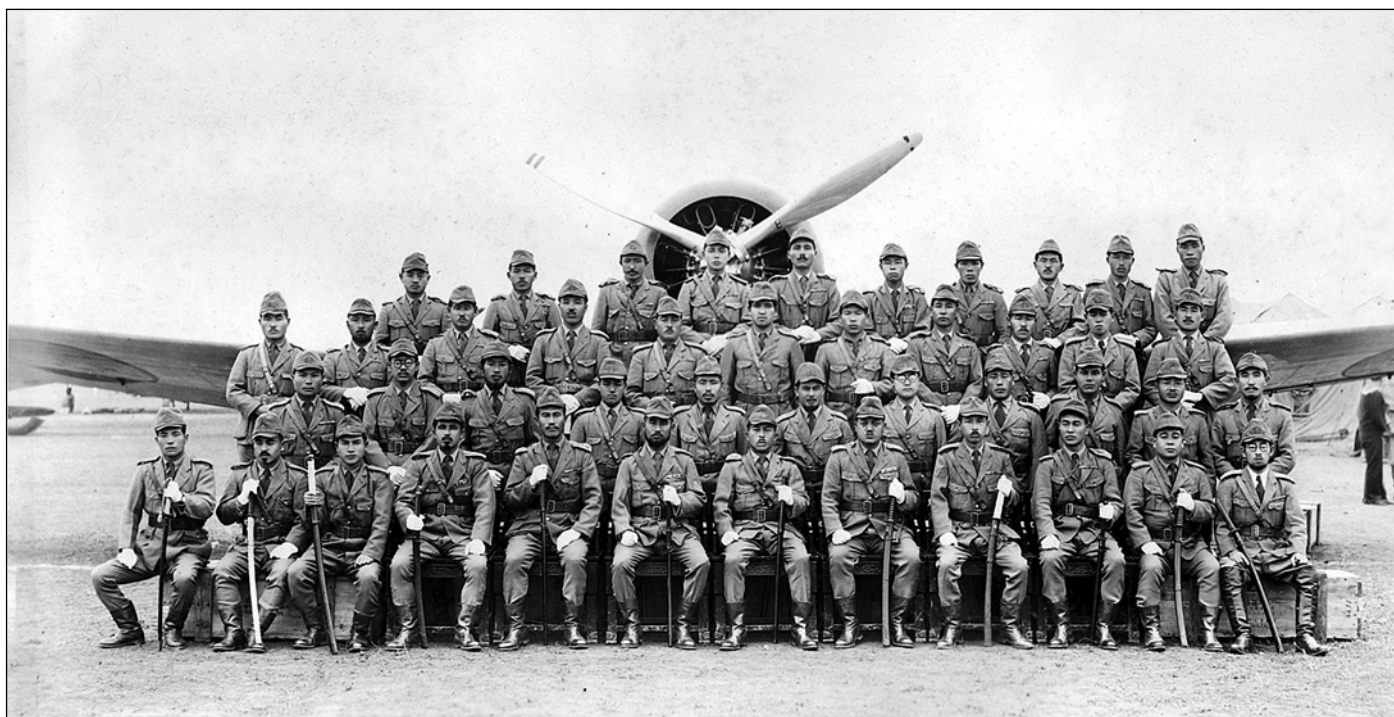
В дальнейшем авиагруппа попеременно участвовала в атаках на Ханькоу и прикрытии с воздуха своих войск и баз. Например, 3 августа её истребители снова прикрывали ударные самолёты G3M из состава 13-й авиагруппы при бомбёжке Ханькоу (потеряв в бою с китайскими истребителями 3 A5M), а 12 августа — прикрывали с воздуха город Цзюцзян на берегу реки Янцзы.



A5M 15-й авиагруппы на аэродроме Цзюцзян



Аэродром Цзюцзян с воздуха



Комсостав 15-й авиагруппы, аэродром Ханькоу (?), 3 ноября 1938 г. «Фоном» для фото служит B5N



Обломки сбитого A5M из 15-й авиагруппы, Ханькоу, октябрь 1938 г.

В сентябре 1938 г. 15-я авиагруппа была переведена на новый штат, который лишь утвердил уже сложившуюся ситуацию с самолётами: 9 палубных ударных самолётов, 18 палубных истребителей и 18 палубных бомбардировщиков. Тогда же 15-я АГ, наконец, избавилась от устаревших A4N — её истребительный отряд был полностью перевооружён на A5M. Вслед за продвижением японских войск к Ханькоу авиагруппу перебросили в Цзюцзян, но в серьёзных воздушных боях она уже не участвовала.

С захватом Ханькоу (25 октября 1938 г.) потребность в дополнительной авиагруппе в Центральном Китае отпала, и 1 декабря 15-я АГ была расформирована. Её личный состав и техника частично были обращены на пополнение других авиагрупп, а частично возвращены в Японию.

15 ноября 1939 г. 15-я авиагруппа снова появилась в боевом расписании японского флота. На этот раз её сформировали для замены авиагруппы базовых ударных самолётов «Такао», действовавшей в Южном Китае в составе 3-й объединённой авиагруппы. Во время ежегодной ротации в конце 1939 г. АГ «Такао» планировали вывести в пункт постоянной дислокации (на острове Формоза), что

существенно ослабило силы бомбардировочной авиации в Южном Китае. А ослаблять их японцы не хотели, поскольку именно базовые ударные самолёты с авиабаз в этом районе активно пытались прервать поставки оружия и военной техники в Китай, осуществлявшиеся через Бирму и Французский Индокитай. Поэтому на аэродроме Кисарадзу была создана 15-я авиагруппа второго формирования в штатном составе 27 базовых ударных самолётов и 6 базовых разведчиков. В конце ноября или начале декабря 15-я АГ закончила формирование и была перебросена в Южный Китай, в провинцию Гуандун, где действовала вместе с 14-й авиагруппой, в основном, с аэродрома на острове Санзао в устье Жемчужной реки. Первой серьёзной операцией авиагруппы стала поддержка в декабре 1939 г. полуокружённых китайцами сил 21-й японской армии, перекрывавших границу Китая с Французским Индокитаем в районе Наньнина. В дальнейшем основной задачей группы стали бомбёжки путей доставки импортного вооружения и снабжения в Южном Китае, а также разведка.

В мае 1940 г. авиагруппу перебросили в Ханькоу для участия в первом в истории бомбардировочной авиации «блице» — массовых бомбёжках временной столицы Китая города Чунцин с целью принудить к миру руководство гоминьдановского Китая. Всё лето 1940 г. базовые ударные самолёты флотской авиации бомбили Чунцин, но успеха не добились — китайское руководство отказалось прекращать войну. Тогда японское руководство решило прервать поставки оружия в Китай «снаружи». В конце сентября 1940 г. Япония угрозами добилось согласия



Командир 15-й авиагруппы второго формирования капитан 1-го ранга Ямамото Тикао (на фото в форме контр-адмирала)

Бомбардировщик G3M в полёте



Франции, капитулировавшей летом 1940 г. перед союзниками Японии — Германией и Италией, разрешения ввести войска в северную часть Французского Индокитая. 5-7 октября на аэродром в Ханое вместе с 14-й АГ была переброшена и 15-я авиагруппа, возобновившая активную борьбу против китайских баз и линий снабжения в Южном Китае, особо выделяя мосты. Например, 18 октября её самолёты бомбили мосты на реке Меконг, 28-го — мосты через Салуин. При этом с сентября в составе авиагруппы был создан истребительный отряд, состоявший из истребителей A5M и A6M.

Ежегодная реорганизация японского флота в конце 1940 г. привела к расформированию 15-й авиагруппы, личный состав и матчасть которой по большей части пошли на укомплектование вновь созданных авиагрупп базовых ударных самолётов «Гензан» и «Бихоро» («Михоро»).

Командиры авиагруппы:

Первое формирование:

25 июня — 1 декабря 1938 г. — капитан 1-го ранга Камасэ Ватару (蒲瀬和足)

Второе формирование:

15 ноября 1939 г. — 15 ноября 1940 г. — капитан 1-го ранга Ямамото Тикао (山本親雄)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

Первое формирование:

палубный истребитель Тип 95 (A4N),
палубный истребитель Тип 96 (A5M),
палубный бомбардировщик Тип 96 (D1A2),
палубный ударный самолёт Тип 96 (B4Y),
палубный ударный самолёт Тип 97 (B5N)

Второе формирование:

базовый ударный самолёт Тип 96 (G3M),
базовый разведчик Тип 98 (C5M),
палубный истребитель Тип 96 (A5M),
палубный истребитель Тип 0 (A6M)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

Первое формирование:

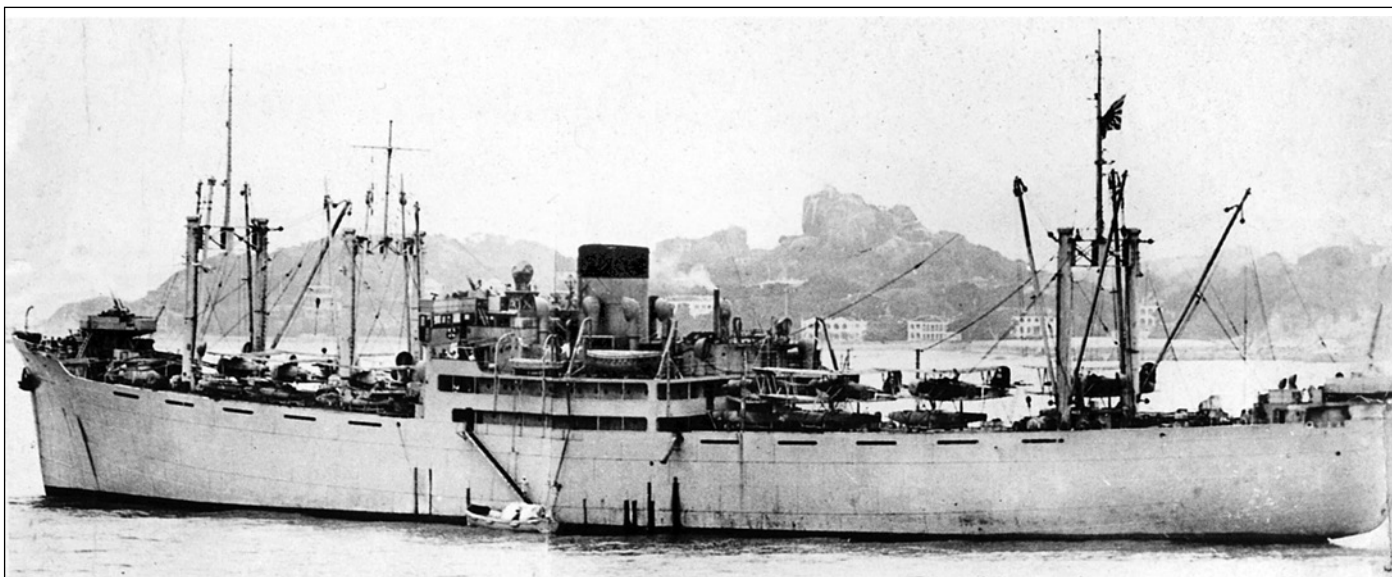
с 25 июня 1938 г. — 10

Второе формирование:

с 15 ноября 1939 г. — неизвестно.

16-я авиагруппа

Из всех «китайских» авиагрупп Японского императорского флота 16-я была, без сомнения, самой странной с организационной точки зрения. Дело в том, что на момент своего создания 15 декабря 1938 г. она уже больше года участвовала в боях в качестве авиагруппы гидроавиатранспорта «Камикава-мару». Разумеется, формирование отдельной авиагруппы имело резон в случае, если она должна была действовать отдельно от корабля — но как раз этого и не произошло. Несмотря на то, что одновременно с формированием 16-й АГ «Камикава-мару» был переклассифицирован из категории «гидроавиатранспорт» в «специально оборудованный транспорт самолётов» (не являвшийся боевым кораблём), фактически задачи, выполняемые им, не изменились. Вооружение и оборудование для базирования гидросамолётов с корабля также не снимались. Более того, новая авиагруппа даже не получила своего собственного командира: ею по совместительству командовал командир «Камикава-мару» капитан 1-го ранга Ёкогава Итихэй. И хотя 16-я авиагруппа формально



Гидроавианосец «Камикава-мару» со своей авиагруппой на борту, Сямэнь (Амой), 1938-40 г.

стала независимой штатной единицей из 9 гидросамолётов-разведчиков, подчинявшейся 3-й объединённой авиагруппе 5-го флота, фактически о её автономии от «Камикава-мару» речи не было.

16-я авиагруппа вместе с «Камикава-мару» активно действовала у побережья Южного Китая. Базируясь на якорную стоянку Ваньшань (расположена к юго-западу от Гонконга в устье Жемчужной реки), корабль обеспечивал действия авиагруппы по осуществлению морской блокады китайского побережья, разведке и поддержке сухопутных войск. Подобная рутина периодически прерывалась операциями против отдельных китайских форпостов в том районе. Например, в феврале 1939 г. корабль и авиагруппа участвовали в захвате острова Хайнань, ставшего важной базой для дальнейшего продвижения Японии в Юго-Восточную Азию. 21-27 июня 1939 г. 16-я авиагруппа и «Камикава-мару» оказывали поддержку операции по захвату порта Шаньтоу (Сватоу) к северо-востоку от Гонконга. Порт был быстро захвачен комбинированной атакой с суши и с моря, при этом японская авиация оказывала активную поддержку наступающим войскам. В октябре 1939 г. корабль участвовал в захвате Наньнина.

Тем временем в недрах японской военно-морской бюрократии, должно быть, задумались над смыслом весьма странного решения о «разделении-но-не-до-конца» гидро-

авиатранспорта и его авиагруппы. В результате во время очередной ежегодной реорганизации флота 15 ноября 1939 г. «Камикава-мару» снова переклассифицировали в гидроавиатранспорт, а 16-я авиагруппа снова стала авиагруппой «Камикава-мару».

Командиры авиагруппы:

с 15 декабря 1938 г. — капитан 1-го ранга Ёкогава Итихэй (横川市平)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

гидросамолёт-разведчик Тип 95 (E8N)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 15 декабря 1938 г. — 11.

21-я авиагруппа

21-я авиагруппа была сформирована на аэродроме Курэ 11 июля 1937 г., в рамках мобилизации японского флота против Китая. В её состав вошли 6 двухместных гидросамолётов-разведчиков тип 95, переданных из состава авиагруппы «Курэ».

При этом, судя по всему, первоначально авиагруппа предназначалась для базирования на гидроавиатранспорт, но, поскольку эти корабли были ещё не готовы, авиагруппа получила импровизированную плавучую базу из числа подходящих для этой цели вспомогательных кораблей флота.

28 июля 1937 г. авиагруппа была придана 2-му флоту и получила в качестве плавучей базы флотский танкер «Наруто». 6 (по другим данным — 7) августа 1937 г. «Наруто» вышел из Курэ, перевоза технический состав и имущество авиагруппы на острова Токусэки у западного побережья Кореи, принадлежавшей тогда Японской империи (ныне острова Токчок у западного побережья Южной Кореи). 9 августа туда же перелетели самолёты авиагруппы. Но острова Токусэки оказались неподходящим для устройства гидроаэродрома, и вскоре база группы была перенесена на север в залив Дайто (ныне залив Тэдонь на западном побережье Северной Кореи). С этого гидроаэродрома самолёты 21-й авиагруппы осуществляли разведку и патрулирование акватории и побережья Жёлтого моря и



Гидросамолёт E8N

Бохайского залива, а также прикрытие японских транспортов, перевозящих подкрепления на Северокитайский ТВД.

После того, как японцы обеспечили себе контроль над Северным Китаем, 5 сентября 21-я авиагруппа вместе с «Наруто» была переброшена в Центральный Китай, где японские войска вели упорные бои в районе Шанхая. Её перебросили на гидроаэродром у острова Сицзяошань (к востоку от Шанхая), где её самолёты участвовали в патрулировании с целью поддержания блокады китайского побережья и разведки китайской территории (например, они летали на разведку города Сюйчжоу).

Тем временем, 15 октября 1937 г. в Йокосуке закончил переоборудование в гидроавиатранспорт бывший грузопассажирский теплоход «Кинугаса-мару». «Наруто» перевёз 21-ю авиагруппу в Рёджюн на Квантунском полуострове, где 20 октября 1937 г. передал её самолёты и имущество на борт только что прибывшего в Рёджюн «Кинугаса-мару». При этом сама 21-я авиагруппа была в тот же день расформирована, а её командир стал командиром авиагруппы «Кинугаса-мару».

Командиры авиагруппы:

с 11 июля 1937 г. — капитан 1-го ранга Хасэгава Киити (長谷川喜一)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

гидросамолёт-разведчик Тип 95 (E8N)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 11 июля 1937 г. — неизвестно

22-я авиагруппа

22-я авиагруппа была сформирована 11 июля 1937 г. на аэродроме Сасэбо в составе 6 E8N из состава АГ «Сасэбо». 28 июля 1937 г. она была передана в подчинение 3-му флоту (действовавшему в Центральном Китае), получив в качестве плавбазы флотский танкер «Цуруми».

11 (по другим данным — 10) августа 1937 г. «Цуруми» погрузил на борт самолёты, личный состав и имущество 22-й авиагруппы и отправился к острову Сицзяошань, куда прибыл 13-го числа. Именно отсюда 16 августа 1937 г. 22-я авиагруппа совершила свой первый боевой вылет для обеспечения ПВО японских войск, сражающихся в Шанхае. В дальнейшем гидросамолёты 22-й авиагруппы осуществляли как более привычные им вылеты на разведку и патрулирование района Шанхая и нижнего течения реки Янцзы, так и участвовали в прикрытии ударных самолётов во



Гидросамолёт E7K



время бомбёжек Нанкина в конце сентября 1937 г. За время этой последней операции лётчики авиагруппы совершили 21 боевой вылет и заявили об уничтожении 4 китайских истребителей без потерь со своей стороны.

5 октября 1937 г. к острову Сицзяошань прибыл переоборудованный из грузопассажирского судна гидроавиатранспорт «Камикава-мару», на который и была передана 22-я авиагруппа. 9 октября, после окончания погрузки на борт «Камикава-мару» личного состава и имущества, 22-я авиагруппа была расформирована, а командовавший ею капитан 2-го ранга Мунэюки стал старшим офицером «Камикава-мару».

Командиры авиагруппы:

с 11 июля 1937 г. — капитан 2-го ранга Мунэюки Синноске (宗雪新之助)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

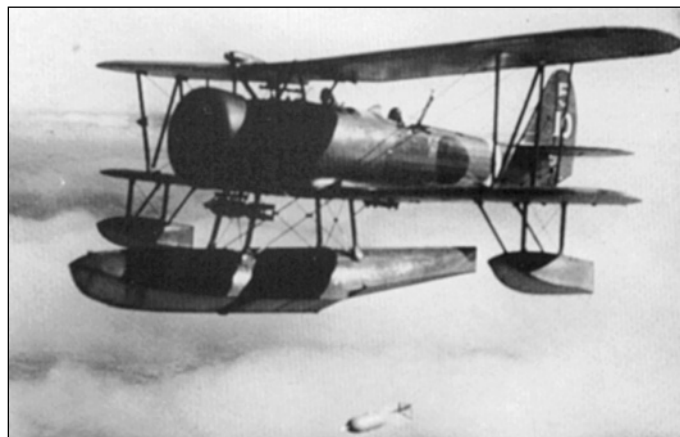
гидросамолёт-разведчик Тип 95 (E8N)

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

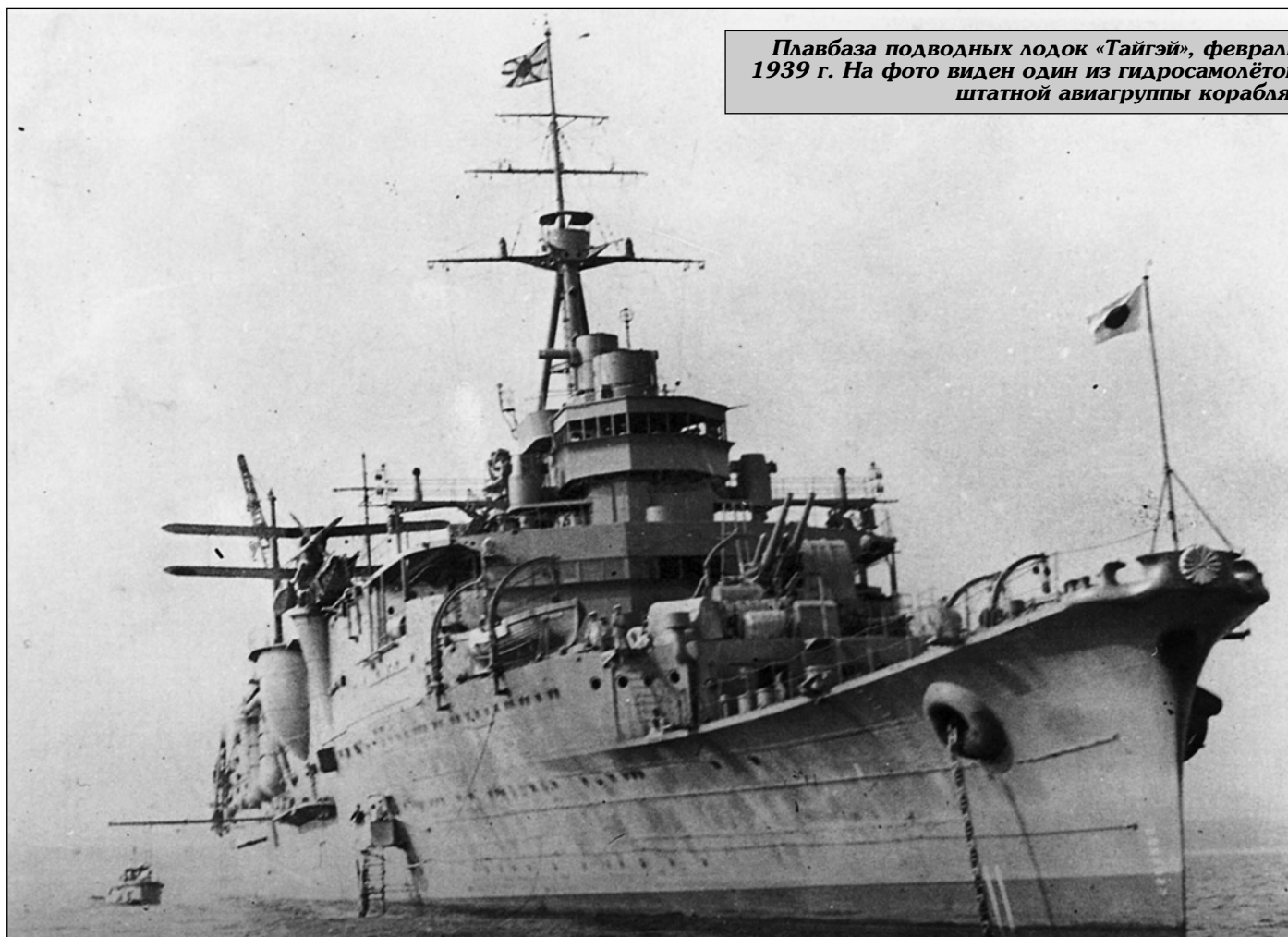
с 11 июля 1937 г. — неизвестно

23-я авиагруппа

23-я авиагруппа была сформирована 13 августа 1937 г. на аэродроме Сасэбо. В её состав входило 16 гидросамолётов-разведчиков: 8 трёхместных гидросамолётов Тип 94 (по 4 самолёта, выделенных из состава авиагрупп «Майдзүру» и «Тинкай» соответственно) и 8 двухместных гидросамолётов Тип 95 (по 4 самолёта, выделенных из состава авиагрупп «Татэяма» и «Оминато»). В день формирования



Гидросамолёт E8N



Плавбаза подводных лодок «Тайгэй», февраль 1939 г. На фото виден один из гидросамолётов штатной авиагруппы корабля.

авиагруппа была официально передана в непосредственное подчинение командованию 3-го флота.

19 августа 1937 г. авиагруппа в полном составе перелетела из Сасэбо на гидроаэродром Сицзяошань. Базой авиагруппы стала плавбаза подводных лодок «Тайгэй», 19 августа 1937 г. вышедшая из Сасэбо на якорную стоянку Сицзяошань с техническим составом и имуществом авиагруппы.

Базируясь на гидроаэродроме Сицзяошань, самолёты 23-й авиагруппы совершали регулярные полёты на разведку в район Шанхая. 22 сентября половина авиагруппы перешла на прибывший из Японии переоборудованный гидроавиатранспорт «Кагу-мару», став его штатной авиагруппой. 2 октября 1937 г. вторая половина 23-й авиагруппы была передана на гидроавиатранспорт «Ноторо», а сама авиагруппа была расформирована. При этом командир 23-й авиагруппы капитан 1-го ранга Окада стал новым командиром «Ноторо».

Командиры авиагруппы:

с 13 августа 1937 г. — капитан 1-го ранга Окада Дзисаку (岡田次作)

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

гидросамолёт-разведчик Тип 95 (E8N),
гидросамолёт-разведчик Тип 94 (E7K).

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 13 августа 1937 г. — неизвестно

Источники:

Aichi Type 99 Carrier Dive-Bomber (D3A). Famous airplanes of the world No.33. — Tokyo, 1991.
Ceo, Eduardo Aircraft of the Imperial Japanese Navy. Land-based aviation, 1926-1945 (II). — Valadolid, 2010.
Cheung, Raymond Aces of the Republic of China Air Force. — Oxford, 2015.
Gustavsson, Hakan Sino-Japanese Air War 1937-45 — <http://surfcity.kund.dalnet.se/sino-japanese.htm>
Hackett, R., Kingsepp, S., Tully, A. Rising Storm — The Imperial Japanese Navy and China 1931-1941 — <http://www.combinedfleet.com/Rising.htm>
Hatta, I., Izawa, Y. Japanese Naval Aces and Fighter Units in World War II. — Annapolis, 1989.
Japanese Monograph No.166 — China area naval air operations July-November 1937. — Tokyo, 1951.
Mitsubishi Type 96 Attack Bomber (G3M) 'Nell'. Famous airplanes of the world No.91. — Tokyo, 2002.
Mitsubishi Type 96 Carrier Fighter (A5M). Famous airplanes of the world No.27. — Tokyo, 1991.
Mitsubishi Type Zero Carrier Fighter Model 11-21. Famous airplanes of the world No.55. — Tokyo, 1995.
Tagaya, Osamu Aichi 99 Kanbaku 'Val' Units 1937-42. — Oxford, 2011.
Tagaya, Osamu Mitsubishi Type 1 Rikko 'Betty' units of World War 2. — Oxford, 2001.
В небе Китая. 1937-1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. — Москва, 1986.
Сакаи, Сабуро Самурай! /в сборнике Божественный ветер. — Москва, 2005.
Сидоренко, Владимир, Пинак, Евгений Авианесущие крейсера Второй Мировой. «Глаза» японского флота. — Москва, 2014.
<http://www.airaces.ru>
<http://arawasi-wildeagles.blogspot.com/>
<http://blog.goo.ne.jp/summer-ochibo/>
<http://forum.axishistory.com/>
<http://futabamil.hobby-web.net/souko/index.html>
<http://homepage2.nifty.com/nishidah/>
<http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=17110447>
<http://pacificwrecks.com/>
<http://warfarehistorynetwork.com/daily/wwii/the-uss-panay-first-step-on-the-road-to-war/>

Крымское небо 1941-го года.

Часть вторая (30 августа — 18 октября)

Александр Заблотский, Роман Ларинцев

Сегодня модно давать военно-историческим статьям броские, «продаваемые» названия по принципу «обертка все, а её содержимое не так уж и важно». Если следовать данному принципу (а авторы стремятся не отставать от моды), то данную нашу работу следовало бы назвать примерно так: «От Перекопа до Керчи. Драма в двух действиях с прологом и эпилогом». Упомянутые «два действия» это две попытки 11-й полевой армии Вермахта прорвать советскую оборону на крымских перешейках. Соответственно, «пролог» — это боевые действия в Северной Таврии, своеобразном предполье Крыма, а «эпилог» — выход немецких соединений на оперативный простор, преследование частей 51-й и Приморской армий, начало севастопольской эпопеи и падение Керчи.

Однако наша статья не будет просто хронологическим изложением событий. Мы поставили перед собой несколько иную задачу: постараться осветить те моменты, которые до настоящего времени по каким-то причинам не попали в поле зрения отечественных историков. Упор нами был сделан на использование немецких документов, в большинстве случаев впервые вводимых в научный оборот.

При работе над статьей мы, естественно, внимательно изучили монографию М. Морозова «Воздушная битва за Севастополь. 1941 — 1942».¹ Эта книга, изданная в 2007 году, довольно подробно рассказывает именно об интересующем нас периоде. Тем более что написана данная работа профессиональным историком.²

Однако после внимательного прочтения книги, приходится признать, что «Воздушная битва за Севастополь» имеет два очень существенных недостатка. Первый — несмотря на то, что в 2007 году уже не было никаких проблем с доступом к документам противной стороны, при её написании эти самые документы не использовались, как говорится, от слова «совсем». Второй недостаток, напрямую вытекающий из первого — наличие множества ошибок в описаниях действий немцев.

Чтобы не быть голословным, приведем несколько абзацев с одной лишь страницы. Итак, М. Морозов пишет: «Вечером Манштейн ввел в бой 22-ю и 170-ю пехотные дивизии, которые снова овладели дотла разрушенным городом».³ По немецким документам, а они хорошо

сохранились от дивизионного до армейского уровня, в сентябре 1941 года ни 22-я, ни 170-я дивизии немцев на Перекопе в бой не вводились. Читаем пятью строками далее: «... 26 сентября перешла в наступление 9-я армия Южного фронта, которая легко прорвала оборону оставленных Манштейном в Донбассе румынских войск. Именно это обстоятельство заставило развернуть на 180 градусов подходящий к Перекопу 49-й горный корпус и мотодивизию СС «Лейбштандарт Адольф Гитлер».⁴ Здесь почти все неверно. «Легко прорвала оборону» не 9-я, а 18-я армия. Румыны же были не «оставлены», а специально переброшены на восточный участок полосы 11-й армии для обеспечения наступления на Крым. Наступление Южного фронта началось не 26 сентября, да собственно первоначально это было и не наступление. Дивизия СС никуда не подходила, а находилась во втором эшелоне 54-го армейского корпуса, штурмовавшего перекопские укрепления. Даже 49-й горный корпус не спешил к Перекопу, ибо его задачей был прорыв в Крым через Сиваш. Так что мы в своей статье попробуем с нашего дилетантского уровня дополнить работу маститого профессионала.

Итак, первую часть нашей статьи («Арсенал Коллекция» 10/2016) мы закончили на 23 сентября 1941 года, дне, который предшествовал началу операции по прорыву 54-го армейского корпуса немцев в Крым. Однако, прежде чем продолжить наше хронологическое повествование, вернемся почти на месяц назад. Связано это с желанием подробнее рассказать о противодействии советской авиации сосредоточению войск противника непосредственно у «ворот» Крыма.

30 августа 22-я пехотная дивизия 11-й полевой армии Вермахта форсировала Днепр в районе Берислав — Каховка (полоса 9-й армии Южного фронта) и немцы начали накапливать свои силы для дальнейшего продолжения наступления в направлении Перекопа и Мелитополя. Неоднократные попытки 9-й армии и фронтовых резервов ликвидировать плацдарм успеха не имели. Удержавшись на левом берегу, немцы перешли в наступление, постепенно тесня советские войска. Армии левого крыла Южного фронта, упорно сопротивляясь, стали отходить на тыловой оборонительный рубеж. К этому времени немцы уже вышли на ближние подступы к Крыму.

Итак, 30 августа возник новый опасный плацдарм на левом берегу Днепра, непосредственно угрожавший Крыму. Хотя уже в первый же день советская авиация нанесла минимум два удара по переправившимся частям противника, наращивание немецких сил на плацдарме шло быстрыми темпами. К пяти часам 1 сентября через Днепр были переправлены три полка и противотанковый дивизион 22-й и два полка 46-й пехотных дивизий, а также 190-й дивизион штурмовых орудий.⁵ Ликвидация или хотя бы временная приостановка работы переправы становились критически необходимыми, для чего привлекались все возможные силы и средства и в первую очередь авиация. По переправе и войскам на плацдарме действовали авиаторы Южного фронта, 9-й и 18-й армий. Ожидаемым решением советского командования стало привлечение к налетам на Берислав-Каховский плацдарм авиации Черноморского флота.

В свою очередь противник, также понимая всю важность занятого плацдарма с переправами, привлёк для ПВО района основные силы 77-й истребительной эскадры и зенитную артиллерию. С 12 часов 3 сентября за



Немецкая переправа в районе Берислава — цель налетов ВВС ЧФ (фото из немецкого отчета)

прикрытие переправ отвечал штаб 18-го зенитного полка, которому на 8 сентября были подчинены три зенитно-артиллерийских дивизиона, 22-й зенитный батальон и зенитно-пулеметная рота (наращивание сил шло постепенно).⁶

Первыми из черноморцев удар по плацдарму в 08.51⁷ 31 августа нанесла девятка бомбардировщиков СБ. Они с высоты 2100 метров бомбили войска противника в деревне Бургунка. На немцев было сброшено 39 ФАБ-100, восемь ФАБ-50 и 600 АО-2,5. С нашей стороны потерь при налете не было.

К сожалению, последующие налеты не были столь успешны. В 17.30 девять СБ из 78-й аз сбросили на противника в Бериславе 46 фугасных «соток». Однако будучи атакованными шестью Вф.109, девятка потеряла две машины сбитыми (экипажи: старший лейтенант Калечин, младший сержант Артамонов, младший сержант Вишнев и младший лейтенант Мороз, сержант Хенкин, красноармеец⁸ Андронов). Еще четыре бомбардировщика вернулись с пробоинами от огня противника, один из них требовал ремонта.

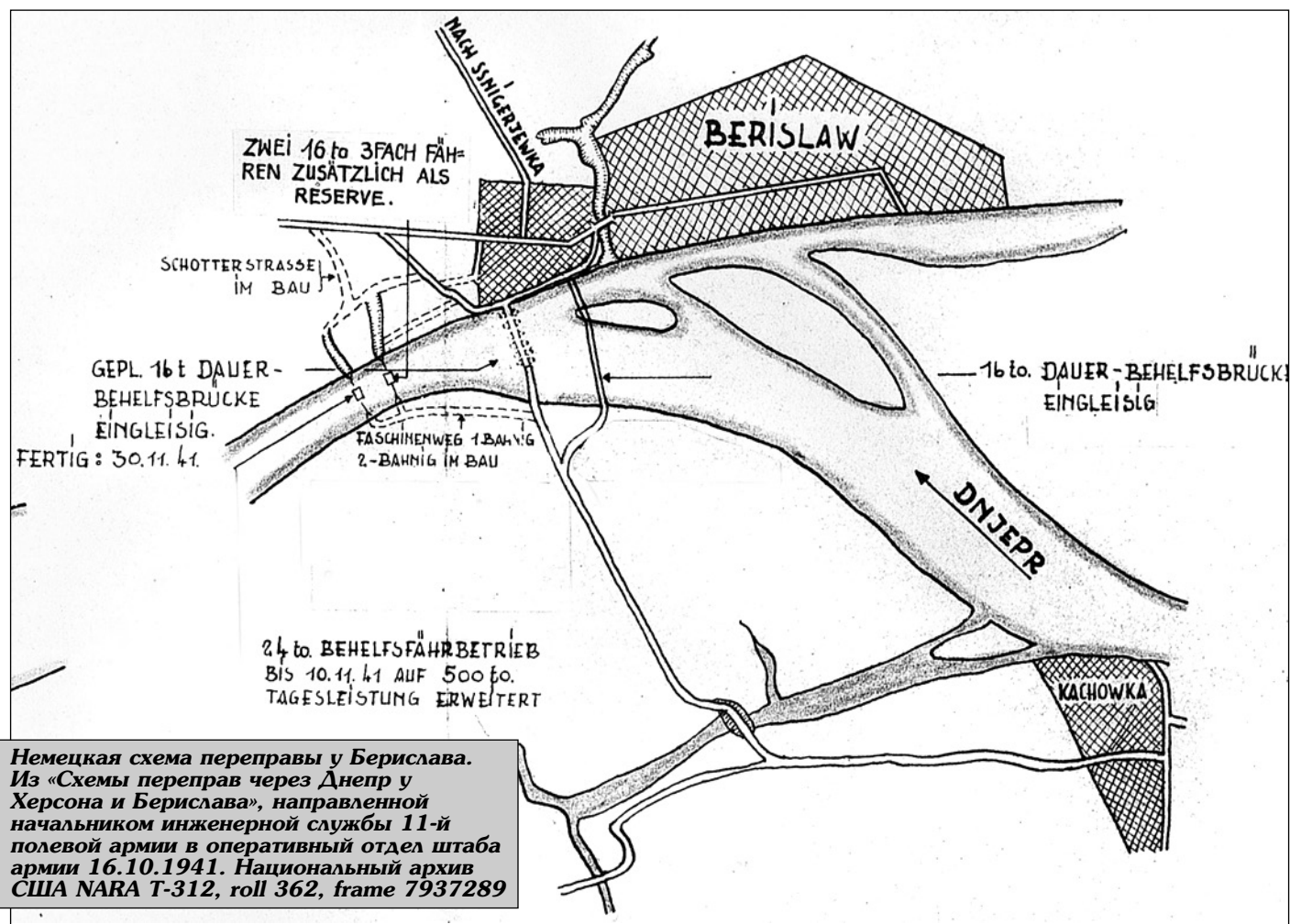
В полдень к налетам на Берислав-Каховский плацдарм подключилась группа истребителей и штурмовиков, базирующаяся на аэродром Бехтери. В первом вылете приняли участие три И-15 и пять И-16, которые сбросили по войскам противника 12 АО-25. Второй удар был произведен силами двух Ил-2 и трех И-15 в сопровождении четырех И-16. К сожалению, истребители прикрытия не смогли предотвратить прорыв к ударной группе восьми Вф.109. В результате были сбиты все три И-15 (летчики Колесов, Гаврилов и Блохин).

Последний день лета завершился около полуночи ударом по переправе четырех ДБ-3 из 2-го минно-торпедного авиационного полка, которые сбросили 30 ФАБ-100 и одну РРАБ-2.⁹

1 сентября налеты на плацдарм у Каховки и на днепровские переправы продолжились. Правда, начались они уже ближе к вечеру. В 18.10 шесть Пе-2 бомбили поселок Ольговка, сбросив 44 ФАБ-100. В 18.35 девятка СБ под прикрытием девяти И-16 нанесла удар непосредственно по переправе. С высоты всего 700 метров было сброшено 54 «сотки». В обоих случаях не обошлось без потерь с нашей стороны. Истребители противника сбили один Пе-2, экипаж которого (лейтенант Спиринов, старший лейтенант Карташов и младший сержант Баюкин) погиб. Еще два Пе-2 были повреждены и вышли из строя. Не вернулись на аэродром и три бомбардировщика СБ. К счастью, хотя самолеты и были разбиты, их экипажи остались невредимыми.

Ночью налеты на плацдарм продолжились. Шесть ДБ-3 из 2-го мтап, действуя парами, в период с 21.37 по 22.14 сбросили на Каховку и Берислав 52 ФАБ-100 и три РРАБ-3. Примерно в это же время четыре СБ «угостили» фрицев 26 ФАБ-100.¹⁰ Высота бомбометания в обоих случаях составляла от 900 до 1600 метров. При возвращении на свой аэродром ДБ-3 капитана Беликова сел на фюзеляж, не выпустив шасси. Экипаж не пострадал.

2 сентября стал для черноморских летчиков трудным днем. Первыми в 09.11 войска противника у Каховки атаковали девять СБ. С высоты 2100 метров они сбросили 54 ФАБ-100. Попытка трех Вф.109 помешать налету была сорвана прикрывавшими ударную группу четырьмя И-16 и





Переправа у Берислава под советскими бомбами.
(Справа на фото, вместе с немцами явно наши пленные, видимо использовавшиеся в качестве рабсилы в помощь немецким саперам)

двумя И-153. Через десять минут удар повторили шесть Пе-2. «Пешки» сбросили 48 «соток». На этот раз «мессерам» удалось сбить одну нашу машину, которая упала в трех километрах западнее Преображенки. Стрелок-радист погиб, а летчик и штурман спаслись на парашютах.

Хуже всего пришлось девятке СБ (шесть машин из 78-й аз и три из 4-й эскадрильи 40-го бап), наносившей удар по Бериславу в 09.53. Группе удалось сбросить 42 ФАБ-100 и 54 АО-25, прежде чем она была атакована Вф.109. Несмотря на истребительное прикрытие, «мессеры» смогли разбить строй и сбить шесть наших самолетов.

Из 78-й аз из этого вылета не вернулись экипажи самолета №12 (капитан Ключвин, старший лейтенант Паранник, сержант Кашенец) и №5 (лейтенант Ткаченко, штурман Гаврилов, краснофлотец Выхват). Самолет №9 (лейтенант Егоров, лейтенант Артюхов, стрелок-радист Коломиец) совершил вынужденную посадку в районе Второ-Константиновки. Потери 4-й эскадрильи 40-го бап составили также три машины: №10 (капитан Селиванов, лейтенант Еромченко, младший сержант Пашков), №8 (младший лейтенант Макаров, младший лейтенант Кисвицкий, сержант Стриженов) и №3 (младший лейтенант Васильченко, лейтенант Белогуров¹¹, краснофлотец Литастан).

Не удалось найти архивных данных о боевой работе авиационной группы с аэродрома Бехтери за 1 и 2 сентября. Известно только, что 2 сентября группа выполнила 12 самолето-вылетов на штурмовку войск противника, скорее всего тоже в районе Каховского плацдарма.

То ли под влиянием потерь 2 сентября, то ли по каким-то другим причинам, но до 17 сентября ударная авиация ВВС Черноморского флота

больше днем переправы в районе Берислав — Каховка не бомбила. Да и по ночам тяжелые самолеты флотской авиации особого внимания плацдарму не уделяли. С 3 по 23 сентября ночью наплавной мост и близлежащие населенные пункты подверглись налетам только третьего (четыре ДБ-3), шестого (один ДБ-3 и один ГСТ) и восьмого (один ГСТ) числа. Это не только в разы меньше, чем было выполнено самолето-вылетов на поддержку войск Одесского оборонительного района, но даже меньше, чем за этот период черноморцы летали на Бухарест, Галац и Констанцу. Исключением стало 17 сентября, когда дважды самолеты Пе-2 (группами в шесть и две машины) бомбили переправу. До этого, 7 сентября, была сделана еще одна попытка нанести удар по плацдарму днем группой из шести «петляковых». Но бомбардировщики не встретились с истребителями прикрытия и вернулись на аэродром.

Относительно долго и регулярно по переправе работали только самолеты группы, базирующейся на аэродром Бехтери. При этом ударная группа, как правило, состояла из двух-трех Ил-2, прикрываемых истребителями.

5 сентября в 15.30 два Ил-2 и три И-15 штурмовали переправу у Берислава, сбросив на неё 144 АО-2,5 и выпустив восемь РС. Противодействие противника оказалось серьезным: был подбит и совершил вынужденную посадку на своей территории один «ильюшин», сбит в воздушном бою прикрывавший ударную группу Як-1 летчика Платова из 5-й эскадрильи 8-го иап. К счастью, пилот «яка» также смог совершить вынужденную посадку, а его самолет позже был эвакуирован с места посадки частями Красной Армии. Не вернулись также два И-15 из ударной группы. К сожалению, развитие ситуации на сухопутном фронте вынудило наши самолеты покинуть 8 сентября Бехтери и перебазироваться на тыловые аэродромы.¹²



Герой Советского Союза лейтенант А.И. Белогуров, штурман из 4-й эскадрильи 40-го бап ВВС ЧФ, сбитый над переправой 2 сентября 1941 г.



Днепр в районе наведения немецкой переправы у Берислава



Для ударов по переправе в Бериславе ВВС ЧФ использовали такую «экзотическую» боевую технику, как «Звено-СПБ»

При этом пришлось уничтожить, как минимум, один нелетный Як-1, поврежденный немецкой авиацией.

ВВС Черноморского флота трижды применили для разрушения переправ даже такую «экзотическую» боевую технику, как систему «Звено-СПБ»¹³. В качестве самолетов-носителей использовались ТБ-3РН из 18-го транспортного отряда, под которые подвешивались истребители И-16 из 32-го иап. 8 сентября в 18.50 четыре И-16 под прикрытием четырех Як-1, пикируя с высоты 2500 до 400 метров, сбросили восемь ФАБ-250. По докладам летчиков, отмечено четыре прямых попадания. Атакованная истребителями противника, наша группа потеряла И-16 лейтенанта Каспарова и Як-1 лейтенанта Ларионова.

18 сентября было сделано две попытки разрушить переправу с помощью «Звена-СПБ». Сначала в 13.10 два И-16, прикрываемые тремя ЛаГГ-3, были перехвачены у деревни Черненька восемью Вф.109 и вынужденно сбросили бомбы не по цели. В 18.50 налет был повторен, и на переправу было сброшено четыре ФАБ-250. Истребители прикрытия вели бой с «мессерами». После боя на посадке у ЛаГГ-3 лейтенанта Круглова не выпустилось шасси. Летчик был легко ранен.¹⁴

Каковы же были результаты попыток советской авиации изолировать Каховский плацдарм в первой половине сентября 1941 года? Вот краткая сводка результатов налетов наших летчиков, составленная на основе донесений начальника переправы майора Стефануса.

2 сентября в 07.14 (по берлинскому времени) три самолета с высоты всего лишь 200 метров сбросили на переправу четыре или пять авиабомб. Один понтон утонул, еще один был поврежден. Три человека убито и 13 ранено. Движение по мосту восстановлено через два часа. 3 сентября в 16.30¹⁵ наши летчики добились прямого по-



И-16 из 32-го иап ВВС ЧФ с двумя ФАБ-250, подвешенный под крылом самолета-носителя ТБ-3РН

падения в мост. Три понтона вышли из строя. Переправа возобновила работу только в 23.30¹⁶. 7 сентября в 01.30¹⁷ прямым попаданием бомбы выведены из строя шесть понтонов. Переправа не работала до восьми утра. В ночь на 9 сентября бомбы разрушили подъездные пути к переправе. Движение было прервано на два часа. В ночь на десятое число мост получил поврежден и вышел из строя на два часа.

К нашему великому сожалению, мы не нашли подробностей о причине, по которой движение на переправе 18 сентября было прервано на целых восемь с половиной часов. Не исключено, что это было связано с действиями двух И-16 из состава «Звена-СПБ».

Чтобы представить, чего «стоил» час работы переправы, приведем такие цифры: по мосту в час могло проходить до 250 автомашин или 170 единиц гужевого и автомобильного транспорта вперемешку. Кстати, интересный факт, не имеющий прямого отношения к авиации, но имеющий отношение к Бериславу и немецкой армии. Мы настолько привыкли считать немецкую армию отлично отлаженной военной машиной, что даже не допускаем мысли о наличии в ней разгильдяйства, столь характерного для «родимых осин». Однако вот пример совершенно противоположного свойства. Понтонный мост через Днепр был рассчитан на нагрузку в восемь тонн. При переправе 10 сентября дивизии СС «Лейбштандарт Адольф Гитлер» один из дивизионных шоферов сообщил заниженный вес своего автомобиля. В результате часть мостовых понтонов затонула, а переправа была прервана на семь часов, плюс еще сутки работала с пониженной грузоподъемностью.¹⁸

Несли потери и части противника, ожидавшие переправы или находившиеся в районах сосредоточения. Особо удачным был налет во второй половине дня 5 сентября на отдыхавший в Каховке после переправы четвертый (тяжелый) дивизион 170-го артиллерийского полка. При бомбежке он потерял шесть человек убитыми и 17 ранеными, кроме того, было убито и ранено 45 и 17 лошадей соответственно. 170-й пехотной дивизии как-то особенно не везло на переправе. Ночью 7 сентября прямым попаданием в санитарную колонну дивизии были выведены из строя несколько транспортных машин и нанесены потери в людях.

Как можно видеть, за исключением неясного эпизода 18 сентября, все достоверные успехи советской авиации в районе переправы не могут быть однозначно отнесены на счет черноморских летчиков. Впрочем, может быть, попадание в мост около 9 часов утра 2 сентября достигнуто какой-то из групп бомбардировщиков СБ или Пе-2 флотской авиации. Все же, трудно отделаться от впечатления, что командование авиации ЧФ не выделяло достаточно сил для изоляции Каховского плацдарма. Те же ДБ-3, которые бомбили Бухарест, Галац и Констанцу принесли бы больше пользы, делая за ночь по паре вылетов на переправу. Заняться же целями в глубоком тылу противника можно было бы и позже. После начала оборонительной операции на Перекопе Бериславский мост был и вовсе оставлен в покое, как и начавшая действовать позднее железнодорожная паромная переправа у Херсона. Больше внимания уделяли переправам летчики 51-й армии и ВВС Южного фронта, но их усилий было недостаточно.



Капитан А.В. Шубников, командир эскадрильи И-16 «Звена-СПБ» 32-го иап ВВС ЧФ



Гидросамолеты МБР-2 из состава разведывательной авиации флота по ночам наносили удары по наступающим немецким войскам. На фото — маскировка подручными средствами МБР-2 из 119-го мрп ВВС ЧФ, озеро Донузлав, сентябрь 1941 г.

Не сумев прервать единственную коммуникацию 11-й армии, связывающую ее с правобережьем Днепра, советское командование попыталось остановить наступавшие немецкие части уже в Северной Таврии. Немецкие соединения, исходя из складывающейся обстановки, продвигались в трех направлениях: на восток, в сторону Мелитополя; на юг к «воротам» Крыма и на запад, очищая территорию южнее Херсона от отрезанных советских подразделений и частей Тендровского боевого участка. И хотя цели для авиации Южного фронта и Черноморского флота иногда совпадали, в целом можно считать, что объектами приложения усилий морской авиации были южная и западная группировка противника.

14 сентября 1941 года на базе ряда отдельных частей и подразделений авиации флота была образована Фрайдорфская авиационная группа. Ее основной задачей стали действия именно на сухопутном фронте, в тесном взаимодействии с частями 51-й Отдельной армии. С 16 сентября самолеты авиагруппы наносили удары по подходящим к Перекопу и Сивашу немецким частям. Ночью по целям на подступах к Крыму наносили удары гидросамолеты МБР-2 из состава разведывательных эскадрилий флота. Бомбардировочная авиация ЧФ стала уделять более или менее серьезное внимание объектам в Северной Таврии только с 11 сентября, когда группы по шесть Пе-2 дважды бомбили войска противника.

В дальнейшем такие удары стали постоянными, но при этом следует учитывать следующие обстоятельства. Во-первых, наряд сил, выделяемый на борьбу с подходящими частями противника, не составлял даже половины от общего числа самолето-вылетов выполненных бомбардировочной авиацией Черноморского флота. Во-вторых, надо признать, что командование флотской авиации, вполне обоснованно, уделяло основное внимание войскам противника, теснившим части Тендровского боевого участка. Удары морской авиацией по частям немецкой 50-й пехотной дивизии, действовавшей южнее Херсона, наносили противнику потери, задерживали его продвижение, но это было все-таки вспомогательное направление.

Сами немцы жаловались на серьезный ущерб от действий советской авиации, хотя, по отечественным меркам, потери были весьма умеренными. Полную и абсолютную достоверную картину нарисовать сложно, так как не по всем немецким соединениям потери от воздушных налетов

фиксировались с одинаковой полнотой. Поэтому, волей-неволей, придется ограничиться отдельными эпизодами.

Так 73-я пехотная дивизия с 12 по 19 сентября 1941 года потеряла в результате воздушных ударов 24 человека убитыми и 51 ранеными. Более уязвимым оказался конский парк дивизии: 66 лошадей убито и 24 ранено. Причиной потери стало, по мнению командования соединения, неумение солдат использовать естественные укрытия применительно к местности.¹⁹ Кроме того, с 12 по 18 сентября 73-я дивизия потеряла вышедшими из строя в результате воздушных налетов одно тяжелое пехотное орудие, одну легкую полевую гаубицу, один 20-мм зенитный автомат, один грузовой автомобиль, один транспортер боеприпасов и повозку.²⁰ 20 сентября три советских самолета атаковали автомобиль командира 50-й пехотной дивизии. К сожалению, 12 сброшенных бомб в цель не попали.²¹ Зато при налете на деревню Ивановка пострадали 13 человек из 122-го пехотного полка этой дивизии и дивизии СС «Адольф Гитлер». 22 сентября тот же 122-й полк за сутки потерял от действий советской авиации девять человек убитыми и 15 ранеными.

Доставалось и другим немецким соединениям. 19 сентября авиация сожгла три повозки с пулеметными патронами 16-го пехотного полка 22-й пехотной дивизии. А на следующий день при ударе советской авиации по расположению 65-го полка той же дивизии было ранено четыре военнослужащих и 15 лошадей.

Кстати, нас могут упрекнуть в излишнем внимании к лошадям. Как писал еще Николай Васильевич Гоголь, в России не любят читать о персонажах из низшего сословия. А уж о лошадях... Но в данном случае следует помнить, что лошади и в германской армии времен Второй мировой войны служили отнюдь не второстепенным транспортным средством.

Как бы то ни было, но части 54-го корпуса и 22-й пехотной дивизии²² вышли в предполье Крыма и 24 сентября начался штурм Перекопа. Интенсивность использования немецкой авиации для поддержки наступления своих сухопутных войск хорошо иллюстрирует приведенная на соседней странице таблица.

За неделю ожесточенных боев войска генерала Ханзена²³ прорвали перекопские позиции, и вышли на подступы к Ишунь. Учитывая, что в это же время к Чонгарскому полуострову и Геническу выдвигались две дивизии 49-го

Распределение самолето-вылетов ударной авиации 4-го авиационного корпуса Люфтваффе с 24 сентября по 17 октября 1941 года

Дата	Самолето-вылетов по направлениям				
	Крым	Одесса	Морские коммуникации	Восточный участок	Всего
24.09.1941	359 (147)	-	?	-	359 (147)
25.09.1941	206 (121)	-	2	-	208 (121)
26.09.1941	255 (168)	-	-	-	255 (168)
27.09.1941	65 (8)	-	-	-	65 (8)
28.09.1941	146 (122)	-	-	65	211 (122)
29.09.1941	83 (66)	-	-	137 (59)	220 (125)
30.09.1941	54	-	-	92 (71)	146 (71)
01.10.1941	104 (86)	-	-	30	134 (86)
02.10.1941	17	-	-	34	51
03.10.1941	-	-	3	47	50
04.10.1941	-	-	-	40	40
05.10.1941	-	-	10	62	72
06.10.1941	-	-	5	53	58
07.10.1941	-	1	11	43	55
08.10.1941	15	-	-	13	28
09.10.1941	22	4	4	24	54
10.10.1941	22	14	6	32	74
11.10.1941	21	9	3	14	47
12.10.1941	4	1	-	34	39
13.10.1941	-	-	-	9	9
14.10.1941	10	2	-	23	35
15.10.1941	56 (38)	7	-	24	87 (38)
16.10.1941	13 (8)	5	58 (8)	-	76 (16)
17.10.1941	66 (39)	-	10 (5)	-	76 (44)
Итого	1518 (803)	43	112 (13)	776 (130)	2449 (946)

Таблица составлена по ежедневным отчетам 4-го авиакорпуса, хранящимся в фондах 11-й армии Национального архива США NARA. Отсутствующие в фондах NARA данные приведены по материалам ЦАМО, Ф. 500.

В скобках указано, в том числе, количество самолето-вылетов пикирующих бомбардировщиков Ju.87.

горного корпуса, ситуация могла повернуться в любую сторону. Но наступательные действия 9-й и 18-й армии Южного фронта изрядно напугали немцев, и они не стали рисковать, приостановив операцию в Крыму и бросив все свободные резервы на ликвидацию угрозы восточному участку фронта 11-й армии.

После 30 сентября наступила оперативная пауза. Командующему 11-й полевой армией Манштейну надо было решить проблемы на восточном фланге своей армии. На другой стороне фронта перед командующим 51-й Отдельной армией Ф.И. Кузнецовым и комфлота Ф.С. Октябрьским стояли свои проблемы — вывоз Приморской армии из Одессы и укрепление обороны Ишуньских позиций. Мы сознательно не описываем подробно события первого этапа борьбы за «ворота» Крыма, так как в последнее время опубликовано немало работ, где события этих дней описаны более или менее подробно. Но, все же, мы посчитали нелишним дать перечень потерь Люфтваффе, понесенных над Крымским полуостровом (см. таблицу на следующей странице).

О событиях периода оперативной паузы очень красноречиво рассказывает процитированный ниже документ противника. Это донесение 73-й пехотной дивизии в адрес вышестоящего штаба от 9 октября 1941 года.²⁴

«Вследствие штормовой погоды в ночь 6/7 и 7/8 октября деятельность авиации противника была ограничена использованием немногочисленных машин современных типов. Однако уже ночью 8/9 октября активность противника в воздухе возобновилась в полном объеме. С началом лунной ночи налеты противника следовали непрерывно, один за одним, иногда одновременно силами нескольких машин. Шум двигателей не прекращался всю ночь. Вновь большое число бомб было сброшено на населенные пункты и места расположения средств артиллерийской тяги и

тылов. Как и в предыдущие ночи, пехота в окопах изнурялась сбросом малокалиберных бомб и обстрелом бортового оружия. Воздействие авиации продолжалось еще некоторое время после рассвета. Согласно проводимым с 29 сентября наблюдениям и исходя из плотности налетов, численность самолетов противника в полосе дивизии составляла не менее ста машин.

Потери в людях, лошадях и технике постоянно росли, несмотря на работы по окапыванию войск и расположение их в расчлененных боевых порядках, а также задействование всех возможных огневых средств при дневных налетах. Уменьшалась численность войск и их ударная мощь. Только в последние дни при бомбардировках погибли командир полка со своим штабом, два командира батальона, два офицера дивизиона АИР и много солдат.

Постоянное напряжение в течение ночи сильно воздействовало на психическую устойчивость войск. Поскольку не будет устранена со всей решимостью угроза, исходящая от авиабаз противника в Крыму, постольку будет продолжаться истощение ударных группировок от воздействия противника. Исключение угрозы со стороны ночных бомбардировщиков противника может быть осуществлено только путем планомерного выявления системы базирования, в том числе аэродромов подскока, и уничтожения материальной части авиации на земле. Полагаем, что при известных усилиях, Люфтваффе не составит труда отследить маршрут тихоходных машин противника, особенно в предрассветные часы. Тем более что подлет и отход противника осуществляется с одних и тех же направлений.

Обычная практика вылета истребителей в полосу дивизии по вызову только изредка приводит к успехам. Большой частью истребители прибывают с опозданием. Их участие в прикрытии дивизии ограничивается более или ме-

Потери Люфтваффе над Крымом с 1 сентября по 17 октября 1941 года

Дата	Тип	Часть	Зав. номер	Причина	Степень повреждений, %	Судьба экипажа
01.09.41	He.111H-5	6./KG26	2859	Огонь ЗА, авария	100	+4, =1
02.09.41	Ju.88A-4	III./KG51	6509	Атака истребителя BBC 51-й армии	100	б/в 4
06.09.41	Ju.88	III./KG51	*	Атака истребителя	*	+1, =1
19.09.41	He.111	1./KG27	*	Огонь ЗПл	*	=1
20.09.41	He.111H-6	5./KG27	4202	Атака истребителя BBC ЧФ	100	б/в 5
22.09.41	Bf.109F-4	3.(J)/LG2	1572	Воздушный бой	100	+1
23.09.41	Bf.109E-7	4./JG77	1614	Воздушный бой	100	б/в 1
24.09.41	Ju.87B-1	6./StG77	5263	Боевые повреждения	95	=1
24.09.41	Ju.88A-4	3./KG51	1284	Повреждение шасси	20	-
24.09.41	Bf.109E-1	6./JG77	3447	Вынужденная посадка	25	-
24.09.41	Bf.109E-7	6./JG77	3591	Боевые повреждения	75	-
24.09.41	Bf.109E-7	4./JG77	3632	Столкновение в воздухе	100	б/в 1
24.09.41	Bf.109E-4B	4./JG77	1459	Столкновение в воздухе	100	б/в 1
25.09.41	Ju.88	III./KG51	6538	Атака истребителя, посадка на фюзеляж	50	=1
25.09.41	Bf.109E-7	St.II./JG77	6275	Воздушный бой	100	б/в 1
25.09.41	He.111	5./KG27	*	Атака истребителя	*	-
25.09.41	Bf.109E-7	3.(J)/LG2	1416	Аварийная посадка	100	=1
26.09.41	Bf.109E-7	5./JG77	5929	Боевые повреждения	100	-
26.09.41	Bf.109E-7	5./JG77	6172	Разрыв пневматика	75	-
27.09.41	He.111H	2./KG27	*	?	100	+5
27.09.41	He.111H	5./KG27	4198	?	100	б/в 5
27.09.41	He.111H	4./KG27	*	Огонь ПВО, вынужденная посадка	*	+1, =1
28.09.41	Do.215	3./ObdL	0045	Таран истребителя BBC ЧФ	100	+4
28.09.41	He.111	6./KG27	4223	Ружейно-пулеметный огонь	*	=1
30.09.41	Bf.109E-7	4./JG77	0813	Атака истребителя BBC ЧФ	100	б/в 1
01.10.41	He.111H	3./KG27	3875	Атака истребителя, вынужденная посадка	40	-
01.10.41	He.111H	3./KG27	*	Атака истребителя, вынужденная посадка	*	+1
02.10.41	Bf.109E-7	5./JG77	3357	Воздушный бой	100	б/в 1
02.10.41	He.111H	6./KG27	3177	Атака истребителя BBC ЧФ	100	б/в 4
08.10.41	Bf.109F-4	9./JG77	8475	Столкновение в воздухе	100	б/в 1
11.10.41	Bf.109F-4	9./JG77	7249	Атака истребителя	100	+1
15.10.41	He.111H	4./KG27	4272	Огонь ЗА	*	=2
15.10.41	Bf.109F-4	9./JG77	7192	Воздушный бой, вынужденная посадка	25	-

Примечания:

ЗА - зенитная артиллерия,

ЗПл - зенитные пулеметы.

- (прочерк) - данные не приводятся;

* - nicht gemeldet, не сообщалось.

= - ранен; + - погиб; б/в - пропал без вести.

нее длительных патрулированием, после чего истребители снова уходят на базу. В это время русские самолеты появляются вновь. Командование Люфтваффе обманывает само себя, если полагает, что такими кратковременными акциями оно может оспорить господство противника в воздухе».

В абсолютных цифрах «плач генерала Билера»²⁵ выглядел следующим образом. За период с 30 сентября по 9 октября от действий советской авиации в дивизии погибло пять офицеров и 26 унтер-офицеров и рядовых, ранено два и 58 соответственно. Лошадей убито 71 и ранено 28. Техники и вооружения потеряно безвозвратно: один автомобиль легковой и два грузовых, две повозки, три легких полевых гаубицы и одно противотанковое ружье. Повреждено за этот же период: одна тяжелая гаубица, две полевые кухни, восемь грузовых и пять легковых автомобилей, две повозки и три мотоцикла.²⁶

Много это или мало? По технике сказать что-то трудно из-за отсутствия сводных данных.²⁷ По людям такие сведения есть. За указанный период дивизия потеряла убитыми семь офицеров и 64 унтер-офицера и рядовых, а также ранеными шесть и 187 человек соответственно. Еще один рядовой пропал без вести. Впрочем, больше поло-

вины потерь пришлось на 30 сентября. С учетом этого дня относительные потери от авиации довольно велики. И генерал Билер жаловался не зря. Добавим, что 3 октября под удар советского бомбардировщика попал автомобиль командира 170-го пехотного полка 73-й пехотной дивизии подполковника Шлейзингера, который был убит осколками разорвавшейся поблизости авиабомбы.

Ситуация в полосе 73-й пехотной дивизии повторялась и для других немецких соединений. В тот же день, когда было отправлено приведенное выше донесение, пострадала от авиационных ударов 50-я пехотная дивизия. Как записано в «Журнале боевых действий» дивизии, советские летчики гонялись за отдельными автомобилями. Был убит начальник топографического отдела штаба дивизии, двое военнослужащих ранены тяжело и один легко. Три легковых автомобиля было повреждено.²⁸ Если поменять местами принадлежность авиаторов и целей их атак, то это эпизод почти из отечественной мемуарной литературы посвященной событиям 1941 года.

Отсутствие достаточного истребительного прикрытия привело к тому, что командование 54-го армейского корпуса не смогло обеспечить предварительное разрушение своей артиллерией советских укреплений, поскольку деятельность самолетов-корректировщиков в условиях господства красной авиации была крайне затруднена.²⁹

В сводках противника особо отмечен один удачный налет советской авиации. 16 октября около 18 часов³⁰ армейская автоколонна 6/542, доставившая 30-му армейскому корпусу сто кубометров горючего, разгружалась у Дорен-



ГСТ из 80-й морской разведывательной эскадрильи участвовали в налетах на переправу в Бериславе и на Николаевский аэродромный узел. Боевая нагрузка «советской Каталины» составляла от 1200 до 1700 кг бомб



В налетах на Николаев участвовал единственный гидросамолет МТБ-2 из 80-й морской разведывательной эскадрильи



Хотя бомбардировщик ТБ-3 к 1941 г. устарел, многочисленные туполевские «ветераны» из состава 18-го транспортного отряда без особых проблем выгружали на головы немцев по 26 фугасных авиабомб ФАБ-100

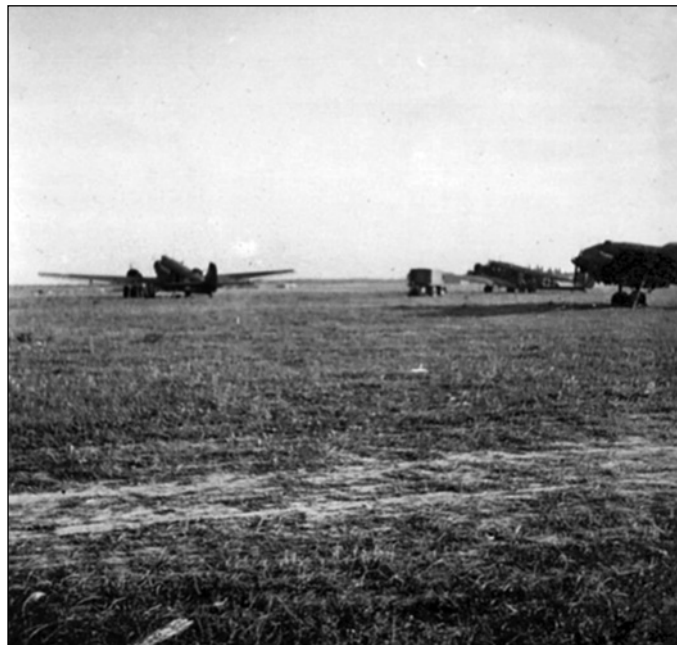
бурга. В этот момент ее и накрыли шесть советских бомбардировщиков. Немцы зафиксировали сброс 30 авиабомб. Колонна потеряла три человека убитыми и ранеными. Сгорели два грузовика и 25 кубометров горючего, еще три грузовых автомашины были повреждены.³¹ Столь подробное описание эпизода, казалось, с легкостью поможет определить авторство удачного налета. Увы, это оказалось не так. По времени почти идеально подходят шесть Пе-2 из 4-й эскадрильи 40-го бап. Но они бомбили некие «семь самолетов», обнаруженные в 10 километрах восточ-

нее совхоза Аскания-Нова, сбросив на них 32 ФАБ-10. Еще один возможный «автор» этого удара — бомбившая автоколонну у Доренбурга пятерка «пешек» из 3-й эскадрильи 62-го смешанного авиаполка, которые вел капитан Пешков. К сожалению, в просмотренных нами документах не указано время налета.

Черноморские летчики были причастны к еще одному крупному успеху подобного рода. В ночь с пятого на шестое сентября один ДБ-3 сбросил на Херсон две кассеты РРАБ-3.³² Бомбы, которыми были начинены кассеты, упали в расположении топливного склада, возник пожар. Так как бомбы накрыли всю площадь объекта, тушение пожара оказалось невозможным. В результате сгорело 2500 кубов горючего. Несколько портит впечатление от этого успеха тот факт, что сгоревшее горючее было нашим, трофейным.³³

В этот период произошло ещё одно примечательное событие — очень удачный налет черноморских летчиков на николаевский аэродромный узел. У человека знакомого со сводками потерь Люфтваффе в 1941 году, может возникнуть закономерный вопрос: почему «налет», а не «налеты»? Ведь в немецких документах потери начала октября в Николаеве разнесены на несколько дней. Дело в том, что знакомство со спецификой немецкой отчетности позволяет уверенно предположить: наибольшие потери были понесены в ночь с восьмого на девятое октября. В эту ночь на николаевских аэродромах были серьезно повреждены два «юнкерса-88», разведчик Ju.88D (зав. 1299) и бомбардировщик Ju.88A-4 (зав. 5508), связной Ki.35 (зав. 2890) полностью сгорел, а транспортный Ju.52 (зав. 6593) подлежал списанию. Еще семь самолетов разных типов были повреждены менее серьезно.³⁴ Кроме самолетов, были уничтожены несколько вагонов из железнодорожного состава с горючим.³⁵

Это один из трех самых результативных налетов советской авиации на аэродромы противника на южном участке советско-германского фронта в 1941 году. Остальные два, это удар 21 июля по аэродрому Балта-Восточный, где были уничтожены три и повреждены восемь машин, и налет 23 ноября на аэродроме Спат — две и десять соответственно.



Транспортные самолеты Ju.52 на аэродроме Николаев



Летный состав 5-го сбав перед боевым вылетом у бомбардировщика СБ. Южный фронт, лето 1941 г.

Поэтому такой результат заслуживает подробного описания событий той ночи. В налетах на николаевский аэродромный узел принимали участие самолеты трех авиационных частей.³⁶ Первыми восьмого октября в 22.23 бомбежку аэродрома Кульбакино начали два ДБ-3 из 2-го мтап, сбросившие с высоты 1100-1650 метров две кассеты РРАБ-3 и двадцать ФАБ-100. В 23.20 к ним присоединился гидросамолет МТБ-2 из состава 80-й отдельной морской разведывательной аз, который с трех с половиной километров выгрузил на головы немцев восемь ФАБ-250.

Аэродром Водопой в 23.00 восьмого октября и в 00.45 уже следующих суток подвергся налету двух летающих лодок ГСТ (бортовые номера 5 и 8) тоже из состава 80-й омраз. Они «угостили» неприятеля двумя кассетами РРАБ-3, 16 ФАБ-100 и четырьмя ФАБ-50. Высота сброса была, правда, очень велика — от 3800 до 4000 метров.

В 01.43 и 03.41 на летное поле в Кульбакино вновь упали бомбы (две РРАБ-2 и 20 «соток»). С новым днем немцев «поприветствовали» экипажи двух ДБ-3. Остается добавить, что Кульбакино оба раза бомбили самолеты № 2 и №10 из 4-й эскадрильи 2-го мтап, совершившие в эту ночь по два вылета.

Кроме Кульбакино и Водопоя, в эту ночь черноморцы бомбили и аэродром Сливно. На него в 21.35 и 21.50 свой груз (две РРАБ-3, восемь ФАБ-100 и 14 ФАБ-50) сбросили ГСТ № 3 и 4 из 80-й омраз, а в 04.48 разгрузились (десять ФАБ-100 и 16 ФАБ-50) ТБ-3 из 18-го транспорт-

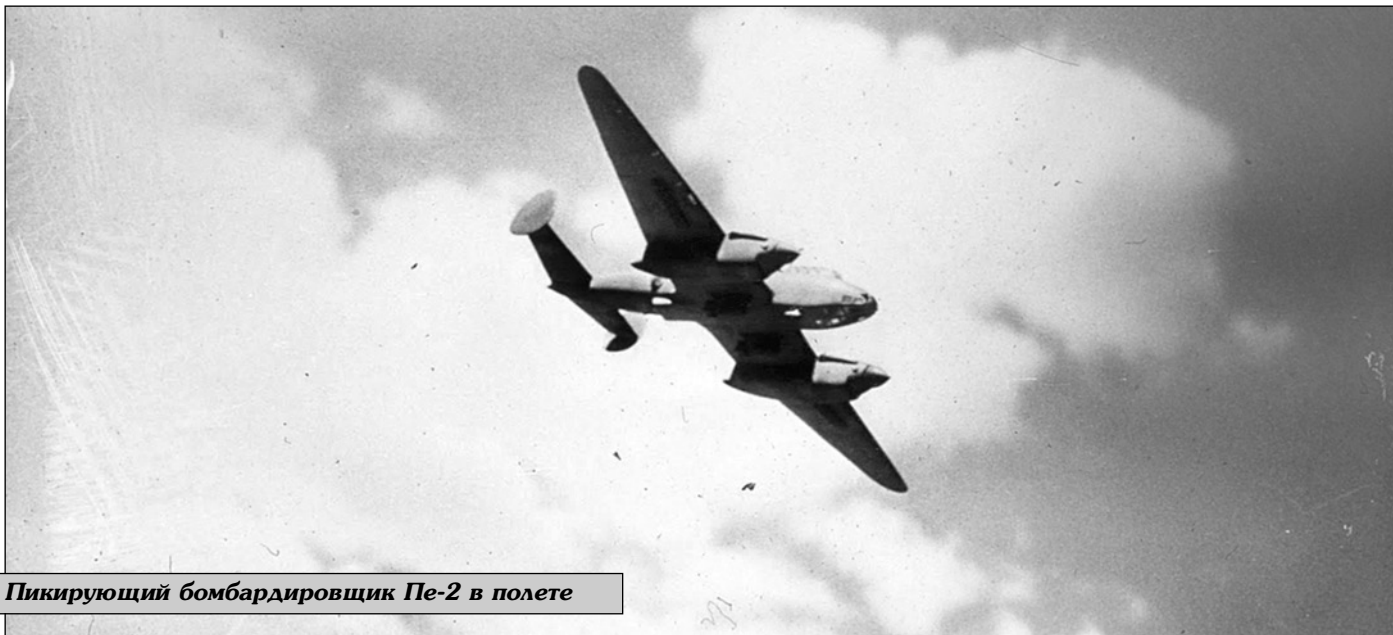
ного авиаотряда. Но мы полагаем, что заявленные немецкие потери к этому аэродрому относиться не могут.

Как было упомянуто выше, в результате бомбежки пострадал железнодорожный состав с горючим. Благодаря этому удалось уточнить детали налета. В донесении службы снабжения горючим 11-й полевой армии указывается, что восьмого октября в 23.45³⁷ советские самолеты бомбили аэродром Водопой. Одна бомба разрушила полотно железной дороги, по которой в это время по направлению к Херсону шел состав с горючим. Машинист не заметил воронки. От резкого толчка разбились несколько бочек с топливом, возник пожар, распространившийся на следующие вагоны. Пока удалось расцепить состав, сгорело 13 вагонов, в которых находилось 150 кубометров горючего. Погиб один железнодорожник. Движение по магистрали было прервано на 24 часа.³⁸

Накануне второго наступления немцев на Крым произошло еще одно очень известное событие — эвакуация Приморской армии из Одессы. При этом надо признать, что и немцы, и румыны банально прозевали эвакуацию как в оперативном, так и в тактическом плане.

Еще в пять утра ³⁹ 16 октября несколько He.111 сбросили десять фугасок SC1000 на Одесский порт. Более или менее серьезные удары по конвоям в море начались с девяти часов утра по берлинскому времени, то есть после одиннадцати по московскому. А ведь последний транспорт покинул Одессу ещё в 05.10. Получается, кстати, что упомянутые выше немецкие бомбардировщики бомбили уже оставленный порт. Силы, выделенные Люфтваффе для противодействия эвакуации, также не впечатляли, в чем можно убедиться, обратившись к приведенной выше таблице распределения самолето-вылетов ударной авиации 4-го авиакорпуса Люфтваффе. В результате, совершив 109 самолето-вылетов на прикрытие конвоя на переходе, нашим истребителям удалось свести урон от немецких налетов до одного потопленного транспорта «Большевик» ⁴⁰ (да и тот шел в балласте, незагруженным).

Флотская авиация потеряла в воздушных боях над конвоем два истребителя. В 12.45 три «чайки» из 3-й эскадрильи 32-го иап (лейтенант Щукин, лейтенант Мальцев и младший лейтенант Метелин) атаковали 12 Ju.88. Нашим летчикам удалось разбить строй группы противника и сорвать прицельное бомбометание. Но после ухода бомбардировщиков тройка была атакована четырьмя Bf.109. В ре-



Пикирующий бомбардировщик Пе-2 в полете



Транспорт «Большевик» потоплен немецкой авиацией 16.10.1941 г. при эвакуации Приморской армии из Одессы.



Транспорт «Ленинград» поврежденный 17.10.1941 г. при немецком налете на рейде Евпатории

зультате боя был сбит и погиб младший лейтенант Метелин. Лейтенант Мальцев выпрыгнул с парашютом и благополучно приводнился в 800 метрах от колонны транспортов.⁴¹ К сожалению, никаких мер к спасению летчика не было принято. Его тело вынесло на берег 19 октября. По данному эпизоду командир 32-го иап майор Павлов направил командиру 62-й истребительной авиабригады полковнику Дзюбе донесение о «позорном поведении личного состава кораблей, бросающих на смерть летчиков, их



Оппоненты черноморских авиаторов над днепровскими переправами – летчики-истребители из III/JG77. Начало осени 1941 г.

защищающих», однако проблема спасения сбитого летного состава оставалась и в дальнейшем.

На следующий день, 17 октября, немцы попытались навестать упущенное и около десяти часов, в ходе воздушного налета повредили на Евпаторийском рейде транспорт «Ленинград»⁴². Из-за полученных повреждений судну пришлось выбраться на мель у берега.⁴³ Большие потери в этот день понесла и авиация флота, противодействовавшая налетам противника. За день в воздушных боях были сбиты летчики 101-й отдельной истребительной ав Тюрленко и Кузьмин, а также старший лейтенант Жигалкин из 3-й эскадрильи 32-го иап. Ранены младшие лейтенанты Морозов и Зюзин из 2-й эскадрильи 8-го иап, их самолеты были разбиты. Старший лейтенант Юдин из 3-й эскадрильи 32-го иап был ранен в ногу, но смог посадить свою машину на фюзеляж.

На следующий день, 18 октября, началось новое немецкое наступление, приведшее к прорыву Ишуньских позиций. Но этим событиям будет посвящена следующая статья.

1. Морозов М. Воздушная битва за Севастополь. 1941 - 1942 - М., 2007
2. М.Э. Морозов — сотрудник Института военной истории Министерства обороны РФ, полковник, кандидат исторических наук.
3. Морозов М. Воздушная битва за Севастополь. 1941 - 1942 - М., 2007 - С. 73. Речь идет о вечере 27 сентября 1941 года и о городе Армянск.
4. Там же.
5. Национальный архив США NARA T-312, roll 361, fram 7935463
6. Национальный архив США NARA T-312, roll 361, fram 7936484
7. Здесь и далее, если нет особых указаний, приведено московское время.
8. Именно так воинское звание воздушного стрелка-радиста указано в документе
9. ЦВМА, Ф. 1080, Оп. 136, Д. 72, Л. 369; Д. 74, Л. 3
10. Там же, Д. 74, Л. 2-14
11. Лейтенант Белогуров Александр Иванович, Герой Советского Союза за войну с Финляндией (указ от 7 февраля 1940 года), смог воспользоваться парашютом, и попал в плен. Бежал и вернулся в оккупированное родное село Времевка Донецкой области, где организовал подпольную группу. Был схвачен фашистами и казнен 3 июля 1942 года.
12. Там же, Л. 81
13. «Звено-СПБ» (составной пикирующий бомбардировщик) представляло собой комбинацию из пары И-16, каждый из которых нес по две 250-кг бомбы ФАБ-250 и самолета-носителя ТБ-3РН. На вооружение комплекс «Звено-СПБ» был принят в 1938 году. До 1940 года было оборудовано 5 комплексов, поступивших на вооружение 62-й авиационной бригады ВВС ЧФ
14. ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 35, 52
15. Время берлинское
16. Время берлинское
17. Время берлинское
18. Национальный архив США NARA T-312, roll 361, frame 7936099
19. Национальный архив США NARA T-315, roll 1064, frame 0249
20. Национальный архив США NARA T-314, roll 1339, frame 0317
21. Национальный архив США NARA T-315, roll 943, frame 0545
22. Из состава 30-го армейского корпуса
23. Генерал кавалерии Э. Ханзен - командир 54-го армейского корпуса
24. Национальный архив США NARA T-315, roll 1064, frame 943
25. Генерал-лейтенант Б. Билер командир 73-й пд
26. Национальный архив США NARA T-315, roll 1339, frame 0560
27. Немецкая статистика - вещь в себе. Сводные данные вроде бы и есть, но в них отсутствуют сведения по потерям автотранспорта 73-й пд
28. Национальный архив США NARA T-315, roll 943, frame 0551
29. Национальный архив США NARA T-312, roll 362, frame 7937740
30. Время берлинское
31. Национальный архив США NARA T-312, roll 354, frame 7927384
32. ЦВМА, Ф. 1080, Оп. 136, Д. 74, Л. 57
33. Национальный архив США NARA T-312, roll 354, frame 7927329
34. Военный архив ФРГ BA-MA RL 2 III/1178, S. 47-81
35. Национальный архив США NARA T-312, roll 362, frame 7937615
36. ЦВМА, Ф. 1080, Оп. 136, Д. 68, Л. 114 и далее
37. Время берлинское
38. Национальный архив США NARA T-312, roll 354, frame 7927376
39. Время берлинское
40. Грузовой пароход Черноморского государственного морского пароходства, 1899 г. постройки, 1412 брт., капитан Э.И. Фрейман.
41. ЦВМА, Ф. 1522, Оп. 23, Д. 3, Л. 173
42. Грузовой пароход Черноморского государственного морского пароходства, 1889 г. постройки, 1783 брт., капитан Ф.Г. Пархоменко.
43. 25 октября «Ленинград» был снят с мели аварийно-спасательной службой ЧФ и уведен на буксире в Севастополь.

Фарерский инцидент

Павел Лепихин

Начало Второй мировой войны в сентябре 1939 г. и нападение Советского Союза на Финляндию в ноябре 1939 г. со всей остротой поставило перед шведским флотом вопрос о необходимости скорейшего усиления корабельного состава. Поскольку сделать это своими силами было невозможно, оставался только один путь — закупка за рубежом. Единственной европейской страной, производящей современную военно-морскую технику и торгующей ей, осталась пока еще нейтральная Италия. Именно туда незадолго до Рождества 1939 г. была отправлена закупочная комиссия. Речь шла о приобретении эскадренных миноносцев, торпедных катеров, боевых торпед и мин заграждения.

В результате успешных переговоров шведы приобрели четыре торпедных катера фирмы «Бальетто» — MAS-506, -508, -511 и -524, которые в шведском флоте получили обозначения T 11 — T 14 соответственно. Они были отправлены в Швецию на борту гражданского грузового судна и благополучно достигли пункта назначения.

В январе 1940 г. было достигнуто соглашение о продаже Швеции четырех кораблей. Два из них — «Беттино Рикасоли» и «Джованни Никотера» — были довольно старыми эсминцами постройки 1923-1925 гг., а два других — «Спика» и «Асторе», построенные в 1933 г. — относились к относительно новому типу 600-тонных миноносцев, но имели более слабое вооружение. Все четыре корабля отремонтировали и переоборудовали под шведские требования в Специи под наблюдением шведских морских офицеров. Экипажи для них общей численностью 425 человек отправились в Италию 4 марта 1940 г. на борту бывшего пассажирского лайнера «Патрисия», мобилизованного для нужд ВМС Швеции и использовавшегося впоследствии в качестве плавучей базы подводных лодок. Для дозаправки эсминцев по пути следования привлекли танкер «Кастор», отправленный в Португалию ожидать миноносцы.

27 марта 1940 г. эскадренные миноносцы были официально переданы Швеции и переименованы:

«Джованни Никотера» — в «Псиландер» (бортовой номер 18);

«Беттино Рикасоли» — в «Пуке» (19);

«Спика» — в «Ромулус» (27).

«Асторе» — в «Ремус» (28).

В командование отрядом вступил капитан 2 ранга Торстен Хагман, поднявший свой брейд-вымпел на «Пуке».

14 апреля флотилия покинула Специю. Первоначально планировалось совершить пробный поход до Триполи и обратно, а затем до Лиссабона иметь смешанные итало-шведские экипажи, чтобы новые эксплуатанты имели возможность ознакомиться с кораблями и механизмами. Однако эти планы были перечеркнуты германской оккупацией Дании и Норвегии. Приходилось спешить. Маршрут пере-



Эсминец «Джованни Никотера»



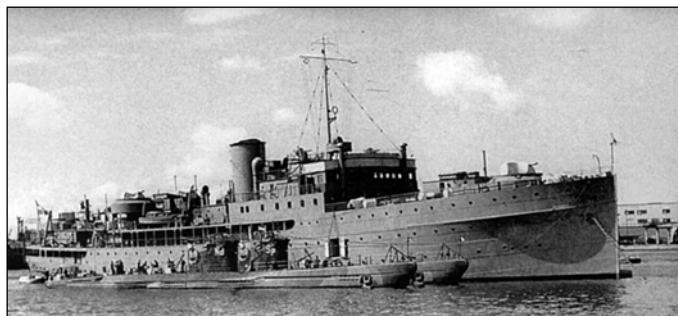
Эсминец «Беттино Рикасоли»



Миноносец «Спика»



Миноносец «Асторе»



Плавбаза подводных лодок «Патрисия»

хода в Швецию был изменен. Первоначальный путь через Ла-Манш ввиду захвата Бельгии и Голландии становился рискованным. Начались консультации с правительствами Великобритании и Германии, через их военно-морских атташе в Стокгольме, Лондоне и Берлине, о проходе флотилии более безопасным маршрутом: западнее и севернее Британских островов, через пролив Скагеррак, в обход южного побережья Норвегии. Однако все это делалось завуалировано, так как никакой информации о покупке эс-

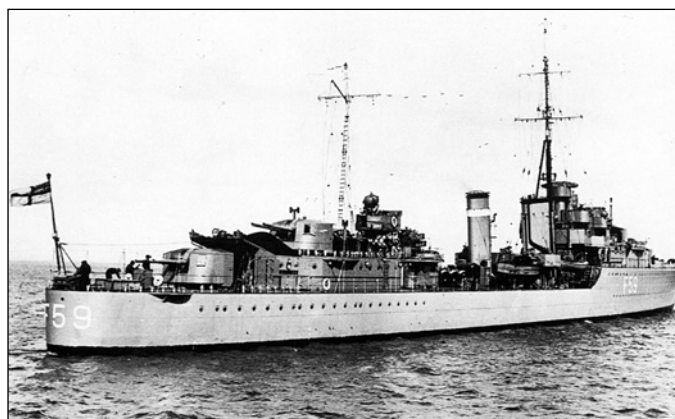
минцев и их пути следования официально не озвучивалось и в прессу не просачивалось, да и само присутствие шведских экипажей в Италии и переоборудование кораблей в Специи удалось скрыть. Тайное стало явным только 21 апреля, после того как эсминцы совершили незапланированный заход в испанскую Картахену для незначительного ремонта после полученных повреждений в результате столкновения.

По прибытии флотилии в Лиссабон из шведского посольства в Лондоне был получен телекс, сообщавший, что британский Форин Офис настаивает на прекращении дальнейшего похода и рекомендует эсминцам остаться в Португалии. Данный совет базировался на письме заместителя начальника Главного морского штаба адмирала Т. Филиппса высокопоставленному чиновнику МИДа О. Сардженту от 24 апреля, в котором выражалось опасение Адмиралтейства по поводу возможного захвата эсминцев Германией. Тем не менее, поход решено было продолжить.

2 июня отряд зашел в ирландский порт Ков, где «Патрисия» взяла на борт 150 шведских граждан, возвращающихся домой из Англии и Ирландии. Затем последовал переход в Торсхавн на Фарерских островах, и 19 июня корабли бросили якорь в Скол-фьорде. Планировалась заправка эсминцев с танкера «Кастор», но тот задерживался — французский крейсер перехватил его и отконвоировал в Касабланку, хотя вскоре шведское судно было освобождено.

В тот же день, 19 июня, британское правительство, в соответствии с законом «Right of Angary», приказало командующему Флотом метрополии задержать шведские эсминцы. «Angary» — древнее международное право, которое объявляло правомерность воюющей стороны на захват собственности нейтральных стран, включая корабли (но не их экипажи), во избежание их попадания в руки противника. При этом за захваченную или уничтоженную собственность нейтралов полагалась выплата компенсации. Подобные прецеденты в истории случались.

Ранним утром 20 июня эсминцы «Тартар», «Маори» и «Машона» подошли к Фарерам и стали на якорь у выхода из Скол-фьорда, блокировав шведские корабли. Подошедшему позже в этот же день «Кастору» было приказано бросить якорь у Торсхавна. Командир британской флотилии капитан Кэслон поднялся на борт «Пуке» и заявил, что миноносцы задержаны, дабы воспрепятствовать их попаданию в руки Германии, но, в то же время, остаются соб-



Британские эсминцы «Машона» (вверху) и «Майори» (внизу)



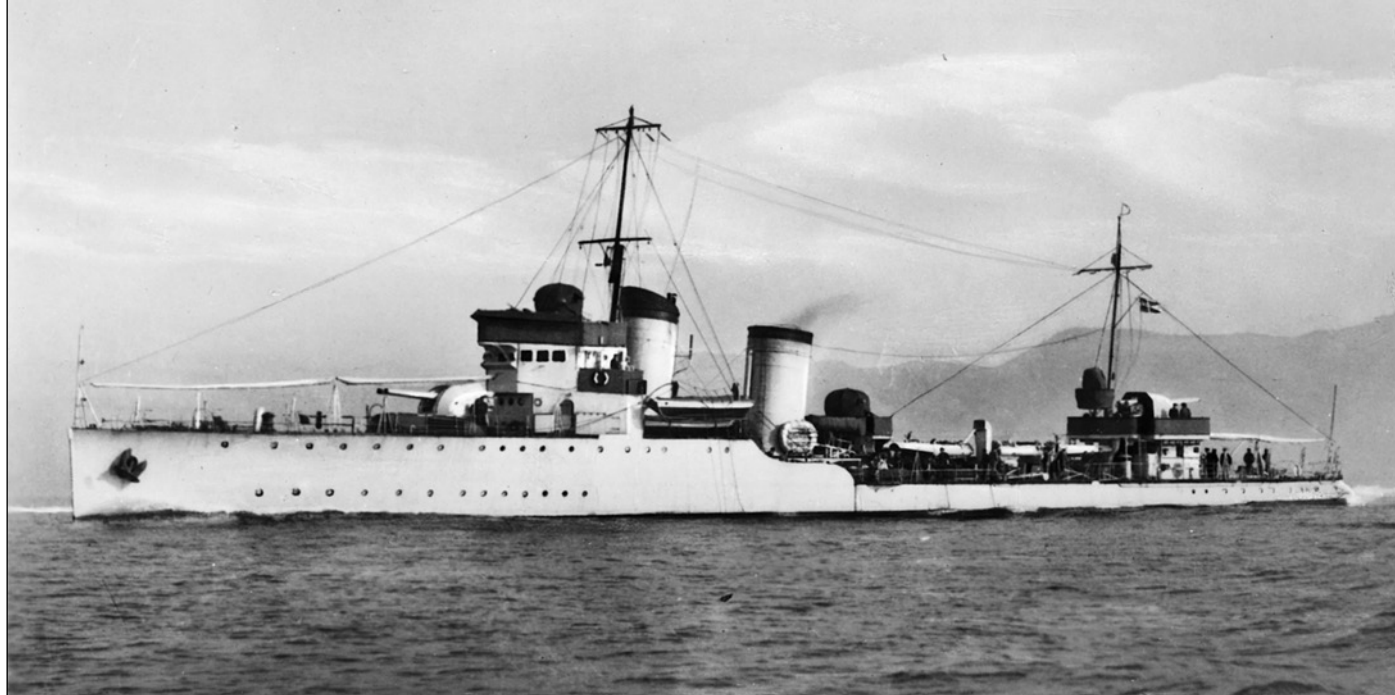
ственностью Швеции. Шведские экипажи должны были отправиться на родину через Великобританию, а капитану 2 ранга Хагману было запрещено вступать в переговоры со шведскими властями по радио. Шведы попросили представить британский ультиматум в письменном виде и заявили, что ответят огнем на огонь и в случае необходимости затопят свои корабли.

Пока англичане составляли документ, шведы собрали совещание командиров на борту флагмана. Выбор у Хагмана был невелик: он вполне мог стать человеком, который втянет Швецию во Вторую мировую войну, но его корабли почти не имели топлива и воды и были закупорены в глубине фьорда, откуда по британским эсминцам могли стрелять только 100-мм пушки «Ремуса». Еще одной проблемой было большое число гражданских лиц на «Патрисии». Принимая во внимание данные обстоятельства, Хаг-

Эсминец «Псиландер»



Эсминец «Пуке»



ман уступил британским требованиям, однако настоял, что экипажи миноносцев перейдут на «Патрисию», а не сойдут на берег.

Шведские моряки покинули свои корабли, но не спустили боевых флагов — это сделали англичане, высадившись и обнаружив миноносцы со следами саботажа (сознательно причинены незначительные повреждения), без топлива и воды. Из четырех кораблей англичане оставили небольшие призовые партии только на «Пуке» и «Ремусе». «Псиландер» и «Ромулус» «обживать» не стали.

В 06:20 21 июня «Маори» и «Машона» ушли в Скапа-Флоу. Утром того же дня британский военно-морской атташе в Стокгольме проинформировал Адмиралтейство, что немцы еще раз дали понять Швеции, что четырем эсминцам будет позволен беспрепятственный проход домой. В 15.30 «Кастор» и «Патрисию» взяли курс на Швецию. Как только они покинули зону британской оккупации, капитан 2 ранга Хагман обстоятельно доложил по радио об инциденте командующему флотом.

После получения радиogramмы Хагмана шведские власти по дипломатическим каналам немедленно установили контакт с британским МИДом. Британский посол в Стокгольме Виктор Майлер сообщил Форин Офис о реакции Швеции и поинтересовался, каковы сомнения в Лондоне относительно германских гарантий по проходу кораблей и высказал свои опасения насчет негативных последствий случившегося для шведско-британских отношений, добавив, что *«он не будет удивлен, если Германия вознамерится «защитить» Швецию от подобных британских акций в будущем»*.

Шведский посол в Лондоне господин Притц нанес визит британскому министру иностранных дел лорду Галифаксу. Он отметил, что захват кораблей будет расценен немцами как неспособность Швеции соблюсти свой нейтралитет и в будущем может привести к такому же вторжению, как это уже произошло в Дании и Норвегии. Галифакс заявил, что никаких обещаний или гарантий безопасного похода шведских кораблей ни с британской, ни с германской

Миноносец «Ремулус»



стороны ему не известно, и посетовал на то, что поход не был оговорен через «надлежащие каналы».

Видимо, шведские дипломаты понимали слабость позиций британской стороны. Поздней ночью «Кастору» и «Патрисии» было приказано возвращаться в Торсхавн и дожидаться возврата эсминцев.

Еще в 16:30 21 июля «Пуке» и «Ремус» отправились в Скапа-Флоу в сопровождении «Тартара». Сделать это удалось не без труда, так как все надписи и инструкции на кораблях были либо на шведском, либо на итальянском языках. 22 июня «Пуке» потерял ход из-за неисправности в машине. Для оказания помощи к нему направили траулер «Кингстон Перидот». Одновременно подошел буксир «Сауси», который при попытке сблизиться протаранил шведский миноносец — к счастью, без серьезных последствий. Ближе к вечеру того же дня «Патрисия» и «Кастор» вернулись в Торхавен.

Шведский консул на Фарерах встретился с британским коллегой и заявил протест действиям Великобритании в нейтральной гавани (официально Фарерские острова объявили о своем нейтралитете, хотя на них и высадились британские войска). Тем временем в Торсхавн вернулся «Машона», дабы помешать шведам отбить «Псиландер» и «Ромулус» силой.

Между тем, идущий на буксире «Пуке» попал в шторм. Не имеющий ни топлива, ни воды миноносец испытывал сильную качку с размахом до 45°. Складывалась настолько угрожающая ситуация, что для облегчения положения с сопровождающего британского эсминца слили за борт масло. Лишь с подходом мощного океанского буксира «Буканир» обстановка заметно улучшилась.

Тем временем из состава экипажей линкоров «Родней» и «Вэлиант» на шведские миноносцы набрали перегонные команды, и 24 июня «Псиландер» и «Ромулус» в сопровождении «Машоны» вышли в Киркуолл (Оркнейские острова).



Эсминец «Псиландер» незадолго до прибытия в Швецию

24 июня вопрос о задержанных шведских кораблях вновь был поднят в военном ведомстве лордом Силом Приви, который получил послание от министерства профсоюзов, в котором сообщалось, что лидеры шведских профсоюзов весьма огорчены британской акцией, которая «дует в паруса шведской прогерманской оппозиции». К тому же, два из захваченных кораблей были весьма преклонного возраста, а два других представляли собой всего лишь малые миноносцы, в связи с чем ни те, ни другие не имели большого боевого значения для Германии, если бы она попыталась их захватить. Что же касается их возможного включения в состав Королевского флота, то осмотр кораблей британскими специалистами выявил такое количество неисправностей, что им потребовался бы не только значительный ремонт и длительная постановка в док, но и обширная модернизация под британский стандарт, причем о запасных частях не приходилось и говорить.

Прибытие кораблей в Швецию





«Ремус», «Ромулус», «Псиландер» и «Пуке» в Гётеборге, 10 июля 1940 г.

Позже в тот же день британское правительство вновь получило гарантии германской стороны о незахвате нейтральных эсминцев и уступило, наконец, протестам Швеции. Формин-Офис проинформировал шведское правительство, что «ввиду получения новой информации» эсминцы освобождаются, однако потребовал аннулирования шведского контракта на американские самолеты «ввиду опасения их попадания в чужие руки». В 01:30 25 июня командующий Флотом метрополии получил приказ вернуть миноносцы.

26 июня «Псиландер» и «Ромулус» под конвоем «Машоны» пришли в Киркуолл. 29-го сюда же прибыли «Пуке» и «Ремус», а 30-го к ним присоединилась «Патрисия» со шведскими экипажами. 2 июля шведы ступили на палубы своих кораблей и столкнулись со следами явного вандализма и разграбления. Пропали многие детали декоративной отделки помещений, оборудование и личные вещи экипажей из кубриков и кают-компаний. Однако всё было

отремонтировано и восстановлено еще до официальных британских извинений, помимо чего британской стороной была выплачена компенсация в миллион крон. Ранним утром 5 июля «Патрисия» и четыре миноносца отправились в Швецию, встретившись в море с вышедшим с Фарер «Кастором».

8 июля вблизи норвежского побережья шведские корабли были атакованы британским бомбардировщиком, сбросившим четыре бомбы. Попаданий не было — лишь одна из бомб разорвалась примерно в 50 метрах от «Кастора». Британцы принесли извинения за эту атаку.

Согласно плану перехода, флотилия зашла в норвежский Кристиансанд, оккупированный немцами ещё в апреле. Однако Германия не чинила никаких препятствий в следовании домой, и 10 июля миноносцы прибыли в Гётеборг.

Шведским морякам пришлось основательно поработать, дабы адаптировать бывшие итальянские корабли к действиям в северных водах. Стоявшие на них 40-мм итальянские «пом-помы» заменили на «бофорсы» того же калибра, и все же «Пуке» и «Псиландере» заметно уступали по характеристикам шведским одноклассникам, и их боевая эффективность во время войны оказалась невысокой. В противоположность им, миноносцы показали себя с наилучшей стороны. Шведские конструкторы доработали их проект с учетом опыта службы, и на его основе в 1941–1943 гг. построили четыре прибрежных эсминца типа «Моде» («Моде», «Магне», «Мьельнер» и «Мунин»).

В заключение надо отметить, что в описываемое время данная история, позже ставшая известной как «Фарерский инцидент», не вышла из дверей высших кабинетов, не попала в печать, и как в Швеции, так и в Великобритании о ней мало кто знал, помимо непосредственных участников событий.

Автор выражает признательность Н. Митюкову и Л. Олюнину за оказанную помощь.



Миноносцы «Ромулус», «Ремус» и госпитальное судно «Принс Карл». На заднем плане виден броненосец береговой обороны «Орен»



Крейсер «Адмирал Шпаун» во время испытаний

Крейсер «Адмирал Шпаун»

В начале XX века паровые машины достигли предела своего совершенства, и все дальнейшие попытки их совершенствования вели к неоправданному усложнению конструкции и снижению надежности. На этом фоне появившиеся в Англии первые турбинные установки, при всех их недостатках, выглядели достойной альтернативой — особенно для небольших кораблей. Поэкспериментировав на истребителях миноносцев, ведущие морские державы всерьез стали рассматривать возможность установки турбин на более крупных кораблях — крейсерах.

Не остался в стороне от этой тенденции и флот Австро-Венгрии, руководство которого приняло решение о постепенном внедрении турбин на кораблях флота Двуетидной монархии. 1 мая 1906 года на заседании Морского технического комитета (МТК) в Поле было одобрено техзадание на проектирование нового крейсера водоизмещением 3500 т с паротурбинной установкой. С проектированием корпуса и систем вооружения особых проблем не возникло, основным камнем преткновения стал выбор типа и схемы расположения турбин. Остановились на агрегатах системы Парсонса (относящихся к реактивному типу и включавшему турбины низкого, среднего и высокого давления, а также турбину заднего хода). 7 октября того же года на очередном заседании МТК выяснилось, что не имеющие достаточного опыта австрийские конструкторы не могут «вписать» энергетику под броневую палубу при заданном водоизмещении и осадке. На заседании 23 ноября 1906 года пока еще безымянный проект нового австрийского крейсера прошел сравнение с ближайшими зарубежными аналогами: британскими скаутами «Эдвенчур» и «Форвард», американским «Честером» и немецким «Эрзац Пфайл» (будущий «Эмден»). По итогам обсуждения окончательно остановились на четырехвальной ЭУ с турбоагрегатами Парсонса.

2 января 1907 года Морская секция Военного министерства дала указание МТК на базе предшествующих наработок подготовить окончательный проект нового крейсера, получившего обозначение «Kreuzer F». Через полгода, 18 июля 1907 года контракт на изготовление комплекта турбин (по две высокого, низкого давления и крейсерского хода) был заключен с фирмой STT (Stabilimento Tecnico Triestino). Одновременно у фирмы «Парсонс» была приобретена лицензия на производство. Кроме того, англичане предоставляли чертежи и обязывались оказывать необходимую техническую помощь. Заказ на строительство непосредственно крейсера был выдан военно-морской верфи в Поле (Seearsenal Pola).

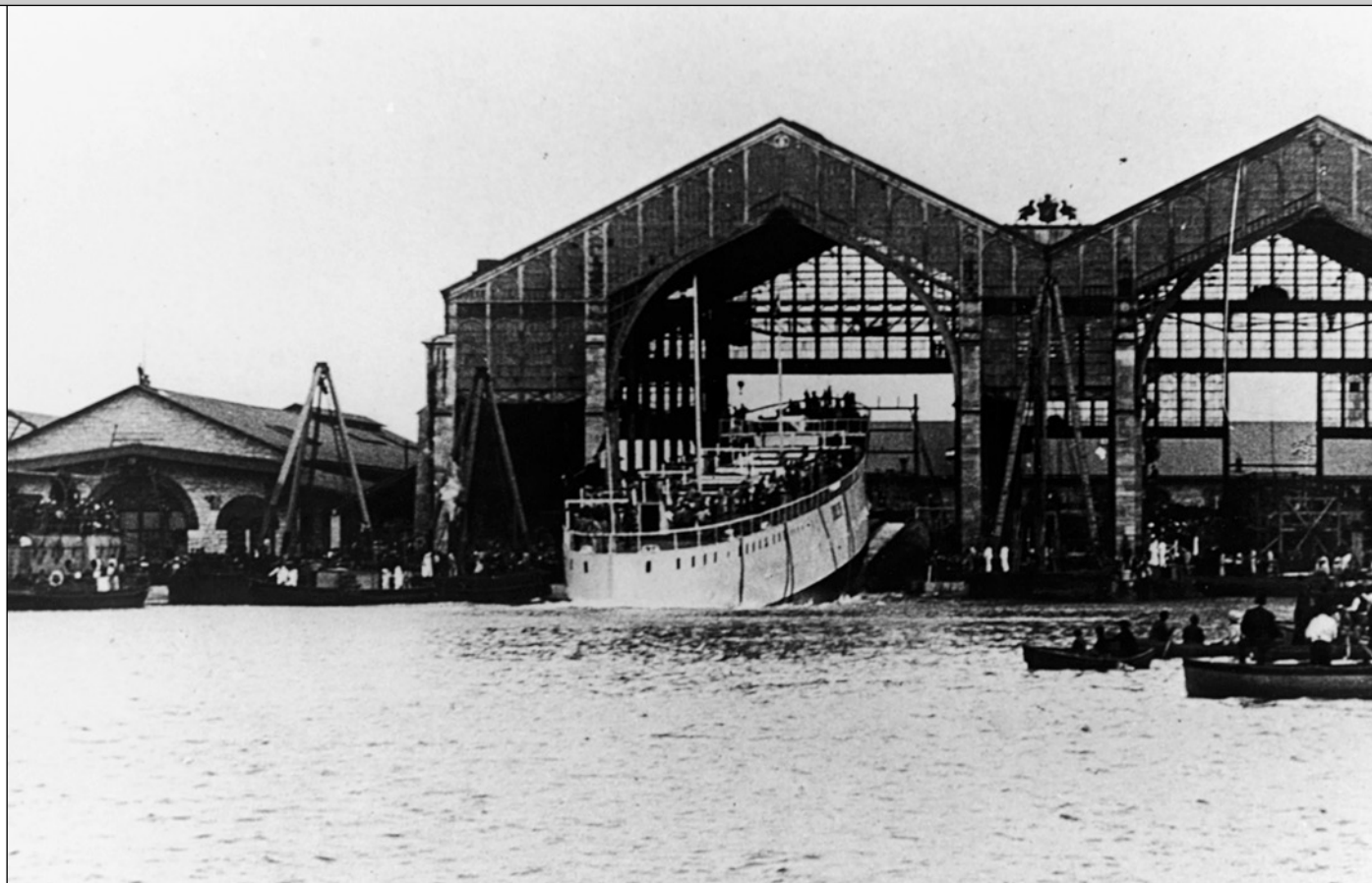
Кроме машин, при проектировании конструкторы столкнулись с еще одной проблемой — удлинение корпуса нового крейсера выходило довольно большим, а напряжения, возникающие в корпусе во время эксплуатации — высокими. Обычная кораблестроительная сталь мало подходила для подобных нагрузок. Выход был найден в использовании стали повышенного сопротивления (относительное удлинение 15-20%, временное сопротивление 58-68 кг/мм²), но она не производилась на территории Австро-Венгрии. Пришлось опять идти на поклон к англичанам, с помощью которых производство необходимых сортов удалось развернуть в Австрии.

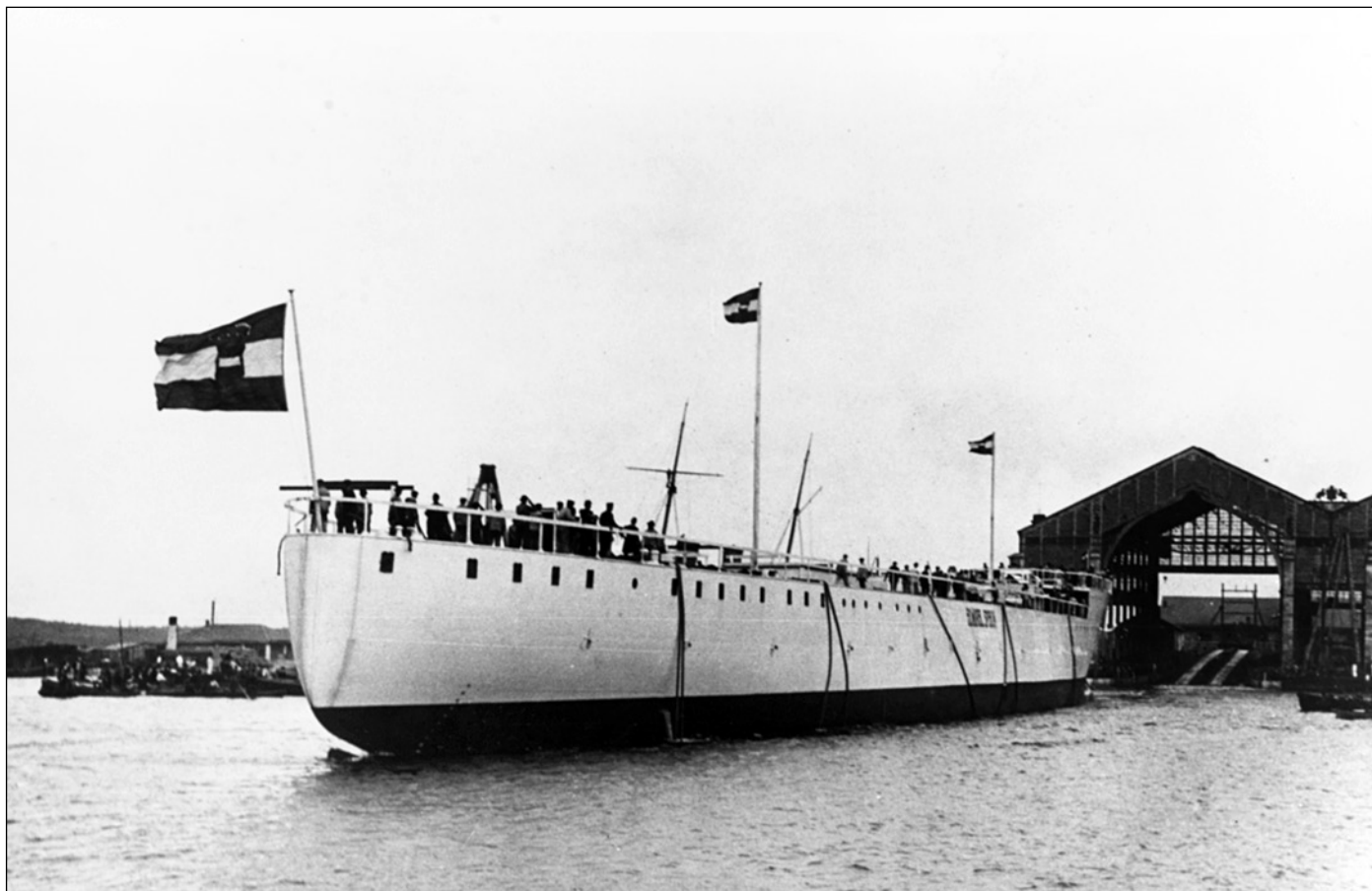
Еще одним из источников хлопот стали торпедные аппараты. В новом проекте отказались от подводных торпедных аппаратов в пользу палубных. Возникал вопрос, не по-

* Фирма «Парсонс и Ко» к этому времени разработала ряд типовых решений (схем) установки своих турбин на корабли различного водоизмещения и назначения — от двухвальной до четырехвальной. Клиентам оставалось выбрать «понравившуюся» схему, которая при необходимости адаптировалась под конкретные требования заказчика (примечание редакции).



Церемония спуска на воду крейсера «Адмирал Шпаун», 30 октября 1909 г.





**Адмирал
Герман Шпаун**

числен в состав флота. После прохождения курса боевой подготовки корабль зачислен в состав эскадры.

Корпус и бронирование

Для получения высокой скорости корпус крейсера имел довольно большое удлинение (1:10), то есть был узким и длинным и своими пропорциями напоминал скорее корпус эсминца — это сходство дополнял протяженный полубак и полное отсутствие полуюта.

Корпус набирался по поперечной схеме, его «скелет» составляли вертикальный киль и 14 стрингеров, игравших роль позвоночника, и 143 шпангоута в роли «ребер» (шпа-

лучит ли торпеда поврежденный при входе в воду на полном ходу. После проведения двух серий опытов удалось выработать рекомендации по решению данной проблемы.

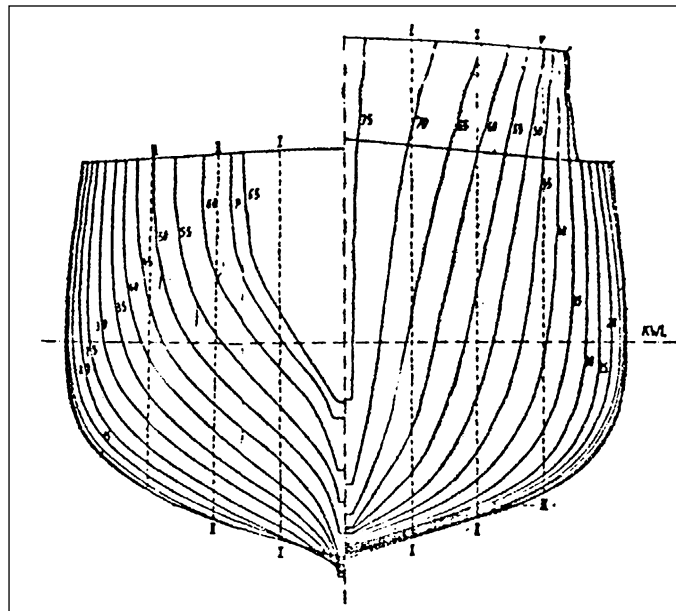
Новый крейсер, сменивший к этому времени название на «Rapidkreuzer F», заложили 30 мая 1908 года. 30 октября 1909 года он был окрещен и спущен на воду, получив название «Адмирал Шпаун»*. В 1910 году начались испытания крейсера, по их завершении 15 ноября корабль за-

числен в состав флота. После прохождения курса боевой подготовки корабль зачислен в состав эскадры.

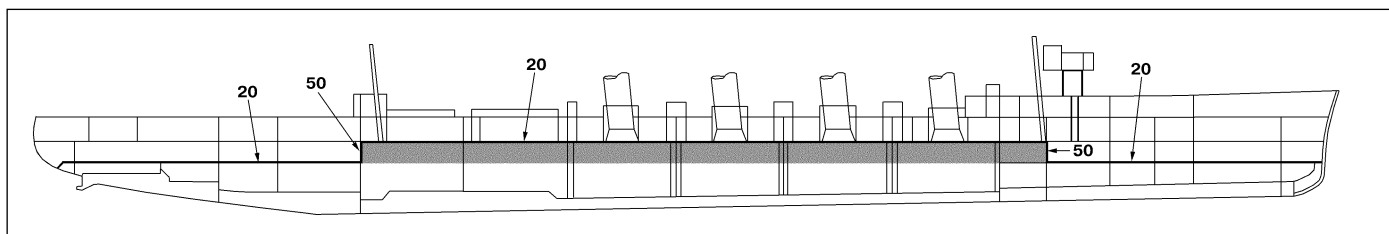
По длине корпус подразделялся на 17 водонепроницаемых отсеков, по высоте — на палубу полубака, верхнюю и главную палубы и носовую и кормовую броневые платформы.

Для уменьшения качки корабль имел скуловые кили.

Основой защиты «Адмирала Шпауна» был бронированный пояс из крупноватой нецементированной стали тол-



* Кстати, назван он был в честь живого человека — Германа фон Шпауна (1833-1919). В период с 1897 года по 1904 год он возглавлял военно-морскую секцию военного министерства и командующего флотом, но был вынужден подать в отставку во время дискуссии о бюджете флота. Император принял отставку, заявив при этом, что первый же заложенный большой военный корабль будет назван в его честь.



щиной 60 мм и высотой 2,5 м, из которых 0,9 м находились под водой. Броневые плиты крепились непосредственно на обшивку корпуса (что дает суммарную толщину брони с обшивкой 69 мм). На уровне носовой и кормовой надстройки пояс замыкался траверсами толщиной 50 мм. К его верхней кромке примыкала плоская броневая палуба толщиной 20 мм, кроме того, палуба такой же толщины простиралась на уровне броневой платформы в нос и корму от траверзов, замыкающих пояс. Имелось и местное бронирование — боевая рубка, система подачи боезапаса главного калибра и румпельное отделение защищались 50-мм броней. Щиты орудий главного калибра имели лобовое бронирование толщиной 40 мм, бортовое — 8 мм. Все броня была изготовлена чешским заводом «Витковиц».

Энергетическая установка

Пар, приводящий в действие турбины, вырабатывался 16 водотрубными котлами «Ярроу» (рабочее давление 17,5 атм.) с угольным отоплением, расположенными в 4 котельных отделениях (нумерация от кормы в нос).

Пар из котлов поступал к реактивным турбинам Парсонса общей мощностью 25 000 л.с. (максимальная мощность 25 130 л.с.), приводящим в движение 4 бронзовых гребных винта диаметром 2,1 м. На внутренние винты работали турбины низкого давления (кормовое машинное отделение), на внешние — высокого (носовое машинное отделение). Для работы на экономичном ходу на одном валу с турбинами низкого давления в носовом машинном отделении располагались турбины крейсерского хода. Максимальная скорость хода 27,07 узла. Запас топлива (786 тонн угля) хранился в бортовых угольных ямах, служивших дополнительной защитой котельных отделений. «Адмирал Шпаун» стал первым относительно крупным кораблем в Императорском-и-Королевском флоте с турбинной энергетической установкой, поэтому в ходе службы на нем возникли многочисленные проблемы, большую часть которых устранили в ходе эксплуатации корабля, остальные — на его прямых потомках — крейсерах типа «Гельголанд». Именно несовершенство энергетической установки не позволяло австрийским адмиралам полноценно использовать крейсер во время рейдов к вражескому побережью, поэтому корабль прошел через Первую мировую, будучи на вторых ролях.

Вооружение

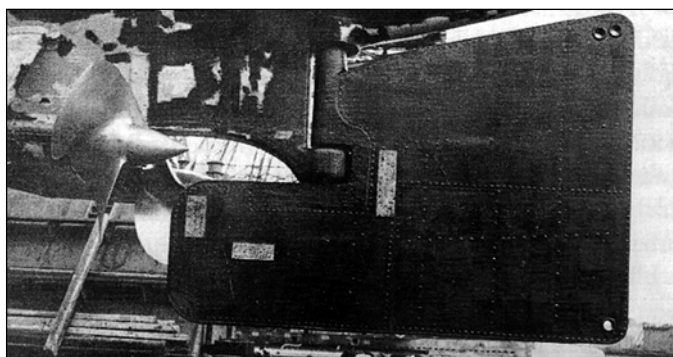
Выбирая, каким будет главный калибр нового крейсера, австрийские адмиралы обратились к заграничному опыту, демонстрирующему диапазон калибров на крейсерах подобного назначения и водоизмещения от 76 до

Водоизмещение (т):

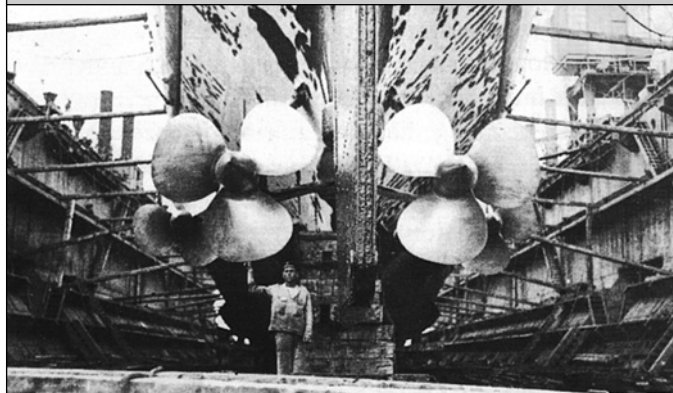
нормальное 3438
в полном грузу 4007

Основные размеры (м):

длина 125,2
между перпендикулярами 129,7
по ватерлинии 130,6
наибольшая 12,8
ширина 12,8
осадка 4,58
при нормальном водоизмещении 5,00
при водоизмещении в полном грузу



«Адмирал Шпаун» в доке. Хорошо видна винторулевая группа. 3 апреля 1916 г.

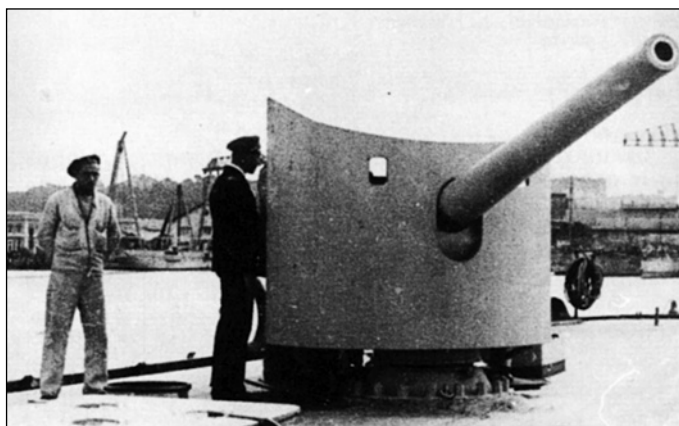
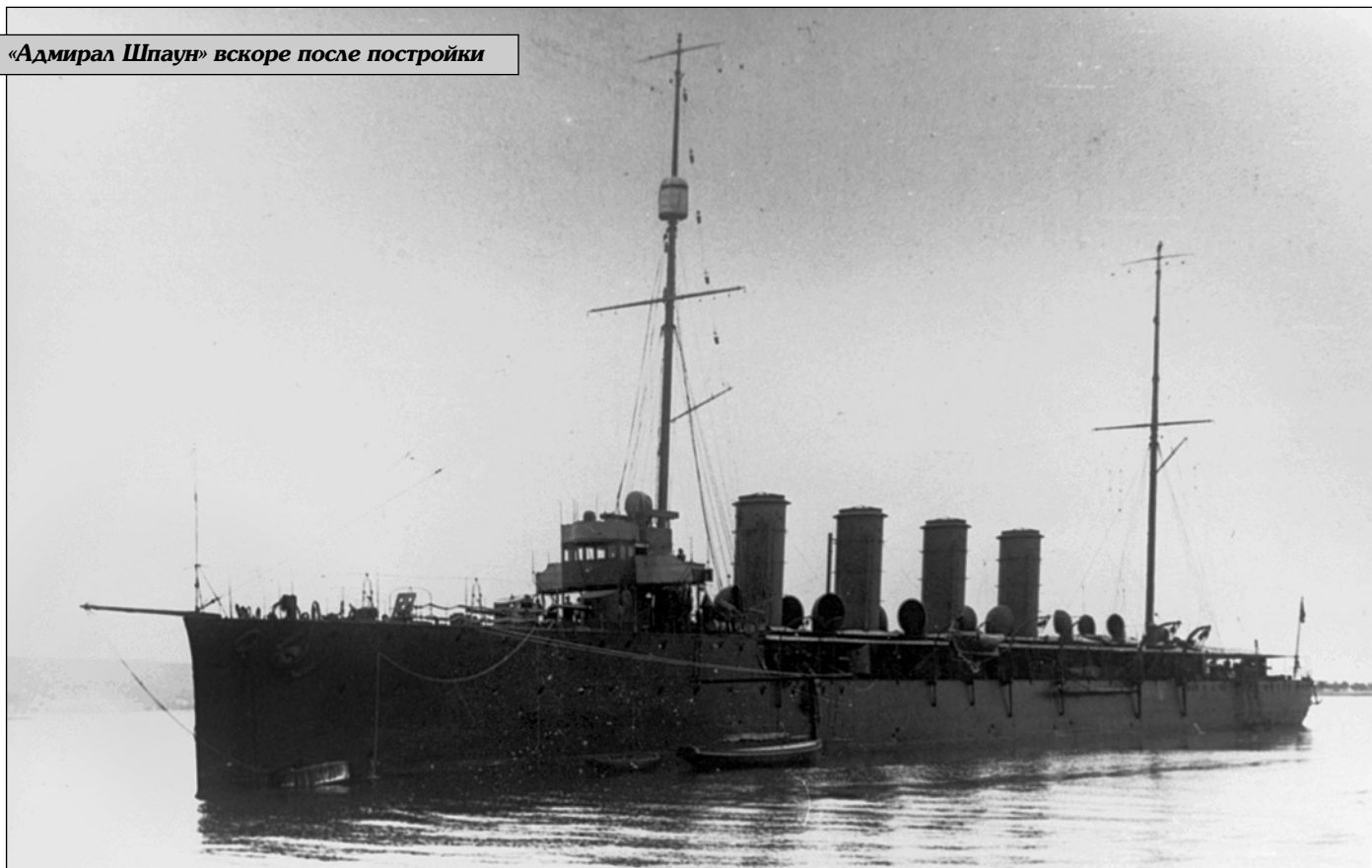


105 мм. Также, на выбор повлияла и господствующая в союзном немецком флоте точка зрения, что лучше иметь орудия меньшего калибра, но более скорострельные. Поэтому для вооружения «Адмирала Шпауна» были избра-

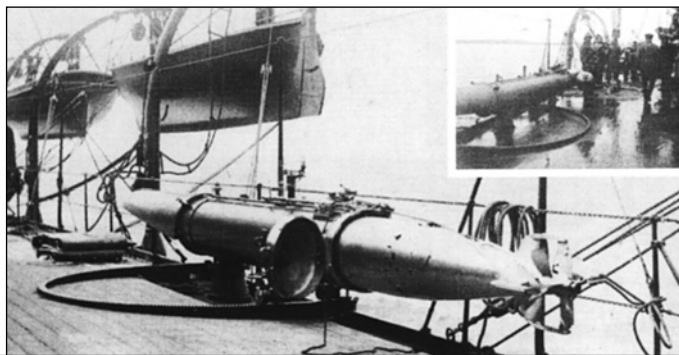
Результаты испытаний

Дата	Время пробега	Скорость (уз.)	Число оборотов в минуту	Мощность (л.с.)
2 марта 1910 года	12 часов	26,4	Н/д	21 500
6 августа 1910 года	2 часа	27,07	528	25 130
6 августа 1910 года	4 часа	26,3	497	20 600
27 января 1911 года	4 часа 30 минут	23,95	443,5	14 630
6 февраля 1911 года	3 часа 30 минут	25,25	480	19 200

«Адмирал Шпаун» вскоре после постройки



Главный калибр крейсера. Орудие выведено на наибольший угол возвышения — 14 градусов



450-мм однотрубный палубный торпедный аппарат крейсера «Адмирал Шпаун»

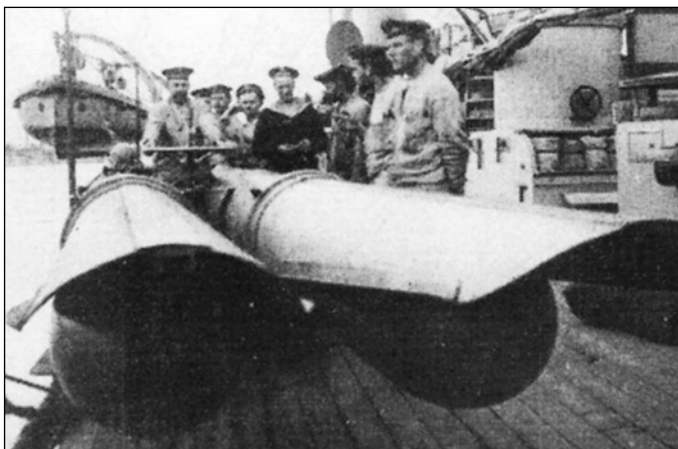
ны орудия калибром 100 мм образца 1910 г., официальное название 10 cm Geschuetz L/50 K/10. Задание на проектирование этой артсистемы выдали в 1906 году оружейникам фирмы «Шкода». Опытный экземпляр произвел хорошее впечатление на заказчика — чешским конструкторам удалось создать орудие калибром 100 мм с поражающей силой 120 мм (дульная энергия 568 тм у 120-мм и 576 тм — у 100-мм орудия). Производство этих орудий было развернуто в 1909 году, на «Адмирале Шпауне» установили орудия первой модификации, аналогичные смонтированным на эскадренных броненосцах типа «Радечки»*. Всего на «Адмирале Шпауне» стояло семь 100-мм орудий (боезапас по 200 выстрелов на ствол): 6 побортно (два на полубаке, четыре — в средней части корпуса) и одно — в диаметральной плоскости (в корме). Система управления огнем первой модификации, аналогичная передаче параметров стрельбы от счетно-решающего устройства, связанного с дальномером, к орудиям. Наводчику оставалось, глядя на циферблат, совместить стрелки, придав орудью необходимое положение.

Вооружение крейсера дополняли скорострельное 47-мм орудие с длиной ствола 44 калибра (официальное обозначение 47 SFK L/44S). Оно было спроектировано известной фирмой «Гочкис» и принято на вооружение в 1897 году. На борту «Адмирала Шпауна» оно предназначалось для вооружения корабельного десанта. Штатный боекомплект 400 снарядов. Кроме того, имелся 8-мм пулемет «Шкода» M/01 (боезапас 4000 патронов).

* О достоинствах этого орудия можно судить по тому, что оно производилось в Италии под новыми обозначениями до конца 20-х годов прошлого века. Более того, эти 100-мм орудия на новых станках стали универсальным калибром, замену им спроектировали только в конце 30-х годов. Никаких нареканий орудие не вызвало и у советских моряков, которые познакомились с ним в середине 30-х годов.

*Вид в корму с «вороньего гнезда»
фок-мачты. Хорошо видны
зачехленные двухтрубные 533-мм ТА*





Двухтрубный 533-мм палубный торпедный аппарат
крейсера «Адмирал Шпаун»

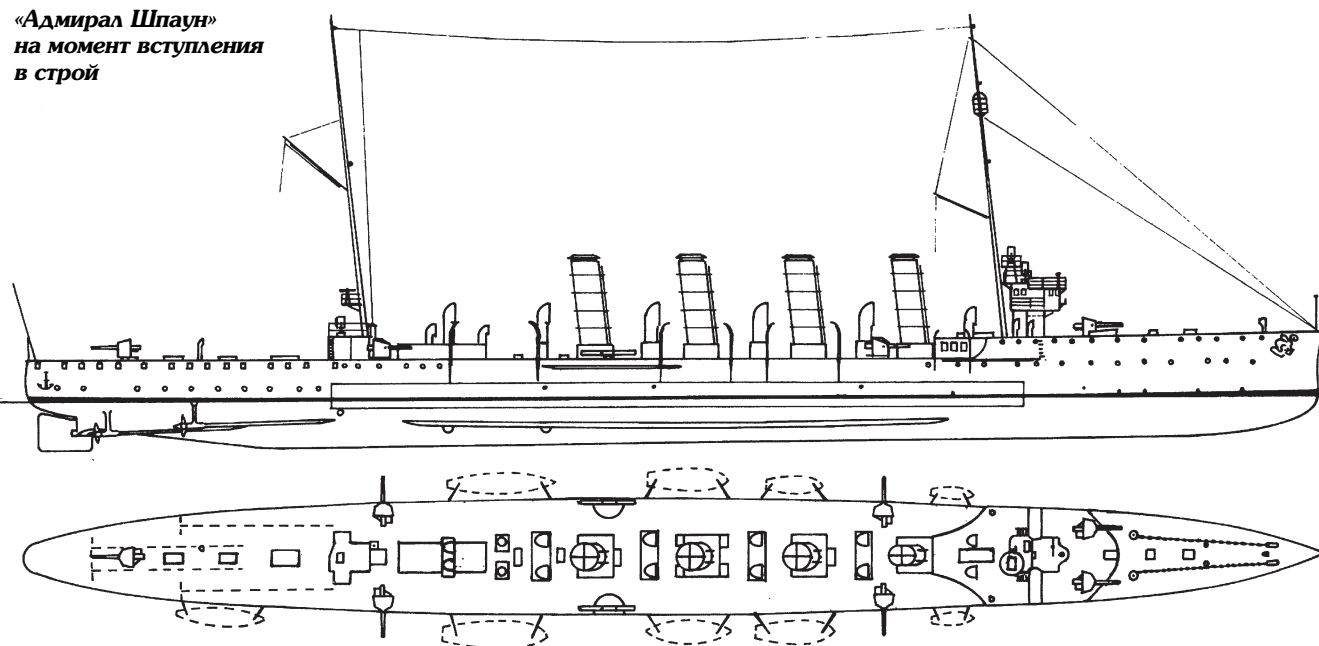
Торпедное вооружение было представлено двумя одно-трубными поворотными аппаратами калибром 450 мм на верхней палубе. Пуск торпед мог осуществляться в секторе 140° в нос и корму от траверза. Всего на борту корабля хранилось 6 торпед. Крейсер мог, при необходимости, превращаться в минный заградитель: минные рельсы были выполнены разборными и монтировались в кормовой части корабля. Всего «Шпаун» мог принять 60 мин заграждения.

Экипаж крейсера насчитывал 327 человек.

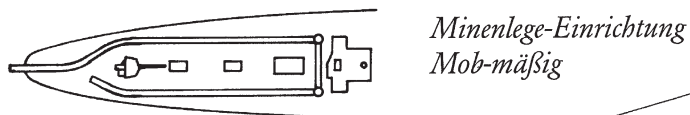
Изменения и модернизации

«Адмирал Шпаун» не подвергался значительным перестройкам, хотя такие планы имелись. В 1916 г. корабль получил зенитное вооружение: в кормовой части была установлена 66-мм зенитка (официальное обозначение — 7 см ВАК L/50 K 10, боезапас 400 выстрелов). Для обеспечения приемлемого сектора стрельбы при этом пришлось срезать грот-мачту.

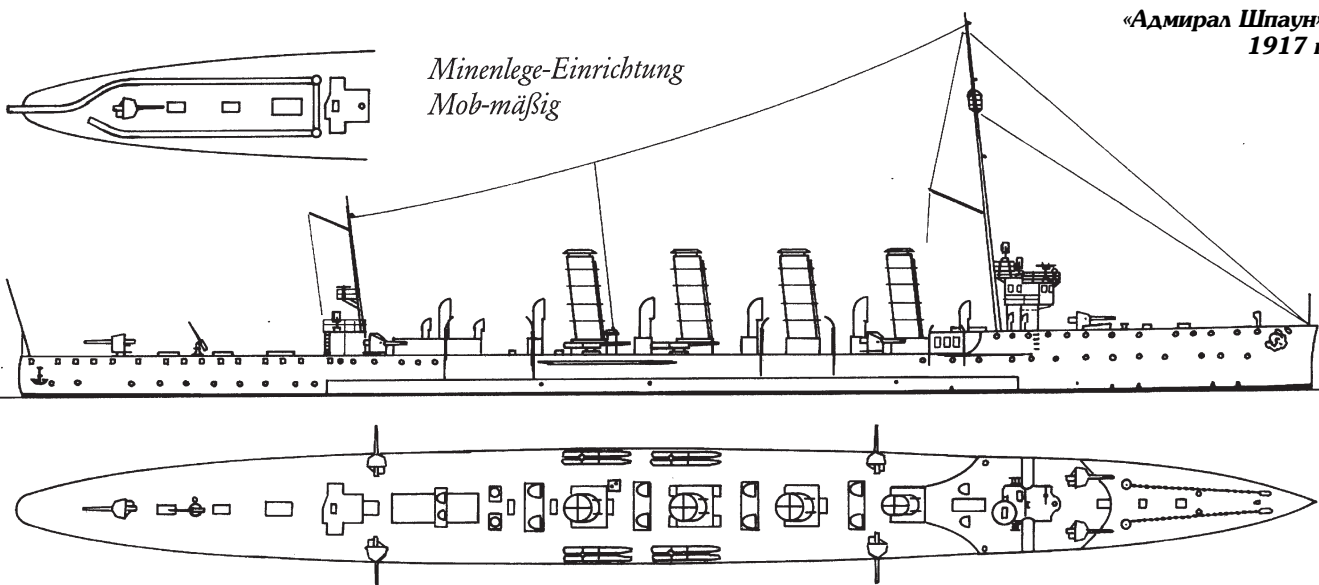
«Адмирал Шпаун»
на момент вступления
в строй



«Адмирал Шпаун»,
1917 г.



Minenlege-Einrichtung
Mob-mäßig





90-см прожектор крейсера «Адмирал Шпаун». Всего на корабле стояло три таких прожектора: два на носовой надстройке, один — на кормовой

Также на крейсере появился 8-мм пулемет «Шварцлозе» М/07.

В 1915 году с крейсера сняли однотрубные ТА, вместо которых он получил 4 двухтрубных 533-мм аппарата в средней части корпуса.

Существовали планы более кардинального перевооружения: концевые орудия снимались, их место занимали

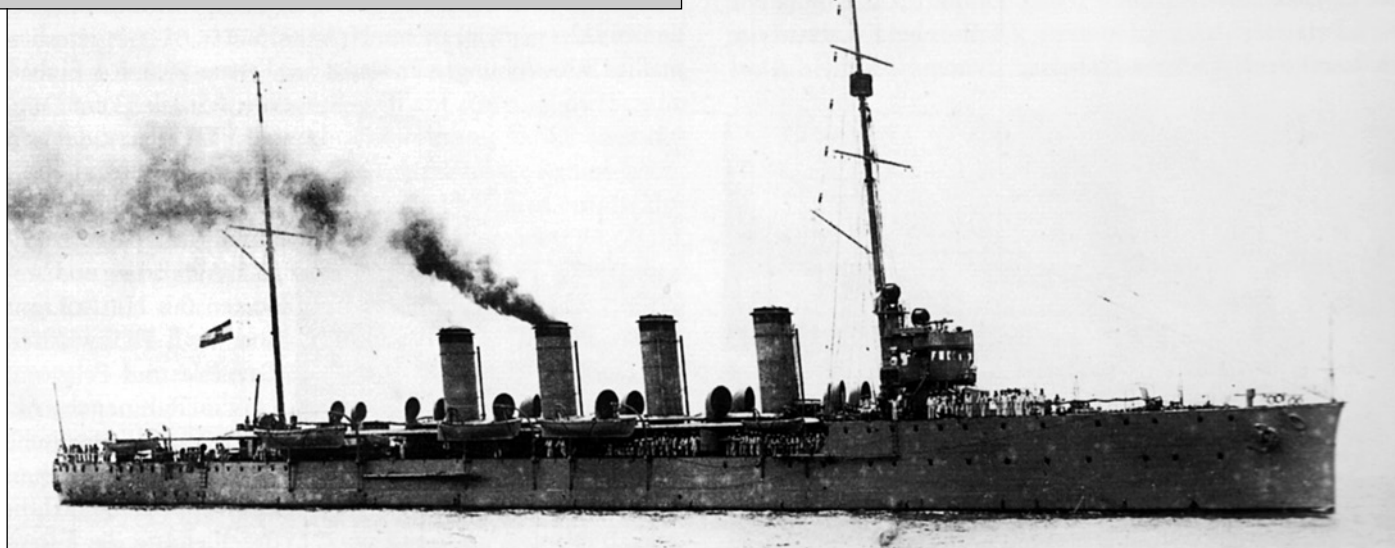
150-мм, бортовые «сотки» оставались на месте. Другой вариант перевооружения предусматривал замену всех 100-мм орудий на 120-мм. Впрочем, оба варианта так и остались на бумаге.

История службы

После зачисления в состав эскадры «Адмирал Шпаун» прошел курс боевой подготовки. В обычных корабельных хлопотах наступил 1911 год. Первым примечательным событием стал поход в воды Леванта в составе эскадры, в которую также входили 3 эскадренных броненосца, броненосный крейсер и 2 эсминца. Австрийские корабли вышли в море 28 февраля, а вернулись на базу 2 мая. «Адмирал Шпаун» с 4 по 8 апреля выполнял особое поручение в столице Турции Стамбуле. Командир и несколько офицеров были представлены султану. 20 мая крейсер стал флагманским кораблем флотилии эскадренных миноносцев. Через месяц крейсер принял участие в прошедших в Триесте торжествах, посвященных спуску на воду дредноута «Вирибус Унитис». 23 августа корабль задействовали в учениях флота у побережья Далмации. По легенде учений флот поделили на две части: «синяя» должна была высаживать десант, а «красная», соответственно, не допустить этого. «Адмирал Шпаун» «воевал» на стороне «синих». По завершении учений на борту крейсера установили новую вентиляционную шахту машинного отделения.

В начале 1912 года на борту крейсера были проведены работы по установке новых нагнетательных вентиляторов для улучшения подачи воздуха в машинное отделение. С 19 по 23 марта корабль в составе эскадры участвовал в торжествах, посвященных спуску на воду линейного корабля «Тебетгоф». 26-го «Адмирал Шпаун» в рядах того же соединения участвовал в торжествах по случаю визита германского императора Вильгельма II. 25 мая в условиях плохой погоды в канале Фазана, соединявшим внешний и внутренний рейды Поли, произошел навал на эсmineц «Шарфшютце». Результатом стало повреждение носа крейсера и одного из винтов эскадренного миноносца. Ремонт был коротким, и вскоре «Шпаун» вернулся в состав флота. Следующее примечательное событие имело место в ноябре. В это время шла Первая Балканская война, в которой Турция очень скоро оказалась на грани поражения. В Босфор вошли военные корабли всех крупных европейских держав, не осталась в стороне и Австро-Венгрия. 5 ноября в море вышла большая эскадра, в которую входили эс-

«Адмирал Шпаун» накануне Первой мировой





«Адмирал Шпаун», 1913 г.

кадренные броненосцы «Эрцгерцог Франц Фердинанд», «Радецки», «Зриньи», легкий крейсер «Адмирал Шпаун», бронепалубный крейсер «Асперн» и два эскадренных миноносца. По прибытии в Стамбул 12 ноября, со «Шпауна» высадили десант (161 человек), который взял под охрану австрийское посольство. 19 ноября корабль перешел в Сан-Стефано, где оставался до 24 ноября, потом вернулся в Стамбул. 28 ноября эскадра вышла обратно, 3 декабря корабли прибыли в Полу. Рождество и новый 1913 год моряки крейсера встретили на рейде базы. В конце марта «Адмирал Шпаун» принимал участие в демонстрации у побережья Черногории. Во второй половине июня корабль блокировал устье реки Бояна. По выполнении этой миссии «Шпаун» прибыл в Дураццо, где пребывал до начала августа. По выполнении миссии корабль вернулся к месту постоянной дислокации. Остаток 1913 года прошел для крейсера в рутинной службе. 1914 год начался спокойно, первым событием стало то, что «Шпаун» стал флагманом флотилии миноносцев. 5 марта «Адмирал Шпаун» находился на рейде Триеста, выполняя обязанности корабля-хозяина во время визита английской эскадры. До конца июня рутинная служба. После сараевского убийства боевая готовность флота была повышена. В начале июля командование флота не исключало начала войны с Сербией, поэтому было необходимо принять соответствующие меры. На всех кораблях флота топливо и боезапас были пополнены по штату военного времени. Через некоторое время началось развертывание флота. «Адмирал Шпаун», сопровождаемый эсминцами «Ускок», «Улан», «Штрайтер» и миноносцами «66-Т», «66-Ф», «68-Ф», выполнил в переход в Боку Которску. Через некоторое вре-

мя туда же прилетели три гидросамолета. 26 июля император Франц-Иосиф объявил о частичной мобилизации флота по литеру «В», начавшейся 28 июля. Затем началась австро-сербская война, которая через несколько дней переросла в мировую.

Находившиеся в Средиземном море немецкие крейсера «Гебен» и «Бреслау» оказались в опасном положении, казалось, что единственным вариантом их спасения может быть прорыв в Адриатику. Для их встречи сформировали сильное соединение австрийского флота, в которое входили линейные корабли «Тебетгоф», «Вирибус Унитис», «Принц Ойген», эскадренные броненосцы «Эрцгерцог Франц-Фердинанд», «Радецки», «Зриньи» и броненосный крейсер «Санкт Георг». Также, в его состав входила 2 флотилия миноносцев, флагманским кораблем которой был «Адмирал Шпаун», в нее входили эскадренные миноносцы «Чепель», «Чикос», «Динара», «Шарфшютце», «Велебит», Вильдфанг», и миноносцы «50-Т», «51-Т», «56-Т», «57-Т», «58-Т», «60-Т», «61-Т», «65-Т», «66-Ф», «67-Ф», «74-Т», «75-Т», «76-Т». Рандеву с немецкой Средиземноморской эскадрой не состоялось, ее командующий контр-адмирал В. Сушон принял решение прорываться в Турцию. Получив информацию об этом, австрийские корабли вернулись в базу. Для «Адмирала Шпауна» началась рутинная боевая служба, несение дозоров и межбазовые переходы. В подобных хлопотах прошел остаток 1914 года, да и первое полугодие 1915-го не было наполнено событиями. Упомянуть можно следующие: выход на учебные стрельбы 22 марта в пролив Фазана, в этом мероприятии также приняли участие крейсера «Новара», «Сайда» и «Асперн». С 25 марта по 5 апреля «Шпаун» находился у заводской стенки, в это время на нем были выполнены ремонтные работы, а также установлены новые торпедные аппараты. 8 апреля выполнили стрельбы из них, прошедшие успешно.

В апреле-мае правительству Австро-Венгрии стало ясно, что Италия вот-вот вступит в войну на стороне противника. Командование флота не было удивлено таким развитием событий — итальянский флот, несмотря на союзные отношения, всегда рассматривался как вероятный противник, поэтому в штабных сейфах лежали детально разработанные планы операций. Дело шло к войне, поэтому в Адриатическом море были развернуты дозоры, с 19 по 23 мая между островами Пелагоса и Лагоста патрулировали «Шпаун» и 4 эскадренных миноносца, встреч с кораблями Италии или стран Антанты не было. Штаб флота разработал план первой операции, основой которого должен был стать удар по Адриатическому побережью. Операцию провели в ночь на 24 мая. Первоначаль-

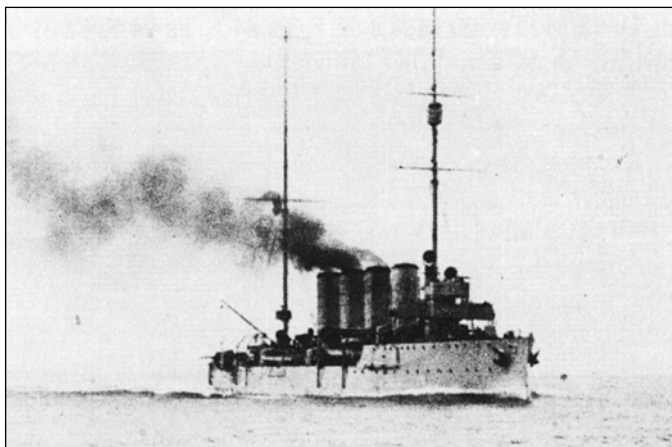
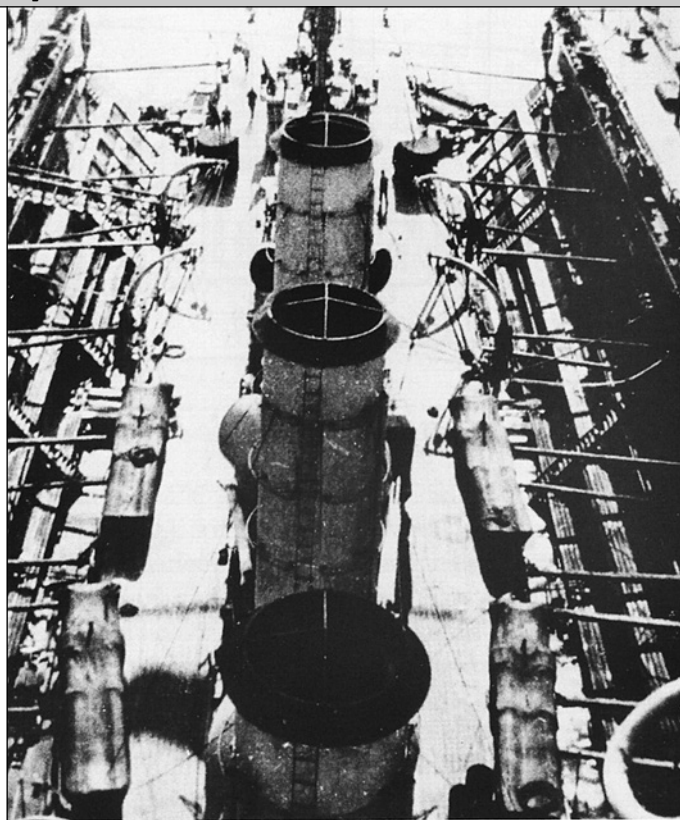


«Адмирал Шпаун» во главе отряда миноносцев

но крейсер и 4 эскадренных миноносца (группа «Н») прикрывали действия линейных сил. Затем они приступили к выполнению своей части задачи у вражеского побережья, а именно уничтожению железнодорожного моста через реку Синарка. Огонь по нему был открыт в 4 часа утра, мост, по мнению австрийских моряков, получил повреждения. Затем крейсер, сопровождаемый эсминцами «Штрайтер», «Вилдфанг» и «Ускок»*, совершил переход в район железнодорожной станции Кампомарино. На переходе эскадренные миноносцы отделились, у них было отдельное задание — произвести разведку в окрестностях острова Тремити. Они должны были установить, базируются ли там их итальянские «одноклассники», результат поиска был отрицательным. Тем временем крейсер открыл огонь по Кампомарино. Его снарядами были повреждены вокзал, водокачка, поезд, стоявший на станции, разбиты пути, ведущие в сторону Термоли. За-



«Адмирал Шпаун» в доке, 1916 г. На верхнем фото на переднем плане подводная лодка «U-27»



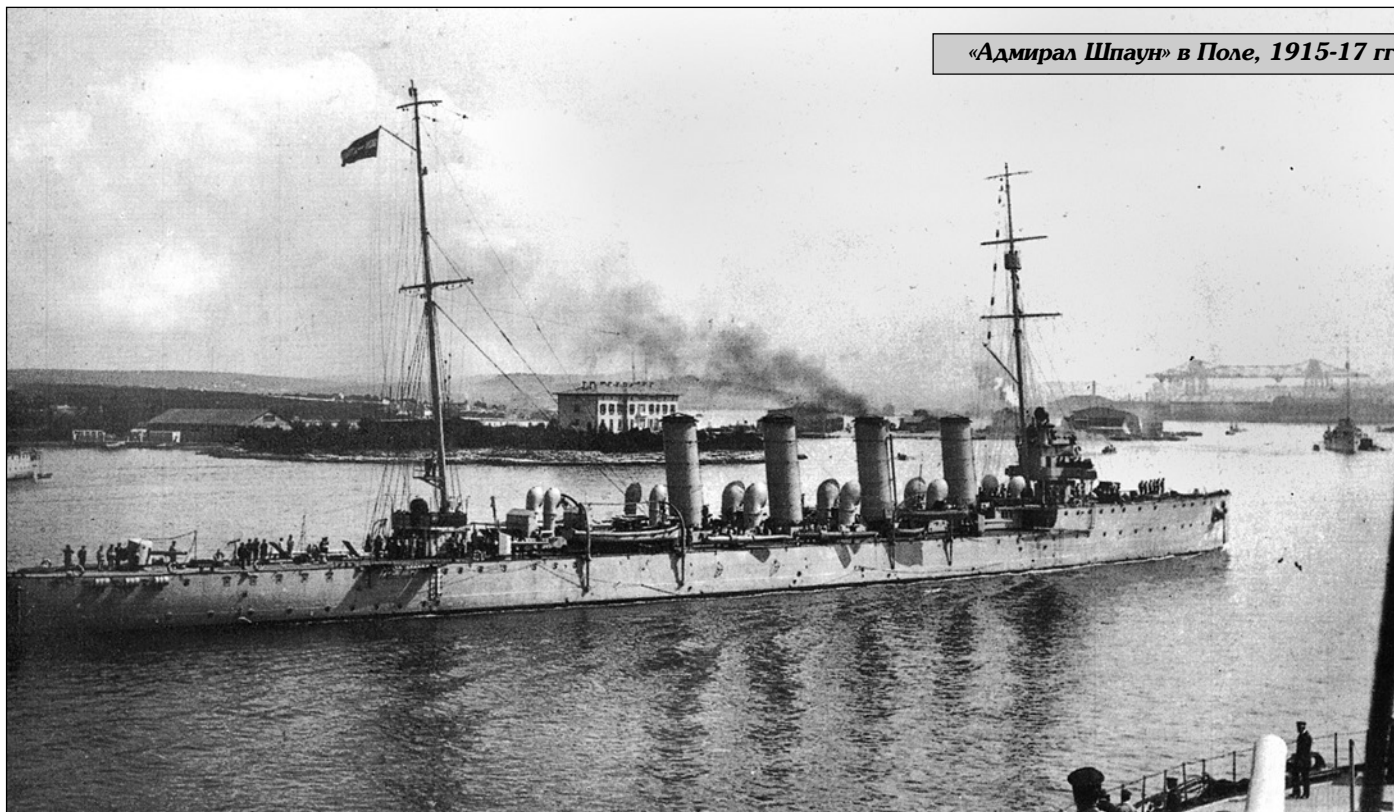
«Адмирал Шпаун», 1915-17 гг.

тем последовал еще один короткий переход и уничтожение итальянского сигнального поста «Торре ди Милето». Встретившись у острова Тремити с эскадренными миноносцами, крейсер благополучно вернулся в Себенико. 1 июня крейсер вышел в море для прикрытия минной постановки у Триеста. 15 июня наследник престола эрцгерцог Карл Франц Иосиф** производит смотр «Адмиралу Шпауну», высокий гость был полностью удовлетворен увиденным. 17 июня после полудня в море вышел отряд в составе крейсеров «Адмирал Шпаун» и «Новара», эскадренных миноносцев «Вилдфанг», «Улан», «Шарфшютце» и «Ускок», миноносцев «55-Т», «68-Т», «70-Т» и «72-Т». Сначала они произвели поиск в окрестностях Триеста. Единственным происшествием на этом этапе было то, что моряки слышали огонь итальянских батарей, расположенных в устье реки Сдобба. Вечером корабли продолжили движение вдоль побережья Италии. В районе Римини произошло рандеву с еще одним соединением, в которое входили броненосный крейсер «Санкт Георг» бронепалубный крейсер «Сигетвар» и миноносцы «57-Т» и «67-Т». Вечером эти корабли обстреляли объекты на итальянском побережье. Легкие крейсера и их свита прикрывали операцию. После выполнения задачи обе группы начали возвращение на базу. Пока австрийские корабли пересекали Адриатику, стало известно, что поблизости находятся несколько итальянских эскадренных миноносцев, но противники не встретились, и австрийцы благополучно добрались до базы. Следующий выход в море произошел 27 июля 1915 года. На этот раз в состав соединения, кроме «Адмирала Шпауна», входили крейсер «Новара», эскадренные миноносцы «Ускок» и «Шарфшютце», миноносцы «75-Т», «76-Т» и «79-Т». Корабли вышли из Полы, по пути к итальянскому побережью они разделились. Группа «Новары» пошла к Анконе, в заранее назначенной точке были спущены шлюпки и оставлен один из миноносцев. Это сделали для оказания помощи летчикам, бомбившим Италию. Группа «Адмирала Шпауна», в которую входили эсминец «Ускок» и миноносец «79-Т», взяла курс на небольшой городок Фано, где находилась одноименная железнодорожная станция. Приблизившись к побережью, корабли открыли точный огонь, которым были уничтожены два поезда и повреждены два моста. После чего корабли встретились с группой «Новары» и благополучно вернулись в Полу. С 3 по 14 августа корабль прошел докование, были выполнены работы по очистке

* В этой группе был еще и эсминец «Улан», но ему пришлось вернуться на базу из-за проблем в машине.

** В 1916 году унаследует престол и станет последним императором Австро-Венгрии.

«Адмирал Шпаун» в Поле, 1915-17 гг.



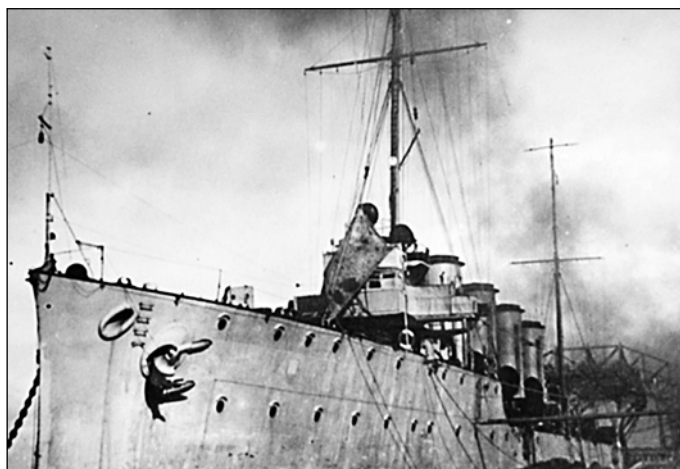
заборной арматуры, заново покрашена подводная часть, перебраны механизмы, заменена радиостанция. По завершении работ для крейсера продолжилась рутинная служба, активного участия в боевых действиях он не принимал. Примечательных событий до конца 1915 года было немного. Можно отметить выход 24-25 октября в состав

во соединения на учения, во время которых отрабатывалось противовоздушная оборона соединения. Новый 1916 год тоже начался спокойно, 22 января крейсера «Адмирал Шпаун» и «Гельголанд», а также эсминцы и миноносцы 1 флотилии эсминцев провели совместные учения. 3 апреля 1916 года крейсер вместе с миноносцем «66-F» находился в бухте Медолино, обеспечивая полеты авиации. После выполнения этой задачи «Шпаун» и миноносец пошли в Полу, развив скорость 23 узла. Австрийским морякам не повезло, в районе Пореро крейсер зацепил каменную гряду. Он получил значительные повреждения днища, был потерян руль, погнуты винты. Корабль отбуксировали в Полу и поставили на бочку № 6. Ремонтные работы начались 7 апреля, а завершились 12 мая. Через пять дней после возвращения в строй крейсер вышел в составе соединения на очередные учения по отражению воздушного налета. Это было последнее примечательное событие 1916 года. В основном корабль находился на рейде, временами выходя в море для несения дозоров, также по мере возможностей занимался боевой подготовкой. В подобных хлопотах прошли и первые три месяца 1917 года. Первое примечательное событие имело место 15 марта 1917 года. В этот день «Адмирал Шпаун» столкнулся с проходившей испытания подводной лодкой «U-20»* (капитан-лейтенант К. фон Безарда). Во время столкновения лодка находилась в подводном положении.

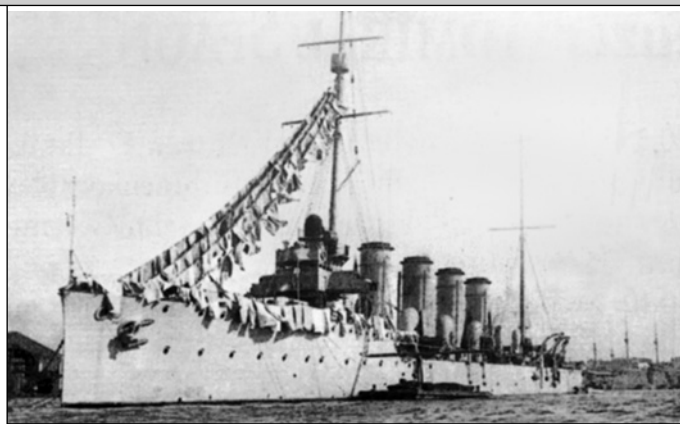


Повреждения подводной лодки «U-20» после столкновения с крейсером «Адмирал Шпаун»

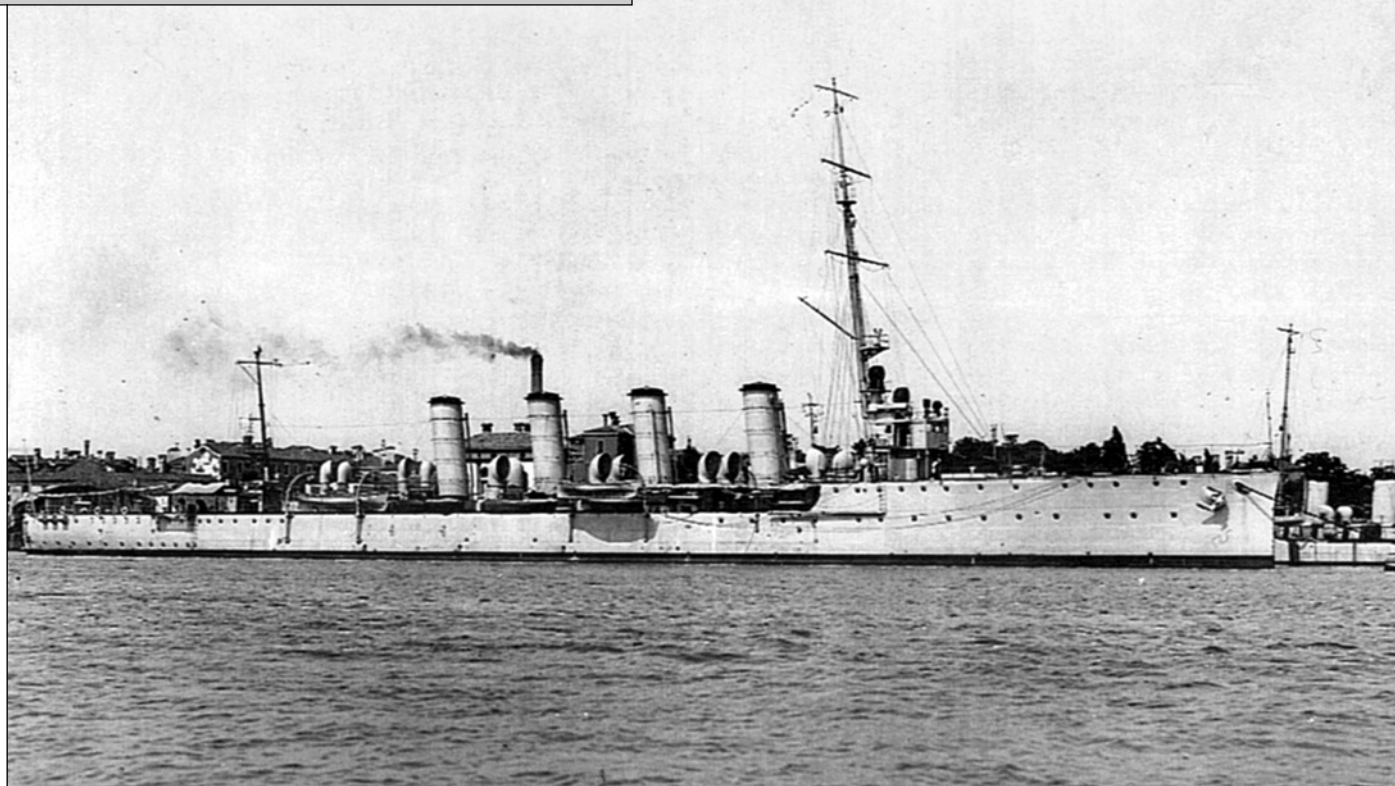
* Подводная лодка принадлежала к типу «Хавмунден», ранее подобные субмарины строились для датского флота. После начала войны для флота Австро-Венгрии были заказаны 4 лодки этого типа. Вся серия была заложена в 1915 году и вступила в строй в 1917 году. Основные их ТТХ были следующими: Водоизмещение 173/210 т., размерения: 38,8 х 3,9 х 2,7 м. Для движения в надводном положении служил дизель мощностью 450 л.с. в подводном — 300-сильный электромотор. Скорость в надводном положении 9 узлов. Дальность плавания 2000 миль со скоростью 7 узлов (надв.), 71 миль со скоростью 2,3 узла (подв.). Вооружение два 450-мм ТА, 66-мм орудие. Экипаж 18 человек. Данные лодки заслужили очень дурную репутацию. За год службы два субмарины погибли, еще одна затонула в порту, но позднее вернулась в строй, а число различных инцидентов было очень велико.



«Адмирал Шпаун», 1915-17 гг.



«Адмирал Шпаун» после модернизации 1917 г.



нии, от удара со своего места было сорвано палубное орудие (оно упало на дно, позднее его нашли водолазы, потом орудие было возвращено на место). Также получила повреждения рубка лодки, прочный корпус не пострадал. После короткого ремонта «U-20» вернулась в состав флота. Повреждения крейсера были незначительны. 20 марта произошли изменения в штатном расписании Императорского-и-Королевского флота. «Адмирал Шпаун» стал флагманским кораблем второй минной флотилии. С конца марта до конца октября 1917 года с крейсером не происходило никаких примечательных событий. 20 октября на борт крейсера поднимается последний император Австро-Венгрии Карл I, и на этот раз он остался доволен увиденным. 24 октября австро-венгерская армия перешла в наступление на реке Изонцо. Войскам Двуетидной монархии при поддержке немецкой 14 армии удалось прорвать фронт между Рамбон и Ауцца. На следующий день в дело вступил флот. В море вышли крейсер «Адмирал Шпаун», миноносцы «87-F», «92-F», «98-M» и «100-M» и несколько небольших десантных катеров, переброшенных с Дуная. Через некоторое время на мысе Сдобба высадили десант для поддержки саперов, готовившихся захватить стратегический мост.

30 октября корабль должен был принять участие в операции по захвату Градо, которая была отменена из-за сильного шторма.

16 ноября во время межбазового перехода из Триеста в Полу, крейсер, идя на скорости 20,5 узлов, коснулся мели, при этом был потерян руль. Ремонтные работы были короткими, и уже 28 ноября корабль вышел в море для прикрытия возвращения группы эсминцев и миноносцев из рейда к итальянскому побережью. Следующий выход в море состоялся 19 декабря, на этот раз соединение, в которое входил «Адмирал Шпаун», было доста-

«Адмирал Шпаун» в Венеции, 22 марта 1919 г.



точно сильным, в него также вошли эскадренный броненосец «Арпад», броненосец береговой обороны «Будапешт», эскадренные миноносцы «Триглав», «Лица», «Дукла», «Турул», «Шарфшютце», «Штрайтер» и 21 миноносец. Также в операции были задействованы 9 гидросамолетов. Целью выхода было подавление итальянских тяжелых орудий под Кортелаццо. Огонь был открыт в 8 часов 30 минут, прекращён вскоре после полудня. Результативность его неизвестна, потерь в корабельном составе не было, итальянцам удалось сбить 2 аэроплана, при этом 2 пилота погибли, а еще 4 были тяжело ранены. Во время этого выхода едва не дошло до морского боя между австрийскими и итальянскими кораблями. Вскоре после начала обстрела информация о происходящем дошла до вице-адмирала Цито (Cito), он тут же сформировал соединение, в которое вошли эскадренные броненосцы «Эммануэле Филиберто» и «Амиральо де Сент-Бон» скауты «Аквила» и «Спарвиеро», эскадренные миноносцы «Анимозо», «Абба», «Арденте», «Аудаче», 7 миноносцев и 5 торпедных катеров. Из-за тумана противники не обнаружили друг друга. Австрийское соединение прибыло в Триест, где «Адмирал Шпаун» простоял до 8 июня 1918 года. В этот день крейсер в сопровождении двух миноносцев совершил переход в Гиенович с коротким заходом в Себенико. Стоянка в базе была короткой, и крейсер 9 июня снова вышел в море. Он был задействован в операции против Отрантского барража, как, впрочем, и весь австрийский флот. «Адмирал Шпаун» вошел в состав «Angriffsgruppe B» вместе «Сайдой» и 4 миноносцами. Эти корабли должны были находиться на параллели Отранто, основная их задача — уничтожение союзных дрейфтеров. Но операцию свернули после того, как итальянский торпедный катер потопил линейный корабль «Сент Иштван». Группа «Адмирала Шпауна» благополучно вернулась на базу. Последний раз под красно-бело-красным флагом крейсер выходил в море 21 августа в сопровождении

6 миноносцев. Эти корабли должны были обеспечивать большой авианалет на Италию. Операция прошла успешно, корабли встреч с противником не имели.

В октябре 1918 года Австро-Венгрия прекратила свое существование. 31 октября австрийский флаг был спущен, большая часть личного состава сошла на берег, на борту кораблей остались только представители народностей, входивших в состав Королевства Южных славян, флаг которого был поднят на кораблях бывшей Двуетидной монархии. Но победители не признали этого, считая, что флот развалившейся империи — их законная добыча. Поэтому вошедшие в Полу итальянцы потребовали спустить флаг, на его место был водружен итальянский. 24 марта 1919 года несколько бывших кораблей Императорского-и-Королевского флота, в том числе и «Адмирал Шпаун», перешли в Венецию, где приняли участие в параде в честь итальянской победы. По завершении торжеств крейсер вернулся в Полу. На Парижской конференции австро-венгерский флот был разделен между победителями. В январе 1920 года крейсер передали Великобритании. Новым владельцам он был не нужен, поэтому его продали одной из итальянских компаний на слом. Жизнь «Адмирала Шпауна» завершилась в 1922 году в Венеции.

Список литературы

1. Czonkareti K. Marynarka Wojenna Austro-Wegier w I wojnie swiatowej 1914-1918. Krakow 2004.
2. Fock H. Z-Vor. Bd 1. Hamburg 2001.
3. Freivogel Z. Szybkie krazowniki rozpoznawcze typu «Admiral Spaun» i «Saida»// Okrety Wojenne. Czesc 1 №95 (№3 2009)
4. Friedman N. Naval weapons of world war one. Barnsley 2011
5. E. Gernuschi O, Hara V. P. The naval war in the Adriatic. Part 1 1914-1916// Warship 2015.
6. E. Gernuschi O, Hara V. P. The naval war in the Adriatic. Part 2 1917-1918// Warship 2016.
7. Sieche E. Kreuzer und Kreuzerprojekte der k.u.k. Kriegsmarine 1889-1918. Hamburg, Berlin, Bonn. 2002.



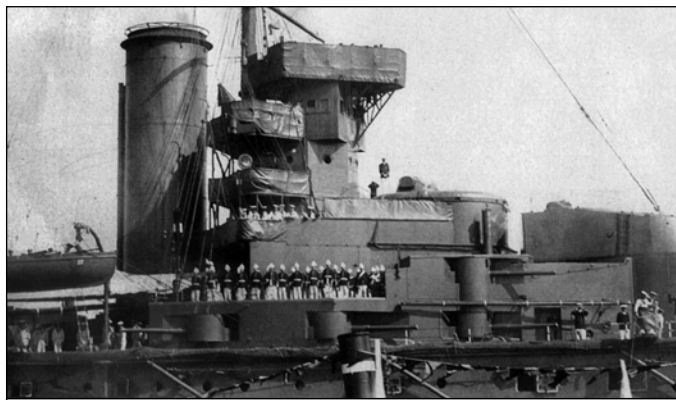
Отдел графического редактора «Лайон» vs. «Куин Мери»

В майском номере дружественного журнала «Морская Кампания» за 2016 г. была опубликована монография, посвященная британским линейным крейсерам типа «Лайон» и «Тайгер» за авторством А.В. Чаплыгина. Занимаясь графикой для этого номера столкнулся с одной проблемой скорее, с вопросом — в чем заключались различия кораблей программ 1909 и 1910 гг.? Имеющиеся описания скудны и сводятся к упоминанию отличной по форме (круглой в сечении вместо овальной) средней дымовой трубы, новой артиллерии (причем без указания на то, как это сказалось на конструкции), чуть более мощных турбин и незначительного изменения бронирования оконечностей. Пожалуй все. Ах да, еще изменился принцип размещения экипажа... Маловато для выделения корабля программы 1910 г. в самостоятельный тип. Имеющийся графический материал ответа на вопрос не давал, а, скорее, запутывал.

Лишь после выхода материала появились фрагменты подлинных чертежей как «Принсесс Ройал», так и «Куин Мэри». Они подтвердили, что отличия есть, и существенные, но в тот момент времени на то, чтобы внимательно разобраться в проблеме, попросту не было, и пришлось отложить тему до лучших времен. И вот, наконец, появилась возможность расставить точки над «i».

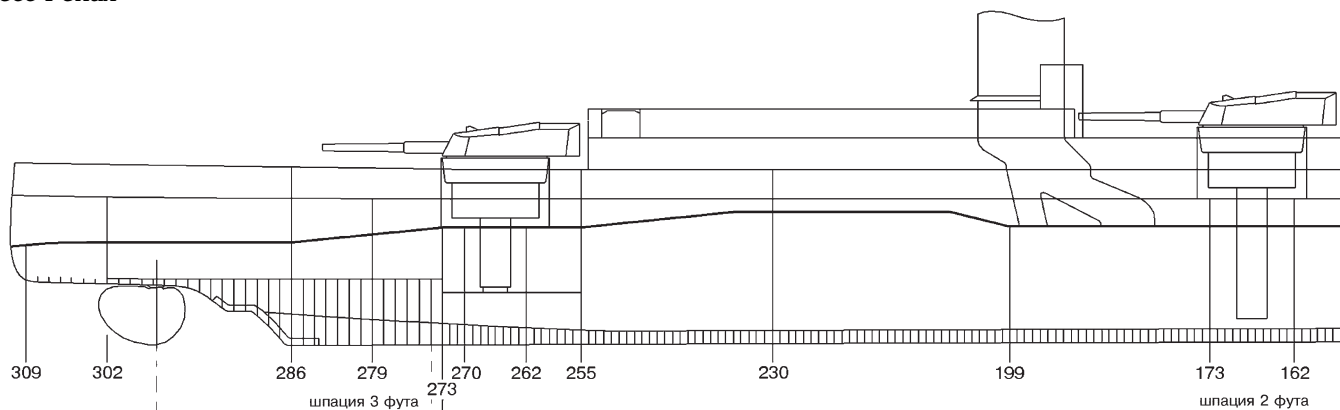
Как известно, «Куин Мэри» создавался как улучшенный «Лайон», в проект которого был внесен ряд улучшений. Повторяться и озвучивать перечень этих улучшений в рамках короткой заметки смысла нет (при желании, читатель может самостоятельно обратиться к упомянутому выпуску

«Морской Кампании»); стоит лишь отметить, что следствием этого стал рост водоизмещения более чем на 700 т, и что еще более важно — дополнительная нагрузка оказалась распределена по длине корпуса неравномерно. Проще говоря, нос «перетягивал» — одно бронирование носовой 102-мм батареи «тянуло» почти на без малого 50 т. И пусть вас не смущает ничтожность данной величины по сравнению с общим водоизмещением — это немного, но

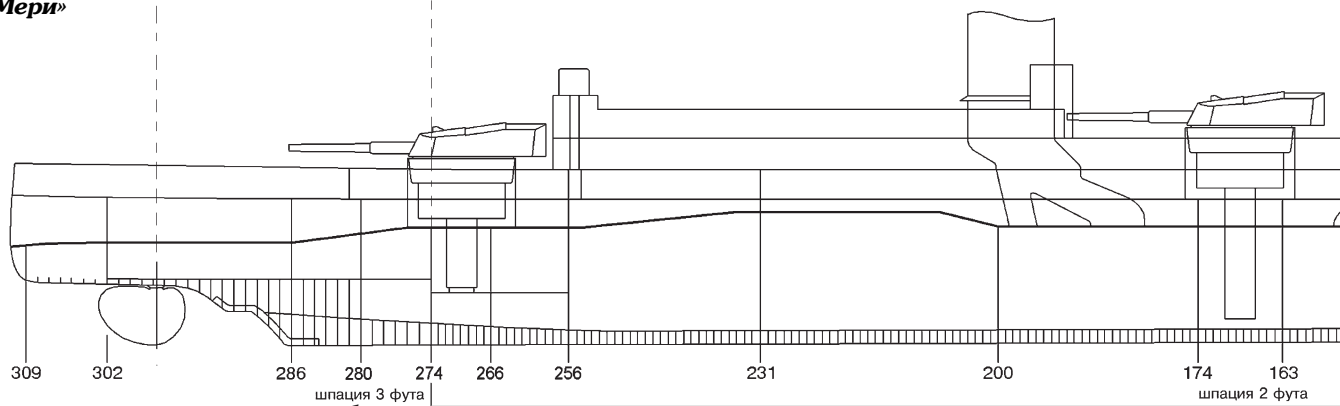


Линейный крейсер «Лайон», носовая надстройка. Хорошо виден двухярусный каземат противоминной артиллерии — отличительная черта «Лайона» и «Принсесс Ройал»

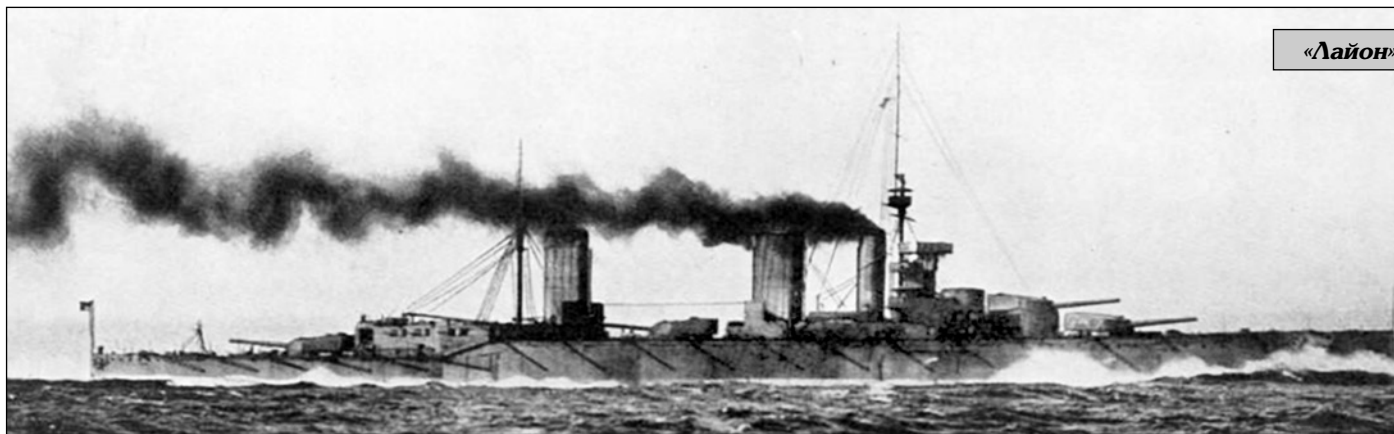
«Принсесс Ройал»



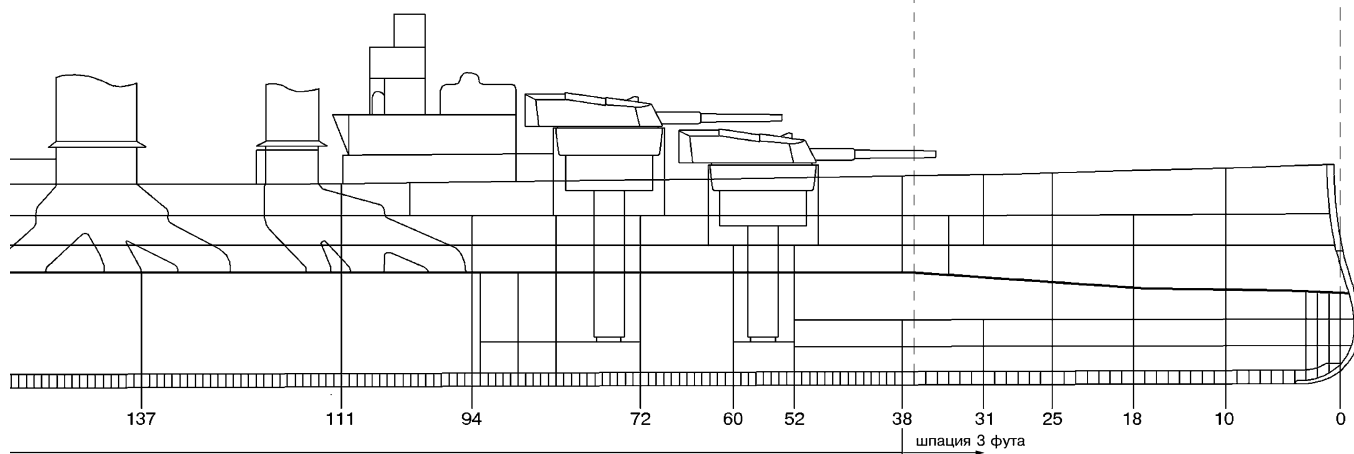
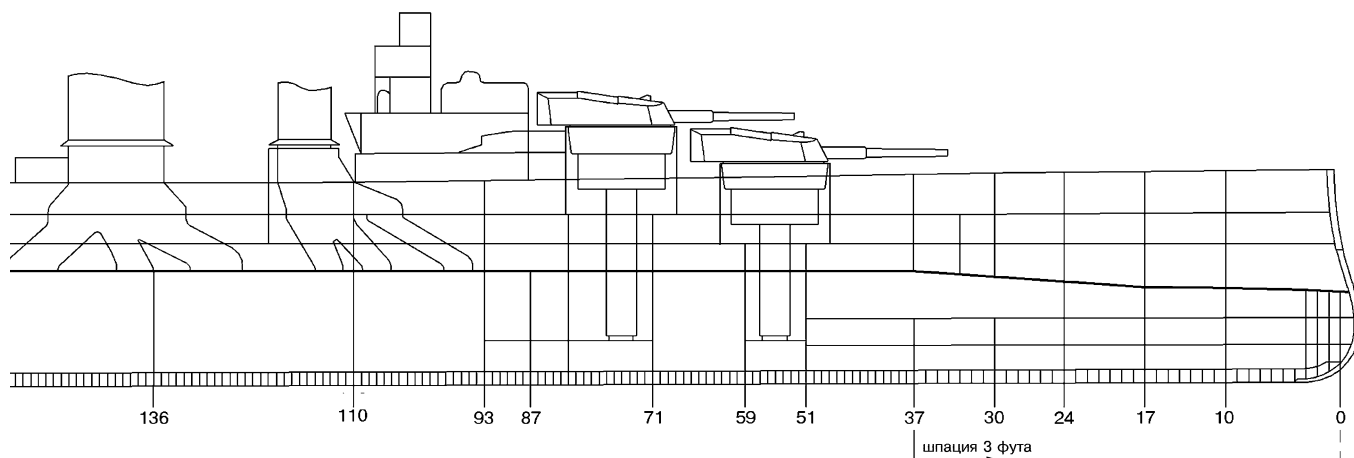
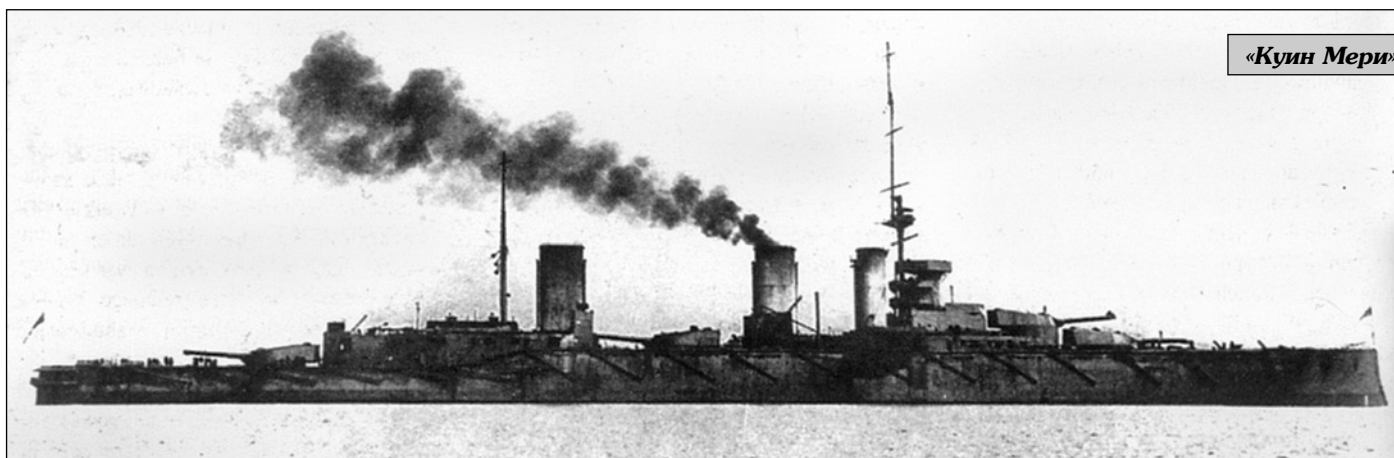
«Куин Мери»



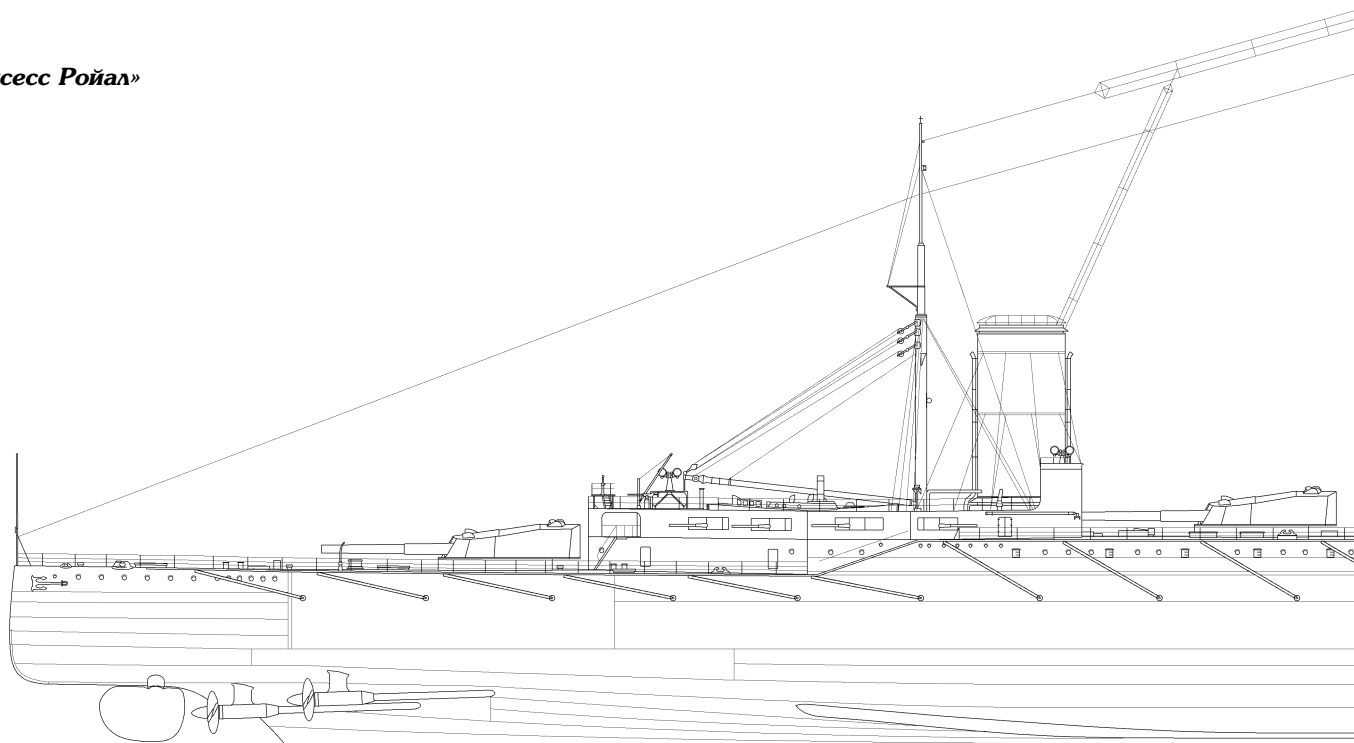
«Лайон»



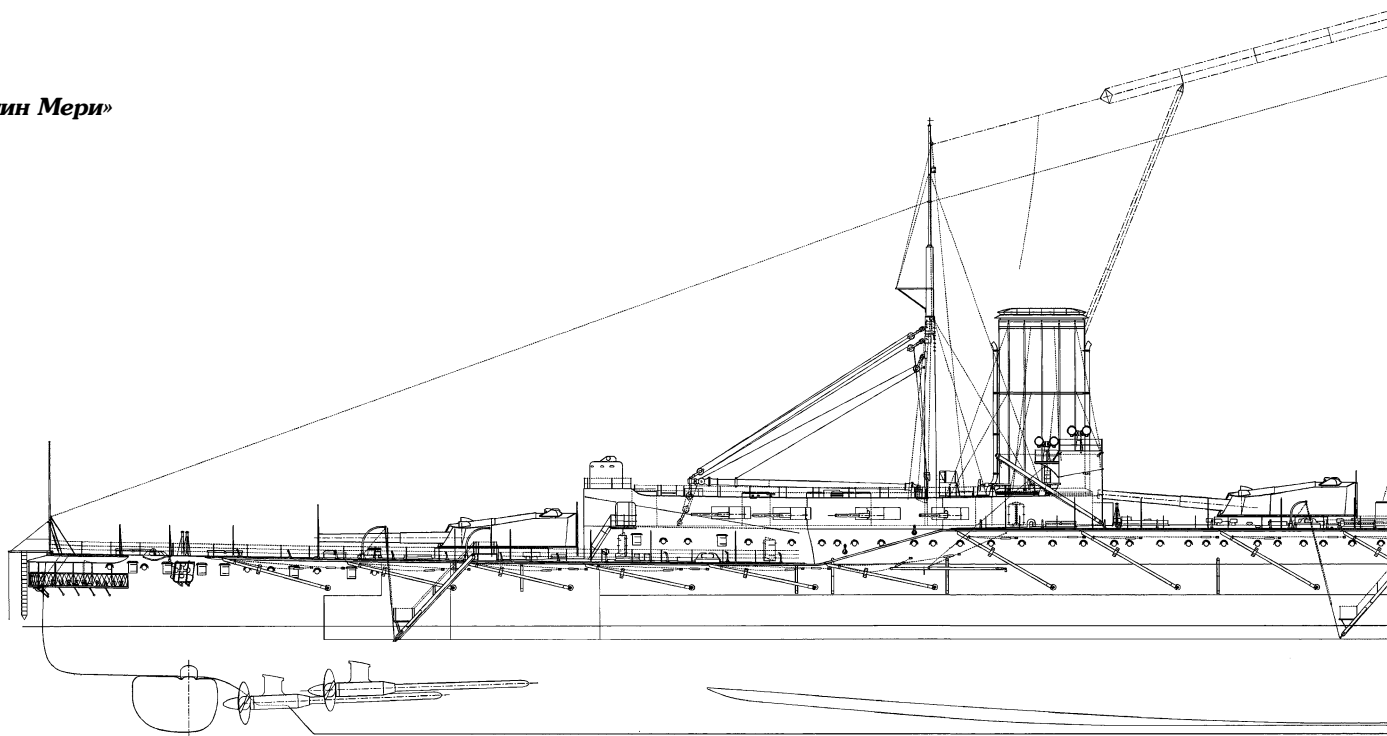
«Куин Мери»

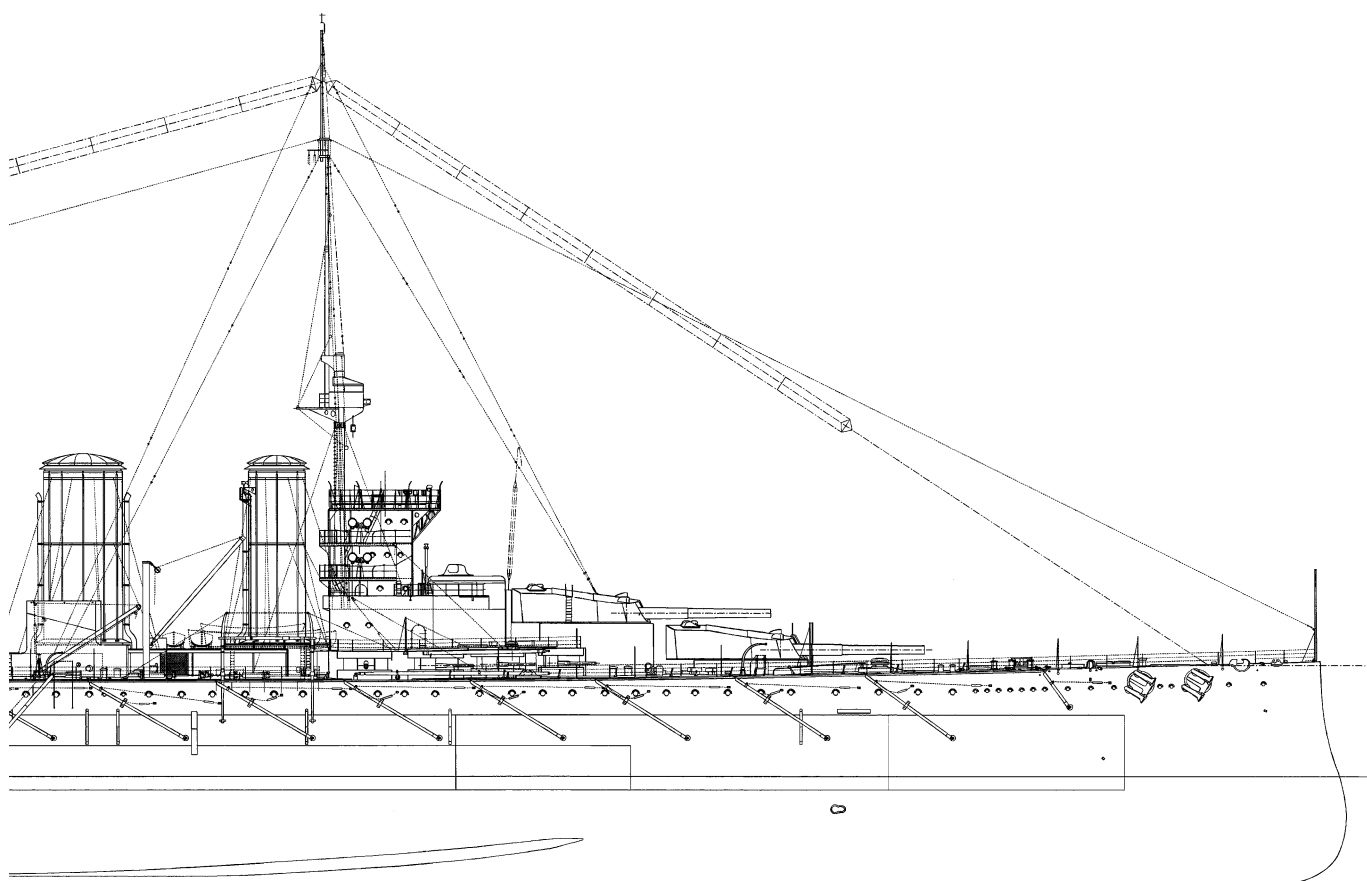
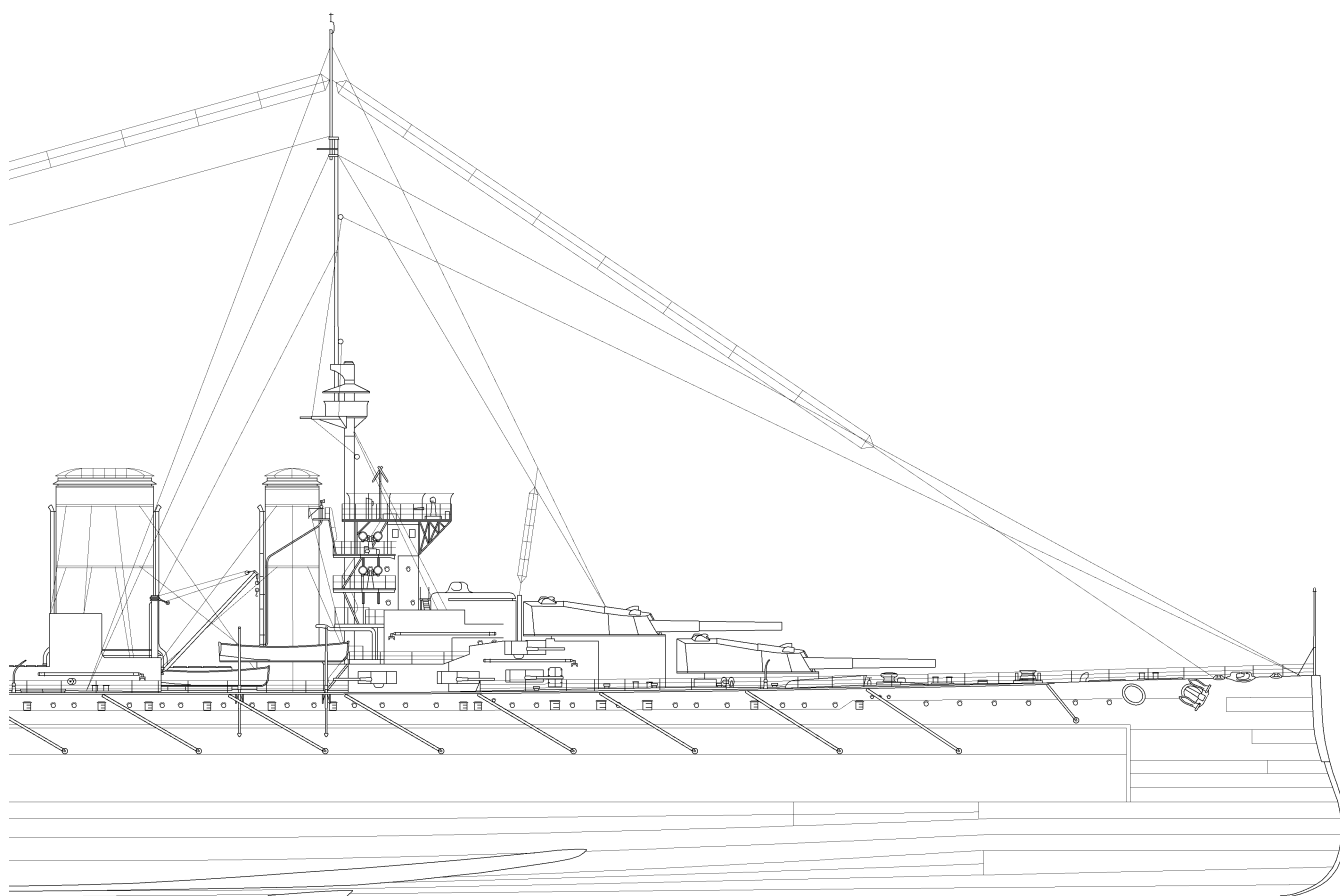


«Принсесс Ройал»

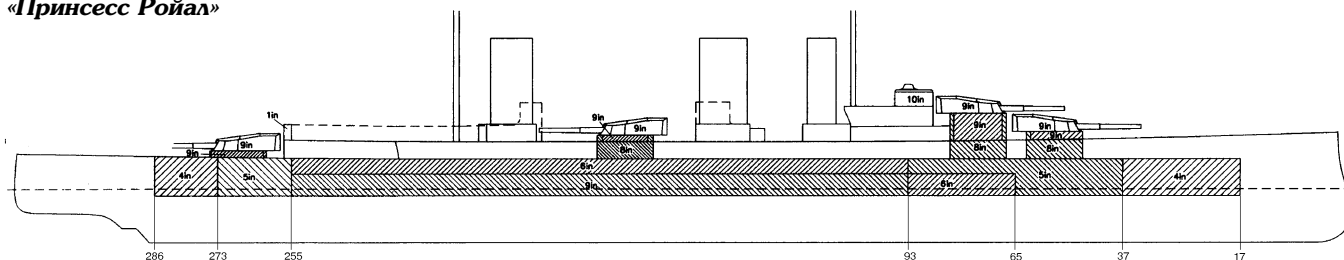


«Куин Мери»

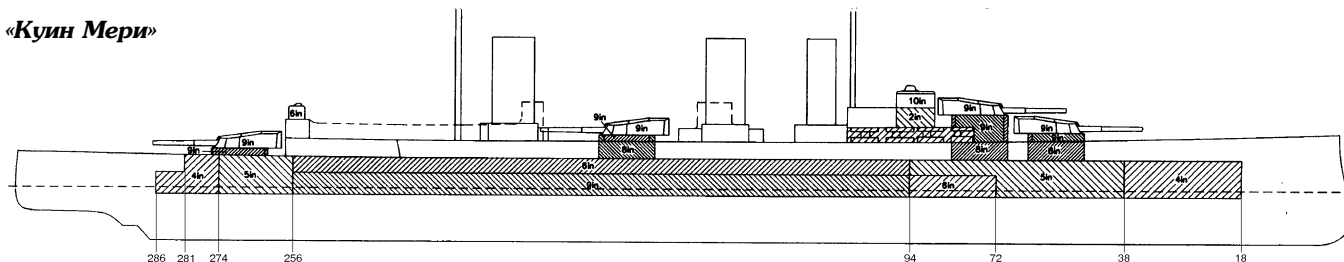




«Принсесс Ройал»



«Куин Мери»



«Принсесс Ройал»



достаточно, чтобы замаячила перспектива получить линейный крейсер, сидящий «свиньей». А это падение мореходности, ухудшение маневренности и условий работы винторулевой группы.

Решение проблемы оказалось довольно необычным. Конструкторы не стали «двигать отдельные группы масс» вдоль корпуса в поисках равновесия — они сдвинули ВСЕ внутренности корабля (башни, котлы, машины — то есть, буквально все) на одну шпацию в корму*. Обратите внимание на приведенную схему — видно, что до переборки по 10-му шп. Корабли идентичны, а вот дальше и начинается упомянутый «сдвиг» — переборка по 17-му шп. «Лайона» и «Принсесс Ройал» у «Куин Мери» находится на 18-м шп. и так далее — везде имеет место сдвиг на одну шпацию, вплоть до 286-го шпангоута, на котором набор выравнивается. Отсюда, кстати, следует довольно интерес-

ный вывод, не упоминаемый ни в одной из работ, посвященной британским линейным крейсерам, — общая длина броневое пояса «Куин Мери» на 3 фута МЕНЬШЕ, чем у «Лайона» и «Принсесс Ройал». Дело в том, что переборка по 18-му (для «Куин Мери») и 17-му (для «Лайона» и «Принсесс Ройал») шп. — это не что иное, как носовой траверз пояса по ватерлинии, а на 286-ом — соответственно кормовой. Подробнее различия в вертикальном бронировании приведены на схеме выше.

Вместе с «начинкой», сдвинулись в корму на 3 фута орудийные башни, надстройки и трубы. Несколько особенно тут выглядит кормовая башня «Y» «Куин Мери» — вместо трех, она смещена в корму относительно своих товарищей на «Лайоне» и «Принсесс Ройал» на целых девять футов (одна шпация в 3 фута и три — в 2 фута). Это следствие необходимости вписать полноценную кормовую боевую рубку с коммуникационной трубой (напомним, что на двух первых кораблях серии кормовая рубка имела чисто символическое бронирование).

Собственно это все, что графический редактор имел сказать по данному вопросу.

* Необходимо отметить, что на этих линейных крейсерах величина шпации имела разные значения — в носу и корме она составляла 3 фута, в средней части корпуса — 2 фута. Переход проходил по 37-му и 273-му шпангоутам у «Лайона» и «Принсесс Ройал» и по 38-му и 274-му — у «Куин Мери».



Атака на самолеты на аэродроме Наньчан 18
июля 1938 г., картина Фуджита Цугуру



«Ривьера» с регистрационным номером N627 до сей поры сохраняется в летном состоянии

