

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

Камуфляж кораблей британского флота в годы Второй мировой войны (часть 1)



- «Фоккер» S.13. Никому не нужный симпатяга
- «Колониальный бомбардировщик» по-итальянски
- История вертолетных линий компании SABENA
- Канонерская лодка «Дельгадо Парехо»
- Колониальные крейсера «Кампания» и «Базиликата»
- Битва с конвоем Rр.120.Ki

Вертолет S-55 на вертодроме в Грондрефе, 25 июня 1955 г.



К статье: Вертолет покоряет Европу. История вертолетных линий компании SABENA



«Сабеновский» вертолет S-58 в международном аэропорту Мельсброк. На заднем плане «Боинг»-707 той же авиакомпании

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 16.07.2017

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

А. Пахомов

«Летающая яхта» для чилийского мачо 1

Ю. Пахмурин

«Фоккер» S.13. Никому не нужный симпатяга 3

А. Пахомов

«Колониальный бомбардировщик» по-итальянски.

История «Капрони» Са.133 9

Ю. Пахмурин

Вертолет покоряет Европу.

История вертолетных линий компании SABENA 23

Н. Митюков

Канонерская лодка «Дельгадо Парехо» 29

С. Патянин

Колониальные крейсера «Кампания» и «Базиликата» 35

А. Дашьян

Камуфляж кораблей британского флота в годы

Второй мировой войны. Часть 1 41

И. Борисенко, А. Латкин

Битва с конвоем Rр.120.Ki 52

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

На первой странице обложки: эсминец «Харвестер» в Хваль-фьерде, 1942 г. Корабль несет один из ранних вариантов «ослепляющего» камуфляжа

«Летающая яхта» для чилийского мачо

Андрей Пахомов

Самолет С4С разработан в 1929 году Гровером Ленингом (Grover Loening), одним из самых известных американских конструкторов гидросамолетов. Он начинал работать еще с братьями Райт, разработав в 1913 году самолет «Райт» модель G «Аэробот» (Wright Model G «Aerobot»). В 1917 году он основал компанию «Ленинг Аэроаутикал Инжиниринг Компани» («Loening Aeronautical Engineering Company»), завоевавшую известность серией самолетов-амфибий для военной авиации.

Амфибия С4С стала очередным представителем серии «летающих яхт», построенных инженерами фирмы «Ленинг». При разработке использовалось крыло, унаследованное от С2С и С2Н и обычная лодка с закрытой кабиной, в отличие от ложкообразной конструкции фюзеляжа у предыдущих моделей.

В начале 1930 года амфибия (бортовой номер NC-62K) была построена на фабрике «Ленинг» в Нью-Йорке и к осени успешно прошла испытания. В это время фирма «Ленинг» объединилась с компанией «Кейстоун», и два модернизированных (главное отличие — удлиненный на 60 см фюзеляж) самолета, построенных в начале 1931 года на заводе «Кейстоун» в Бристоле (штат Пенсильвания) получили наименование «Кейстоун» К-85 (бортовые номера NC-10588 и X-769). Самолеты оказались построены в коммерчески неудачное время. Продать их не удалось. Не могло даже июньское снижение цены с 30 050 долларов до 28 700. В конце июля оба самолета были списаны. Намного интереснее сложилась судьба единственного С4С.

5 мая 1931 года амфибию купили ВВС Чили. Самолет прибыл в Сантьяго морем и был собран в мастерских



«Ленинг» С4С (вверху) и «Кейстоун» L-85 (внизу). Хорошо видно, что единственное заметное отличие заключается в удлинении лодки





Самолет С4С



Группа чилийских авиаторов. Пятый слева – коммодор Бенитес



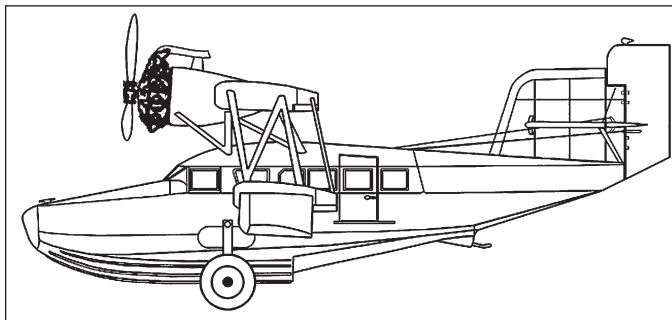
Коммодор Артуро Мерино Бенитес

фирмы «Кертисс». В конце того же года С4С вошел в состав 1-й эскадрильи амфибий, базировавшейся в Камизе. Его приобретение было связано с планами чилийских властей организовать авиационное сообщение между населенными пунктами юга страны, для чего планировалось использовать самолеты-амфибии. «Летающая яхта» выполняла функции персонального самолета командующего ВВС Чили и организатора государственной авиакомпания

коммодора Артуро Мерино Бенитеса (Arturo Merino Benitez) в его полетах по южным провинциям. Самолет использовался крайне интенсивно и успешно. Любопытно, что все это время С4С не нес опознавательных знаков ВВС Чили. Лишь в 1936 году, когда самолет передали в состав 5-й авиагруппы в Пуэрто-Монт, он получил ОЗ и армейский бортовой номер А 1. В 1937 году, обследовав С4С, чилийские инженеры пришли к выводу, что эксплуатация самолета опасна, а ремонт нерационален, и осенью того же года амфибия была списана.

Тактико-технические характеристики

Длина самолета	10,87 м
Размах крыла	14,22 м
Площадь крыла	48,03 кв.м
Вес пустого	1911 кг
Взлетный вес	2860 кг
Максимальная скорость	212 км/ч
Посадочная скорость	88 км/ч
Дальность полета	805 км
Потолок	4200 м
Экипаж	2 пилота (+4 пассажира)





«Фоккер» S.13. Никому не нужный симпатяга

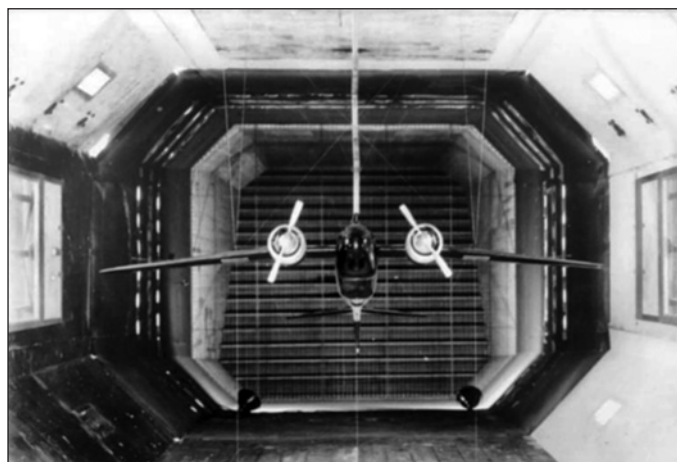
После окончания Второй мировой войны голландская фирма «Фоккер» («Fokker») быстро возобновила работу. В числе новых проектов, которые конструкторы планировали воплотить в жизнь в первую очередь, был и т.н. «Universal Trainer» – сравнительно небольшой двухмоторный моноплан, предназначавшийся для обучения экипажей многомоторных самолетов. Им собирались заменить находившиеся в составе ВВС Нидерландов устаревшие «энсоны» и «оксфорды».

Проект получил номер 236. Изначально рассматривалось несколько его вариантов. Так, первый вариант, «236А», имел пулеметную турель, установленную на фюзеляже и предназначенную для обучения воздушных стрелков, но затем сочли, что «данная задача утратила актуальность». «236G» был чисто пассажирским самолетом, имевший не застекленную, как военные варианты, а защиту дюралевыми листами носовую часть фюзеляжа. Он мог перевозить девять пассажиров, для удобства которых в фюзеляже оборудовался туалет и небольшой багажный отсек. В ходе проработки конструкции «236G» превратился в универсальный, который при минимальных переделках мог использоваться как самолет для тренировки экипажей, перевозки пассажиров и почты, фотографирования, тренировки парашютистов и ряда других задач.

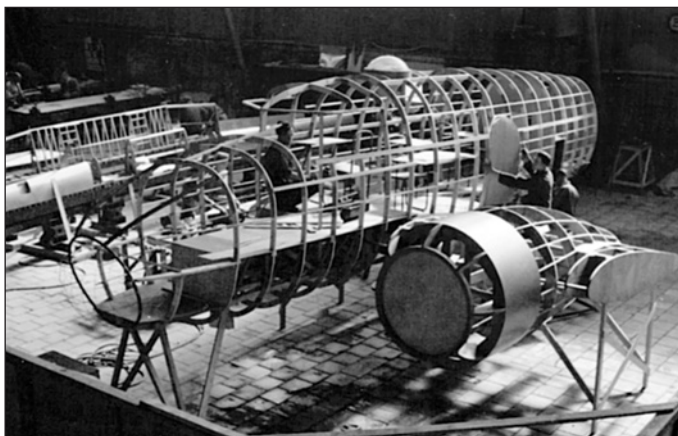
Вскоре на заводе в Амстердам-Норд (Amsterdam-Noord) началось изготовление двух деревянных макетов нового самолета в натуральную величину. Один из них представлял собой фюзеляж без обшивки, и на нем была хорошо видна вся конструкция, другой имел крылья и мотогондолы (естественно, без двигателей). На его фюзеляже первоначально устанавливалась пулеметная турель, но вскоре ее сняли.

Самолет «Фоккер» S.13 должен был представлять собой двухмоторный цельнометаллический (только рули

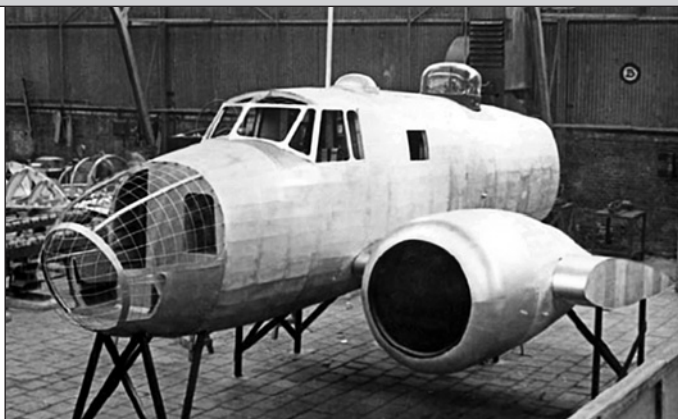
имели полотняную обшивку) низкоплан, имевший убирающееся шасси с носовым колесом. Он мог использоваться для тренировки экипажей (в этом случае экипаж насчитывал пять человек), аэрофотографирования, а также перевозки пассажиров и грузов. В качестве силовой установки планировалось использовать два 9-цилиндровых 600-сильных звездообразных ПД воздушного охлаждения «Пратт-Уитни Уосп» («Pratt & Whitney Wasp»), рассматривались также варианты с установкой английских «звезд» «Элвис Леонайдс» («Alvis Leonides») и французских перевернутых V-образных 12-цилиндровых двигателей воздушного охлаждения «Рено» 12S O2. Для возможности тренировок по бомбометанию в застекленном носу самолета оборудовалось место бомбардира. Так как пла-



Продувка модели S.13 в аэродинамической трубе



Сборка деревянного макета S.13, оснащенного пулеметной турелью



Сборка S.13 на заводе Амстердам-Норд. На заднем плане в правом углу виден один из двух макетов

нировалось использование самолета над морем, в Авиационной лаборатории Нидерландов (Nederlands Luchtvaart Laboratorium, NLL), используя модель S.13 в масштабе 1/8, провели испытания по посадке на воду. Результаты сочли удовлетворительными.

Предусматривалось также строительство поплавкового варианта самолета. Его планировалось использовать в Голландской (тогда еще голландской) Ост-Индии, бедной сухопутными аэродромами. Для этого S.13 должен был использовать поплавки, оставшиеся «в наследство» от гидросамолета «Фоккер» T.VIIIW. Но эта идея до реализации так и не дошла.

В середине 1949 года началось строительство первого опытного S.13. 10 декабря самолет получил гражданскую регистрацию PH-NDW. 11 марта 1950 года летчик-испытатель Хуго Берхерхаут (Hugo Bergerhout) впервые поднял но-

вый «фоккер» в воздух. 32-минутный полет не выявил каких-либо проблем, как и состоявшийся на следующий день второй полет, продолжавшийся 35 минут.

3 апреля самолет был передан военным (борт. D-101). На него нанесли четырехцветные кокарды ВВС Нидерландов, и дальнейшие испытания он проходил уже как военный.

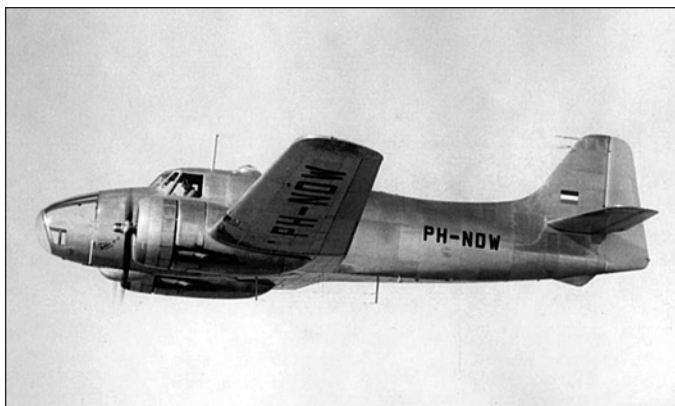
Единственной неисправностью, выявившейся в ходе испытаний S.13, был происходивший на некоторых режимах



S.13 на аэродроме Схипхол незадолго до первого полета



Довольный тест-пилот фирмы «Фоккер» Хуго Берхерхаут выглядывает из кабины S.13 после первого испытательного полета самолета. 11 марта 1950 г.



Один из первых полетов S.13



«Фоккер» S.13 «анфас»...

срыв потока во всасывающих патрубках карбюраторов, что влекло за собой потерю мощности, а иногда и остановку двигателя. Борьба с этой проблемой заняла больше месяца, но в конце концов совместными усилиями голландских и британских (с фирмы «Пратт-Уитни») инженеров удалось обеспечить нормальную работу двигателей на всех режимах полета.

С самого начала испытаний самолета предпринимались попытки заинтересовать его покупкой зарубежных заказчиков. Так, уже 21-й полет S.13 был предпринят для демонстрации его возможностей делегации ВВС Израиля. Интересно, что одним из руководителей делегации был Эрих Шацки (Erich Schatzki), в свое время участвовавший в разработке истребителя «Фоккер» D.XXIII. 25 июня 1950 года самолет продемонстрировали представителям бельгийских ВВС. 3 марта 1951 года самолет снова показывали израильтянам, на этот раз представителям гражданской авиации. Все потенциальные покупатели кивали, говорили: «Хороший самолет», но дальше дело не шло. 9 мая 1951 года в демонстрационном полете S.13 принял учас-

тие редактор журнала «Флайт» Морис Смит (Maurice Smith), но и его благосклонный отзыв не продвинул самолет к успеху среди потенциальных покупателей. В том же месяце самолетом попытались заинтересовать руководство голландской морской авиации (Marineluchtvaartdienst, MLD). Для них провели целую серию демонстрационных полетов, но эффект был все тем же...

В начале июня 1951 года самолет вывели из состава ВВС, и 15 июня ему выдали гражданскую регистрацию PH-NEI. Тогда же самолет получил эффектную красно-бело-алюминиевую окраску, которую он и носил до конца своей службы. 28 июня 1951 года «Фоккер» S.13 получил сертификат летной годности для испытательных и демонстрационных полетов. В качестве пилотов в нем упоминались Хуго Берхерхаут и Гербен Зондерман (Gerben Sonderman). Уже на следующий день самолет, за штурвалом которого находился бессменный Берхерхаут, вылетел на Парижский авиасалон с пятью сотрудниками фирмы «Фоккер» на борту (это был 157-й полет S.13). Двумя днями позже состоялся единственный демонстрационный полет S.13 в

... и «в профиль»

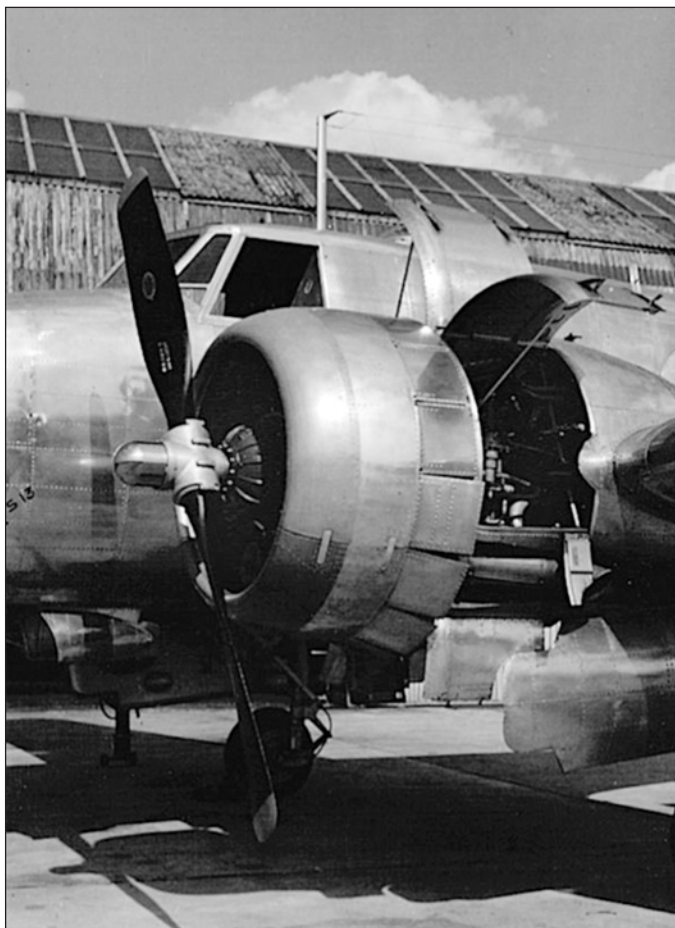


Ле-Бурже. Он продолжался пять минут и не привлек особого внимания публики и прессы. 2 июля самолет, вместе со своими пассажирами, вернулся в Схипхол (Schiphol). 9 июля самолет продемонстрировали делегации авиакомпании KLM. 29 июля S.13 с все тем же Берхерхаутом за штурвалом участвовал в демонстрационных полетах на авиашоу в Ипенбурге (Ypenburg). 6 августа «Фоккер» осматривала даже делегация ВВС США. «Жизненный путь» S.13 превратился в почти непрерывную цепь демонстрационных и показательных полетов в попытке найти-таки покупателя на неплохой, в общем-то, самолет.

В марте 1952 года «случилось чудо» – о самолете вспомнили те, для кого он и строился – ВВС Нидерландов (Luchtstrijdkrachten, LSK). Гражданский(!) самолет оборудовали подкрыльевыми бомбодержателями для сброса практических бомб, прицелом для бомбометания и бомбосбрасывателями. Первый полет со сбросом бомб состоялся 21 марта. Точнее полет-то состоялся, а сброс бомб – нет, не заметив на полигоне никаких следов падения практических бомб, экипаж внимательно осмотрел самолет и легко обнаружил причину – бомбы спокойно висели под крыльями (отказал бомбосбрасыватель). Устранив неисправность, на следующий день испытания повторили. На этот раз все прошло «гораздо лучше» – бомбы в цель не попали, но в отчете комиссии было написано, что «самолет полностью пригоден для практического бомбометания».



S.13 во время одного из своих многочисленных «рекламных» полетов



Раскапотированный левый двигатель самолета

Но, как и ранее, этот отчет ни на миллиметр не приблизил самолет к продаже.

В начале мая 1952 года самолет совершил турне по аэродромам Голландии в попытке найти там покупателей. Не нашел...

Вскоре S.13 снова посетил авиабазы Лееварде (Leeuwarden) и Сустерберг (Soesterberg). 29 мая и 2 июня



S.13 на исполнительном старте



Разрушительное наводнение 1953 г.

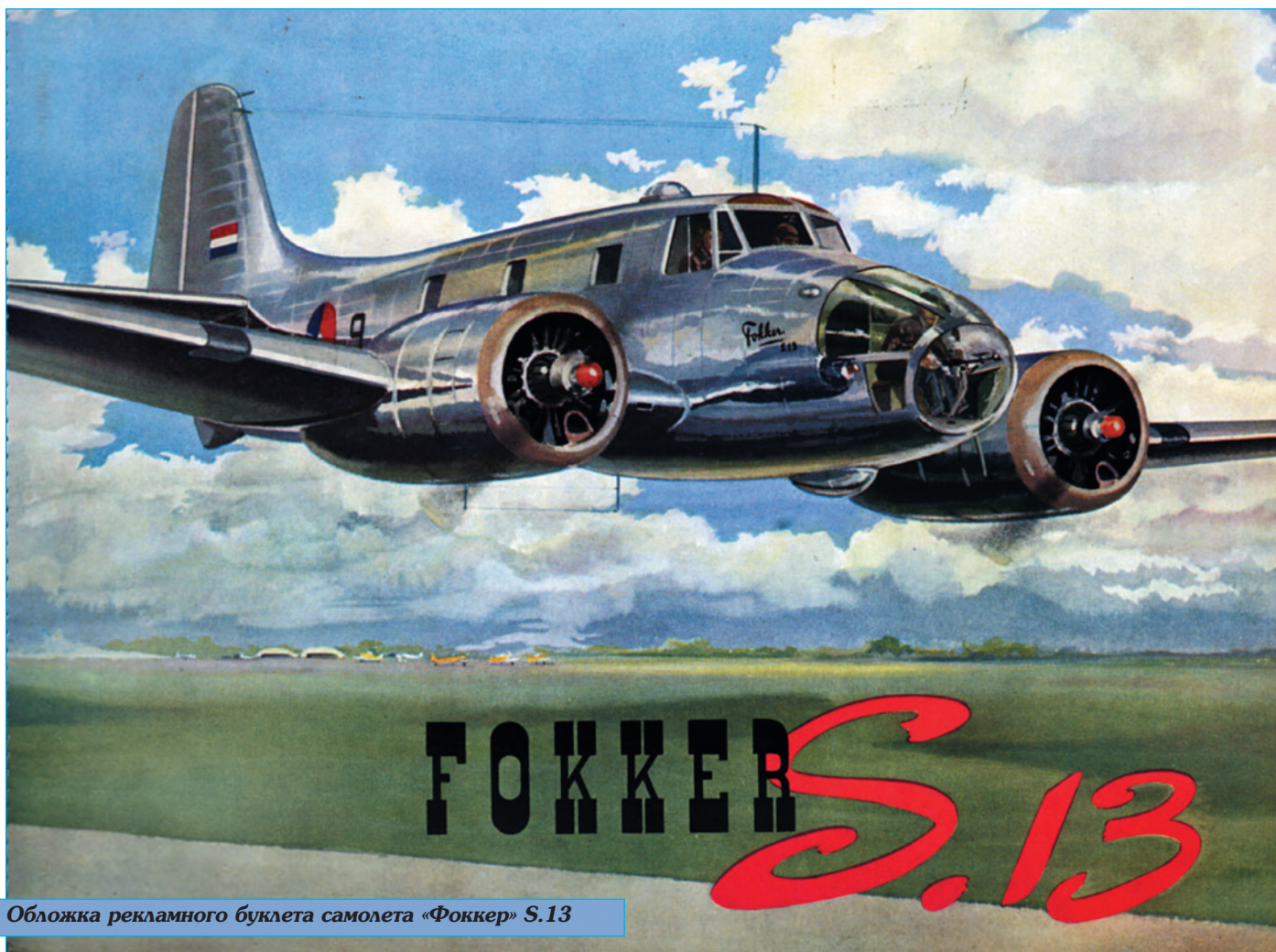
на нем поднимались в воздух представители очередного потенциального покупателя – ВВС Бразилии. В июле пилоты стран НАТО (в основном, французы) совершили на нем целую серию ознакомительных полетов. В сентябре дважды самолет изучали представители американской фирмы «Фейрчайлд» («Fairchild»). Казалось бы, удача, наконец-то, повернулась к S.13 «нужной стороной» – рассматривалась возможность как принятия его на вооружение в Бразилии, так и лицензионного производства на «Фоккер Рио» (дочернем предприятии «Фоккера» в Рио-де-Жанейро) и даже в

США на заводе «Фейрчайлд». «Но удача подумала и... отвернулась», все эти планы также закончились ничем, американцы предпочли самолет «Бичкрафт» D185S (C-45).

Зимой 1953 года для S.13 неожиданно «нашлась работа». В ночь на 1 февраля в странах Северного моря произошло страшное наводнение, ставшее крупнейшим за 400 лет. В Голландии штормовые волны размывили 50 дамб, оказалось полностью затоплено 133 населенных пункта, 3000 домов было полностью разрушено, погибло 1835 человек, более 72 000 жителей пришлось эвакуировать, экономический ущерб составил сотни миллионов долларов. 2 февраля к работам по спасению людей привлекли и S.13. Самолет, на борту которого находилась принцесса Юлиана (Juliana),



«Фоккер» S.13 в гражданской «ливрее»



Обложка рекламного буклета самолета «Фоккер» S.13

перелетел из Сустерберга на авиабазу Хилзе-Райе (Gilze-Rijen), осмотрев с воздуха ситуацию, сложившуюся в районе бедствия. С 3 по 9 февраля самолет, за штурвалом которого сменялись Бергерхаут и Зондерман, совершил 18 полетов, в ходе которых производилась фотосъемка пострадавших районов, а также сброс контейнеров с продуктами и медикаментами. Интересно, что самолет был официально временно возвращен в состав ВВС и получил обратно четырехцветные кокарды и бортовой номер D-101, но при этом гражданская регистрация так никуда и не девалась, оставаясь нанесенной на самолет.

Весной 1953 года была проведена новая серия испытательных полетов, в которых приняли участие как представители LSK, так и пилоты из Германии, Франции и США. По их результатам было сочтено, что самолет удовлетворяет всем предъявляемым требованиям, но, так как он не может соперничать по цене с американскими C-45, его принятие на вооружение и производство нецелесообразно. В качестве легкого транспортного и пассажирского самолета он также проигрывает по своим характеристикам как D185S, так и британскому «Пемброуку» («Pembroke»), построенному в количестве 132 штук.

В качестве недостатков «Фоккера» отмечалось высокое расположение входа в пассажирский салон и тесный фюзеляж.

Первоначально планировалось использовать единственный S.13 в качестве буксировщика мишеней в ВВС, но затем было принято решение о его передаче частному владельцу (причем именно для использования в качестве буксировщика мишеней). В 1954 году самолет передали в лизинг компании «Шрейнер Аэроконтракторс» («Schreiner Aerocontractors») из Амстердама. С 17 марта по 29 августа самолет выполнил с авиабазы Ден Хелдер (Den Helder) около 100 вылетов для обеспечения тренировок расчетов средств ПВО.

В 1957 году самолет решили передать авиашколе Эльде (Eelde), но после нескольких полетов от его использования отказались. Дорогу S.13 снова перекрел D185S, эксплуатация которого обходилась дешевле. Самолет вернулся на фирму «Фоккер», где он тихо стоял в дальнем углу заводского ангара, ожидая возможности хоть какого-то использования. Первоначально его хотели передать NLL для замены устаревшего Si-204D, но затем было принято решение о покупке самолета «Бичкрафт Куин Эйр» («Beechcraft Queen Air»), и S.13 вернулся на свое место. 10 июня 1961 года его вывели из гражданского регистра.

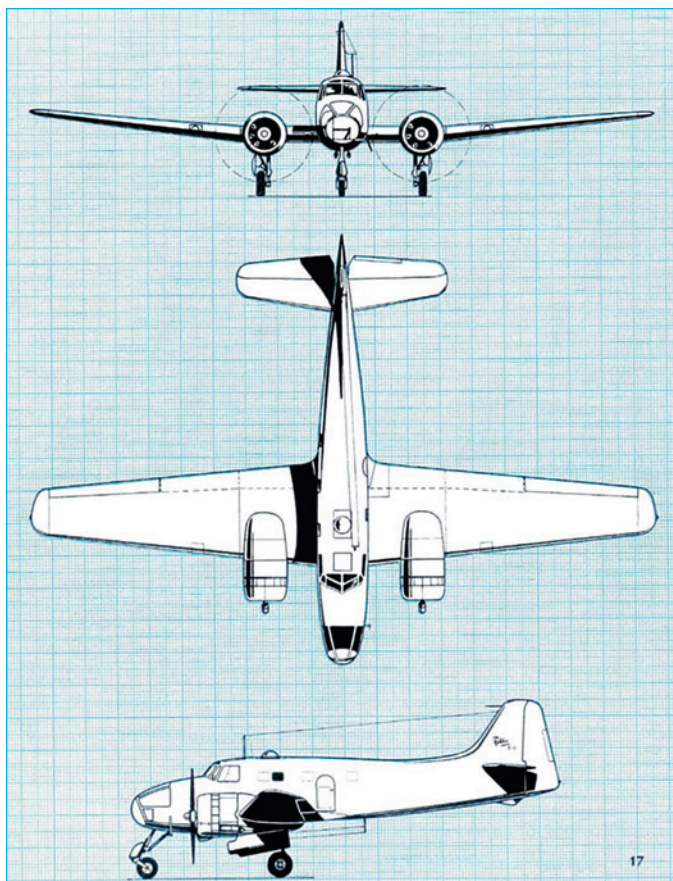
В конце 1961 года самолет передали в качестве учебного пособия университету Делфта (Delft), где консоли крыла, а также часть центроплана и фюзеляжа демонтировали и отправили в металллом. Один из двигателей с частью центроплана передали в авиамузей в Сустерберге (Militaire Luchtvaart Museum, MLM). Когда этот музей закрылся, детали S.13 передали в авиамузей «Авиадом» («Aviadome») в аэропорту Левистад (Levystad). Оставшийся в Делфте фюзеляж вскоре разрезали на три части, среднюю сдали в металллом, а носовую и хвостовую продолжали использовать как учебные пособия. Вероятно, вскоре их бы тоже постигла печальная участь, но за них вступились специалисты «Фоккера» во главе с инженером Питом Веем (Piet Wey). Носовую часть S.13 перевезли на территорию Технической школы на аэродроме Схипхол-Ост, где приступили к ее реставрации. Продолжалась она долго, но в 1993 году отреставрированные части S.13 заняли свое место в экспозиции небольшого авиамузея, расположенного в аэропорту Тексель (Texel), где они и экспонируются до сих пор. Хвостовое оперение самолета так и осталось в Делфтском университете, но в начале 80-х годов его передали в музей в Левистаде, в запасниках которого оно и хранится до сих пор.



Носовая часть S.13 в экспозиции музея в аэропорту Тексель

Тактико-технические характеристики

Силовая установка	два 9-цилиндровых ПД воздушно-го охлаждения «Пратт-Уитни» K-1340-S1H1-G «Уосп» мощностью по 600 л.с.
Размах крыла	19,2 м
Длина самолета	13,6 м
Высота самолета	6,6 м
Площадь крыла	46 кв.м
Вес пустого	4185 кг
Взлетный вес	5775 кг
Максимальная скорость на высоте 2440 м	355 км/ч
Крейсерская скорость на высоте 3600 м	315 км/ч
Посадочная скорость	111 км/ч
Потолок	6500 м
Дальность полета	2000 км





«Колониальный бомбардировщик» по-итальянски. История «Капрони» Ca.133

Самолет Ca.133 представлял собой окончание линии развития самолетов «Капрони», начавшейся еще в 1927 году с одномоторного моноплана Ca.97. Это были многоцелевые высокопланы среднего размера, выполнявшие в «Реджиа Аэронавтика» («Regia Aerotautica», RA, ВВС Италии) широчайший спектр задач – от транспортных перевозок до бомбардировки войск противника. 133-й был последним самолетом, проект которого разрабатывал лично основатель компании Джанни Капрони (Giovanni Battista (Gianni) Caproni). Будучи очень «итальянским» самолетом, Ca.133 производился большой серией, служил на всех фронтах фашистской Италии от Ливии и Эфиопии до России и Ла-Манша, пользуясь своей способностью действовать «со всех возможных и невозможных» аэродромов. Благодаря прочной конструкции и легкости пилотирования самолет заслужил прекрасную репутацию у экипажей. А список задач, выполняемых им, был поистине огромен: бомбардировка войск и объектов противника, обучение летного состава, транспортные перевозки, эвакуация раненых, сброс парашютистов – таков неполный перечень задач, выпавших на долю «героя нашего повествования».



Джанни Капрони (слева)
с братом

Не отличаясь высокими летными характеристиками, Ca.133 стал «рабочей лошадкой», выполнявший объем работы, который превышал таковой у большинства самолетов «Реджиа Аэронавтика».

Ca.133 был спроектирован в 1934 году как «колониальный» бомбардировщик и транспортный самолет. Созданием самолета руководили Джанни Капрони и его помощник Агостино Каратти (Agostino Caratti). При проектировании за основу был взят фюзеляж

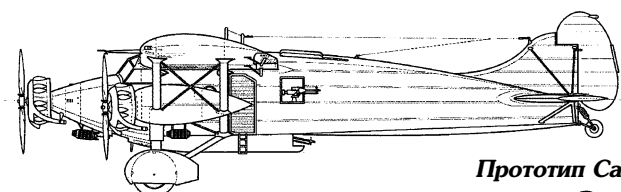


Прототип М.М.283

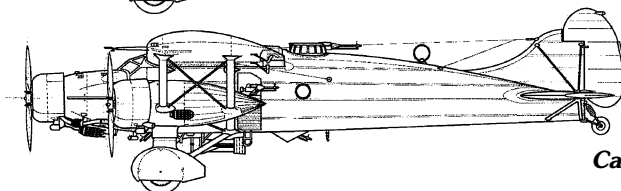
от Ca.111 с заменой одного рядного двигателя водяного охлаждения «Изотта-Фраскини» «Ассо» 750RC («Isotta-Fraschini» «Asso» 750RC) на три «звезды» воздушного охлаждения «Пьяджо» P.VII («Piaggio» P.VII).

Первый опытный самолет получил «военную» регистрацию (Matricola Militare) M.M.283 и поднялся в воздух 16 сентября 1934 года на миланском аэродроме Тальедо (Taliedo). Путевку в воздух ему дал летчик-испытатель Марио де Бернарди (Mario De Bernardi). Испытания еще не успели закончиться, как последовало указание о развертывании серийного производства нового самолета и его принятии на вооружение ВВС Италии. На это решение повлияла как высокая репутация компании «Капрони», так и необходимость в срочном усилении ВВС Италии в преддверии обострения положения в Восточной Африке и начала военных действий в Эфиопии.

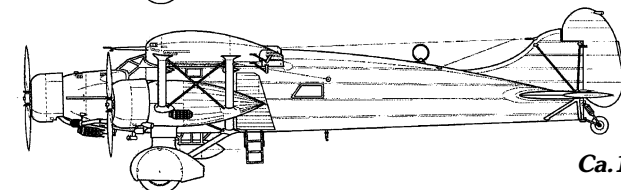
Производство Ca.133 развернули в декабре 1935 года на двух заводах компании «Капрони» – в пригороде Милана Тальедо и в Виццола-Тичино (Vizzola-Ticino). Производство продолжалось до апреля 1937 года. В общей сложности было выпущено 417 самолетов различных модифика-



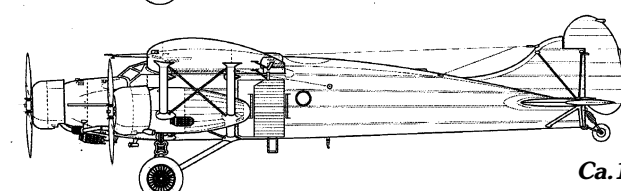
Прототип Ca.133



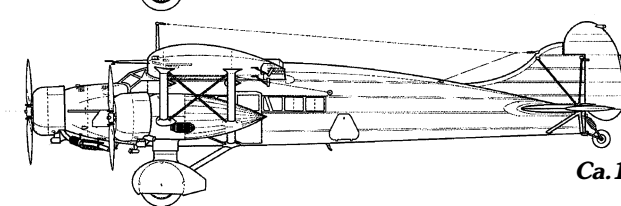
Ca.133



Ca.133S



Ca.133P



Ca.133C

ций (1 прототип, 97 Ca.133N, 258 Ca.133T, 23 Ca.133S, 25 Ca.133P, 12 Ca.133C, 1 Ca.142).

Различные варианты самолета имели следующие обозначения:

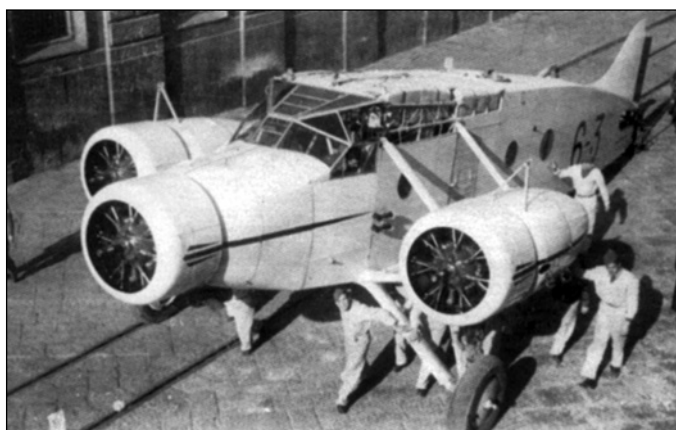
бомбардировщик – Ca.133 (без буквы) или Ca.133N;
санитарный – Ca.133S;
транспортный – Ca.133T;
для тренировки парашютистов – Ca.133P;
пассажирский – Ca.133 (без буквы) или Ca.133C.

История Ca.133 в итальянской авиации неразрывно связана с расцветом и гибелью итальянской колониальной империи на Севере и, в особенности, на Востоке Африки. 205 таких самолетов (половина общего производства и около 80% на момент начала войны) участвовали в боевых действиях на территории Эфиопии. Надежность самого самолета и наличие трех двигателей давали возможность 133-м иметь едва ли не самые малые потери в расчете на количество вылетов среди авиагруппы RA в Восточной Африке. Так, на 1939 год потери среди Ca.133 составляли один самолет на 1400 летных часов. Это был прекрасный показатель. Ведь, к примеру, у S.81 (тоже трехмоторного и отличавшегося высокой надежностью) он составлял один самолет на 600 летных часов.

Первые Ca.133 поступили в 14-й авиаполк (точнее, в BBC Италии такие подразделения именовались Stormo (стая, стадо), но будем придерживаться более привычных для нас названий), базировавшийся в Ферраре (Ferrara) и оснащенный одномоторными бипланами ФИАТ BR.3, уже 31 декабря 1935 года. В боевых действиях в Эфиопии основными подразделениями RA, оснащенными Ca.133, были бомбардировочные группы (Gruppo) №№ 44, 45 и 49,

вошедшие в состав 14-го и 7-го полков. Первоначально планировалось до конца 1935 года перебросить в Эритрею около 40 133-х. Эти самолеты должны были распределить между различными подразделениями, базировавшимися в районе Асмары (Asmara). Главной базой для новых самолетов планировалось сделать аэродром Куфра (Cufra), на котором под руководством капитана Альдо Ремондино (Aldo Remondino) построили целый ряд новых сооружений (ангары, жилые помещения и др.) и перестроили ВПП. Кроме того, было завезено большое количество топлива, чтобы ничто не мешало бомбардировщикам действовать с наибольшей эффективностью. 5 декабря над аэродромом появились первые Ca.133. Это было звено из состава итальянской авиагруппы в Ливии, его возглавлял генерал Фуге (Rino Corso Fugier). Переброску остальных самолетов пришлось осуществлять морским путем, так как англичане запретили пролет итальянских бомбардировщиков над территорией Судана. Для перевозки самолетов итальянцам пришлось использовать авиатранспорт «Джузеппе Мираля» («Giuseppe Miraglia»), а также транспорты «Ирканья» («Ircania») и «Сан-Пьетро» («San-Pietro»). Первую партию «Капрони» они перебросили в Эритрею уже 9 декабря 1935 года. Но дальше переброска затянулась, и все 171 Ca.135, которые должны были быть доставлены морем, добрались до места назначения только 12 марта 1937 года, когда итало-эфиопская война уже завершилась.

44-я группа (включала 6-ю и 7-ю эскадрильи), базировавшаяся в Чампино (Ciampino), получила новые бомбардировщики в ноябре 1935 года, и уже 2 января следующего года она отпартовала о завершении переподготовки и готовности к боевым операциям. После этого началась ее переброска на фронт. Уже 16 февраля Ca.133 44-й



Транспортировка Ca.133 по улицам Неаполя в порт на погрузку для отправки в Африку, 1935 г.



Погрузка Ca.133 на авиатранспорт «Мираля», 1936 г.

группы вместе с другими итальянскими самолетами бомбили и обстреливали эфиопские войска, отступавшие от горы Амба Арадам (Amba Aradam). Действовала итальянская авиация с высоким боевым напряжением. Например, только за 16-е (получившее впоследствии неофициальное название «День авиации») самолеты 44-й группы совершили 170 самолетовылетов (по четыре на самолет), сбросив на противника 73 тонны бомб и выпустив по эфиопам 13 000 патронов из пулеметов. Правда, нельзя не отметить, что это стало возможным только благодаря отсутствию у «Реджиа Аеронаутика» противника в воздухе и крайне слабых возможностей эфиопской армии по обеспечению ПВО. 18 марта отличился бортинженер одного из бомбардировщиков 6-й эскадрильи Марио Тadini (Mario Tadini). Уже будучи тяжело раненым, он обеспечил работу двигателей поврежденного огнем с земли бомбардировщика, что позволило ему вернуться на аэродром. За свои действия Тadini получил «Золотую медаль» («Medaglia d'oro»), став единственным членом экипажа Ca.133, награжденным за эту кампанию. Позднее в состав 44-й группы вошла Асмарская эскадрилья (Squadriglia Stato Maggiore di Asmara), до этого летавшая на самолетах Ca.101E.

В состав 14-го полка вошла также 4-я группа. Первоначально она прибыла в Эритрею в марте 1935 года, и действовала на самолетах Ca.101D2 в составе 7-го полка до февраля 1936 года. Входившая в ее состав 15-я эскадрилья, получившая неофициальное название «Отчаянная» («La Disperata»), имела весьма специфический летный состав – командовал ей Галеаццо Чиано (Glan Galeazzo Ciano), зять Муссолини и будущий министр иностранных дел Италии, а служили многие видные деятели фашистской партии и их дети. К примеру, в списках летного состава 15-й состояли Витторио, Бруно и Вито Муссолини (Vittorio, Bruno, Vito Mussolini), будущий министр народной культуры и генеральный секретарь Республиканской Фашистской партии Алессандро Паволини (Alessandro Pavolini), один из основателей фашистской партии Роберто Фаринацци (Roberto Farinacci) и многие другие.

На Сомалийском фронте на Ca.133 воевала 45-я группа (2-я и 22-я эскадрильи), входившая в состав 7-го полка. Эта часть получила свои «Капрони» в Могадишо (Mogadiscio) в марте 1936 года. Командующий итальянской авиацией в этом районе генерал Ферручио Ранза (Ferruccio Ranza) часто использовал новые самолеты в качестве дальних разведчиков. Именно Ca.133 6 марта произвел аэрофотосъемку Аддис-Абебы, что произвело сильное впечатление. Позднее группа действовала в районах Горрей (Gorrahe) и Беледзуэне (Beledweyne).

Третьей частью в Восточной Африке, получившей Ca.133, стала 49-я группа (61-я и 64-я эскадрильи). Ее самолеты совершили свои первые боевые вылеты 13 марта 1936 года. Первоначально 49-я группа действовала вместе с 44-й. 13 апреля 1936 года 13 Ca.133 из состава этих групп сбросили листовки над Аддис-Абебой.

В марте-мае 1936 года в Эфиопию прибыли семь невооруженных санитарных Ca.133S, оборудованных для перевозки шести лежащих и четырех сидящих раненых каждый. Самолеты использовались весьма интенсивно, и только за август 1936 года перевезли 37 раненых (в т.ч. шестнадцать на носилках) и 200 больных.

20 апреля 1936 года Бадольо (Badoglio) использовал 12 Ca.133 для переброски своих подразделений в Дессие (Dessie) для подготовки к наступлению на Аддис-Абебу. 5 мая итальянские войска вошли в эфиопскую столицу, что позволило Муссолини заявить об победном завершении войны. 7 мая страна была аннексирована Италией, а 1 июня Итальянское Сомали, Эритрея и Эфиопия были объединены в Итальянскую Восточную Африку. В ходе войны



Ca.133 22-й эскадрильи на сомалийском фронте, 1936 г.



Ca.133 неоднократно подвергались обстрелу с земли, более десятка самолетов получили повреждения, а два были сбиты. Ca.133 показали себя хорошо, и 9 мая 4-я группа сдала на склад последние Ca.101 и полностью перешла на новые самолеты.

Официальное завершение войны не стало ее фактическим окончанием, то тут, то там итальянские гарнизоны подвергались нападениям эфиопских отрядов. В ответных действиях принимали участие и ВВС Италии. Естественно, отметились и Ca.133.

Типичной контрпартизанской операцией стали события, произошедшие в районе населенного пункта Боная (Bonaya) в 20 км от городка Лекемпти (Lechempti). 27 июня 1936 года там приземлились три самолета Ca.133. На их борту находилось 14 человек во главе с генералом Мальокко (Magliocco). Это была экспедиция с целью картографирования захваченных территорий, также она выполняла агитационную функцию, проводя переговоры с местными вождями и «рекламируя» жизнь при новой колониальной власти. После приземления итальянцы организовали временный лагерь. В 12.57 от группы пришла последняя радиограмма, в которой говорилось, что начаты переговоры с представителями местной власти. Больше сообщений от них не приходило. На следующий день стало известно, что в ночь на 27 июня лагерь атаковал отряд местных ополченцев численностью более 500 человек под командованием «полевого командира» Насибу (Nasibu). Все итальянцы



Антонио Лакателли



Сожженный Ca.133 «миссии Мальокко»

были убиты, самолеты сожжены. В числе погибших оказался и Антонио Локателли (Antonio Locatelli), известный итальянский летчик, журналист и политик. Происшедшее привело итальянцев бешенство, но труднодоступность района и отсутствие реальной итальянской власти там не дали им возможности быстро среагировать. Но 2 октября в район Бонаи прибыл итальянский отряд. В течение месяца он под прикрытием авиации прочесывал окрестности, но почти никакого эффекта это не дало. На месте гибели группы Мальокко был установлен памятник, частью которого стал остов одного из сожженных «капрони».

В августе 1936 года Ca.133 приняли участие в крупной операции по «умиротворению» западных районов Эфиопии. В ее ходе «капрони» сбрасывали в том числе и химические авиабомбы. В сентябре они приняли участие в деблокаде осажденного итальянского гарнизона Лалибелы (Lalibela). Бои не прекращались, и к октябрю 1936 года на территории Итальянской Восточной Африки базировалось девять эскадрилий, вооруженных Ca.133. С 1 июня до конца года погибло девять 133-х (втрое больше, чем за

время войны). В октябре 1937 года итальянская авиация вновь применила химическое оружие при отражении нападения эфиопов на город Даргила (Darghila). 11 ноября вице-королем Итальянской Восточной Африки стал герцог де Аоста (Amedeo di Savoia-Aosta). Сам будучи летчиком, он развернул мощную кампанию по борьбе с партизанским движением, активное участие в которой принимала авиация. В течение года ему удается разгромить основные антиитальянские отряды. Но итальянцы тоже несли немалые потери. За 1937 год ВВС Италии потеряли в Восточной Африке 27 Ca.133. За 1938-39 годы погибло еще 13 133-х, за первую половину 1940 года – шесть. Продолжали итальянцы и использовать химические авиабомбы (но в значительно меньшем количестве). За 1938-39 годы Ca.133 сбросили всего семь бомб с горчичным газом.

Активные действия итальянской авиации выявили целый ряд технических проблем. 20 августа 1937 года Техническое управление ВВС (Commissione Technica d'Aeronautica) заявило о необходимости срочной закупки противопылевых воздушных фильтров «Корбетта» (стоимость каждого 1250 лир). 372 купленных фильтра немедленно установили на самолеты Ca.133T.

В марте 1938 года министерство Африки потребовало закупить 12 новых санитарных самолетов Ca.133S и S.81S. ВВС поддержало это ходатайство, но в закупке было отказано.

1 июля 1938 года на территории Итальянской Восточной Африки базировалось 204 самолета Ca.133, к декабрю это число уменьшилось до 198, из которых боееспособными были только 121. В соответствии с планами генерала Тедескини (Tedeschini), командующего итальянской авиацией в регионе, планировалось сокращение количества эскадрилий, вооруженных Ca.133 (20 из 24 эскадрилий ВВС Италии в Восточной Африке), с перевооружением части из них на бомбардировщики «Савойя» («Savoia») S.81.

Для решения проблем, возникающих при эксплуатации самолетов «Реджиа Аэронаутика» в Восточной Африке, компании «Капрони» и «Пьяджио» организовали авиаремонтные мастерские в Аддис-Абебе и Май-Эгаде (Mai



Ca.133T на заводском аэродроме



Три лайнера компании «Ала Литтория» в ангаре на аэродроме Асмара

Egada, недалеко от аэродрома Гура в 40 км от Асмары). Тедескини придавал большое значение работе этих мастерских, позволявших обеспечить возможность эксплуатации авиации в Восточной Африке при минимальном привлечении ресурсов метрополии. К февралю 1938 года в Май-Эгаде было отремонтировано 24 Ca.133. Удалось выйти на ремонт двух самолетов в месяц (с возможностью увеличения до четырех). Стоимость капитального ремонта одного 133-го составляла 375 000 лир. С 1 апреля мастерские приступили к капитальному ремонту двигателей «Пьяджио» P.VII.

Когда 1 сентября 1939 года Германия напала на Польшу, Италия объявила о своем нейтралитете. Но тем не менее, предвидя трудности, которые могут возникнуть при перевозках через территории воюющих стран, Италия приняла предохранительные меры. Для Ca.133 в Итальянской Восточной Африке это выразилось, с одной стороны, в накоплении запаса запчастей, а с другой – в том, что для ремонта 133-х стали использовать узлы снимаемых с вооружения самолетов Ca.111, к разборке которых приступили с октября 1939 года на аэродроме Гура.

Самолеты Ca.133 использовались в Восточной Африке не только ВВС Италии, но и гражданскими авиакомпаниями. В период с августа 1936 по июль 1937 года компания «Ала Литтория» («Ala Littoria») купила для использования в Восточной Африке 12 Ca.133 в пассажирском варианте. Они заменили устаревшие «фоккеры» F.VII/3m. В условиях плохо развитой дорожной сети итальянских колоний было трудно переоценить роль авиации в перевозке почты, срочных грузов и официальных лиц. Понимая это, «Ала Литтория» с 1938 года начала создание первых авиалиний на территории Эфиопии, а итальянское правительство выделило на эти цели 23 миллиона лир.

Пассажирские варианты Ca.133, легко отличимые по «ленте» прямоугольных окон вместо круглых иллюминаторов, выходили с завода в Виццолле, а затем перелетали для дооснащения в римский аэропорт Литторно (Littorio). Они имели вместительный пассажирский салон объемом 9,163 куб.м и багажное отделение объемом 2,555 куб.м, что позволяло перевозить 2500 кг коммерческой нагрузки. Экипаж состоял из пилота, бортинженера и радиста. Интересно, что рабочее место последнего находилось в пассажирском салоне, где, кроме него, могло размещаться еще семь пассажиров.



Салон пассажирского Ca.133



Гражданский Ca.133 на одном из аэродромов Итальянской Восточной Африки

Пассажирский Ca.133. На носу машины хорошо видна эмблема авиакомпании «Ала Литтория»



Первый пассажирский Ca.133 (борт. I-AXUM) был готов в августе 1936 года и немедленно отправился на испытания на базу Анцио-Анседония (Anzio-Ansedonia). Двенадцатый, и последний, «капрони» построили осенью 1938 года, после чего «фоккеры» окончательно вывели из эксплуатации. Ca.133 эксплуатировались на большинстве авиалиний Итальянской Восточной Африки. Они летали из Аддис-Абебы в Могадишо, Ассаб (Assab), Дессие, Джимму (Gimma) и Асмару, откуда они могли продолжать свой полет в Джибути (Gibuti), Гондар (Gondar), Кассалу (Kassala) и Хартум (Khartoum). Позднее пассажирские Ca.133 некоторое время летали также на линии Рим – Бенгази – Каир – Вади Хальфа – Хартум – Асмара – Аддис-Абеба. I-AXUM был отправлен на капитальный ремонт после 600 летных часов, остальные машины до ремонта отлетали по 1000 – 1200 часов. I-NIMU разбился 25 сентября 1938 года, вскоре после выхода из ремонта, из-за отказа топлив-

ной системы. Экипаж и пассажиры погибли. I-ZULA разбился при посадке в Сьясьяманье (Sciasciamanna), когда шасси при посадке на грунт подломилось. Самолеты продемонстрировали высокую надежность, они перевезли более 10 000 пассажиров, при этом регулярность рейсов составила 99,9%. В феврале 1941 года все пассажирские Ca.133 были реквизированы армией. Бывший I-AGLE разбился 15 февраля на полевоом аэродроме Бисенна (Bisenna).

В самой Италии Ca.133 первоначально поступали в летные школы, где они заменяли устаревшие BR.2, BR.3, Ca.101 и Ca.111. В условиях задержки поставок новых Ca.310 «Либецио» («Libeccio») Ca.133 попали в целый ряд учебных подразделений, но в сравнительно небольшом количестве. Так, в феврале 1938 года в различных авиашколах находилось семь Ca.133 (из 97 самолетов различных типов). Из-за нехватки самолетов этого типа в декабре 1938 года было принято решение об отказе от направления «капрони» в авиашколы, и уже к середине 1939 года там не осталось ни одного Ca.133, несмотря на то, что, например, авиашкола в Перудже (Perugia) в июле запросила руководство о выделении таких самолетов, так как они необходимы для «полноценного обучения».

Несколько Ca.133 использовались для различных перевозок, в т.ч. транспортировки официальных лиц. Например, 7 июля 1938 года «капрони» из базировавшегося на римском аэродроме Центоцелле (Centocelle) Звена «Т» (Sezione «Т») использовал для перелета из Рима в Сарцану (Sarzana) заместитель министра корпораций Ренато Риччи (Renato Ricci), 29 июня 1940 года на Ca.133 летал в Албенгу (Albenga) министр национального образования Джузеппе Боттаи (Giuseppe Bottai). Звено «Р» (так называлось Звено «Т» с 10 марта 1940 года) использовало также Ca.133S (борт. I-BULA), переоборудованный из бомбар-



Ca.133, приданный 370-й истребительной эскадрилье

дировщика MM.60184. В июне 1937 года на 1-й Международной авиационно-технической конференции в Будапеште этот самолет был признан самым удобным для парашютного десантирования.

При планировании действий авиации на маневрах, которые проводились в Ливии в 1938 году, маршал авиации Бальбо (Italo Balbo) предложил использовать самолеты Ca.133 для «вертикального охвата», окружения сил противника с переброской войск в его тыл по воздуху. Но, когда численность войск, предполагаемых к десантированию, увеличили с 500 до 3000 человек, место 133-х заняли S.81 33-го и 34-го авиаполков, действовавшие с аэродромов Неаполь (Naples) и Катания (Catania), впоследствии частично замененные более крупными S.82.

В феврале-июле 1938 года BBC Италии получили 70 транспортных самолетов Ca.133T, которые придавались авиационным полкам, оснащенным истребителями и бомбардировщиками. Они служили для собственных нужд этих частей, в частности, упрощали условия их перебазирования на полевые аэродромы. 10 сентября Штаб BBC принял решение распределить транспортники по одному на эскадрилью. Поставки 133-х были осуществлены достаточно быстро, и уже к концу сентября они поступили в подразделения 1-го и 53-го авиационных полков. Новое применение «капрони» не обошлось без катастроф. 15 октября в районе Лукки (Lucca) столкнулись два Ca.133. Оба самолета разбились, погибло шесть членов экипажей.

133-и были настоящим дефицитом и доставались не всем просителям. Например, 15 декабря 1938 года 2-й отдел штаба BBC отказал в выделении трех «капрони» для испытаний новых химических авиабомб на полигоне Фурбара (Furbara).

В январе 1939 года начальник штаба BBC генерал Валье (Giuseppe Valle) сообщил Муссолини, что для обеспечения перевозок войск по воздуху в необходимых количествах необходимо наличие 150 самолетов S.81 и 75 Ca.133, каждый из которых должен был перевозить 18-20 солдат с полным вооружением на расстояние до 1000 км. Возможности доставки войск по воздуху были продемонстриро-

ваны итальянцами в апреле 1939 года при захвате Албании. Специально для этого был сформирован 28 авиаполк, в который собрали Ca.133 из состава 1-го, 3-го, 4-го, 5-го, 6-го, 50-го, 52-го и 53-го полков. Трехмоторники пилотировали такие известные летчики-истребители как Фанали (Fanali), Фалькони (Falconi), Джакино (Giachino) и Ларчер (Larcher). 1 апреля на аэродромах Апулии (Puglia) было собрано не менее 46 самолетов Ca.133. 7 апреля из Центоцелле туда же на Ca.133 I-BUDO прилетел маршал Бадольо. В тот же день итальянские войска высадились в четырех албанских портах – Дуррес (Durrës), Саранда (Saranda), Влера (Vlora) и Шельджин (Shengjin). Через два дня итальянские войска вступили в Тирану (Tirana). Сразу после этого авиация начала перевозку войск и грузов на аэродром албанской столицы. Несмотря на малые размеры ВПП и туман, BBC Италии потеряли в ходе этой транспортной операции только один самолет поврежденным при вынужденной посадке из-за отказа двигателя. 15 апреля, после окончания боевых действий в Албании, 28-й авиаполк был расформирован, и уже к 17-му все «капрони» вернулись в свои части. Исключением стали только шесть самолетов, задержавшихся в Бриндизи, где они обеспечивали истребительные авиачасти, действовавшие в албанском небе.

В 1939 году на Ca.133T проходила испытания система непосредственного впрыска топлива, разработанная инженером Фускальдо (Ottavio Fuscaldò). Эта предтеча современных электронных систем управления впрыском включала форсунки с электромагнитами и блок управления. С 1937 года она проходила испытания на целом ряде двигателей – от мотоциклетного «Гуцци» («Guzzi») объемом 250 куб. см до авиационных «Ассо» XI RC.40 и «Пьяджо» P.VII C.16. После успешных испытаний на стенде было решено провести тесты в воздухе. Для этого выбрали самолет Ca.133 MM.60231, все три двигателя которого оборудовали экспериментальной системой впрыска. Первый полет он совершил 22 декабря 1939 года с аэродрома Тальедо (Taliedo). Испытания продолжались до февраля следующего года и не выявили каких-либо недостатков, препятству-



«8-я транспортная эскадрилья на аэродроме Гротталья, апрель 1939 г.



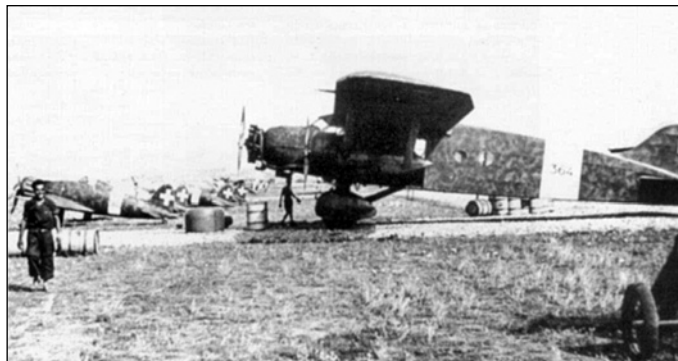
Парашютисты грузятся в Ca.133. Парашютная школа Тарквинья, 1940 г.

ющих внедрению системы Фускальдо на других самолетах. 17-го в «Палаццо Венеция» самолет продемонстрировали Муссолини. В сентябре 1940 года MM.60231 передали в исследовательский центр ВВС в Гуидонии (Guidonia), но испытания там затянулись, а ухудшавшаяся военная ситуация вскоре окончательно поставила крест на перспективной разработке.

В 1940 году было решено переоборудовать один из Ca.133 для картографирования местности. Для этого выбрали построенный в 1938 году самолет MM.20593. В декабре 1941 года оснащенный необходимым фотооборудованием «капрони» был передан в распоряжение картографической службы и причислен к 121 эскадрилье. 1 марта 1942 года его перевели в сформированное Отдельное аэрофотографическое звено (Sezione Autonoma Aerofotografica). В мае-июне 1942 года самолет участвовал в картографировании территории Греции.

В ноябре 1939 года начальник штаба ВВС Франческо Приколо (Francesco Pricolo) отдал приказ о выведении Ca.133 из списка боевых самолетов. Но это относилось только к Европе, а в Африке 133-й остался на вооружении многих частей «Реджиа Аэронаутика». К 31 мая 1940 года в состав ВВС Италии в Восточной Африке входило не менее 167 Ca.133. Несмотря на то, что «капрони» по своим характеристикам уступал современным моделям бомбардировщиков «навсегда», но ведь противостояли ему не менее устаревшие британские самолеты.

10 июня 1940 года Италия вступила во Вторую мировую войну. Положение Итальянской Восточной Африки, окруженной британскими колониями, было крайне тяжелым, но сдаваться итальянцы не собирались. 12 июня самолеты «Реджиа Аэронаутика» атаковали британские авиабазы в Кении, Судане, Британском Сомали и Йемене. В атаках на аэродромы Аден (Aden), Кассала (Kassala), Мойяле (Moyale) и Диббандибба (Dibbandibba) приняли участие 22 самолета Ca.133 из разных частей. На рассвете 13 июня «капро-



«Капрони» 364-й эскадрильи на аэродроме Тирана, апрель 1941 г.

ни» уничтожили на аэродроме Ваджир (Wajir) два биплана «Хаукер Одакс» («Hawker Audax») Англичане тоже не остались в долгу. Уже 12 июня бомбардировщики «Уэлсли» («Wellesly») отбомбились по аэродрому в Асмаре, а 16-го один Ca.133 из 65-й эскадрильи был уничтожен в Негелли (Neghelli) самолетами Ju.86Z южноафриканских ВВС. 21 июня 11 «капрони» из 27-й группы атаковали французский порт и аэродром Джибути (Djibouti), потеряв два самолета от огня зенитной артиллерии. 21 августа итальянцы потеряли три «капрони» уничтоженными и еще один поврежденным на аэродроме Могадишо. Наносили Ca.133 удары и по британским войскам. Так, 12 июня три 133-х с аэродрома Явелло (Yavello) успешно отбомбились по колонне противника, выведя из строя две автомашины. В боях в Восточной Африке Ca.133 использовались и для переброски войск. Например, при боях за Галлабат (Gallabat) несколько сотен Савойских гренадеров, переброшенных на 133-х из Аддис-Абебы позволили провести удачную контратаку, поддержанную теми же самыми «капрони», две группы которых (по три машины в каждой) отбомбились по позициям противника. В этой операции итальянцы потеряли два «капрони» из 20 задействованных.

Тяжелые бои не проходили даром для «Флота» Ca.133. К 1 января 1941 года итальянские ВВС в Восточной Африке потеряли 65 133-х, в т.ч. 17 бомбардировщиков. Британское наступление, начавшееся в январе 1941 года, повлекло за собой резкое падение «поголовья» Ca.133. 1 января имелось 37 боеспособных «капрони», к 10 февраля осталось только 23, к 15 марта – 10, к 15 апреля – четыре самолета. Основные потери Ca.133 несли на земле, при ударах британской авиации по аэродромам. Также в число безвозвратных потерь попадали поврежденные самолеты, которые итальянцам при наступлении войск противника приходилось уничтожать или бросать.

В ходе боевых действий в Восточной Африке произошел и такой необычный случай как воздушная победа Ca.133. 26 января 1941 года в районе Асмаду (Asmadu) «капрони» сбил производивший разведку южноафриканский «Энсон» («Anson») из 60-й эскадрильи.

5 мая в Аддис-Абебу вернулся негус Хайле Селасие, а 17-го в Амба Алаги капитулировал герцог д'Аоста. Но в горных районах Гондар (Gondar) и Уолчефит (Uolchefit) на севере Эфиопии и Кулкабер (Calqualber) на западе итальянские войска продолжали сопротивление. Именно там действовал последний итальянский Ca.133 в Восточной Африке. Самолет лейтенанта Кэса (Case) перевозил делегатов связи и жизненно важные грузы между итальянскими группировками. «Капрони» неоднократно получал повреждения, но экипажу и техникам каждый раз удавалось возвращать его в строй. Последний полет самолет совершил 8 сентября, после чего 133-й укрыли в пещере. 21 сентября самолет был уничтожен пожаром (по одним сведениям, в результате несчастного случая, по другим – в результате акта саботажа). Так закончилась шестилетняя служба Ca.133 в Восточной Африке.

За время боевых действий в Восточной Африке несколько Ca.133 в различном состоянии попали в руки войск союзников. Как минимум один из них некоторое время использовался южноафриканцами в качестве транспортного.

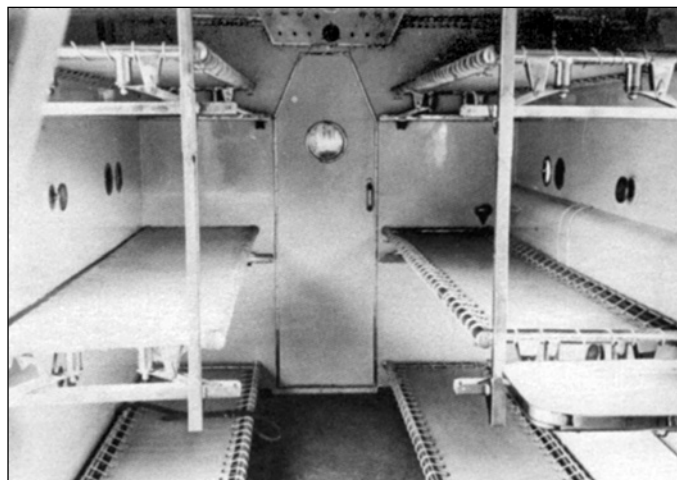
В Европе больше всего 133-х использовалось в Парашютной школе (Scuola Paracadutisti) в Тарквинии (Tarquinia). Там имелось 9 Ca.133 в январе 1940 года, 14 – в июле 1941, 20 – в июне 1942. Часть этих самолетов была передана из других частей, часть – построена заново. К моменту «Перемирия 8 сентября» (капитуляция Италии перед союзниками, заключенная в сицилийском городке Кассибиле (Cassibile) 8 сентября 1943 года) авиазавод в Виццолле как раз заканчивал постройку очередной серии из 15

Ca.133P. Этот вариант 133-го, способный нести 16 парашютистов, внешне отличался мотогондолами, специально укороченными для удобства (и безопасности) парашютных прыжков. Важность работы Парашютной школы возросла из-за подготовки планировавшегося на лето 1942 года, но позднее отмененного десанта на Мальту (операция «СЗ»). Обучение парашютистов было достаточно напряженным и не обходилось без жертв. Так, 16 марта 1942 года в воздухе столкнулись два Ca.133P, пилотируемых старшинами (maresciallo) Гинтере (Gintere) и Паллоньяно (Palloniano). В результате оба самолета разбились, погибли пилоты, инструкторы парашютной службы лейтенанты Верне (Verne) и Тедеско (Tedesco) и 19 курсантов.

Много «капрони» было придано истребительным авиачастям. Они перевозили личный состав, запчасти, горючее, использовались для связи и т.д. Действуя вместе с боевыми частями на прифронтовых аэродромах, эти самолеты часто несли потери от истребительной авиации противника и при ударах по аэродромам. Основным театром, где Ca.133 обеспечивали действия истребительных авиачастей, была Северная Африка, но 6-7 октября 1940 года 12 133-х отправились в Бельгию вместе с частями Итальянского Авиакорпуса (Corpo Aereo Italiano, CAI), отправленного туда для участия в воздушном наступлении на Британские острова.

Не менее активно использовались и санитарные Ca.133S. Построенный еще в июне 1937 года самолет I-BULA из состава Звена «Р», получивший собственное имя «Капрони Виццола 1» («Caproni Vizzola 1») действовал в Албании с самого начала итало-греческой войны. За ноябрь 1940 года он перевез из города Корча (Korce, Goritza) в Тирану и Бари (Bari) 112 раненых. Вскоре к I-BULA присоединились еще два самолета, переоборудованных в санитарный вариант из Ca.133T. Последний полет санитарного самолета на Греческом фронте состоялся 28 мая 1941 года по маршруту Афины-Тирана.

Результаты применения Ca.133S на Греческом фронте произвели благоприятное впечатление на итальянское командование, и было принято решение использовать санитарные Ca.133 в Северной Африке. В июне 1941 года туда перебросили два Ca.133S: один – из Албании, второй был переоборудован на заводе в Виццолле из бомбардировщика (MM.60163). Оба самолета вошли в состав 600-й эскадрильи 45-й группы. Вскоре ее состав пополнили еще несколько санитарных «капрони». Еще две машины были переброшены в зону ответственности Сектора «Запад» и вошли в состав 1-й Колониальной гарнизонной авиагруппы (Gruppo Aviazione Presidio Coloniale). На 30 июня 1942 года в Северной Африке действовало девять Ca.133S, включая самолет, переоборудованный из бомбар-



Интерьер санитарного Ca.133S

дировщика MM.20126. К ноябрю их количество уменьшилось до семи, причем двум из них требовался ремонт. Последние Ca.133S перелетели в Италию из Туниса в январе 1943 года.

Побывали санитарные Ca.133 и на Восточном фронте. В августе 1941 года на советско-германский фронт отправился один самолет, еще три были переоборудованы из приданных истребительным частям 22-й группы транспортников уже в России. В июне 1942 года все четыре «санитарки» собрали в 247-ю эскадрилью. 16 сентября по одному Ca.133S получили 38-я и 116-я разведывательные эскадрильи. Использование самолетов показало их чрезвычайную полезность, особенно в зимних условиях. Когда итальянские авиачасти в апреле 1943 года вернулись из России в Италию, Ca.133S из их состава причислили к 18-му авиаполку, транспортные и санитарные подразделения которого базировались на авиабазе Орвието (Orvieto).

На 30 июня 1943 года в составе «Реджиа Аэронаутика» насчитывалось 118 Ca.133 различных модификаций. В это число входили самолеты, входившие в состав боевых подразделений (24), авиашкол (20), а также других частей и подразделений.

К 8 сентября в ВВС Италии остался 71 самолет Ca.133. После капитуляции Италии и вступления на ее территорию немецких войск, Ca.133, вместе с другими итальянскими самолетами, вступили в бой с бывшими союзниками. 10 сентября два «капрони» из 8-й группы были обстреляны немцами при захвате ими Кастильоне дель Лаго (Castiglione del Lago) на Сардинии. Еще один трехмоторник немецкие зенитки сбили, когда он пытался вывезти документацию из Джоя дель Колле (Gioia del Colle) и Пескары (Pescara). 15 сентября в Венафьорите (Venafiorita) немцы уничтожили еще один «капрони». Около 40 самолетов Ca.133 было захвачено германскими войсками на аэродромах. Также в руки немцев попал неповрежденный авиазавод в Виццолле с тремя только что выпущенными 133-ми. Люфтваффе использовало Ca.133 активно, так что неизбежные потери (в основном, небоевые) привели к тому, что к 1 марта у немцев осталось только три «капрони». Один из них авиация союзников уничтожила 31 июля в Галларате (Gallarate), где он использовался в качестве макета, остаток другого (Ca.133T MM.60590) союзники обнаружили на аэродроме Витербо (Viterbo), вместе с еще пятью «раздетыми» фюзеляжами, третий (Ca.133P MM.61303), служивший в FSS 4 в Лечове (Luchow), получил фатальные повреждения при неудачной посадке 17 апреля.

Несколько Ca.133 служили в ВВС Итальянской Социальной республики, выполняя транспортные задачи, но к началу 1944 года ни одного уже не осталось.



Санитарный Ca.133S над Северной Африкой

Один из пяти Ca.133, оставшихся после сентября 1943 г. на Юге Италии и использовавшихся союзниками. Палермо, апрель 1944 г.



Как минимум, четыре «капрони» служили в подразделениях ВВС Италии, воевавших на стороне союзников. Самолет MM.61300 из 43-й группы 13-го авиаполка перелетел в Нардо (Nardo) с аэродрома Деволи (Devoli) в Албании, а Ca.133P MM.61297 попал в объектив фотографа на аэродроме Палермо (Palermo) в апреле 1944 года. Он и еще два «капрони» (MM.60955 и MM.61307) находились в составе 103-й эскадрильи и занимались обеспечением деятельности истребительных подразделений. Самолет MM.61307 в 1946 году был передан в эскадрилью связи Главного штаба (Squadriglia Collegamenti dello Stado Maggiore), откуда в начале 1948 года его передали милан-

ской авиакомпании «Трансавио» («Transavio»), где получил регистрацию I-MULO. С 26 июня он начал коммерческие полеты, но уже 8 сентября 1948 года «капрони» был выведен из эксплуатации и вскоре отправлен на слом. Так закончилась 12-летняя история Ca-133.

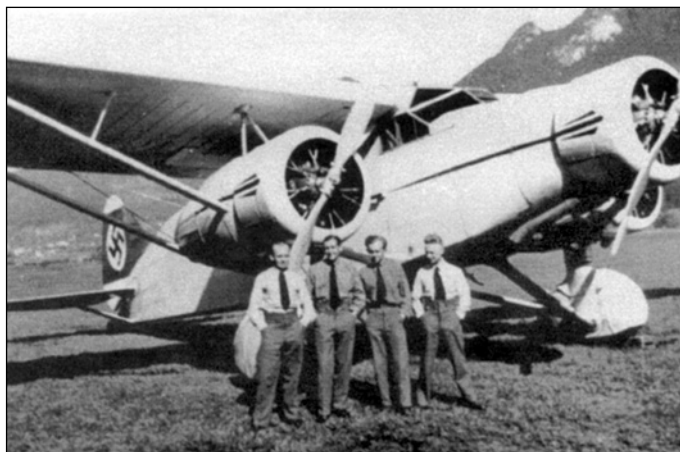
Ca.133 на экспорт практически не поставлялся, единственным исключением стала покупка пяти самолетов ВВС Австрийской республики.

В январе 1936 года ВВС Австрии приняли решение о покупке пяти бомбардировщиков Ca.133 по цене 780 000 лир за штуку. Заказ считался весьма важным по политическим соображениям, поэтому, несмотря на нужду в таких самолетах в Восточной Африке, Италия тут же передала австрийцам один самолет (сер. MM.20593), выпущенный для собственных ВВС, а остальные обещала поставить в крат-



Ca.133 австрийских ВВС





Бывший австрийский Ca.133 в составе Люфтваффе

чайшие сроки. Также итальянцы согласились взять на себя обучение австрийских летчиков. Первый самолет, получивший австрийский номер 31, перегнал в Австрию прибывший в Италию 14 февраля как «гражданское лицо» майор австрийских ВВС Хеммерле (Haemmerle). В начале апреля он же и лейтенант Штецин (Steszyn) приняли самолеты №№32 и 33, которые и перегнали 14 и 15 апреля соответственно. 19 апреля 1936 года состоялся традиционный ежегодный авиационный парад, в котором приняли участие два «капрони». Оставшиеся два бомбардировщика (№35 и №36) прибыли в Австрию до конца года.

Самолет №31 поступил в 1-й авиаполк (Fliegerregiment 1). Но служба его оказалась недолгой. 15 июня 1936 года «капрони» разбился и сгорел неподалеку от Вельса (Wels), два члена экипажа погибли. №33 поступил во 2-й авиаполк и в августе 1937 года первым был перекрашен в камуфляж на авиазаводе «Винер Нойштадт Флюгцойгверке» («Wiener Neustadt Flugzeugwerke»), что обошлось в 6690 австрийских шиллингов. 24 февраля 1938 года при посадке на аэродроме Айген (Aigen) потерпел аварию и получил тяжелые повреждения Ca.133 №34. После «аншлюса» «капрони» вошли в состав Люфтваффе. С 1940 года они использовались в парашютных школах (Fallschirmschule, FSS). Первоначально они использовались в FSS 1 в Виттстоке (Wittstock) и FSS 2 в Редлине (Redlin). Позднее минимум одна машина летала в FSS 3 в хорватском городе Кралево (Kraljevo).

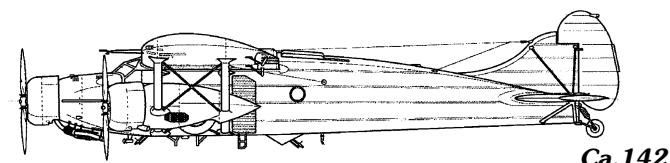
Ca.133 стал базой для большого количества вариантов и модификаций. Не все они дошли до реализации, а в серию попала только одна – самолет Ca.148. Он заслуживает того, чтобы стать темой отдельного рассказа. А вот рассказать об остальных здесь необходимо.

11 августа 1938 года конструкторы фирмы «Капрони» предложили вариант 133-го, получивший наименование Ca.133bis, с двумя двигателями жидкостного охлаждения «Ассо» и трехлопастными винтами. Рассматривались варианты как с неубирающимся, так и с убирающимся шасси. После недолгого рассмотрения проект был отклонен (официальный отказ последовал 5 сентября). Главным доводом против Ca.133bis были затруднения с эксплуатацией двигателей жидкостного охлаждения в условиях Африки. В ответ был предложен самолет Ca.141 с двумя 880-сильными двигателями воздушного охлаждения «Гном-Рон» K.14, но он не вышел за рамки эскизного проекта.

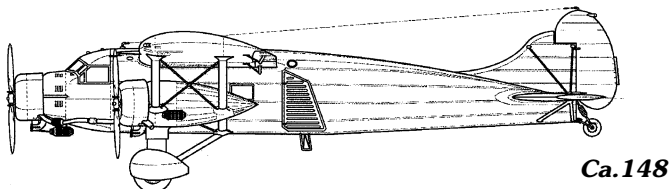
Еще в 1935 году был разработан вариант Ca.133 с убирающимся шасси. В ноябре-декабре самолет, получивший наименование Ca.142, прошел летные испытания в Тальедо. Испытания прошли успешно, и самолет, получив военный номер MM.327, был передан для полевых испытаний в эскадрилью, обслуживающую штаб в Могадишо. С августа 1936 года по сентябрь 1937 самолет выполнял

транспортные и вспомогательные задачи. Эксплуатация показала ненадежность механизма уборки/выпуска шасси, и стойки зафиксировали в выпущенном положении. На этом история Ca.142 закончилась.

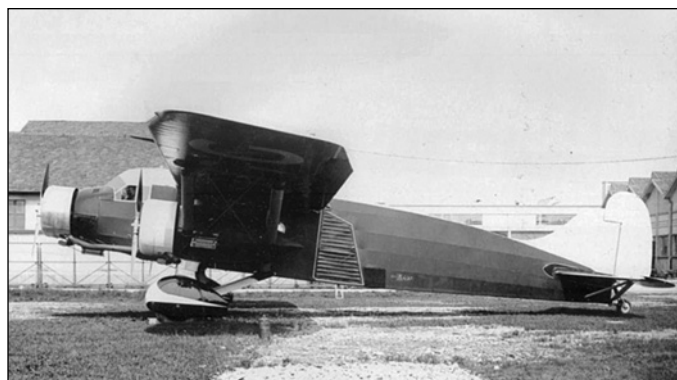
Еще один проект получил наименование Ca.151. На нем должны были устанавливаться три двигателя «Ассо» XI RC и убирающееся шасси. От него отказались в пользу самолета S.82.



Ca.142



Ca.148

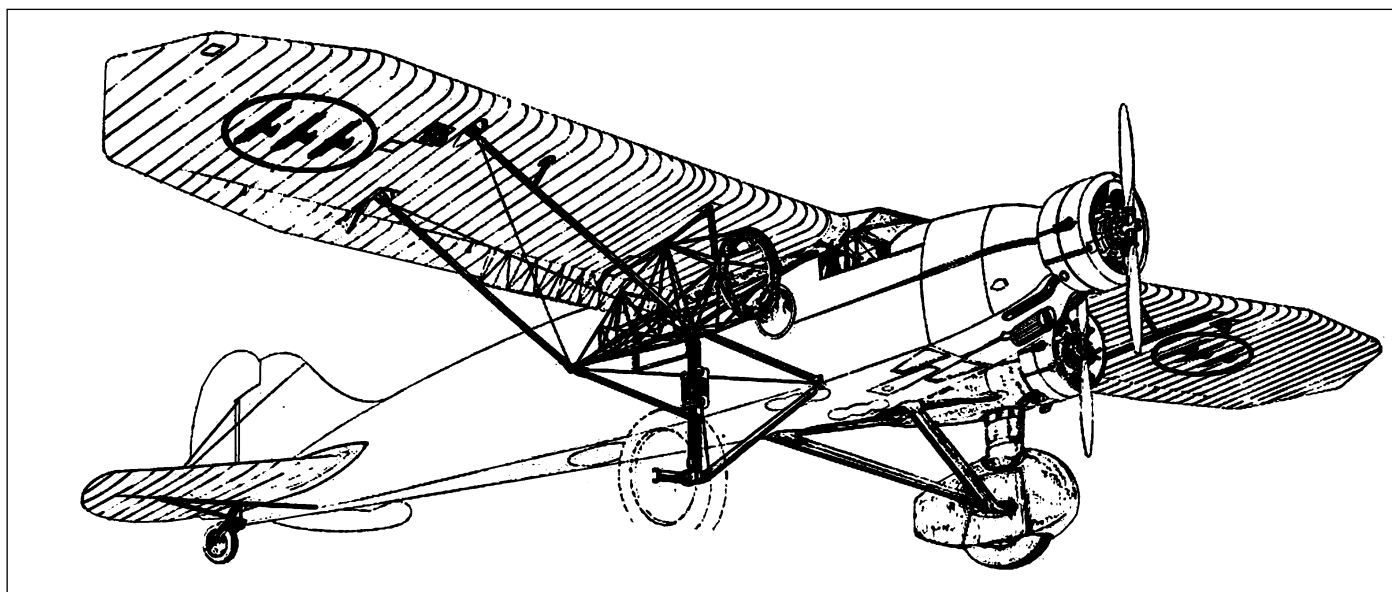


Ca.148



Ca.142 и его убирающееся шасси (вверху)





Техническое описание самолета «Капрони» Са.133

Са.133 представлял собой трехмоторный высокоплан с убирающимся шасси. Экипаж самолета состоял из двух пилотов (один из них также мог выполнять обязанности стрелка) и стрелка-радиста.

Деревянные крылья имели два лонжерона коробчатого сечения и по 20 нервюр на плоскость. Закрылки и элероны имели конструкцию из стальных труб. Обшивка полотняная.

Крылья крепились к фюзеляжу болтами и поддерживались подкосами из стальных труб и проволочными расчалками.

Фюзеляж представлял собой пространственную раму из стальных труб, обшитую частично алюминиевыми листами, частично – полотном. Подкосы крыла и стойки шасси крепились к каркасу фюзеляжа. Экипаж и пассажиры попадали в самолет через единственную входную дверь, расположенную на левом борту фюзеляжа под задней кромкой крыла. Салон модели «Т» мог вместить 16 солдат со снаряжением или 12 самокатчиков с велосипедами, модель «Р» имела 10 откидных сидений для парашютистов и крепления для двух парашютных контейнеров, санитарная модификация «S» могла перевозить шесть раненых на носилках и четырех легкораненых или медработников на откидных сиденьях, пассажирский вариант «С» вмещал семь пассажиров.

Пилотская кабина вмещала двух человек, сидевших бок о бок. Места обоих пилотов оборудовались комплектами органов управления самолетом и контрольных приборов. Слева, у места командира экипажа, имелась небольшая панель запуска двигателей, между пилотами размещались сектор газа и панель управления сбросом бомбовой нагрузки. Проводка системы частично (меньшая часть) из стальных труб, а большей частью – тросовая.

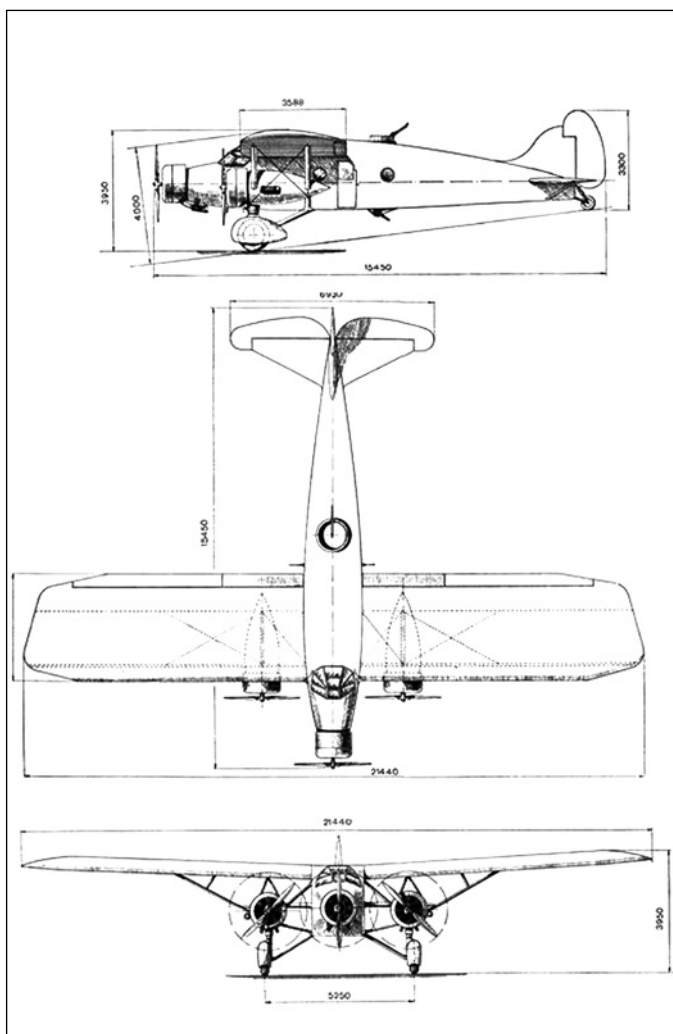
Хвостовое оперение: каркас из стальных труб, обшивка – полотняная. Рули имели аэродинамическую компенсацию.

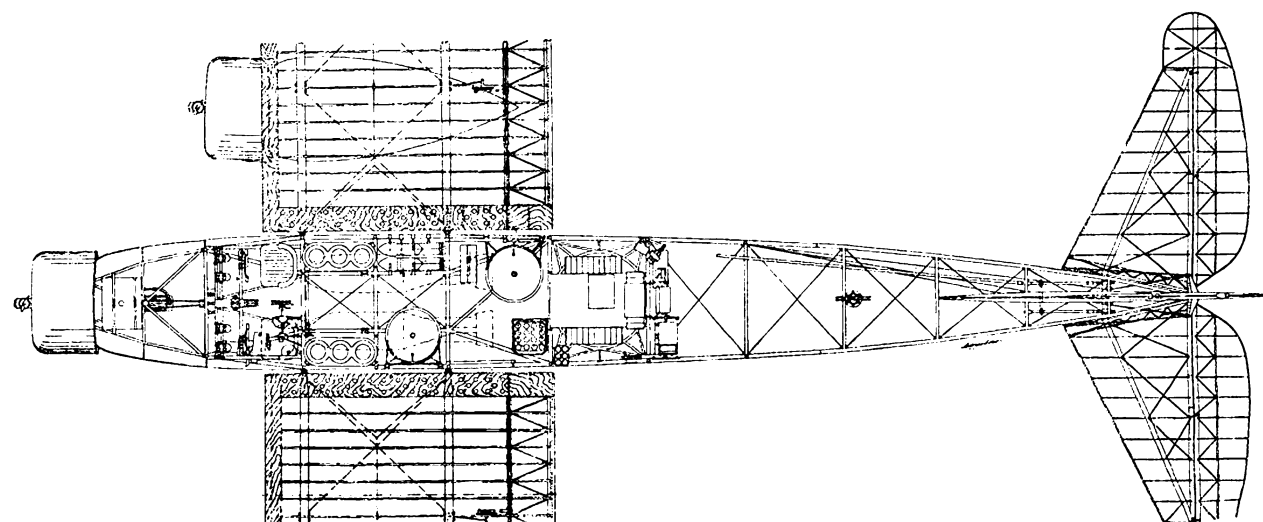
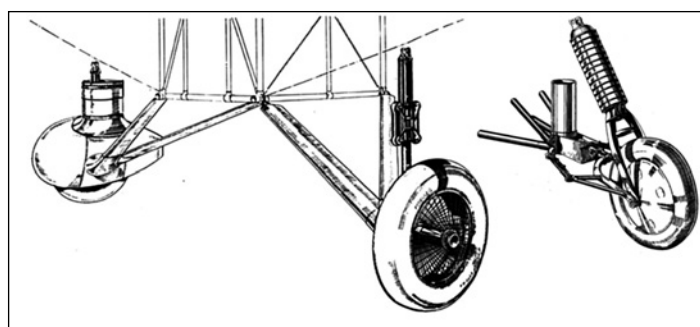
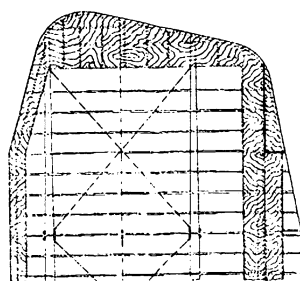
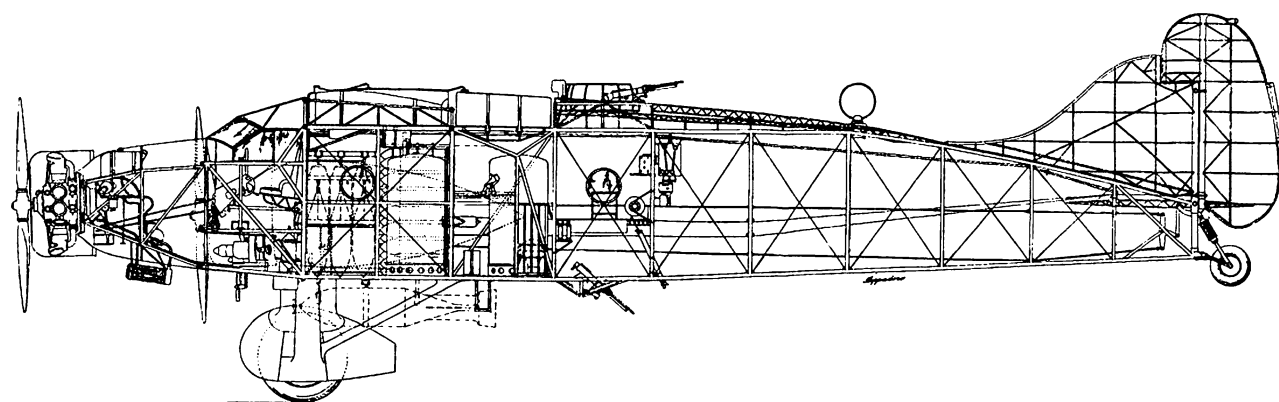
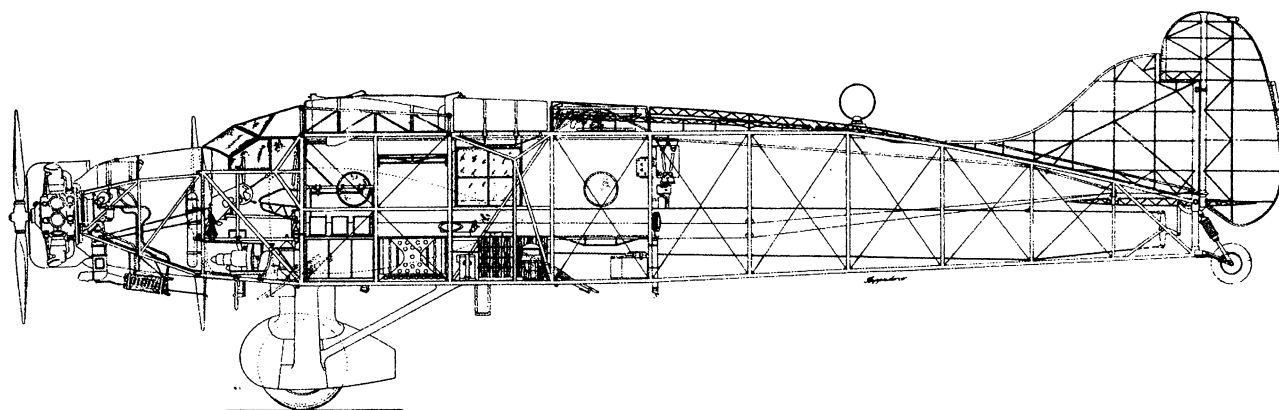
Спицованные пневматические колеса основных стоек шасси размерностью 1160 x 250 мм размещались в обтекателях. Тормоза колес – пневматические. Основные стойки имели гидравлические амортизаторы. Хвостовое пневматическое колесо размерностью 480 x 125 мм имело резиновую амортизацию.

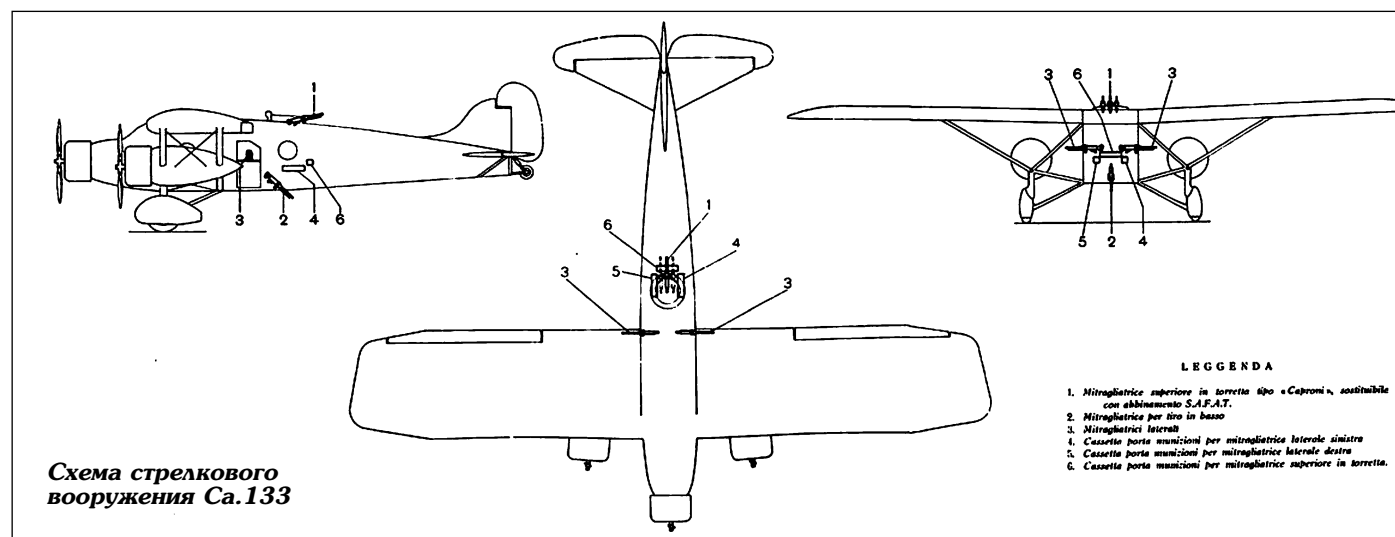
Силовая установка – три поршневых семицилиндровых звездообразных двигателя воздушного охлаждения «Пьяджио» Р.VII С16 или Р.VII С15 (направление вращения – против часовой стрелки) с трехлопастными воздушными

винтами диаметром 2,6 м с шагом, изменяемым на земле. Два топливных бака размещались в центральной секции крыла и вмещали 1726 литров.

Стрелковое вооружение включало четыре пулемета «Льюис» («Lewis») калибра 7,69 мм с магазинным питанием. К каждому имелось по десять 47-патронных дисков.





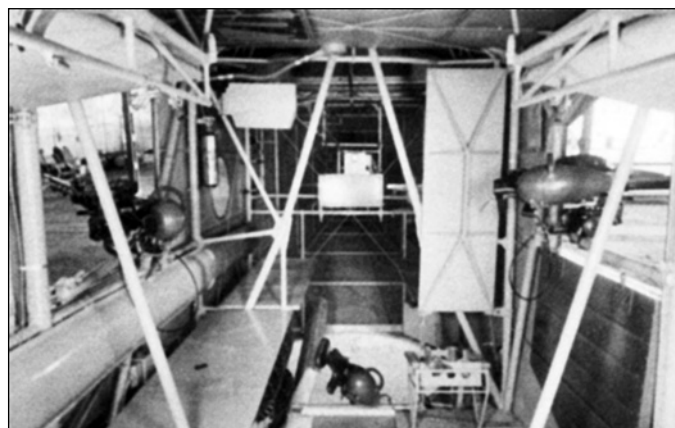
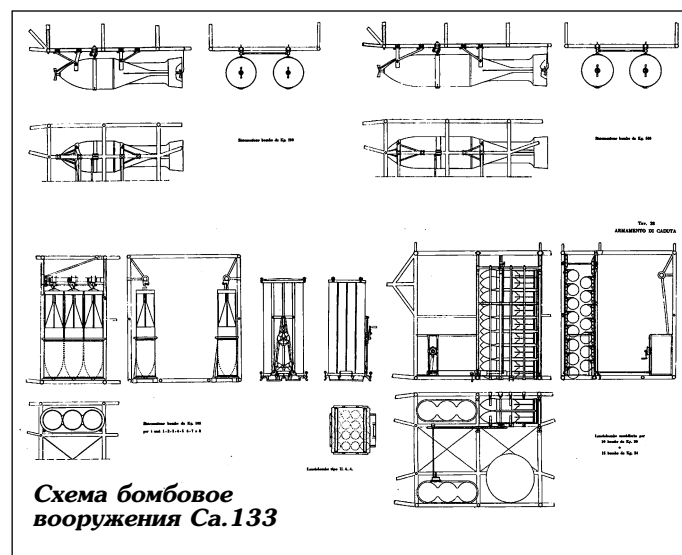


Бомбы размещались в двух фюзеляжных бомбоотсеках за спинами пилотов. В каждом из них могло находиться (вертикально) по шесть бомб калибром от 10 до 50 кг. Кроме того, имелось установленные позади бомбоотсеков кассеты мелких бомб, каждая из которых вмещала по 102 2-кг бомбы. Также самолет мог нести на двух узлах внеш-

ней подвески под фюзеляжем две бомбы калибром до 500 кг. Привод бомбосбрасывателей – тросовый, ручной. Для бомбометания использовался бомбовый прицел «Джоцца» («Jozza») G.3 или U.2, установленный в пилотской кабине.

Радиооборудование самолета состояло из передатчика RA.350/1 и приемника AR.5, на некоторых самолетах устанавливался радиопеленгатор P.63N.

Фотооборудование могло включать плановые (OMI AGR.61 или AL.30) и перспективные (OMI APR.3) АФА.



Летно-технические характеристики

	Ca-133	Ca-133T	Ca-133P	Ca-133C
Размах крыла, м	21,44	21,44	21,44	21,44
Длина самолета, м	15,45	15,45	15,45	15,45
Площадь крыла, кв.м	65	65	65	65
Мощность двигателей, л.с.	3 x 475	3 x 460	3 x 460	3 x 460
Вес пустого, кг	4000	4000	4000	4200
Взлетный вес, кг	6500	6500	6500	6700
Максимальная скорость, км/ч	260	230	215	225
Практический потолок, м	6500	6000	5000	
Дальность полета, км	2000	1350	1350	
Длина разбега, м	300	370		
Длина пробега, м	300	300	300	
Вооружение	3 – 7,69-мм до 800 кг бомб	–	–	–
Экипаж, чел.	3	3	3	3
Вместимость, чел.	–	16	10	10
Стоимость на 1943 год, лир		1 069 000		



Вертолет покоряет Европу. История вертолетных линий компании SABENA

В 50-х годах XX века вертолеты, уже утвердившиеся в ВС большинства стран, стали проникать и в гражданскую авиацию. Одним из интересных примеров такого проникновения стала организация бельгийской авиакомпании SABENA (Societe Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aeriennne) вертолетных перевозок в странах Западной Европы.

В августе 1950 года совет директоров компании SABENA на своем заседании решил, что необходимо обратить внимание на использование винтокрылых машин на местных линиях. Начать решили с транспортировки почты. Уже 21 августа начала действовать первая экспериментальная вертолетная линия, созданная SABENA в сотрудничестве с Бельгийской почтовой службой. Три вертолета Белл-47D-1 занимались перевозками почты по 453-километровому круговому маршруту, проходившему через девять главных го-

родов Бельгии: Брюссель (Bruxelles)-Либрамон (Libramont)-Льеж (Liege)-Тонгерен (Tongeren)-Хаселт (Hasselt)-Беринген (Beringen)-Тюрнхаут (Turnhout)-Херенталс (Herentals)-Антверпен (Antwerpen)-Брюссель. За четыре часа вертолет успевал пройти весь маршрут. Эта линия стала первой вертолетной почтовой линией в Европе. В начале следующего года к маршруту добавился голландский Маастрихт (Maastricht).

Вертолеты Белл-47D-1 для этой линии (сер. 179, 180, 490) были специально заказаны в США и прибыли в Бельгию в начале лета 1950 года «на борту» самолетов DC-4 той же авиакомпании SABENA: первые два – на OO-CBF, третий – на OO-CBN. Первоначально вертолеты получили регистрационные номера OO-UBA, OO-UBB и OO-UBC, но в июле 1952 года сменили их на OO-SHX, OO-SHY и OO-SHZ соответственно. В феврале 1953 года вертолеты приняли актив-



Один из первых вертолетов SABENA Белл-47D-1, регистрационный номер OO-UBA

ное участие в помощи жертвам страшного наводнения в Голландии. В феврале 1954 года все три вертолета были проданы шведской компании.

Кроме упомянутых, в списках SABENA числился еще один Белл-47. Вертолет Белл-47Н-1 (сер. 1538) был куплен в США для использования в составе Бельгийской антарктической экспедиции. 17 сентября он получил регистрацию OO-SHW и практически сразу же отправился в Антарктику на борту теплохода «Поларшоу» («Polarshaw»). Вернулся вертолет в Бельгию только в 1962 году и тут же был продан шведской авиакомпании «Остерманс Аеро» («Ostermans Aero AB»).

В 1953 году удовлетворенное использованием винтокрылых машин руководство SABENA решило, что настало время расширить использование вертолетов и начать перевозку на них пассажиров на регулярной основе, для чего 1 августа в эксплуатацию сдали расположенный в брюссельском районе Грондрейф (Groendreef) вертодром с посадочной площадкой размером 100 x 200 м.

Для пассажирских перевозок используемые ранее машины Белл-47D-1 уже не подходили, и бельгийцы решили ку-

**FIRST INTERNATIONAL PASSENGER
HELICOPTER SERVICE
IN THE WORLD!
by SABENA**

All Services operate from City Centre to City Centre — Brussels to Antwerp and Rotterdam — Brussels to Maastricht, Liege, Cologne and Bonn — Brussels to Lille. All these Cities are served two or three times daily and have convenient connections from London or Manchester.

Standard Tourist Air Fares are available on all Flights.

Book now through your SABENA APPOINTED AGENT or
SABENA BELGIAN AIRLINES

288 REGENT STREET, LONDON, W.1
GROSVENOR GARDENS, LONDON, S.W.1
AIR TERMINUS, ROYAL EXCHANGE, MANCHESTER, 2
147 BATH STREET, GLASGOW, C.2
75 NEWBELL STREET, BIRMINGHAM, 3

Maple 4442
Phone 3439
Chamagne 4956
City 6018/9
Central 7414/5

SABENA



Вертолет S-55

пить в США шесть новейших на тот момент вертолетов S-55, каждый из которых мог перевезти десять пассажиров. Первый из них (сер. 55-458) прибыл в Антверпен на борту теплохода «Бастонь» («Bastogne») 2 июля 1953 года, он получил регистрацию OO-SHA. Еще три машины (сер. 55-532, 55-533, 55-558; рег. OO-SHB, OO-SHC, OO-SHD) последовали за ним до конца года (17 июля, 16 октября и 2 декабря соответственно). Еще два «сикорских» пополнили флот SABENA 17-го (сер. 55-841, рег. OO-SHE) и 25-го (сер. 55-842, рег. OO-SHF) декабря 1954 года.

1 сентября 1953 года SABENA заявила об открытии сети междугородних и международных вертолетных линий. Винтокрылые машины должны были перевозить пассажиров из Брюсселя в города Антверпен и Льеж (Liege) в Бельгии, Роттердам (Rotterdam) и Маастрихт в Нидерландах, а также французский Лилль (Lille). В дальнейшем планировалась организация линий в западногерманские Кельн (Cologne) и Бонн (Bonn). С вводом в эксплуатацию прибывших S-55 возникли некоторые проблемы, и последний из шести закупленных «сикорских» вышел на линии только в марте 1955 года. Рейсы бельгийских S-55 осуществлялись со следующей



Заправка S-55 могла происходить и так...



Вертолеты S-55 на вертодроме Грондрейф в Брюсселе. Хорошо видно, что площадка расположена практически в центре жилого квартала

периодичностью: Брюссель-Лилль – дважды в день в каждом направлении, Брюссель-Антверпен-Роттердам – три раза в день, Брюссель-Льеж-Маастрихт – один раз в день; по воскресеньям рейсы не проводились. После этого руководство авиакомпании продолжило развитие сети вертолетных маршрутов. 6 мая S-55 начали рейсы в Эйндховен (Eindhoven) в Голландии и Дортмунд (Dortmund) и Дуйсбург (Duisburg) в ФРГ. Запланированное на конец 1955 года от-

крытие линий в Лондон (London) и Париж (Paris) отложили до выхода на линии новых вертолетов S-58.

Эксплуатация «сикорских» проходила вполне удачно, за 1955 год они без единой аварии перевезли около 18 000 пассажиров.

С апреля по декабрь 1956 года четыре S-55 из шести, эксплуатировавшихся на линиях SABENA, были проданы BBC Франции. Для их замены и расширения парка вертолетов



«Сабеновский» S-55 совершает посадку в Грондрейфе



Памятная почтовая карточка, посвященная открытию кругового вертолетного маршрута авиакомпании SABENA



Так SABENA рекламировала свои вертолетные маршруты. Рисунок из рекламного буклета начала 1960-х гг.



S-58 компании SABENA в международном аэропорту Мельсброк, июнь 1958 г.



S-55 взлетает с вертодрома в Грондрефе



Вертолеты S-55 и S-58 на аэродроме Мельсброк

для обслуживания новых линий в 1956 году за океаном заказали восемь 12-местных S-58. Наиболее амбициозным проектом, который бельгийцы планировали реализовать после их получения, была организация 560-километровой линии до Парижа.

Первые два S-58C (сер. 58-324, 58-333) прибыли из Америки на борту французского авианосца «Диксмюде» («Dixmude»), при этом в Бельгию они попали весьма «кривым путем». Авианосец прибыл в Алжир 14 сентября 1956 года, там вертолеты выгрузили, и далее они отправились «своим ходом». Путь S-58 в Брюссель пролегал через Оран (Oran), Аликанте (Alicante), Барселону (Barcelona), Перпиньян (Perpignan), Тур (Tours) и Париж. Бельгийской столицы вертолеты достигли 4 октября. 7 октября машины получили регистрационные номера OO-SHG и OO-SHH. Остальные бельгийские S-58C (сер. 58-350, 58-356, 58-363, 58-388, 58-395, 58-420; рег. OO-SHI, OO-SHK, OO-SHM, OO-SHN, OO-SHM) прибыли в Брюссель в период с ноября 1956 по февраль 1957 годов. 3 марта 1957 года новые вертолеты совершили свой первый рейс на парижский аэродром Исси (Issy). Появление S-58 на линиях SABENA значительно улучшило условия их эксплуатации, новые «сикорские» позволяли перевозить больше пассажиров и делать это быстрее (в одном из первых полетов S-58 долетел в Париж из Брюсселя за 76 минут) и с большим комфортом.

15 июня 1957 года SABENA отработала о перевозке 100 000-го «вертолетного» пассажира. 4 ноября 1957 года S-58 OO-SHG отличился, участвуя в спасении людей во время пожара, возникшего в диспетчерской башне брюссельского аэропорта Завентем (Zaventem). В мае 1958 года площадка в Грондрефе была расширена до 150x600 м.

Эксплуатация вертолетов обходилась без катастроф. Из случившихся летных происшествий можно отметить следующие:

- 15 августа 1957 года OO-SHG повредил хвост при посадке в Брюсселе;
- 11 марта 1958 года OO-SHB попал в густой туман в районе Хюрта (Huert), при попытке сесть он зацепил дерево и получил повреждения.

С 1960 года SABENA начала постепенно избавляться от своих «сикорских». В апреле вертолет OO-SHO был продан французской «Компанье Жиравфрике» («Compagnie Gyrafrique»). OO-SHN в июне передали в лизинг итальянской

компании «Элипадана» («Elipadana»), а в сентябре продали в Японию. 5 мая 1961 года произошло единственное серьезное летное происшествие с S-58 авиакомпании SABENA – во время испытательного полета в районе Эвера (Evere) при посадке был тяжело поврежден и списан OO-SHK, оба члена экипажа получили ранения.

В 1958 году в Брюсселе состоялась международная выставка-ярмарка. Для ее обслуживания SABENA арендовала



Пара S-58 в воздухе



«Граждане пассажиры, просьба занимать места согласно купленным билетам!»
Посадка на S-58 на вертодроме города Париж

Вертолеты, использовавшиеся авиакомпанией SABENA для обслуживания выставки «ЭКСПО-58»



два двухвинтовых вертолета продольной схемы «Вертол» V44A – один (N74057) у компании «Нью-Йорк Эрлайнз» («New York Airlines»), другой (N74058) – у немецкой «Шрайнер Аэросонстракторз» («Schreiner Aerocontractors»). Все время работы ярмарки (с 15 апреля по 19 октября) они перевозили посетителей между ее территорией и брюссельским вертодромом Грондрейф. Некоторое время для тех же целей также использовался арендованный у британской фирмы «Вестланд» («Westland») вертолет WC-51 «Виджен»

(«Widgeon») G-ANLW. Всего эти вертолеты перевезли более 65 000 пассажиров.

Цены на билеты вертолетных линий были, как правило, дороже, чем железнодорожные. Например, в 1963 году билет на вертолет авиакомпании SABENA, летящий из Брюсселя в Роттердам, стоил 6,90 долларов США (для перевода в «современные» доллары эту сумму нужно умножить на восемь), а на поезд (первым классом) – 5,02. Лучше было положение на более длинных маршрутах. Например, до Бонна можно было долететь на вертолете за 10,40 долларов или доехать на поезде за 10,20. Но, к сожалению, комфортабельность вертолета значительно уступала вагону поезда. Кроме того, на, казалось бы, более выгодных длинных линиях вертолеты проигрывали самолетам, стоившим заметно дешевле, а выигрыш во времени за счет размещения вертодрома ближе к центру города оказывался все меньше из-за совершенствования транспортной инфраструктуры, связывавшей аэропорты и центры городов, да и ужесточение требований к шуму грозило вытеснить вертолеты из городов в те же аэропорты (что, в конце концов, и произошло). Также мешало серьезное ограничение по весу перевозимого багажа – «вертолетный» пассажир мог взять с собой всего 10 кг. А чтобы представить соотношение времени, требовавшегося для «переноса» пассажира различными видами транспорта, можно упомянуть, что в том же 1963 году из центра Брюсселя до центра Кельна можно было добраться за 1 час 40 минут на вертолете, 2 часа 40 минут на самолете с последующей пересадкой в аэропорту на наземный транспорт и за 5 часов 20 минут – на поезде.

Так что, несмотря на успешную эксплуатацию пассажирских вертолетных линий, экономически они оказались неэффективными, и в начале 1960-х годов руководство авиакомпании SABENA приняло решение об их свертывании. В 1963 году SABENA прекратила вертолетные пассажирские рейсы, а вертолеты S-58 были проданы BBC Бельгии. 1 ноября состоялся последний междугородный рейс (еще три года вертолеты перевозили пассажиров в аэропорты).

В общей сложности, за десять лет вертолеты авиакомпании SABENA перевезли (учитывая только регулярные пассажирские линии на территории Европы) около 400 000 пассажиров, пробыв в воздухе 77 000 часов и преодолев более 11 373 000 километров.



«Вертол» V44A



«Вестланд Виджен»

— Канонерская лодка «Дельгадо Парехо» —

Николай Митюков

Канонерская лодка «Дельгадо Парехо» («Delgado Parejo») стоит особняком в истории войны на Кубе. С одной стороны, это была самая крупная канонерская лодка для Кубы, приобретенная на добровольные пожертвования, с другой – это единственная канлодка неспециальной постройки, которую относят к канонерским лодкам второго ранга. Несмотря на то, что она приняла активное участие в боевых действиях, о ней известно немного, а имеющаяся информация крайне противоречива. Как пишет испанский журналист, работающий под псевдонимом Сервера: «Ореол таинственности окружает эту канонерскую лодку. Я пришел просто в отчаяние, пытаясь разобраться с характеристиками корабля – информации не просто мало, в некоторых случаях она противоречит сама себе»¹.

В 1895 г. на Кубе началась война за независимость. Для пресечения поступления военной контрабанды 15 апреля 1895 г. вышел королевский декрет, по которому для действий в прибрежных водах предполагалось заказать серию паровых канонерских лодок водоизмещением 40 тонн. Патриотически настроенные испанские иммигранты в США решили помочь своей родине в приобретении нескольких судов. В итоге, по всенародной подписке были собраны средства, достаточные для приобретения нескольких катеров. В качестве наименований для них испанская колония в Нью-Йорке предложила использовать имена выдающихся военных и морских деятелей. Но эту инициативу не поддержала королева. В итоге, первая партия из шести судов получила традиционные для испанских канонеров наименования: «Эсперанса» («Esperanza»), «Релампаго» («Relampago»), «Интрепида» («Intrepida»), «Менсахера» («Mensajera»), «Дардо» («Dardo») и «Вальенте» («Valiente»).

6 сентября 1895 г. в три часа ночи на выходе из Гаваны крейсер «Санчес Баркаизтеги» («Sanchez Barcaiztegui») столкнулся с пароходом «Конде де ла Мортера» («Conde de la Mortera»). Удар пришелся в борт крейсера, и он быстро опрокинулся и затонул. Несмотря на то, что трагедия произошла на внешнем рейде, оказавшийся в воде моряки имели мало шансов выжить из-за обилия акул. Среди погибших оказался и командир гаванской базы контр-адмирал Мануэль Дельгадо Парехо (Manuel Delgado Parejo). К этому времени испанская колония вела переговоры по покупке еще одной яхты. Как сообщала газета «Демократ энд кроникл фром Рочестер», для нее даже заготовили название «Кудильеро» («Cudillero») в честь небольшого испанского городка². Но, как ни странно, королева снова решила по-другому, и 5 ноября 1895 г. кораблю присвоили имя «Дельгадо Парехо».

К моменту приобретения яхты вопросами приобретения в Америке судов для военно-морского флота занимался специально созданный Испанский патриотический Комитет (Junta Patriótica Española). На момент покупки Комитет состоял из прези-



Контр-адмирал Мануэль Дельгадо Парехо



Вид на Гавану и замок Морро примерно с места гибели «Санчеса Баркаизтеги»

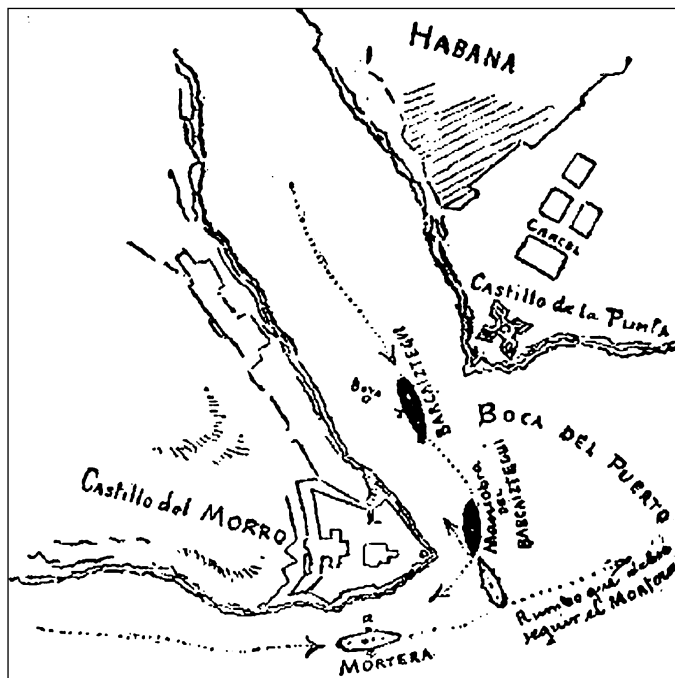


Схема столкновения крейсера «Санчес Баркаизтеги» и парохода «Конде де ла Мортера»

дента Эмилио Кастильо (Emilio M. Castillo), казначея Хосе Веги (Jose A. Vega), секретаря Цесапео Вихила (Cesareo Vigil) и членов Хуана Сала (Juan Sala), Эмилио Пига (Emilio Puig), Сириако Вьядеро (Ciriaco Viadero), Эухенио Лопеса (Eugenio Lopez) и А. Пасоса (A. Pazos). В основном, взносы на покупку вносились в размере 500, 600 и 750 песо, но один вкладчик, пожелавший остаться инкогнито, внес примерно десятую часть стоимости³.

Специальная комиссия, в которую входил глава военно-морской миссии в США капитан 1 ранга Хосе Феррер (Jose Ferrer), начала поиск пригодных для покупки катеров. Очень скоро ее внимание привлекла паровая яхта «Дарт» («Dart»), построенная на Лонг-Айленде (Long Island) в 1894 г. А поскольку в регистре 1894 г., составленном на 30 июня, сведения о судне отсутствовали, можно заклю-

1. Canonero «Delgado Parejo» // Historia Naval de España y Países de habla española URL: <http://foro.todoavante.es/viewtopic.php?f=49&t=6177>.

2. Democrat and Chronicle from Rochester. November 5, 1895, p. 1.

3. La Correspondencia de España. 17.11.1895. p. 2

чить, что его построили во второй половине года. Регистр 1895 г. дает следующие данные: валовой тоннаж 62,50 брт, чистая вместимость 40,68 т, длина 26,08 м, ширина 4,94 м, осадка 2,32 м, регистрационный номер 157406, порт приписки Нью-Йорк⁴.

Ранним утром 3 ноября яхта, ошвартованная в доке Трансатлантической компании, вышла на приемочные испытания. Они продолжались около четырех часов и заключались в обходе острова Стейтен Айленд (Staten Island). На борту находились капитан 1 ранга Хосе Феррер и члены Испанского патриотического комитета Эмилио Кастильо и Эухенио Лопес. Общая протяженность маршрута составила около 50 миль. В ходе испытаний некоторое время яхта шла полным ходом. Комиссия отмечала, что машина при этом работала без толчков и рывков, не испытывая каких-либо видимых напряжений. Находившиеся на борту отмечали, что она действительно походила на стрелу (Dart – дротик, стрела). Отмечалась, что максимальная скорость при этом составила 14 узлов. Очевидно, что либо машина работала на форсированном режиме, либо яхта пользовалась попутным течением. Испытательный выход сопровождал небольшой фуршет с обилием разнообразных бутербродов и традиционным шампанским⁵.

Ссылаясь на удачные испытания, представители флота предложили выслать перегоночную команду прямо в Нью-Йорк, чтобы перегнать яхту своим ходом на Кубу. Однако, принимая в рассмотрение недавний инцидент, связанный с задержанием в Ки-Уэсте перегоняемого буксира «Пэтрел» («Petrel»), а также возможные политические осложнения из-за прибытия военных моряков в Нью-Йорк, было решено доставить «Дарт» на борту одного из пароходов компании «Мансон» («Munson») ⁶.

4 ноября на пирсе № 4 Нью-Йоркского порта состоялась торжественная церемония передачи яхты испанской стороне. На ней присутствовало два десятка человек и десяток сопровождавших их дам, представлявших испанскую колонию⁷, а на следующий день вышел королевский декрет о переименовании яхты и зачислении ее в списки флота.

Относительно особенностей конструкции и характеристик новой канонерской лодки испанские газеты сообщали следующее.

Так, газета «Ля Корреспонденсия де Эспанья» за 12 ноября 1895 г. писала: «Лодка, купленная на пожертвования испанской колонии в Нью-Йорке для службы у берегов Кубы, имеет скорость от 10 до 12 узлов и длину 50 футов (15,25 м), осадку – 5 футов (1,5 м). Железные листы обшивки соединяются двумя рядами заклепок на шпангоутах и интеркостелях, которые были обновлены на его днище во время последнего ремонта. Подводная часть изнутри корпуса выложена слоем портлендского цемента, а верхняя часть обшивки – густо окрашена свинцовым суриком и красной охрой. Снаружи корпус ниже ватерлинии окрашен в красный, сама ватерлиния – белый цинк, борт выше ватерлинии – черный. Каюта и рулевой мостик сделаны из твердых сортов красного дерева. Корабль достоин самой высокой похвалы, как совершенное произведение современной промышленности и техники»⁸.

Однако спустя всего пять дней та же газета дает судну следующую характеристику: «Деревянный корпус строился, чтобы обеспечить максимальную надежность, которой обычно лишены яхты, поскольку сооружался он на верфи, традиционно строившей буксиры, прочность корпуса которым просто необходима. Каюты офицеров, механиков и нижних чинов вместительны, просторны и изысканы. А первые имеют и водопровод, заведенный также в душевую. Машинное отделение удобно и просторно, машина современной системы с одним трубчатым котлом, способная развить на максимальной тяге скорость до 12 узлов.

После переоборудования на ней установлена рулевая рубка и очень хорошо оборудованный современный камбуз. Стоимость корабля составляет свыше 20.000 песо»⁹.

Определенное противоречие в этих двух сообщениях объясняется просто. Журналисты, пытаясь показать свое знание вопроса, решили дополнить описание приобретенного катера ранее опубликованными данными. И вот тут вышла промашка. Дело в том, что существовала еще одна яхта «Дарт» – британской постройки, тоннажем 20 т. Причем, сведения о ней попали даже на страницы такого уважаемого издания, как «Ревиста хенераль де Марина»¹⁰. Но вот что касается материала корпуса, то тут действительно непонятно: металлический, деревянный или композитный. Весьма символично, что такая фундаментальная работа, как «Эстадо хенераль де Армада» за 1898 г. вообще дает прочерк в разделе «материал корпуса»¹¹. Лишь данные флотского архива четко дают данные о корпусе как о деревянном.

Относительно технических характеристик «Дельгадо Парехо», то цифры здесь тоже расходятся, правда не столь радикально. Интересны самые первые сведения о судне, появившиеся в газете «Эль Либерал». Они сообщают о максимальной длине корпуса 32,92 м, длине по ватерлинии 27,13 м, ширине 5,19 м, глубине трюма 3,05 м, осадке (кормой) 1,83 м. Эта же газета говорит, что полное водоизмещение 85 т, вместимость 45 т, скорость на испытаниях 12 уз., запас угля 14 т, суточное потребление угля 2 т¹². В соответствии с официальными данными, содержащимися в «Эстадо хенераль де Армада» характеристики судна были следующие: водоизмещение 85 т, длина 30 м, ширина 5,19 м, высота борта 3,05 м, осадка 1,83 м, запас угля 14 т. Наконец, по документации флотского архива¹³ водоизмещение – 85 т, длина по ватерлинии – 30 м, ширина – 5,9 м, высота борта – 2,30 м, осадка – 1,97 м. Тот же источник сообщает, что силовая установка яхты состояла из двухцилиндровой вертикальной паровой машины с цилиндрами высокого и низкого давления. Угольные ямы судна вмещали 10 т угля при его потреблении на полном ходу 1900 кг в сутки. Таким образом, автономность составляла примерно неделю или 1320 морских миль. Данные о ходовых испытаниях отсутствуют, но, как уже говорилось, 3 ноября судно развило до 14 узлов, скорее всего, при форсированной тяге. Но следует сразу отметить, что в реальных боевых условиях ход корабля редко превышал 10 узлов.

Относительно вооружения «Ревиста хенераль де Марина» в 1895 г. сообщал, что «на ней будет установлена 37-мм автоматическая пушка Максима или пулемет»¹⁴. «Эстадо хенераль де Армада» сообщает уже о 57-мм орудии. Информацию об одном орудии поддерживает полковник российского генерального штаба Яков Жилинский,

4. Twenty-sixth annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1894. 460 p.

Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation... Washington: Government printing office, 1895. 502 p.

5. La Iberia. 16.11.1895, pagina 1

6. La Iberia. 16.11.1895, p. 1

7. Democrat and Chronicle from Rochester. November 5, 1895, p. 1.

8. La Correspondencia de Espana. 12 de noviembre de 1895

9. La Correspondencia de Espana. 17 de noviembre de 1895, La Iberia. 16.11.1895, p. 1.

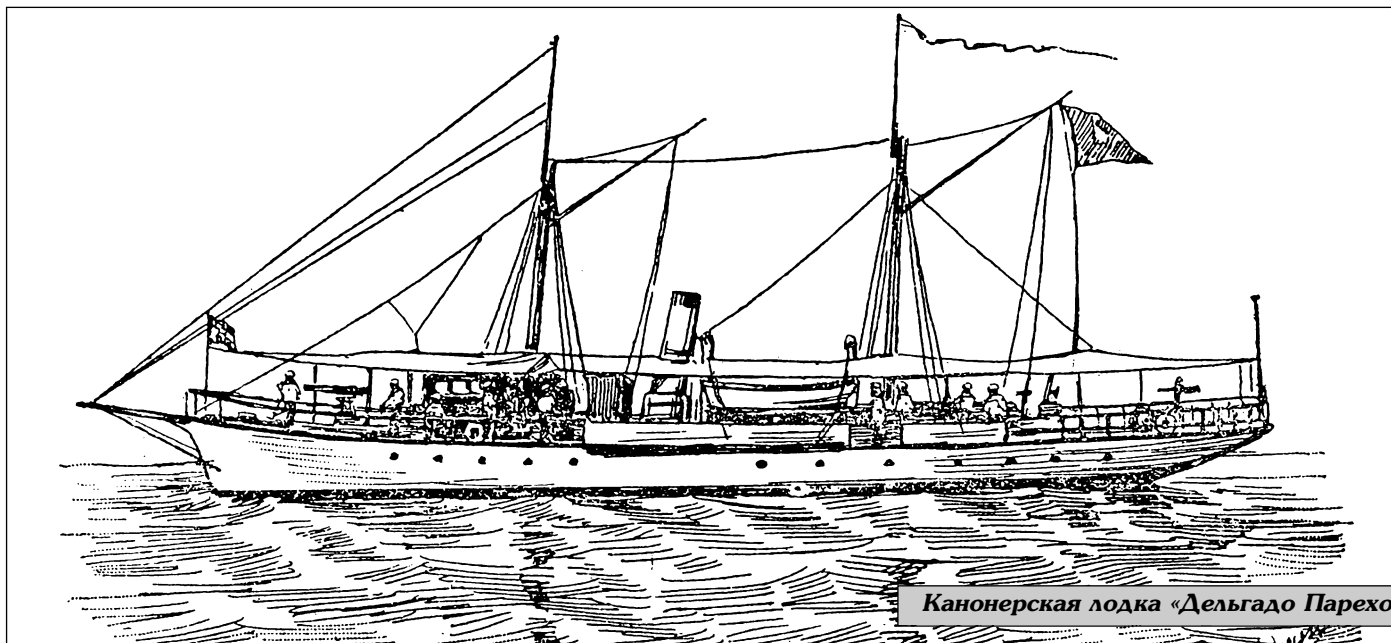
10. Escuadra de operaciones de Cuba (extracto parte oficial) // Revista General de Marina. 1897. № 2. p. 231–259.

11. Estado General de Armada para el año de 1898. Madrid: Impresa del Ministerio de Madrid, 1898. Tomo 1. 426 p.

12. El Liberal. 24.11.1895, p. 3.

13. Estados de Fuerza y Vida. // Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan». Leg. 2235/12.

14. Escuadra de operaciones de Cuba (extracto parte oficial) // Revista General de Marina. 1897. № 2. P. 231–259.



Канонерская лодка «Дельгадо Парехо»

прикомандированный к испанским войскам на Кубе¹⁵. Но существует и ряд данных, говорящих о двух орудиях. Так польский историк Петр Олендер говорит о 57-мм орудии и 37-мм револьверной пушке¹⁶. А.Р. Родригес Гонсалес подтверждает эту информацию, уточняя, что 37-мм пушка была системы Максима¹⁷. Уже упоминавшаяся газета «Ля Корреспонденсия де Эспанья» от 17 ноября 1895 говорит о 57-мм Норденфельте, 37-мм Гочкисе (или Максиме)¹⁸. Вышеупомянутая заметка в газете «Эль Либерал» говорит о 37-мм Гочкисе в корме и 57-мм Норденфельте в носу¹⁹. С этим не согласен архив флота, по нему устанавливалась 57-мм пушка Гочкиса в носу и 37-мм той же системы в корме. Следует отметить, что вопрос о 57-мм орудии системы Гочкиса или Норденфельта на самом деле не такой праздный, как может показаться. Дело в том, что в начале 1890-х гг. испанский флот принял на вооружение два орудия 57-мм калибра: Гочкиса и Норденфельта. Причем орудия были абсолютно разными, даже снаряды к ним оказались не взаимозаменяемыми! В результате эксплуатации выяснилось, что Норденфельты более соответствуют требованиям флота, и Гочкисы повсеместно стали демонтировать и сдавать на склады. Поэтому установление системы 57-мм орудия дало бы ответ на вопрос, как относились к «Дельгадо Парехо» в испанском флоте: как к кораблю первой линии (если Норденфельт) или как к чему-то лишнему, что можно вооружить списанными орудиями. Интересно отметить, что ранее мобилизованные буксиры, а также приобретенные в США «речные трамвайчики» и яхты получили на вооружение находящиеся на складах орудия, в основном, списанные.

Относительно разночтений с числом орудий (одно или два), все объясняется просто: второе орудие установили чуть позднее, отчего и возникает неточность.

Наконец, «Эстадо хенераль де Армада» говорит, что экипаж канонерской лодки полностью соответствовал таковому на типе «Эстрелья» («Estrella»), и включал командира в чине лейтенанта, механика, помощника механика, боцмана и канонира²⁰. Количество нижних чинов не называется, но при сравнении кораблей понятно, что их должно быть больше, чем на «Эстрелье».

По представлению генерала Беранхера, первым командиром «Дельгадо Парехо» стал лейтенант Педро Тинео-и-Родригес Трухильо (Pedro Tineo-y-Rodriguez Trujillo), назначенный королевским декретом от 11 ноября. Специфич-

ность ситуации заключалась в том, что он был приемным сыном Дельгадо Парехо и в момент назначения находился в Испании. Как сообщала газета «Эль Сильо футуро», только 10 декабря он должен был отправиться на Кубу²¹, чтобы принять командование кораблем. Фактически он вступил в должность лишь некоторое время спустя, а вскоре был переведен в другое место, став командиром канонерки «Гавиота» («Gaviota»). С середины мая 1897 г. исполняющим обязанности командира числится бывший старпом мичман Альваро Гитиан (Alvaro Guitian), до этого отличившийся, командуя десантными партиями. «Эстадо хенераль де Армада» за 1898 г. говорит о командире – лейтенанте Убальдо Серисе (Ubaldo Seris), очевидно вступившем в должность в конце 1897 г. К моменту комплектования старпомом судна стал мичман Пардо (Pardo).

В соответствии со следующим королевским декретом от 18 ноября канонерке присвоили бортовой номер 69 и международный идентификатор GRBD. Ее зачислили в класс канонерских лодок 3 ранга, сделав, таким образом, самым крупным кораблем этого класса. Впрочем, ее большие размеры приводили к тому, что в ряде документов она зачастую фигурировала как канонерская лодка 2 ранга.

Как и большинство приобретенных в США катеров, «Дельгадо Парехо» доставили на Кубу на борту парохода, вероятно, эту миссию совершил пароход «Арландосе» («Ardanrose»). Покинув Нью-Йорк в конце декабря, корабль достиг Гаваны 2 января 1896 г., и в тот же день портовым краном лодку спустили на воду²². К сожалению, непонятно, сколько понадобилось времени, чтобы ввести корабль в строй, но судя по сообщению газеты «Ля Эпока» от 3 марта, на это время он уже находился в составе флота²³.

15. Жилинский Я.Г. Испано-американская война. Отчет командированного по Высочайшему повелению к испанским войскам на остров Куба. СПб.: Экономическая типолитография, 1899. 260 с.

16. Olenдер P. Wojna amerykansko-hiszpanska na morzu 1898 r. Warszawa: Lampart, 1995. 216 p.

17. Rodriguez Gonzalez A.R. Política naval de la restauracion (1875–1898). Madrid: Editorial San Martin, 1988. 522 p.

18. La Correspondencia de Espana. 17 de noviembre de 1895.

19. El Liberal. 24.11.1895, p. 3.

20. Estado General de Armada para el año de 1898. Madrid: Impresa del Ministerio de Madrid, 1898. Tomo 1. 426 p.

21. El Siglo futuro. 3.12.1895. p. 4.

22. La Epoca. 3 de enero de 1896.

23. La Epoca. 3 de marzo de 1896.

Первой операцией, в которой принял участие «Дельгадо Парехо», стал обстрел берега в районе Сургидеро де Батабано (Surgidero de Batabano). Зайдя в этот кубинский порт для проведения небольшого ремонта 26 марта, по просьбе армейского командования около семи часов канонерка приступила к обследованию района. Примерно через час наблюдатели обнаружили подозрительное движение на берегу, и командир приказал открыть огонь. В 8:30 на лодке получили информацию, что большая группа инсургентов попыталась пересечь железную дорогу между Кинтана (Quintana) и Сургидеро (Surgidero), и огонь был перенесен в этот сектор. Менее чем за 10 минут командоры выпустили 37 гранат, а спустя некоторое время еще пять по целям к северо-северо-востоку. Как сообщили потом местные жители, именно эти действия заставили противника воздержаться от нападения на город²⁴. В этой операции «Дельгадо Парехо» действовала вместе с канонерской лодкой «Диего де Веласкес» («Diego de Velazquez»), также впервые участвовавшей в бою.

В ночь на 25 апреля большой отряд инсургентов под руководством полевого командира Масо (Maso) произвел нападение на Батабано. Они открыли огонь одновременно на нескольких въездах в город. Незамедлительно вышедший в море «Дельгадо Парехо» открыл настолько эффективный ответный огонь, что посеял настоящую панику среди нападавших. Пользуясь этим, силы гражданской гвардии и батальона «Леалтад» («Lealtad»), расквартированные в Батабано, перешли в наступление и обратили противника в бегство. Спустя некоторое время, 4 мая в семь вечера, инсургенты под командованием Масы снова попробовали напасть на город, но вновь ответный огонь канонерки не оставил им никаких шансов на победу²⁵.

14 июля вместе с транспортом «Легаспи» («Legaspi») «Дельгадо Парехо» недалеко от Паредонес (Paredones) обстреляли лагерь противника²⁶.

В конце сентября «Дельгадо Парехо» принял участие в большой операции у Ганамона (Guanamon), проведенной вместе с армией и частями добровольцев. 25 сентября канонерская лодка вышла из Батабано, ведя на буксире шхуну, в которой разместились десантники. По прибытию в Ганамон корабли стали на якорь, при этом канлодка заняла позицию, чтобы защитить шхуну от возможного нападения. Вскоре на берег отправилась десантная партия во главе со старпомом мичманом Гитианом. Спустя некоторое время она подверглась нападению противника и, потеряв двух человек, в том числе лейтенанта Лауреано Хентиля (Laureano Gentil), убитыми, вынуждена была отступить.

Незамедлительно по сигналу с берега канонерская лодка открыла огонь по противнику. Это в корне изменило ситуацию, и противник поспешно бросил свои позиции. В руки десантников попали 10 лошадей со сбруей, несколько голов крупного рогатого скота, револьвер, 5 мачете, 50 гамаков, множество медикаментов и прочие трофеи, включая ряд важных документов. По окончании операции десантники начали возвращаться на корабли, свозя туда свои трофеи и пленных для доставки их в Батабано. Воспользовавшись некоторым ослаблением внимания, противник снова обстрелял испанцев, но получил энергичный отпор в виде ружейного огня, поддержанного орудиями канонерки, после чего уже без всяких происшествий десантники возвратились в Батабано²⁷.

Окрыленные успехом, 1 октября испанцы предприняли еще одну аналогичную операцию. На этот раз «Дельгадо Парехо» вышел из Батабано, имея на буксире две баржи. Прибыв в Ганамон, на берег отправили десантную партию под командованием мичмана Гитиана. На сей раз сил было достаточно, чтобы разделиться на две колонны. 5 октября десантники возвратились в Батабано, сообщив, что

в ходе двухдневного рейда удалось уничтожить несколько складов противника²⁸. Все это время канонерка прикрывала десантников с моря. Так, ночью 5 октября с ее борта обнаружили подозрительные огни на берегу и на расвете обстреляли шрапнелью предполагаемое место расположения противника. Отправленная на берег десантная партия под руководством мичмана Гитиана сообщила, что огонь пришелся точно по неприятелю, который вынужден был отойти²⁹.

Вечером 24 октября канонерская лодка «Альседо» («Alcedo») под командой лейтенанта Брукетаса (Bruquetas) заметила подозрительную активность в районе реки Сан-Хуан и вызвала «Дельгадо Парехо», чья осадка позволяла действовать в этом мелководном районе. В ходе последовавшей затем разведки в районе Галафре (Galafre) удалось обнаружить сосредоточение противника. На следующее утро оба корабля подошли к этому месту и в 6:15 открыли огонь по берегу. После этого на берег отправилась десантная партия в составе коннетабля и 17 матросов под командованием мичмана Гитиана. Десантники окончательно добились неприятеля, вызволив 16 заложников, в основном женщин и детей, которых на борту «Альседо» доставили в Батабано³⁰.

Поскольку корабль с 22 октября находился непрерывно в море, командир приказал вернуться в порт, но при следовании вдоль берега, в районе Кайягуатехе (Cayaaguatexe), когда на берег отправилась партия во главе с мичманом Гитианом с целью разведки обстановки, ей пришлось снова вступить в бой. К счастью, противник, очевидно, сам не ожидал нападения, расположившись походным лагерем, и быстро ретировался, оставив в качестве трофеев четыре котелка, рассыпанные патроны и прочее имущество. Потери экипажа заключались в раненом механике и лоцмане и многочисленных пулевых пробоинах в бортах³¹.

28 октября в своем рапорте военному министру губернатор из Гаваны докладывал о следующей успешной операции канонерки: «Колонна 47-го батальона «Сан Квентин» (San Quintin) в районе Севало (Sevalo), провинция Панардель Рио) завязала бой с полевым командиром Льюренте. После тяжелого боя, продолжавшегося с утра до вечера при поддержке с моря канонерки «Дельгадо Парехо», противник был разбит и рассеян, оставив на поле боя 32 убитых врага. По нашим данным от 70 до 80 инсургентов получили ранения, брошены до сотни лошадей. Наши потери – ранены офицер и 11 солдат»³².

13 ноября 1896 г. газета «Ля Эпока» опубликовала телеграмму из гаванской военно-морской базы: «...канонерская лодка «Дельгадо Парехо» высадила десантную партию в районе Коломба (Colomba), разогнав противника и вызвав у него тяжелые потери»³³. К сожалению, подробности этой операции не сообщались.

Начало января 1897 года канонерская лодка снова провела в боях. 19 января «Дельгадо Парехо» вместе с сухопутными силами провела операцию в районе Салинаса (Salinas), высадив в этом городке десантную партию. Ей, вместе с 47-м батальоном, удалось разбить крупную груп-

24. Escuadra de operaciones de Cuba (extracto parte oficial) // Revista General de Marina. 1897. № 2. P. 231–259; № 3. P. 336–364; № 4. P. 506–517; № 5. P. 581–584; № 6. P. 794–797; № 8. P. 315–323; № 9. P. 456–460; № 10. P. 620–623; № 11. P. 805–806. № 12. P. 975–976. (Далее RGM). 27 de marzo de 1896.

25. La Iberia. 19.5.1896, p. 2.

26. RGM. 14 de julio de 1896.

27. RGM. 1 de octubre de 1896.

28. RGM. 5 de octubre de 1896.

29. RGM. 14 de octubre de 1896.

30. RGM. 30 de octubre de 1896.

31. RGM. 31 de octubre de 1896.

32. La Epoca. 29 de octubre de 1896.

33. La Epoca. 13 de noviembre de 1896.

пировку инсургентов, потерявших до десятка человек убитыми и многих ранеными. Испанцы не только уничтожили укрепленный лагерь противника, но и потопили две лодки. Трофеями победителей стали важные документы, боеприпасы и продовольствие, брошенные боевиками, а также отбитое стадо крупного рогатого скота и лошадей. Контр-адмирал Наварро в своем рапорте рекомендовал отметить командира канонерки Тинео и старпома мичмана Гитиана, который три раза возглавлял десантные партии, а также проявил в ходе боев большую храбрость, уничтожив лично пять человек, в числе которых был лидер инсургентов некто «лейтенант Бланко». Шесть дней спустя десантная партия канонерки приняла участие в уничтожении еще одной группировки противника в районе Сургидеро. В этой высадке также отличились мичман Альдерегия (Aldereguia) и армейские офицеры Молина (Molina), Прето (Prieto) и Хабан (Jaban)³⁴.

За участие в боях на реке Куйягутехе (Cuyagueteje, провинция Пинар дель Рио) 3 марта 1897 г. и за совместные с армией операции 28 февраля 1897 г. отличившиеся члены экипажа канонерской лодки были удостоены крестов Военной славы (Cruces al Merito Militar)³⁵.

Газета «Ля Эпока» от 21 апреля сообщала, что в ходе совместной операции канонерской лодки «Дельгадо Парехо» и армейских частей четыре инсургента были убиты, один взят в плен, захвачено пять лодок³⁶.

14 апреля канонерская лодка получила задание прикрыть десантную партию генерала Пратса (Prats), разместившуюся на борту парохода «Глория» («Gloria»). Утром 16-го корабли подошли к месту назначения, и канонерка, буксируя несколько шлюпок, вошла в устье близлежащей реки, где обнаружила лодку противника. Незамедлительно испанцы открыли огонь по инсургентам, которые, оказав чисто символическое сопротивление, начали прыгать в воду в надежде найти спасение на берегу. Не отвлекаясь на эту стычку, канонерка продолжила буксировку шлюпок с войсками далее по реке, проведя высадку в заданном квадрате. Данные разведки оказались точными, и десантники обнаружили неподалеку укрепленный лагерь противника, который и уничтожили. Затем десантники снова сели в шлюпки и всего в нескольких милях вверх по течению

обнаружили еще один лагерь инсургентов. Здесь после разгрома противника испанцы смогли обнаружить ценные документы и захватили богатые трофеи. Итогом рейда стали захваченная лодка и две баржи, а также два десятка пленных, переданных компетентным органам.

В мае вместе с канонерками «Гуантаномо» («Guantanamo») и «Дардо» («Dardo»), «Дельгадо Парехо» предотвратил форсирование реки Маябеки (Mayabeque) инсургентами, шедшими на помощь своему отряду, окруженному генералом Марото (Maroto). Утром 21 мая, когда «Дельгадо Парехо» стоял на якоре в заливе Кортес, он подвергся нападению. Но, получив отпор, противник отступил к Халафре (Galafre). Высадившаяся десантная партия нашла на берегу тела двух убитых инсургентов.

Спустя всего пару дней, 23 мая «Дельгадо Парехо» вместе с канонеркой «Альмендарес» («Almendares») провел успешную операцию по ликвидации боевиков на берегу реки Кайягатехе (Cuyagueteje). За два дня боев испанцам удалось уничтожить лагерь противника, захватив многочисленные трофеи: оружие, боеприпасы и 11 небольших лодок, которые пришлось уничтожить. За совместные с армией операции отличившиеся члены экипажа канонерской лодки 29 мая 1897 г., а также 31 мая члены экипажей канонерских лодок «Альмендарес» и «Дельгадо Парехо» за действия у Кайягатехе были награждены крестами Морской славы (Cruces al Merito Naval)³⁷.

В июне «Дельгадо Парехо», «Гуантаномо» и «Дардо» снова пресекли попытку инсургентов форсировать реку Маябеки, правда, теперь в обратном направлении – под давлением сил генерала Марото боевики пытались вырваться из окружения³⁸.

Относительно дальнейших действий канлодки испанские рапорты не сообщают ничего важного, если не считать, что 5 августа 1897 г. несколько ранее забытых членов экипажей канонерских лодок «Альмендарес» и «Дельгадо Парехо» получили свои заслуженные кресты Морской славы³⁹. Это объясняется не только относительным затишьем, но и ремонтными работами на изрядно потрепанной в боях и походах канонерке. Судя по всему, проблемы начались еще в начале 1897 г. По крайней мере, 4 января этого года были выделены первые средства на ремонт канонерки⁴⁰. А начиная с июля средства на ремонт начинают выделяться постоянно с периодичностью раз в два месяца⁴¹. В частности, судя по накладным, в конце октября на ней осуществили замену котла, продолжавшуюся восемь дней и стоившую 350 серебряных песо.

Начало испано-американской войны застало «Дельгадо Парехо» в Мансанильо. Кроме нее, там же базировались канонерки «Гуантаномо» и «Эстрелья», а также используемые как понтоны три устаревших корабля. На первом, канлодке «Гардиан» («Guardian», как и «Дельгадо Парехо» – бывшая американская яхта), активная эксплуатация в операциях против инсургентов привела в полную негодность машины, так что ее экипаж насчитывал всего четыре человека, обслуживавших 42-мм пушку. Кроме того, в Мансанильо находились старая деревянная канонерка «Куба Эспаньола» («Cuba Espanola»), для обслуживания 130-мм пушки Паррота на борту которой оставалось семь человек экипажа, и старый парусный корабль «Мариа» («Maria»).

30 июня около четырех утра американские вспомогательные канонерки «Хист» («Hist», бывший «Thespie», 472 т, 1-47, 4-37-мм орудия), «Хорнет» («Hornet», бывший «Alicia», 425 т, 2-57, 1-47, 2-37-мм орудия), вооруженный буксир «Вомпатук» («Wompatuck», бывший «Atlas», 462 т, 3-47-мм орудия) и шхуна появились в виду Мансанильо с намерением произвести его бомбардировку. Дежурившая у входа канонерка «Сентинела» («Centinela») вступила в неравный бой, но, получив 25 попаданий, во избежание гибели была вынуждена выбраться на мель. Однако, услышав

34. La Correspondencia de Espana. 25 de enero de 1897.

35. Наградное дело от 3.3.1897-10.4.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 69. 15 с.

Наградное дело от 28.2.1897-28.7.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 107. 24 с.

36. La Epoca. 21.4.1897, p. 1.

37. Наградное дело от 29.5.1897-29.5.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 93. 5 с.

Наградное дело от 31.5.1897-31.10.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 124. 22 с.

38. El Mundo naval ilustrado. 1.7.1897. p. 4.

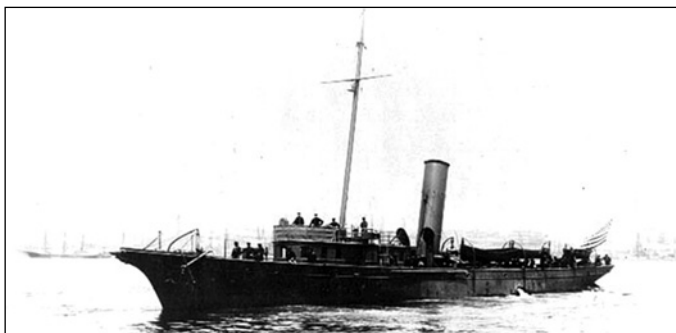
39. Наградное дело от 5.8.1897- 5.8.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 140. 7 с.

40. Дело о выделении средств на ремонт от 4.1.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия 3 «Expedientes de aprobacion de presupuestos de obras en buques», дело № 4232. 2 с.

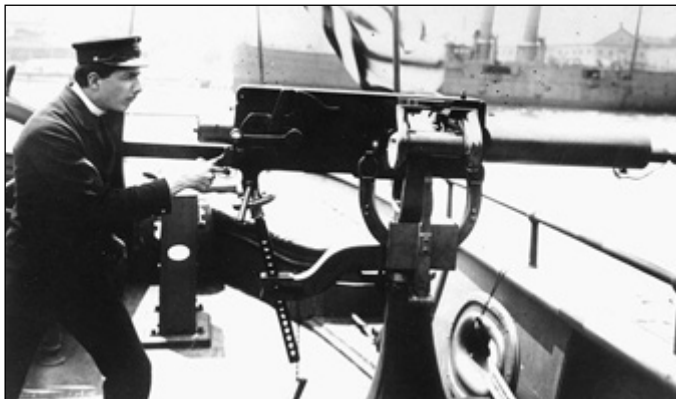
41. Дело о выделении средств на ремонт от 4.7.1897-7.8.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия 3 «Expedientes de aprobacion de presupuestos de obras en buques», дело № 4259. 6 с.

Дело о выделении средств на ремонт от 18.9.1897-27.9.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия 3 «Expedientes de aprobacion de presupuestos de obras en buques», дело № 4268. 7 с.

Дело о выделении средств на ремонт от 4.10.1897-22.10.1897, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия 3 «Expedientes de aprobacion de presupuestos de obras en buques», дело № 4270. 16 с.



Американская вспомогательная канонерская лодка «Хист». Снимок сделан 7 июня 1898 г.



37-мм автоматическая пушка на «Хисте»



Американский вспомогательный крейсер «Скорпион»

выстрелы, испанские силы в Мансанильо успели подготовиться к бою, и когда американцы вошли в порт, их ждало организованное сопротивление. Именно «Дельгадо Парехо» посчастливилось первым открыть огонь по противнику. Сражение, продлившееся около часа, принесло, вероятно, самую значительную испанскую победу в испано-американской войне. Бомбардировка была сорвана, повреждения получила канлодка «Хист», которую пришлось взять на буксир «Вомпатуку». Всего испанцы в этом сражении добились 11 попаданий в «Хист», 6 – в «Хорнет» и 3 – в «Вомпатуку».

Наиболее активную роль в сражении сыграл именно «Дельгадо Парехо», понесший самые тяжелые потери. Два человека его экипажа были убиты (боцман и наводчик), еще двое получили легкие ранения, в том числе командир корабля Убальдо Серис, получивший пулевое ранение в но-

гу. До возвращения в строй командира его временно заменил лейтенант Хоакин Монтагут (Joaquin Montagut). Наибольшее же количество попаданий, вероятно из-за своих размеров, получила «Мария». Но потери на ней составили всего двое раненых и двое контуженных. Еще один контуженный имелся на канонерке «Гардиан».

1 июля американцы снова появились у Мансанильо в составе вспомогательного крейсера «Скорпион» («Scorpion», бывший «Sovereign», 850 т, 4-127, 6-57-мм орудий) и буксира «Осеола» («Oceola», бывший «Winthrop», 571 т, 2-57, 1-47-мм орудие). На сей раз неприятель близко не подходил, находясь на дистанции до 2500 м и используя свое преимущество в дальнбойной артиллерии. Снова больше всего досталось «Марие», где трое получили ранения, а еще несколько человек – контузии. Весьма примечательно, что после сражения испанцы нашли 19 неразорвавшихся американских 127-мм снарядов. Ответный огонь испанцев также не дал результата – американцы не признали ни одного попадания, но по их же рапортам выходит, что одно орудие «Осеолы» было выведено из строя. Гораздо серьезнее пострадал город, где снова имели место разрушения и жертвы среди мирного населения.

Сделав соответствующие выводы по результатам этих двух стычек, испанское командование предпочло отбуксировать свои понтоны под защиту береговых батарей. «Гардиан», ввиду его сомнительной ценности, разоружили, а боеприпасы передали на другие корабли.

На следующий день, 2 июля, прорвав американскую блокаду, в Мансанильо возвратилась канонерка «Сентинела», успешно снявшаяся с мели после необходимого ремонта. Понимая, что американцы продолжают операции против Мансанильо, и, учитывая подходящий к концу боезапас, который было невозможно пополнить, командовавший испанскими силами капитан-лейтенант Хоакин Гомес Барреда (Joaquin Gomez de Barreda), ссылаясь на опыт прорыва «Сентинелы», предложил вышестоящему командованию всеми исправными единицами прорваться в какой-либо другой пункт кубинского побережья. Но в этом ему было отказано, что и предопределило судьбу кораблей. После разгрома эскадры Серверы и капитуляции Сантьяго, американское командование смогло обеспечить подавляющее превосходство в районе Мансанильо, и вопрос о судьбе находящихся там испанских кораблей стал лишь вопросом времени. Кроме ранее участвовавших в боях с испанцами у Мансанильо кораблей, к американцам присоединились канонерские лодки специальной постройки «Хелена» и «Вилмингтон» («Helena» и «Wilmington», по 1400 т, 8-102-мм орудий).

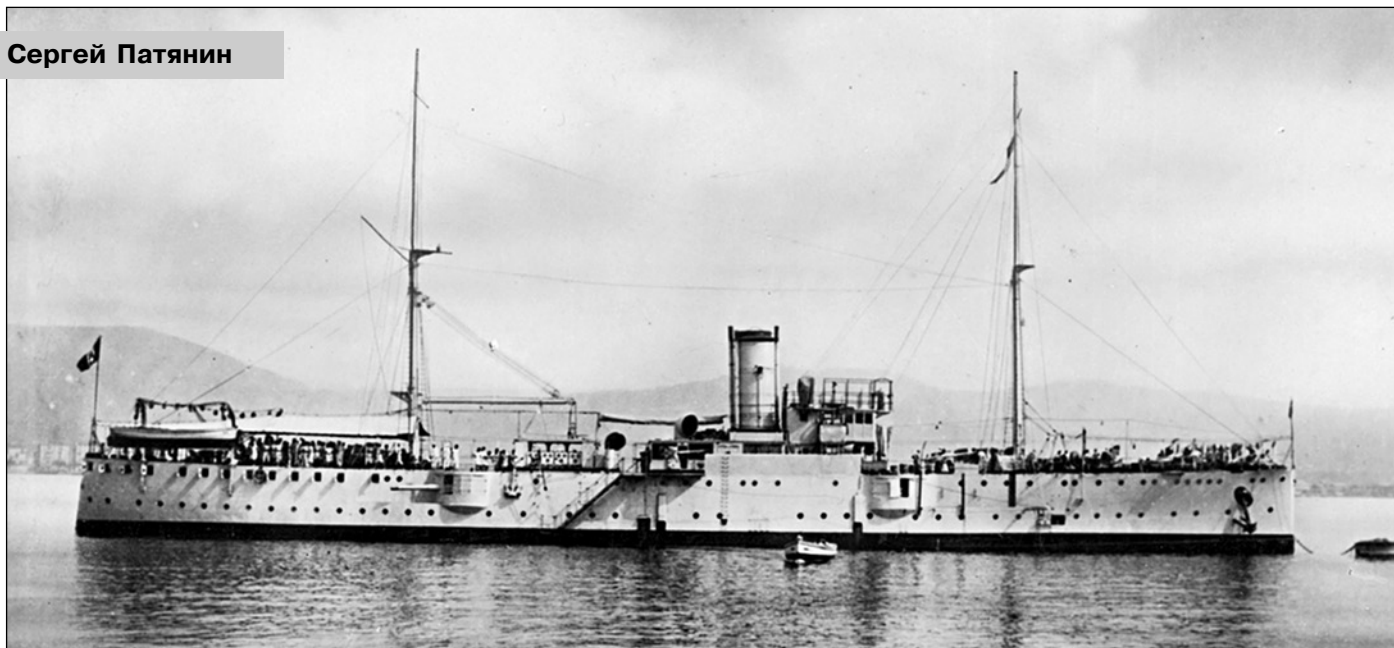
18 июля в 7:45 американцы начали сражение. К этому времени из-за практического полного исчерпания боезапаса экипажи на испанских кораблях были сведены к минимуму. А после начала обстрела испанские моряки вообще покинули свои корабли и сосредоточились на позициях береговой обороны. Пушка «Дельгадо Парехо» также заняла свое место на берегу вместе с экипажем. Бомбардировка в этот раз продолжалась более четырех часов, американцы выпустили по городу свыше трех тысяч снарядов, не оставив никаких шансов испанским кораблям⁴².

Окончательную точку в судьбе испанских кораблей в Мансанильо поставил американский отряд, вошедший в порт 12 августа. Поскольку испанцы небезосновательно опасались, что это прибыла десантная партия, все увлеченные в предыдущих битвах корабли были взорваны своими экипажами. Вместе с ними погиб и «Дельгадо Парехо».

22 февраля 1899 г. все отличившиеся в боях члены экипажей канонерских лодок «Сентинела», «Дельгадо Парехо», «Эстрелья», «Куба Эспаньола», «Гуантаномо» и понтона «Мария» были награждены крестами Морской славы и крестами Марии Кристины (Cruces al Maria Cristina)⁴³.

42. La Vanguardia. 23 de julio de 1898.

43. Наградное дело от 22.2.1899, Archivo General de Marina «Alvaro de Bazan», фонд «Ministerio de Marina», серия «Expedientes de recompensas», дело № 333. 9 с.



Колониальные крейсера «Кампания» и «Базиликата»

История создания

Активизировавшаяся во второй половине XIX века колониальная экспансия ведущих европейских держав вызвала потребность в специализированных боевых кораблях для службы на заморских театрах – так называемых «колониальных шлюпов» или «колониальных канонерских лодок». Чаще всего они представляли собой типичные малые крейсера или большие канонерские лодки, зачастую – с ослабленным вооружением, но приспособленные к длительному нахождению в тропиках. Они предназначались для «показа флага», вооруженной защиты национальных интересов, борьбы с пиратством и работорговлей, но в случае начала военных действий могли привлекаться к защите коммуникаций, высадке десанта и его поддержке на берегу. Внедрение новых технологий, широко развернувшееся в это время в военном кораблестроении (переход на железные, а затем стальные корпуса, скорострельную артиллерию, более совершенные силовые установки и т.д.), касалось таких кораблей в последнюю очередь. И дело было даже не в пресловутом флотском консерватизме. С одной стороны, от них требовались, прежде всего, надежность и удобство для экипажа, что диктовало применение хорошо проверенных технических решений; с другой – колониальные корабли должны были оставаться максимально дешевыми. На заморских театрах угольные станции имелись далеко не везде, поэтому для дальних переходов по-прежнему применялись паруса, да и мощного вооружения для «разгона папуасов» не требовалось. Фактически, колониальные шлюпы рассматривались как своего рода вспомогательные крейсера, пригодные для решения боевых задач сугубо в «тепличных» условиях.

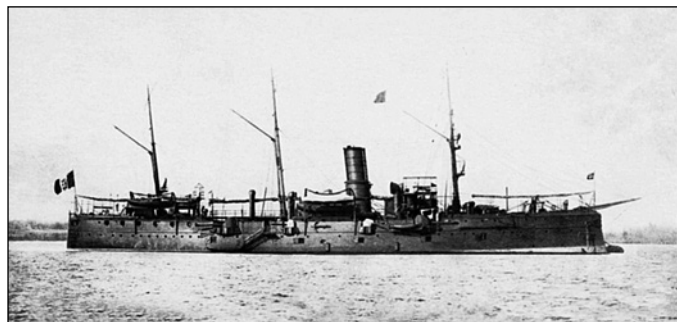
Королевский Итальянский флот не остался в стороне от данных тенденций, хотя, разумеется, не в таких масштабах, как британский или французский. Итальянская колониальная экспансия началась в 1880-е годы с захвата порта Ассаб на берегу Красного моря, продолжилась оккупацией Массая и дальнейшим проникновением в Эритрею и Сомали. Первым кораблем, специально построен-

ным для колониальной службы в Восточной Африке, стал безбронный рангоутный крейсер «Кристофоро Колумбо», вошедший в строй в 1894 году.

За ним последовал бронепалубный крейсер «Калабрия», спроектированный генерал-лейтенантом Корпуса корабельных инженеров Эдоардо Масдеа на базе серийных крейсеров типа «Реджиони», но с учетом требований к крейсеру-стационару, важнейшими из которых являлись:

- минимальные расходы на содержание корабля;
- возможность длительного нахождения в тропиках без прохождения докования;
- обеспечение экипажу максимально комфортных условий пребывания в необорудованных базах.

Взяв за основу гладкопалубный корпус «Реджиони», Масдеа сделал его несколько короче и шире, а также оснастил полубаком и полуютом, что позволило улучшить мореходность и условия обитаемости. Для защиты от обростания подводная часть обшивалась тиком, а поверх него – тонким слоем цинка. Имея водоизмещение 2400 т, внешне «Калабрия» отличалась от серийных крейсеров наличием всего одной дымовой трубы, зато трех мачт (парусное вооружение марсельной шхуны), к которым в некоторые периоды службы добавлялся бушприт. Неизменными остались таранный форштевень и небалансирный



Крейсер «Калабрия»

Название	Место постройки	Закладка	Спуск на воду	Ввод в строй	Исключение из списков
«Campania»	Кастелламаре-ди-Стабия	9.08.1913	23.07.1914	18.04.1917	11.03.1937
«Basilicata»	Кастелламаре-ди-Стабия	9.08.1913	23.07.1914	1.08.1917	15.01.1921

руль. Не претерпела изменений и схема защиты: непрерывная по всей длине 50-мм броневая палуба со скосами и 50-мм боевая рубка. Силовая установка стала менее мощной, обеспечивая максимальную скорость всего 16 узлов, зато экономичной и надежной. Вооружение состояло из четырех 152-мм, шести 120-мм орудий, восьми 57-мм, восьми 37-мм скорострельных пушек и двух торпедных аппаратов.

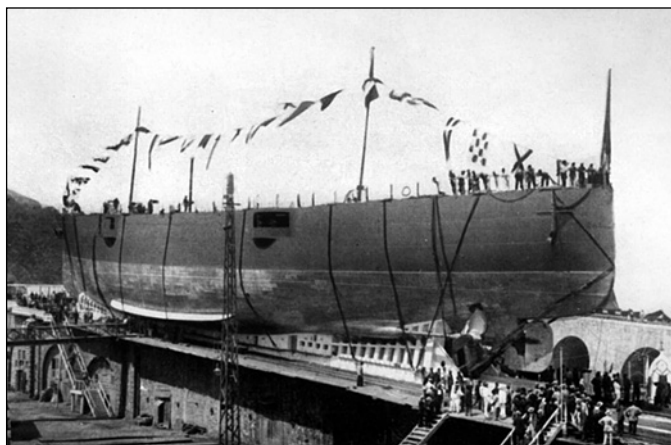
Будучи весьма заурядным боевым кораблем, «Калабрия», тем не менее, хорошо зарекомендовала себя во время службы вдали от родных берегов. Она совершила четыре кругосветных плавания, принимала участие в подавлении «Боксерского» восстания в Китае, активно участвовала в боевых действиях во время итало-турецкой войны – в общем, выполняла ту самую работу, для которой и предназначалась.

Победоносное завершение войны с Турцией 1911–1912 гг. (итальянцы называют ее Ливийской войной) существенно расширило итальянские колониальные владения, что потребовало от Королевского Итальянского флота дополнительных сил для службы в Триполитании и Киренаике. Поскольку выделять для этого корабли из состава действующих эскадр сочли нецелесообразным, руководство *Реджии Марина* приняло решение о строительстве двух новых единиц специально для этой цели. Согласно выданному техническому заданию, ими должны были стать корабли среднего водоизмещения с хорошим вооружением и наилучшими условиями обитаемости, причем для обеспечения этих трех характеристик разрешалось жертвовать защитой и скоростью. Уже в ходе проектирования было добавлено требование обеспечить возможность их использования в качестве учебных кораблей, способных принимать на борт до 100 курсантов с преподавателями, командирами учебных подразделений и дополнительным обслуживающим персоналом.

Разработка проекта была поручена весьма авторитетному кораблестроителю – инспектору Корпуса корабельных инженеров генерал-лейтенанту Джузеппе Рота (1860–1953). Он не стал изобретать велосипеда и, взяв за основу проект «Калабрии» образца 1891 года, создал не слишком отличающийся от него бронепалубный крейсер. Наиболее существенными изменениями стали слегка осовремененные обводы корпуса, увеличенные размеры мостика, отказ от парусов и изменение состава вооружения.

Королевским декретом №942 от 16 августа 1912 г. корабли были зачислены в списки судов военно-морского флота под наименованиями «Кампания» и «Базиликата». Тем самым была продолжена традиция присвоения бронепалубным крейсерам названий в честь итальянских областей. Официально они числились боевыми кораблями 5-го класса (*navi da battaglia di 5a classe*), но декретом от 4 июня 1914 г. были переклассифицированы во вспомогательные корабли 2-го класса (*navi sussidiarie di 2a classe*), а незадолго до вступления в строй – в колониальные крейсера (*incrociatori coloniali*), став единственными в итальянском флоте представителями данного подкласса.

Решение о присвоении имени Базиликаты боевому кораблю, что делалось впервые, встретило горячее одобрение жителей области. Как вспоминал Джанни Мараньо, «в апреле 1913 г. Союз Лукано,^{*} располагавшийся в Риме на площади Марсово Поле, дом №3, обратился к базиликатским муниципалитетам с обращением: «Луканцы, ранее с гордостью



Церемония спуска на воду крейсера «Базиликата»

приветствовавшие крещение корабля с именем героического адмирала Руджеро ди Лаурия, ныне могут гордиться еще больше, ибо имя их области присвоено новой боевой единице флота, которой будет доверена защита чести Италии на море». Союз Лукано поддержал инициативу депутата общеталианского парламента Лакава и разослал по области предложение вручить крейсеру «Базиликата» Боевое Знамя, что и было в конечном итоге сделано представителями дворянского собрания города Лаурия.

Заказ на строительство «Кампании» и «Базиликаты» был выдан Королевской верфи в Кастелламаре-ди-Стабия. Закладка кораблей состоялась в один день – 9 августа 1913 г. На воду они сошли также одновременно – 23 июля 1914 г. Ежедневник «Доменика дель Коррьере» №31 за 2-8 августа 1914 г. в статье «Наш военный флот: Два новых колониальных крейсера» так описывал церемонию спуска:

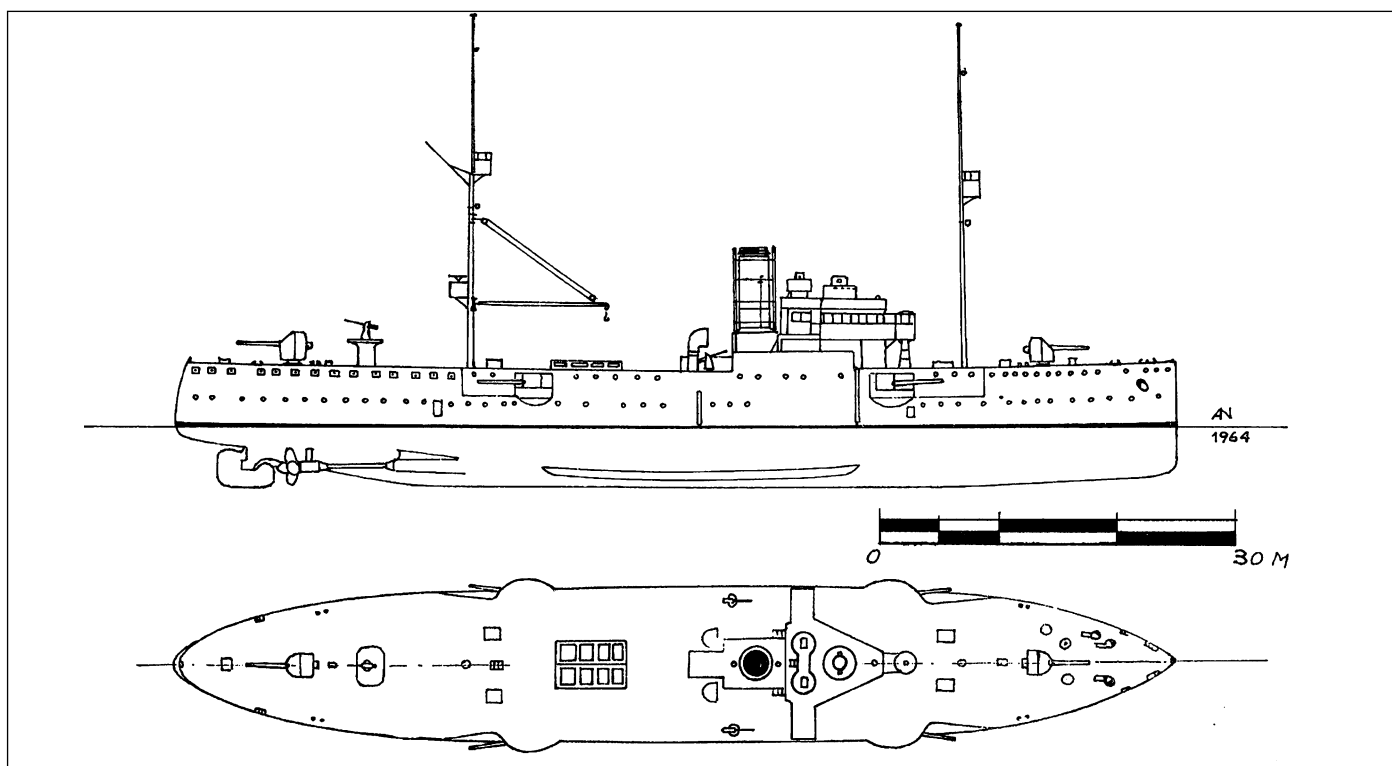
«В четверг на прошлой неделе в Арсенале Кастелламаре-ди-Стабия были спущены два бронепалубных крейсера, «Базиликата» и «Кампания», предназначенные для службы на заморских станциях. Это так называемые колониальные корабли. Заложенные на верфи в прошлом году, они имеют водоизмещение 2600 т и развивают скорость 16 узлов... Любопытная особенность заключается в том, что крейсера «Базиликата» и «Кампания» строились на одном стапеле, располагаясь друг за другом, чего ранее не делалось на военных верфях. В то время, как спуск первого, то есть «Кампании», прошел, как положено, то со вторым случилось происшествие: пока рабочие верфи производили насалку длинного спускового участка, чтобы спустить «Базиликату», она оборвала удерживавшие ее тросы и сошла на воду, нарушив протокол церемонии».

Проблемы при спуске среди моряков всегда считались дурным предзнаменованием. Так оказалось и на сей раз. «Блестящему символу патриотизма луканцев», как его возвышенно называла местная пресса, недолго пришлось «победно вздымать флаг к Солнцу во имя защиты и величия Италии».

Устройство

Компоновкой и основными конструктивными особенностями «Кампания» и «Базиликата» практически полностью повторяли «Калабрию». Типичный для колониальных кораблей короткий и широкий корпус (отношение длины к ширине 6,54) выполнялся из стали и имел прямой форште-

^{*} Лукано (Лукания) – историческое, но активно используемое и поныне название области Базиликата.



вень и крейсерскую корму. Поскольку полубак и полуют теперь соединялись между собой, новые крейсера, в отличие от прототипа, имели не три, а четыре сплошные палубы: верхнюю, батарейную (главную), среднюю и броневую. Узкое двойное дно имелось только в районе машинно-котельных отделений. Корабли оснащались одним рулем полубалансирного типа.

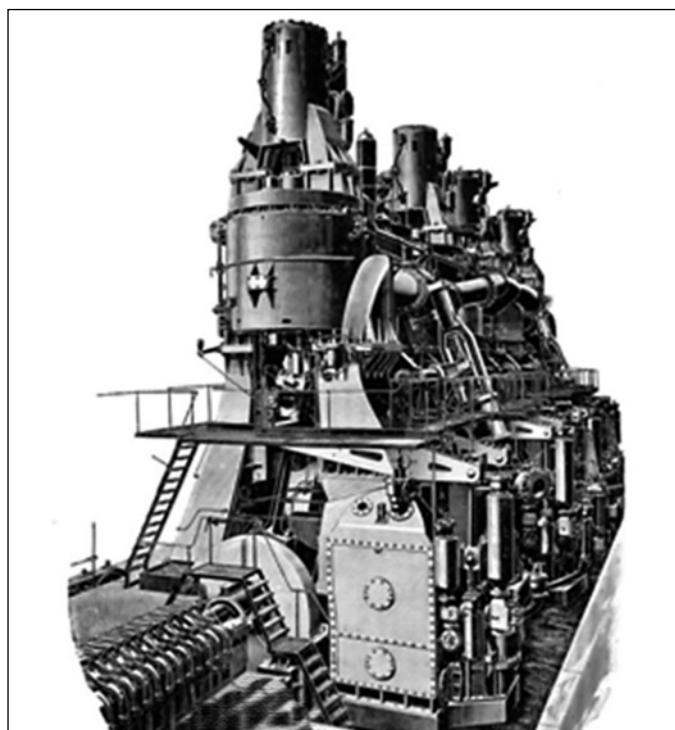
Силуэт отличался не свойственной итальянской кораблестроительной школе угловатостью и неэстетичностью. В центральной части верхней палубы располагалась массивная надстройка с ходовым мостиком, боевой рубкой и дымовой трубой. Довершали внешний облик кораблей две высокие мачты-однодревки с небольшими марсами.

Кораблям типа «Кампания» принадлежит сомнительная честь стать последними в мире бронепалубными крейсерами. Броневая защита по сравнению с прототипом была заметно ослаблена и состояла из броневой палубы со скосами, выполнявшейся из гомогенной 25-мм брони, тогда как у «Калабрии» она выполнялась из двух слоев такой же толщины. Кроме того, бронировались боевая рубка (53-мм стенки и крыша), а также щиты орудий (в литературе цифра не приводится, но вероятнее всего, они имели толщину 50 мм).

Пожалуй, наиболее существенные изменения претерпело вооружение. «Кампания» и «Базиликата» получили по шесть 152-мм орудий образца 1899/1916 г. с длиной ствола 40 калибров. Оно представляло собой улучшенный вариант орудия системы Армстронга, которым вооружались крейсера типа «Реджиони» и, насколько известно, кроме этих двух кораблей нигде более не устанавливалось. Его основные характеристики были следующими: вес – 6,5 т, общая длина – 6325 мм (41,5 клб.), длина нарезной части – 5075 мм, длина зарядной камеры – 958 мм, число нарезов – 28, шаг нарезки – один оборот на 30 калибров, вес бронебойного снаряда – 48,6 кг (разрывной заряд 0,46 кг), фугасного – 46,48 кг (заряд 3,13 кг), вес метательного заряда – 8 кг, начальная скорость снаряда – соответственно 695 м/с. Четыре орудия располагались аналогично прототипу – на спонсонах главной палубы, еще по одному стояли на баке и на юте.

Средний калибр крейсеров был представлен пятью 76-мм/40 пушками Армстронга образца 1897 г. (вес снаряда – 6 кг, начальная скорость – 680 м/с), причем три из них были зенитными. Две «обычные» пушки размещались на верхней палубе перед надстройкой, две зенитки стояли по борту чуть позади надстройки, а третья находилась на специальной возвышенной площадке между грот-мачтой и кормовым орудием главного калибра.

В дополнении к этому корабли несли по две 47-мм пушки Гочкиса, использовавшихся, в основном, для салю-



Паровая машина крейсера «Кампания»

Тактико-технические характеристики

Водоизмещение (т)	2778/3187
Размерения (м)	76,8/83,1?12,7?5,2-5,9
Силовая установка	2 ПМ ВТР, 4 цилиндрических ПК, 4000 и.л.с.
Скорость (уз.)	15,5
Запас угля (т):	
норм	300
полн.	420
Дальность плавания (миль)	5100 (10)
Бронирование (мм):	
палуба	25
боевая рубка	53
Вооружение:	6 – 152-мм/40, 2 – 76-мм/40, 3 – 76-мм/40 зен., 2 – 47-мм/40, 2 пул.
Экипаж	11 офицеров, 193 унтер-офицера и матроса

Результаты ходовых испытаний

	«Кампания»	«Базиликата»
Год	1916	1917
Водоизмещение	2323 т	2340 т
Максимальная скорость	15,7 уз	15,5 уз
Мощность	5001 и.л.с.	4129 и.л.с.
Частота вращения винтов	147,3 об/мин	142,9 об/мин

тов, и два пулемета. Торпедное вооружение отсутствовало – для службы в колониях его сочли ненужным.

Силовая установка соответствовала технологическому уровню 90-х годов XIX века и состояла из двух вертикальных паровых машин тройного расширения и четырех цилиндрическими котлами. Все в ней было подчинено главной задаче – максимальная экономичность и простота в обслуживании. Четырехцилиндровые паровые машины с перевернутыми цилиндрами рассчитывались на проектную мощность 2000 л.с. при естественной тяге или 4000 л.с. при принудительной. Для котлов предусматривалось только угольное отопление, поскольку со снабжением нефтью в отдаленных колониях могли возникнуть проблемы, зато благодаря топке системы Фокса с обратным ходом газов расход угля уменьшался до минимального. Его

нормальный запас составлял 300 т, полный – 420 т, но корабли могли принять еще 100 т в перегруз, тогда их водоизмещение достигало 3287,36 т, а осадка – 6,07 м.

Достройка кораблей, на беду для служивших на них моряков, велась уже в то время, когда Италия вступила в Первую мировую войну, что привело к резкому падению качества как поставляемых материалов, так и выполняемых на верфи работ. На ходовых испытаниях ни один из крейсеров не достиг проектной 16,5-узловой скорости, а уже в 1920 году скорость «Кампании» не превышала ...7,9 узла. Хуже того: отвратительное качество изготовления котлов, как считается, послужило причиной трагической гибели «Базиликат».

Еще одним серьезным недостатком стало резко увеличившееся, по сравнению с расчетным, потребление топлива. По имеющимся сведениям, с полным запасом угля корабли могли пройти 10-узловым ходом всего 1850 миль вместо 5000 по проекту. Правда, отчасти это было вызвано существенно возросшим расходом пара на общекорабельные нужды.

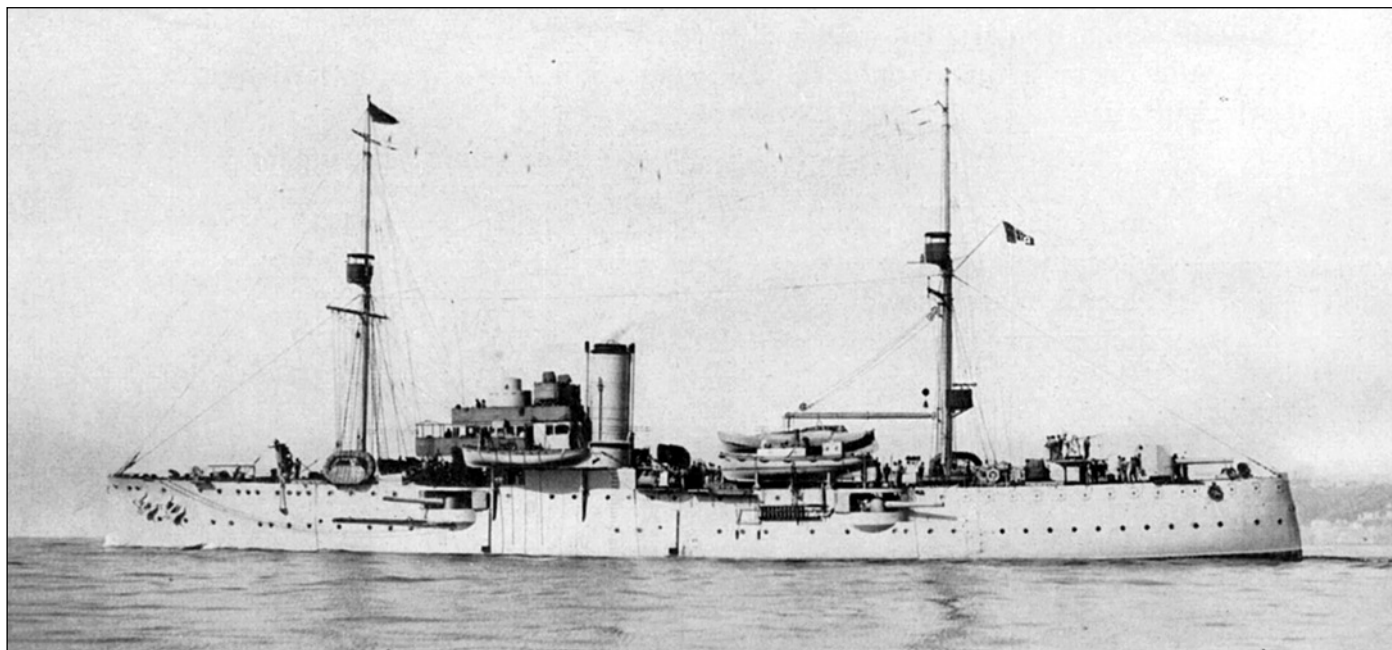
История службы

«Кампания»

Крейсер вошел в строй 18 апреля 1917 г. и в тот же день отбыл из Неаполя в Триполи, куда прибыл 24 апреля, зайдя по пути в Мессину и на Мальту. В Триполи он поднял флаг командующего морской станцией и в течение следующих двух лет совершал многочисленные походы вдоль ливийского побережья, которые, впрочем, никакими яркими событиями отмечены не были. В североафриканских водах корабль находился до 23 октября 1919 г., когда начал возвращение в Италию, прибыв в Неаполь тремя днями позже.

По Королевскому декрету от 2 июня 1921 г. «Кампания» была переклассифицирована в канонерскую лодку (официально числилась в этом классе с 1 июля). Сама же она тем временем оставалась в Неаполе, где проходила длительный ремонт. Помимо прочих работ, с корабля демонтировали пару 152-мм орудий из носовых казематов, а также тяжелую боевую рубку.

1 апреля 1922 г. обновленная канонерка вновь вышла из Неаполя в Триполи, а по прибытии туда, 5 апреля, снова



Крейсер «Кампания» вскоре после вступления в строй, 1917 г.

стала флагманским кораблем военно-морского командования Триполитании. Однако на этот раз колониальный этап службы оказался коротким. Уже 3 июня «Кампания» отправилась из Триполи в Бриндизи, откуда 6-го двинулась дальше – в Венецию, чтобы стать учебным кораблем для корабельных механиков. Учебная кампания началась 11 июня и продолжалась до 27 сентября, когда бывший крейсер перешел в Таранто, где курсанты и преподаватели сошли на берег, а сам он стал в ремонт.

По завершении работ, 26 мая 1923 г., корабль перешел из Таранто в Венецию, где принял новую группу курсантов и 9 июля вышел с ними в учебный поход. В ходе плавания, помимо заходов в адриатические порты, были нанесены визиты в Корфу и Аргостоли в Ионическом море, острова Сирос и Родос в Эгейском море, Тобрук, Дерну и Бенгази в Киренаике, Мисурату и Триполи в Триполитании. 25 сентября «Кампания» прибыла в Бриндизи, а 30-го ее встречали в Венеции.

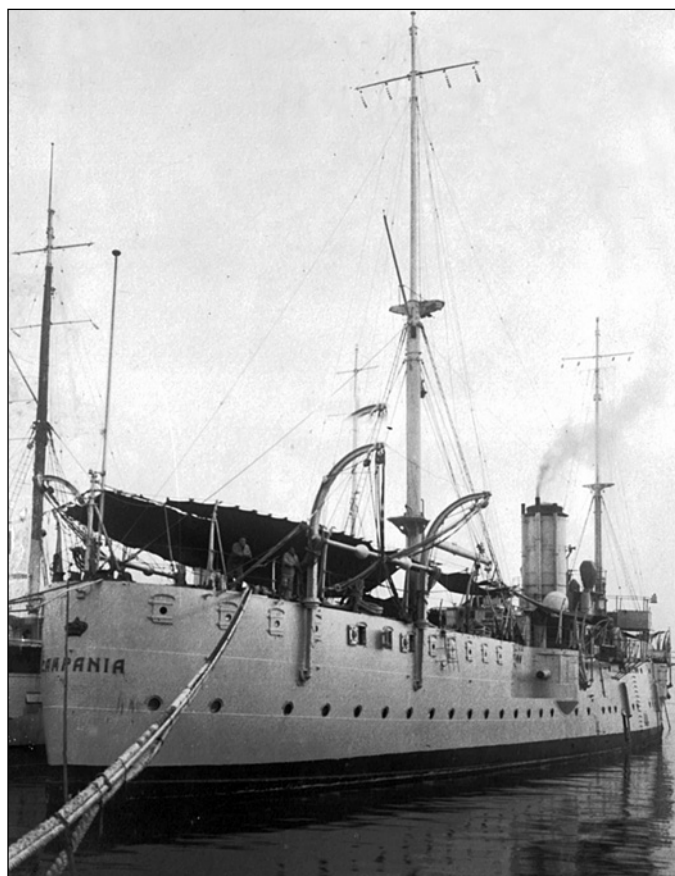
Использование корабля в качестве «учебной парты» закончилось в следующем году, когда его вновь призвали на колониальную службу. 15 октября 1924 г. он оставил Венецию и перешел в Таранто, откуда, проведя необходимый объем подготовительных работ, 2 ноября отправился на Красное море и 22-го, миновав Порт-Саид, Суэц и Джидду, прибыл в Массауа – главный порт Эритреи.

В водах Красного моря «Кампания» оставалась до июня 1926 года, разлив в течение этого периода интенсивную деятельность.

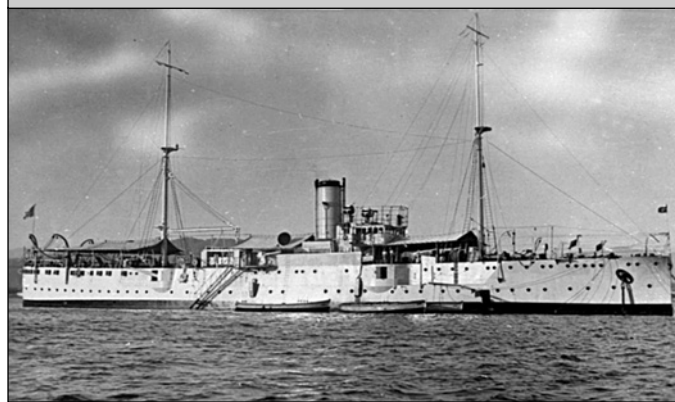
24 октября 1925 г. в порту Бендер-Бейла на борт корабля поднялся губернатор Итальянского Сомали Де Векки, чтобы возглавить операцию против мятежных войск султана Осман-Маамуда. На следующий день «Кампания» бросила якорь у города Баргаль, где Де Векки рассчитывал провести переговоры с султаном. На воды были спущены три шлюпки с моряками и солдатами, большинство из которых было из местных аскерами.* Едва они ступили на берег, по ним был открыт сильный огонь. К счастью, итальянцам удалось забаррикадироваться в местной мечети, тогда как «Кампания» огнем своих орудий препятствовала приближению к ней «многочисленных, но неорганизованных толп мятежников». Небольшому подразделению пришлось драться в окружении в течение 22 часов, пока не подошла канонерская лодка «Дженерале Аримонди», доставившая 2-ю роту Бенгадирского полка, которой удалось пробиться к мечети и вызвать осажденных там солдат и моряков. За проявленную в бою храбрость матрос-аскер Ибрагим Фараг Мохаммед из состава экипажа «Кампании» 19 февраля 1928 г. был награжден Военным крестом.**

Не сумев решить проблему мирным путем, итальянцы прибегли к силе оружия. 28-29 октября «Кампания» вела обстрел селения Бендер-Мерайо и Хордио, позиций мятежников в районе маяка Криспи, окрестностей деревень Тоэн и Гвардафуй, ее моряки оказывали помощь небольшому гарнизону Хафуна в проведении рекогносцировки на местности. За активное участие в «контртеррористической операции», выражаясь современными терминами, в октябре-ноябре 1925 г. корабль удостоился благодарности в приказе губернатора Итальянского Сомали.

25 июня 1926 г. «Кампания» вновь вошла в гавань Мессины и после двухдневной остановки продолжила свой путь в Специю, куда прибыла 30 июня. Ремонт в главной военно-морской базе лигурийского побережья продолжался до 31 августа, после чего корабль совершил небольшой круиз по портам Тирренского моря и острова Эльба. 26 сентября он вернулся в Специю и был выведен в резерв. Длительное пребывание в бездействии прерывалось только однажды – в период с 24 августа по 5 октября 1931 г. канонерка совершила еще один поход по Тирренскому мо-



Крейсер «Кампания» после модернизации 1930 г.



рю с заходом в Неаполь и последующим возвращением в Специю.

В 1932 году «Кампания» осуществила два коротких плавания в рамках стажировки выпускников Морской академии в Ливорно: первый – с 23 августа по 8 сентября, второй – с 10 по 24 сентября. Видимо, их результаты сочли удовлетворительными, поскольку в период между 24 сентября 1932 г. и 16 октября 1935 г. бывший крейсер находился в распоряжении Морской академии, базируясь попеременно на Специю и Ливорно. При этом с него сняли еще два 152-мм орудия. Вслед за этим его передали в подчинение военно-морскому командованию на Сицилии. 19 октября 1935 г. он прибыл в Мессину, где стал играть

* Аскеры (ascari) – итальянские колониальные войска, набиравшиеся из местного населения.

** В 1941 году Ибрагим Фараг Мухаммед, служивший в это время на эсминце «Даниэле Манин», станет единственным аскером, удостоенным высшей итальянской награды – Золотой медали за воинскую доблесть.



Крейсер «Базиликата» входит в гавань Таранто

почетную, но малопривлекательную роль флагманского корабля флотилии торпедных катеров и плавучей казармы для их экипажей.

Время брало свое. Королевским декретом №416 от 11 марта 1937 г. «Кампания» была исключена из списков Королевского Итальянского флота с последующей продажей на слом. Соответствующий приказ по Морскому министерству за №91 датируется 20 апреля 1937 г.

«Базиликата»

Девиз корабля: *«Lucanem nomen viatoria omen»* (Луканское имя путь озаряет)

Войдя в строй на четыре месяца позже своего систершипа – 1 августа 1917 г., крейсер, тем не менее, не принимал никакого участия в боевых действиях завершающего этапа Первой мировой войны, ограничив свою активность боевой подготовкой. Лишь после капитуляции Австро-Венгрии «Базиликата», которой командовал капитан 1 ранга Фоссати, была задействована в операциях по оккупации прибрежных районов и островов Далматинского побережья. Выйдя из Неаполя 8 ноября 1918 г. и совершив заходы в Галлиполи* и Анкону, 16 ноября она прибыла в Себенико (Шибеник), где вошла в состав сил, подчиненных военно-морскому командованию Далмации. Уже 21 ноября крейсер произвел высадку войск, занявших хорватский остров Паг. Активная деятельность корабля в адриатических водах продолжалась до 18 января следующего года, когда он направился в Таранто для проведения ремонта.

Работы не заняли много времени. 24 июля 1919 г. «Базиликата», имея на борту экипаж в составе 204 офицеров и матросов, примерно шестую часть которых составляли аскеры, покинула Таранто и взяла курс на Массая, чтобы сменить крейсер «Калабрия» в качестве флагманского корабля Морской станции Красного моря. Корабли должны были встретиться в порту Суэц и произвести передачу командования. Прибыв в Порт-Саид 29 июля, «Базиликата»

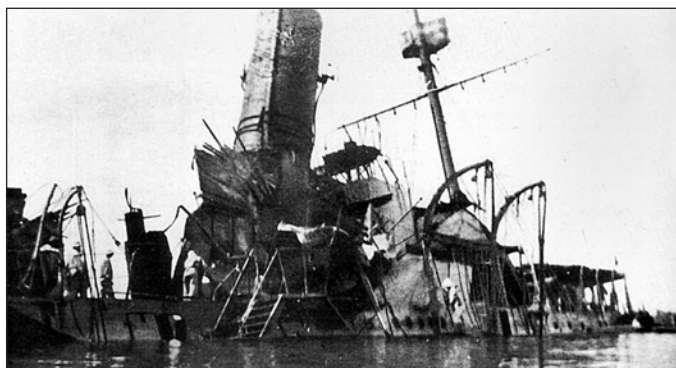
* Имеется в виду небольшой порт на восточном побережье залива Таранто.

была вынуждена отстаиваться там до 9 августа и только на следующий день начала переход Суэцким каналом.

13 августа 1919 г., когда крейсер стоял на бочке в порту Тевфик (левобережная часть входа в Суэцкий канал), произошел взрыв котла №1, в результате чего корабль затонул в течение 10-12 минут. Погибло 30 человек, многие из которых были эритрейскими аскерами.

Бюллетень Луканского общества в Риме от 1 мая 1921 г. сообщал: «Вследствие взрыва котла «Базиликата» получила обширную пробоину длиной 8 метров, опускавшуюся почти на 2 метра ниже уровня нормальной ватерлинии, лишилась большого куска наружной обшивки левого борта, а также части броневой, средней, батарейной и верхней палуб. Разнесенные взрывом осколки пробили находившиеся в 150 метрах большие цистерны с водой, снесли половину корабельного катера, полностью разрушили радиорубку, а обрывки тел погибших кочегаров впоследствии находили даже на марсах обеих мачт».

Поскольку корабль затонул на глубине 12 метров и перегородил движение по каналу, через три дня его откачали в сторону от фарватера. Окончательно «Базиликата» была понята на поверхность 12 сентября 1920 г. Как показал произведенный осмотр, объем разрушений был настолько велик, что восстановление сочли нецелесообразным. Королевским декретом от 15 мая 1921 г. крейсер исключили из списков флота, а 1 июля продали для разборки на металл частной фирме из Суэца.



Остов «Базиликаты»

Заключение

Говоря о колониальных крейсерах типа «Кампания», в первую очередь, следует помнить, что они изначально создавались как корабли довольно узкой специализации. Для службы в заморских колониях от них не требовалось ни высокой скорости, ни мощного вооружения, зато крайне желательными были хорошие условия обитаемости для экипажа, простота и дешевизна эксплуатации, а также возможность подолгу обходиться без докового ремонта, который мог осуществляться только в метрополии. С этой точки зрения итальянские авторы оценивают «Кампанию» достаточно неплохо. К сожалению, и без того посредственный проект был еще более испорчен отвратительным качеством постройки. Для «Базиликаты» это обстоятельство стало роковым.

Литература:

- Giorgnerini F., Nani A. Gli incrociatori italiani 1861-1967. – Roma, 1967.
 Cimino A. Regi incrociatori leggeri per servizi coloniali "Campania" e "Basilicata" // www.lavocedelmarinaio.com
 Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905. – London, 1979.
 Fraccaroli A. Italian Warships of World War I. – London, 1970.
 Friedman N. Naval Weapons of World War One. – Barnsley, 2011.
 Hocking C. Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam 1824-1962. – London, 1969.
 Cernuschi E. Le navi coloniali italiane // «Storia Militare», N.44, 1997.

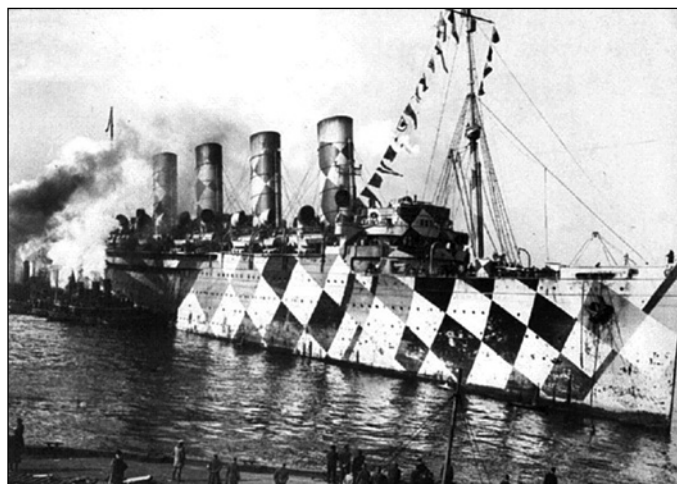
Камуфляж кораблей британского флота в годы Второй мировой войны.

Часть 1

Александр Дашьян

С началом Первой мировой войны ведущие морские державы неожиданно столкнулись с новым фактором, влияющим на стратегию и тактику войны на море. Имя этому фактору – подводная лодка. Что удивительно – еще в предвоенное время перспективность нового оружия в общем-то не составляла секрета, но мало кто в штабах задумывался о методах борьбы с новой, тогда еще потенциальной угрозой. И когда «жареный петух заклевал сразу три броненосных крейсера» оказалось, что кроме тарана других сколь-нибудь эффективных способов покончить с подводным врагом нет. Ну, если не считать совсем уж экзотических предложений рубить перископ лодки топором или использовать дрессированных тюленей... И вот тут на помощь морякам пришли художники.

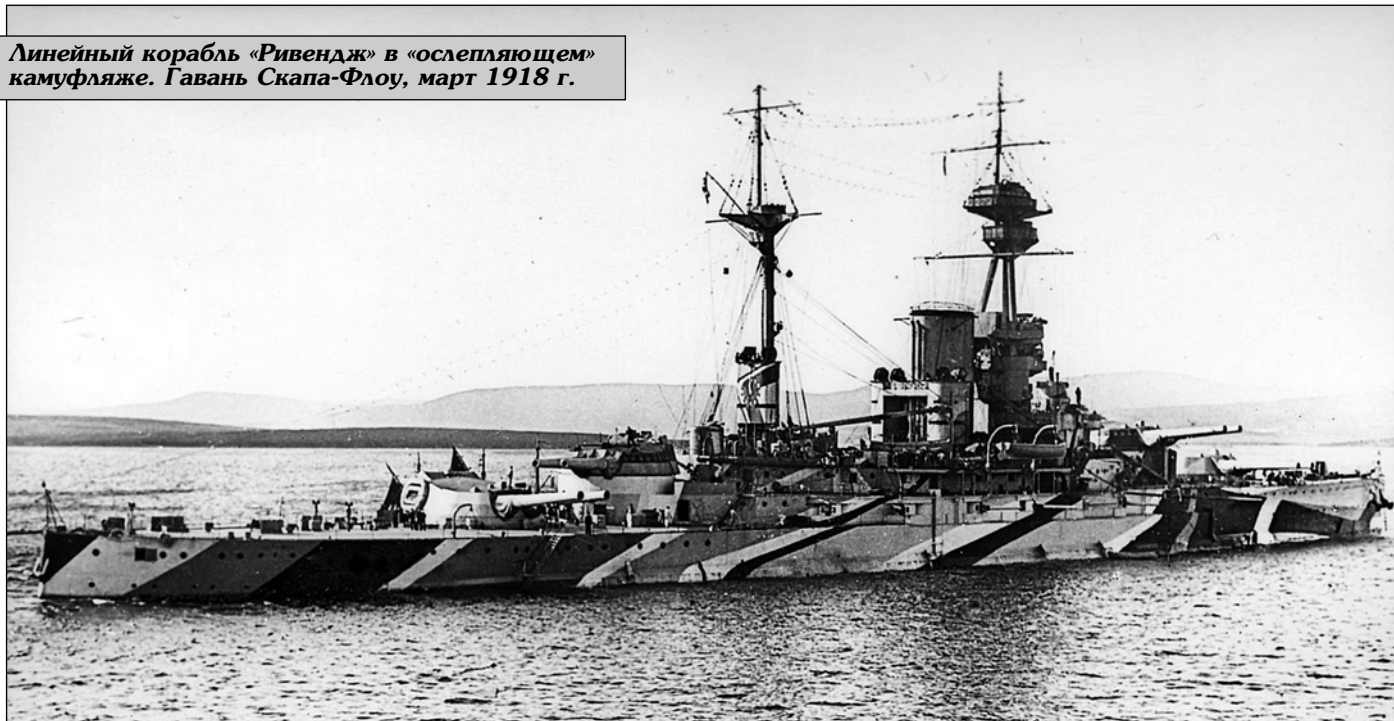
Один из них, Норман Уилкинсон (Norman Wilkinson), по совместительству морской офицер, предложил окрашивать корабли таким образом, чтобы стороннему наблюдателю было затруднительно определить параметры движения объекта. То есть новый тип камуфляжа не скрывал корабль, а искажал его очертания, затрудняя оценку дистанции, скорости и курса. Получивший известность как «ослепляющий» (Dazzle), данный тип камуфляжа получил широкое распространение в годы Первой мировой войны, в первую очередь среди торговых судов, использующихся для воинских перевозок – излюбленной цели германских подводных лодок. Впрочем, так же окрашивался и ряд боевых кораблей. В камуфляже в основном использовались чередование темных и светлых полос, хотя встречались и гораздо более изощренные схемы, после нанесения которых корабль выглядел как произведение искусства в стиле кубизма.



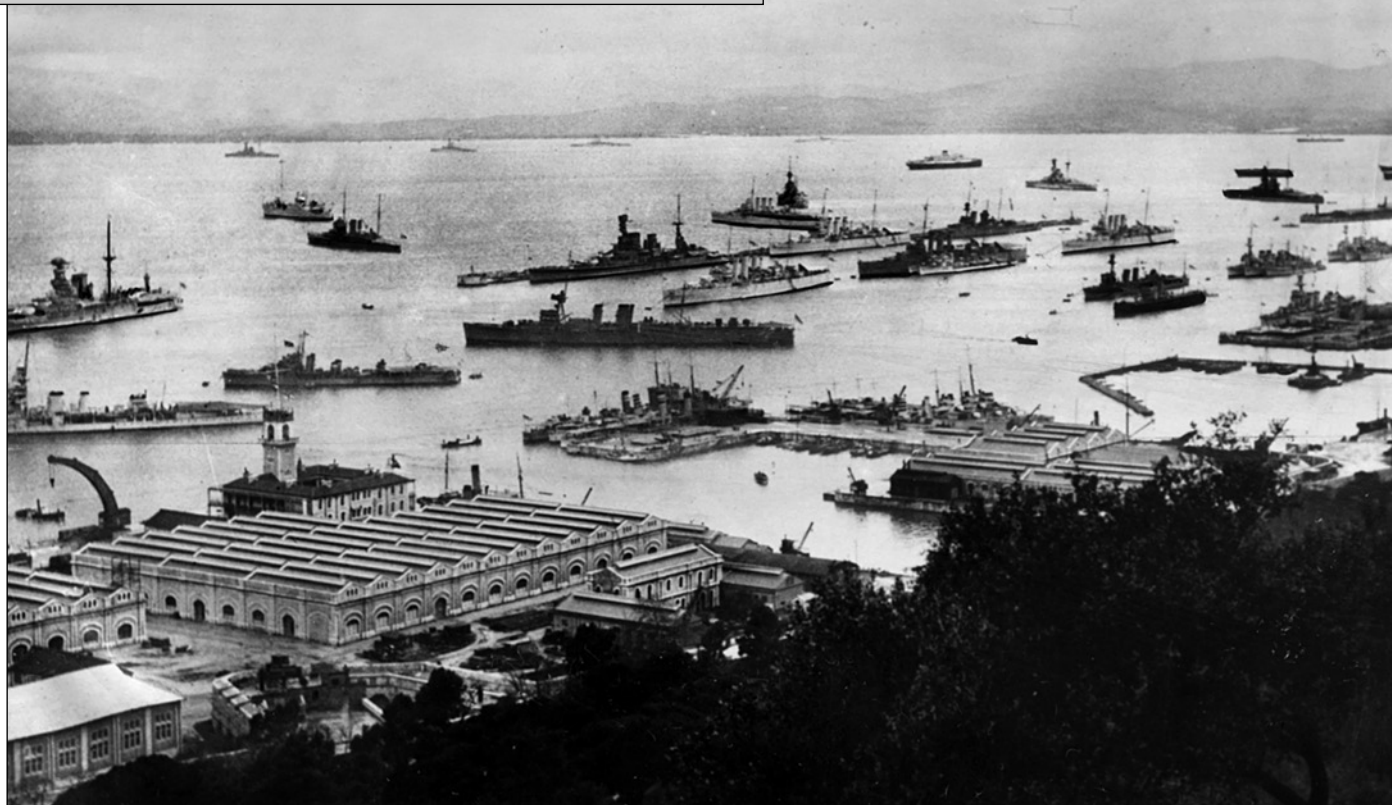
Лайнер «Мавритания», использовавшийся в годы Первой мировой как войсковой транспорт, после окраски в «ослепляющий» камуфляж больше походил на произведение художника-кубиста...

После окончания войны в Адмиралтействе проанализировали эффективность использования «ослепляющего» камуфляжа и пришли к неожиданному выводу – затрудняя определения курсового угла для атакующей подводной лодки, такой камуфляж оказался совершенно неэффективен против авиации и скорее вредил, позволяя обнаружить корабль на значительном расстоянии. Подготовленный по итогам этих исследований доклад ставил, казалось бы,

Линейный корабль «Ривендж» в «ослепляющем» камуфляже. Гавань Скапа-Флоу, март 1918 г.



Гибралтар, март 1931 г. Совместные учения Флота метрополии и Средиземноморского флота. На фото хорошо видно, насколько корабли различаются по тону окраски



окончательную точку в истории камуфляжа кораблей Королевского флота...

С наступлением мира британский флот вернулся к однотонной серой окраске кораблей. Тон краски варьировался в зависимости от места службы: корабли Флота метрополии (Home Fleet) имели темно-серый (Home Fleet Dark Gray) «колер», а Средиземноморского флота (а также приписанные к Вест-Индской и Южноамериканской станциям) – светло-серый (Mediterranean Light Gray). Особняком стояли корабли, базировавшиеся «к востоку от Суэца», окрашивавшиеся либо полностью в белый цвет (в Индийском океане, преимущественно небольшие корабли класса шлюп), либо по схеме белый корпус/палевые (buff) надстройки и дымовые трубы (Дальний Восток). Впрочем, исключения из этого правила не столь уж и редки – на ряде кораблей, пришедших на Дальний Восток со Средиземного моря или из состава флота Метрополии, ограничивались перекрашиванием в белый цвет корпуса, оставляя надстройки серыми.

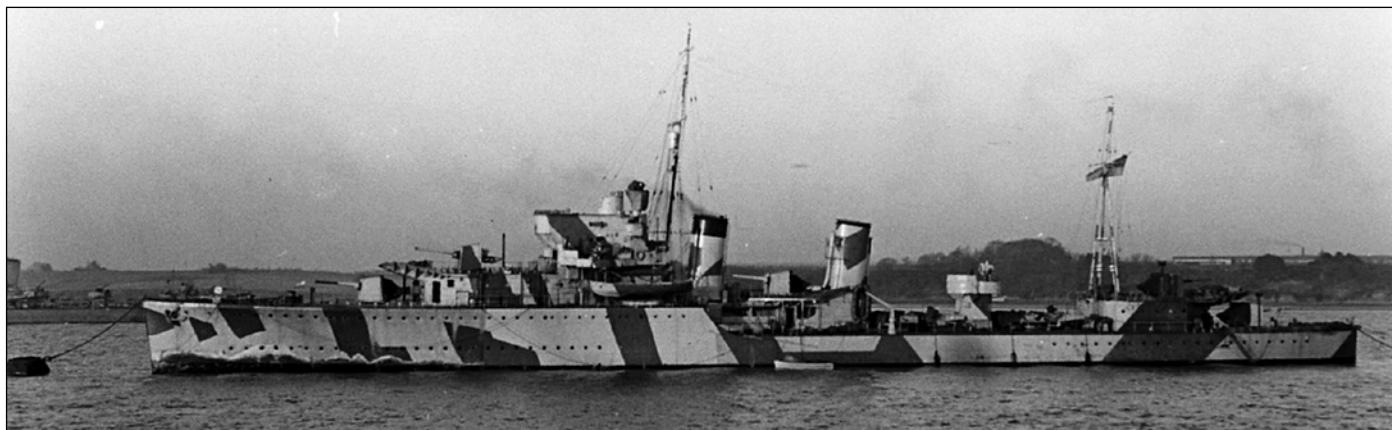


Крейсер «Бервик» в классической «колонимальной» окраске – белый корпус/палевые надстройки. Гонконг, начало 1930-х гг.

Первые опыты. Опять «Ослепляющий»

С началом Второй мировой войны официально (т.е. на уровне Адмиралтейства) каких-либо изменений в практику окраски кораблей британского флота не вносилось. Но именно на официальном уровне, так как на местах буквально с первых недель боевых действий предпринимались попытки разнообразить устоявшуюся систему. В какой-то мере толчком к инициативе снизу стала гибель 17 сентября 1939 г. от торпеды немецкой подводной лодки авианосца «Корейджес» («Courageous»). По мнению ряда морских офицеров, такой успех подводников объяснялся, среди прочего, излишне темной окраской корабля, делавшей его более заметным, и для вод, омывающих Британские острова, гораздо лучше подходит более светлый тон. Адмиралтейство формально на подобную инициативу первоначально никак не отреагировало, но впоследствии стандартизировало средне-серый тон под шифром 507b (одновременно Home Fleet Dark Gray стал именоваться 507a, а Mediterranean Light Gray – 507c).

Одновременно в Адмиралтейство обратился изобретатель «ослепляющего» камуфляжа – Норман Уилкинсон, предложивший возродить практику камуфляжной окраски кораблей военного и торгового флотов, однако памятуя о негативных выводах в упоминавшемся выше докладе, дело спустило на тормозах. Лишь в конце ноября последовало решение провести натурный эксперимент с защитной окраской на нескольких эсминцах 1-й флотилии Норского командования (Nore Command) с целью выявления эффективности разных типов камуфляжа – в том числе и «ослепляющего». Причина выбора в качестве «подопытных кроликов» эсминцев именно этой флотилии довольно банальна – их совсем недавно перевели со Средиземного моря, и они сохранили светлую окраску – а «рисовать» по светлomu проще... Первым кораблем британского флота,



Лидер эсминцев «Гренвилл», первый в годы Второй мировой корабль британского флота, получивший камуфляжную окраску. Снимок сделан в январе 1940 г., за несколько дней до гибели корабля на mine

вновь обзаведшимся камуфляжной окраской, стал лидер эсминцев «Гренвилл» («Grenville»), который как раз завершал восстановительный ремонт на верфи в Девонпорте (Devonport) после столкновения с одним из эсминцев своей флотилии. Корпус и надстройки корабля покрыли светло-серым тоном 507с, поверх которого нарисовали под разными углами клиновидные полосы переменной ширины темного тона 507а. В начале декабря «Гренвилл» вступил в строй, а в течении нескольких недель получили камуфляж еще несколько эсминцев этой же флотилии*. «Гренийд» («Grenade») получил похожий по начертанию камуфляж, в который был введен третий цвет – светлый оттенок коричневого (stone). Впрочем, по ряду имеющихся фотографий можно судить о том, что довольно быстро на нем вернулись к двухцветной схеме. На двух других кораблях флотилии, «Глоуорме» («Glowworm») и «Графтоне» («Grafton») опробовали совершенно иной тип камуфляжа – так называемый «светлый верх/темный низ», призванный не затруднить определение параметров движения корабля, а снизить его заметность, а в случае обнаружения – затруднить определение дистанции. Как легко понять из названия, надстройки в этом случае красились в светлые тона, а корпус – в темные. Вся разница заключалась в том, что на «Графтоне» в темный тон окрашивались еще и дымовые трубы. Остальные корабли флотилии не камуфлировались, продолжая нести светло-серую окраску, сохранившуюся еще со времени нахождения флотилии на Средиземном море.

Опыты с 1-й флотилией не дали однозначного результата, поэтому не удивительно, что в первые месяцы 1940 г. в вопросах защитной окраски кораблей Флота метрополии царил форменная анархия. Одновременно использовалась как «ослепляющая» схема, так и двухтонная «темный низ/светлый верх», или комбинация из этих двух схем. Инициатива нанесения защитной окраски проистекала как от командиров кораблей, так и командующих соединениями, а иной раз – совместно. Например, разработанный в апреле 1940 г. «ослепляющий» камуфляж крейсера «Девоншир» («Devonshire») стал плодом совместных усилий командира 1-й эскадры крейсеров вице-адмирала Джона Каннингхэма (John Cunningham) и командира крейсера. Камуфляж состоял из серии темно-серых параллелограммов (тон 507а),

* Алан Рэвен в своей работе, посвященной раннему камуфляжу, упоминает, что аналогично «Гренвиллу» был окрашен эсминец «Гриффин» («Griffin»), однако есть ряд моментов, заставляющих усомниться в этом. Так, на снимках затонувшего «Гренвилла» можно наблюдать два эсминца, занимающихся спасательными работами, из них один несет камуфляж, второй – нет. Известно, что этими кораблями были «Гренийд» и «Гриффин», а поскольку достоверно известно, что «Гренийд» камуфляж на тот момент имел, то некомпьютеризированный эсминец – это именно «Гриффин».



Эсминец «Гренийд» в декабре 1939 г. (вверху) и январе 1940 г. (внизу на заднем плане, слева на фото виден нос лидера «Гренвилл»). Хорошо заметно, что камуфляж претерпел заметные изменения



Эсминец «Графтон», январь 1940 г.



Последние минуты доблестного «Глоуорма»: видно, что корабль несет двухцветный камуфляж «светлый верх/темный низ»

Крейсер «Девоншир», весна 1940 г.



Крейсер «Норфолк», весна 1940 г. Свой необычный камуфляж крейсер нес довольно непродолжительное время. Уже осенью того же года корпус был окрашен в однотонный темно-серый цвет

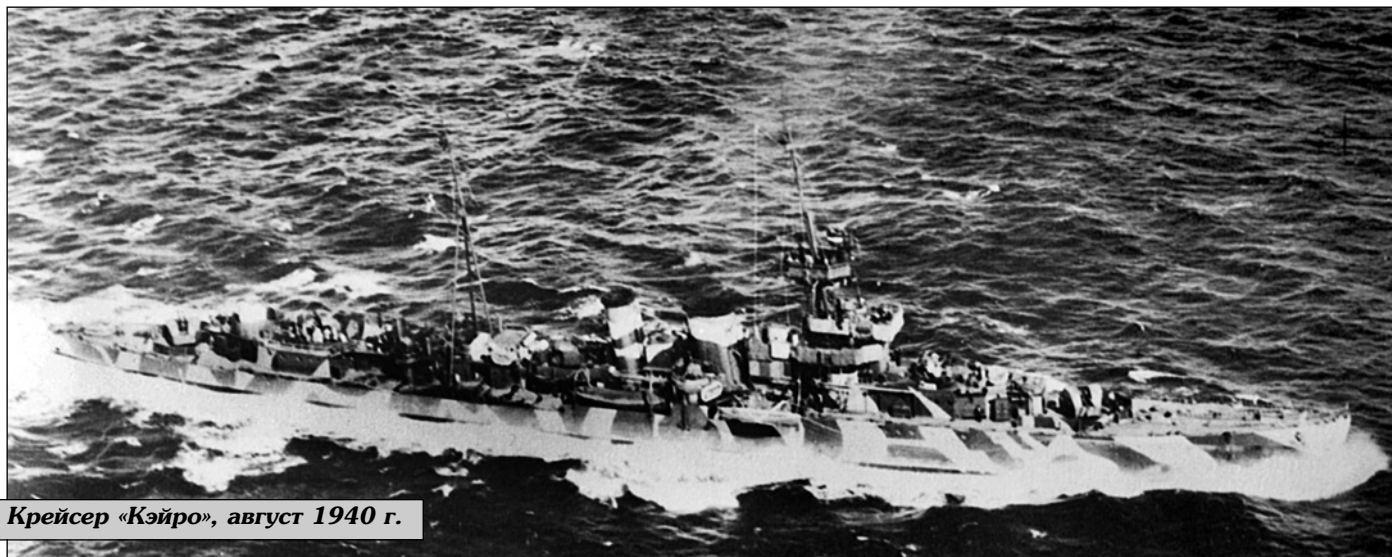
проходящей вдоль корпуса и надстроек по светло-серому фону (507с). Опыт флагмана распространили и на остальные корабли эскадры: «Бервик» («Berwick»), «Йорк» («York»), «Норфолк» («Norfolk») и «Саффолк» («Suffolk»), но буквально он был воспроизведен лишь на «Йорке». «Роспись» надстроек и труб «Норфолка», «Саффолка» и «Бервика» напоминала принятую на «Девоншире», а вот корпуса заметно различались – у «Норфолка» на борт темным тоном был накрашен силуэт корпуса другого корабля, а на двух других

весь надводный борт выполнялся однотонным, что позволяло отнести эти корабли как к закамouflированным по «ослепляющему» типу (надстройки), так и «светлый верх/темный низ» (корпус).

К иным примерам использования «ослепляющего» камуфляжа можно привести авианосец «Глориес» («Glorious»), эсминец «Акаста» («Acasta») и ряд реквизированных бразильских эсминцев типа Н.



Крейсер «Йорк»



Крейсер «Кэйро», август 1940 г.



Эсминец «Акаста»



Эсминец «Харвестер»



Авианосец «Глориес»



Крейсер «Ковентри» с накрашенным носовым буруном, призванным затруднить определение скорости корабля

Кроме опытов с «ослепляющей» и «двухтонными» схемами камуфляжа, весной 1940 г. получила распространение схема с «фальшивым буруном», затрудняющая определение истинной скорости корабля. Кстати «фальшивый бурун» использовался еще в камуфляже «Гренвилла», но там он был неявно выражен, к тому же наносился на светлый фон и потому был плохо заметен. Теперь же основой служил темно-серый тон 507a, а сам бурун имел заметно большие размеры. Известно, что в описываемый период подобную окраску имели крейсера ПВО «Кэйро» («Саго», до августа 1940 г.), «Ковентри» («Coventry») и ряд эсминцев.

«Противошпионский» камуфляж

Почти все из перечисленных кораблей принимали участие как в Норвежской кампании, так и в эвакуации из Дюнкерка, и перед тем как перейти к выводам из опыта этих боевых действий, стоит остановиться на еще одной довольно необычной, «противошпионской», схеме камуфляжа.

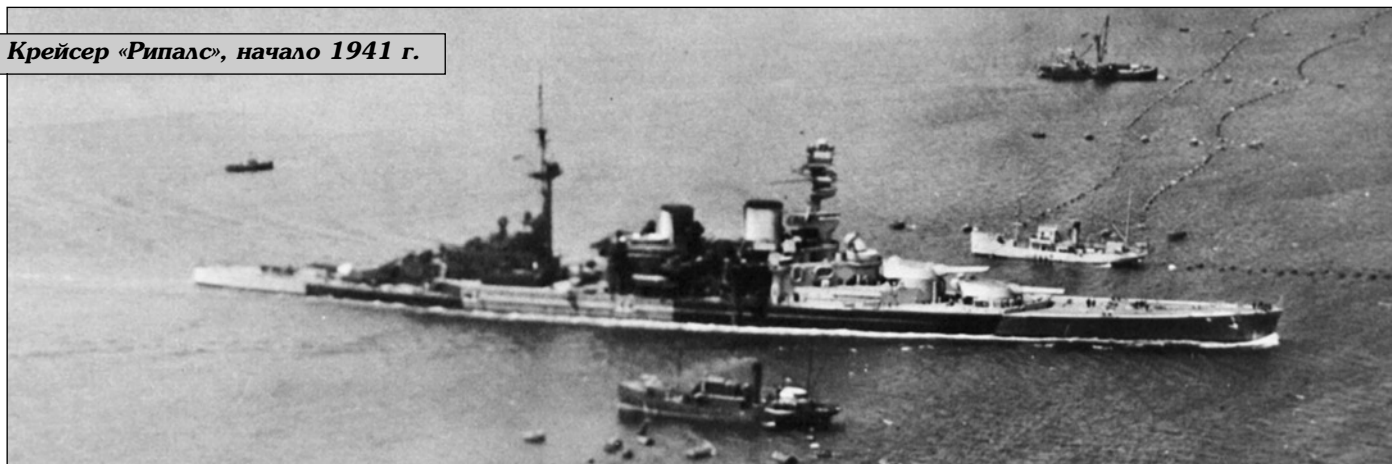
В первые месяцы войны в главной базе Флота Метрополии Скапа-Флоу (Scapa Flow), особенно после успешного прорыва немецкой ПЛ U-47 и потопления «Ройал Оука» («Royal Oak»), по Оркнейским островам прокатилась волна шпионмании – местному населению казалось, что острова кишат германскими агентами, исправно информирующими Кригсмарине о дислокации британских судов. Комендантура базы была завалена заявлениями «бдительных граждан» об обнаружении подозрительных личностей, и постепенно параноя передалась военным. Опасаясь, что за валом обращений действительно скрывается что-то реальное, и гипотетический немецкий шпион, сидящий, например, в Киркуолле (Kirkwall), может обозревать всю акваторию Скапа-Флоу совершенно беспрепятственно, у командования базы возникла идея закамouflировать стоящие в базе корабли под фон берега, конкретно о. Флотта (Flotta, в переводе «плоский остров»). Последний находился как раз напротив Киркуолла. В апреле командующий Флотом метрополии Чарльз Форбс (Charles Morton Forbes) отдал команду разработать подобный камуфляж, получивший известность как «схема Флотта» (Flotta scheme – по названию острова) или «Коричневый и зеленый». Основным тоном «флотты» был темно-коричневый (под цвет берега) с фрагментами светло-серого и светло-зеленого цвета, реже – черного и белого.

С апреля «противошпионскую» окраску получили несколько крупных кораблей флота Метрополии, например, линкор «Родней» («Rodney»), крейсера «Саутхэмптон» («Southampton»), «Ньюкасл» («Newcastle»), «Манчестер»



Крейсер «Саутгемптон», один из немногих кораблей, получивших камуфляжную окраску по схеме «флотта»

Крейсер «Рипалс», начало 1941 г.



(«Manchester») и ряд других*. Здесь также не обошлось без кораблей 1-й флотилии эсминцев – один из них, «Гарленд» («Garland»), перекрасили с использованием цветов «флотты», но вот рисунок соответствовал скорее «ослепляющему» камуфляжу.

Данная схема окраски получила на флоте однозначно негативную оценку, что неудивительно – играющий роль фона коричневый тон в открытом море демаскировал корабль, впрочем, как и используемый в схеме зеленый. Уже с сентября «флотта» стала исчезать с кораблей, а окончательно от нее избавились в декабре 1940 г.

Камуфляжем, аналогичным по назначению «флотте», обзавелся в мае 1940 г. легкий крейсер «Пенелоуп» («Penelope») – причем история эта смотрится как чистой воды импровизация с изрядной долей авантюризма. В ходе Норвежской кампании крейсер довольно часто действовал во фьордах, на фоне берегов которых его темно-серый силуэт был довольно хорошо заметен. И вот в один из перерывов между боями, пока корабль стоял на якоре, капитан распорядился перекрасить крейсер в светлый- и темно-серые тона.** Затем на ближайшую возвышенность был отправлен артиллерийский офицер, чтобы оценить сделанное. Результатом он оказался удовлетворен, хотя, возможно, ему просто не хотелось отправляться на берег еще раз. По крайней мере, об эффективности окраски «Пенелоуп» однозначного мнения нет – но сразу после окончания кампании крейсер получил однотонную окраску.

Опыт использования камуфляжа в Норвежской кампании и эвакуации британских войск из Дюнкерка оказался неоднозначен, и среди офицеров флота встречались диаметрально противоположные взгляды на саму идею использования защитной окраски. Тем временем к осени 1940 г. на большинстве кораблей в водах метрополии вернулась к однотонному средне-серому цвету (507b), хотя встречались и довольно необычные решения – например на крейсере «Норфолк» (см. выше) корпус полностью окрасили в один тон, а вот надстройки трогать не стали. Впрочем, ряд кораблей сохранил «ослепляющий» камуфляж – те же бывшие бразильские эсминцы. Более того, в августе, когда многие уже начали разочаровываться в защитной окраске, «ослепляющий» камуфляж получили крейсера ПВО «Кэйро» (перекрашен из однотонного) и «Карлайл» («Carlisle»).

* Среди прочих упоминаются линкоры «Нельсон» («Nelson») и «Резолюшн» («Resolution»), что, впрочем, маловероятно, по крайней мере в отношении «Нельсона» - корабль до августа стоял в ремонте, а к моменту его возвращения в строй во «флотте» успели разочароваться.

** В некоторых источниках утверждается, что корабль окрашивался с использованием не темно-серого, а коричневого тона.



Крейсер «Глазго»

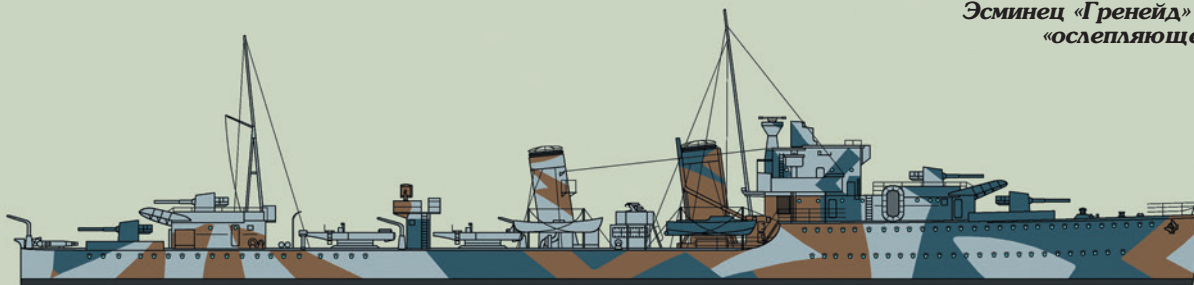
«Контрастный» камуфляж

Осенью 1940 г. командир линейного крейсера «Рипалс» («Repulse») разработал оригинальную схему окраски, призванную затруднить идентификацию типа корабля сторонним наблюдателем и получившую известность как «контрастная», являющаяся развитием «ослепляющего» камуфляжа и использующей его тона (507a и 507c) в виде крупных прямоугольных панелей, расположенных в шахматном порядке. Предполагалось применить ее на линкорах типа «Родней», авианосце «Фьюриес» («Furious») и крейсерах типа «Таун», однако использовалась она (с небольшими изменениями) лишь на «Рипалсе», крейсере «Глазго» («Glasgow») и линкоре «Уорспайт» («Warspite»), на нем применялись тона 507b и 507c). Не найдя широкого распространения, на означенных кораблях она, тем не менее, задержалась – «Рипалс» нес этот камуфляж до своей гибели в декабре 1941 г., «Глазго» – до конца 1942 г., а «Уорспайт» – до самого конца войны (лишь в 1942 г. рисунок был немного упрощен).

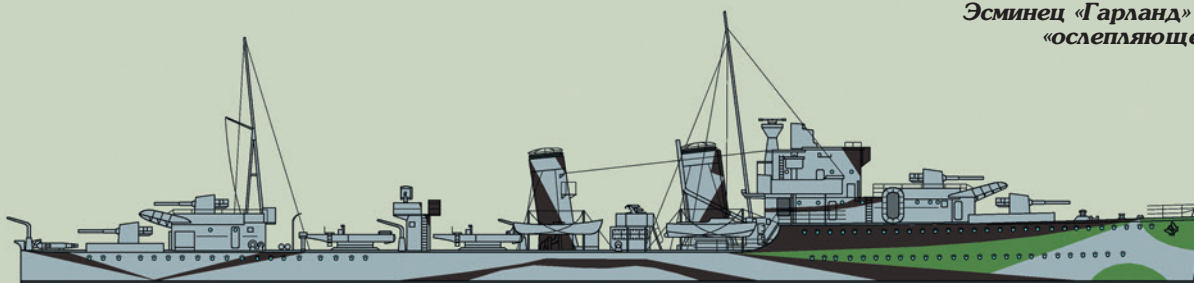
«Маунтбеттен пинк»

Пожалуй, самым необычным камуфляжем, появившимся в это время, стал знаменитый «Розовый Маунтбеттена» (Mountbatten Pink), предложенный командиром 5-й флотилии эсминцев командером Льюисом Маунтбеттеном (Louis Francis Albert Victor Nicholas Mountbatten). Осенью 1940 г., во время встречи в водах метрополии с очередным конвоем, он заметил, что один из следующих в колонне транспортов пропал из виду гораздо раньше, чем остальные. «Исчезнувшим» судном оказался бывший лайнер компании «Юнион Касл» («Union Castle»), сохранивший свою довоенную «ливрею»: белые надстройки и серый с розовато-лиловым оттенком корпус. На восходе и закате этот розоватый оттенок скрадывал очертания объекта наблюдения, затрудняя его обнаружение – именно этим и решил воспользоваться сэр Льюис, приказав окрасить все эсминцы своей флотилии в однотонный серый цвет с розовым отливом, получаемый пу-

Эсминец «Гренье» в трехцветном
«ослепляющем» камуфляже



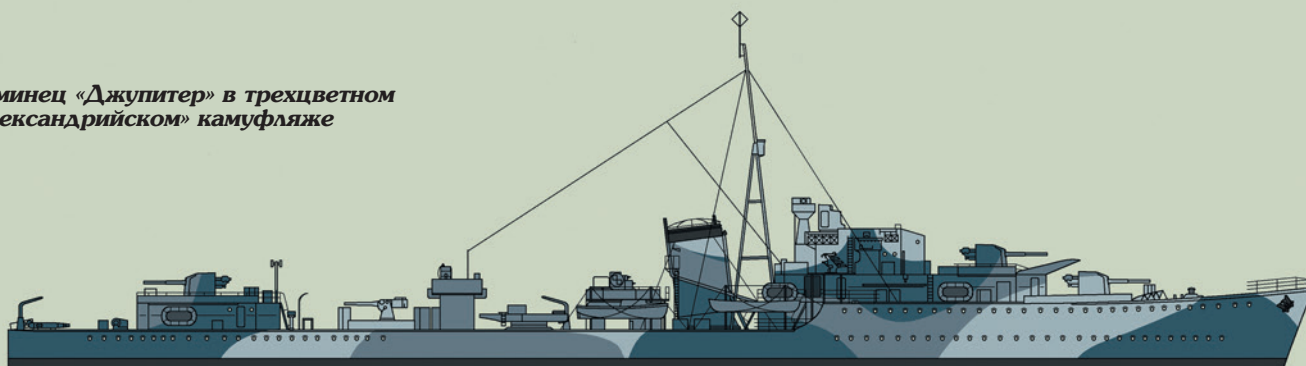
Эсминец «Гарланд» в трехцветном
«ослепляющем» камуфляже



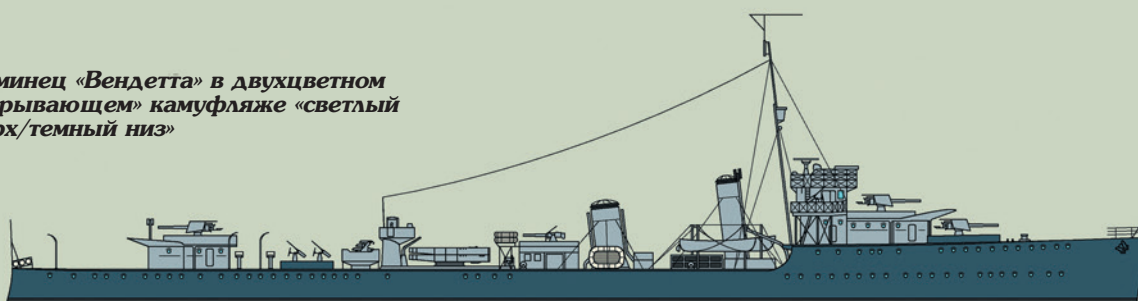
Эсминец «Янус» в одном из
подвариантов «александрйского»
камуфляжа – двухцветном с плавными
краями и белой обводкой



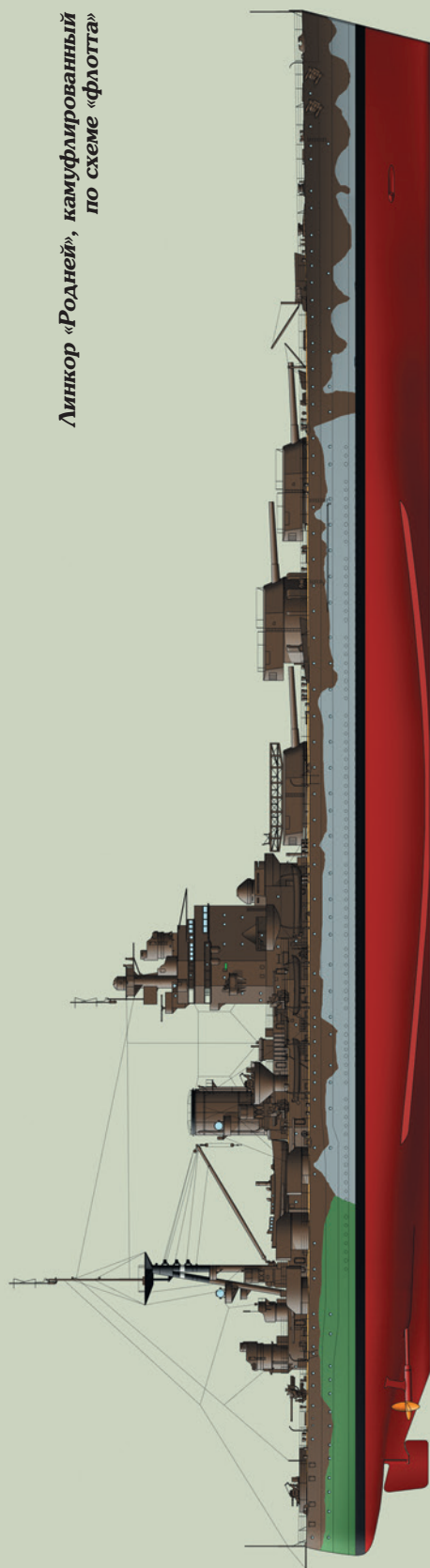
Эсминец «Джупитер» в трехцветном
«александрйском» камуфляже



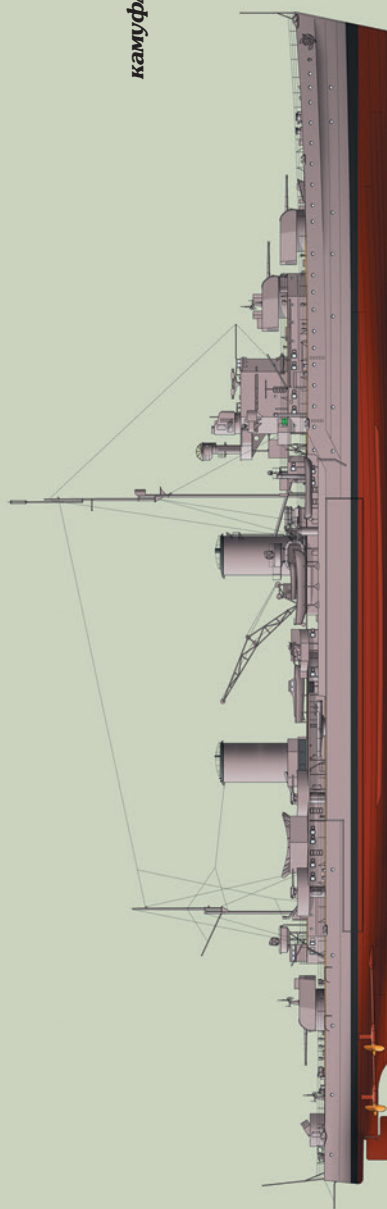
Эсминец «Вендетта» в двухцветном
«скрывающем» камуфляже «светлый
верх/темный низ»



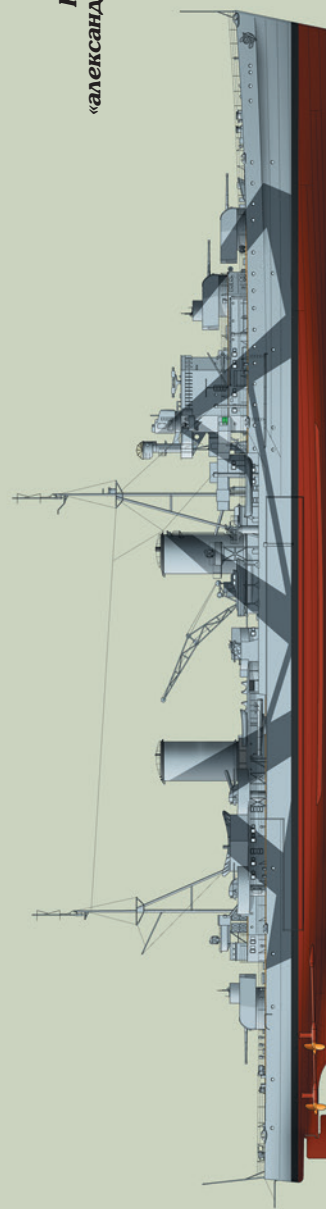
Линкор «Родней», камуфлированный по схеме «Флотта»



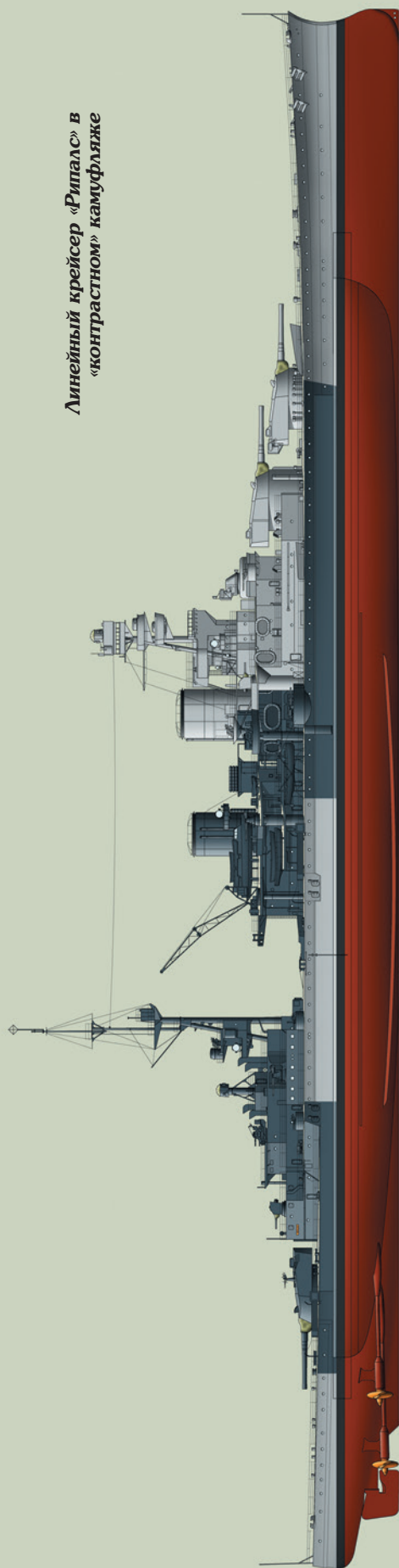
Крейсер «Аретьюза», камуфлированный по схеме «Маунтбеттен пинк»



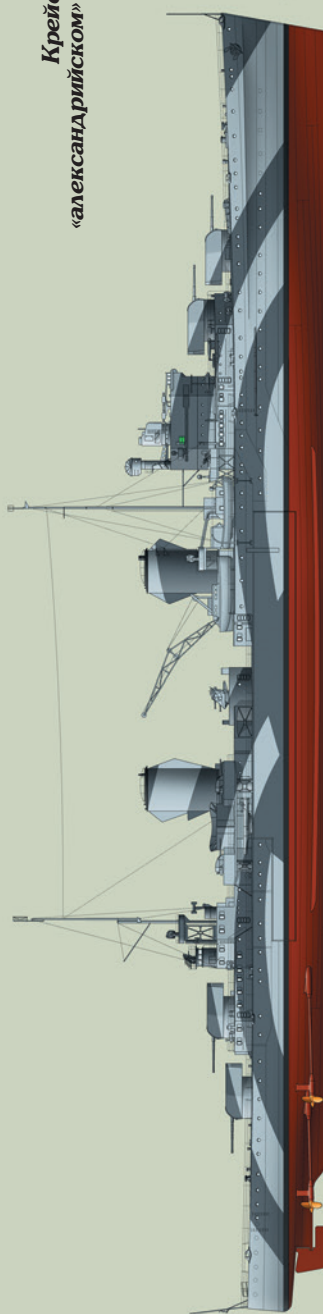
Крейсер «Аретьюза» в «александрийском» камуфляже



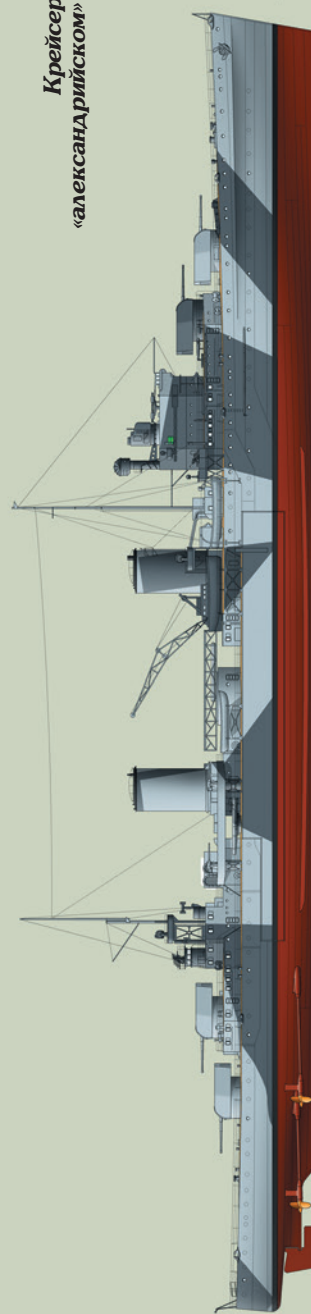
Линейный крейсер «Рипалс» в
«контрастном» камуфляже



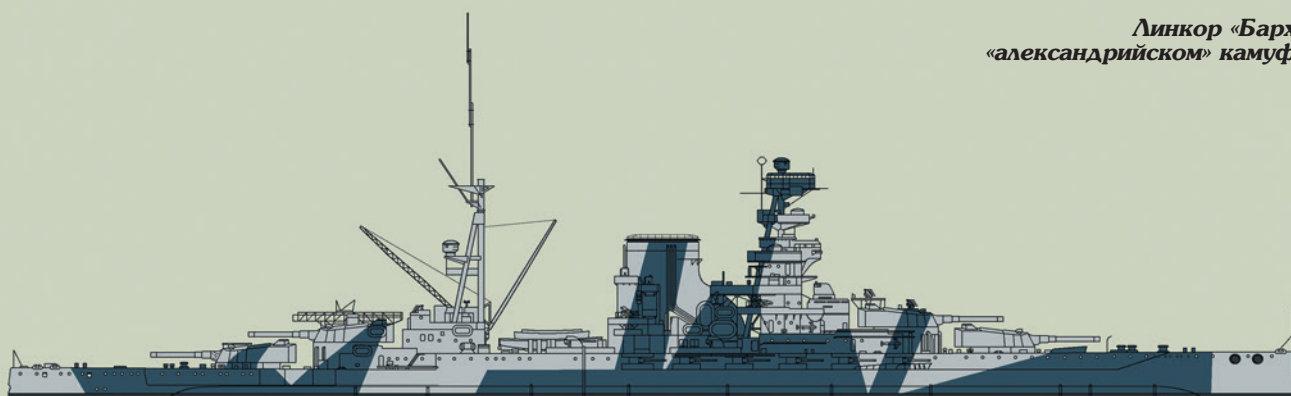
Крейсер «Перт» в
«александрийском» камуфляже



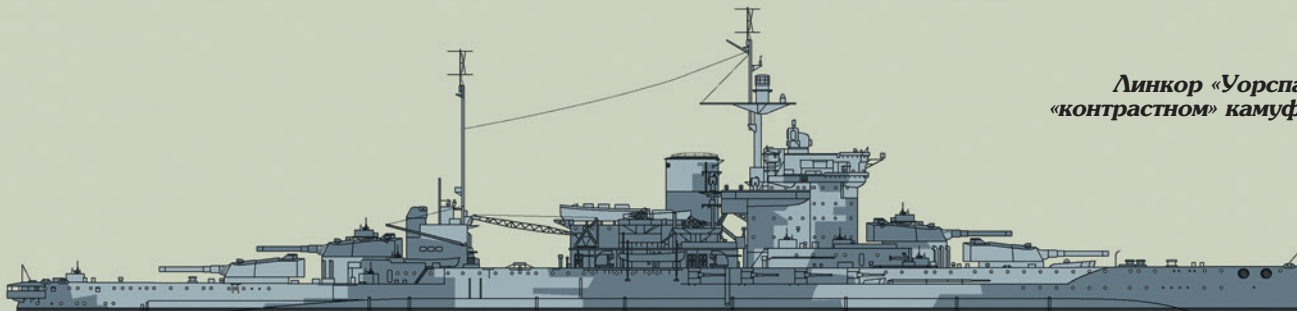
Крейсер «Сидней» в
«александрийском» камуфляже



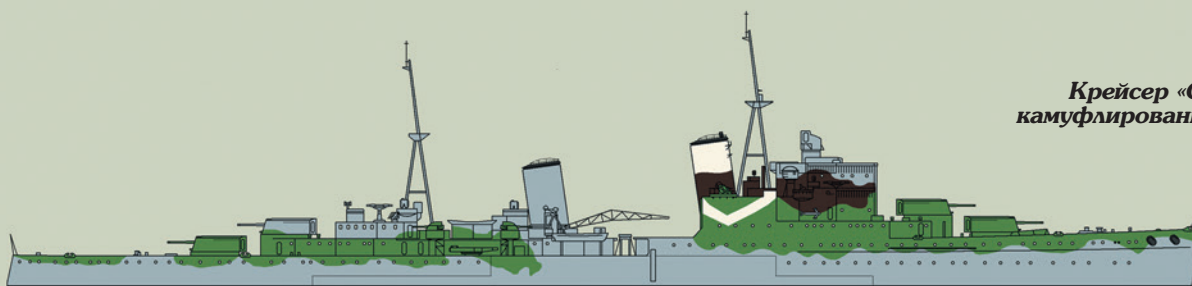
Линкор «Бархэм» в
«александрийском» камуфляже



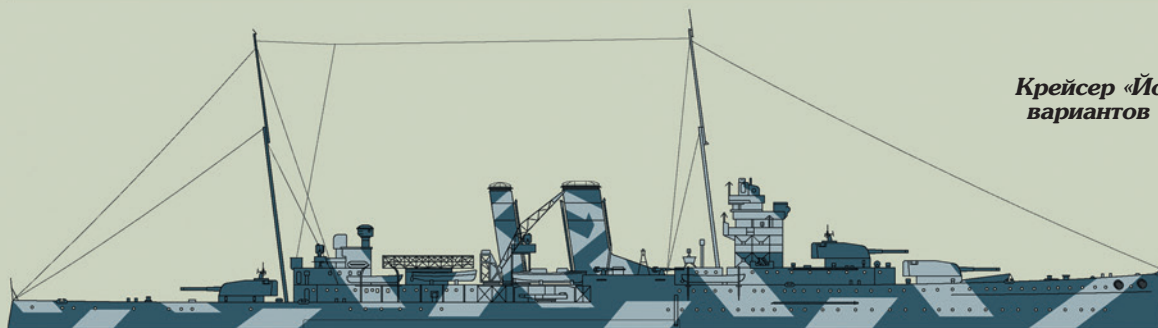
Линкор «Уорспайт» в
«контрастном» камуфляже



Крейсер «Саутгемптон»,
камуфлированный по схеме
«флота»



Крейсер «Йорк» в одном из
вариантов «ослепляющего»
камуфляжа



Крейсер-минный заградитель
«Мэнксмен» в «александрийском»
камуфляже



тем добавления к стандартному средне-серому тону (507B) незначительного количества «венецианского красного» (Venetian Red).

Хотя эффективность подобного камуфляжа даже современниками оценивалась неоднозначно, «розовый Маунтбеттена» получил довольно широкое распространение, не последнюю роль здесь сыграла фигура самого сэра Льюиса – как ни крути, он приходился родней правящему дому, да и

на флоте был довольно популярен. Помимо кораблей 5-й флотилии, серо-розовую окраску получил ряд крейсеров, эсминцев и десантных кораблей. Впоследствии использовалась и двухтонная схема – причем как чисто «розовая» (где использовались два оттенка одного цвета), так и «смешанная», где пару «розовому» составлял один из оттенков серого. В качестве примера первого варианта можно привести крейсер «Кения» («Kenya», у моряков получил прозви-



Линкор «Барэм» (на первом плане) и минный заградитель «Уэлшмен» в «александрийском» камуфляже

ще «Розовая леди»), второго – крейсера «Дорсетшир» и «Бервик».

Хотя на крупных кораблях изобретение сэра Льюиса задержалось ненадолго, оно нашло гораздо более широкое применение среди кораблей и судов, действующих в прибрежных водах – в первую очередь десантных и сил специального назначения. Считалось, что «розовый Маунтбеттена» наиболее эффективен в утренние и вечерние часы, когда низкое солнце окрашивает предметы в розовый.

Александрийский камуфляж

Все вышеперечисленные схемы относились к кораблям, действующим в водах, омывающих Британские острова. На Средиземном море эксперименты с защитной окраской кораблей начались позже, со вступлением Италии в войну летом 1940 г. И хотя по разнообразию рисунков средиземноморский камуфляж 1940-1941 гг. не уступает кораблям Флота метрополии, он может быть объединен в один тип по принципу действия («ослепляющий», использующий преимущественно прямые линии), используемым тонам (все варианты вращались вокруг комбинации 507-х оттенков, а также белого и черного) и индивидуальности каждого кон-

кретного рисунка – схемы окраски практически не повторялись, более того – на многих кораблях не совпадали и рисунки правого и левого бортов. В литературе этот камуфляж получил устойчивое обозначение «александрийский».

К осени 1940 г. в Адмиралтействе пришли к вполне логичному выводу – инициатива на местах вещь, конечно, хорошая, но число вариантов росло, а вот с их эффективностью имелся ряд проблем – хотя бы в силу того, что отсутствовала методика определения этой самой эффективности, а оценка носила чисто субъективный характер. В октябре в структуре Адмиралтейства появляется секция (позднее – департамент) камуфляжа, во главе которой встает 37-летний офицер резерва Клод Манкастер (Claude Muncaster), художник по образованию.

(Продолжение в последующих номерах)

Типы камуфляжа Королевского флота начального периода Второй мировой войны

«Флотта»

Использовался с апреля по декабрь 1940 г. на нескольких крупных кораблях Флота метрополии.

Тип: скрывающий

Используемые цвета: 507с, темно-коричневый, светло-зеленый, белый.

«Ослепляющий» 1940 г.

Использовался с января 1940 до 1942 гг. на ряде кораблей Флота метрополии от эсминцев до тяжелых крейсеров.

Тип: затрудняющий определение параметров движения

Используемые цвета: 507а, 507с, MS 1, MS 3, белый.

«Александрийский»

Использовался с середины 1940 г. по конец 1942 г. на кораблях Средиземноморского флота всех классов. Окраска правого и левого бортов, как правило, различна.

Тип: затрудняющий определение параметров движения

Используемые цвета: Черный, 507а, 507b, 507с, белый.

«Контрастный»

Ограниченно использовался с конца 1940 по 1945 гг. на нескольких крупных кораблях Флота метрополии и Средиземноморского флота.

Тип: затрудняющий определение типа корабля

Используемые цвета: 507а, 507b, 507с.

«Розовый Маунтбеттена»

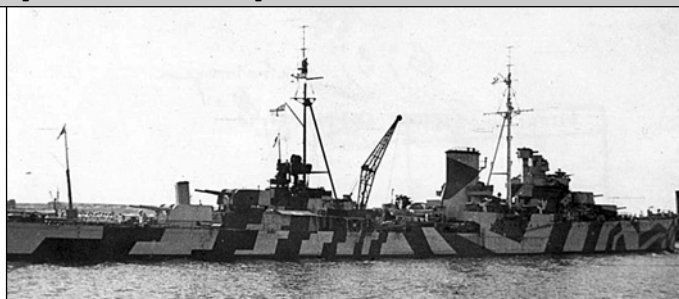
Использовался на некоторых крейсерах и эсминцах с конца 1940 г. по 1942 г.

Тип: скрывающий

Используемые цвета: «Розовый Маунтбеттена» (светлый тон), «Розовый Маунтбеттена» (темный тон).



Крейсер «Эйджекс» в «александрийском» камуфляже. Хорошо видно, что рисунок окраски правого и левого бортов не совпадает



Битва с конвоем Rр.120.Ки

Игорь Борисенко, Андрей Латкин

Зимой 1943/44 гг. борьба на коммуникациях, связывающих провинцию Финнмарк с остальной частью Норвегии, в некотором смысле поутихла. Фактически, последние результативные атаки с воздуха против немцев были проведены в октябре 1943 г., после чего только торпедные катера в декабре немного прощупали конвойные маршруты. В начале следующего года врагу пришлось бороться, в основном, с непогодой. Только в марте, с улучшением метеорологической обстановки и увеличением светового дня, ВВС СФ, наконец, приступили к действиям на коммуникациях противника. Некоторое время ущерб врагу ограничивался потопленными мотоботами и тяжело поврежденными судами или боевыми кораблями. Наконец, 23 апреля торпедоносцы 9-го гмтап и штурмовики 46-го шап «добыли крупную дичь» – на дно отправился сторожевик V-6109. Удары по конвоям в море и по портам становились все более массированными, так что постепенно для немцев проводка каждого нового каравана выливалась в кровопролитное сражение с советской авиацией.

Кроме того, всё настойчивее действовали торпедные катера. Если в начале года в море выходили только пары, то с марта в операциях участвовали тройки, четверки, а иногда и пятерки катеров. Успехов они пока не имели, однако за два месяца провели девять атак. Этот факт убеждал немцев, что и в ночное время их караваны больше не защищены от воздействия противника.

Тем не менее, главная угроза в конце весны 1944 г., несомненно, исходила от советских ВВС. В апреле и мае они уже наносили довольно мощные удары по Киркенесу, а 16 мая сильно потрепали отряд боевых кораблей. Охотник за подлодками UJ-1210 был потоплен, сторожевик V-6108 – поврежден. И хотя немцы считали, что их истребители смогли за последний месяц сбить около сотни советских самолетов, бояться воздушных налетов враг не перестал. Его собственная авиация – всего одна истребительная группа – сама была сильно потрепана в боях и в середине месяца просто не могла выполнять свои задачи из-за большого количества поврежденных машин. Только во второй половине мая ситуация немного поправилась. К 20 мая враг мог выслать в бой 14 истребителей Bf.109, усилить их могли еще около десятка штурмовиков Fw.190.

В таких условиях и при господстве плохой погоды немцы провели из Киркенеса конвой Ki.120.Rр. С 19 по 21 мая он благополучно проследовал на запад, ни разу не атакованный советскими самолетами, торпедными катерами или подлодками. Так как метеорологи предсказали плохую погоду и на следующие несколько дней, Командующий морской обороной Киркенеса дал добро на проводку обратного конвоя – в Киркенес.

К несчастью для противника, прогноз не оправдался. Установилась летная погода, но враг не собирался отменять проводку конвоя, и над заполярными водами началась жестокая битва.

Первыми, в 10:15 25 мая 1944 г., конвой обнаружили радиоразведчики Северного флота. Данные были доведены до штаба ВВС Северного флота, который передал их в 118-й рап.

Нелетная погода не давала возможности самолетам-разведчикам вылететь на разведку, и лишь в 14:40 самолет «Бостон» №12 поднялся в воздух.

В 17:45 от него пришло донесение: «Обнаружил в 17:00 Нордкин – конвой противника – 5 ТРТР, 5 ММ, 6 СКР СКР, 10 СКА СКА, 4 ТЦ ТЦ, курс 80, ход 8 узлов».

Это и был конвой Rр.120.Ки, вышедший в тот же день из Ло-фьорда в Киркенес. В момент первой атаки советских самолетов вечером 25 мая в состав конвоя входили: канонерская лодка K-1, плавбаза катеров-тральщиков «Бали» («Bali»), сторожевые корабли V-6101, V-6107, V-6110, V-6111, V-6115, NKi-08, охотники за подводными лодками UJ-1209, UJ-1211, UJ-1212, UJ-1219, тральщики M-35, M-154, M-202, M-251, M-252, моторные тральщики R-154, R-159, R-173, R-223, пароходы «Керкплайн» («Kerkplein», 5085 брт), «Балтенланд» («Baltenland», 3038 брт), «Помпеи» («Pompeji», 2916 брт), «Херта Энгелине Фритцен» («Herta Engeline Fritzen», 3672 брт), «Хорст» («Horst», 500 брт), «Сольвикен» («Solviken», 3502 брт), «Актив» («Aktiv», 507 брт), танкеры «Марштайнен» («Marsteinen», 806 брт) и «Гердмор» («Gerdmor», 761 брт).

Готовились прикрыть конвой с воздуха от неизбежных ударов ВВС Северного флота самолеты Люфтваффе. Из донесения командира морской обороны Киркенеса: «Для



Немецкие корабли эскорта конвоя Rр.120.Ки, сверху вниз: канонерская лодка K-1 (снимок 1943 г.); тральщик M-154; охотник за подводными лодками из состава 12-й флотилии

прикрытия конвоя имелось воздушное охранение (Bv-138 и He-115 [гидросамолеты – Авт.]), 19 истребителей (Bf-109) и 8 истребителей-бомбардировщиков (Fw-190), все в готовности на аэродромах».

Для прикрытия прохождения конвоя с аэродрома Петсамо на аэродром Свартнес в 17:17 25 мая перелетела часть III группы 5-й истребительной эскадры.

В 18:11 на смену «Бостону» №12 для доразведки конвоя вылетел самолет-разведчик Пе-3 №26 118-го рап.

В 19:00 командование ВВС СФ приняло решение атаковать караван врага.

Первый удар по конвою решили нанести в Конгс-фьорде последовательно следующими группами. Сначала должны были атаковать высотные торпедоносцы из 9-го гмпта с целью нарушения ордера конвоя и нанесения потерь корабельному составу противника.

За ними должны были следовать две группы «киттихауков» 78-го иап, причем первая бомбила бы с пикирования корабли охранения, обеспечивая удар второй группы «киттихауков», атакующей топмачтовым способом.

Третий удар нанесли Ил-2 с аэродрома Пумманки (так как с аэродрома Ваенга-2 штурмовики могли действовать только до Перс-фьорда). После сброса бомб с пикирования следовало обстреливать корабли охранения РОФС, РС и пушечно-пулеметным огнем. Тем самым обеспечивалась атака низких торпедоносцев.

Последними в бой шли низкие торпедоносцы с целью уничтожения транспортов.

Интервал времени между ударами групп должен был составлять 1-2 минуты.

После первого массированного удара по конвою, второй планировали нанести южнее Вардё (район Варангер-фьорда).

Все командиры были проинструктированы о времени и порядке взаимодействия групп. Но, как выяснилось, этого было недостаточно...

После принятия решения на атаку конвоя для уточнения информации о противнике 118-й рап поднял два самолета-разведчика: в 19:15 Пе-3 №20 и в 19:58 «Киттихаук» №5.

В 19:50 с целью блокирования аэродромов Луостари и Сальмиярви у командования 1-й гсад 7-й ВА были запрошены истребители, которые должны были быть в районе этих аэродромов в 22:00. Назначение такого времени было связано с тем, что в 22:00 наши самолеты по плану проходили бы Варангер-фьорд. Там их неминуемо обнаружили бы посты наблюдения противника, который свою авиацию с Луостари и Сальмиярви должен был выслать на перехват ударных сил. Поэтому задачей истребителей 7-й ВА было сковать истребители противника, вылетевшие с этих аэродромов, и не допустить их к нашим группам, идущим к конвою.

В 19:58 командующий ВВС СФ приказал командиру 6-й иад привести в готовность №1 восемь «аэрокобр» 2-го гкап и восемь «киттихауков» 27-го иап с задачей перехвата самолетов противника, действующих по нашим ударным группам. Они должны были быть готовы к отсечению истребительной авиации противника в районе Вайтолахти.

В 20:00 командиру 6-й иад было приказано, чтобы истребители-бомбардировщики «Киттихаук» и сопровождавшие их «аэрокобры» после бомбометания прикрывали отходящие из района цели торпедоносцы. Причем «киттихауки», бомбившие с пикирования, должны были прикрывать высотные торпедоносцы, а «киттихауки», наносившие удар топмачтовым способом, и «аэрокобры» – низкие.

В 20:50 самолет-разведчик Пе-3 №26 118-го рап передал: «Гамвик, корабли противника 5 ТРТР, 5 ММ, 6 СКР СКР, 4 ТЩ ТЩ, 10 СКА СКА. Курс 110 град, скорость 8 узлов, погода ясно».

Через пятнадцать минут обнаружил конвой и второй самолет-разведчик «Киттихаук» №5 118-го рап. Он передал



Немецкий конвой в Варангер-фьорде

донесение: «Конвой проходит Гамвик в составе 24 единицы из них 5 ТРТР и остальные корабли охранения».

Интересно, что самолет-разведчик Пе-3 №20 конвоя не нашел и вернулся ни с чем. Однако, данных двух других самолетов хватило для изменения плана удара.

Исходя из первых данных авиаразведки, по расчету времени при скорости 8 узлов конвой должен был быть в районе повторного обнаружения в 20:00, а в 23:30 – в Конгс-фьорде. Из последних донесений разведчиков было видно, что конвой сбавил ход до 6 узлов.

В 21:20 начальник штаба ВВС СФ передал Пумманской оперативной группе следующие приказания: самолеты Ил-2 выслать под прикрытием «киттихауков», а «яки» должны были встретить штурмовики на обратном пути. Это было вызвано замедлением хода конвоя и тем, что к назначенному времени удара в Конгс-фьорде он не успевал войти в пределы радиуса действия самолетов «Як».

В 21:40 вылет Пумманской оперативной группы был отменен, так как конвой, по данным воздушной разведки, пошел еще медленнее и к установленному времени удара находился бы не ближе, чем в Тана-фьорде, что превышало возможный радиус действия штурмовиков Ил-2.

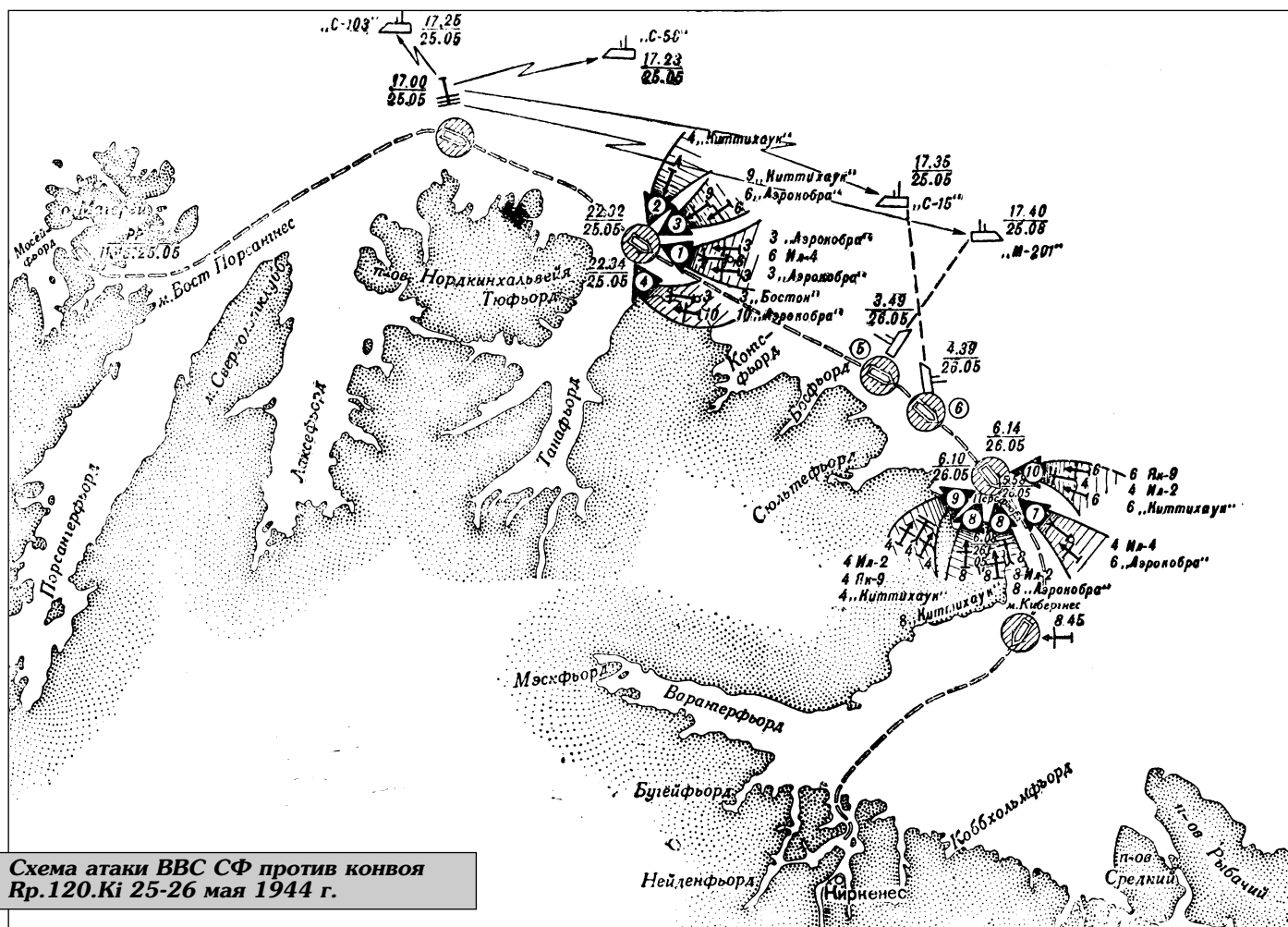
На смену возвращавшимся самолетам-разведчикам 118-й рап в 21:22 поднял два «Киттихаука», №4 и №7. Основной задачей пилотов этим машин была фиксация результатов удара.

В 21:24 с аэродромов 7-й ВА взлетели 26 «аэрокобр» – 12 из 19-го гиап (ведущий – гвардии подполковника А.Е. Новожилов) и 14 из 20-го гиап (ведущий – гвардии капитан С.М. Маджаров). В районе аэродромов Луостари и Сальмиярви эти группы находились в течение 30 минут (19-й гиап) и 16 минут (20-й гиап). В районе Луостари «аэрокобры» Новожилова встретили шесть Fw.190, с которыми провели воздушный бой. Гвардии старший лейтенант И.К. Кузнецов сбил одного, причем выпрыгнувшего из кабины летчика наш пилот расстреливал, пока тот висел на парашюте. Остальные «фоккеры» предпочли ретироваться. Группа 20-го полка тоже встретила четверку Fw.190, которые отвернули, не приняв боя.

Противниками наших самолетов были штурмовики из 4-го отряда штурмовой эскадры SG 5 с аэродрома Петса-



«Аэрокобры» авиации СФ на одном из аэродромов



**Схема атаки ВВС СФ против конвоя
Rp.120.Ki 25-26 мая 1944 г.**

мо (так немцы называли Луостари). На перехват советских самолетов «фокеры» сделали целых 10 вылетов, но все окончилось для них плачевно. Потеряли они не один, а целых два самолета: Fw.190F-8 с заводскими номерами 580199 и 930173 и тактическими обозначениями «Черный 8» и «Черный 7». По мнению самих немцев, оба эти самолета столкнулись в воздушном бою. Фельдфебель О. Квандер погиб, а обер-лейтенанта Коха раненым подобрал пеший патруль.

Однако, как ни печально признавать, помешать немецким истребителям пойти на перехват советских самолетов идущих в атаку на конвой армейские истребители не смогли. Это неудивительно, так как вражеские «ягеры» вылетали совсем из другого места. В 21:00 с аэродрома

Свартнес, не заблокированного советскими истребителями, стартовало 19 Bf.109 (14 G-6 и 5 G-2) из всех трех отрядов и штаба III группы 5-й истребительной эскадры.

Тем временем, самолеты ВВС СФ атаковали конвой.

Первыми, как и планировалось, вышли в атаку высотные торпедоносцы. Группа состояла из шести самолетов Ил-4 9-го гмтап (ведущий – гвардии капитан К.Ф. Шкаруба) под прикрытием шести истребителей «Аэрокобра» 255-го иап (ведущий – капитан И.П. Конев). Группа взлетела в 21:20 и пошла по маршруту Ваенга-1 – Сеть-Наволоок – Цып-Наволоок – севернее Вайтолахти – 10-20 миль мористее Вардё – Тана-фьорд. Одна «Аэрокобра» с задания возвратилась из-за проблем с материальной частью.

В 22:30 в районе Тана-фьорда ведущий обнаружил конвой, о чем известил ведомых.

Уже при подходе к цели группа была атакована немецкими истребителями. Дело в том, что на острове Вардё был установлен радар, который заблаговременно давал сигналы обо всех передвижениях наших самолетов в воздухе. Именно поэтому вражеские истребители с аэродрома Свартнес начали взлетать заранее. Из рапорта ведущего «аэрокобр» 255-й иап капитана И.П. Конева:

«Вел воздушный бой при подходе к цели с 4-й [четверкой] самолетов противника и при отходе с 3-й [тройкой] самолетов. В результате боя сбили 2 с-та [самолета], что подтверждает Горобченко. Одного сбил я после трех атак, а один при атаке л-та Горобченко переворотами на Н=500-700 м врезался в воду.

Самолетов «Киттихаук» по рассчетному Т [т.е. времени – авт.] не было. Противник подтянул к конвою до 12 самолетов».



Ил-4Т на аэродроме Ваенга-1



Зенитный автомат на канонерской лодке К-1

По итогам воздушных боев штаб ВВС СФ засчитал пилотам-истребителям группы высотных торпедоносцев две победы над «Ме-109»: одну личную капитану И.П. Коневу, а вторую групповую – капитану И.П.Коневу и лейтенанту П.А. Горобченко.

В 22:32 с высоты 1900 метров торпедоносцы атаковали врага с носа и сбросили торпеды в центр и конец конвоя. Ведущий группы высотных торпедоносцев отметил попадание в транспорт. Из рапорта гвардии капитана К.Ф. Шкарубы: «Видел взрыв в середине конвоя. После отхода на удалении 50 км видел столб черного дыма».

Немецкие документы подтверждают успех высотных торпедоносцев. Из донесения канонерской лодки К-1:

«21:22–21:30, севернее Тана-фьорда.

Воздушная тревога.

С ИК [истинного курса – авт.] 130 град, на высоте 1900 м к конвою подлетают 6 СБ-2. Огонь открыт с 80 гм [гектометров. 1 гм = 100 м – авт.]

21:32, волнение 3-4, хорошая видимость. Наблюдался сброс шести парашютных торпед. Маневры уклонения на полном ходу, на NO. Торпеды упали между первым и третьим рядом конвоя, в середине и по корме.

21:35 Попадание торпеды в пароход «Solviken».

Торпеда попала в корму парохода, на помощь тонущему судну подошли плавбаза «Бали», V-6110, V-6115, UJ-1219, R-154. Сторожевой корабль V-6115 даже предпринял попытку буксировать судно. Но для него все уже было кончено, экипаж покидал свой корабль на шлюпках. Из донесения плавбазы «Бали»:

«21:57 три спасательные шлюпки с «Solviken» с 46 чел. приняты на борт. Пропали без вести 2 норвежских моряка из экипажа «Solviken».



Пароход «Сольвикен»

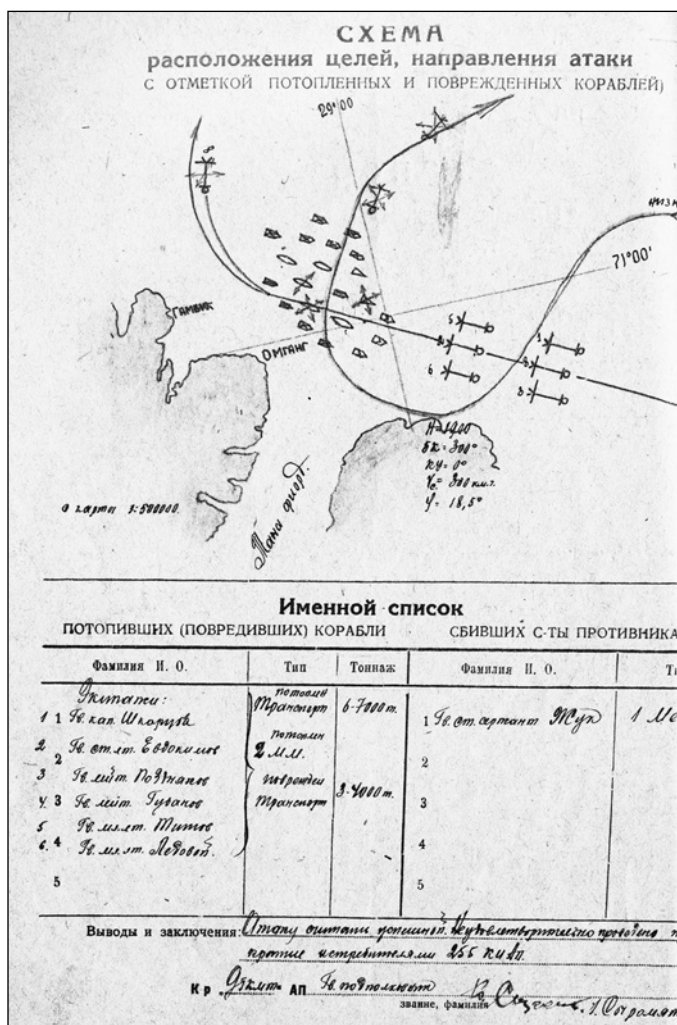


Схема атаки конвоя Rр.120.Ки торпедоносцами 9-го гмтап вечером 25 мая 1944 года. Источник – филиал ЦА МО РФ (Архив ВМФ)

Пароход после попадания торпеды продержался на плаву около 40 минут. Из отчета 5-й флотилии тральщиков:

«В 22:19 пароход «Solviken» опрокинулся на правый борт, вскоре выпрямился и, в конце концов, торчал из воды отвесно, плавая так долгое время на воздушной подушке в носовой части, пока не утонул окончательно в 22:22 в точке 70.59,6 с.ш. – 28:38,5 в.д. кормой вперед».*

Немецкие истребители продолжили атаковать высотные торпедоносцы и после сброса торпед. Из рапорта стрелка торпедоносца Ил-4 9-го гмтап старшего сержанта В.П. Жука: «Все самолеты при подходе к цели растянулись и сбросили торпеды над целью с высоты 1800-2000 метров. Результаты удара не наблюдал, так как вел воздушный бой с истребителями противника в результате которого сбил самолет Ме-109». Отметим, что гибель Вф.109, сбитого старшим сержантом В.П. Жуком, наблюдали с нескольких советских самолетов, сбитый Вф.109 засчитал и штаб ВВС СФ, но немецкие документы по этому поводу хранят молчание.

К сожалению, у нас без потерь не обошлось. Немецкие истребители сбили один высотный торпедоносец Ил-4. Из

* Историческая справка. Пароход «Сольвикен»: вместимость 3502 брт; длина 106 м, ширина 15,9 м, осадка 5,4 м; мощность машин 372 л.с., скорость 12 уз. Построен во Фредрикстаде в Норвегии в 1940 г. Владелец была судоходная компания Wallem & Co. A/S, Берген. В апреле 1940 года «Сольвикен» находился в Сауга-ла-Гранде (Куба), затем направился в Данию и Норвегию с грузом сахара, тем самым оказавшись под контролем немцев.

рапорта стрелка Ил-4 старшего сержанта В.П. Жука: «При отходе от цели звено старшего лейтенанта Евдокимова пошло с принижением и оказалось ниже нас на 300-400 метров. На выходе из зоны зенитного огня, были атакованы истребителями Ме-109 в количестве до 10 штук. Самолет Евдокимова был зажат в клещи двумя Ме-109 и сбит на отходе».

Экипаж высотного торпедоносца в составе пилота гвардии старшего лейтенанта Евдокимова Анатолия Дмитриевича, штурмана гвардии старшего лейтенанта Бельского Евгения Васильевича, стрелка-радиста гвардии сержанта Барышникова Михаила Павловича и стрелка гвардии сержанта Колотиленко Владимира Савельевича погиб.

Кроме погибшего высотного торпедоносца, еще три самолета получили повреждения от зенитного огня и атак истребителей, из состава экипажей был ранен один штурман и три стрелка.

Тем временем, находившийся над конвоем пилот самолета-разведчика «Киттихаук» из 118-го рап младший лейтенант А.М. Авцын фиксировал результаты удара. Процитируем его донесение: «В 22:30 6 ДБ-3ф сбросили торпеды, 1 торпеда попала в транспорт на 12 тыс тонн, произошел взрыв, транспорт затонул».

В 22:31 Н=3000м топмачтовое бомбометание, прямое попадание бомб в транспорт или в СКР, 1 СКР взорвался и затонул, на двух кораблях охранения тип не установлен возник пожар».

В последнем случае пилот самолета-разведчика описывал атаку группы истребителей-бомбардировщиков «Киттихаук» 78-го иап, проведенную следом за высотными торпедоносцами.

Группа из восьми машин (ведущий – старший лейтенант В.П. Стрельникова) взлетела в 21:46 с аэродрома Ваенга-2. Маршрут группы: Ваенга-2 – Сеть-Наволоки – Цып-Наволоки – Вайтолахти – 15-20 км севернее Вардё – цель. До Вайтолахти группа шла на бреющем полете, после до цели – с набором высоты.

Вообще-то ожидалось, что эти «киттихауки» атакуют совместно с высотными торпедоносцами или раньше их, но из-за слишком долгих сборов истребители-бомбардировщики атаковали позже... Это подтверждается записью в рапорте капитана И.П. Конева, приведенном выше: «Самолетов «Киттихаук» по расчетному Т не было».

В 22:30 группа обнаружила конвой в районе Тана-фьорда и атаковала его. С пикирования, с высоты 800 метров «киттихауки» сбросили бомбы на немецкие корабли охранения, шедшие в конце конвоя. Это событие кратко описано в журнале боевых действий 61-й флотилии сторожевых кораблей: «21:35 4 Ил-2 атаковали V-6115 бомбами и огнем бортового вооружения. Падение 4 бомб около V-6115». От близких разрывов бомб и пулеметного огня упомянутый



Фотография конвоя Rр.120.Ки вечером 25 мая 1944 года сделанная младшим лейтенантом Авцыным. Источник – филиал ЦА МО РФ (Архив ВМФ)

№ п.п.	ВОПРОСЫ	ОТВЕТЫ
7.	Все остальные вопросы по (усмотрению участника боя) дополняющие обстановку боя и результат.	После атаки зам. командира попадались свои корабли в отдалении Корабли СК замая подбиты или сбиты Пожаров, Кривков, На Ванов и разведчик П-65. Никомас
8.	Погода по маршруту и в районе цели	Погода по маршруту и в районе цели Н=3000-4000м Видимость 20-30 км. Наполе Член безоблачно

Схема атаки (боя)

Падение (звания, фамилия, имя, отчество)
УТВЕРЖДАЮ: 26. мая 1944 г. Командир В.П. Стрельникова (подпись)

Рапорт пилота 78-го иап старшего лейтенанта Стрельникова об атаке конвоя Rр.120.Ки вечером 25 мая 1944 года. Источник – филиал ЦА МО РФ (Архив ВМФ)



Сторожевой корабль V-6115

сторожевик пострадал довольно серьезно. На нем было ранено двенадцать моряков, а сам корабль получил повреждения, которые в журнале 61-й флотилии сторожевых кораблей оценивают как «легкие».

Один из «киттихауков» 78-го иап произвел фотосъемку результатов удара, но из-за плохой освещенности фотографии не получились.

Следом в атаку на конвой вышла группа низких торпедоносцев. Она состояла из трех «бостонов» 9-го гмтап (ведущий – гвардии лейтенант П.Я. Гнетов) под прикрытием

десяти «аэрокобр» 255-го иап (ведущий – капитан П.А. Рас-садкин). В группе должен был быть и четвертый торпедо-носец, но, по официальным документам, для него не на-шлось экипажа. Низкие торпедоносцы и их прикрытие взлетели в 21:29 и пошли по маршруту Ваенга-1 – Сеть-Новолок – Цып-Новолок – севернее Вайтолахти – 10-20 миль мористее Вардэ – цель.

Официально они атаковали в 22:30, когда от ведущего группы гвардии лейтенанта П.Я. Гнетова было получено последнее радиодонесение: «Захожу в атаку со стороны берега». Однако имеющиеся в наличии немецкие документы позволяют утверждать, что низкие торпедоносцы вышли в атаку несколько позже по времени, около 22:38–22:42.

По данным истребителей прикрытия известно, что после команды «атаковать с берега» ведущий торпедоносцев перед носом конвоя повернул к берегу и, пройдя контркурсом с кораблями несколько сотен метров, развернулся вправо на противника для атаки. В это время в лоб на торпедоносцы вышли четыре Bf.109, с которыми завязали бой четыре «аэрокобры» ударной группы капитана П.А. Рассадкина.

С торпедоносцами остались шесть «аэрокобр» непосредственного прикрытия, но они были атакованы Bf.109 и вступили с ними в бой. Отражая атаки противника, добился одной победы над Bf.109 капитан И.И. Гладков.

Из рапорта капитана И.И. Гладкова, пилота «Аэрокобры» 255-го иап: «При подходе к цели парой отбил атаку пары Ме-109 в лоб, во время разворота отбил атаку второй пары Ме-109 преследовал на вираже с набором сбил ведущего. Самолет упал 1,5-2 км северо-восточнее конвоя, второй самолет ушел между кораблями на бреющей высоте».

По итогам воздушного боя одна победа над Vf.109 была записана штабом ВВС СФ на счет капитана И.И. Гладкова.

Приблизительно в это время немецкие истребители атаковали и пару самолетов-разведчиков 118-го рап. Из доношения младшего лейтенанта А.М. Авцына: «В 22:43 Н=2500 вели воздушный бой кобры и я с Панкрашиным. Результаты воздушного боя. 1 истребитель упал в районе конвоя, 2 самолета сели на воду у выхода Тана-фиорд в 5-6 милях от берега; 1 самолет без дыма штопорил до воды в районе конвоя, 1 самолет горящим сел на воду в районе Мокура. Во время воздушного боя млад лейт Панкрашин сбил самолет Ме-109. Над конвоем был сильный зенитный огонь». По итогам воздушного боя пилотам самолетов-разведчиков «Киттихаук» 118-го рап младшим лейтенантам А.М. Авцыну и С.И. Панкрасину штаб ВВС СФ записал на боевой счет по одному сбитому Bf.109.

Возможно, некоторые из падавших самолетов, которые наблюдал пилот самолета-разведчика, были из тройки торпедоносцев лейтенанта П.Я. Гнетова.

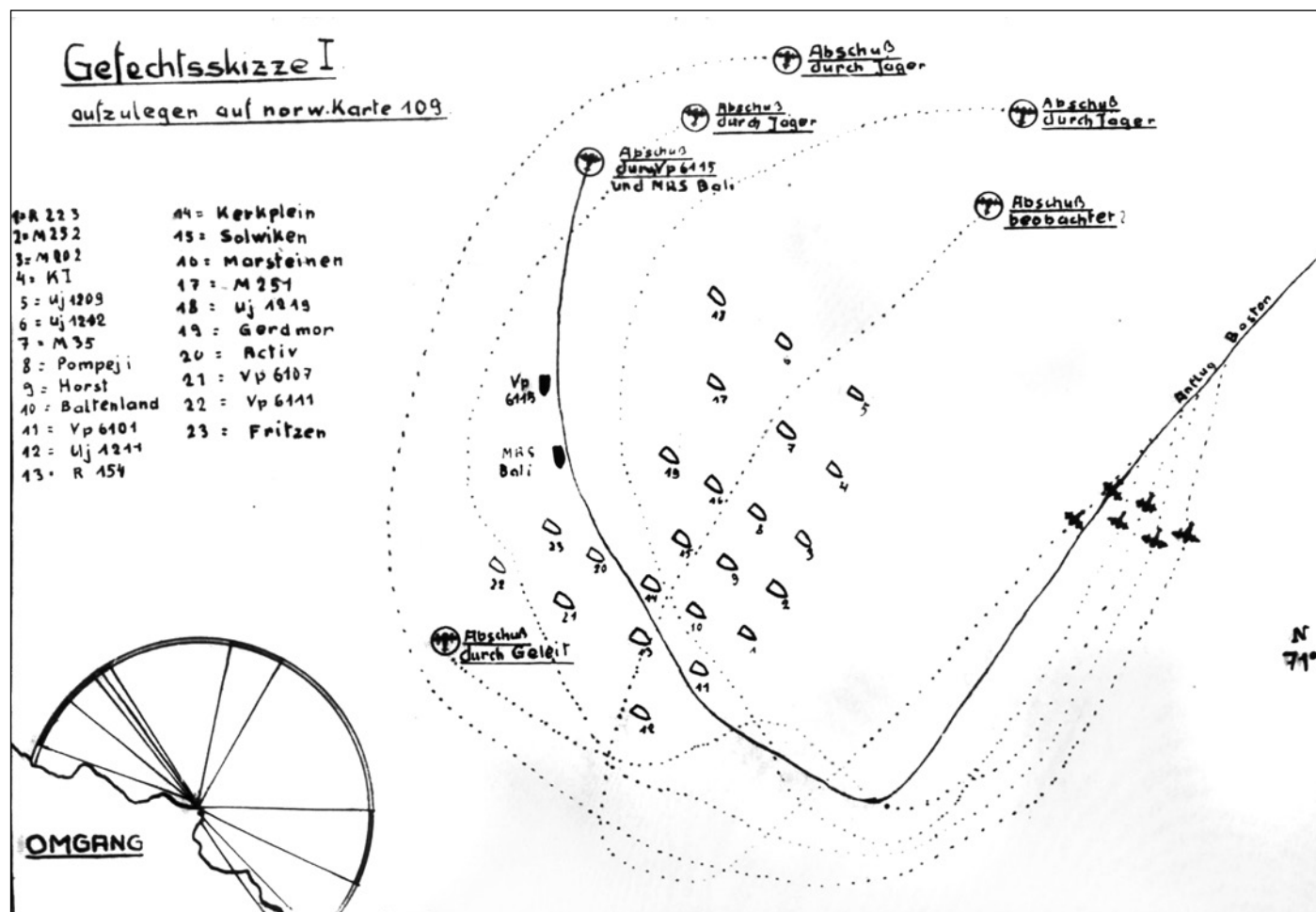
Торпедоносцы остались одни, но продолжали атаковать конвой. Именно их атака была описана в донесении канонерской лодки К-1:

«21:40 3 низколетающих «Бостона» подходят с 90 град, облетают спереди на правый борт конвоя. Обстреливать их невозможно из-за опасности попасть в свои пароходы. Число торпед, сброшенных с правого борта, не определено. Улетали за корму на СЗ, С и СВ.

21:43 Сбитый на ИК 340 град.

21:44 Сбитый на ИК 336 град.

21:46 Сбитый на ИК 46 град.



Немецкая схема атаки «бостонов» на конвой 25 мая 1944 года. Источник – И.В.Борисенко

Все наблюдались на большом удалении».

Из отчета 5-й флотилии тральщиков: «В 21:42 один «Бостон» был сбит конвоем, он упал по правому борту за кормой в море. Запрос на сбитый дал пароход «Kerkplein», участвовали V-6111, 6107, пароходы «Baltenland» и «H.E. Fritzen». Второй «Бостон» был сбит сразу после этого и упал в направлении на север на удалении около 2000 м позади конвоя. Запрос на сбитый от плавбазы «Bali» и V-6115».

Из атаки на конвой не вернулись три экипажа.

Первый экипаж: пилот – гвардии лейтенант Петр Яковлевич Гнетов, штурман – гвардии лейтенант Аркадий Андреевич Грачев, стрелок-радист – гвардии сержант Павел Иванович Бобров.

Второй: пилот – гвардии младший лейтенант Игорь Иванович Рыбчинский, штурман – гвардии младший лейтенант Георгий Антонович Бочаров, стрелок-радист – гвардии младший сержант Алексей Васильевич Колесников, стрелок – гвардии младший сержант Василий Евгеньевич Завитаев.

Третий: пилот – гвардии младший лейтенант Иван Матвеевич Николаев, штурман – гвардии младший лейтенант Венедикт Николаевич Иванов, стрелок-радист – гвардии сержант Анатолий Алексеевич Предтеченский, стрелок – гвардии сержант Алексей Иванович Чаузов.

Последними в атаку на конвой вечером 25 мая 1944 г. вышла группа из четырех истребителей-бомбардировщиков «Киттихаук» 78-го иап (ведущий – капитан Ф.С. Плотко) под прикрытием шести истребителей «Аэрокобра» из 20-го иап (ведущий – лейтенант А.К. Тарасов). Самолеты этой группы взлетели в 21:46 с аэродрома Ваенга-2. Маршрут группы: Ваенга-2 – Сеть-Наволоок – Цып-Наволоок – Вайтолахти – 15-20 км севернее Вардё – цель. По плану атаки конвоя, эта четверка «киттихауков» должна была наносить удар топмачтовым способом по кораблям охранения совместно с группой капитана В.П. Стрельникова, но по документам штаба ВВС СФ, по вине ведущего оторвалась от «киттихауков»-пикировщиков и пришла к цели с опозданием. Официально время атаки этой группы в 22:36, но донесение ведущего группы и немецкие документы позволяют сделать вывод, что все произошло несколько позже.

Из донесения капитана Ф.С. Плотко:

«При подходе к цели видел отходящие самолеты внизу H=800-1000 метров и 2 очага пожара в море, горели самолеты.

Группа торпедоносцев наносивших удар до нас вызвала большой пожар на транспорте идущем сзади.

Над целью появился один своей маленькой группой. Удар нанес с пикирования [по документам штаба ВВС СФ, с планирования, причина отказа от топмачтового бомбометания – отсутствие «киттихауков»-пикировщиков. – авт.] с выводом на H=400-200 метров с последующим набором и уходом от цели самостоятельно.

Многу атакован СКР идущий сзади слева результатов не наблюдал. Летчики Проявка, Нерубенко, Коваленко – атаковали СКР сзади слева. СКР горит – затонул».

Насчет гибели сторожевого корабля капитан Ф.С. Плотко поторопился, но безрезультатной атака его самолетов не была. Из журнала боевых действий 61-й флотилии сторожевых кораблей:

«21:55. Три «Бостона» атаковали V-6107 торпедами и огнем бортового вооружения. Атака отбита, от торпед увернулись. От огня бортового вооружения вышел из строя гироскоп. Много пробоин и потери в личном составе».

Это описание атаки «киттихауков», так как отражение атаки низковысотных «бостонов» в ЖБД 61-й флотилии записано на 21:40-21:44, а после этой группы другие самолеты не атаковали немецкие корабли в районе конвоя. И, как ни печально это признавать, очаги пожара в море, кото-



Сторожевой корабль V-6107

рые видел на подходе к конвою капитан Ф.С. Плотко – это горящие «бостоны» группы П.Я. Гнетова.

Из всего этого можно сделать вывод, что V-6107 был поврежден «киттихауками» капитана Ф.С. Плотко.

Только через 20 минут после атаки «киттихауков», в 23:15 V-6107 доложил флагману конвоя о потерях личного состава – двое убитых и один раненый.

Для помощи выходящим из боя над конвоем самолетам были посланы восемь «аэрокобр» 2-го гкап, но, патрулируя в районе Пумманки – Вайтолахти, они противника не встретили.

Итогом воздушных боев над конвоем для немецкой стороны стали следующие цифры. Воздушный бой вели двенадцать Bf.109 из 7-го, 8-го и 9-го отрядов 5-й истребительной эскадры. Немецкие пилоты заявили о 33 сбитых советских самолетах, из которых 20 «бостонов», 8 P-40 и 5 «аэрокобр». Все 19 немецких истребителей сели на аэродром Свартнес в 22:08.

В 23:28 для слежения за конвоем вылетел очередной самолет-разведчик 118-го рап «Киттихаук» №5.

В 00:07 26 мая командование ВВС Северного флота приняло решение нанести повторный удар по конвою. В 00:10 начальник штаба ВВС СФ отдал командирам соединений следующие приказы:

Командиру 5-й мтад – нанести удар по конвою высотными торпедоносцами под прикрытием истребителей 255-го иап. Район удара – Перс-фьорд. Время удара – 03:30.

Командиру 6-й иад – 78-й иап передать в подчинение командиру 14-й сад.

Командиру 14-й сад – нанести удар по конвою двумя группами штурмовиков. Первая группа должна бомбить с

пикирования и обеспечивать удар второй, которая атакует топмачтовым способом. Район удара – Перс-фьорд. Время удара – 03:30.

Позднее была поставлена задача по нанесению удара по конвою перед Пумманкской оперативной группой. Время удара для самолетов этой группы определено не было, так как на момент отдачи приказа командование ВВС точными данными о расположении конвоя не располагало.

«Туман войны» рассеял самолет-разведчик 118-го рап, «Киттихаук» №5. Он доложил:

«00:50 В районе Берлевог конвой противника 5 ТРТР 7 тыс тонн 2 ММ 3 ТЩТЩ 6 СКР СКР остальные СКА и МО. Всего 22 единицы. Над конвоем 2 истребителя.

00:55 Конвой противника идет медленнее, скорость 4-5 узлов».

В 01:35 начальник штаба ВВС передал командирам соединений порядок атаки конвоя:

- первыми бьют высотные торпедоносцы, заход на конвой со стороны моря. Их задача – нарушить ордер конвоя и нанести потери кораблям и транспортам противника;

- через 2 минуты наносят удар штурмовики с аэродрома Ваенга-2. Идут по суше южнее Вардё с заходом на конвой с берега. Наносят удар по конвою двумя группами: одна группа атакует с пикирования, вторая – топмачтовым способом. Штурмовики, атакующие с пикирования, должны обеспечить выход в атаку штурмовиков-топмачтовиков, атакующих транспорты;

- последней бьет группа штурмовиков с аэродрома Пумманки с заходом со стороны моря. Их цель – транспорты конвоя. Время удара должно было быть сообщено дополнительно.

В 01:57 для слежения за конвоем взлетел очередной самолет-разведчик 118-го рап «Киттихаук» №3.

В период подготовки к повторному вылету по предложению начальника штаба ВВС, который одобрил командующий, был проигран следующий тактический прием с целью обмана противника.

Из показаний плененных немецких летчиков командованию ВВС СФ было известно, что противник узнает о подготовке нашей авиации к вылету по настройке самолетных радиостанций на земле перед вылетом (очевидно с помощью станций перехвата). Поэтому решено было провести внеочередную настройку самолетных радиостанций.

Кроме того, решено было с целью вызова вражеской истребительной авиации с аэродромов и преждевременно расходования ими горючего до вылета наших ударных групп выслать две демонстрационные группы. Одну, из четырех «киттихауков», – севернее Вадсё, вторую, из двух «киттихауков», – в район Луостари. Ранее при проведении операции одновременно посылали демонстрационную группу в район Луостари и ударную на цель. Расчет был на то, что четыре «киттихаука», идущие в направлении Вардё, противник примет за ударную группу и поднимет авиацию на перехват. Ведущих обеих демонстрационных групп известили, что им по радиции будут давать ложные сигналы.

В 03:05 обе демонстрационные группы взлетели и пошли в заданном направлении. С радиции командного пункта ВВС этим группам начальник штаба отдавал различные ложные приказы на атаку конвоя. По данным радиоперехвата было известно, что при подходе группы «киттихауков» к району Свартнес в воздухе уже были самолеты противника.

Так, аэродромная радиостанция Свартнес своим истребителям в воздухе давала следующие радиогаммы: *«03:43. В воздухе до 20 самолетов противника, они идут к конвою. 03:44 советские самолеты около конвоя».* Известно, что имел место взлет истребителей на перехват демонстрационной группы в 03:45 (8-й отряд, сел через 20 минут, не найдя самолетов противника).

Только в 04:00 противник понял, что перехватывает демонстрационную группу, и дал приказ своим самолетам на посадку. Демонстрационные группы после этого вернулись на свои аэродромы.

Тем временем, самолеты-разведчики продолжали полеты с целью отследить движение конвоя.

В 03:27 в очередной раз вылетел самолет-разведчик «Киттихаук» №5.

В 03:30 от «Киттихаука» №3, следившего за конвоем, пришло следующее донесение: *«Мыс Мокур конвой противника в составе 24 единиц».*

В 03:45 начальник штаба ВВС СФ передал в части время удара:

- командиру 5-й мтад – 06:00;

- командиру 14-й сад – 06:02;

- Пумманковской оперативной группе – 06:05.

Самолет-разведчик «Киттихаук» №5 118-го рап, вылетевший для слежения за конвоем, доложил: *«04:28 Голова конвоя входит в Сюльте-фиорд в составе 26 единиц из них 3 ТРТР».*

В 04:50 командиру 6-й иад был передан следующий приказ: в период 06:10–06:50 восемь «аэрокобр» должны нести барраж в районе Вардё – Вайтолахти с целью сопровождения подбитых самолетов.

Пришло время для взлета ударных групп. Для фиксации результата их удара 118-й рап поднял два самолета-разведчика «Киттихаук», №3 и №4.

Именно последний передал донесение об атаке конвоя: *«05:50 РДО от Киттихаук №4 наша авиация выходит в атаку».*

В 05:52 РДО от Киттихаук №4 по нашей авиации ведут сильный заградительный огонь».

К сожалению, план атаки был нарушен...

* * *

Первый удар по конвою нанесли восемь истребителей-бомбардировщиков «Киттихаук» из 78-го иап (ведущий – лейтенант П.И. Сахаров). Группа взлетела в 05:10 и шла по маршруту Ваенга-2 – Порт-Владимир – мыс Шарапов – Вайда-губа – Перс-фьорд. До атаки конвоя «киттихауки» эс-кортировали штурмовики группы старшего лейтенанта С.П. Шейкина, но вместо совместной атаки со штурмовиками вышли вперед и нанесли удар самостоятельно. Немецкие истребители связываться с «киттихауками» не стали и пошли в атаку на штурмовики, что имело для последних тяжелые последствия...

Время атаки группы «киттихауков» в разных документах варьируется от 05:50 до 05:56. По донесению пилотов, большая часть истребителей-бомбардировщиков атаковала кормовое охранение конвоя, и только два – транспорты. В немецких документах атака «киттихауков» отражена в журнале боевых действий плавбазы «Бали»: *«05:52 Воздушная тревога в квадрате АС8429. Атака 11 машин типа Ил-2 бомбами и пушечно-пулеметным огнем».*

Немцы полагали, что «киттихауки» атаковали отряд кораблей в составе плавбазы «Бали», сторожевого корабля V-6115 и моторного тральщика R-154, догонявший конвой после снятия экипажа с погибшего транспорта «Сольвикен».

Самолет-разведчик «Киттихаук» №4 118-го рап донес: *«05:52 разрывы бомб в районе конвоя».*

Конвой от первой атаки ВВС СФ никаких потерь не понес...

Следом за «киттихауками», в 05:58, конвой атаковали высотные торпедоносцы. Группа состояла из четырех Ил-4 9-го гмтап (ведущий – капитан К.Ф. Шкаруба) под прикрытием шестнадцати «аэрокобр» из 255-го иап (ведущий – капитан П.А. Рассадкин). Самолеты этой группы совершили взлет в 05:02 и пошли по маршруту Ваенга-1 – Цып-Наволок – севернее Вайтолахти – севернее Вардё – Перс-фьорд.

СХЕМА
расположения целей, направления атаки
с отметкой потопленных и поврежденных кораблей)

Именной список

ПОТОПИВШИХ (ПОВРЕДИВШИХ) КОРАБЛИ

СБИВШИХ С-ТЫ ПРОТИВНИКА

Фамилия И. О.	Тип	Тоннаж	Фамилия И. О.	Тип
1 Яковлев Шварцко	Норманн Противник	7000 т.	1	
2 Яковлев Полянов			2	
3 Яковлев Гусев			3	
4 Яковлев Митов			4	
5			5	

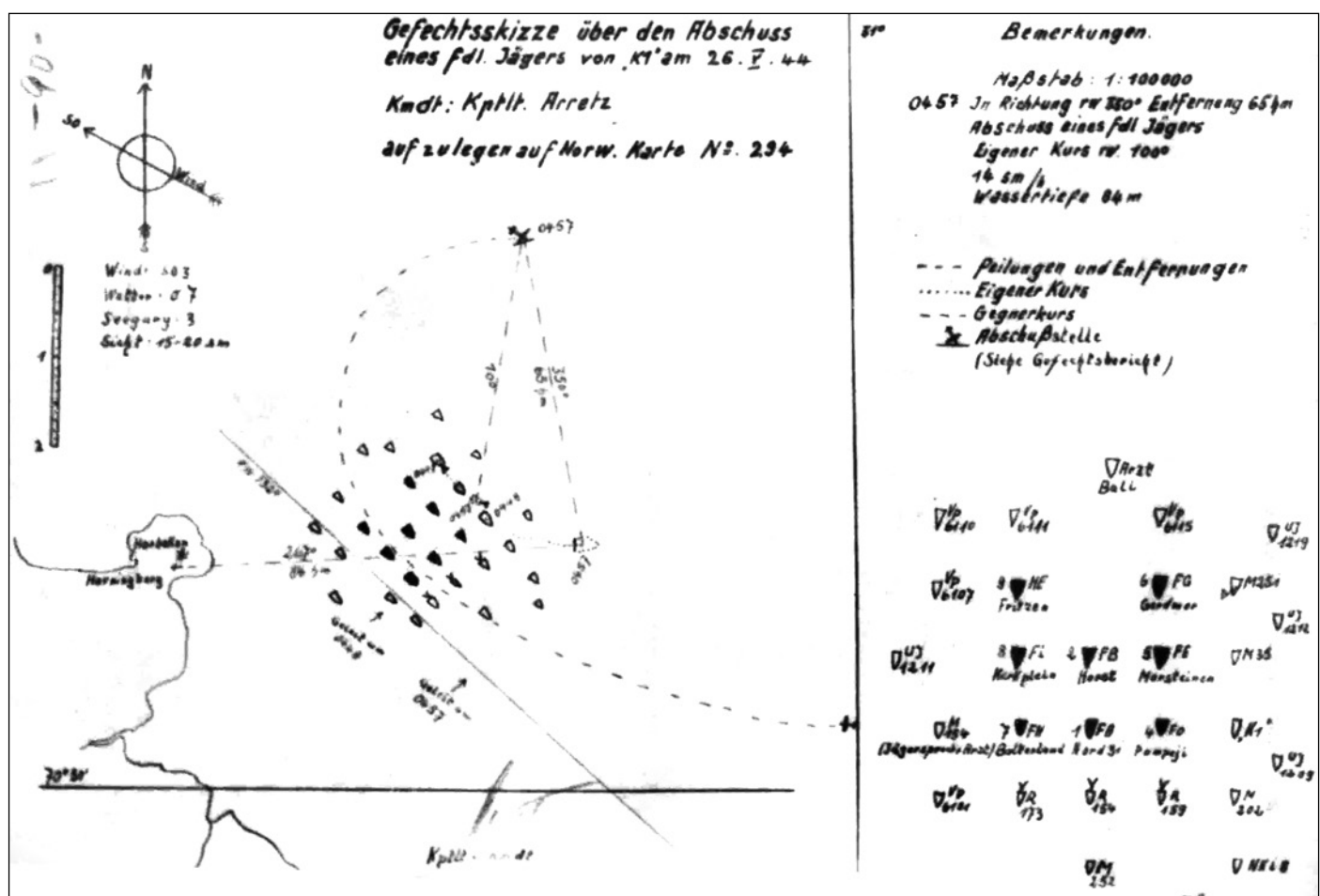
Выводы и заключения: Атакующие корабли противника уничтожены полностью при этом все возможности атак противника исчерпаны.

К Р

Генерал АП Яковлев

Завис, фамилия

Яковлев, Александр



Немецкая схема конвоя 26 мая из КТВ канлодки К-1. Источник – И.В.Борисенко

«аэрокобры», их пилоты – капитан Игорь Иванович Гладков и младший лейтенант Сергей Сергеевич Тропа – погибли. Советские истребители вступили в бой и сумели сбить три немецких истребителя. Штаб ВВС СФ засчитал по одной победе над Bf.109 капитану П.А. Рассадкину, лейтенанту Д.И. Егорову и младшему лейтенанту Л.А. Зайцеву.

Однако в ходе воздушного боя немецким истребителям удалось прорваться к торпедоносцам и сбить один Ил-4. Из аварийного акта о потере самолета: «*При выходе из атаки атакован Ме-109 справа снизу сзади. После первой атаки самолет резко взмыл вверх затем свалился в беспорядочном отвесном пики и упал в воду в районе конвоя*».

Из боевого вылета не вернулся экипаж в составе: пилот – гвардии младший лейтенант Лука Самойлович Титов, штурман – гвардии старший лейтенант Николай Михайлович Тархов, стрелок-радист – гвардии младший сержант Сергей Григорьевич Богданов, стрелок – гвардии сержант Сергей Иванович Аксенов.

При отходе от цели ведущий еще раз оглянулся на конвой. Из рапорта гвардии капитана К.Ф. Шкаруба: «Экипаж самолета №18 младшего лейтенанта Титова сбит истребителями противника в районе конвоя на отходе. Видел как кобры сбили Ме-109. После отхода от цели на удалении 50-75 км наблюдал столб черного дыма».

Столб черного дыма, который наблюдал ведущий торпедоносцев, был результатом успешной атаки первой группы штурмовиков. Она состояла из восьми Ил-2 (ведущий – старший лейтенант С.П. Шейкин) под прикрытием шести «аэрокобр» из 20-го иап (ведущий – капитан Е.В. Петренко). В эту же группу должны были входить восемь «китти-

хауков» лейтенанта Сахарова, но как описано выше, они атаковали конвой раньше. Группа 46-го шап взлетела в 05:10 и шла по маршруту Ваенга-2 – Порт-Владимир – мыс Шарапов – Вайда-губа – Перс-Фьорд. Один штурмовик по техническим причинам повернул домой.

Уже при подходе к цели «аэрокобры» 20-го иап, обеспечивающие прикрытие группы штурмовиков С.П. Шейкина, были связаны боем с немецкими истребителями. Из рапорта капитана Е.В. Петренко: «В 06:05-06:10 прикрывая атаку Ил-2 по цели и отход от цели вели воздушный бой с 5-7 Ме-109 и ФВ-190 безрезультатно».

В 06:05, несмотря на атаки немецких истребителей, штурмовики старшего лейтенанта С.П. Шейкина разделились на две группы и нанесли удар по конвою со стороны берега. Из отчета 5-й флотилии тральщиков:

«В 06:02 новая атака на конвой. 11 Ил-2, подлетая со стороны берега, сбрасывали бомбы и обстреляли конвой бортовым вооружением, некоторые бомбы были крупного калибра».

Первая группа состояла из трех штурмовиков и атаковала головные корабли и суда конвоя. Судя по имеющимся немецким документам, успеха они не достигли, а все три штурмовика, которые пилотировали старший лейтенант С.П. Шейкин, лейтенант П.В. Никоноров и младший лейтенант А.А. Комаров погибли от зенитного огня и атак истребителей.

* * *

Вторая группа из четырех штурмовиков атаковала хвост конвоя и сумела добиться успеха.

Первым пострадал пароход «Херта Энгелине Фритцен» (3672 брт). Из рапорта младшего лейтенанта П.В. Сердю-

ка, пилота 46-го шап: «Атаковал концевой транспорт 6-8000 тонн водоизмещением в 06:05 в районе Перс-фьорда. Своих результатов не наблюдал». Судя по немецким схемам, концевым транспортом в конвое как раз и была «Херта Энгелине Фритцен».

Из донесения 5-й флотилии тральщиков: «В 06:05 пароход «Herta Engeline Fritzen» получил 2 попадания бомб в носовую часть. Фок-мачта обрушилась в сторону кормы. Надстройки мостика были тяжело повреждены, судно не потеряло плавучести и маневренности. Из состава экипажа один моряк был ранен тяжело, а еще пять – легко».



«Херта Энгелине Фритцен»

Лейтенант 1-го класса Сердюк Я.В. (подпись, фамилия, имя, отчество) 1941 г.
 Командир 1-го Киттихаук (подпись, фамилия, имя, отчество)

РАПОРТ
 О выполнении боевого полета по конвою противника.

Ж.В. и.и.	ВОПРОСЫ	ОТВЕТЫ
1.	В составе какой группы вылетел на задание.	8 ил-2
2.	Время вылета, маршрут и профиль полета	4:50 ил-2. Вайталожили-цели, бросили
3.	Что атаковали, время и место атаки (бом)	Атаковал концевой транспорт 6-8000 тонн водоизмещением в 6:05 в районе Перс-фьорда.
4.	Наблюдения о действиях других самолетов — групп	Видел лейтенанта Тамарова атаковал миноносец.
5.	Наблюдения результатов Удара: а) своих б) соседей	Своих результатов не наблюдал. При выходе из цели в воздушном бою применяли пушечный огонь. Обил. Ме-109. Самолет имеет 2 повреждения. Отбил от цели наблюдая до тех пор, пока не атакованного парой лейтенанта Тамарова.
6.	Что сфотографировано и подтверждено результатов удара.	Нет.

Рапорт пилота 46-го шап младшего лейтенанта Сердюка об атаке конвоя Rr.120.Ki утром 26 мая 1944 года. Источник – филиал ЦА МО РФ (Архив ВМФ)

Находившаяся на борту парохода военная команда зенитчиков так описывает атаку советских штурмовиков: «На удалении 900 м огонь был открыт по машинам, подлетающим на высоте 150 м. Последовал сброс бомб и торпед, а также огонь из бортового вооружения. На высоте 15 м одна машина пролетела над носовой частью судна, причем в него попало 2 бомбы, причинившие повреждение. Судно, однако, не потеряло маневренности».

Если пилот – младший лейтенант П.В. Сердюк – не смог пронаблюдать результаты удара, то его воздушный стрелок – младший сержант Ю.Г. Аникин – оставил следующий рапорт: «При выходе из атаки, проведенной нами 26 мая 1944 года, наблюдал прямое попадание наших бомб в транспорт противника, после чего он стал погружаться в воду».

Повреждения не были критическими для судна – ни плавучесть, ни управляемость не пострадали. Но в тот момент со стороны ситуация казалась очень серьезной, на носу разгорелся пожар, с которым экипаж с большим трудом справился. Отметим донесение с самолета-разведчика 118-го рап «Киттихаук» №4: «06:10 [В] 06:05 транспорт горит».

Сторожевые корабли V-6110, V-6111 и V-6115 получили приказ отконвоировать транспорт в Вардё.

Вторым успехом стало повреждение плавбазы «Бали». Из ЖБД корабля:

«06:03 Атака одного Ил-2 с правого борта, с кормы бомбами и огнем бортового вооружения. MRS «Bali» открыла огонь с 45 мм. Огонь легких зениток немедленно накрыл цель. Корабль был плотно накрыт: 4 бомбы упали в непосредственной близости от правого борта, на корабле сильные сотрясения. Водные массы обрушились на верхнюю палубу».

Вероятно, успеха добился старший лейтенант М.М. Тамаров, который, по рапортам экипажей штурмовиков, атаковал миноносец. Стрелок М.М. Тамарова, младший лейтенант И.Н. Гугуев, отметил в своем рапорте: «Наблюдал прямое попадание бомб в миноносец летчиком Тамаровым в кормовой части каравана». Вывод об успехе атаки Тамарова можно сделать, исходя из описания его атаки, сохранившейся в ЦВМА в Гатчине, и схемы конвоя, взятой из ЖБД немецких кораблей.

Отметим, что устранять повреждения корабля экипажу пришлось почти неделю. Из донесения инженера-механика плавбазы «Бали»: «26.5. Во время перехода в конвое атакованы русскими самолетами. 4 бомбы упали в непосредственной близости от корабля. Из-за сильных сотрясений и обрушившихся на весь корабль водных масс возникли небольшие повреждения электрических устройств, которые частью устранили еще в походе, а частью – при помощи подручных средств в порту».

При отходе от конвоя штурмовики были атакованы немецкими истребителями. Из рапорта воздушного стрелка 46-го шап младшего сержанта Ю.Г. Аникина:

«Нас при выходе из атаки атаковали 6 Ме-109. Один Ме-109... у меня в хвост и бил из пулеметов и пушек. Он шел под ракурсом 0/4 я дал длинную очередь он отвернул и с разворотом атаковал ведомого Обревко в бок сверху, после чего самолет Обревко упал в воду и разлетелся на куски. После чего Ме-109 совсем обнаглели и начали атаковать и открывать огонь почти с 20 метров. Все атаки Ме-109 (а их было 6) я отбил. Один самолет подошел вплотную к хвосту и открыл огонь. Он шел под ракурсом 0/4 у него что то с шасси левой не в порядке было я дал длинную очередь и он со снижением и дымом врезался в воду. После чего я заметил, что летчик Сердюк дал горку, самолет почти повис в воздухе и ударил РС и пушечно-пулеметным огнем по Ме-109, который разорвался в воздухе и горящие обломки полетели в воду. Наших



Плавбаза катеров-тральщиков «Бали»

истребителей прикрытия не было, был после 1 «Киттихаук». Ме-109 повредили и подбили нам систему шасси и мы вынуждены садиться на брюхо».

В отражении атак немецких истребителей экипажам штурмовиков помог пилот «киттихаука» 78-го иап младший лейтенант Николай Романович Лисичкин. Из его рапорта: «По выходе из атаки [он сбросил бомбы на немецкие корабли. – авт.] оказался один, нашей группы самолетов не было видно в дымке и я решил обожждать илов которые выходили из атаки, сделав пару виражей и оказавшись еще впереди илов – решил пристроиться сзади илов. В это время илов атаквали 2 Ме-109, первую атаку отбив я пристроился к 3-м Ил-2 и начал отбивать атаки 2 Ме-109, с которыми вел бой до середины пути между Вардэ и Вайтолахти».

Но, несмотря на все усилия пилотов и бортовых стрелков, группа понесла тяжелые потери. Из донесения 5-й флотилии тральщиков:

«В 06:04 Ил-2 был сбит конвоем, наблюдался еще один сбитый истребителями».

В период времени с 06:03 до 06:08 наблюдались 3 сбитых нашими истребителями».

Как это ни печально признавать, из боевого вылета на атаку конвоя Rр.120.Ki не вернулись четыре экипажа штурмовиков 46-го шап. В аварийных актах на потери самолетов указана одна причина – сбиты немецкими истребителями.

Первый экипаж состоял из пилота – командира звена старшего лейтенанта Степана Петровича Шейкина – и воздушного стрелка – младшего сержанта Николая Николаевича Копейкина.

Второй экипаж: пилот – лейтенант Петр Васильевич Никоноров, воздушный стрелок – краснофлотец Анатолий Федорович Столетов.

Третий экипаж: пилот – младший лейтенант Николай Демьянович Обревко, воздушный стрелок – старшина Алексей Алексеевич Чугунов.

Четвертый экипаж: пилот – младший лейтенант Артем Артемович Комаров, воздушный стрелок – младший сержант Владимир Васильевич Абрамов.

Через два с половиной часа после атаки моторный тральщик R-159 подобрал у Киберга тела двух мертвых советских летчиков. Видимо, это был экипаж погибшего штурмовика.

Следом за группой штурмовиков старшего лейтенанта Шейкина в атаку на конвой вышла группа штурмовиков-топмачтовиков. Она состояла из четырех Ил-2 из 46-го шап (ведущий – капитан Д.В. Осыка), четырех истребителей

«Киттихаук» из 78-го иап (ведущий – старший лейтенант А.И. Батраков) и четырех «яков» из 20-го иап (ведущий – лейтенант И.С. Ткаченко). Группа взлетела в 05:20 и шла по маршруту Ваенга-2 – Порт-Владимир – мыс Шарапов – Вайда-губа – Перс-фьорд. Осыка провел свои самолеты южнее Вардэ и в 06:10 заходом с берега в районе Перс-фьорда атаковал конвой топмачтовым методом.

Из донесения 5-й флотилии тральщиков: «В 06:09 подлет 4 Ил-2».

Топмачтовики, разделившись на пары, атаквали немецкие транспорты, но промахнулись. Вероятнее всего, целью первой пары стал пароход «Херта Энгелине Фритцен», второй – пароход «Керкплайн».

Первая пара доложила о поражении парохода «Херта Энгелине Фритцен» явно нанесены не авиабомбами ФАБ-250, которые оставляли в бортах кораблей пробоины до 10 метров в диаметре.

В воздушном бою истребители сопровождения отстояли штурмовики, но потеряли один «киттихаук». Из аварийного акта о потере самолета: «При отходе от цели отбивали атаку 4 Ме-109 от группы Ил-2. Атака Ме-109 отбивалась маневром пар. При лобовых атаках с парой Ме-109 был сбит младший лейтенант Коваленко». Пилот – младший лейтенант Коваленко Андрей Сергеевич погиб.

Последней конвой атаковала группа штурмовиков с аэродрома Пумманки. В ее состав входили четыре Ил-2 из 46-го шап (ведущий – лейтенант Л.М. Калмыков), шесть «киттихауков» из 78-го иап (ведущий – лейтенант В.Г. Митрофанов), шесть «яков» из 20-го иап (ведущий – лейтенант Л.П. Лапин). Группа взлетела в 05:51 и пошла по маршруту Пумманки – 15-20 км севернее Вардэ – Перс-фьорд.

Уже при подходе к цели истребители 20-го иап связала боем пара немецких истребителей, но «киттихауки» 78-го иап были начеку и отбили все атаки немецких истребителей. Из донесения лейтенанта А.С. Павлова, пилота «киттихаука» 78-го иап: «При подходе были встречены огнем ЗА и истребителями противника Ме-109 в составе 8 самолетов. Вели бой. После атаки по одному Ме-109 с Д=50 м К=0/4 самолет сбил. Упал в воду в районе конвоя 3 км севернее». Штаб ВВС Северного флота засчитал лейтенанту А.С. Павлову сбитый Vf.109.

В 06:14 штурмовики с Пумманки, атаквали со стороны моря, с кормы конвой сбросив бомбы с пикирования. Под удар попал танкер «Марштайнен», шедший ближе к концу конвоя в левой колонне транспортов. Из донесения 5-й флотилии тральщиков:

«В 06:10 еще 9 Ил-2 атаквали конвой с севера».

В 06:12 сброс бомб и огонь бортового вооружения по конвою. Самолеты на высоте примерно 2000 м. Много бомб упало в непосредственной близости от танкера «Marsteiner». Судно от осколков бомб получило легкие повреждения. В экипаже двое убитых и один тяжелораненый. Самолеты на отлете преследовали наши истребители».

Находившиеся на борту танкера зенитчики в своих документах уточнили повреждения: «На «Marsteiner» осколками 5 бомб, упавших в 5-10 м от левого борта, 2 чел. убито, 1 ранен тяжело и 1 легко». Кроме того, от близких разрывов у танкера было повреждено рулевое управление. Из-за этого повреждения судно ушло в Вардэ в 07:27.

Несмотря на зенитный огонь и атаки истребителей, все самолеты с аэродрома Пумманки смогли вернуться без потерь.

Уходящие после атаки конвоя советские самолеты продолжали вести бой с немецкими истребителями. В воздухе противодействие атакующим советским самолетам вначале оказывали истребители из 9-го отряда. Потом на помощь им прилетели Vf.109 из штаба III группы, 7-го



Моторный тральщик у берегов Норвегии

и 8-го отрядов JG 5. Всего немцы записали на свой счет 40 сбитых советских самолетов, из них восемь штурмовиков Ил-2.

По имеющимся на текущий момент данным, потерь над конвоем у немецких истребителей не было, лишь несколько самолетов получили легкие повреждения.

В 06:30 последовали предварительные распоряжения начальника штаба ВВС СФ о подготовке третьего удара по конвою.

В 08:03 118-й рап поднял для доразведки конвоя «Киттихаук» №5. Почти через час, в 08:55, от него было принято донесение: «Сфотографировал конвой. Конвой находится на траверсе Кибергнес, состав конвоя 3 ТР, 17 кораблей охранения, 1 ТР дымит. Погода облачность 10 баллов H=2500-3000 м. Задание выполнил. Возвращаюсь домой. Дайте обстановку».

Тем временем в штабе ВВС СФ собрали данные о результатах удара. После подсчетов выяснилось, что за две атаки конвоя было потеряно 13 самолетов вместе с экипажами. Вследствие того, что в частях было много поврежденных машин, а личному составу следовало дать отдых, было решено вместо следующего удара по конвою атаковать Киркенес в ночь с 26 на 27 мая.

Окончательно затею добить немецкие корабли похоронила плохая погода, вследствие чего налет на порт не состоялся.

Таким образом, без дальнейших происшествий караван дошел до Киркенеса. Из донесения 5-й флотилии тральщиков:

«В 13:00 конвой вошел в Кьельмё-сунд и был в 13:30 отпущен на приказанные ему якорные стоянки.

18:00. Сопровождение по итогам конвоя. Определены такие результаты:

Потери: пароход «Solviken». На V-6107 – 2 убитых, на танкере «Marsteinen» – 2 убитых, на пароходе «Solviken» – 2 пропавших. Всего 4 убитых, 2 пропавших, 7 тяжело и 6 легкораненых.

Конвой сбил 4 самолета, наши истребители 71 штуку. Таким образом, это крупнейший успех при проводке немецких конвоев в Арктике».

Однако, если собрать донесения всех немецких кораблей, вырисовывается не столь оптимистичная картина:

- пароход «Сольвикен» (3502 брт) потоплен торпедоносцами 9-го гмтап, погибло два моряка из состава экипажа;

- пароход «Херта Энгелине Фритцен» (3672 брт) поврежден штурмовиками 46-го шап, ранено семь моряков из состава экипажа. Пароход простоял в ремонте почти месяц и вышел в обратный рейс из Киркенеса только 29 июня 1944 г.;

- танкер «Марштайнен» (806 брт) поврежден штурмовиками 46-го шап, убито и ранено по два человека из состава зенитной команды. Повреждения судна были сравнительно невелики, и оно вышло с грузом 5 июня 1944 г. из Киркенеса;

- плавбаза катеров-тральщиков «Бали» повреждена штурмовиками 46-го шап, потерь в экипаже нет. Повреждения электрических устройств на корабле отремонтировали в течение нескольких дней;

- сторожевой корабль V-6107 незначительно поврежден истребителями-бомбардировщиками «киттихаук» 78-го иап, двое моряков из состава экипажа убиты и один ранен;

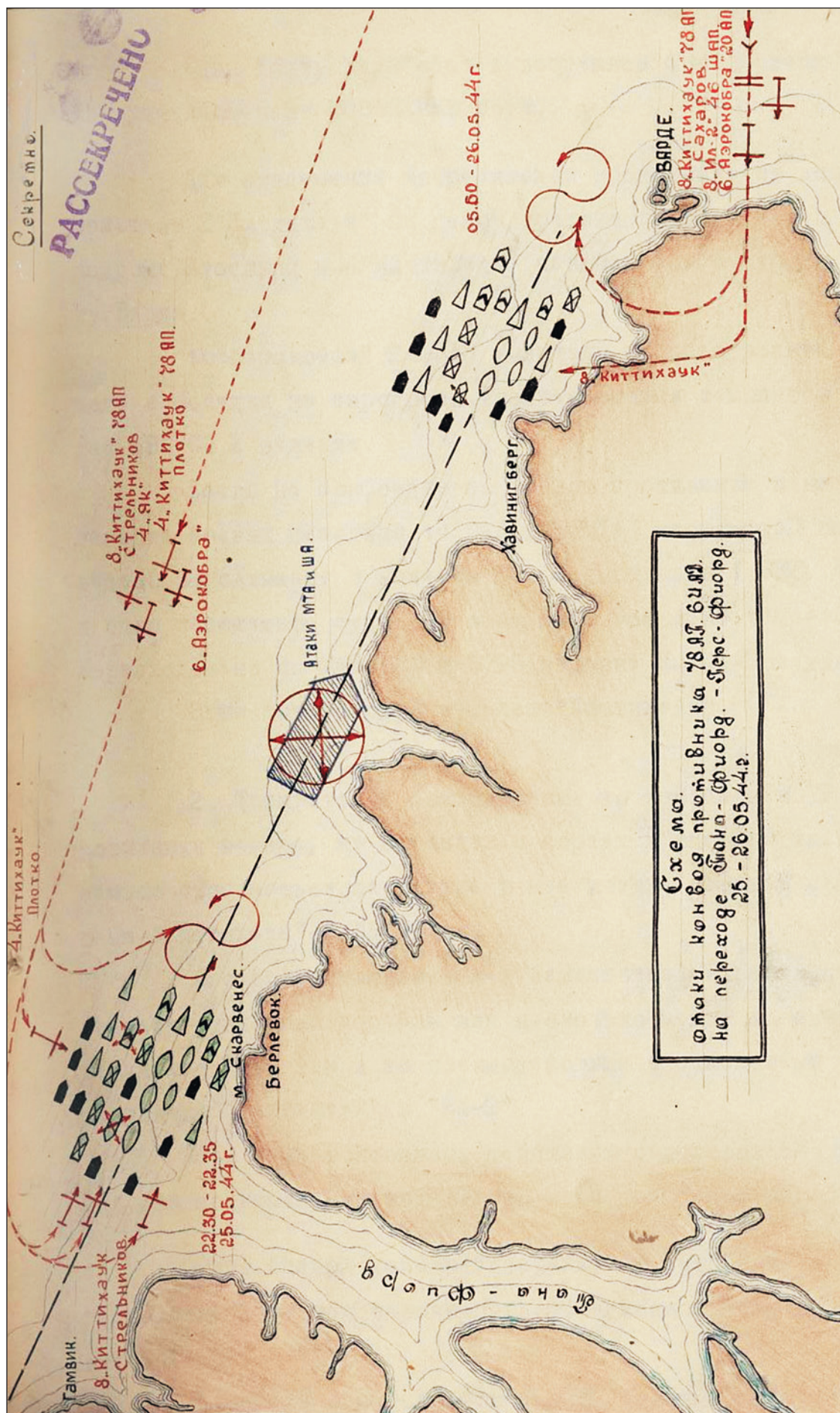
- сторожевой корабль V-6115 поврежден истребителями-бомбардировщиками «киттихаук» 78-го иап, двенадцать моряков из состава экипажа получили ранения. Корабль совместил ремонт боевых повреждений с чисткой котлов, в результате чего простоял в ремонте до 18 июня 1944 г.

Всего экипажи немецких кораблей и судов потеряли 6 человек убитыми и 22 ранеными.

К сожалению, потери немецкого конвоя в штабе ВВС СФ оценивали несколько выше: «Несмотря на сильное противодействие ЗА и истребителей противника конвою нанесен значительный ущерб. Всего потоплено в конвое 8 единиц; из них 2 транспорта. Повреждено 3 единицы, из них 2 транспорта».

С советской стороны потери составили 13 сбитых самолетов. Из состава экипажей 31 летчик погиб, еще 3 было ранено. Это были невероятно тяжелые потери, особенно в плане личного состава. Были ли размен такого количества жизней на один потопленный пароход хорошим результатом? Несомненно, нет. Позже советские летчики уничтожали противника ценой гораздо меньших жертв. В сражении 25-26 мая против нас сыграли несколько факторов: малая концентрация сил, своевременный вылет на перехват вражеских истребителей с близкорасположенного аэродрома, ошибки в организации собственного истребительного прикрытия. Командование опять понадеялось на то, что освободившиеся от бомб «киттихауки» хорошо помогут «чистым» истребителям – и прогадало. Наконец, атаки ошестинившегося зенитками каравана проводились не одновременно, что позволяло противнику маневрировать огнем. Будь меньше волнение, мешавшее немцам вести огонь точнее, потери у нас могли стать просто катастрофическими.

Так закончилась очередная битва с немецким конвоем – далеко не самая удачная. Она стала одним из горьких уроков, на которых ВВС СФ набирались опыта, чтобы летом и осенью действовать гораздо успешнее.



АЛЬБОМ
ВНУТРИ

УНИКАЛЬНЫЕ
МАТЕРИАЛЫ

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ

С. Е. ВИНОГРАДОВ

5

ПЯТЫЙ РИМ



Книга ведущего отечественного специалиста по истории тяжёлых артиллерийских кораблей начала XX столетия, кандидата исторических наук, старшего научного сотрудника Центрального музея Вооружённых Сил МО РФ С. Е. Виноградова посвящена «Императрице Марии» — кораблю короткой, но яркой судьбы. Вступление этого линкора в строй летом 1915 г. стало вековой в боевой деятельности Черноморского флота, обеспечило качественное превосходство над противником и дало возможность свободно осуществлять любые операции на всей акватории Чёрного моря.

Впервые на обширной документальной основе детально исследуются обстоятельства пожара и взрыва линкора в Севастополе 7 (20) октября 1916 г., подробно описывается происходящее на дредноуте, борьба экипажа за живучесть корабля и его гибель. Приводятся материалы расследования комиссии Черноморского флота и Морского министерства, их выводы; рассматриваются многочисленные версии причины пожара и взрыва, анализируются действия командования и моряков линкора в процессе катастрофы. Подробно освещается операция по выемке из затопленного корабля боезапаса, подъёму на поверхность корпуса линкора и его орудийных башен.

Уникальная по охвату материал, созданная на основе документов из 7 архивов (в т.ч. Великобритания, Германия и США), редких рукописных материалов из музеев и библиотек, эта работа охватывает каждую грань истории «Императрицы Марии» — политику и военно-морскую стратегию, технику и технологию, боевое применение, трагедию корабля и его подъём на поверхность, закрывая тем самым тему легендарного дредноута.

ISBN 978-5-906074-15-7



9 785906 074157

Индекс 84963