

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ



«Гийон лайн» (часть 1)

- Четырехкрылый монстр Пембертон-Биллинга
- Падение «Хадсона». Самолет, погубивший правительство
- «Соколы Мобуту». Самолеты «Мираж» 5 в ВВС Заира
- На просторах Маркизовой лужи. Немецкая береговая артиллерия в восточной части Финского залива в 1943 г.
- «Москиты» у Тобрука
- Датские миноносцы типа «Витфельд»



37-мм безоткатная пушка Дэвиса



Наиболее распространенным типом орудия в 530-м береговом артиллерийском дивизионе были 105-мм орудия SKC/32. Ими были вооружены батареи «Кенигсберг», «Петергоф», «Знаменка» и «Виколово»

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 10.12.2017

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.

СОДЕРЖАНИЕ

Ю. Пахмури	
Четырехкрылый монстр Пембертон-Биллинга	1
А. Пахомов	
Падение «Хадсона».	
Самолет, погубивший правительство	7
Ю. Пахмури	
«Соколы Мобуту». Самолеты «Мираж» 5 в ВВС Заира	11
А. Заблотский, Р. Ларинцев	
На просторах Маркизовой лужи.	
Немецкая береговая артиллерия в восточной части	
Финского залива в 1943 г.	18
А. Дашьян	
«Гийон Лайн». Самая «американская»	
британская судоходная компания	25
С. Марченко	
«Москиты» у Тобрука	33
Я. Малиновский (перевод Л. Олюнина)	
Датские миноносцы типа «Вмгфельд»	48

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

Уважаемые читатели!

Данный выпуск «Арсенал-Коллекции» содержит не привычные 64 полосы, а только 56. Это связано с тем, что завершающий номер этого года будет 72-страничным.

Четырехкрылый монстр Пембертон-Биллинга

Юрий Пахмури

Чаще всего, употребляя термин «самолет-истребитель», мы имеем в виду сравнительно (именно сравнительно) небольшой самолет, обладающий сравнительно (опять-таки сравнительно) высокими скоростными и маневренными характеристиками. Но существовал целый класс самолетов, формально являвшихся истребителями и представлявших собой «летающую батарею» из подвижных пулеметных точек. «Непревзойденными» в этом классе остались «истребители сопровождения» YB-40 и XB-41, созданные на базе четырехмоторных бомбардировщиков B-17 и B-24 соответственно, но, пожалуй, один из самых «эффектных» самолетов такого типа был создан в конце 1916 – начале 1917 гг. конструкторами знаменитой фирмы «Супермарин» (Supermarine Aviation Works Ltd), до 1916 года называвшейся по имени создателя «Пембертон-Биллинг» (Pemberton-Billing Ltd).

История самолета началась весной 1915 года, когда германское командование приняло решение о начале первого в истории стратегического воздушного наступления, организовав серию налетов цеппелинов на города Великобритании. В числе многочисленных мер, которые было решено принять для парирования новой угрозы, значительное место занимала разработка самолетов, способных бороться с дирижаблями противника в ночное время.

В решении этой задачи принял участие Нозль Пембертон-Биллинг (Noel Pemberton-Billing), известный британский летчик и авиаконструктор, основавший в 1912 году свою авиастроительную фирму.

Надо сказать, что Пембертон-Биллинг к тому времени уже внес свою лепту в борьбу против цеппелинов, приняв участие в организации авиационного рейда на дирижаблестроительную фабрику графа Цеппелина (Zeppelin) на берегу Боденского озера (Bodensee). Также он сформировал первое в RNAS (Royal Navy Air Service) подразделение ПВО из 12 автомобилей с прожекторами и зенитными пулеметами.

Идеи Пембертон-Биллинга по борьбе с дирижаблями противника были просты и логичны.

Он считал, что для борьбы с воздушным противником необходимы специальные «патрульные истребители», оснащенные мощным подвижным вооружением и бортовыми прожекторами. При этом прожекторы должны были обеспечить обнаружение цеппелинов на расстоянии не менее одной мили, а вооружение – уничтожение освещенных прожекторами дирижаблей.

Такой самолет, по мнению Пембертон-Биллинга, должен был иметь следующие характеристики: максимальная скорость – не менее 130 км/ч, чтобы иметь возможность обогнать цеппелин и занять удобную позицию для стрельбы; минимальная скорость – не более 56 км/ч, чтобы обеспечить удобство стрельбы (после занятия позиции) и безопасность ноч-



Нозль
Пембертон-Биллинг

ной посадки; запас топлива – достаточный для 12-часового патрулирования; скороподъемность должна позволять набрать высоту 3050 м за 20 минут.

Также Пембертон-Биллинг указывал, что самолет должен иметь двойное управление, чтобы один из пилотов мог в бою занять место у пулемета или прожектора, его двигатели – оснащаться глушителями, а пулеметное вооружение – обеспечивать сектор обстрела (а пилотам – обзор), максимально близкий к сферическому.

Руководством британской авиации эти идеи были сочтены здравыми и пригодными к реализации. Причем они решили, что «инициатива наказуема исполнением», и строительство такого самолета лучше всего получить самому Пембертон-Биллингу. В результате «инициатор» получил от Суперинтенданта по авиации в Адмиралтействе commodора Саэтера (Murray Fraser Sueter) отпуск и предложение в кратчайшие сроки построить на своем заводе в Вулстоуне (Woolstone) самолет, способный бороться с вражескими дирижаблями.

Пембертон-Биллинг решил «преодолеть пропасть в два прыжка» и для начала построить экспериментальный самолет, на котором проверить саму концепцию «патрульного истребителя». Уже через семь недель был построен самолет, получивший наименование P.B.29E. Интересно, что строился P.B.29E в инициативном порядке на личные средства Пембертон-Биллинга (из-за чего он так и не получил военного серийного номера).

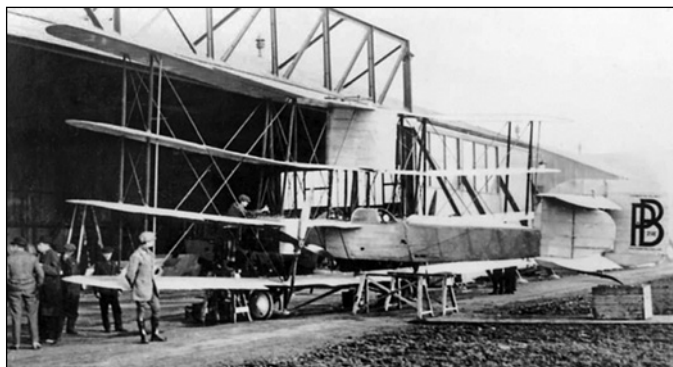
P.B.29E представлял собой большой (размах крыла – 18,3 м, длина самолета – 8,7 м) четырехплан с бипланым горизонтальным оперением, строенным рулем направления и силовой установкой из двух 90-сильных шестичилиндровых рядных двигателей водяного охлаждения «Аустро-Даймлер» (Austro-Daimler) с четырехлопастными деревянными толкающими винтами, установленными в мотогондолах на втором крыле. Шасси состояло из двух основных двухколесных стоек (расположены под мотогондолами), хвостового костыля и вынесенных вперед перед основными стойками опор с двумя небольшими колесами каждая. Над фюзеляжем между третьим и верхним крыльями находилась полужакрытая позиция стрелка, вооруженного пулеметом «Льюис» (Lewis). Самолет имел две одноместных пилотских кабины: одна находилась перед передней кромкой крыла, а вторая – позади задней.

После завершения постройки P.B.29E на грузовике был

доставлен на авиабазу Чингфорд (Chingford), где 1 января 1916 года на нем поднялся в воздух флайт-лейтенант Пикльс (Sidney Pickles). По результатам испытаний флайт-коммандером Дайоттом (G.H. Dyott) был составлен отчет. В нем сообщалось:

«По вашему поручению я прибыл в Чингфорд в субботу 15 января и осмотрел новый квадроплан Пембертон-Биллинга...

Общая схема оскорбляет мое чувство соразмерности, так как веса самолета не сконцентрированы у центра тяжести и распределяются как в вертикальной, так в горизонтальной плоскости, что является крайне нежелательным. Центр тяги винтов не совпадает с центром сопротивления. Это вызовет труд-



Квадроплан P.B.29E на авиабазе Королевского флота Чингфорд; начало 1916 года. Двигатели «Аустро-Даймлер» были установлены под вторым крылом и вращали четырехлопастные толкающие винты

ности с продольной балансировкой, что в сочетании с большим «верхним весом» может оказаться очень серьезным фактором...

Необходимы рули высоты большего размаха. Это подтверждено Пикльсом, выполнившим короткий перелет. Также увеличение площади будет необходимо самолету для обеспечения продольной устойчивости. Увеличенное по размаху монопланное хвостовое оперение будет лучше, чем небольшое по размаху бипланное той же площади. Управление элеронами и рулем направления – вполне удовлетворительное.

Фактические данные о конструкции – очень приближительны, но это не является серьезным недостатком для машины, являющейся по существу экспериментальной. Я считаю, что самолет конструктивно слаб в нескольких узлах, среди которых узлы крепления крыльев к фюзеляжу. Треугольное сечение хвостовой части фюзеляжа не обеспечивает прочность...

Думаю, что с полной нагрузкой скорость самолета не превысит 60 миль/час [97 км/ч]. Поэтому даже если самолет сможет летать в течение десяти часов, он вряд ли будет покрывать большие расстояния. Однако скорость не является единственной характеристикой, и машина из-за этого не должна быть забракована...

Третий морской лорд (контр-адмирал Фредерик Тюдор [Frederick Tudor])... спросил Пикльса, как самолет управляется в воздухе. «Прекрасно, лучшая из машин, на которых я летал. Если изменить рули высоты, то она станет совершенной», – ответил тот...

Результаты этих коротких испытаний были очень обнадеживающими, и на основании этого, как я понимаю, компании предстоит гораздо больший объем работ. Флайт-коммандер Фитч-Нойес [Fitch-Noyes] сказал, что в результате может быть сразу же начата разработка нового ночного истребителя. На мои вопросы относительно того, как это может быть, он ответил, что у него будет пять или шесть несущих плоскостей, три или четыре фюзеляжа и вес около 20 тонн [20 320 кг]. Кажется довольно странным прыжок к таким размерам, когда машина достаточно средних размеров еще не показала какую-либо ценность.

Лично я не был таким энтузиастом, как другие наблюдатели, так как я считаю, что подобные испытания не способны ничего показать, за исключением наиболее грубых ошибок в конструкции самолета. Если возникнут проблемы, то они будут в продольной балансировке машины, когда верхний бак полон и стрелок занял свою позицию.

Глядя на предварительные наброски и конструктивные схемы, я бы сказал, что м-р Пембертон-Биллинг имеет очень малое отношение к ним. У меня сложилось впечатление, что некоторые люди в Адмиралтействе стремились



Коммодор Саэтер



«Останки» Р.В.29Е

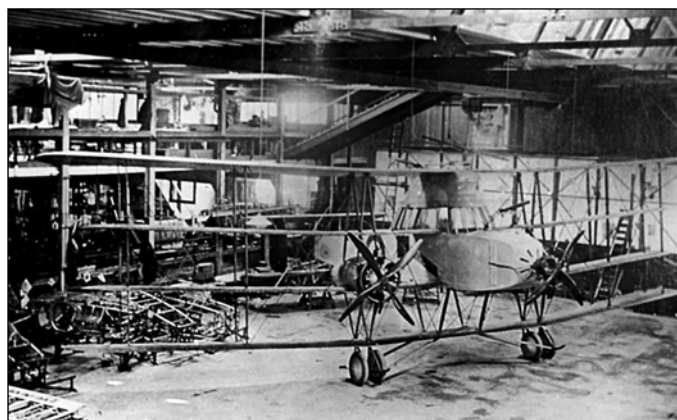
опробовать данный тип мультиплана и не хотели брать на себя ответственность за очередной провал, как в случае с «Спарроу» [Blackburn-Sparrow]. Их идея заключалась в том, чтобы получить для работы над этой машиной конструктора, на которого можно будет свалить вину в случае, если работа не увенчается успехом».

Несмотря на столь неблагоприятный для нового самолета доклад Дайотта, Р.В.29Е сочли достойным дальнейшего совершенствования, и 24 ноября 1916 года компания «Супермарин» (бывшая «Пембертон-Биллинг») получила заказ SP 130778/16 на строительство двух машин,

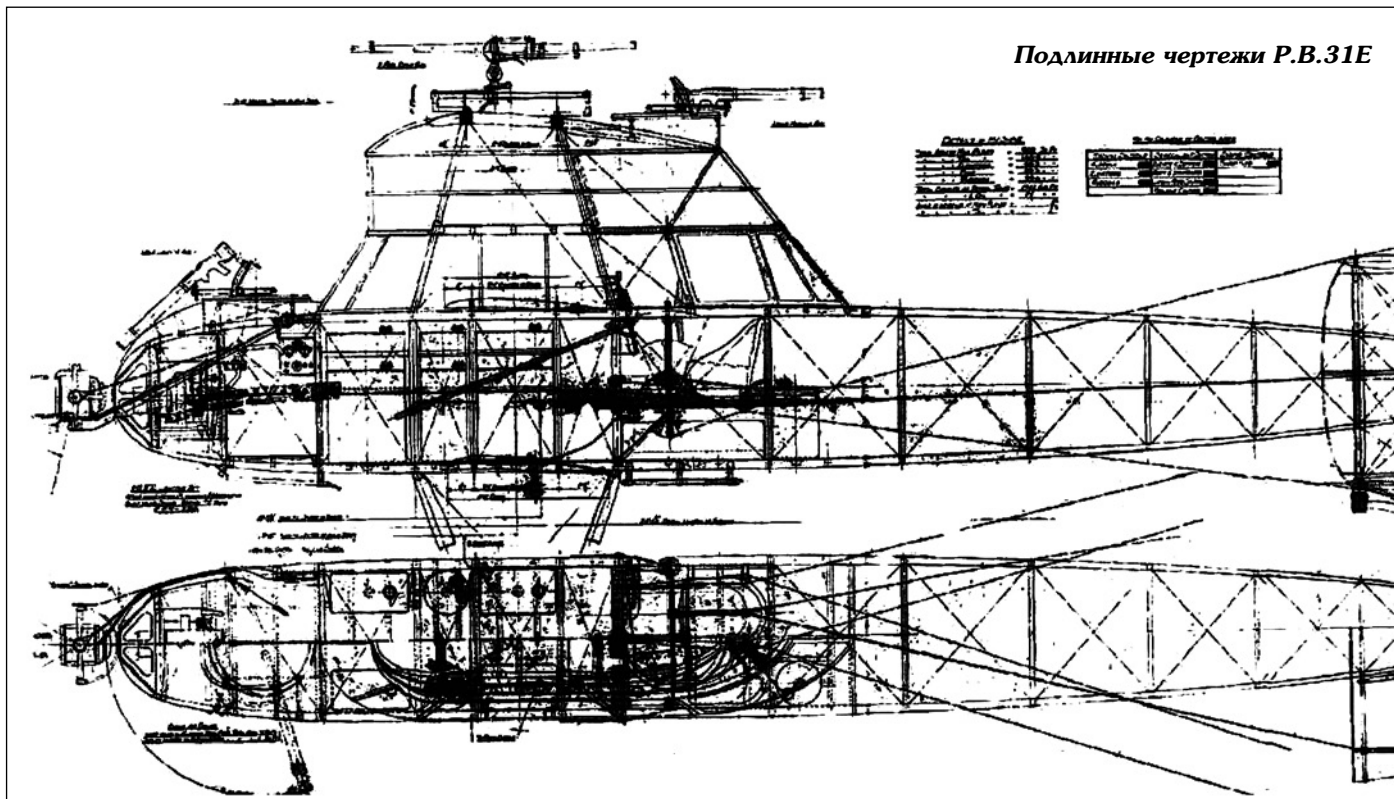
получивших обозначение Р.В.31Е. В первую очередь, они должны были отличаться от своего предшественника наличием полного комплекта вооружения. Судьба же выполнившего свою задачу Р.В.29Е была «простой и грустной» – его отправили на слом, а некоторые детали самолета были использованы при постройке Р.В.31Е.

Очевидно, что разработка на базе Р.В.29Е «полномасштабного» истребителя была запланирована еще до того первого полета экспериментального мультиплана. Это подтверждается упоминанием в написанном еще 31 декабря 1915 года капитаном Кеннеди (К.Е. Kennedy) отчете об испытаниях безоткатной пушки Дэвиса (Davies) на Р.В.31Е как на перспективный носитель этих орудий.

Постройка первого самолета Р.В.31Е была завершена в конце ноября 1916 года (что свидетельствует о том, что строительство самолета началось еще до получения заказа от военных), в начале следующего месяца его отправили для испытаний на аэродром Истчерч (Eastchurch). В феврале 1917 года Клиффорд Проджер (Clifford V. Prodger) провел полный цикл испытательных полетов.

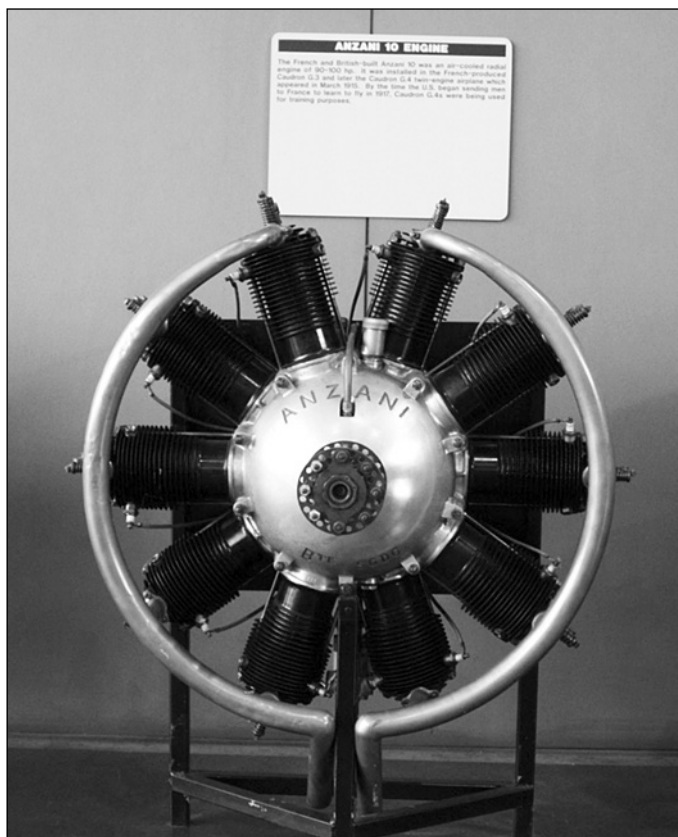
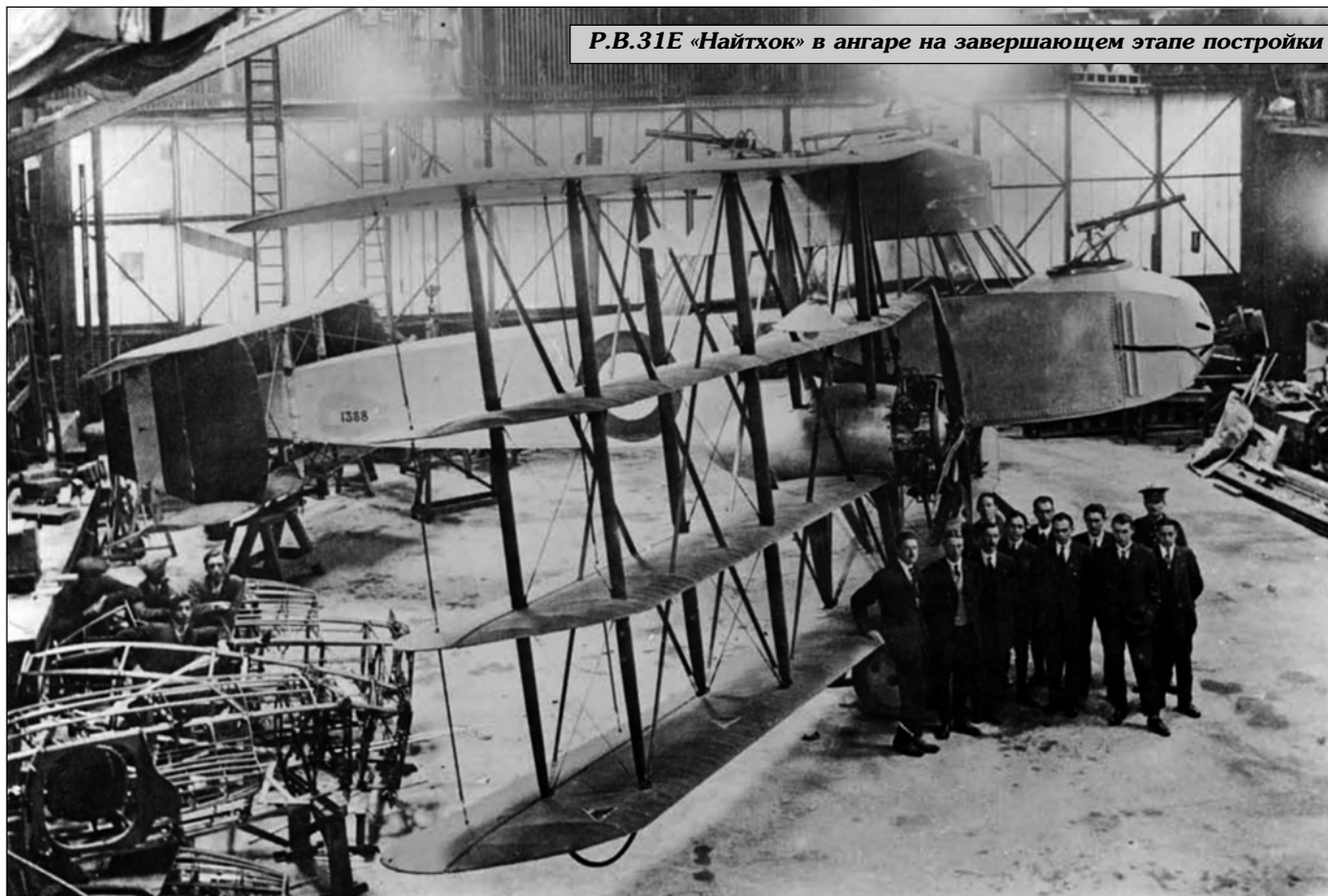


Р.В.31Е «Найтхок» в постройке



Подлинные чертежи Р.В.31Е

Р.В.31Е «Найтхок» в ангаре на завершающем этапе постройки

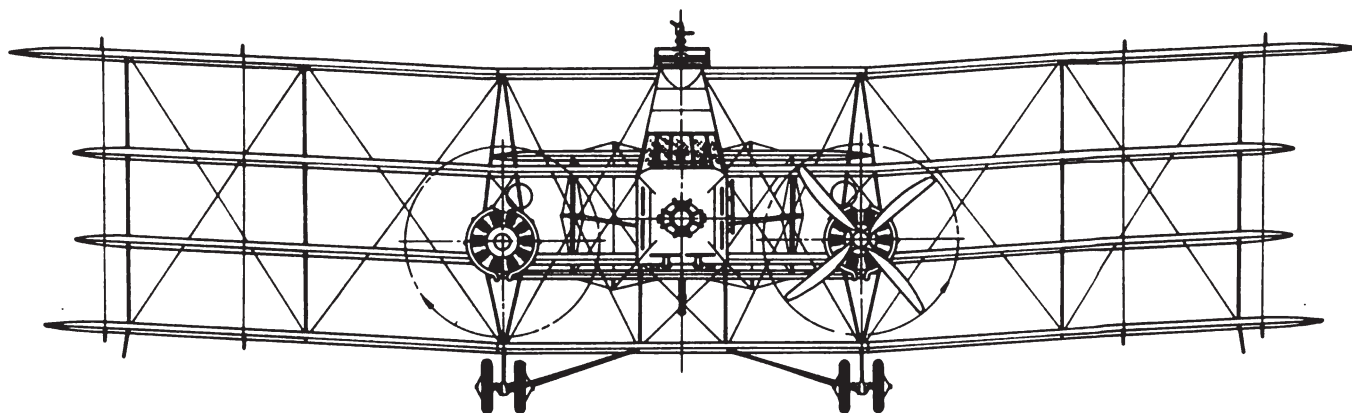
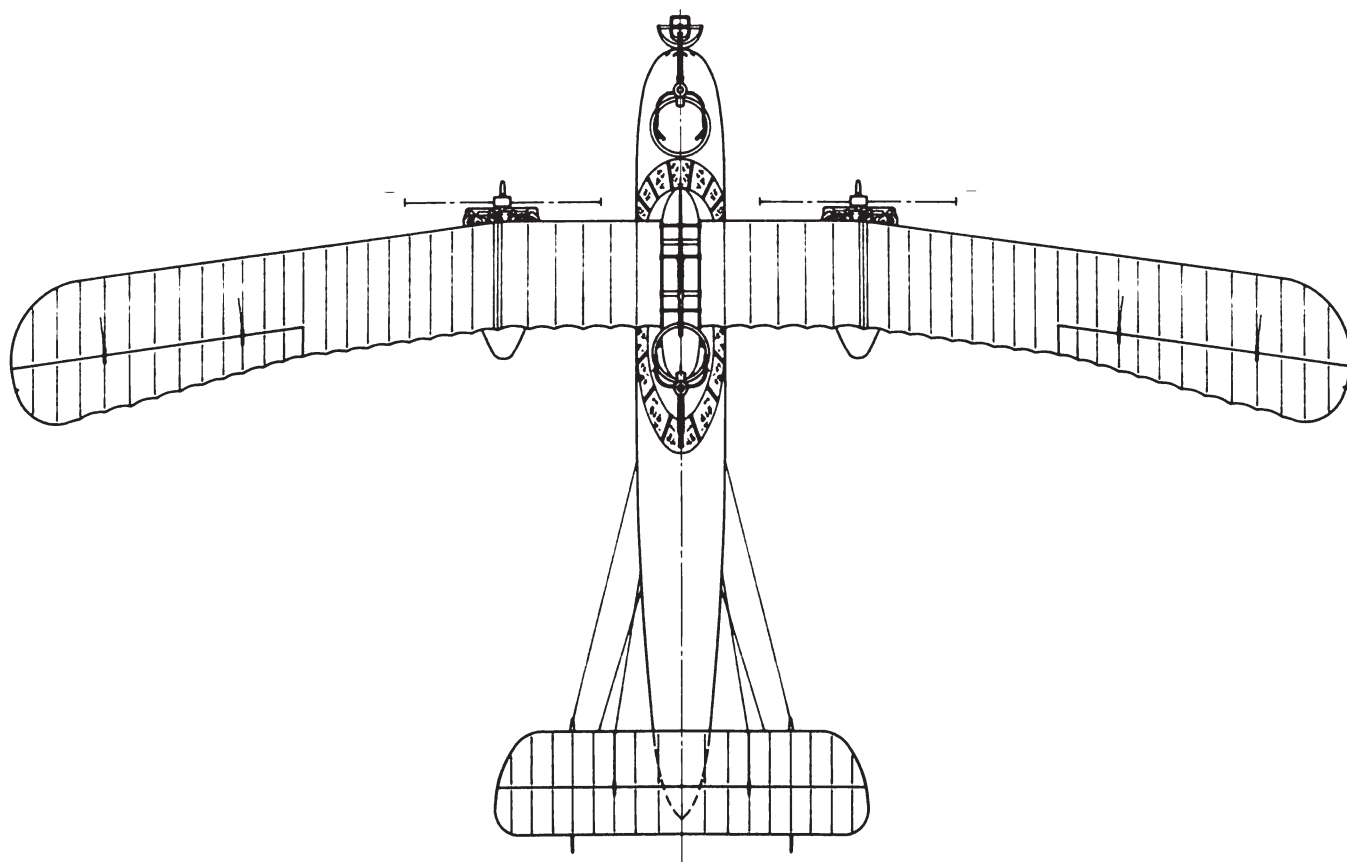
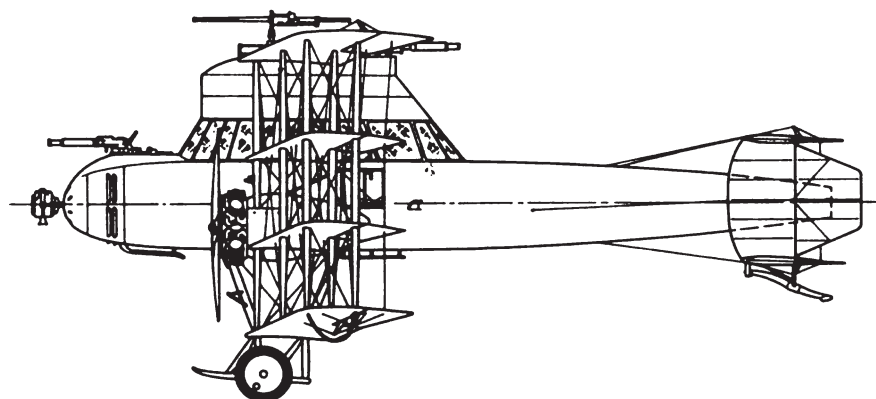


«Сердце» «Найтхока» – 100-сильный мотор «Анзани»



Главное оружие «Найтхока» – 37-мм безоткатная пушка Дэвиса

Новый самолет, получивший название «Супермарин Найтхок» (Supermarine Nighthawk), был более серьезной боевой машиной, нежели его экспериментальный предшественник. Шестистоечная коробка крыльев четырехплана была похожа на вариант, который использовался на Р.В.29Е, но концевые части крыльев получили заметную стреловидность, что позволило сдвинуть «центр подъемной силы» несколько назад. Бипланное хвостовое оперение также напоминало таковое у Р.В.29Е, но было двухклевным и имело больший размах. Фюзеляж имел квадратное поперечное сечение, в отличие от треугольного у



предшественника. В отличие от единственного пулемета на Р.В.29Е, «Найтхок» имел две стрелковые позиции с турелями Скарффа: одну на верхнем крыле, вторую – в носу фюзеляжа. Верхняя кабина стрелков имела две турели – переднюю с полторафунтовой (37-мм) безоткатной пушкой Дэвиса и заднюю – с пулеметом Льюиса, в передней кабине устанавливался только «Льюис». Перед передней турелью располагался прожектор, которым мог управлять стрелок, за ней двухцилиндровый двигатель АВС мощностью 5 л.с. с генератором, служивший для питания прожектора. Полностью застекленная закрытая кабина пилотов размещалась в фюзеляже – первый пилот сидел на уровне передней кромки крыльев, второй – за ним. Силовая установка состояла из двух десятицилиндровых радиальных двигателей воздушного охлаждения «Анзани» («Anzani») мощностью 100 л.с. с четырехлопастными винтами в мотогондолах на втором крыле.

Результаты испытаний «Найтхока» были разочаровывающими. Скорость самолета не превышала 97 км/ч (по ТЗ –

121 км/ч), а для набора высоты 3050 м требовалось около часа, эффективность прожектора оказалась сильно преувеличена (по словам пилотов, «он скорее мешал, чем помогал»), пушка Дэвиса была крайне неудобна в использовании и малоэффективна, двигатели продемонстрировали хронический недобор мощности и плохую надежность. К тому же, к этому времени стало ясно, что вооруженные зажигательными боеприпасами небольшие «нормальные» одно- и двухместные истребители при помощи прожекторов и батарей зенитной артиллерии могли успешно уничтожать германские цеппелины. Таким образом, исчезла сама надобность в «четырёхкрылом монстре Пембертон-Биллинга». Самолет даже не стали доводить и, фактически, даже не закончив программу летных испытаний, отправили на слом 3 марта 1917 года. Второй Р.В.31Е так и не построили.

Так бесславно закончилась жизнь одного из самых экстравагантных самолетов-истребителей Первой мировой войны.



Тактико-технические характеристики

	Р.В.29Е	Р.В.31Е
Размах крыльев, м	18,29	18,29
Длина самолета, м	8,7	11,28
Высота самолета, м	5,1	5,39
Площадь крыла, кв.м		89,2
Вес пустого, кг		1671
Взлетный вес, кг		2794
Максимальная скорость, км/ч		121 (на испытаниях – 97)
Посадочная скорость, км/ч		61
Продолжительность полета, часов		9
Экипаж, чел.	3	4-5
Силовая установка	2 ПД «Аустро-Даймлер» по 90 л.с.	2 ПД «Анзани» по 100 л.с.
Вооружение	7,71-мм пулемет «Льюис»	37-мм безоткатное орудие (20 снарядов), два 7,71-мм пулемета «Льюис»

Единственный построенный «Найтхок»
во время испытаний (на с.6 и 7)



Падение «Хадсона».

Самолет, погубивший правительство

Андрей Пахомов

История знала несколько случаев, когда в результате одной авиакатастрофы та или иная страна лишалась всего или почти всего правительства. Все мы прекрасно помним, например, гибель президента Польши Леха Качинского и почти всего высшего руководства польских ВС под Смоленском 10 апреля 2010 года. Не миновала такая судьба и далекую Австралию.

Ранним утром 13 августа 1940 года из Мельбурна в Канберру вылетел самолет «Локхид-Хадсон» (№ A16-97) 2-й эскадрильи ВВС Австралии. На его борту, кроме экипажа из четырех человек, находилась, как писали позднее, «треть власти страны»: военный министр бригадир Джеффри Остин Стрит (Geoffrey Austin Street), министр авиации Джеймс Валентайн Фэйрбейрн (James Valentine Fairbairn), вице-президент Федерального совета и министр науки и промышленности сэр Хенри Сомер Галлетт (Henry Somer Gullett), начальник Генерального Штаба генерал сэр Сирил Бруденел Бингхем Уайт (Cyril Brudenell Bingham White), а также адъютант генерала Уайта подполковник Торнтвейт (Francis Thornthwaite) и секретарь Фэйрбейрна Ричард Эдвин Элфорд (Richard Edwin Elford). Министры спешили на заседание правительства, которое должно было состояться в два часа пополудни. Кроме них, должны были лететь также будущий премьер-министр (а в то время лидер правящей Аграрной партии) Артур Фадден (Arthur Fadden) и министр торговли Джордж Маклей (George McLeay), но оба по разным причинам предпочли пересечь на поезд.



«Локхид-Хадсон» австралийских ВВС



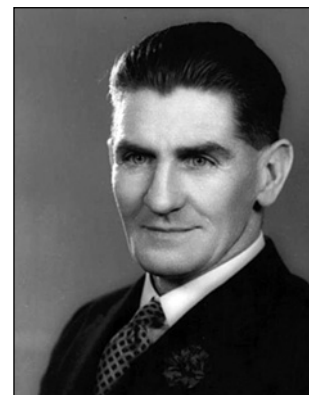
Те, кто уцелел. Члены австралийского правительства, не попавшие в авиакатастрофу 13.08.1940. Слева направо: Джон Кертин, Артур Фадден и Роберт Мэнзис

Ничто не предвещало трагедии. Стояла прекрасная погода, самолет новый, экипаж опытный, да и лететь-то не более двух часов. В половине одиннадцатого утра самолет достиг аэродрома Канберры и стал заходить на посадку. Но в 11:35 «Хадсон», находившийся на высоте около 100 метров, внезапно потерял скорость, свалился на крыло и врезался в землю. Никто из находившихся на борту не выжил. При падении возник сильный пожар. Свидетель гибели самолета Дэвид Нотт (David Nott) позже вспоминал: «Мне навсегда запомнился ручеек расплавленного алюминия, бежавший от обломков к реке». Судя по всему, Дэвид несколько преувеличивал (все-таки в то время ему было всего 10 лет), но пожар явно впечатлял. Прибывшим в течение получаса полицейским и пожарным осталось только оценить место катастрофы и не давать огню распространиться (а скорее просто ждать, когда погаснет). Пожар стих примерно через час после падения самолета, оставив почти нетронутым хвостовую часть фюзеляжа. Из обломков достали обгоревшие тела членов экипажа и пассажиров.

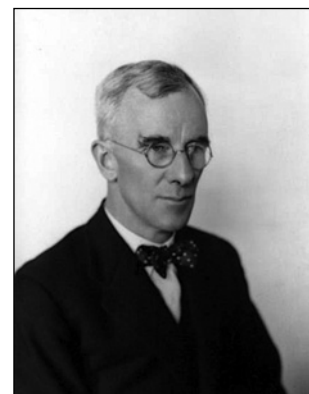
16 августа состоялись государственные похороны жертв. По австралийским масштабам они были грандиозны (впрочем, четыре крупных политика в один день тоже редко гибнут). В торжественной церемонии приняли участие практически все представители власти и ВС страны.

Гибель видных политиков сильно ударила по правящей партии, и послужила, по словам многих австралийских историков, одной из причин падения правительства Роберта Мэнзиса (Robert Menzies) в августе 1941 года.

Расследование причин началось практически сразу же после катастрофы. Так как шла война, одной из первых рассмотрели возможность диверсии со стороны германских агентов, но никаких свидетельств в пользу этой версии обнаружено не было. Забегая вперед, скажу, что «второй акт» поиска диверсантов (на этот раз японских) начал-



Джеффри Смит



Хенри Галлетт



Бруденел Уайт

Первые полосы австралийских газет с сообщением о аэроавиакатастрофе

10 DIE IN BURNT PLANE

THREE MINISTERS
LOSE LIVES

Army Chief Also a Victim

TRAGEDY SHOCKS NATION

CANBERRA, Tuesday.—Three senior Federal Ministers flying to Canberra to attend a Cabinet meeting, General Sir Brudenell White, and six other persons were killed this morning in one of the most tragic plane crashes in Australia's history.

On the point of landing an R.A.A.F. bomber in which they were travelling crashed about two miles from the Canberra aerodrome and burst into flames, incinerating all on board.

Arriving over the aerodrome at about 10.30 a.m., after a two-hour flight from Melbourne, the plane circled preparatory to landing, but watchers believe that the pilot, thinking that he was too high, decided to make another circuit. The plane disappeared beyond the tree-lined ridge of the aerodrome, and shortly afterwards a loud explosion and a cloud of smoke gave the first indication of the tragedy.

As the result of urgent calls made to Air Force officers, fire brigades and ambulances, and police emergency squads were rushed to the scene. Air Force tenders and police cars were driven rapidly across paddocks, but by the time they reached the machine was blazing fiercely.

Occupants of the plane could be seen sitting huddled in their seats. The machine was standing in an almost normal position.

As soon as the flames were quenched ambulance men and emergency squads dragged the victims from the wreckage, and an armed Air Force guard was thrown around the scene.

When Group-Captain Murphy and Squadron-Leader Winnecke made a preliminary inspection they were impressed by the fact that within the charred wreckage was a smouldering tree stump. This has given rise to the theory that the plane might have landed on the stump, and that it was this that caused the explosion.

Officials think that the explanation of the crash may be that, with the plane losing height, the engine of the machine cut out and the pilot endeavoured to make a forced landing after it had gone into a short spin.

The fact that the machine was landed without serious damage before fire broke out suggests that the pilot was manoeuvring to make the plane.

Officials who examined the wreckage are certain that it was



Flight-Lieutenant
R. E. HITCHCOCK

Pilot-Officer R.
WIESNER

AIR CRASH
VICTIMS

Victims of the tragic air crash near Canberra were:—

PASSENGERS

LIEUT.-GENERAL SIR CYRIL BRUDENELL WHITE, Chief of the General Staff, aged 63, Melbourne, married, four children.

BRIGADIER GEOFFREY AUSTIN STREET, Army Minister, aged 46, grazier, Lismore (V.), married, two children.

MR. JAMES VALENTINE FAIRBAIRN, Air Minister, aged 43, grazier, Mount Elephant (V.), married, two children.

SIR HENRY GULLETT, Vice-President of Executive Council, aged 62, Toorak, married, two children.

LIEUT.-COLONEL FRANCIS THORNTHWAITE, Army Liaison Officer, General Staff, aged 50, grazier, Derrinalum (V.), married.

MR. RICHARD E. ELFORD, private secretary to Mr. Fairbairn, aged 30, Melbourne, married, two children.

AIR CREW

FLIGHT-LIEUT. R. E. HITCHCOCK, R.A.A.F., aged 28, Agg street, Newport (V.), married, one child.

PILOT-OFFICER R. F. WIESNER, R.A.A.F., aged 29, Ethel st, Burwood (Sydney), married, two children.

CORPORAL J. F. PALMER, R.A.A.F., aged 29, Gardiner parade, Glen Iris (V.), married.

3 Ministers, 7 Others

Die In Crash

CANBERRA, Tuesday

Ten people, including three Cabinet Ministers and the Chief of the General Staff of the Australian Army, were killed and burned in a plane crash today.

The victims were:

The Minister for the Army, Brigadier Street; the Minister for Air, Mr. Fairbairn; the Vice-President of the Executive Council, Sir Henry Gullett; the Chief of the General Staff, General Sir Brudenell White; his Staff Officer, Colonel Thornthwaite, Mr. Fairbairn's secretary, Mr. R. E. Elford, and the four members of the crew.



«Бранные останки» разбившегося «Хадсона» (три фото сверху и верхнее фото на с.10)

ся после вступления во Вторую мировую войну Японии 8 декабря 1941 года. Эффект — тот же, свидетельств — никаких.

В ходе расследования обратили внимание на проблемы со сваливанием на крыло у «Хадсона». За неделю до катастрофы Фэйрбейрн (сам бывший летчиком с опытом Первой мировой) говорил: «Бомбардировщики «Хадсон» имели скверные характеристики сваливания. Как мне рассказывали, при заходе на посадку пилот может внезапно и без предупреждения обнаружить, что самолет больше не держится в воздухе, а падает. Лично я думаю, что это требует очень аккуратной работы секторами газа». Судя по всему, именно это и произошло с A16-97 при заходе на посадку в Канберре. Как мог допустить такую ошибку командир экипажа флайт-лейтенант Роберт Эдвин Хичкок (Robert Edwin Hitchcock)? Видимо, все произошло по грустной поговорке: «Каждый должен сделать свои ошибки». К сожалению, в данном случае ошибка оказалась фатальной. Возможно, ситуация усугубилась тем, что самолет № A16-97 вошел в состав 2-й эскадрильи лишь за несколько недель до трагедии, и пилоты не успели изучить все особенности машины. Также свою роль мог сыграть, как не парадоксально, опыт полетов на «Энсоне», обладавшем лучшими взлетно-посадочными характеристиками. Позднее для улучшения характеристик устойчивости крыло «Хадсона» модифицировали (установили на передней кромке крыла



турбулизаторы для предотвращения срыва потока на больших углах атаки).

Жертвы катастрофы не были забыты. Уже через несколько дней на месте гибели самолета поставили бетонный памятный знак. В 1952 году на одном из зданий аэропорта была установлена мемориальная доска. В 1953 году авиабаза Канберра получила имя Фэйрбейрна. 13 августа 1960 года, в день двадцатилетия гибели, на месте падения самолета открыли памятник погибшим. В церемонии открытия гранитного обелиска с памятной доской участво-

вали австралийские официальные лица во главе с премьер-министром Мензисом. Впоследствии доску пришлось трижды менять, так как она становилась жертвой вандалов. 16 августа поминальные службы по жертвам катастрофы прошли в соборе Святого Иоанна в Канберре, соборе Святого Павла в Мельбурне и Вестминстерском Аббатстве в Лондоне. 13 августа 2003 года, в очередную годовщину трагедии, открыли новый перестроенный мемориал, гранитный обелиск дополнили каменной плитой, имитирующей крыло самолета.

Похороны жертв катастрофы



«Соколы Мобуту» Самолеты «Мираж» 5 в ВВС Заира

Юрий Пахмурин

В конце 1960-х годов конструкторы французской авиастроительной фирмы «Дассо» (Dassault Aviation) приняли решение на базе своего весьма удачного многоцелевого самолета «Мираж» III создать новый самолет, который, с одной стороны, был бы дальнейшим развитием «тройки», а с другой – являлся ее упрощенным и удешевленным вариантом. Эту противоречивую дилемму французы решили с блеском, создав в 1967 году многоцелевой самолет «Мираж» 5, выпущенный в количестве 562 единиц (не считая 61 экземпляра самолета «Нешер» – «пиратской» копии «пятерки», производившейся в Израиле). Если в ВВС самой Франции «Мираж» 5 не занимал большого места (только 50 машин, использовавшихся как ударные), то вот в остальном мире... Самолеты «Мираж» 5 различных модификаций побывали на вооружении 12 иностранных государств (в основном, стран Африки и Латинской Америки), принимали участие в десятках войн и конфликтов и заслуженно считались великолепными «самолетами для стран третьего мира». В числе стран-эксплуатантов «пятерок» был и Заир – одна из крупнейших стран Африки (вторая по площади, четвертая по населению; ныне Демократическая Республика Конго).

22 мая 1974 года в столице Заира Киншасе (Kinshasa) было подписано соглашение о военно-техническом сотрудничестве между Заиром и Францией. Оно, в том числе, предусматривало поставку в страну 17 самолетов «Мираж» 5 – 14 одноместных «Миражей» 5М и три двухместных «Миража» 5DM. Интересно, что «М» в названии появилась в честь заирского «пожизненного президента», «отца нации» и т.д. – Мобуту Сесе Секо (Mobutu Sese Seko Kuku Ngbendu wa za Banga). Вот уж поистине «за ваши деньги – любой каприз». Соглашение также предусматривало обучение заирских летчиков во Франции, а технического персонала – в Заире. Уже через несколько месяцев во Францию прибыли для обучения полетам на сверхзвуковых самолетах лучшие «соколы Мобуту» – пилоты ВВС Заира.

Позднее Пьер Грожан (Pierre Grosjean), бывший в то время пилотом-инструктором в учебной эскадрилье (Escadron de Chasse et de Transformation 2/2 «Cote d'Or») в Дижоне (Dijon) вспоминал, что обучение на самолетах «Мираж» IIIBE проходили три курсанта из Заира: лейтенанты Леон М'Бо (Leon M'Bo Izamprango), совершивший 6 полетов в период с 12 сентября 1974 года до 8 октября 1975 года; Гийом Бафума (Guillaume Bafuma Limpaka, первый полет 26 февраля 1976 года) и Кабейя (Kabeya, первый полет 16 апреля 1976 года). Обучение заирских пилотов было продолжено в июле 1977 года с использованием трех уже «своих-заирских» «миражей» – двух спарок 5DM и одноместного 5М. Затем заирцы некоторое время тренировались на базе 3-й истребительной эскадры (Escadre de Chasse (EC) 3/3 «Ardenne») в Нанси (Nancy).

Условия заключенного контракта предполагали поставку в Заир первой партии «миражей» к 24 ноября 1975 года, чтобы успеть к общегосударственному празднованию 10-летия прихода Мобуту к власти. Французы, понимая, что в срок поставить самолеты (и подготовить заирских пилотов) не успевают, а обижать «великого» Мобуту, перенося сроки поставки, нецелесообразно (так же и деньги потерять можно), нашли изящный выход из положения –



Лейтенант Мукенди Кабанга в центре подготовки пилотов в Дижоне, 1976 г.

было решено временно (чтобы можно было показать на параде) отправить в Киншасу «пятерки» из состава ВВС Франции, пилотируемые французскими летчиками. Эта «операция Ы по-французски» получила название «Салонго» (Salongo).

Операция «Салонго» началась 13 октября 1975 года, когда с дижонского аэродрома стартовали две заирские спарки «Мираж» 5DM (сер. M201 и M202), которые сопровождала тройка самолетов «Мираж» 5F из состава 3-й истребительной эскадры (EC 3/13 Auvergne) ВВС Франции, на которые срочно нанесли опознавательные знаки (ОЗ) ВВС Заира. Пилотировали все самолеты (как заирские, так и «псевдозаирские») французские летчики. Временно на самолеты установили УКВ-радиостанции, совместимые с частотами гражданских авиадиспетчеров, управлявших полетами по маршруту перелета. «Миражи» сопровождала пара транспортных самолетов C-160 «Трансаль» (Transall) из состава ВВС Франции, также получивших заирские ОЗ.



Дипломатический паспорт руководителя французской военной миссии в Заире подполковника Мориса Кава

Сначала операция «Салонго» проходила вполне успешно: «миражи» благополучно прибыли в Киншасу до начала празднования, и 24 ноября все пять самолетов пронесли над головой «прославляемого народом великого вождя». Проблемы начались после празднования: если отлет «заирских» С-160 во Францию не вызвал никаких вопросов, то с «миражами» все было сложнее – Мобуту потребовал от Франции, чтобы все три самолета вместе с пилотами остались в Заире до прибытия туда первой партии заирских «Миражей» 5М, которое ожидалось не позднее марта 1976 года. Французы возмутились... и согласились. Также стороны договорились, что французские пилоты (или заложники, это как больше понравится) будут находиться в Заире «вахтовым методом», меняясь каждые 6 недель.

Вторая партия «Миражей для Мобуту» вылетела из Бордо (Bordeaux) 18 марта 1976 года. Она состояла из четырех «Миражей» 5М (борт. М401, М402, М403, М404), пилотируемых французскими пилотами. Самолеты были окрашены в заирский камуфляж, но несли на киле ОЗ ВВС Франции. Группу сопровождали два С-160. Так как «миражи» не были оборудованы системой дозаправки в воздухе, то, несмотря на применение 1700-литровых подвесных баков (по два на каждом самолете), возникла необходимость в совершении промежуточных посадок. Через 1 час 45 минут полета «миражи» благополучно приземлились в марокканском Рабате (Rabat), откуда, дозаправившись, они перелетели на аэродром Лас-Пальмас (Las-Palmas) на Канарских островах. Переночевав там, группа на следующее утро вылетела в Дакар (Dakar), куда прибыла через 2,5 часа. Следующей остановкой на пути «миражей» стал аэродром Бамако (Bamako) в Мали. Утром 20-го самолеты отправились в столицу Ганы Абиджан (Abijan), а затем – в Ломе (Lome, столица Того) и Либревиль (Libreville, столица Габона). Утром 23-го группа, стартовав из Либревиль, направилась в Киншасу. Интересно, что в Либревиль с самолетов слышали французские ОЗ.

Пьер-Алан Антуан (Pierre-Alan Antoin), пилотирующий в этом перелете «М402», вспоминал, что прибытие «миражей» в Киншасу сопровождалось любопытным случаем: подлетавшую к Киншасе группу «миражей» попросили задержаться в воздухе на подлете к заирской столице. Это было сделано для того, чтобы к ним смог присоединиться для торжественного пролета над дворцом президента единственный на тот момент заирский пилот, способный пилотировать «миражи» – Леон М'Бо. Но при вырубании у самолета М'Бо взорвалась шина одной из основных стоек. Впрочем, заирский пилот не растерялся, и совместный пролет над дворцом Мобуту все же состоялся – просто М'Бо летел на легком «Бичкрафте».



Группа руководителей «борьбы за независимость Катанги»

Через несколько дней в Киншасу прибыл еще один французский С-160, доставивший вооружение и боеприпасы для истребителей. 30 марта 1976 года, после установки вооружения на самолеты, транспортники взяли курс домой. На их борту, кроме технического персонала, возвращались пилоты-перегонщики. Вместе с «трансальями» на Францию взяли курс и «узники Киншасы» – три французских «Миража» 5F, ожидавших этого момента уже четыре месяца. Вместе с ними летел обратно в Дижон и один из «Миражей» 5DM (борт. М202), который был нужен там для обучения заирских пилотов. Обратный перелет не обошелся без приключений – при посадке в Ломе «М202» ухитрился при посадке повредить все три стойки шасси. Проблему решили просто – стойки сняли с находившегося в Бордо «Миража» 5DM (борт. М203) и перебрали в Ломе по воздуху. Уже 5 апреля их установили на пострадавший М202-й, и на следующий день группа в полном составе продолжила свой путь. 9 апреля самолеты прибыли во Францию. «Мираж» 5DM отправился в Дижон, тройка «Миражей» 5F – в Нанси.

Переброска в Заир оставшихся восьми «миражей», получившая громкое название «Операция «Коба» состоялась 27 ноября 1976 года. Ее обеспечивали 14 пилотов и 37 механиков.

Оставшиеся три «Миража» 5М (борт. М412, М413, М414) в Африку так никогда и не попали. Позднее их модернизировали до варианта «Мираж» 50EV и отправили в Венесуэлу.

В Заире прибывшие из Франции «миражи» вошли в состав 211-й эскадрильи 21 истребительно-штурмовой эскадры 3-й авиагруппы ВВС, базировавшейся на базе Камина (Kamina) – крупнейшей военной базе в самом богатом и самом неспокойном районе страны – провинции Шаба (Shaba), она же Катанга (Katanga).

Не прошло и полугодия после прибытия «миражей» в Камину, как над провинцией «поднялось знамя восстания». 8 марта 1977 года около 2500 боевиков Фронта национального освобождения Конго (Front National pour la Liberation du Congo, FNLC, организация, созданная еще в 1968 г. на территории Анголы из остатков бежавших туда после поражения от заирских войск частей катангской жандармерии) перешли анголо-заирскую границу в районе г. Дилоло (Dilolo) и начали быстрое продвижение по территории провинции в двух направлениях – на север в направлении Капанги (Kapanza) и на восток в направлении столицы провинции г. Колвези (Kolwezi). Интересно, что основным транспортным средством «Тигров Катанги» были велосипеды. Первоначально сопротивления отряды FNLC практически не встречали, и уже через несколько дней под их контролем оказалось около 10% территории Катанги. Первоначальные попытки войск Мобуту остановить повстанцев оказались безуспешны, потерпев поражение в боях у г. Касаджи (Kasaji), они быстро откатывались к Колвези. Почувствовавший реальную угрозу потери провинции и, в лучшем случае, повторения Катангской войны 1960 – 63 гг. Мобуту заявил, что в страну вторглись «ангольские наемники, выполняющие грандиозную советско-кубинскую программу захвата Африки» (надо сказать, что он не был совсем уж не прав, так как FNLC поддерживалось Анголой, а вторжение, по некоторым сведениям, было организовано в ответ на поддержку Заиром отрядов ФНЛА, боровшихся против ангольского правительства) и потребовал помощи от «всего свободного мира». И помощь пришла... С 6 по 16 апреля в Колвези на борту французских С-160 прибыл полторатысячный марокканский экспедиционный корпус (в основном, части специального назначения), также войскам Мобуту оказывали помощь французские, бельгийские и египетские военные. Ряд других стран оказал Заиру материальную помощь. Марокканцы тут же перешли



Не смотрите на заирские ОЗ на хвосте и номер М401 на борту. Перед вами «псевдозаирский» «Мираж» 5F из состава ЕС 3/13, прибывший в Заир в ходе операции «Салонго»

в наступление, и после почти месяца ожесточенных боев 26 мая пал город Капанга, а последние отряды FNLC отступили на территорию Анголы.

«Миражи» приняли в боях активное участие, совершив несколько десятков налетов на отряды FNLC в районах городов Дилоло, Касаджи, Сандао (Sandao) и Кисенги (Kisengi), при этом большую часть вылетов совершили египетские пилоты.

В это время немногочисленные заирские пилоты, способные пилотировать «миражи», были заняты другим, более важным делом. 27 апреля в столице Того, городе Ломе, проходило празднование Дня независимости страны. И Мобуту счел, что в воздушном параде по этому поводу абсолютно необходимо участие заирских «миражей». Сказано – сделано... Три «Миража» 5М, которые пилотировали



«Отец заирской нации» Мобуту Сесе Секо во всей красе

А это настоящий заирский «М401»...





«Мираж» 5DM (сер. M201), один из двух последних «летных» «миражей» ВВС Заира

французский пилот-инструктор подполковник Жорж Буж (Georges Bouge) и два «сокола Мобуту» – капитан М'Бо и лейтенант Жан-Лу М'Пеле М'Пеле (Jean-Louis M'Pele M'Pele). Парад прошел благополучно, а вот обратный перелет не обошелся без происшествий. Когда «миражи» в условиях тропического шторма подошли к аэродрому Киншасы, то стало ясно, что посадка в условиях минимальной



Отдыхают... Два заирских «Миража» на аэродроме Камина

видимости и потоков воды, текущих по ВПП, небезопасна. Бужу удалось, «поймав» просвет в облачности, благополучно совершить «сумасшедшую» (по его словам) посадку. Оценив уровень подготовки своих подопечных, он приказал им не рисковать и совершить посадку на аэродроме Китона (Kitona). Но подопечные решили, что тоже «кое-что могут» и пошли на посадку. Первым сел М'Бо, ему удалось притереть самолет к ВПП и, выпустив тормозной парашют, успеть затормозить раньше, чем кончилась полоса. За ним на посадку «аки коршун» рванулся М'Пеле М'Пеле. Ему также удалось вписаться в полосу, но, уже почти остановившись, он врезался в не успевший освободить полосу «Мираж» М'Бо. К счастью, пилоты не пострадали, а повреждения самолетов были сравнительно невелики, и после непродолжительного ремонта оба «миража» вернулись в строй.

Мирная жизнь многострадальной Катанги продлилась только год. В начале мая 1978 года на территорию провинции начали скрытно проникать отряды FNLC. На этот раз они выдвигались не только с территории Анголы, но и из Замбии. По некоторым сведениям, их действия планировались и обеспечивались не только ВС этих двух стран, но и кубинскими и немецкими (ГДР) инструкторами. 13 мая началось открытое вторжение, скоординированное с действиями отрядов, проникших в Катангу ранее. Общая численность отрядов FNLC составляла более 3000 бойцов, сведенных в 11 батальонов. Командовал ими бывший генерал катангской жандармерии Натаниэль Мбумба (Nathanael Mbumba). На этот раз повстанцы действовали успешнее, 15 мая ими был взят центр провинции – город Колвези, где они взяли в заложники большое количество белых (по разным оценкам, от 500 до 2000 человек). Но «опять взмолился Мобуту» – и 14 мая в Заир прибыл 2-й парашютный полк Иностранного Легиона под командованием полковника Эрюлена (Philippe Louis Edme Marie Francois Erulin). 19-го французы вместе с бельгийскими и марокканскими подразделениями (а также «победоносной армией» Мобуту) начали наступление на Колвези. Уже 21-го город был взят, заложники освобождены, а еще че-



«Мираж» 5DM готовится к вылету с аэродрому Камина

«Миражи» 5М (сер. М401, М402, М403 и М404) на аэродроме Абиджан 21 марта 1976 г. во время перелета в Заир. За ними виден транспортный С-160 «Трансаль» ВВС Франции, обеспечивавший перелет. Обратите внимание, что на хвостах «миражей» французские «кокарды»



рез пару дней последние отряды генерала Мбомбы покинули Катангу.

А что же «миражи»? Они тоже не остались в стороне. 15-го «мираж» капитана М'Бо обнаружил колонну, в которой кроме «Тигров Катанги» находилась большая группа европейских заложников. Из опасения поразить их М'Бо не стал открывать огонь. На следующий день один из «миражей» (предположительно, его также пилотировал М'Бо) атаковал отель «Импала» в Колвези, где располагался штаб Мбомбы, но промахнулся. Через несколько часов пара «миражей» обстреляла позиции «Тигров» неподалеку от столицы провинции.

Французский техник Жан-Поль Бо (Jean-Paul Bor), занимавшийся тогда обслуживанием систем вооружения на заирских «миражах», позднее вспоминал: «Во время второй войны в Шабе «миражи» пилотировались, в основном, французами. Вскоре после начала конфликта Жан-Пьер Фартек [Jean-Pierre Fartek] заменил Жоржа Бужа в должности инструктора. Но, тем не менее, когда 16 мая началась операция «Бонит» [«Bonite», французская операция по



Заирский «Мираж» 5М садится на авиабазу Камина, весна 1978 г., Вторая Катангская в самом разгаре...

«Ща точно взлетим...» Три «Миража» 5М на базе Камина готовятся к удару по катангским «сепаратистам», весна 1978 г.





захвату Колвези и освобождению заложников], приказы отдавал именно Буж. Действовали двое французских и двое из трех заирских пилотов. Летали из Камини, в 200 км северо-западнее Колвези. Первые вылеты на «Миражах» совершали один заирский [М'Бо] и оба французских пилота.

«Миражи» 5М (сер. М407 сверху и сер. М408 внизу) во время испытаний на аэродроме Бордо-Мериньяк в июль 1976 г. перед отправкой в Заир



«Черный» цвет ВВС Заира перед «Мираж» 5М (сер. М412) на аэродроме Нджамена (Чад). Колоритная фигура в центре - лейтенант М'Пеле М'Пеле. Осень 1983 г.

19 мая боевых вылетов не было, производились только полеты на разведку и для «демонстрации силы». С 20 мая информация от французских парашютистов и других войск в Колвези позволяла нам производить вылеты против мятежников. Мы могли атаковать их колонны.

20 мая один из «миражей» атаковал три машины противника, обнаруженные южнее металлургического завода фирмы «Сосьете Металлуржик дю Катанга» (Societe Metallurgique du Katanga). Машины, в результате, были уничтожены минометным огнем парашютистов, но оставшая часть конвоя смогла проскользнуть севернее. Позднее «мираж» обстрелял обнаруженную вертолетами колонну FNLC на дороге в Казензе (Kazenze), уничтожив несколько автомашин. 22-23 мая самолеты были переданы прибывшим из Франции пилотам из 13-й истребительной эскадры, которые использовали их до конца июня, после чего вернули заирцам.

В конце 1978 года Мобуту принял решение послать свои «миражи» в Центральную Африканскую империю (на тот момент – именно империю, Empire Centrafricain) для участия в воздушном параде 8 декабря на праздновании второй годовщины коронации «императора» Бокасса (Jean-Bedel Bokassa). В столицу ЦАИ отправились два самолета – двухместный «Мираж» 5DM (борт. М202, экипаж – лейтенанты М'Пеле М'Пеле и Луамба) и одноместный «Мираж» 5М (борт. М401, пилот – капитан М'Бо). Полет в Банги (Bangui) и сам парад прошли без проблем. Но обратный путь был полон приключений (просто какой-то рок преследовал заирские «миражи» при возвращении с торжественных мероприятий). Еще до вылета из Банги пилотам сообщили, что погода в Киншасе нелетная и лучше бы



Лейтенант Гийом Бафу-ма в кабине «миража»

повременить с вылетом. Ответ М'Бо примерно соответствовал русскому «Фигня, прорвемся!», и самолеты пошли на взлет. Не прорвались... На подходе к Киншасе стало ясно, что, если синоптики с погодой и ошиблись, то в лучшую сторону. М'Бо дважды пытался посадить «мираж» на еле видимую полосу, но неудачно. Поняв бесполезность дальнейших попыток, он приказал садиться в аэропорту Китоны, где погода была хоть и «не очень летной», но все же лучше, чем в столице. Но в условиях плохой видимости «миражи» «не попали» в Китону, сильно уклонившись на юг. Когда самолеты вышли к морю, летчики поняли ошибку и попытались все-таки выйти на аэродром, но вынуждены были катапультироваться, когда кончилось топливо. Еще один неприятный сюрприз ждал заирцев на земле, когда окружившие их автоматчики поинтересовались, что они делают на территории Анголы. Оказалось, что промахнулись они куда сильнее, чем ожидали, и, в результате, приземлились ближе к Луанде (Luanda), чем к анголо-заирской границе. Инцидент, правда, вскоре удалось уладить, заирские власти извинились, и всех трех «героев» вернули на родину. После расследования М'Бо и М'Пеле М'Пеле были признаны виновными и на несколько месяцев отстранены от полетов. Впрочем, вскоре к ним присоединился и Луамба (Lwamba), после того как при посадке на другом «мираже» он забыл (!) выпустить шасси. К счастью для Луамбы и «миража», посадка на брюхо прошла вполне благополучно, пилот не пострадал, а самолет вскоре отремонтировали.

В июне 1983 года Мобуту принял решение послать воинский контингент в Чад, где шла гражданская война проправительственных сил при поддержке Франции и ряда африканских стран против сил Переходного правительства национального единства и ливийских войск. В столицу Чада Нджамену (N'Djamena) прибыли более 2500 заирских солдат, а также авиагруппа, в составе трех «Миражей» 5М (борт. М402, М404 и М412), пилотируемых лейтенантом М'Пеле М'Пеле, капитаном М'Бо и майором Майеле Нкой (Maiele Nkou), трех легких штурмовиков MB-326K и вертолета SA.330. Участия в боевых действи-



Бывший «М402» на задворках аэродрома Нджамена

ях заирские «миражи» не принимали. Официальной причиной этого была малая дальность полета (несмотря на наличие 200-литровых ПТБ), мешавшая им действовать на севере Чада, где шли основные бои. Практически же, заирцы не очень рвались в бой, а французской авиации, составлявшей «воздушный кулак» коалиции, помощь такого союзника просто не требовалась. Поэтому боевое применение заирских «миражей» в Чаде ограничилось редкими вылетами на воздушное патрулирование в районе Нджамены.

Но без потерь все же не обошлось. Во время одного из взлетов с аэродрома Нджамена шина основной стойки самолета «М402» взорвалась. «Мираж» получил серьезные повреждения и не восстанавливался. В апреле 1984 года оставшиеся два «миража» вернулись в Киншасу.

По официальным данным, к концу 1980-х гг. в составе ВВС Заира оставались семь «Миражей» 5М и один «Мираж» 5 DM, но, когда в 1988 году фирма «Дассо» приняла решение выкупить у Заира все «миражи», оставшиеся к тому времени в летном состоянии, таковых оказалось только два («Мираж» 5DM борт. М201 и «Мираж» 5М борт. М404). Выкупленные самолеты французы перепродали в Египет на запчасти.

По некоторым сведениям, уже в 1990 году, когда в Заире кипела гражданская война, часть хранившихся в Камине «миражей» пытались восстановить до летного состояния, но безрезультатно.

Оставшиеся «Миражи» спокойно догнивали в ангарах на аэродроме Камина до 2010 года, когда последние три самолета официально вывели из состава ВВС Конго (страна за это время успела сменить название) и сдали в металлолом.

Интересна судьба «М402». После повреждения он не восстанавливался, был частично разобран на запчасти, но затем выкуплен владельцем небольшого аэродрома в Центральной Франции и перевезен туда, где самолет (а точнее то, что от него осталось) и остается по сию пору.

Тактико-технические характеристики заирских «Миражей» 5

	«Мираж» 5М	«Мираж» 5DM
Экипаж, чел.	1	2
Размах крыла, м	8,22	8,22
Длина самолета, м	15,55	15,55
Площадь крыла, кв. м	35	35
Вес пустого, кг	7150	
Взлетный вес, кг	13 700	14 200
Силовая установка	1 ТРДФ «Атар» 9С	1 ТРДФ «Атар» 9С
Тяга двигателей без форсажа/на форсаже, кг	4110/6000	4110/6000
Максимальная скорость, км/ч	2350	2350
Потолок, м	18 000	18 000
Дальность полета, км	1350	
Вооружение	2 – 30-мм пушки DEFA 552A (по 125 снарядов), до 4000 кг боевой нагрузки	2 – 30-мм пушки DEFA 552A (по 125 снарядов), до 3000 кг боевой нагрузки

На просторах Маркизовой лужи. Немецкая береговая артиллерия в восточной части Финского залива в 1943 г.

Александр Заблотский, Роман Ларинцев

В нашей статье речь пойдет о действиях немецкой береговой артиллерии в восточной части Финского залива и, соответственно, о мерах противодействия, предпринятых Краснознаменным Балтийским флотом. Временные рамки статьи охватывают период 1943 года, т.к. к этому времени обе противоборствующие стороны имели уже окончательно сформировавшуюся структуру частей береговой обороны. Немаловажно и то, что этот период хорошо отражен в документах с немецкой стороны.¹

Итак, к началу 1943 года организационно-штатная структура немецкой артиллерии, сосредоточенной под Ленинградом, выглядела следующим образом. Артиллерию большой и особой мощности объединяло 303-е армейское артиллерийское командование. Ему же, как правило, подчинялись и железнодорожные батареи. Корпусные артиллерийские командования решали задачи как в интересах корпусов, которым они были приданы, так и выполняли указания все того же 303-го командования. В описываемый период корпусам также подчинялись дивизионы (батареи) береговой артиллерии РГК. Общей же задачей для подразделений всех уровней была борьба с советской артиллерией.

Эта теоретически стройная система была нарушена советским зимним наступлением. Во второй половине января 1943 г. с побережья Финского залива на сухопутный фронт были отправлены три 105-мм, две 155-мм и одна 210-мм батареи РГК. 21 марта район Петергофа покинули еще две 170-мм батареи. 12 апреля Верховное командование Сухопутных войск предложило передать Кригсмарине оставшиеся две береговые батареи РГК (509-ю и вторую батарею 920-го дивизиона), которые по техническим причинам не могли быть задействованы в боях на суше.

Немцам приходилось периодически придавать корпусам даже артиллерию большой и особой мощности и дальнобойные железнодорожные пушки. Так, сверхдаль-

нобойные 280-мм орудия К5 вели огонь не только по промышленным и военным объектам Ленинграда и Кронштадта, но и по железнодорожным станциям в полосе Волховского фронта, а также по мостам и составам на сухопутной «Дороге жизни» – железнодорожной ветке Липки – Шлиссельбург. Береговые батареи РГК вообще придавались почти всем корпусам 18-й армии, даже расположенным вдали от какого-либо побережья.

Что же касается батарей береговой артиллерии, подчиненных Кригсмарине, то подавляющую часть задач они решали на морском направлении, препятствуя нашему судходству на трассе Ленинград – Кронштадт – о. Сескар. По состоянию на 8 мая 1943 года ВМС Германии развернули в районе Невской губы следующие силы береговой артиллерии, подчинявшиеся командованию 530-го берегового артиллерийского дивизиона:

- батарея «Кенигсберг» (два 105-мм);
- батарея «Коркули» (три 130-мм трофейных орудия);
- батарея «Ижорка» (три 130-мм трофейных орудия);
- батарея «Стрельна» (три 155-мм французских орудия).

С 27 апреля вновь вошла в строй морская железнодорожная батарея «Блюхер», оснащенная тремя 152-мм трофейными орудиями, ранее, в декабре 1942 года, отправленная в Таллин на замену стволов и профилактический ремонт. Но эта батарея использовалась исключительно как стационарная из-за отсутствия штатного тепловоза.

Привлекалась к обстрелу советских кораблей также и 88-мм батарея 239-го морского зенитно-артиллерийского дивизиона. Кроме того, продолжалось строительство береговой батареи «Принц Генрих», решение о переброске которой с побережья Ла-Манша было принято 15 февраля.

Интересно, что вышестоящее командование, в лице начальника Морского оборонительного района «Р», не удовлетворяясь одной артиллерией, в начале мая предлагало установить на молу в Стрельне береговую торпедную батарею. Её целями должны были стать крупные боевые корабли, идущие по Ленинградскому морскому каналу.

Справедливости ради нужно отметить, что в начале марта между Группой армий «Север» и Кригсмарине возникли разногласия по поводу использования береговой артиллерии. Армейцы считали, что общее руководство должно осуществляться 303-м арткомандованием. Моряки отстаивали полную самостоятельность, в рамках которой не исключалось взаимодействие с сухопутными инстанциями. При этом подчеркивалось, что 280-мм орудия предназначены именно для обстрела морских целей. Так как речь шла, в первую очередь, о батарее «Принц Генрих», то, как мы увидим далее, армейцы, в принципе, победили.

Обнаружение надводных целей в условиях плохой видимости и ночью возлагалось на радиолокационную станцию, расположенную в районе Коркули. Судя по сохранившимся упоминаниям о ее работе, особого восторга у артиллеристов РЛС не вызывала. Во-первых, как и у всякой сложной техники, у станции довольно часто случались поломки. Во-вторых, доверие к ее возможностям подрывали

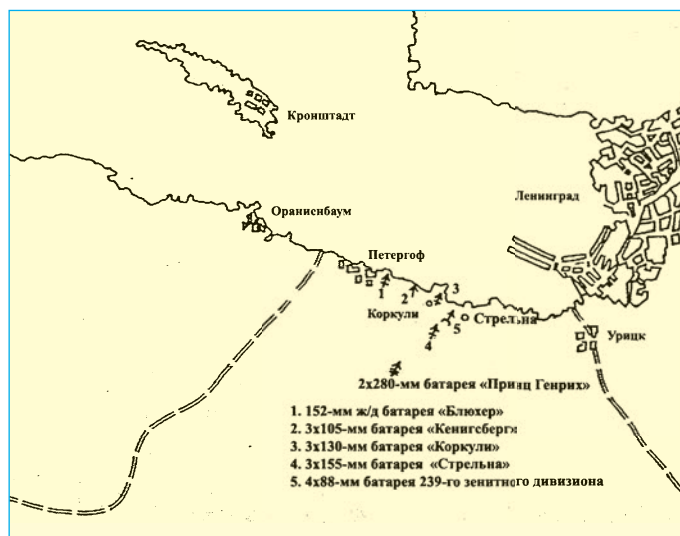


Схема расположения немецких береговых батарей на южном побережье Невской губы

1. Национальный архив США NARA T-1022, roll 2621. В дальнейшем, если это не указано особо, все сведения по деятельности береговой артиллерии Кригсмарине даются именно по этому делу



Подача 280-мм снарядов и зарядов к орудию. Батарея «Принц Генрих»



Чины Кригсмарине инспектируют батареи 530-го берегового артиллерийского дивизиона

случаи, когда РЛС не «видела» цели, уже обнаруженные другими, более традиционными способами. В-третьих, небольшие цели (например, катера), распознавались плохо. Кроме того, выяснилось, что станция принимала за надводные цели низколетящие самолеты (например, в ночь с 23 на 24 августа).

Таким образом, в Невской губе была собрана отнюдь не самая современная группировка береговой артиллерии





«Это далеко не Франция!». Контрбатарейный огонь советской артиллерии и бомбоштурмовые удары авиации заставляли немецких морских артиллеристов основательно закапываться в землю



Кригсмарине. К тому же удары артиллерии и авиации КБФ уменьшали и без того небольшое число имевшихся орудий. Существовали у немцев проблемы и с обеспечением трофейных артсистем боеприпасами. Поэтому, в конце июня 1943 года было принято решение перебросить под Ленинград три батареи, оснащенные тремя 105-мм орудиями SKC/32U каждая. Батареи получили наименования «Петергоф», «Знаменка» и «Викколово».

До начала навигации стороны изредка обменивались артиллерийскими ударами, но они носили эпизодический характер. Куда чаще подразделения береговой обороны вступали в стычки с советскими разведгруппами, пытавшимися проникнуть по льду на занимаемую немцами территорию либо возвращающимися из немецкого тыла. Еще

одним «нештатным» занятием для морских артиллеристов стала ловля немецких же перебежчиков, стремящихся уйти по льду Финского залива на занятые советскими войсками острова Сескар или Лавенсари.

С 1 апреля на береговую оборону Кригсмарине легла еще одна задача. Часть полосы обороны 19-го авиаполевого полка 10-й авиаполевой дивизии на западном участке Ораниенбаумского плацдарма была передана 531-му дивизиону береговой артиллерии ВМС. Интересно отметить, что моряки несли регулярные потери от огня наших снайперов. Сухопутная «нагрузка» продолжалась до начала июля, когда участок по реке Воронка был снова передан в полосу 10-й апд.

Настоящая боевая страда для обеих сторон наступила с открытием навигации. 12 апреля батарея «Кенигсберг» открыла огонь по трем буксирам, идущим из Лисьего Носа в Кронштадт. С этого момента обстрел морских целей в пределах досягаемости немецких орудий стал рутинным делом. Столь же привычной стала и ответная стрельба советской артиллерии.

В большинстве случаев немецкие береговые батареи открывали огонь по сторожевым катерам, несущим дозор в Невской губе, или тральщикам, производившим поиск и уничтожение мин на фарватерах. Неоднократно зафиксированные в документах противника в качестве целей стрельбы «буксиры с баржами» при сравнении с нашими источниками превращаются в электромагнитные тральщики, буксирующие трал-баржу.

При этом какого-либо серьезного ущерба огонь береговых батарей балтийцам не нанес. Изредка катера получали незначительные повреждения и несли потери в личном составе. Однозначно от огня батарей Кригсмарине пострадали катер-тральщик №102 (1 июня на нем был убит один и ранено четыре человека) и бронекатер с таким же номером (27 августа ранен один человек). Самый крупный успех выпал на долю немецких артиллеристов 31 августа. В этот день огонь противника серьезно повредил катер КМ № 28-б. Катер полустатонул, но все же был уведен в базу на буксире.

Столь же скромными были успехи немцев в борьбе с нашими небольшими конвоями, проводившимися в зоне досягаемости орудий Кригсмарине. В ночь на 17 мая незначительные повреждения получил катер МО-111, а 20 июля – баржа из состава конвоя.

В свою очередь артиллерия и авиация КБФ принимала серьезные усилия по обеспечению проводки конвоев и не-



Огневая позиция одного из 280-мм орудий батареи «Принц Генрих». В 1943 г. практически после первого же залпа к немцам прилетала советская «ответка». Поэтому инженерное оборудование огневых позиций и их маскировка осуществлялась весьма основательно

Орудийный дворик одного из 280-мм орудий. На тележках поданные на огневую позицию снаряды и заряды.





Залп! 280-мм орудие батареи «Принц Генрих» ведет огонь по Ленинграду



Наблюдательный пункт батареи «Принц Генрих» на крыше Знаменского дворца вблизи Петергофа

допущению потерь. В ряде случаев проводка особо ценного конвоя выливалась в целую спецоперацию.

Вот тому наглядный пример. 11 августа наблюдательные посты немцев на южном берегу Невской губы обнаружили две подводные лодки, идущие Морским каналом. Действительно, с 23 часов начался переход из Ленинграда в Кронштадт двух лодок, Д-2 и С-13. Для обеспечения их перехода чуть ранее в Невскую губу вышли бронекатер № 323, торпедный катер № 116, малый охотник МО-111 и три сторожевых катера. На стыке Переходного фарватера и Морского канала занял свое место гидрографический катер «Гирискон». Две пары И-15 из 25-й отдельной эскадрильи вылетели для прикрытия подводных лодок в 23:25 и 00:20.²

В 23:58³ по конвою открыли огонь береговые батареи «Ижорка», «Коркули», «Знаменка», «Блюхер». Их «сразу же»⁴ накрыла огнем советская артиллерия. По немцам стреляли железнодорожные батареи – одна 180-мм (№ 18), шесть 130-мм и три 152-мм. Кроме них, огонь вели 100-мм и 130-мм стационарные батареи Кронштадтского укрепленного сектора и лидер эсминцев «Ленинград». Отметим немцы и налет наших И-15. Огневая дуэль закончилась во втором часу ночи. Обе подводные лодки без повреждений

и потерь в личном составе пришли в Кронштадт, а вот немцам повезло меньше. Прямым попаданием снаряда был уничтожен 20-мм зенитный автомат, прикрывавший позиции батареи «Блюхер».

6 июля в строй была введена батарея «Принц Генрих». Она стала самой мощной береговой батареей Кригсмарине на южном побережье Финского залива. Батарея имела на вооружении два 283-мм орудия с дальностью стрельбы 36 100 метров. До 1943 года «Принц Генрих» располагался на побережье Ла-Манша и вел борьбу с английским судоходством.⁵

Батарея «Принц Генрих» неоднократно подвергалась нашим артиллерийским и бомбовым ударам еще в процессе строительства, но, тем не менее, вошла в строй и 7 июля выполнила свою первую стрельбу по Балтийскому судостроительному заводу, выпустив 25 снарядов. Работу батареи обеспечивал 24-й дивизион АИР сухопутных войск, а артиллерия 303-го арткомандования маскировала стрельбу «Принца Генриха» своим огнем.

Тем не менее, первый блин, в полном соответствии с русской пословицей, получился комом. Батарея подверглась мощному огневому налету, дополненному ударом с воздуха. Было повреждено здание наблюдательного пункта «Ост», на самой батарее пять человек были ранены. От сотрясения при стрельбе платформы орудий перекосило, и они на несколько дней вышли из строя. При следующей стрельбе 16 июля ситуация повторилась, и немцам пришлось проводить довольно трудоемкие работы по дополнительному бетонированию фундаментов. В результате до 24 сентября 280-мм батарея огня не вела.

В дальнейшем до 27 октября «Принц Генрих» использовалась только для обстрела береговых объектов (Кронштадт, Канонерский, Адмиралтейский и Балтийский заводы). Надо признать, что минимум в половине стрельб целям наносился какой-либо ущерб. Наиболее тяжелые последствия имел огневой налет на Кронштадт 28 сентября. Пятнадцать выпущенными снарядами были потоплен 65-тонный плавучий кран, серьезно повреждены катера МО-108 и МО-123. Кроме того, пострадали цех Морского завода, док имени Величинского, здание склада. В городе была повреждена водопроводная магистраль. Легкие повреждения получил эскадренный миноносец «Сильный». Семь человек было убито и 23 ранено.⁶ Вероятно, на счету этой батареи повреждения линейного корабля «Октябрьская Революция» 24 сентября и 4 октября.



На командном пункте батареи «Принц Генрих»

2. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Вып. 3 – М. 1951 – С.238, 242

3. Время московское

4. Цитата из немецкого документа

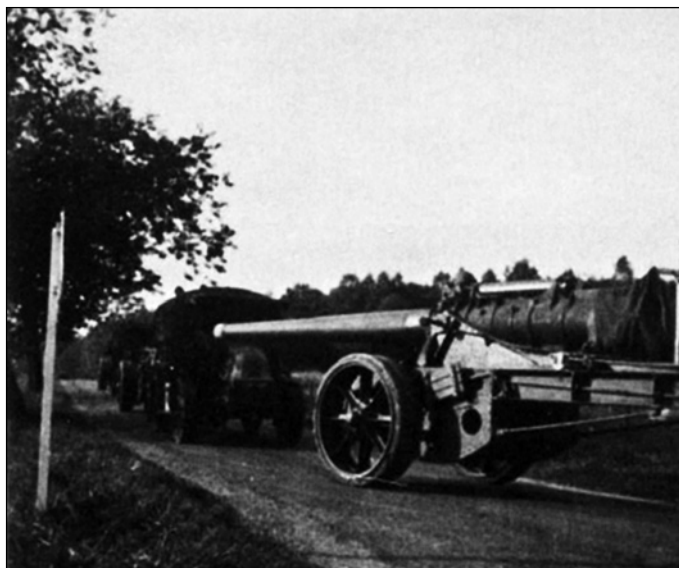
5. Schmeelke M. AlarmKueste-Woelfersheim, 1996 – S.136

6. Хроника, С. 511

Ленинград. Таким видели город немецкие морские артиллеристы со своих огневых позиций



В начале сентября тральщики КБФ начали траление Гогландской минно-артиллерийской позиции. Несмотря на все усилия, группировка Кригсмарине в Финском заливе не смогла эффективно воспрепятствовать этим действиям, и у немцев возникли серьезные опасения за судьбу гарнизонов островов Гогланд и Тютерс. Но не только их. Куда больше волновала германское руководство судьба сланцевых разработок в северной Эстонии. Для усиления береговой обороны этого района было принято решение



Батарея «Стрельна» 530-го берегового артиллерийского дивизиона была оснащена трофейными французскими 155-мм орудиями

снять с позиций на южном берегу Невской губы ряд батарей и перебросить их в Эстонию.

Из несколько других соображений была отведена на Запад железнодорожная батарея «Блюхер». Немцы опасались советского удара в районе Красного Села, который в данном случае мог отрезать батарею, расположенную на побережье. Поэтому орудийные транспортеры «Блюхера» сначала отвели дальше в тыл, а затем и вовсе отправили в Эстонию.

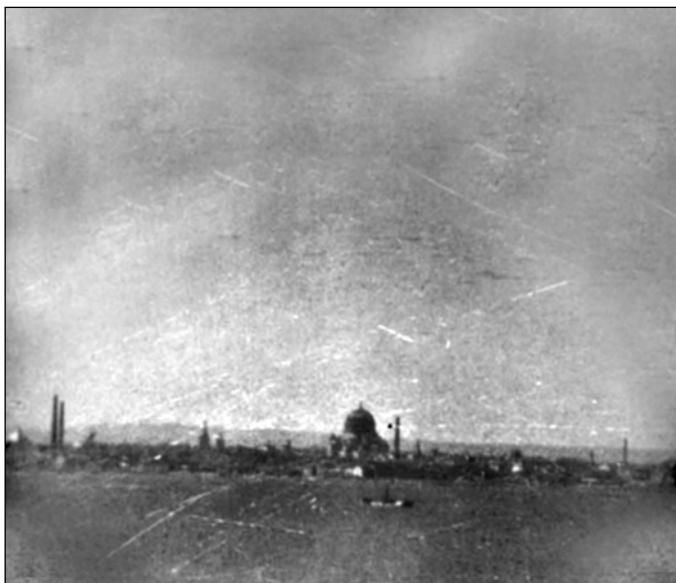
В начале ноября орудия и личный состав батареи «Принц Генрих» также отправились в Таллин. За время нахождения под Ленинградом батарея выпустила 231 снаряд, в том числе 35 во время практических стрельб. По немецким данным, результативность стрельбы «Принца Генриха» составила 22,4%. В ответ советская артиллерия выпустила по огневым позициям 2167 снарядов. «Довеском» на батарею было сброшено 59 авиабомб. За все это время на батарее было убито два и ранено шесть человек.

Таким образом, к 20 декабря 1943 года в районе Невской губы на позициях остались следующие береговые батареи:⁷

- батарея «Петергоф» (три 105-мм);
- батарея «Кенигсберг» (три 105-мм);
- батарея «Коркули» (три 130-мм трофейных орудия);
- 4-я батарея 239-го морского зенитного дивизиона (четыре 88-мм).

Меньше чем через месяц позиции этих батарей будут захвачены наступающими бойцами Ленинградского фронта. Немцам удалось эвакуировать лишь три пушки батареи «Петергоф» (одно орудие без люльки), а остальные орудия были потеряны вместе с другой материальной частью и боеприпасами.

7. Национальный архив США NARA T-312, roll 917, frame 9100505ff



Вид на Кронштадт через Финский залив сквозь немецкую оптику. В центре снимка виден купол Морского Никольского собора

В заключение рассмотрим результаты контрбатарейной стрельбы советской артиллерии, в первую очередь артиллерии Краснознаменного Балтийского флота, под Ленинградом. Если для немцев контрбатарейная стрельба была лишь видом повседневной деятельности, обеспечивающим разрушение объектов в Ленинграде и Кронштадте группировкой осадной артиллерии, то для ленинградцев все было гораздо серьезнее. Вопросам борьбы с немецкой артиллерией уделялось первостепенное внимание на всех уровнях, вплоть до Верховного Главнокомандующего И.В. Сталина. И, если и у современников, и у послевоенных историков мнение об эффективности именно этого вида деятельности советской артиллерии под Ленинградом сложилось, мягко скажем, не восторженное, то мы попытаемся его опровергнуть.

Выше приведены данные о фактических потерях КБФ в результате огня береговой артиллерии Кригсмарине. Сами немцы числили за собой гораздо больше успехов: четыре потопленных сторожевых катера, шесть «W-Boot»⁸, четыре баржи, по одному буксиру, лихтеру и бронекатеру. Но даже если пользоваться немецкими данными, это не впечатляет. А уж по фактическим потерям тем более.

С точки зрения эффективности воздействия огня нашей артиллерии на противника ситуация выглядит следующим образом. За апрель-май нами выявлен по немецким документам 61 случай обстрела советских кораблей и судов на участке Ленинград – Кронштадт (без учета батареи «Принц Генрих»). В подавляющем большинстве упомянутых эпизодов ответная стрельба открывалась практически сразу. За это время орудия противника были повреждены в шести случаях, в том числе дважды – прямым попаданием. 6 мая на береговой батарее «Кенигсберг» – орудие № 2, и 5 июня на береговой батарее «Коркули» – тоже орудие № 2. В ряде других случаев разрушались блиндажи, огневые точки, орудийные дворики, линии связи. Обыденным явлением был выход из строя личного состава. И, самое главное, немцы постоянно отмечали падение наших снарядов на своих огневых позициях, что,

естественно, не способствовало меткости стрельбы противника.

Очень эффективным средством борьбы с немецкими батареями оказывался такой простой способ противодействия, как задымление. Как правило, постановка дымовой завесы вынуждала противника сразу же прекращать огонь.

Полезно сравнить результаты контрбатарейной стрельбы по позициям береговых батарей Кригсмарине с результатами артиллерийских дуэлей под Ленинградом в целом. К сожалению, подробных обобщающих данных у нас пока нет, но и то, что удалось обнаружить, достаточно показательно.

Имеющиеся на сегодняшний день сведения позволяют утверждать, что немецкая артиллерия (здесь речь идет только об артиллерии РГК, отчеты которой шли по линии 303-го арткомандования) встречала достаточно энергичный отпор с нашей стороны. В июне 1943 года огнем советской артиллерии были уничтожены одна 155-мм французская и одна 150-мм немецкая пушки (обе – 24-го).

Неоднократно в результате ответной стрельбы повреждались железнодорожные установки. Так, 22 июня были серьезно повреждены три 400-мм гаубицы.⁹ За июль 1943 года в результате огневых налетов было выведено из строя не менее 15 орудий, а два – уничтожены. В августе также были уничтожены два орудия, в том числе одна 155-мм французская пушка, а четыре – выведено из строя (одно на счету наших летчиков). Постоянным местом в донесениях 303-го армейского артиллерийского командования стали жалобы на уничтожение в результате огня артиллерии или бомбоштурмовых ударов авиации боеприпасов, разрушение укрытий для личного состава и иных сооружений. Потери в личном составе были невелики, что сами немцы объясняли хорошим оборудованием огневых позиций. Так, например, за период с 22 июля по 4 августа было убито четыре и ранено 16 артиллеристов.¹⁰

Подведем итог. Хотя наше исследование охватывает достаточно небольшой и специфический участок периметра обороны Ленинграда, сделанные нами выводы, с известным допущением, можно распространить и на весь Ленинградский фронт. Мы полагаем, что к началу 1943 года советскому командованию удалось создать достаточно эффективную систему контрбатарейной борьбы. У нее, конечно, были свои недостатки (например, слабое использование корректировочной авиации). Но в целом артиллерия Ленинградского фронта и, в первую очередь, береговая артиллерия КБФ смогли достойно противостоять самой мощной группировке артиллерии Вермахта, сосредоточенной на советско-германском фронте.¹¹ Тот факт, что полностью исключить обстрелы как военных, так и гражданских объектов Ленинграда вплоть до января 1944 года не удалось, этой оценке не противоречит. Такая задача, как представляется, была нерешаема в принципе.

Уничтожение же орудия, находящегося на хорошо оборудованной огневой позиции, даже при прямом попадании в орудийный дворик, задача очень сложная. Как следует из немецких документов, в ряде случаев крупнокалиберные орудия оставались пригодными к восстановлению даже при поражении самой огневой позиции. Задача борьбы с железнодорожными установками была еще труднее. Но вот число случаев, когда ответным огнем удавалось подавить стреляющие орудия, заставить их замолчать, постоянно росло. Можно даже сказать, что подавление осадной артиллерии стало такой же рутинной, как и сам факт обстрела.

Авторы выражают благодарность Олегу Леонидовичу Короткову (г. Северодвинск) за помощь в подготовке данной статьи.

8. Скорее всего, что-то тоже близкое к СКА

9. Национальный архив США NARA T-312, roll 858, frame 9026937

10. Национальный архив США NARA T-312, roll 917, frame 9101590

11. Как минимум, не менее мощной, чем под Севастополем

«Гийон лайн». Самая «американская» британская судоходная компания (часть 1)

Александр Дашьян

Среди людей, так или иначе интересующихся морской историей, сложно найти не читавших культовую книгу Белкина «Голубая лента Атлантики». К сожалению, этот монументальный труд именно в силу своей «всеобъемлющести» не лишен вполне объективных недостатков – невозможно сколь-нибудь подробно остановиться на всех участниках «битвы за Атлантику» – достаточно сказать, что в 80-х годах XIX века в перевозках через «большую лужу», как фамиллярно называли Северную Атлантику американцы, участвовало ни много ни мало 15 судоходных компаний! Вот на одной из них, «Гийон лайн», мы сегодня и остановимся...

«Черная звезда» и «Гийон лайн №1»

Все началось еще в 1843 г., когда два предприимчивых американца Джон Вильямс и Стивен Гийон зарегистрировали в Нью-Йорке фирму с незамысловатым названием «Вильямс и Гийон» (Williams & Guion). К этому времени уже сформировались два встречных грузопотока через Северную Атлантику: хлопок – из Америки в Европу, искатели лучшей жизни – из Европы в Америку. Причем объем перевозок ежегодно возрастал, суля неплохую прибыль судовладельцам. Именно на этой стезе и решили испытать себя Вильямс и Гийон, учредив через свою фирму судоходную компанию «Блэк Стар Лайн» (Black Star Line), для обслуживания линии Ливерпуль – Куинстаун – Нью-Йорк.

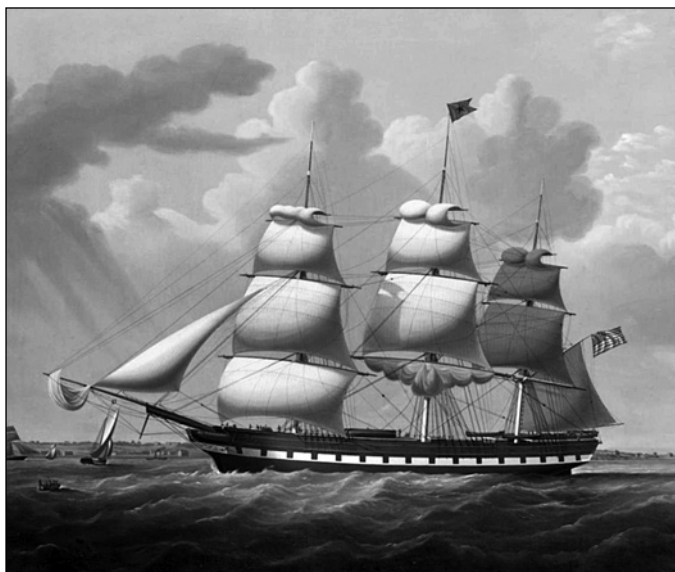
В 1852 г. Стивен Гийон переехал в Ливерпуль, организовав там филиал компании – опыт первого года работы показал, что управлять предприятием из одного центра при тогдашних средствах связи неудобно. Место Стивена в, говоря современным языком, «головном офисе» занял его старший брат Вильям*, присоединившийся к компании в 1853 г.

Довольно скоро компания, флот которой уже насчитывал 18 парусных пакетботов стала одним из основных перевозчиков ирландских эмигрантов, доставляя каждую неделю в Нью-Йорк до 1000 человек – и это несмотря на неоднозначную репутацию «черной звезды»: с одной стороны для состоятельных пассажиров на клиперах компании обеспечивались прекрасные по тогдашним меркам условия обитания, с другой – отношение к палубным пассажирам со стороны экипажа было довольно жестким если не сказать жестоким.

В начале 1850-х гг. безоговорочными хозяевами Атлантики являлись парусники, но к концу десятилетия ситуация

стала меняться – колесные и винтовые пароходы все уверенней чувствовали себя в море и постепенно вытесняли своих элегантных, но, увы, зависящих от прихотей погоды парусных оппонентов. Начали присматриваться к пароходам и владельцы «Вильсон и Гийон», благо в начале 1860-х у них появилась возможность набраться опыта эксплуатации пароходов «за чужой счет»...

К перевозкам хлопка из Америки решили подключить



Пакетбот компании «Блэк стар лайн» «Гай Менеринг»
(Guy Mannering)

ся братья Ферни (Fernie) из Ливерпуля, владельцы судоходной компании «Ред Кросс лайн» (Red Cross Line), парусники которой уже несколько лет работали на линии Англия – Австралия. Не имея опыта работы на трансатлантическом маршруте, они обратились к американцу, осведомленному о подводных камнях англо-американского торгового законодательства с предложением взять новое дело в свои руки. Как легко догадаться, этим американцем оказался никто иной, как Стивен Гийон, к тому времени обзаведшийся в Ливерпуле массой полезных знакомств и имевший определенный вес в среде местных судовладельцев. Гийон, внимательно отслеживавший все новшества в области судоходства, смог убедить своих новых партнеров в том, что на линию надо выводить пароходы (причем желательно с металлическим, а не деревянным корпусом), что позволит добиться регулярности рейсов и, следовательно, сократить общее число судов. Для работы на линии Новый Орлеан – Куинстаун – Ливерпуль в 1862 г. была учреждена компания «Гийон лайн», фактическими владельцами которой являлись братья Ферни, но все управление осуществлялось Гийоном. Корабли для нее решили строить на верфи «Палмерс шипбилдинг энд айрон» (Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd) в Джарроу, имеющей опыт железного судостроения. В том же году последовал заказ на три 2800-тонных парохода: «Джорджия» (Georgia), «Виргиния» (Virginia) и «Каролина» (Carolina). Кроме того, в августе 1862 г. у верфи приобрели отремонтировавшийся после пожара чуть меньший по размерам пароход «Хадсон» (Hudson), ранее принадлежавший германской компании «Северогерманский Ллойд», переименовав его в «Луизиану» (Louisiana).

Увы, начавшая в США гражданская война смешала все карты – рейсы в Новый Орлеан по понятным причинам становились невозможны, поэтому конечный пункт маршру-



Стивен Баркер Гийон

* Вильям Гийон до 1853 г. являлся совладельцем фирмы «Гийон энд Коллинз» (Guion & Collins), специализирующейся на перевозке хлопка из Америки в Европу.

Лайнеры «Гийон лайн»

Тип «Джорджия»

Одновинтовой, однотрубный, двухмачтовый железный грузопассажирский пароход. Всего построено три, все на верфи «Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd» в Джарроу.

«Джорджия» (GEORGIA), стапельный №120 (спущен на воду 21.03.1863, введен в эксплуатацию в 1863 г.).

«Виогиния» (VIRGINIA), стапельный №121 (спущен на воду 18.06.1863, введен в эксплуатацию в 1863 г.).

«Каролина» (CAROLINA) стапельный №122 (спущен на воду 27.10.1863, введен в эксплуатацию в 1863 г.).

Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	2870-2876
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт)	2415-2488
Размерения (м):	99,1-104,2 x 12,5-12,6 x 6,1
Мощность (н.л.с.)	350
Скорость (уз)	10

Тип «Луизиана»

Пароход «Хадсон»



Одновинтовой, двухтрубный, трехмачтовый железный грузопассажирский пароход. Построен «Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd» в Джарроу.

«Луизиана» (GEORGIA), стапельный №71 (спущен на воду 09.06.1858 как «Хадсон» (HUDSON) для компании «Северогерманский Ллойд», вступил в строй в 1858 г., куплен в августе 1862 г.).

Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	2266
Размерения (м):	120,4 x 12,4 x 10,1
Энергетическая установка	2-цилиндровая (2 x 2286 мм)
	ПМ производства фирмы-строителя
Мощность (н.л.с.)	746
Скорость (уз)	10

та перенесли в Нью-Йорк. Но это не помогло – объем грузоперевозок упал настолько, что в компании посчитали за лучшее избавиться от уже заказанных судов, продав «Луизиану» и практически готовые «Каролину» и «Виргинию» компании «Нэйшнел стим навигэйшн» (National Steam Navigation Co) из Ливерпуля. «Джорджию» продать попросту не успели – 4 августа пароход сел на мель у о. Сэйбл и был полностью разрушен.

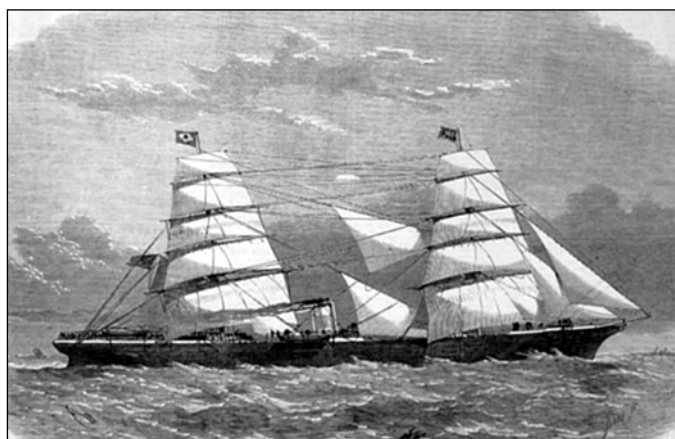
«Ливерпуль энд Грейт Вестерн стимшип компани», или «Гийон лайн №2»

Хотя сотрудничество Стивена Гийона с братьями Ферни оказалось весьма непродолжительным, опыт, приобретенный при этом, оказался бесценен. Ставка на пароходы оказалась верной. Но с этим было связано и основное затруднение – быстро, качественно и относительно недорого

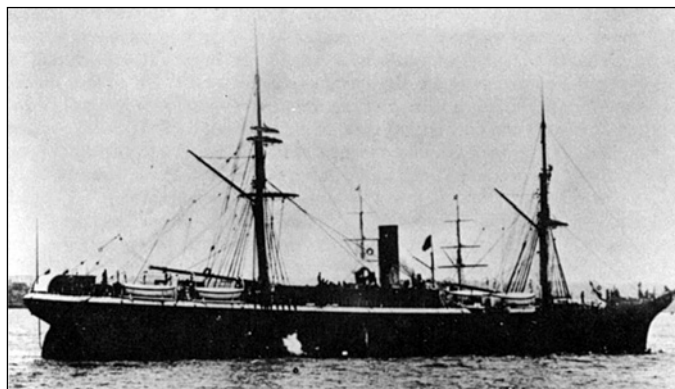
* Согласно английскому законодательству компания считалась британской если ее учредил подданный британской короны, даже если большая часть капитала имела иностранное происхождение.

го железные пароходы строили только в Англии – промышленность США хоть и совершила за время войны мощный рывок, но все-таки не могла предложить ничего сопоставимого по качеству и цене. А согласно местному законодательству, американский флаг могли нести только суда, построенные на отечественных верфях. Такая вот форма протекционизма. Что же делать? Регистрировать компанию в Великобритании. Для этого надо сменить подданство... Легко – в 1866 г. Стивен Гийон становится подданным короны и учреждает судоходную компанию «Ливерпуль энд Грейт Вестерн стимшип компани» (Liverpool and Great Western Steamship Company), 52% капитала которой принадлежат компании «Вильямс и Гийон»*. Новая компания должна была обслуживать уже привычную линию Ливерпуль – Куинстаун – Нью-Йорк. Теперь «головной офис» находился в Ливерпуле, а филиал переместился в Нью-Йорк.

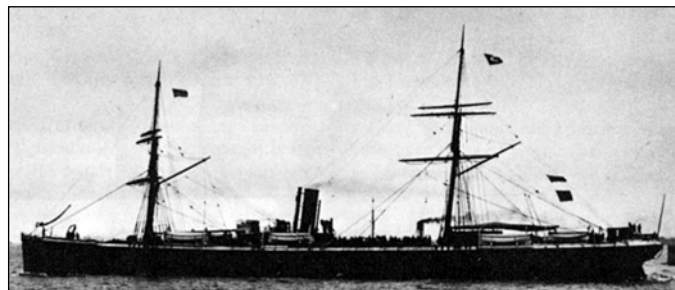
Первым шагом новой компании на пути реализации своих планов стал заказ на верфи «Палмерс», с руковод-



«Манхэттен»



«Миннесота»



«Невада»

ством которой у Гийона сложились деловые отношения еще со времен работы с братьями Ферни, сразу четырех больших пароходов тоннажем 2900 брт, скоростью под парами 10 уз, способных перевозить 70 салонных, 800 палубных пассажиров и около 1500 т груза. По расчетам, такого числа пароходов должно было хватить для еженедельных регулярных рейсов (один пароход под погрузкой в Ливерпуле, второй – на переходе из Европы в Америку, третий – под погрузкой в Нью-Йорке, четвертый – на переходе из Америки в Европу). Названия пароходам присвоили со значением – в честь городов, штатов и территорий США – чтобы показать связь с Америкой.

Вскоре после заключения контракта на постройку первой четверки, верфи «Палмерс» заказали еще два чуть более крупных парохода. Тогда же у компании «Нэйшнл» перекупили строящийся все у того же «Палмерса» пароход «Айеленд» (Ireland), переименовав его в «Небраску» (Nebraska).

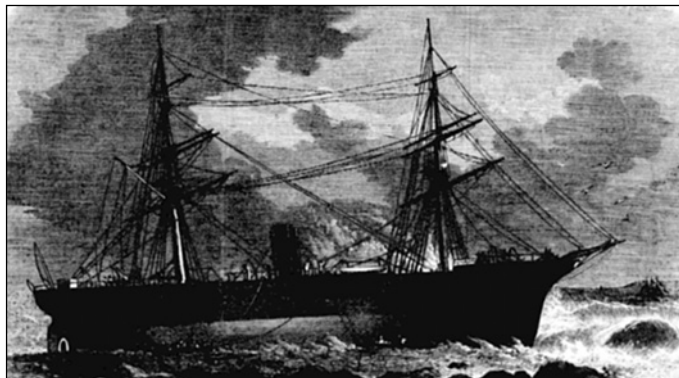
8 августа 1866 г. в свой первый рейс через океан отправился первенец компании – «Манхэттен» (Manhattan), 18 декабря на линию вышел «Чикаго» (Chicago), 14 апреля следующего года к ним присоединилась «Миннесота» (Minnesota), ровно через год в море вышел пароход «Колорадо» (Colorado).

А вскоре компанию постигла первая потеря – 12 апреля 1868 г. погиб «Чикаго» (капитан Ней, это был его первый рейс). Примерно в 17:30 в условиях сильного тумана судно, идущее из Нью-Йорка, налетело на подводную скалу у входа в гавань Куинстауна. К счастью, пароход затонул не сразу, а море было спокойным, поэтому всех пассажиров и даже часть груза удалось спасти.

При трех пароходах регулярность работы линии ставилась под угрозу – тем более, что незадолго до этого компания избавилась от парусников, доставшихся ей в «наследство» от «Черной звезды», продав их или пустив на слом. Вот тут-то и сказалась своевременность покупки «Небраски», вышедшей на линию уже 8 июня 1868 г.*

Пароходы компании отправлялись еженедельно: из Ливерпуля каждую среду (из Куинстауна – четверг), из Нью-Йорка – каждый вторник.

В 1870 г. флот компании пополнился еще двумя пароходами – «Висконсин» (Wisconsin) и «Вайоминг» (Wyoming), ставшими первыми на Атлантике лайнерами, оснащенными прогрессивными паровыми машинами-компаньонами**. Первые итоги эксплуатации этих пароходов оказались столь обнадеживающими, что было принято решение переоснастить подобными машинами все ранее построенные суда компании***. Теперь флот компании насчитывал восемь пароходов, отправлявшихся через океан дважды в неделю. В перевозках эмигрантов компания уверенно держала третье место, пропустив вперед лишь «Кьюнард» (Cunard Line) и «Инман» (Inman Line), переправив в 1870 г.



«Чикаго» на камнях



Рекламный плакат компании начала 70-х гг. XIX века. Суда отправлялись из Ливерпуля дважды в неделю: по средам и субботам

из Европы в Америку 28 169 человек – но из них лишь 1115 относилось к классным (каютным) пассажирам, остальные – эмигранты, или, как их тогда называли, – палубные пассажиры (steerage passage). Понятно, Атлантику они пересекали не на палубе, но условия обитания этой категории были спартанскими – в твиндеке трюма. Большим послаблением считалось то, что на время приема пищи семьи (а в большинстве случаев искать лучшей доли в Америку ехали целыми семьями) могли воссоединяться. Остальное время – мужчины налево, женщины и дети – направо. По сравнению с парусными пакетботами, бороздившими Атлантику еще за каких-то 15 лет до этого, прогресс был налицо – по крайней мере теперь было относительно точно известно, сколько времени займет рейс – 9 – 11 суток, и голод или нехватка пресной воды путешественникам не грозили.

Путешествие через Атлантику было делом недешевым – даже палубный пассажир должен был выложить за билет от Куинстауна до Нью-Йорка 18 долларов (правда, в стоимость билета входил стол). Билеты 1-го и 2-го класса обходились существенно дороже – 80 и 40 долларов соответственно.

Все суда компании являлись грузопассажирскими, то есть, помимо пассажиров, доставляли через Атлантику

* Можно встретить упоминание, что «Небраску» приобрели для замены погибшего «Чикаго», что неверно. «Чикаго» погиб в апреле 1868 г., а «Небраска» была куплена до спуска на воду, то есть до апреля 1867 г.

** Качество изготовления машин и котлов этих двух пароходов было столь высоко, что они без проблем эксплуатировались на протяжении более 20 лет – до конца активной службы «Висконсина» и «Вайоминга» в 1892 г.

*** В 1873-75 гг. такие работы провели на «Манхэттене», «Миннесоте» и «Небраске».



Тип «Манхэттен»

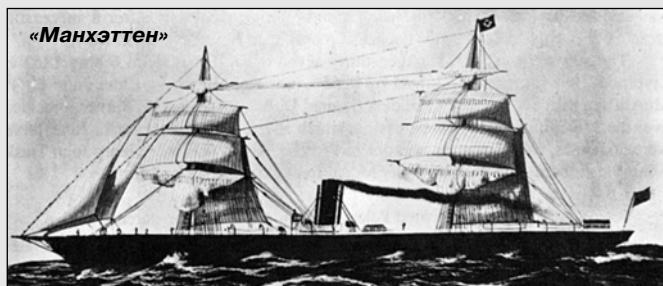
Одновинтовой, однотрубный, двухмачтовый железный грузо-пассажирский пароход. Всего построено четыре, все на верфи «Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd» в Джарроу.

«Манхэттен» (Manhattan), стапельный №197 (спущен на воду 15.05.1866, введен в эксплуатацию в 1866 г.).

«Чикаго» (Chicago), стапельный №198 (спущен на воду 11.10.1866, введен в эксплуатацию в 1866 г.).

«Миннесота» (Minnesota), стапельный №199 (спущен на воду 19.02.1867, введен в эксплуатацию в 1867 г.).

«Колорадо» (Colorado), стапельный №219 (спущен на воду 30.10.1867, введен в эксплуатацию в 1868 г.).



«Манхэттен». В первый рейс вышел 08.08.1866. В 1874 и между 1885 и 1890 гг. замена паровая машина. В 1875 г. продан компании «Уоррен Лайн» (Warren Line), переименован в «Массачусетс» (Massachusetts), в 1881 г. продан компании «Фистл лайн» (Thistle Line), переименован в «Сити оф Линкольн» (City of Lincoln), в 1884 г. продан испанской компании «Помес и Бордас», (Pomes y Bordas), переименован в «Солис» (Solis), в 1885 г. продан компании «Паровое судно Сити оф Линкольн» (Steam Ship «City of Lincoln» Co Ltd) из Ливерпуля, название вновь изменено на «Сити оф Линкольн». В дальнейшем название судна и его порт приписки не менялись, а вот владельцев оно меняло неоднократно: 1888 г. – Алекс Касселс (Alex Cassels), в 1893 г. – Вильям Росс (William Ross), 1898 г. – Вильям Сэмсон (William Samson). В 1902 г. судно разбилось неподалеку от Кейптауна. «Чикаго». В первый рейс вышел 18.12.1866. 12.01.1868 разбился у Куинстауна. Жертв нет.

Брутто-регистрационный тоннаж (брт):

«Манхэттен»	2869 (с 1874 г. – 3231)
«Чикаго»	2866
«Миннесота»	2888 (с 1870 г. – 3008)
«Колорадо»	2927

Нетто-регистрационный тоннаж (нрт):

«Манхэттен»	1951
«Чикаго»	1980
«Миннесота»	1964 (с 1870 г. – 1951)
«Колорадо»	1990

Размерения (м): 101,7-102,2 x 12,9-13,0 x 8,5-8,6

Энергетическая установка: двухцилиндровая ПМ (2 x 1524 мм, ход – 1067 мм)

производства фирмы-строителя

«Миннесота» в 1875 г. двухцилиндровая ПМ-компаунд (1118 и 1981 мм, ход поршня – 1372 мм)

производства «J Jack Rollo & Co, Liverpool»

«Манхэттен» в 1874 г. двухцилиндровая ПМ-компаунд (885 и 1524 мм, ход – 1067 мм)

производства «Fawcett, Preston & Co, Liverpool».

Мощность (н.л.с.) 350 (на «Манхэттен» в 1874 г. – 345)

Запас топлива 1000 т угля

Скорость (уз) 10

Перевозимый груз:

салонных пассажиров 70-72

палубных пассажиров 800

груза 1500 т

«Миннесота». В первый рейс вышел 14 апреля 1867 г. В 1875 г. продан компании «Уоррен Лайн» (Warren Line), названия при этом не менял. В 1882 г. продан испанским владельцам, переименован в «Винуэлас» (Vinuelas), в 1886 г. перешел в собственность испанской компании «Си Трансатлантика» (Cia Trasatlantica) и переименован в «Сан Игнасио де Лойола» (San Ignacio de Loyola), в 1908 г. сдан на слом.

«Колорадо». В первый рейс вышел 14 января 1868 г. 7 февраля 1872 г. столкнулся с пароходом «Арабиан» (Arabian) в устье реки Мерсей. Погибло 6 человек. Посажен на мель, впоследствии разломился на две части.

Лайнеры «Гийон лайн»

Тип «Небраска»

Одновинтовой, однотрубный, двухмачтовый железный грузо-пассажирский пароход. Заказан как «Айеленд» (Ireland) компанией National Steam Navigation Co Ltd, Liverpool. Перекуплен на стапеле. Однотипен лайнеру этой компании «Ингленд». Построен на верфи «Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd» в Джарроу. «Небраска» (Nebraska), стапельный №162 (спущен на воду 07.04.1867, введен в эксплуатацию в 1868 г.).

«Небраска». В первый рейс вышел 8 июня 1868 г. В 1874 г. продан Дж. Халлу (John Hall) из Ньюкасла, регистрация в Ливерпуле. В 1875 г. куплен Дж. Лорамом (George Loram), зарегистрирован в Лондоне, переименован в «Викторию» (Victoria). В 1877 г. выкуплен фирмой-строителем, в 1881 г. перепродан фирме «Victoria SS Co Ltd», Ливерпуль. В 1877 г. сдан на слом.

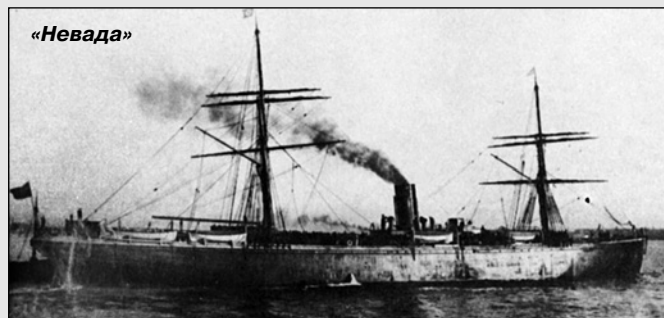
Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	3327
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт)	2262
Размерения (м):	112,0 x 12,9 x 6,3
Энергетическая установка:	двухцилиндровая ПМ производства фирмы-строителя
В 1873 г. четырехцилиндровая ПМ-компаунд, фирма-строитель	
Мощность (н.л.с.)	400
Скорость (уз)	10
Перевозимый груз:	
салонных пассажиров	70
палубных пассажиров	800
груза	1500 т

Тип «Невада»

Одновинтовой, однотрубный, двухмачтовый железный грузо-пассажирский пароход. Всего построено два, оба на верфи «Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd» в Джарроу.

«Невада» (Nevada), стапельный № 234 (спущен на воду 17.10.1868, введен в эксплуатацию в 1868 г.), регистрационный № 58957

«Айдахо» (Idaho), стапельный номер № 235 (спущен на воду 13.02.1869, введен в эксплуатацию в 1869 г.), регистрационный № 58991



Брутто-регистрационный тоннаж (брт):	
«Невада»	3121
«Айдахо»	3132
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт):	
«Невада»	2020
«Айдахо»	2025
Размерения (м):	105,2-105,3 x 13,2 x 8
Энергетическая установка	двухцилиндровая ПМ (2 x 1613 мм, ход – 1219 мм) фирмы-строителя
Мощность (н.л.с.):	
«Невада»	350
«Айдахо»	400
С 1881 г. на «Неваде»	двухцилиндровую ПМ-компаунд (1016 и 2032 мм и ход 1524 мм) 400 н.л.с. производства «G Forrester & Co, Liverpool»

«Невада». В первый рейс вышел 2 февраля 1869 г. В 1881 г. прошел замену паровой машины. В 1894 г. продан компании «Доминион лайн» (Dominion Line) и переименован в «Хэмильтон» (Hamilton). В 1896 г. сдан на слом в Италии.

«Айдахо». В первый рейс вышел 3 апреля 1869 г. 1 июня 1878 г. разбился у Ирландского побережья. Жертв нет.

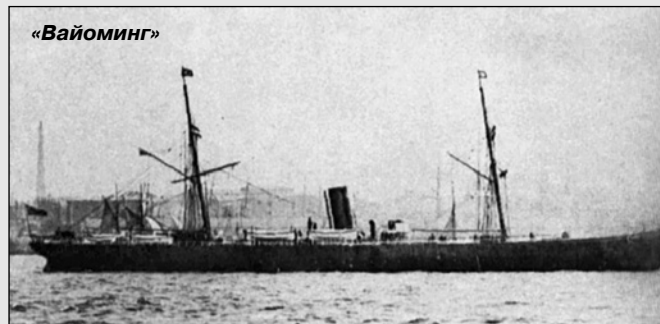
Тип «Висконсин»

Одновинтовой, однотрубный, двухмачтовый железный пассажирский пароход. Всего построено два, оба на верфи «Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd» в Джарроу.

«Висконсин» (Wisconsin), стапельный № 248 (спущен на воду 19.03.1870, введен в эксплуатацию в 1870 г.), регистрационный № 63266

«Вайоминг» (Wyoming), стапельный № 249 (спущен на воду 30.07.1870, введен в эксплуатацию в 1870 г.), регистрационный № 63311

Брутто-регистрационный тоннаж (брт)	3238
Нетто-регистрационный тоннаж (нрт):	
«Висконсин»	2060
«Вайоминг»	2080
Размерения (м)	111,6 x 13,2 x 8,1
Энергетическая установка	двухцилиндровая (1524 и 3048 мм, ход – 1067 мм) ПМ-компаунд фирмы-строителя
Давление (атм.)	около 5
Мощность (н.л.с.)	600



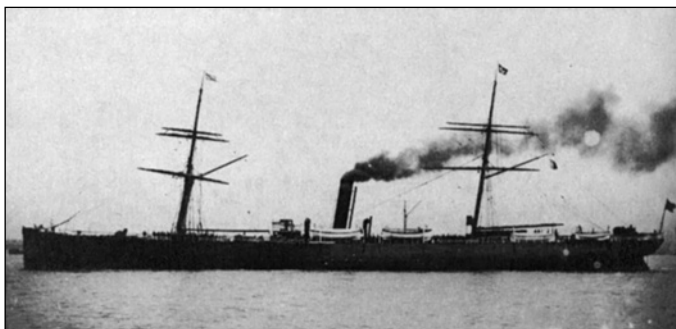
«Висконсин». В первый рейс вышел 6 июля 1870 г. В 1874 г. (или ранее) перестроен, тоннаж возрос до 3700 брт. В июне 1893 г. сдан на слом.

«Вайоминг». В первый рейс вышел 25 ноября 1870 г. В 1874 г. (или ранее) перестроен, тоннаж возрос до 3729 брт. В июне 1893 г. сдан на слом.

самые разнообразные грузы (цена фрахта – приблизительно 10 долларов за тонну) и почту – а это была как бы не самая выгодная статья дохода – за доставку 100 кг почты компания получала от Почтового ведомства США около 30 долларов – больше, чем за палубного пассажира, причем в отличие от этого пассажира почту не надо кормить, обеспечивать ей досуг и место для прогулок. Одно плохо – суда «Ливерпуль энд Грейт Вестерн стимшип компани» оказались медлительными и как бы не самыми тихоходными среди участников атлантических перевозок. И если для

эмигранта не столь важно, попадет он на новую родину днем раньше или позже, то для почтового ведомства это повод подумать, стоит ли продлевать контракт с таким перевозчиком. И в 1873 г. газета «Нью-Йорк Таймс» уже призывала почту США заключить контракт с какой-либо другой судоходной компанией – именно по этой причине.

Тихоходны – зато надежны. Примерно так отвечали в конторах Гийона на все претензии. Увы, после гибели «Чикаго» в 1868 г. «безаварийный» период продлился всего четыре года – в 1872 г. компания потеряла «Колорадо». 7 фе-



«Висконсин»

враля 1872 г. он столкнулся с пароходом «Арабиан» (Arabian) в устье реки Мерсей, при этом погибло 6 человек. Чтобы спасти пароход, его посадили на мель, впоследствии корпус разломился на две части. И это было не единственным инцидентом с кораблями «Ливерпуль энд Грейт Вестерн стимшип компани» в 1872 г. – осенью «отличилась» «Невада», более двух недель «штормовавшая» в Атлантике. Пароход вышел в рейс из Ливерпуля 6 ноября, но попал в сильный шторм и был вынужден повернуть обратно в Куинстаун. Дождавшись ослабления волнения, он вновь направился на запад, но попал в шторм, переходящий в ураган, и получил повреждения рангоута, после чего капитан Форсайт принял решение прекратить незадавшийся рейс, и 24 ноября «Невада» вернулась в Ливерпуль. Измученных пассажиров пересадили на «Миннесоту», которая и доставила их в Америку (вышла из Ливерпуля 27 ноября, прибыла в Нью-Йорк 12 декабря 1872 г.).

«Гончие океана». Первая попытка

Как уже упоминалось, суда Гийона пересекали океан за 9 – 11 дней (а зачастую и дольше). Конкуренты были, хоть не-
намного, но быстрее. И это было бы не страшно, если бы
этот разрыв не увеличивался. И голоса, призывающие
лишить компанию возможности при упоминании своих
судов указывать, что они являются «перевозчиками почты
Почтового ведомства США», раздавались все громче. А по-
теря почтового контракта не просто лишала компанию
довольно существенного дохода – репутационные потери
могли оказаться существенно выше – конкуренты на рын-
ке перевозки эмигрантов не преминули бы раздуть столь
скандальную новость. Пока людской поток в Америку не ис-
сякал, с этим можно было бы смириться, но сидящий в
Нью-Йорке Вильямс не зря ел свой хлеб, раздобыв инфор-
мацию, что в обозримом будущем возможен пересмотр
правил приема эмигрантов в сторону ужесточения*. И го-
товиться к борьбе за готовый сократиться пассажиропо-
ток надо было уже сейчас...

Из возможных вариантов был избран наиболее амбициозный – и на первый взгляд самый простой (простой – не значит дешевый): построить два быстроходных лайнера, которые смогут побороться за рекорд скорости на трансатлантическом маршруте. Это позволяло «убить сразу всех зайцев»: во-первых, переманить часть классных пассажиров у «Кунарда», «Инмана» и «Уайт стар лайн» (White Star Line); во-вторых, обезопасить себя от потери почтового контракта и, чем черт не шутит, претендовать на такой же контракт от британских почтовиков; в-третьих, за счет более высокой средней скорости можно будет сократить число пароходов на линии. Были еще в-четвертых, пятых

* Первый законодательный акт, целенаправленно ограничивающий иммиграцию в страну, был принят в 1875 г. – в США было запрещено переселяться людям, ранее совершавшим преступления, и проституткам.

и т.д. Очень по-американски – одним ударом попытаться решить все вопросы.

К моменту, когда в компании Гийона пришли к решению строить «призовые» лайнеры, рекорд скорости пересечения Атлантики принадлежал кунардовской «Скотии» (Scotia), прошедшей в западном направлении со средней скоростью 14,46 уз, и инмановскому «Сити оф Браселс» (City of Brussels) – в восточном (14,74 уз). Исходя из этого и были сформированы требования к проекту по скорости – маршрутная не ниже 14,5 уз, на мерной миле – 17 уз. Менялось и соотношение классных и палубных пассажиров: число мест в 1-м и 2-м классах увеличили, а эмигрантских – сократили.

Заказ на постройку лайнеров, получивших названия «Монтана» (Montana) и «Дакота» (Dacota), традиционно разместили на верфи «Палмерс», причем по желанию заказчика (впечатленного успехом паровых машин-компаунд на «Висконсине» и «Вайоминге») в проект решено было внедрить все новшества кораблестроения того времени – столь велико было желание Гийона получить «самые-самые» лайнеры, способные затмить своих конкурентов как скоростью, так и букетом новинок.

Надо сказать, что палмеровским конструкторам удалось удивить современников, создав весьма «продвинутый» во всех отношениях проект. Про него даже нельзя было сказать что «изюминка заключалась в ...», слишком много их там было, этих изюминок. Начнем с корпуса – он мало походил на современников с их почти прямоугольным сечением по миделю, а больше напоминал парусный линкор конца XVIII века – круглоскулый с завалом бортов к ди-

No. 30.

29 Broadway,

New York, February, 1875.

RATES AND CONDITIONS

FOR THE ISSUING OF

Passage Tickets, for Account of the Williams & Gulton.

STEERAGE PASSAGE TO OR FROM (Payable in Currency)

Queens town, Liverpool, Glasgow, Derry or Belfast	\$18
London, Bristol or Cardiff	21
Hamburg, Antwerp, Rotterdam, Haave, Amsterdam, Harlingen or Groningen.....	21
Gothenburg, Copenhagen, Christiania, Stavanger, Bergen, Drontheim or Paris.....	26

Children between 1 and 12 years half price. Infants under 12 months, \$3 to New York; free from New York.

COMMISSION—\$3 per Adult, \$1.50 per child, \$1 per infant (when paid for).

Railroad (Emigrant Class) from New York to \$

On the Railroads, children under twelve years, half price; under five years, free.

INTERMEDIATE PASSAGE (Payable in Currency.)

From Queens town or Liverpool to New York, \$40 per Adult, \$20 per child under 12 years, infants, \$5.

From New York, \$40 per Adult, \$20 per child, Infants free.

COMMISSION—\$4 per Adult, \$2 per child, \$1 per Infant (when paid for).

The accommodation furnished to this Class is excellent, the rooms are on the Main deck, each room contains four persons, every requisite is provided; also separate dining room. Agents can use the regular Steerage Ticket, writing across in large letters, "Intermediate."

CABIN PASSAGE, Payable in Gold (or Equivalent in Currency.)

From New York to Queens town or Liverpool.....	\$80	To New York.....	\$90	From N. York and Return.....	\$150
To Hamburg, Antwerp, Rotterdam, &c.....	95	" "	100	" "	190
To Copenhagen, Gothenburg, Christiania, &c.....	100	" "	110	" "	190

Children under 12, half-price; under 1, free.

COMMISSION—\$5 on single Passage; \$3 on Excursion Tickets.

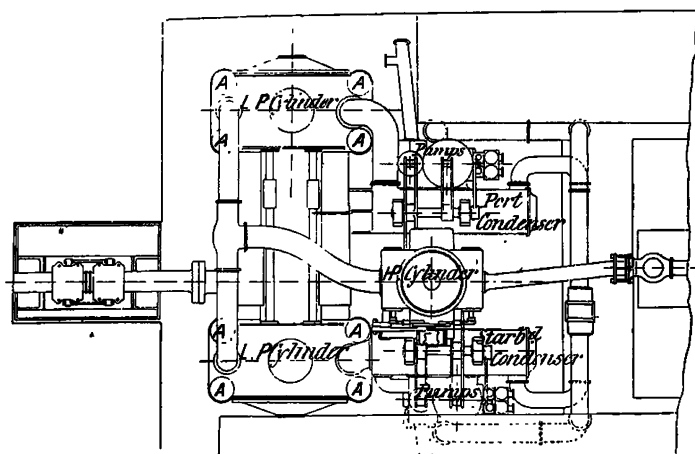
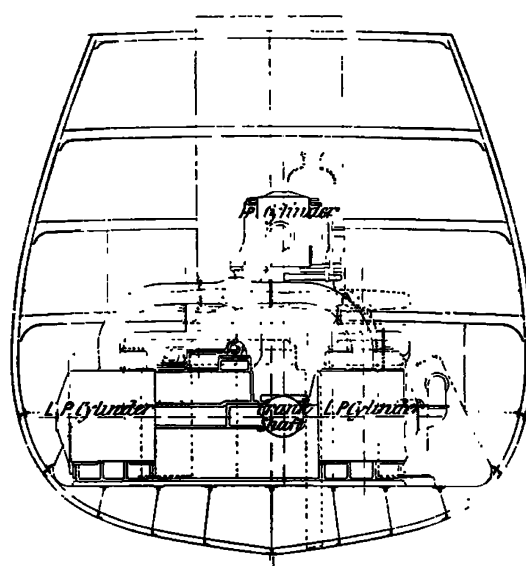
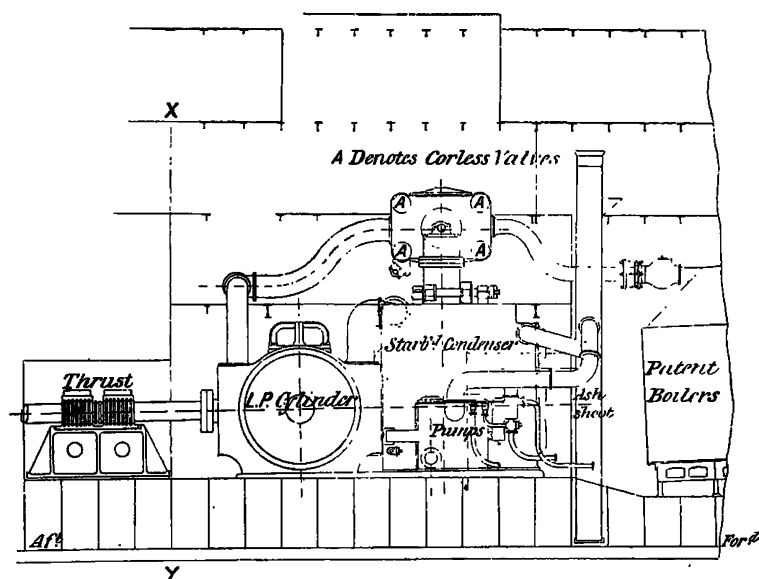
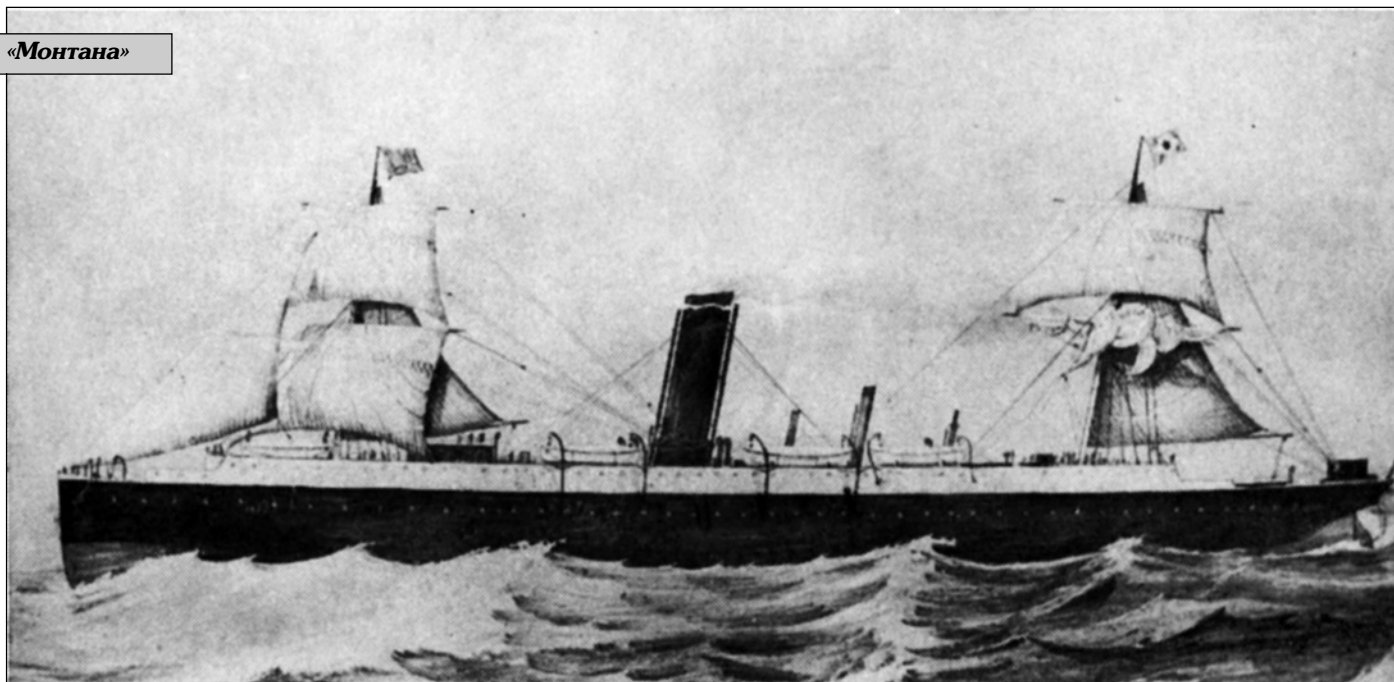
INSTRUCTIONS TO AGENTS.

- 1st. In issuing Tickets, be careful to use the proper form, retaining the Record.
- 2d. With each advice send Remittance for the full amount, less your commission, as that if any difference in the accounts may immediately be detected; errors in advices or Remittances must be corrected before a further supply of Drafts or Tickets will be sent.
- 3d. Remittances must be made not less than two months, by check on New York Bank, or by U. S. Treasury, (if by Express, carriage paid). Should any Remittance be lost in transmission, we shall not be accountable for it.
- 4th. Advise us of the Numbers of the Tickets, and names of the Passengers to come from Europe, giving the printed advice sheet.
- 5th. The above directions are also applicable to Drafts, with this addition, that care must be used not to issue them more than four months after date, as they will not be paid if presented, six months after date.
- 6th. If any Drafts are lost, we leave others at the expiration of six months from date; if the purchaser desires to have money instead of a new Draft, we pay back our drafts at ten cents per \$ and less than our selling Rate.
- 7th. When we receive advice of the payment of Drafts or shipment of Passengers, of which we have not advice from the Agent, the likelihood, rate will be changed, and the commission on such Tickets will not be allowed; Drafts will be charged ten cents per \$ extra.
- 8th. When we raise the Rate of Passages or Drafts, advices of all sales must be sent by return mail, or within a reasonable time, otherwise the advanced rates will be charged.
- 9th. In issuing a Railroad Card from New York to the Interior, be careful to use the same number as the Ocean Ticket; if the purchaser of the Ocean Ticket does not take a Railroad Card, return it with your first advice. Railroad Cards cannot be enclosed; they must be returned to us, or we cannot refund the money.
- 10th. Money or letters intended for passengers expected by our Steamers, must not be sent to us, but to Commissioners or Embarkators, Captain Quaker, who will deliver and give every assistance in their power. Newspapers or directions for Passengers must be enclosed in letters to them; if they are not able to read, the Superintendent will do the needful.

N. B.—By Agents adhering to the above Instructions, the correspondence will always be of an agreeable nature.

Цены и условия проезда на судах «Гийон», 1875 г.

«Монтана»



Паровая машина лайнера «Монтана»

Тип «Монтана»

Одновинтовой, однострубный, двухмачтовый железный грузо-пассажирский пароход. Всего построено два, оба на верфи «Palmer's Ship Building & Iron Co Ltd» в Джарроу.

«Монтана» (Montana), стапельный № 282 (спущен на воду 14.11.1872, введен в эксплуатацию в 1874 г.), регистрационный № 69271

«Дакота» (Dakota), стапельный № 283 (спущен на воду 12.06.1873, введен в эксплуатацию в 1875 г.), регистрационный № 70883

Брутто-регистрационный тоннаж (брт):

«Монтана» 4321

«Дакота» 4332

Нетто-регистрационный тоннаж (нрт)

«Монтана» 2578

Размерения (м) 122,1 x 13,2-13,3 x 9,9

Энергетическая установка трехцилиндровая ПМ-компаунд (1524, 2870 и 2870 мм, ход 1067 мм) производства фирмы-строителя

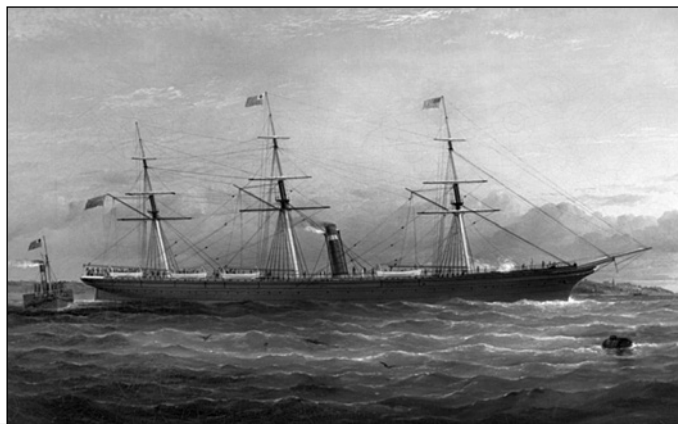
Мощность (н.л.с.) 900

«Монтана». Погиб 14.03.1880 у Энглси (Anglesey) во время рейса из Нью-Йорка в Ливерпуль. Впоследствии поднят и разобран на металл в Сандерленде.

«Дакота». В первый рейс вышел 21 июля 1875 г. Сел на мель 09.05.1877 у Энглси во время рейса из Ливерпуля в Нью-Йорк. Жертв нет. На следующий день разломился на две части.

аметральной плоскости. В начале 1870-х гг. на лайнерах только начали появляться небольшие одноярусные надстройки в средней части, а на «Монтане» и «Дакоте» надстройка занимала 70% длины корпуса! Но самое интересное было внутри. Паровая машина-компаунд – вроде уже и не новинка, но конструкция, конструкция-то какая! Паровые машины принято делить на горизонтальные (с цилиндрами, расположенными горизонтально) и вертикальные (соответственно – вертикально). Так вот, на «Монтане» и «Дакоте» она была «горизонтально-вертикальной». Хотя, возможно «вертикально-горизонтальной», судите сами: цилиндр высокого давления располагался вертикально, два цилиндра низкого – горизонтально. Паровые котлы рабочим давлением 7 атм. – водотрубные, причем это был как бы не первый случай использования их на судах такого размера.

Вот в котлах-то и крылся подвох. Уровень тогдашней технологии еще не позволял безопасно эксплуатировать столь сложные в производстве и обслуживании агрегаты. 21 июня 1874 г. в ходе испытаний на «Монтане» в котельном отделении произошла авария с человеческими жертвами, и от столь опасной новинки решено было избавиться, заменив котлы на привычные огнетрубные. Увы, по-



Пароход «Сити оф Нью-Йорк», в 1878 г. взятый Гийоном в чарт у компании «Инман лайн»

следние были надежны, но рабочее давление упало на полторы атмосферы, маршрутная скорость снизилась до 11,5 уз, а о рекордах пришлось забыть. Судьба несостоявшихся «рекордсменов» сложилась печально – но об этом чуть позже.

Вернемся в 1873 г. 8 мая на венской фондовой бирже произошел обвал котировок, спровоцированный действиями спекулянтов. Вскоре биржевая паника распространилась на Германию, к осени добралась до США, причем там удар пришелся не только по финансовому, но и по промышленному сектору. В конце 1873 года кризис распространился во всей Западной Европе. Его следствием стала так называемая «5-летняя депрессия морских перевозок» – стоимость фрахта пошла вниз, да и сам грузопоток несколько «усох». В меньшей степени это касалось перевозки пассажиров (как классных, так и эмигрантов), но и здесь ситуация была далека от благой.

В этих условиях руководство «Ливерпуль энд Грейт Вестерн стимшип компани» приняло решение избавиться от своих наиболее «возрастных» лайнеров, благо после замены силовых установок их привлекательность для покупателей возросла. В 1874 г. продали «Небраску», в следующем году настал черед сменить флаг «Манхэттену» и «Миннесоте», приобретенным компанией «Уоррен лайн» (Warren Line). Теперь флот компании насчитывал шесть лайнеров («Невада», «Айдахо» (Idaho), «Висконсин», «Вайоминг» и только что вступившие в строй «Монтана» и «Дакота»), так что удалось вернуться к первоначальному графику движения: из Ливерпуля по средам, из Нью-Йорка – по вторникам. Реорганизация улучшила положение компании – хотя в составе флота не имелось «рекордсменов», средняя скорость на маршруте несколько повысилась, появились два судна, привлекательных для зажиточных пассажиров, риск потери почтового контракта если и не исчез совсем, то существенно снизился. Казалось бы, «жизнь-то налаживается...».

А затем в течении короткого времени компания получила ряд болезненных ударов. 14 ноября 1876 г. на 63-м году жизни умирает Джон Вильямс, верный партнер и друг* Стивена Гийона. 9 мая 1877 г. «Дакота» во время рейса из Ливерпуля в Нью-Йорк села на мель у о. Энглси (северо-западное побережье Уэльса). Жертв не было, но снять судно с мели не удалось, и на следующий день оно разломилось пополам и затонуло. Через год компания потеряла «Айдахо»: 1 июня 1878 г. на пути из Куинстауна в Ливерпуль у ирландского побережья в тумане налетело на камни и затонуло. К счастью, и на этот раз обошлось без жертв.

Флот компании сократился до «критических» четырех судов – потеря или даже простая поломка любого из них вела к срыву регулярных перевозок со всеми вытекающими последствиями... Выход, конечно, был – во-первых, можно заказать новый лайнер – но это время и большие деньги. Можно купить на «вторичном рынке» подержанный пароход – но это непрестижно и все равно деньги. В конце концов, если нужна подмена на время ремонта, можно взять судно в аренду или чарт на несколько рейсов. Именно таким способом в 1878 г. и воспользовался Гийон, взяв в аренду на два рейса у компании «Инман лайн» старый (постройки 1865 г.) пароход «Сити оф Нью-Йорк» (City of New York).

Однако аренда – мера временная и, по большому счету, экстренная. Надо было выбирать между первым и вторым вариантом. И Гийон склонялся к первому – строить новый лайнер. Вот только обращаться на верфь «Палмерс» после фиаско с «Монтаной» и «Дакотой» он не стал...

* О близких отношениях партнеров можно судить хотя бы по тому, что полное имя сына Вильямса звучало как Стивен Гийон Вильямс.

«Москиты» у Тобрука

Сергей Марченко

После ухода в метрополию в ноябре 1939 года 1-й флотилии МТВ британские «москиты» снова появились на Средиземном море только спустя полтора года. Испытывая острый недостаток в торпедных катерах в водах метрополии, англичане только в феврале 1941 г. смогли выделить для отправки на этот ТВД созданную в марте 1940-го 10-ю флотилию. Поначалу она состояла из двух 55-футовых катеров фирмы «Торникрофт» – МТВ-67 и МТВ-68 – и была приписана к базе «Бэхайв» в Феликстоу. Затем в ее состав были включены однотипный с ними МТВ-215 и экспериментальные МТВ-104, -106 и -107. После гибели МТВ-106 на mine 16 октября 1940 г. остальные экспериментальные единицы были выведены из состава флотилии и, на момент отправки на Средиземное море, она состояла из семи однотипных кораблей: МТВ-67, -68, -213, -214, -215, -216 и -217.

В апреле 1941 г. 10-я флотилия прибыла в Александрию, где была приписана к базе торпедных катеров «Москито». Вскоре МТВ-67, -213, -214, -216 и -217 во главе с лейтенантом-коммандером Пиком были отправлены на о. Крит для защиты бухты Суда. Отличиться они не успели, просяв большую часть времени из-за нехватки бензина и постоянных поломок, и были потоплены немецкими бомбардировщиками 23 мая – впрочем, их зенитному огню приписывают уничтожение двух и повреждение еще двух самолетов. Оставшаяся пра катеров действовала в составе Прибрежных сил Средиземноморского флота у побережья Ливии из Мерса-Матруха. Они патрулировали подходы к Бардии, а в ночь на 28 октября минировали ее гавань, выставив две донные и две якорные мины. 14 декабря катера вышли из Тобрука для перебазирования в Дерну, но на переходе столкнулись. МТВ-68 лейтенанта Смита затонул, а сильно поврежденный МТВ-215 лейтенанта Джоя вернулся в Тобрук; он был списан 29 марта 1942 г.

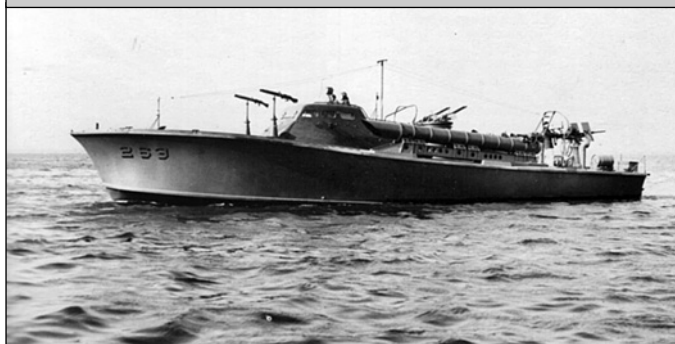
В начале 1942 года «москитные» силы Средиземноморского флота пополнились ленд-лизовой техникой. В феврале-марте 10-я флотилия (тогда ей уже командовал лейтенант-коммандер Д. Нокс) получила десять новейших 40-тонных 70-футовых катеров фирмы ELCO – МТВ-259-268. Имея максимальную скорость хода 41 узел, в Королевском флоте они несли два 533-мм торпедных аппарата, кормовой 20-мм «Эрликон», два спаренных 12,7-мм пулемета «Браунинг» в башенках позади рубки, два спаренных 7,69-мм «Льюиса» на баке и две глубинных бомбы.

Доставленные в феврале 1942 г. на судах в качестве палубного груза прямо из США в Порт-Тевфик в южной части Суэцкого канала, МТВ-259 и -260 преодолели его за 3 часа 15 минут, тогда как обычно на это затрачивалось около 12 часов. Следующая группа – МТВ-261, -262, -263, -264 и -265 – установила абсолютный рекорд перехода – 2 часа 18 минут! Новые катера немедленно включились в боевую работу. Базируясь на Тобрук или Мерса-Матрух, они доставляли разведывательные и диверсионные группы на побережье Ливии и Крита, производили поиски на подходах к вражеским передовым базам, а часть из них в апреле направили для противолодочного патрулирования к берегам Леванта.

МТВ-266 участвовал в спасении торпедированного 17 марта в 45 милях северо-восточнее Тобрука судна «Криста» (2590 брт) с 2100 тоннами мазута в трюмах из конвоя АТ-34 (Александрия-Тобрук; 2 судна, 2 эсминца, 3 корвета). Первый залп из трех торпед, выпущенный U-83 в 23:03, прошел мимо цели, но в 23:17 одиночная торпеда разворотила правый борт судна. Возник сильный пожар,



70-футовые торпедные катера МТВ-266 (вверху) и МТВ-263 (внизу) из состава 10-й флотилии



и команда была эвакуирована траулером «Боксбург». На следующий день брошенное судно обнаружил МТВ-266, отвел его к Бардии в залив Соллум, где пожары были потушены, после чего оно было отбуксировано в Александрию, где впоследствии отремонтировано.

В апреле в Александрию прибыли МТВ-307 и -308 – первые из 77-футовых ELCO новой, 15-й флотилии; ее командир, лейтенант-коммандер Д. Джермэйн, пришел в Александрию на МТВ-309 вместе с МТВ-310 22 апреля. Эти 46-тонные 41-узловые катера были вооружены двумя 533-мм торпедными аппаратами, кормовым 20-мм «Эрликоном», спаренным 12,7-мм пулеметом «Виккерс» Mk.V в башенке позади мостика, двумя 7,69-мм «Льюисами» (или 12,7-мм «Браунингами» на баке) и двумя глубинными бомбами. Последние из десяти переданных – МТВ-315 и -316 – присоединились к остальным 5 июня, но флотилия, пере-



77-футовый торпедный катер МТВ-315 из состава 15-й флотилии

**Десантная баржа F-352**

базирувавшись в Тобрук, приступила к боевым действиям значительно раньше.

Выйдя из Тобрука в ночь на 23 мая, МТВ-309 и -312 доставили разведчиков на захваченное противником побережье Северной Африки. Следующей ночью они провели аналогичную операцию.

Ночью 26/27 мая МТВ-309 и -312 находились на патрулировании у залива Бомба. В канун решительного наступления итало-немецких войск на Александрию (операция «Тезей») в этом передовом пункте базирования морских сил Оси находилось четыре десантные баржи, еще две были на подходе, а «раумботы» 6-й флотилии осуществляли эскортирование прибрежных перевозок сюда из Дерны и обратно. В 03:00 27 мая МТВ заметили «вражеское десантное судно и выпустили по нему четыре торпеды, но безуспешно, хотя, по меньшей мере, две из них прошли под целью». Тогда англичане атаковали неприятеля глубинными бомбами. «После атаки МТВ произвели поиск, но ни судна, ни его обломков не обнаружили» и записали цель в «уничтоженные». Журнал боевых действий Руководства войной на море (КТВ der SKL) подтверждает нападение на военную баржу F-149 двух английских торпедных катеров, но утверждает, что баржа не пострадала, а один из нападавших был «потоплен попаданием 75-мм снаряда».

В конце мая – начале июня в Дерну перебазировались девять «шнелльботов» 3-й флотилии капитан-лейтенанта Кемнаде, которые сразу же приступили к поиску целей у Тобрука. Встретиться в бою с МТВ им не довелось, зато ночью 3/4 июня четверке «шнелльботов» восточнее Тобрука удалось перехватить вышедший оттуда в Александрию маленький конвой в составе судна «Кети Моллер», корвета «Глоксиния» и корабля ПЛО «Кокер» (экс-китобой «Кос-19», 305 брт). После полуночи 4 июня немцы подошлись к конвою незамеченными со стороны моря и дружно выпустили все торпеды в судно, но попадание получил следовавший зигзагом по левому борту от него «Кокер», который в 01:05 камнем ушел на дно. Англичане так и не поняли, кто стрелял, и приписали его гибель подводной лодке.

В начале июня на Ближний Восток прибыли первые катера 7-й флотилии – МТВ-60 и -73 фирмы «Воспер». Однако деятельность этой флотилии долгое время ограничивалась противолодочным патрулированием подходов к Суэцкому каналу у Порт-Саида. Зато их ленд-лизские собратья не были обделены вниманием высшего командования.

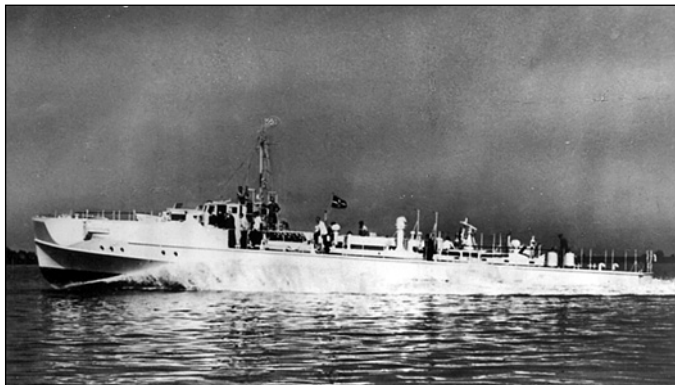
Частью операции «Вигорес», проводки конвоя MW-11 на осажденную Мальту с востока, была доставка туда четырех торпедных катеров, которые должны были буксировать до пункта назначения гружеными судами; в случае атаки конвоя буксирный конец отдавался. Для перехода бы-

ли выбраны МТВ-259, -261, -262 и -264 10-й флотилии. В 13:30 13 июня они присоединились к конвою (всего 11 судов в охранении 8 легких крейсеров, 26 эсминцев и эскортных миноносцев, 4 корветов и 2 тральщиков) и приняли концы от судов-буксировщиков. Вечером того же дня сильный ветер поднял крутую волну, доставлявшую много неприятностей легким корпусам катеров. На МТВ-259 принявшего накануне флотилию лейтенанта-командера Р.А. Аллана смыло человека за борт. В 19:45 катер отдал буксирный конец и принялся его разыскивать. Затем из-за бурного моря буксирные концы были отданы и остальными катерами, которым пришлось вернуться в Александрию своим ходом, но по пути МТВ-259 принял много воды и ночью 14 июня затонул; смытый в море член экипажа все-таки погиб. Оставшиеся три катера благополучно добрались до гавани. Немецкие торпедные катера в этой операции отметились, повредив ночью 15 июня легкий крейсер «Ньюкастл» и потопив эсминiec «Хэсти».

В 18:00 20 июня немецкие танки и бронемашины прорвали оборонительный периметр Тобрука и уже в 18:30 принялись обстреливать стоявшие в гавани корабли. Затем по этим же целям в упор открыла огонь подтянувшаяся батарея 88-мм зениток лейтенанта Д. Даммана. Большинство плаведиц Прибрежной эскадры были потоплены или повреждены снарядами и бомбами и остались у причалов, но часть из них под прикрытием дымзавесы, выставленной МТВ-260 (или МТВ-309), отстреливаясь, прорвались в открытое море. Наиболее быстроходные ушли вперед, но остальных ожидала другая судьба.

Вечером 20 июня S-36, -54, -55, -56, -58 и -59 вышли из Дерны к мысу Аззаз, чтобы прикрыть перебазирование в Тобрук 6-й флотилии «раумботов». В 04:45 21 июня S-58 обнаружил «три малых десантных корабля» (LSM-110, -113 и -148; по 30 т каждый), сбежавшие накануне из Тобрука, которые он потопил вместе с S-56. В 06:21 катера вышли на «сторожевик и буксир».

Получивший несколько снарядов от немецких танков тральщик «Парктаун» (экс-китобой «Сидней Смит», 250 брт), тот самый «сторожевик», тащивший на 5 узлах маленький буксир С.307 (ошибочно оставшийся в Тобруке 72-тонный «Алесия»), на рассвете 21 июня находился в 50 милях восточнее Тобрука и в 14 милях от берега. Британцы сначала увидели катер и обменялись с ним опознавательными, затем повернули на север, в туман, но тут нос к носу столкнулись с четырьмя «шнелльботами». Обе стороны почти сразу открыли огонь с близкого расстояния. Буксир был быстро подожжен S-54. Тральщик в течение 10 минут ожесточенно отстреливался от трех катеров, атаковавших с разных сторон, из счетверенного 12,7-мм пулемета «Викерс» (для «Эрликона» не было боеприпасов – все были расстреляны при прорыве из Тобрука) и жестоко отделал одного из нападавших, но вскоре загорелся, по-

**Торпедный катер S-56**

терял ход и был оставлен экипажем; его командир лейтенант Джаггер погиб. Немцы собрались было разобратся с остальными британцами, однако «вовремя подоспевший» истребитель Bf.110 обстрелял катера и заставил их спешно удалиться. Подошедшие через несколько часов британские торпедные катера взяли на буксир дрейфующий с 40 членами экипажа и солдатами на борту С.307, затем подобрали из воды экипаж тральщика и его пассажиров (перед началом боя на борту находились 21 член экипажа и 60 солдат), добились пылающий «Парктаун» глубинными бомбами и ушли в Мерса-Матрух. Интересно, что многие исследователи приписывают это нападение итальянским MAS, хотя сами итальянцы об этом ничего не сообщают.

S-58 в ходе боя получил 25 попаданий, два двигателя были повреждены, погиб командир обер-лейтенант Гейер, а еще семь членов экипажа получили ранения. S-54 подошел к нему, и обер-лейтенант Бакхаус, перейдя на борт S-58, принял командование катером; раненные были переданы на S-36. S-58 продолжил патрулирование, а S-36 вместе с S-56 поспешил в Дерну. По пути туда S-36 был атакован парой Bf.109, при этом получили ранения два члена экипажа.

Остальные катера 3-й флотилии продолжили поиск и добились новых успехов. S-58 вскоре сообщил о *«торпедировании поврежденного ранее бомбардировщиками 5000-тонного судна»*, а S-56 – об уничтожении *«судна и десантного катера»* (буксира JTA-1 и 8-тонного LCP-64) и, совместно с S-58, моторного буксира «Визион». S-55 взял в плен и привел в Тобрук 450-тонный танкодесантный корабль LCT-150 с тремя грузовиками и трактором на борту и два 30-тонных десантных судна LCM-145 и -146. S-54 отличился, расстреляв 23-тонный сторожевой катер «Эскимо Нелл», вспомогательный тральщик «Хиланд Куин» (23 брт), и в 12:09 взорвал 150-тонную двухмачтовую парусно-моторную шхуну «Джеральдин». Всего было взято в плен 175 британцев.

По итогам вылазки немцы отметили *«агрессивный боевой дух командования 3-й флотилии и ее личного состава»*. Утром 21 июня шесть «раумботов» 6-й флотилии прибыли в Тобрук и немедленно приступили к расчистке прилегающих вод.

Всего в Тобруке и по пути в Александрию было потоплено 24 различные плаведины, спасти удалось двум тральщикам и 13 другим кораблям.

Фронт стремительно продвигался на восток. 28 июня был оставлен Мерса-Матрух. Командующий Средиземноморским флотом адмирал Г. Харвуд, опасаясь, что оттуда авиация противника сможет легко достичь Александрии, в этот же день приказал начать отвод кораблей и судов в Хайфу и Порт-Саид; в главной базе флота оставались только четыре эскортных миноносца типа «Хант» и боевые катера. В этой связи лейтенант-командер Джермейн получил новое задание. Поскольку переговоры Харвуда с командующим интернированной французской эскадры вице-адмиралом Годфруа завершились безрезультатно, а предложение президента США передислоцировать их боевые корабли в порты Северной Америки или Вест-Индии французы оставили без внимания, на оставленные в Александрии МТВ была возложена задача *«нейтрализации»* французов *«в случае проявления ими враждебных намерений»*.

Кроме того, британские торпедные катера вместе с ML 42-й флотилии занимались поиском целей у захваченного врагом побережья, высадками диверсантов и противокатерным патрулированием в египетских водах – 3-я флотилия «шнелльботов» перебрасывалась в Мерса-Матрух и уже ночью 4/5 июля шестью катерами провела поиск у Александрии. В ряде случаев британцы проводили операции

группами по шесть единиц. Так, ночью 15 августа вышедшие из Александрии МТВ-307, -310, -315 и -316 высадили диверсантов у Рас-эль-Даба, а в это время их с моря прикрывали два других МТВ. В ходе операции «Гелдинг» 30 августа МТВ-315, -311, -312, -307, -305 и -316 вышли из Александрии с задачей перехвата вражеских судов на маршруте Греция – Северная Африка, причем три последних катера выполняли роль танкеров для трех первых, оставаясь в районе ожидания западнее Александрии. МТВ-315, -311 и -312 в ночь на 1 сентября достигли позиции к югу от Крита, но из-за испортившейся погоды вынуждены были повернуть назад. По пути в Александрию катера неоднократно подвергались атакам вражеских самолетов, но благополучно добрались до базы в 10:40.

Но настоящим испытанием для «британских американцев» стало сражение у Тобрука 14 сентября 1942 г., благо, 3-я флотилия «шнелльботов» в первой декаде сентября была переведена на Сицилию...

* * *

Потерпев тяжелое поражение в Северной Африке в июне 1942 г., после стабилизации фронта у Эль-Аламейна британцы принялись лихорадочно накапливать силы для отражения ожидаемого нового наступления сил Оси к Суэцкому каналу и перехода собственных войск в решительное контрнаступление. В отличие от противника, который получал снабжение из Европы исключительно через Средиземное море, где его коммуникации подвергались все более эффективным ударам авиации и подводных лодок, поток техники, подкреплений и амуниции из Великобритании, Соединенных Штатов и британских доминионов в Египет шел практически беспрепятственно. 8-я армия быстро восстанавливалась, однако неоднократно битые Роммелем союзники на этот раз рисковать не собирались – сначала решено было достичь подавляющего превосходства в численности и материально-техническом обеспечении. Параллельно, чтобы еще более ограничить возможности противника получать топливо и технику из Европы, усилили удары с воздуха по ключевым ливийским портам – Бенгази и Тобруку, но с незначительным успехом, поскольку они находились далеко за линией фронта. Одновременно решили прибегнуть и к рейдерским операциям, опыт проведения которых уже накопился. Особенно желанной целью был наиболее выдвинутый к линии фронта Тобрук.

Еще в июле, чтобы оказать моральную поддержку своим войскам, главнокомандующий на Ближнем Востоке К. Окинлек принял предложение командира LRDG (Long



Торпедные катера МТВ-313, МТВ-260 и МТВ-77

Панорама Тобрука, январь 1942 г.

Range Desert Group) подполковника Джона Хазелдена использовать одно из своих подразделений для проведения рейда на Тобрук из пустыни с целью уничтожения там топливных резервуаров. Но аппетиты стали быстро расти, в перечень целей операции были включены также танкоремонтные мастерские, склады с боеприпасами и корабли и объекты в гавани с попутным освобождением военнопленных, что автоматически влекло за собой значительное увеличение задействованных сил. К разработке действий против Тобрука подключились и ВМС – командующий Средиземноморским флотом адмирал Харвуд был озабочен снабжением Мальты и удержанием Александрии в качестве военно-морской базы. Первоначальные наметки очень скоро превратились в сложную схему наземных, морских и воздушных операций в тылу противника с участием около тысячи военнослужащих. Приезд Черчилля в Каир в начале августа, завершившийся, помимо всего прочего, заменой Окинлека на генерала Г. Александра и назначением генерала Б. Монгомери командующим 8-й армией, дал операции дополнительный импульс. Александер и Монгомери быстро взяли в свои руки бразды управления и планирование значительно продвинулось.

Составляющими разработанной многоходовки под кодовым наименованием «Эгримент» («Соглашение») являлись:

- 1) операция «Нарцисс» против Тобрука с целью уничтожить склады горючего, суда и портовые сооружения;
- 2) операция «Подснежник» против Бенгази, чтобы уничтожить склады горючего и порт;
- 3) операция «Гиацинт» против аэродрома в Барсе;
- 4) операция «Тюльпан» против оазиса Джало, чтобы нейтрализовать его на время, необходимое, чтобы прикрыть отступление участников других рейдов.

Решающее значение имели первые две, причем главный удар наносился по Тобруку.

Поскольку в конце августа ожидалось наступление противника, 29 августа планы были пересмотрены, и окончательное решение по «Эгрименту» отложили на 4 сентября. В это время сражение на Эль-Аламейнском рубеже с рвущейся к Нилу армией Роммеля все еще продолжалось, но генерал Александер, адмирал Харвуд и маршал авиации Теддер все-таки определились, хотя последний в этот момент мог предложить лишь ограниченную поддержку с воздуха. Окончательный план операции «Эгримент» предусматривал одновременные атаки 13-14 сентября четырех на-

ходившихся далеко друг от друга вражеских тыловых объектов и три отвлекающих операции. К 10 сентября опасность возобновления наступления Роммеля прошла, и в ряде операций больше не было необходимости, но решили, что веских причин отменить их нет.

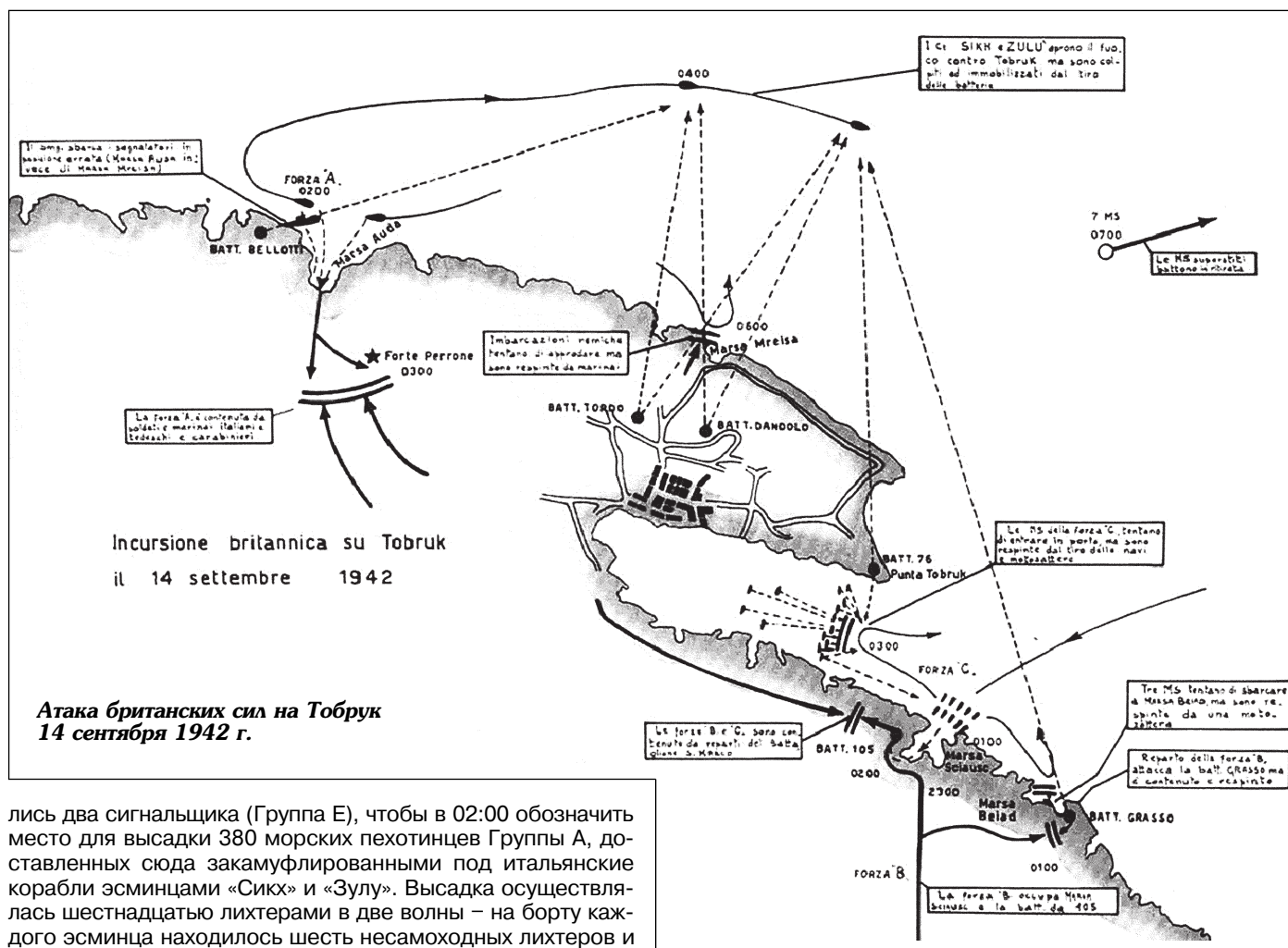
План нападения выглядел следующим образом.

Тобрук был расположен в южной части небольшого полуострова, представляющего из себя отрог протянувшегося вдоль побережья Средиземного моря хребта. С суши его опоясывали три оборонительных линии, причем третья опиралась на пять фортов с тяжелым вооружением. От нападений с воздуха крепость защищали 17 зенитных батарей с 30 немецкими и 48 итальянскими орудиями, а 20-км прибрежную полосу – 7 итальянских морских и 6 армейских береговых батарей.

С 20:30 13 сентября до 03:15 14 сентября бомбардировщики Королевских ВВС и ВВС США наносили удары по портовым сооружениям. Одновременно атаку начинала Группа В – армейский спецназ, подошедший из оазиса Куфра. В сумерках она должна была скрытно проникнуть внутрь оборонительного периметра базы и захватить армейскую 105-мм/28 береговую батарею у Марса-Шауск к востоку от входа в гавань. Для достижения этой цели в состав Группы В включили шесть бойцов из SIG, специальной команды британской армии, образованной из немецких евреев, бежавших в Палестину, которые ехали в форме Африканского корпуса в четырех английских армейских грузовиках с немецкими опознавательными знаками. Это не могло вызвать подозрений, потому что в то время обеими сторонами использовалось множество трофейных транспортных средств. Другие ехавшие в грузовиках соответствующе переодетые британцы изображали пленных и их конвой. В случае, если Группу В постигала неудача, операция свертывалась.

После захвата батареи по кодовому сигналу «Ниггер» с катеров в бухте Марса-Шауск в 02:00 высаживались 200 десантников Группы С. Затем Группы В и С разворачивали наступление на запад, к городу. После высадки основных сил торпедные катера должны были ворваться в порт и уничтожить находившиеся там корабли, а находившаяся на борту части из них спецгруппа – захватить десантные баржи.

В 01:30 в бухте Марса-Мрейра с подводной лодки «Таку» на двух разборных лодках на восточной стороне высажива-



лись два сигнальщика (Группа Е), чтобы в 02:00 обозначить место для высадки 380 морских пехотинцев Группы А, доставленных сюда закамуфлированными под итальянские корабли эсминцами «Сикх» и «Зулу». Высадка осуществлялась шестнадцатью лихтерами в две волны – на борту каждого эсминца находилось шесть несамоходных лихтеров и два 25-футовых моторных, но их было недостаточно, чтобы выполнить задачу одной волной. Оказавшись на берегу, в 03:30 десант тремя группами начинает наступление через полуостров к гавани, уничтожая и захватывая все оборонительные объекты, и, соединившись с Группами В и С, приступает к разгрому инфраструктурной базы. После нейтрализации береговых батарей эсминцы следовали в гавань, где они должны были простоять под итальянскими флагами на якоре целый день, имитируя крен 15° и выпуская облака дыма и пара. Предполагалось, что вражеские самолеты-разведчики примут их за поврежденные итальянские эсминцы типа «Навигатори», которые кое-как добрались до Тобрука, и решат, что город все еще находится в руках войск Оси; британские пилоты, которым предстояло бомбить береговые сооружения, имели приказ не трогать эсминцы. В сумерках 14 сентября, как только портовые и береговые сооружения будут полностью уничтожены, «Сикх», «Зулу», катера и баржи должны были забрать личный состав и освобожденных пленных и уходить.

Возможность сколько-нибудь серьезного сопротивления противника не учитывалась. Расчет на успех нападения был основан на предполагаемом отсутствии в Тобруке армейских частей – считалось, что гарнизон состоит из «второсортных итальянских войск силами бригады» и персонала береговых и зенитных батарей. Начало операции было запланировано на вечер 13 сентября.

В 17:06 5 сентября Группа В подполковника Хазелдена в полном составе – 60 «коммандос» роты D 1-го полка спецназа майора К. Кэмпбелла, шесть бойцов SIG, артиллеристы, восемь саперов 295-й инженерной роты, группа



Грузовики «Шевроле» из состава патрульных пустынных групп



связи, врач, всего 83 военнослужащих, ведомых патрулем LRDG капитана Д. Оуэна, выступила на север из оазиса Куфра на восьми трехтонных канадских грузовиках «Шевроле». 700-мильный маршрут через пустыню прошел без осложнений. Ночью 10 сентября британцы стали лагерем у Хатит-Этлы, в 90 милях от цели. Здесь 13 сентября Хазелден расстался с бойцами LRDG и двинулся дальше на четырех грузовиках. Вскоре он припрятал один из них на случай отхода через пустыню и продолжил движение на трех машинах. Благодаря маскировке, колонна Хазелдена продвигалась совершенно беспрепятственно – даже во время следования по бездорожью ее не опознали ни два случайно встретившихся немецких грузовика, ни немецкий самолет-разведчик. В сумерках к югу от Эль-Адема колонна остановила грузовик с 14 военнослужащими итальянских ВВС – всех их расстреляли, но, поскольку все происходило в темноте и спешке, двоим удалось уцелеть и достичь Эль-Адема.

Британцы проследовали мимо авиабазы Эль-Адем и выехали на главное шоссе, где легко слились с транспортным потоком. Солдаты на КПП, немецкая колонна, с которой произошло небольшое ДТП и мотопатруль военной полиции по очереди принимали их за своих. Проехав в 21:00 мимо нефтебазы, второй своей цели, Хазелден достиг развилки в двух милях от города, где дорога вдоль южного берега гавани соединяется с главной. Грузовики по ней повернули на восток. Попавшегося вскоре на пути бдительного немецкого постового ликвидировали, затем бойцы бесшумно выгрузились, переоделись, вооружились и двумя группами двинулись к цели.

«Галифаксы», «Либереиторы» и «Веллингтоны» союзников начали бомбардировку расположенных в северной части гавани Тобрука доков и портовых сооружений в 22:30; всего в налетах принял участие 91 бомбардировщик, сбросивший до 03:30 14 сентября свыше 70 тонн бомб. Немцы, зафиксировавшие начало налетов в 21:00-23:00, приняли самое активное участие в их отражении – только 12-орудийная «усиленная» 88-мм батарея на мысе Тобрук выпустила по самолетам 6500 снарядов. При этом немцы утверждали, что «бомбардировку провели 178 двух- и четырехмоторных бомбардировщиков, сбросивших почти 600 бомб, но урон оказался небольшим, ущерб крайне незначительным, а потери нападавших составили 7 машин». Итальянцы пишут о налетах с 20:30 до 03:10-03:15.

Одновременно с началом налета Хазелден с бойцами SIG захватил небольшую виллу на подходе к Марса-Шауск, которая стала «штабом»; взятого там в плен итальянца после тщательного допроса ликвидировали. Сам подполковник с несколькими «коммандос» остался в захваченном здании до подхода морского десанта, а остальные бойцы разделились на две группы – одна отправилась для захвата батареи в западной части бухты Марса-Шауск, а другая, во главе с майором Кэмпбеллом, должна была сначала зачистить восточную часть бухты, а после пройти две мили на восток к лагерю отдыха «Брайтон», разобраться с находившейся там батареей и вернуться назад. Радиосигнал для высадки Группам А и С должен был быть дан в 01:30.

Главные силы морского десанта – 350 бойцов (4 роты) 11-го батальона 2-й бригады Королевской морской пехоты подполковника Юнвина со вспомогательным персоналом (30 добровольцев-артиллеристов для обслуживания захваченных 88-мм орудий, три сигнальщика, саперы 295-й роты и др.) – находились на кораблях Группы А – эсминцах «Сикх» (брейд-вымпел командира 22-й флотилии эсминцев и Группы А кэптана Д.О. Майклтвэйта) и «Зулу». Эсминцы вышли в море из Хайфы в 18:00 12 сентября. В 19:45 вечером того же дня из Порт-Саида вышла Группа D в составе крейсера ПВО «Ковентри» (кэптен Р.Д.Р. Ден-



Крейсер ПВО «Ковентри»



Эсминец «Зулу»



Эсминец «Сикх»



Эскортный миносонец «Крум»



Катер ML-344



Эскортный миноносец «Бофорт» и катер ML-133

ди) и эскортных миноносцев 5-й флотилии «Бельвуар», «Дилвертон», «Харсли» и «Крум». В 05:45 13 сентября она присоединилась к кораблям Майклтвайта.

Еще четыре миноносца 5-й флотилии – «Хартворт», «Бофорт», «Эксмур» и «Олденхэм» – отплыли из Александрии в 09:25 13 сентября и соединились с Группой D к северу от залива Абукир. В 09:50 объединенные силы легли на генеральный курс 315°. Корабли следовали на 22 узлах противолодочным зигзагом, под прикрытием сначала «Харрикейнов», а затем дальних истребителей «Бофайтер» 252-й и 272-й эскадрилий, патрулировавших на высоте 450 м, до двух часов пополудни, после чего курс был изменен на 280°. Основная часть маршрута пролегла приблизительно в 100 милях от берега.

Двигаясь в условиях плохой погоды, корабли в течение светлого времени 13 сентября не были обнаружены противником. С наступлением темноты оба «трайбла» отделились от Группы D и на 24 узлах пошли на запад, в то время как корабли Денди сначала снизили скорость до 16 узлов, а затем повернули на восток, чтобы в районе Мерса-Матруха дожидаться дальнейших указаний.

Еще одна группа английских кораблей – легкий крейсер «Дидо» (кэптен Г.У.Ю. Макколл) в сопровождении эсминцев 14-й флотилии «Джервис» (кэптен А.У. Полэнд), «Джэвелин», «Пэкенхэм», «Паладин» и «Кельвин» – вышла из Порт-Саида в 15.00 для проведения операции «MG-7». Задуманная как диверсионный набег в поддержку десанта в Тобрук, она предусматривала бомбардировку района Эль-Дабы, западнее Эль-Аламейна, которая была проведена в 04:30 14 сентября. «Дидо» в течение 30 минут выпустил 350 133-мм снарядов, половина из которых легла в районе цели. Крейсер и сопровождающие его эсминцы вернулись в Порт-Саид в 15:30 того же дня без происшествий.

Кроме того, на рассвете 14 сентября у Эль-Аламейна была проведена еще одна демонстрация активности с целью помешать переброске мобильных резервов с линии фронта на помощь Тобруку – полевой артиллерией в полосе обороны 9-й австралийской и 44-й британской пехотных дивизий по вражеским позициям было выпущено 6000 снарядов.

Группа С включала 16 торпедных катеров ELCO – МТВ-260, -261, -262, -265, -266, -267 и -268 10-й флотилии лейтенанта-коммандера Аллана и МТВ-307, -308, -309, -310, -311, -312, -313, -314 и -315 15-й флотилии лейтенанта-коммандера Джермейна, а также три 75-тонных многоцелевых катера «Фермайл-В» – ML-349 (командира 42-й флотилии лейтенанта-коммандера Бэлла), -352 и -353; поскольку «Восперы» 7-й и 8-й флотилий считались ненадежными, катерами ML число предназначенных для доставки войск плавадиниц было доведено до необходимого. Во-



Эскортный миноносец «Харсли»

оружие ML состояло из одной 47-мм пушки Гочкиса, двух 20-мм «Эрликонов» и двух спаренных 7,69-мм «Льюисов».

Во главе группы был поставлен командер Д.Ф. Блэкберн. Своему назначению этот офицер, никогда не плававший на МТВ, был обязан тому обстоятельству, что, поскольку он командовал канонерской лодкой «Лэдиберд» во время 9-месячной осады города в прошлом году, руководство посчитало его наиболее знающим морские подходы к Тобруку; кроме того, в феврале 1941 г. он высаживал десант на о. Кастелоризо в ходе операции «Абстеншн».

Катера Группы С доставляли к месту высадки сводную десантную группу из почти 200 военнослужащих под командованием капитана Н. МакФи в составе роты полка горцев Аргайла и Сазерленда (103 чел.), взвода полка Королевских Нортумберлендских стрелков, группы артиллеристов-зенитчиков (чтобы укомплектовать захваченные итальянские и немецкие зенитные орудия на месте), медиков (врач и два сержанта), а также двух взводов 295-й инженерной роты и группы флотских специалистов (всего 40 человек) лейтенанта-коммандера Николла. Саперов и подрывников разместили на двух катерах ML (третий был резервным), а остальные войска были распределены по 10 человек на каждый МТВ.

В соответствии с планом, Блэкберн вышел в море из Александрии 12 сентября в 18:00, по прохождению внешнего буя принял ночной походный ордер и двинулся на запад на 6 узлах. В 00:30 произошла поломка в одном из двигателей МТВ-268, и он, передав своих десять солдат на ML-353, вернулся в Александрию.

Остальная часть ночи и день 13 сентября прошли без происшествий. Группа С следовала на запад экономиче-

ским ходом в 50 милях от побережья, оставаясь незамеченной воздушными патрулями противника. С наступлением темноты, в 20:30, Блэкберн приказал увеличить скорость до 25 узлов, чтобы вовремя прибыть к месту высадки. Это привело к тому, что ордер развалился, и контакт между его отдельными группами так и не был восстановлен. Впрочем, после 23:00 катера могли определиться со своим местоположением по вспышкам от разрывов бомб в Тобруке.

* * *

В это время в Марса-Шауск спецназовцы Группы В допустили первую роковую ошибку. По информации, полученной от пленного, британцы тихо сняли посты на 105-мм батарее и перебили весь персонал в казарме спящим, но на одном из постов офицеру и двум солдатам удалось сбежать по направлению к городу и в 23:40 по телефону сообщить в штаб о происшедшем.

Решение Хазелдена направить лейтенанта Лэнгтона, ответственного за световую сигнализацию для десанта, с Кэмпбеллом было еще более серьезной ошибкой. Группа Кэмпбелла потеряла много времени на обход минного поля, переход через ущелье, ликвидацию немецкого пулеметного гнезда и радиостанции, в результате чего сигнал о выполнении первой части задачи был направлен в Каир только в 01:30. Лишь после этого Лэнгтон поспешил назад к восточной стороне входа в бухту, куда ранее направил двух саперов с факелами. Проблуждав в поисках дороги, он вышел к бухте и некоторое время безуспешно их искал, после чего сам принялся факелом помогать офицеру-пилоту Скотту, находившемуся на западной стороне с сиг-

нальными лампами Алдиса, привлекать внимание катеров. Их усилия были вознаграждены – приблизительно в 03:30 лейтенант увидел входящими в залив два МТВ, но уже было потеряно слишком много времени...

Поскольку итальянские исследователи дают весьма запутанную по хронологии и последовательности развития событий информацию, хотя все ссылаются на первичные источники, основную привязку в своей работе автор делает на информацию от англичан, в значительно меньшей степени подверженную погрешностям, дополняя ее наиболее правдоподобной итало-немецкой.

В полночь известие о захвате батареи у Марса-Шауск было получено в военно-морском штабе в Тобруке. В этот момент в Тобруке находился командующий итальянскими ВМС в Ливии контр-адмирал Д. Ломбарди. Как старший из офицеров, он немедленно возглавил объединенный штаб из и.о. командира гарнизона полковника Батталлы и начальника военно-морской базы капитана 1 ранга Д'Алойи. В его распоряжении были 160 морских пехотинцев 3-го батальона полка «Сан-Марко», часть 18-го батальона карабинеров, 25 бойцов Итальянской Африканской полиции (итальянский пустынный спецназ), военнослужащие военной полиции, охрана и обслуживающий персонал оборонительных сооружений и базы. С немецкой стороны коммуникации в окрестностях Тобрука защищали солдаты двух рот охранного батальона «Африка», 909-й моторизованной саперной роты, 613-й моторизованной роты военной полиции, штабной роты батальона полевой жандармерии – всего 715 солдат и офицеров. Командующий тыловыми войсками в этом районе генерал-

Немецкие корабли в гавани Тобрука



майор О. Дайндль находился в своем штабе в Коруке, в 20 км к западу от Тобрука.

При штабе батальона «Сан Марко» в Тобруке находилась только неполная рота управления. Собранная по тревоге, она была усилена до 120 человек прибывшими военными вспомогательного персонала и в 02:20 во главе со старшим лейтенантом Колотто на грузовиках помчалась по Виа-Бальба на восток с задачей отбить у противника 105-мм батарею в Марса-Шауск. В южной части гавани морские пехотинцы выгрузились из машин и двинулись к батарее пешком с разведгруппой впереди.

* * *

В гавани Тобрука находились восемь транспортных судов, три итальянских миноносца («Касторе», «Монтанари» и «Кашино»), семь немецких (F-343, -349, -352, -358, -359, -360 и -362) и 22 итальянские десантные баржи, а также четыре «раумбота» 6-й флотилии капитан-лейтенанта Райшауэра (R-10, -12, -13 и -16). Д'Алойя еще ранее, после сообщения с берегового поста о замеченном у входа в гавань перископе подводной лодки, предполагая возможность высадки диверсантов, приказал патрульным кораблям усилить наблюдение.

В 00:30 14 сентября Блэкберн с МТВ-309 приказал следовавшим за ним катерам снизить скорость до 8 узлов и, приглушив двигатели, лечь на курс 270°. Только тут командер выяснил, что с ним находятся только семь катеров – МТВ-265, -266, -267, -311, -313 и -315. К слову, более семи своих боевых единиц он до конца операции так и не увидел.

В 01:45 Блэкберн подошел к мысу Тобрук, наблюдая его приблизительно в двух милях по пеленгу 270° на фоне лучшей прожекторов, обшивающих небо над городом, и огня зенитных батарей. Почти немедленно вслед за ним сюда же подошел лейтенант-командер Аллан с МТВ-260, -261, -262 и -316. В 02:00 он на МТВ-261 приблизился к флагману и сообщил, что получил сигнал «Ниггер». Блэкберн повернул катера на юг, к берегу, и принялся искать вход в бухту Марса-Шауск, но, хотя командер впоследствии и утверждал, что штурман суб-лейтенант Уоллрок вывел его в нужную точку, ни ему, ни другим МТВ из его группы не удалось обнаружить сигнальные огни.

К этому времени все торпедные катера сообщили о своем прибытии к Тобруку, однако десант они также не высадили, поскольку сигнала с берега не заметили, а темная безлунная ночь и сильное волнение не способствовали выполнению задачи. Исходя из этого, Блэкберн решил обследовать подступы к гавани Тобрука для атаки находившихся там вражеских судов.

Смысл этого предприятия так и остался непонятным – МТВ явно не могли вести бой с солдатами на палубах. Тем не менее, шесть его торпедных катеров на малом ходу безрезультатно курсировали в поисках целей взад-вперед у заграждения в течение получаса, с 02:45 до 03:15.

С внешней стороны бона в дозоре находились итальянские баржи MZ-733 и MZ-759. В 03.00 командир MZ-733 капитан-лейтенант Кальдерара сообщил: «Вражеские торпедные катера пытаются проникнуть за заграждение, я собираюсь атаковать». Итальянцы с десантных барж стреляли из всего, что может стрелять, в том числе из винтовок и пулеметов, укрывшись за мешками с песком. Когда закончились фугасные снаряды к 76-мм орудию, артиллеристы продолжали стрелять осветительными.

Аллан с МТВ-260, -261, -262 и -316 несколько раз пытался пробраться в гавань, три катера выпустили торпеды с намерением поразить через бон какие-нибудь цели в гавани, но безуспешно.

Не достигнув задуманного, Блэкберн вернулся к выполнению первоначальной задачи – высадке войск в Марса-Шауск. В лучах прожекторов с северного берега гавани и

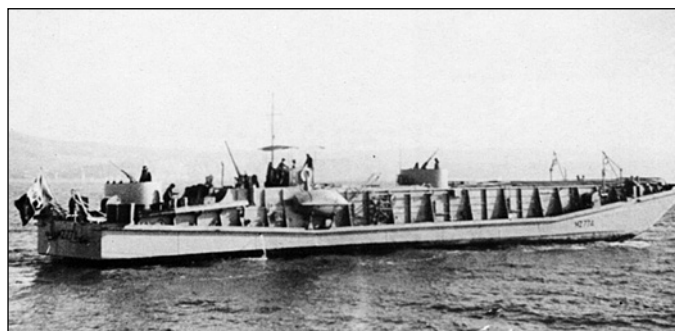


Сторожевые катера R-16, R-18 и R-19

под огнем береговой артиллерии с мыса Тобрук и орудий миноносцев и барж МТВ принялись курсировать вдоль берега от бона до Марса-Бейяд и обратно в поисках световых сигналов. Два торпедных катера, МТВ-261 и -314, заметили сигналы Лэнгтона и Скотта, зашли в залив и высадили 14-й взвод роты Z Королевских Нортумберлендских стрелков во главе с лейтенантом Макдональдом с двумя станковыми пулеметами. В ходе этой операции МТВ-314 лейтенанта Шелдрика прочно сел на камни. Высадив солдат, экипаж заложил подрывные заряды, после чего за час до рассвета покинул бухту на борту МТВ-261.

Это были единственные подкрепления, высаженные на берег в эту ночь – остальные катера огни так и не заметили, хотя Лэнгтон продолжал подавать катерам сигналы «до первого луча солнца». Вскоре по англичанам открыла огонь MZ-756, стоявшая у берега у Мерса-Бейяд, после чего к стрельбе сразу подключились итальянские миноносцы из-за бона и береговые батареи. Прожектора и сильнейший обстрел вынудил британцев вскоре после 03:30 отойти от берега. Итальянцы констатировали, что «вскоре после 03:00 противник был отбит, причем один из катеров ушел дымящимся и с пожаром на борту».

Очевидными причинами бесплодных действий британских катеров этой ночью была полнейшая некомпетентность командира Группы С и отвратительная связь с берегом. Только в 04:40 командер Блэкберн узнал о том, что два МТВ все-таки высадили десантников. По получении этой информации Блэкберн взял два ближайших катера, МТВ-262 и -266, и с ними на МТВ-309 направился к входу в Марса-Шауск. С самого начала этой операции МТВ попали в лучи прожекторов и были встречены ураганным огнем с северного берега гавани. Катера поспешили повернуть назад; уже в который раз за эту ночь они чудесным образом не пострадали.



Итальянская баржа MZ-774

В 05.45 Блэкберн, убежденный, что бухта находится в руках противника, тем не менее с четырьмя МТВ снова попытался войти в Марса-Шауск только для того, чтобы еще раз быть отбитым огнем береговой и корабельной артиллерии. Только после этого он начал отход на восток, хотя уже после 03:00 было ясно, что операция провалилась. Теперь же, когда уже рассвело, на катера, все еще находившиеся перед Тобруком, обрушилась вражеская авиация. Кроме того, чтобы преследовать отступающие морские силы противника, адмирал Ломбарди приказал миноносцам «Касторе» и «Монтанари» покинуть гавань. Однако они вышли за бон только в 08:00, когда уцелевший неприятель был уже далеко, так что они, четыре «раумбота» и пять итальянских десантных барж ограничились только зачисткой прилегающих вод.

* * *

Хазелден находился в своем штабе с небольшой группой, включавшей четверых раненых. Остальные его бойцы были рассредоточены между Марса-Шауск и Марса-Бейяд. Подполковник с нетерпением ожидал прибытия МТВ с десантом, когда в 200 метрах неожиданно появились солдаты «Сан-Марко» и открыли огонь. Завязалась жаркая перестрелка. Хазелден направил майору Кэмпбеллу приказ возвращаться и решил держаться до его подхода. Но до рассвета оставалось всего 45 минут, после чего его положение становилось безнадежным. Принимая это во внимание, подполковник сел на грузовик, раненые вместе с врачом были загружены на другой и, в то время, как оставшиеся бойцы защищали дом, попытался прорваться вниз по склону с через боевые порядки противника. Британцы попали в засаду, но машина Хазелдена прорвалась.

После этого Хазелден остановился и с подошедшей группой нортумберлендцев с двумя станковыми пулеметами и несколькими своими бойцами вернулся и атаковал противника с фланга, надеясь облегчить отход с виллы остальных спецназовцев. Атаку британцев противник встретил ураганным огнем в упор. Подполковник был ранен, а затем добит взрывом ручной гранаты (итальянцы дружно пишут, что в 03:30, но, очевидно, это произошло намного позднее, поскольку светать начало после 05:30), после чего сначала отступили его «коммандос» под командованием лейтенанта-артиллериста Барлоу, а затем, расстреляв все боеприпасы, и прикрывавшие их пехотинцы. Оставшиеся в штабе отстреливались до трех патронов на ствол, но, когда немцы подтащили минометы (итальянцы об этом не упоминают), они сдались. С этого момента организованное сопротивление британцев прекратилось. Теперь каждому нужно было думать о собственном спасении.

Бойцы майора Кэмпбелла, подойдя к лагерю «Брайтон», обнаружили там итальянскую береговую батарею SP-5 («Грассо») из четырех 152-мм орудий в отремонтированных бетонных капонирах. Артиллеристы и охрана находились в состоянии повышенной боевой готовности, так что хотя британцы смогли снять двух часовых и захватить склад с боеприпасами, на этом их успехи закончились. Персонал закрепился в трех капонирах и начал отбиваться из личного оружия и ручными гранатами. Когда спецназовцы попытались штурмовать эти позиции, они были обстреляны с MZ-756, стоявшей в северной части залива Марса-Бейяд, и понесли потери; сам Кэмпбелл получил тяжелое ранение. Британцы стали бросать гранаты в вентиляционные отверстия капониров, пытаясь выбить итальянцев оттуда, но тут поступил сигнал на отход, и «коммандос» двинулись назад. Когда они, соединившись со своим тыловым охранением, добрались до штаб-квартиры, там уже все было кончено, а местность наводнена солдатами противника.

Британцы пытались скрыться мелкими группами, но итальянцы и немцы прочесывали местность и настигали их



Капитулировавший торпедный катер МТВ-314

одну за другой. В Марса-Шауск нортумберлендцы и остатки спецназовцев Хазелдена собрались возле сидевшего на камнях МТВ-314. Катер был совершенно невредимым, поскольку подрывные заряды не сработали, и они пытались запустить двигатели – среди них был механик. Но их усилия завершились с приходом в Марса-Шауск около 07:00 R-10 капитан-лейтенанта Райшауэра, который с R-12, -13 и -16 вышел из порта в 06:30. Британцы вынуждены были сложить оружие, и brave немецкий офицер вернулся в Тобрук с МТВ-314 на буксире и пленными англичанами на его борту. Итальянцы пишут о пленении в Марса-Шауск 30 человек, а потери атакующей батареи в Марса-Бейяд вражеской группы они оценили в 8 убитых и 32 пленных.

Хотя Ломбарди уже в 07:00 сообщил Дайндлю о ликвидации угрозы, итальянцы и немцы прочесывали район к востоку от Тобрука еще несколько часов, вылавливая уцелевших британцев. Спасти удалось лишь пяти военнослужащим группы лейтенанта Рассела и группе лейтенанта Лэнгтона из трех человек – после невероятных приключений в пустыне они добрались к своим соответственно 18 и 13 ноября. Все остальные участники рейда во главе с раненым майором Кэмпбеллом попали в плен. Капитан Оуэн потерял связь с Хазелденом после расставания с ним, а вариант подстраховки для отхода не был между ними оговорен, поэтому он не мог помочь спецназовцам и со своим патрулем ушел назад в оазис Куфра.

* * *

Вкратце необходимо упомянуть о провале высадки к западу от Тобрука.

Отделившаяся от «Ковентри» Группа А повернула на юг в 23:59 13 сентября. Морские пехотинцы на борту кораблей принялись маскировать их под итальянские. В 01:00 14 сентября с эсминцев увидели вспышки от взрывов на побережье – авиация бомбила Тобрук. В 01:30 Майклтвайт получил с подводной лодки «Таку» радиосигнал «Маллард», означавший, что лодка находится в месте высадки, и условия для десантирования в две волны там приемлемые. Но при крупной зыби двум спущенным в 01:30 с «Таку» кайкам с сигнальщиками не удалось достичь берега, и им пришлось приложить немало усилий, чтобы вернуться на лодку; об этом командиру Группы А сообщено не было. В 01:57 Майклтвайт получил сигнал «Ниггер», а в 02:15 была принята радиogramма от Уинстона Черчилля с пожеланием удачи.

Приблизившись к Тобруку, эсминцы не увидели световых сигналов и двинулись вдоль берега. Обнаружив вход

в бухту, в 03:10 они остановились в двух с половиной милях и начали спуск на воду высадочных средств. Вместо расчетных двадцати минут из-за волнения посадка первой волны десанта затянулась на сорок, ко всему один из моторных лихтеров «Сикха» вовремя спустить не сумели. В конце концов, только в 03:48 три деревянных моторных лихтера, каждый из которых буксировал по два таких же несамоходных, начали отходить от борта эсминцев; подполковник Юнвин с рацией следовал на головном. После этого эсминцы развели пары и отошли в западном направлении. В 03:45 Майклтвайт радировал в Александрию: «Ожидаем возвращения катеров».

Десант еще был на полпути к берегу, когда лихтеры захватили опустившийся на море луч зенитного прожектора. Орудия 2-го итальянского зенитного полка с 700 м открыли по ним огонь, поразив часть из них с большим количеством жертв. Находившиеся на добравшихся до берега плавсредствах десантники с удивлением обнаружили, что высаживаться придется не на песчаный пляж, как предполагалось, а на камни, и поняли, что находятся не там, где надо! Как выяснилось позднее, британцы десантировались в бухте Марса-Ауда, в 5 км западнее Марса-Мрейры, то есть не рядом с городом, а на приморском фланге его третьей линии обороны, близ форта Перрон!

Высаживаться пришлось под минометно-пулеметным обстрелом итальянцев, делалось это в полном беспорядке, поскольку на лихтере Юнвина почти сразу отказал подвесной мотор и в это время он с двумя другими лихтерами беспомощно болтался на волнах у входа в бухту. На берегу оказалось в общей сложности 70 человек (два взвода). Большую часть из них собрал вокруг себя майор Ю.Н. Хедли. Огневые точки итальянцев на пляже были уничтожены, после чего британцы начали наступление вверх по ущелью. Поскольку связи не было, а отступать назад к разбитым лихтерам не имело смысла, решили продвигаться вперед. На рассвете, подавив несколько вражеских позиций и захватив при этом пленных, они добрались до вершины ущелья, однако с майором осталось всего 17 бойцов. Хедли решил пересидеть в укрытии светлое время суток и ночью попытаться уйти на восток, но вскоре укрывшиеся в пещере британцы были обнаружены и вынуждены были сдаться в плен.

После сообщения из форта Перрон о высадке, сюда из Тобрука направилась мобильная группа капитана Пулео, сформированная адмиралом Ломбарди из 40 морских пехотинцев, 40 карабинеров 18-го батальона и 30 немецких моряков (последние, из морского транспортного отделения в Тобруке, участвовали только в зачистке территории), к которым присоединились еще 50 карабинеров 18-го батальона. К 05:30 они взяли ситуацию под контроль. Уцелевшие морские пехотинцы не имели против них никаких шансов. Позднее прибыли еще две роты берсальеров из Бардии. Совместно они зачистили район Марса-Ауда – форт Перрон, захватив в плен 25 десантников в бухте и еще 40 – в окрестностях форта.

На помощь защитникам Тобрука только с итальянской стороны из Дерны, Эль-Газалы, Бу-Амуда и Бардии спешили четыре армейских батальона, две батареи и группа бронеавтомобилей, но им уже не пришлось сражаться.

* * *

Разгром британских морских сил начался еще затемно. В 04:14 «Сикх» и «Зулу» направились обратно к входу в бухту Марса-Ауда, чтобы встретить пустые лихтеры и загрузить их для второго рейса. В это же время командир «Зулу» лейтенант-командер Р.Т. Уайт получил сообщение от Юнвина о его бедственном положении. Чтобы найти его и ускорить высадку, эсминцы подошли на расстояние мили к берегу. Лихтер Юнвина был обнаружен «Сикхом». Подполковник поднялся на борт эсминца и обсудил с

Майклтвайтом сложившуюся ситуацию. Было уже пять часов утра, на берегу шел бой. Приняли решение отказаться от операции, подобрать катера и людей и уходить, но через пять минут «Сикх», принимавший лихтер на буксир, был освещен лучом прожектора.

По освещенному «Сикху» *«начала стрелять с 2000 ярдов морская батарея с запада»* – это в 05:10 открыла огонь 12-орудийная 88-мм зенитная батарея майора Вегенера. Координировал стрельбу обер-лейтенант Фивег. *«Первый залп ушел слишком далеко, но уже второй поразил цель, после чего все орудия вели огонь прямой наводкой по цели по своему усмотрению»*; артиллеристы-зенитчики *«имели продолжительную практику стрельбы по морским целям»*. По свидетельствам англичан, эсmineц сразу получил одно за другим два роковых попадания – в рулевой отсек с выводом из строя рулевого механизма и в отсек вспомогательных механизмов, после чего заклинило правый вал и вышли из строя насосы подачи масла, а также трюмные и пожарные насосы. Эти попадания однозначно приписали снарядам 88-мм немецких зениток. Корабль принялся циркулировать на 10 узлах, постепенно теряя ход. Майклтвайт сигнализировал об этом «Зулу», а в 05:26 в Александрии приняли радиogramму о том, что высадка сорвана, а «Сикх» подбит.

Отходивший в море «Зулу» повернул на помощь флагману. Следовало спешить, поскольку до рассвета оставалось совсем недолго, и лихтеры с десантниками были оставлены на произвол судьбы. «Зулу» поставил дымзавесу, в 05:45 подошел к «Сикху» и попытался завести на него буксирный конец. Однако к этому времени эсминцы, находившиеся примерно в миле от берега и освещенные несколькими прожекторами и осветительными снарядами, обстреливало уже несколько батарей, к тому же мешали волнение и неуправляемая циркуляция «Сикха». «Зулу» получил повреждения и вынужден был прервать свои усилия. В 06:04 поступил приказ: *«Зулу» подойти и завести буксир»*. Но все попытки были обречены на неудачу, поскольку уже светало. «Сикх» к этому времени получил еще одно попадание в корму, потерял ход и дрейфовал к берегу. Уайт направил на палубу всех артиллеристов и со второго раза завел-таки на «Сикх» буксирный конец. «Сикх» вел огонь по берегу из установки «В», а расчет установки «А» крепил на баче заведенный трос. Но его усилия оказались напрасны. «Зулу» был поражен сначала в ют, причем буксирный конец был перебит, и сразу же – в палубу позади фок-мачты в сложенные там боеприпасы десанта; два члена экипажа погибли, еще несколько получило ранения. В 06:23 В Александрии приняли радиogramму от Майклтвайта: *«Завести буксир не удалось»*.

Уайт запросил разрешения еще раз подойти к «Сикху» и снять экипаж. Ответ был *«ждать 10 минут»*. Готовясь к этой операции, «Зулу» принялся ставить завесу и получил еще два попадания. В воздухе появилась вражеская авиация. Чтобы не подвергать опасности сохранивший ход «Зулу», Майклтвайт в 07:08 приказал ему немедленно уходить на соединение с «Ковентри». Перед отходом «Зулу» прошел между «Сикхом» и берегом и поставил очень густую дымзавесу. «Зулу» находился под плотным обстрелом неприятеля, пока не удалился от берега на 6 миль; корабль быстро смог развить 30-узловой ход, поскольку больше попаданий не было, а затопления и повреждения от уже полученных были незначительны. Ведя ответный огонь, эсmineц выпустил весь комплект снарядов общего назначения. В последний раз с него видели «Сикх» с пожарами на корме и сильным креном на правый борт, но отстреливавшимся из носовых орудий и получававшим все новые попадания.

После отхода «Зулу» на «Сикх» обрушились все береговые батареи и появившиеся в воздухе итальянские истре-



«Макки» из состава 13 Группы

бители-бомбардировщики MC.200; один из которых поразил эсминец в мостик 50-кг бомбой. Около 08:00 кэптен Майклтвайт приказал покинуть корабль. Для раненых были спущены спасательные плоты, а все, что могло плавать, выбросили за борт. После того, как сработали подрывные заряды в машинных и котельных отделениях, Майклтвайт удостоверился, что эсминец погружается, после чего прыгнул в море. Несколько MC.200 обстреливали находившихся в воде из пулеметов. «Сикх» вскоре затонул, перевернувшись через правый борт под непрекращающимся обстрелом с берега; 104 моряка и морских пехотинцев были подобраны из воды «раумботами» R-13 и -16. Некоторые из добравшихся до берега нашли мотор одного из лихтеров, соорудили самоходный плот и направились в Александрию со скоростью в 1 узел. Находившийся мористее один из лихтеров «Зулу» взял курс туда же. Оба плавсредства были обнаружены с воздуха, к ним подошли вражеские десантные баржи и забрали британцев на борт. Они же, вместе с миноносцем «Касторе», подобрали все еще находившихся в воде моряков и морских пехотинцев. Всего на «Сикхе» погибло 115 человек, в том числе 22 члена экипажа; свыше 200 человек, в том числе сам Майклтвайт, попали в плен.

До сих пор немцы и итальянцы выясняют между собой, кто из них внес больший вклад в потопление «Сикха». На уничтожение цели с самого начала претендовали итальянцы: по британским эсминцам огонь вели морские батареи «Белотти» с четырьмя 149-мм/47 трофейными австрийскими пушками времен Первой мировой войны, SP-3 («Тордо») с четырьмя 120-мм/40 пушками и SP-21 («Дандоло») с двумя 120-мм/40 – все образца конца прошлого века, а в кон-



R-13 в Бенгази 31.05.1942

це боя к ним присоединились три таких же древних 152-мм/45 орудия отбившей нападение с суши батареи «Грассо». Кроме того, стреляла и 76-мм батарея с мыса Тобрук. У немцев куда больше оснований для приписки лавров «истребителей эсминцев» себе. С их стороны с самого начала боя стреляла 12-орудийная зенитная батарея майора Вегнера, а затем и 6-орудийная обер-лейтенанта Мюллер-Франка. Попадания именно 88-мм снарядов четко фиксировались англичанами и на «Сикхе», и на «Зулу». Однако, в конечном итоге, несмотря на трехчасовой расстрел с близкого расстояния и бомбардировку с воздуха, «Сикх» затонул только после взрыва заложенных самими англичанами подрывных зарядов.

Итальянцы утверждают, что помимо береговых батарей английские эсминцы обстреливали и суда в гавани, но это неверно. Некоторые перелеты залпов по береговым батареям, действительно, ложились в гавани, и пароход «Сивилла» даже получил два попадания 120-мм снарядами в левый борт, причем один из них не взорвался, однако о целенаправленном обстреле судов в сложившейся ситуации англичане и мыслить не могли.

В момент отхода «Зулу» авиация противника уже давно находилась в воздухе. Первым на известие о бое в районе Тобрука отреагировал командир базировавшейся на аэродроме Бу-Амуд (в 25 км восточнее Тобрука) 13-й истребительной группы (78-я, 79-я и 82-я эскадрильи) 5-й эскадры майор Л. Виале. По его воспоминаниям, а также отчету 13-й группы, на утро 14 сентября было запланировано первое учебное бомбометание по морской цели – выбросившемуся на берег напротив аэродрома британского судну. После начала «в 20:30» 13 сентября британской бомбардировки его истребители изготовились и ожидали только приказа на взлет, но когда в 01:30 из штаба позволили, связь тут же прервалась, а оператор передал предупреждение от пехотного командования о высадке перед портом. В Бу-Амуде немедленно раздали стрелковое оружие всему персоналу (250 человек), и привели в боевую готовность две 20-мм зенитные батареи. В 05:30 майор Виале взлетел «вместе с Турчетти» на разведку, приказав техникам готовить бомбы. Ориентируясь на орудийные вспышки, он сразу вышел в район боя и в предрассветных сумерках увидел «более чем в 5 км к северо-западу от Тобрука дымящиеся крейсер класса «Ковентри» или большой эсминец и три эсминца, и в 1000 м за ними мелкие плавсредства». Виале спикировал на «крейсер» с намерением обстрелять его, но пулеметы не сработали. После этого он осмотрел прилегающие воды и обнаружил «десяток больших торпедных катеров и два корвета» (катера ML). Против всех этих целей майор и решил действовать, хотя из его 17 истребителей MC.200 «Саэза» только девять были боеготовы. С 05:55 до 06:20, пока его истребитель находился на земле, он распланировал график вылетов и приказал своим пилотам в первую очередь атаковать 50-кг бомбами эсминцы, а затем штурмовать мелкие цели. Но поначалу итальянцы набрасывались на первые попавшиеся им на глаза плавсредства без разбора.

Повторно взлетевший Виале вышел на цель в 06:30. «Группа катеров вблизи эсминцев открыла сильный огонь, но когда я спикировал, она начала рассредоточиваться. Менее чем в 100 м произвел сброс и ясно увидел, что бомбы взрываются на носу [торпедного катера]». Не обращая внимания на зенитный огонь, майор обстрелял ту же цель из пулеметов, и она запылала. Затем он «обстрелял еще один катер и произошло то же самое». Израсходовав боеприпасы и горючее, Виале направился на аэродром.

Вернувшись, он указал находившимся на земле пилотам, что «эсминец должен быть потоплен любой ценой». После этого он лично фиксировал по сообщениям результаты

атак. Сначала доложили, что цель «осела», затем «останавливается», затем «накренилась». МС.200 «пикировали с 2500 м, сбрасывали бомбы с 1000-500 м и проводили пулеметный обстрел по два-три самолета одновременно». Согласно отчетам пилотов, результативность действий истребителей 13-й группы без учета вылетов самого майора Виале выглядела следующим образом:

- с 06:05 по 06:30 – два МС.200 в воздухе, «обездвижены корвет и торпедный катер»;
- с 06:05 по 06:35 – два МС.200 в воздухе, поражен еще один «торпедный катер»;
- с 06:55 по 07:40 – три МС.200 в воздухе;
- с 07:20 по 07:45 – два истребителя «падают двумя бомбами в эсминец»;
- с 07:00(?) по 07:40 – три МС.200 «сжигают два торпедных катера»;
- с 07:35 по 08:10 – еще три самолета поражают «двумя бомбами эсминец»;
- затем еще одна группа – ту же цель «бомбой в центр, после чего она затонула».

Всего, помимо эсминца, было «пожжено восемь торпедных катеров и два корвета». До 08:00 истребители 13-й группы совершили 21 вылет, в ходе атак сбросили 27 50-кг бомб и расстреляли 4165 12,7-мм патронов. Командование 5-й эскадры, расписывая подвиги 13-й группы, доложило в Супераэро о «4 прямых попаданиях в эсминец и 3 разрывах у ватерлинии, в результате чего тот затонул, 4 торпедных катера были уничтожены, еще два повреждены и затем добиты немецкой авиацией и еще три повреждены». На самом деле успехи истребителей были куда скромнее, но, учитывая тот факт, что это был их первый вылет с бомбами, ценой повреждения всего одной машины они добились отличных результатов.

Британские торпедные катера, подвергшиеся атаке итальянских истребителей-бомбардировщиков, энергично маневрировали на скорости около 28 узлов и отстреливались из всех стволов, а также из оружия находившихся на них десантников. Тем не менее, МТВ-312 сразу получил прямое попадание бомбой и взорвался (видимо, именно он был поражен майором Виале). Уцелевшие моряки и горцы были подобраны МТВ-266. Около 07:30 был атакован и пострадал от пулеметного огня МТВ-308 – один из его двигателей вышел из строя, и катер отстал от остальных.

Досталось и трем катерам МЛ лейтенанта-коммандера Бэлла – более крупным, чем МТВ, менее быстроходным и маневренным. Сначала был изрешечен и подожжен МЛ-353. После того, как находившиеся на нем перешли на МЛ-349, пылающий катер затопили. Затем настал черед МЛ-352 – на нем от обстрела взорвались емкости с топливом. Экипаж и десантники вынуждены были покинуть катер, который следующим взрывом разорвало на куски; уцелевшие были подобраны из воды миноносцем «Касторе» и в качестве военнопленных доставлены в Тобрук. Флагманский МЛ-349 также был поврежден, но своим ходом сумел добраться до Александрии. Можно утверждать, что, если бы не приказ майора Виале сосредоточиться на эсминце, истребители 13-й группы нанесли бы британским катерам куда более тяжелые потери.

* * *

Согласно ЖБД, немцы получили первое сообщение о сражении в Тобруке в 00:45 14 сентября. Далее начала приходить информация об успешных действиях гарнизона, пока генерал-майор Дайндль не получил от Ломбарди известие: «Высадка не удалась. Соединение противника с 06:00 отходит на восток. Два вражеских корабля горят». Между тем, задолго до этого командование 2-го немецкого воздушного флота получило приказ «с рассветом провести разведку акватории моря к востоку от Тобрука и дер-



Ju-87D из состава III./StG3

жать наготове воздушные силы, чтобы использовать их, в соответствии с результатами разведки, против войск, десанта или кораблей в Марса-Шауск или на обратном пути оттуда». Предполагалось использовать самолеты базировавшегося в Греции 10-го авиакорпуса генерала фон Вальдау и командования «Африка» генерала Зейдемана.

Первые пятнадцать Ju.87 из StG3 поднялись в воздух на «вооруженную разведку» в 05:40. По утверждению британцев, по МТВ-310 безуспешно отбомбились с пикирования восемь «штук», но противная сторона этого факта не фиксирует; вероятно, катер атаковали бомбами истребители майора Виале, которые были неверно опознаны. После этого МТВ-310 досталось от пяти МС.200 капитана Сансона 92-й эскадрильи 8-й истребительной группы из Абу-Хагга, которые в 07:30 к северо-востоку от Тобрука «обнаружили и атаковали три торпедных катера». Итальянцы сбросили с пикирования десять 50-кг бомб и расстреляли 3730 12,7-мм патронов, доложив, что все «три корабля были повреждены, а один из них горел»; англичане опознали нападавших как Вф.109.

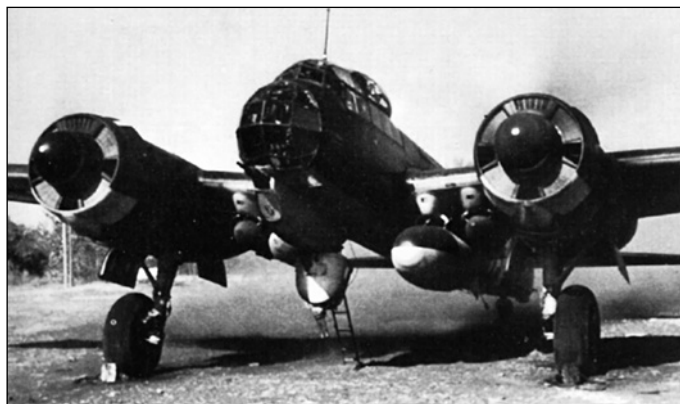
МТВ-310 присоединился к подбитому МТВ-308, после чего, начиная с 08:00, оба катера несколько раз, по описаниям англичан, безуспешно атаковали возвращавшиеся парами на Крит Ju.88 10-го авиакорпуса. А МТВ-308 попал под удар одиночного Ju.88, одного из 20 вылетевших в 10:15 из Ираклиона под командованием майора Коллеве. Достигнув района Тобрука, они рассредоточились и приступили к индивидуальным действиям. Самолет фельдфебеля К-Х. Брунса из 4./LG1 спикировал на торпедный катер, но был поражен его огнем и врезался в него. МТВ и бомбардировщик взорвались, погибли и 4 члена экипажа Ju.88, и все находившиеся на катере.

Ставший свидетелем этой трагедии МТВ-310 ненадолго пережил своего спутника. В 12:05 к северу от Мерса-Матрух он был атакован восьмеркой Ju.87 из StG3 и получил попадание бомбы в носовую часть. Корпус был изувечен до мостика, катер потерял ход, но людские потери ограничились четырьмя тяжелоранеными. После того, как экипаж и 12 десантников перебрались на спасательные средства, вернувшиеся немецкие самолеты добились МТВ. Раненый командир катера лейтенант Лэйн умер в лодке, а остальные сумели достичь побережья Египта.

Из других катеров от атак с воздуха серьезно пострадали МТВ-313, получивший от обстрела повреждения в машинном отделении, и МТВ-266, которому в ходе нападения 14 Ju.87 осколок от взорвавшейся у борта



Майор Герхард Коллеве, командир LG.1



Ju-88A из LG1 с подвешенной 250-кг бомбой и 300-литровым топливным баком



Ju-88A-4 из состава 4-LG1

бомбы перебил маслоспровод, вследствие чего вышел из строя один двигатель; в последнем случае немцы доложили об атаке «в 17:10 четырех торпедных катеров без видимых результатов».

К 15:00 15 сентября 12 МТВ и один МЛ достигли Александрии. Операция «Нарцисс» обошлась 10-й и 15-й флотилиям в четыре МТВ, причем на трех потопленных погибли 8 офицеров и 41 матрос.

Но этим беды англичан не кончились...

Первые из 14 поднятых в этот день разведчиков-бомбардировщиков Ju.88 I/LG1 10-го авиакорпуса взлетели в 06:25. Один из них уже в 07:45 атаковал отходивший «Зулу», еще два, соответственно в 09:15 и 11:32, перед тем, как совершить посадку в Хаггард-эль-Куасаба в Киренаике, отбомбились по торпедным катерам северо-восточнее Тобрука. В 07:30 эскадронные миноносцы «Олденхэм» и «Бельвуар» были отправлены в Александрию на дозаправку, а в 09:00 «Ковентри» и 5-й флотилия получили приказ вернуться на запад для поддержки «Зулу», отходившего на северо-восток на высокой скорости. Поэтому 12 итальянских торпедоносцев S.79 131-й группы майора Вилла, поднятых в воздух в 08:50, и 15 Ju.87 StG3, вылетевших в 09:05 для атаки Группы D, обнаруженной в 06:37 парой MC.202, не нашли противника.

Зато шестнадцать Ju.88 из состава I/LG1 капитана И. Хельбига, вылетевшие в 10:11 из Ираклиона (Крит), добились успеха. Каждый самолет нес на подвеске по одной 500-кг и три 250-кг бомбы. В 11:40 к северу от Мерса-Матрух они атаковали Группу D, сосредоточившись на самом крупном корабле – крейсере «Ковентри». Несмотря на противодействие трех истребителей «Бофайтер» и зенитный огонь кораблей, немцы с пикирования всадили в «Ковентри» четыре бомбы – три в машинные отделения и одну в бак – и обстреляли его из пушек и пулеметов (немцы доложили о девяти попаданиях). Крейсер загорелся и потерял ход, погибло 64 члена экипажа, в том числе и его командир капитан Денди. В 12:13 «Ковентри» был оставлен. «Бофорт» снял выживших членов экипажа с крейсера, «Дилвертон» подобрал оказавшихся в воде, после чего они в сопровож-

дении «Эксмура» и «Харворта» направились в Александрию, куда благополучно прибыли в 16:00. Оставшиеся «Крум» и «Харсли» пытались добить крейсер глубинными бомбами и стрельбой, но безуспешно. Выполнить эту задачу было приказано «Зулу».

В 11:45 и 12:07 с Крита вылетели две группы Ju.88 10-го авиакорпуса. Девять самолетов II/LG1 нашли и «поразили двумя бомбами небольшой крейсер» – это был «Зулу», который не пострадал. Зато один из этих Ju.88 был сбит немецкими зенитками при посадке в Куасабе, а другой совершил вынужденную посадку в море. В 15:15 «Зулу» подошел к неподвижному «Ковентри» и двумя торпедами отправил его на дно. Тут же на «Зулу», «Крум» и «Харсли», начавших отход на восток, обрушились непрерывные атаки немецкой авиации.

Сначала семерке Ju.88 из I/LG1, взлетевшей в 13:55 с Крита, удалось уложить одну бомбу у борта «Зулу», из-за чего тот снизил скорость. Далее последовали одна за другой безуспешные атаки сначала трех истребителей-бомбардировщиков Bf.109 из Jabo.St.Afrika, а затем восьмью Ju.87 из StG3. Наконец, в 15:30, на ту же цель вышли Ju.87 III/StG3 капитана К. Вальтера. В 16:15 они поразили эсминец 250-кг бомбой в машинное отделение. Из-за последовавших затоплений в котельном и машинном отделениях «Зулу» потерял ход и осел на два фута. «Крум» снял с подбитого корабля экипаж и десантников, оставив на его борту только аварийную команду, а «Харсли» взял эсминец на буксир, после чего «Зулу» и его сопровождение подверглись трем безрезультатным атакам с воздуха – в 16:45 девяти Ju.87 StG3, затем трех и шести Bf.109 с 50-кг бомбами.

После наступления темноты три группы Ju.88 общей численностью 13 машин безуспешно пытались отыскать английские корабли, однако и без их вмешательства из-за продолжавшегося поступления воды запас плавучести эсминца уменьшился настолько, что аварийная команда с него была снята. Из Александрии в сопровождении эскадронных миноносцев «Олденхэм» и «Бельвуар» и истребителей «Бофайтер» 252-й и 272-й эскадрилий на помощь спешил буксир «Бригант». Но еще до его подхода, в 21:54, «Зулу» опрокинулся через правый борт и быстро затонул к северу от Мерса-Матрух, всего в 100 милях от Александрии. «Крум» и «Харсли» сняли с подбитого корабля в общей сложности 189 моряков и 60 морских пехотинцев; погибло 38 членов экипажа. В 07.05 15 сентября эскадронные миноносцы прибыли в Александрию. Из них только «Крум»



Горящий крейсер «Ковентри»



Адмирал Харвуд инспектирует моряков, спасенных «Зулу». Александрия, сентябрь 1942 г.

имел незначительные повреждения. Он претендовал на уничтожение одного вражеского бомбардировщика, а истребители 272-й эскадрильи – еще одного достоверно и одного вероятно.

* * *

Хотя угроза диверсионного рейда из пустыни была постоянной, по свидетельствам немцев, нападения на Тобрук не ожидалось, и подход десанта замечен не был. Однако полного эффекта внезапности англичанам все же достичь не удалось, поскольку продолжительность и интенсивность налета союзной авиации заставили генерала Дейндла в 23:00 13 сентября привести своих подчиненных в боевую готовность. В ходе боевых действий в районе Тобрука 14 сентября 1942 г., по официальным данным итальянцев, потери войск стран Оси составили «54 погибших и 29 раненых военнослужащих Королевского [итальянского] флота и батальона «Сан-Марко», 16 погибших (1 немец) и около 50 раненых (7 немцев) военнослужащих сухопутных войск». Согласно немецким источникам, итальянцы и немцы потеряли убитыми 62 и ранеными 119 военнослужащих.

Из задействованных против британских кораблей самолетов погибло всего пять машин – помимо упомянутых выше трех Ju.88 10-го авиакорпуса, немцы лишились еще двух Ju.87 Командования «Африка», столкнувшихся на взлете в Куасабе. Учитывая то, что итало-немецкая авиация действовала в условиях своего абсолютного превосходства в воздухе против немногочисленных разрозненных групп вражеских кораблей и катеров в контролируемых ею водах, достигнутые результаты относительно затраченных усилий можно считать разве что удовлетворительными. Всего 14 сентября против вражеских кораблей немцы выполнили 318 вылетов, из которых 167 совершили ударные самолеты: 81 – бомбардировщики Ju.88 10-го авиакорпуса, 73 – пикирующие бомбардировщики Ju.87 и 13 – истребители-бомбардировщики Bf.109 Командования «Африка». Итальянцы выполнили 40 противокорабельных вылетов.

Следует отметить, что остальные рейды, предпринятые британскими силами в рамках операции «Эгримент», за исключением разве что нападения на аэродром в Барсе, завершились неудачно. По окончании операции генерал Александер заявил, что «с материальной точки зрения рейды были неудачными, и наши потери были тяжелые, но вполне возможно, что они имели психологический эффект, на который мы надеялись. Они, вероятно... оказали помощь, отвлекая

внимание Роммеля на возможность набегов с моря на свой открытый приморский фланг». Адмирал Харвуд с самого начала скептически относился к расчетам на успех этой операции. Генерал Монтгомери не оставил комментариев для общественности на эту тему, но его начальник штаба говорил, что он смотрел на рейды неодобрительно.

Потери британцев в ходе операции «Нарцисс» составили крейсер ПВО, два эсминца, четыре МТВ и два ML потопленными. Людские потери составили 300 морских пехотинцев, 166 военнослужащих армии и 313 моряков – всего 779 человек, в том числе 576 пленными.

Подводя общие итоги набега на Тобрук, необходимо отметить следующие моменты, повлиявшие на провал мероприятия:

- 1) план с самого начала был авантюрным – его успех полностью зависел от скрытности подхода к месту операции сухопутных и морских сил и был составлен с очевидной недооценкой боеспособности гарнизона;
- 2) несоответствие состава морских сил поставленным задачам;
- 3) ошибка командования флота с назначением командиров групп;
- 4) отсутствие связи между группами;
- 5) отсутствие плана действий при отступлении в случае сопротивления береговой обороны и неудачи;
- 6) крайне ограниченная поддержка ВВС – авиация практически не помогла отходившим кораблям ни непосредственным прикрытием, ни отвлекающими атаками наземных объектов.

Все это, а также энергичные действия итальянского командования в Тобруке по отражению нападения, привело к полному разгрому британских сил с тяжелыми потерями в кораблях и в личном составе.

Касательно участия в операции катеров, адмирал Харвуд отметил, что «молодые офицеры флотилий МТВ были слишком неподготовленными и неопытными, чтобы в полной мере воспользоваться представленными возможностями. Очевидно, что они имели очень трудную задачу, но нет сомнений в том, что шансы были упущены».

Что имел в виду под последним командующий Средиземноморским флотом – непонятно. Официальные причины неудачи – развал соединения из-за отсутствия практики ночных переходов такими крупными группами, проблемы с опознаванием, плохая связь и отсутствие у катеров современных приборов для ночных действий – безусловно, имели место. По утверждениям командиров МТВ, всего этого можно было избежать более тщательным планированием и лучшей подготовкой к операции. Однако главными ошибками они все же посчитали использование торпедных катеров в роли одновременно средств доставки войск и ударных кораблей и включение в состав их соединения более тихоходных и хуже вооруженных катеров типа «Фермайл-В». К этим причинам можно добавить только назначение на должность командира Группы С потрясающе некомпетентного в вопросах использования катеров командера Блэкберна.

В ходе операции «Нарцисс» торпедные катера американской постройки доказали свою надежность, пройдя в течение трех суток более 700 миль с боями без серьезных эксплуатационных поломок; все они были оснащены тремя двигателями «Паккард» мощностью по 1200 л.с. Они также оправдали надежды и в плане самообороны от нападения с воздуха, особенно учитывая полное отсутствие собственного прикрытия и наличие на палубах солдат и резервных топливных баков.

Серьезные потери, понесенные 14 сентября у Тобрука 15-й флотилией, имели следствием слияние этой флотилии с 10-й, первым командиром сводной 10-й флотилии в сентябре стал бывший командир 15-й лейтенант-командер Дэнис Джермэйн.



Миноносец «Витфельд» вскоре после вступления в строй (в «оригинальной комплектации»), 1947 г.

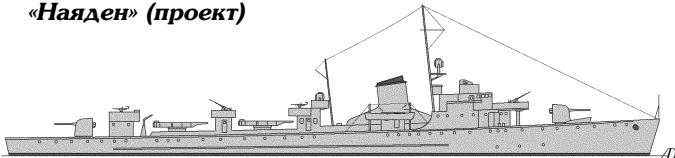
Датские миноносцы типа «Витфельд»

Проектирование и постройка

После постройки в начале 1930-х гг. двух серий миноносцев типов «Драген» и «Глентен» датские кораблестроители взяли паузу в строительстве кораблей данного класса. Было понятно, что построенные единицы значительно уступают современникам из-за своей малой мореходности и автономности, вооружение же, как артиллерийское, так и торпедное, для середины 1930-х годов откровенно слабо. Когда же в 1937 г. было принято решение о постройке новых кораблей, пришлось ограничиться меньшим числом, поскольку финансирование осталось на прежнем уровне. 31 января 1939 г. морской министр обратился к парламенту за согласием на выделение 12 млн. крон на строительство двух «прибрежных эсминцев» (*Kystjægeren*). Новые корабли должны были получить названия «Орхус» (Aarhus) и «Ольборг» (Aalborg) в честь датских портовых городов. Однако 6 ноября 1939 г. еще не заложенные миноносцы переименовали в «Нимфен» (Nimfen – Нимфа) и «Наяден» (Najaden – Наяда).

По проекту, их стандартное водоизмещение составляло 776 т, полное 890 т, скорость 36 узлов. Первоначально корабли планировали вооружить парой 120-мм орудий «Борфорс», однако по соображениям сохранения приемлемой остойчивости остановились на двух 105-мм. Зато средства ПВО были представлены спаренным 40-мм/60 «Борфорсом» на кормовой надстройке* и четырьмя 20-мм автоматами «Мадсен» (два на носовой надстройке перед ходовым мостиком и два на платформе-банкете между тор-

«Наяден» (проект)



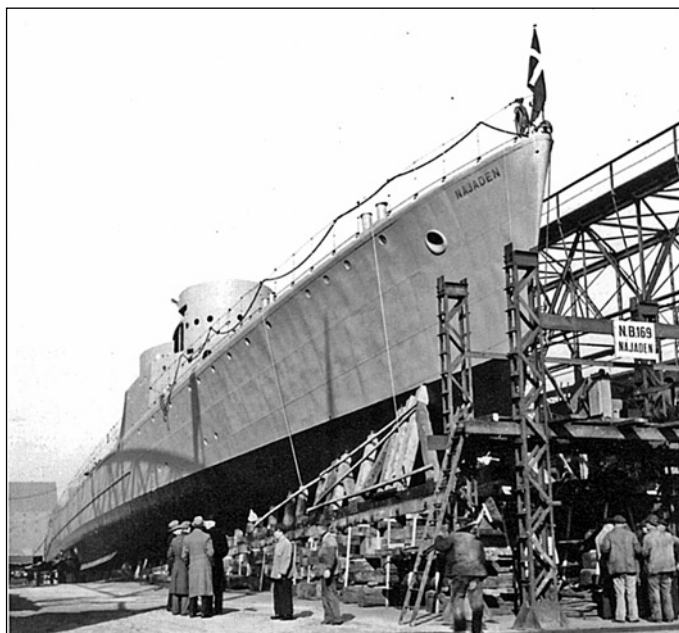
педными аппаратами). Минно-торпедное вооружение – два трехтрубных 533-мм ТА, два бомбосбрасывателя и два бомбомета для глубинных бомб. Этот арсенал довершали минные рельсы для приема мин заграждения. Отметим, что проектируемые миноносцы должны были стать гладкопалубными и походить на шведские эскадренные миноносцы типа «Гётеборг». Складывается впечатление, что «датчане» являлись их мини-копиями, и проектирование не обошлось без шведской помощи.

В январе 1940 г. правительство вышло в парламент с предложением о выделении дополнительных 35 миллионов крон, что позволило бы довести число новых миноносцев до четырех. К сожалению, германская агрессия не позволила осуществить этот амбициозный план, и строительство было отложено «до лучших времен». Лишь в 1942 г. на военно-морской верфи (Orlogsværftet) в Копенгагене началась постройка двух кораблей в счет компенсации за миноносцы, реквизированные Кригсмарине годом ранее. Темп работ в условиях достаточно «мягкой» оккупации Дании оказался весьма высоким, в результате чего оба корпуса сошли на воду соответственно в марте и июне 1943 г. После этого датчане с постройкой спешить не стали, опасаясь очередной немецкой реквизиции, а затем строительство и вовсе остановилось – 29 августа 1943 г. датская независимость была окончательно ликвидирована оккупационными властями. На тот момент корпуса миноносцев находились в Копенгагене на базе Хольмен. Остается открытым вопрос, почему немцы не занялись их достройкой. Скорее всего, «Нимфен» и «Наяден» не вписывались в линейку германских торпедоносных кораблей (для дальнейшего использования именно в этом качестве), кроме того началась тотальная мобилизация обо-

* Характеристики орудия: масса 2500 кг, углы вертикальной наводки – 5°...+90°, скорострельность 120 выстр./мин, дальность стрельбы 7000 м. Впервые эта артсистема появилась на голландском крейсере «Де Рейтер».

Миноносцы типа «Huitfeldt»

Корабль	Строительный №	Тактический №	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
«Huitfeldt»	169	T 1	03.07.1942	22.06.1943	26.07.1947
«Willemoes»	170	T 2	03.07.1942	17.03.1943	24.05.1947



Миноносец «Наяден» накануне спуска на воду

ронной промышленности Третьего Рейха после поражения под Сталинградом для увеличения производства самолетов, танков и прочего военного имущества, и ей было уже не до серийного строительства каких-либо крупных кораблей.

После капитуляции Германии датчане вернулись к достройке миноносцев, которые пережили военное лихолетье практически невредимыми. В октябре 1945 г. их снова переименовали: «Нимфен» стал «Витфельдом» (Huitfeldt), «Наяден» – «Виллемозсом» (Willemoes).^{*} Благодаря тому, что промышленность Дании не была разрушена войной, удалось достаточно быстро поставить для кораблей котлы, турбины, артиллерию и различное оборудование. В 1947 году они были переданы военно-морскому флоту и зачислены в класс миноносцев (Torpedobad) с присвоением тактических номеров T1 и T2.

Описание конструкции

Миноносцы типа «Наяден» имели весьма изящный и красивый силуэт, отличительной чертой которого был гладкопалубный корпус. На первой трети его длины размещалась надстройка с ходовым мостиком. За ней располагались треногая мачта и широкая дымовая труба, слегка наклоненная в корму и придающая силуэту стремительность. Еще дальше находились торпедные аппараты и небольшая кормовая надстройка. Перед носовым орудием имелся волнолом. Вдоль корпуса от кормы до носовой надстройки проходил фальшборт-брызгоотбойник.

Стандартное водоизмещение миноносцев составляло 782-794 т, полное – 890-905,6 т. Наибольшая длина 86,51 м, (по ватерлинии 85,0 м), ширина 8,50 м, осадка 3,25 м.

^{*} Корабли названы в честь датских моряков: Ивер Витфельд (1665-1710 гг.) – датско-норвежский офицер, погибший 4 октября 1710 г. в сражении в бухте Кёге (в войне со Швецией), командуя кораблем «Даннеброг». Петер Виллемозс (1783-1808) – датский офицер, погиб в бою под Сейерё 22 марта 1808 г. на борту линейного корабля «Принс Кристиан Фредерик», в одиночку вступившего в бой с британской эскадрой.

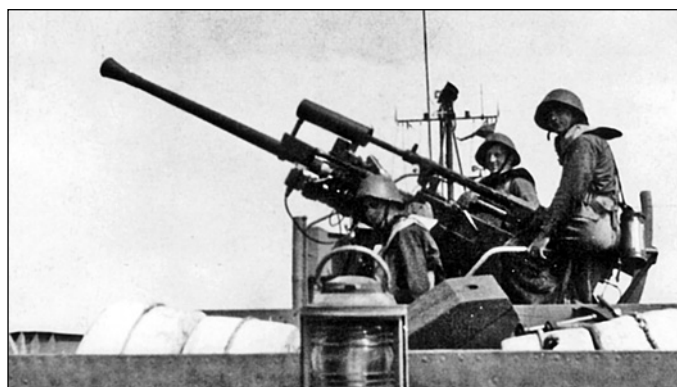
В качестве энергетической установки для кораблей были выбраны две паровые турбины отечественной фирмы «Атлас» общей мощностью 24 000 л.с., работавшие через редуктор на два вала с гребными винтами диаметром 2,6 м. Пар для турбин (температурой 350°C) вырабатывали два котла, размещенные один за другим. Продукты горения выводились в одну дымовую трубу. Топливо – мазут (100 т). Максимальная скорость 36,3 уз. Дальность плавания экономическим 17-узловым ходом составляла 1600 миль.

Артиллерийское вооружение было весьма сильным для кораблей такого водоизмещения и состояло из двух 105-мм/42 орудий M/40 LvSa, размещенных на баке и юте. Эта артсистема была разработана Армейским арсеналом (Hærens Vabenersenal) при значительной помощи шведской фирмы «Бюфорс». Орудия имели следующие характеристики: углы вертикального наведения – от -10° до +40°, дальность стрельбы 16 400 м, скорострельность 15 выстр./мин; масса унитарного выстрела 15 кг, начальная скорость снаряда 800 м/с. Боезапас – 300 выстрелов на орудие. Из приведенных характеристик видно, что 105-миллиметровка имела весьма ограниченные возможности стрельбы по воздушным целям ввиду малого угла возвышения. Другим недостатком главного калибра являлось отсутствие РЛС управления стрельбой, вследствие чего, например, ночная стрельба была эффективна только на дистанции не более 3000 м.

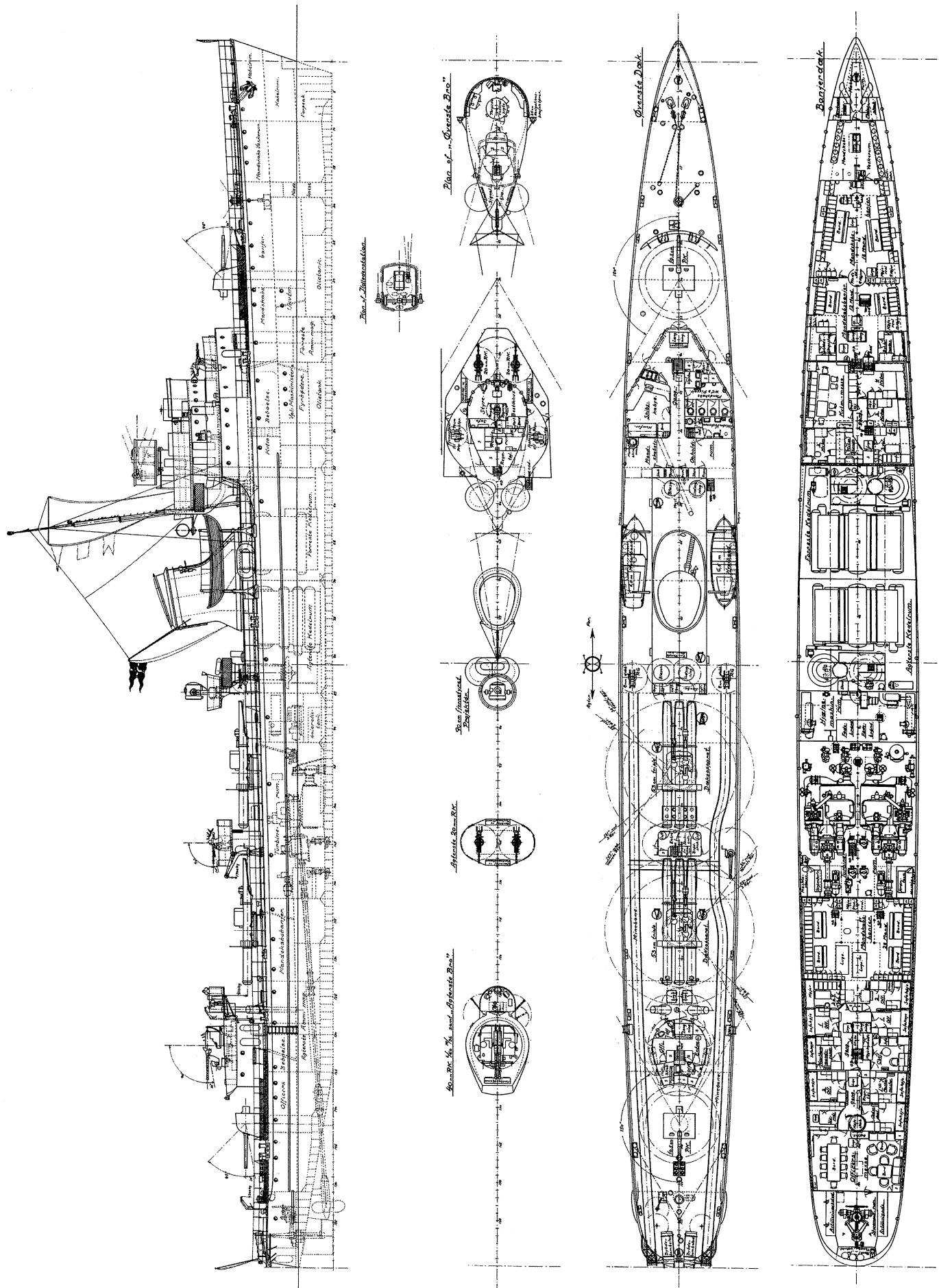
Для отражения воздушных атак в передней части носовой надстройки и на кормовом банкете корабля несли оди-



Кормовое 105-мм орудие Бюфорс на «Витфельде»



40-мм автомат «Бюфорс» M/37. Конструкция над казенной частью автомата – учебный ствол с пламегасителем



Миноносец «Витфельд» вскоре после вступления в строй (в «оригинальной комплектации»), 1947 г.

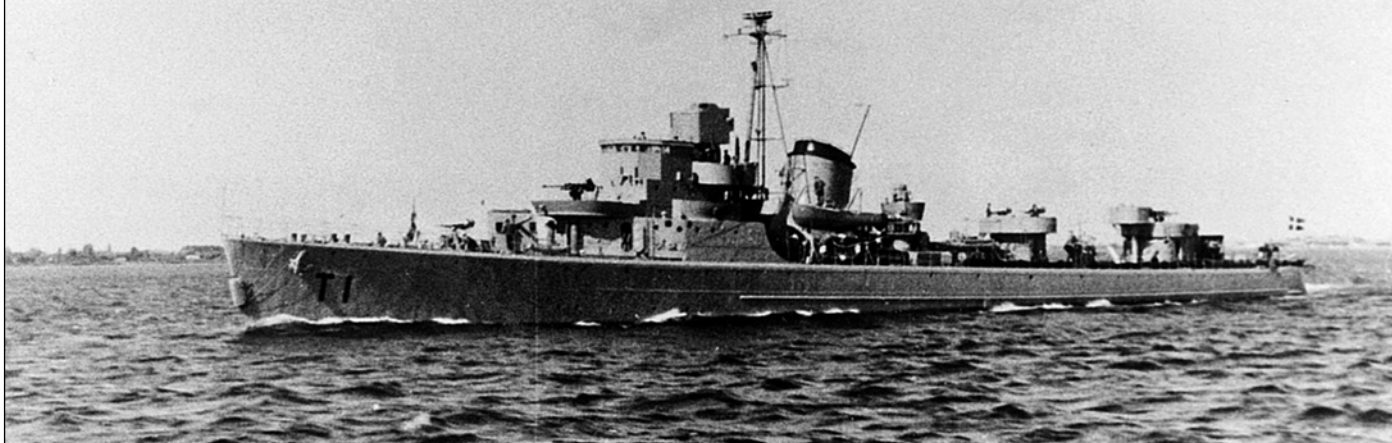
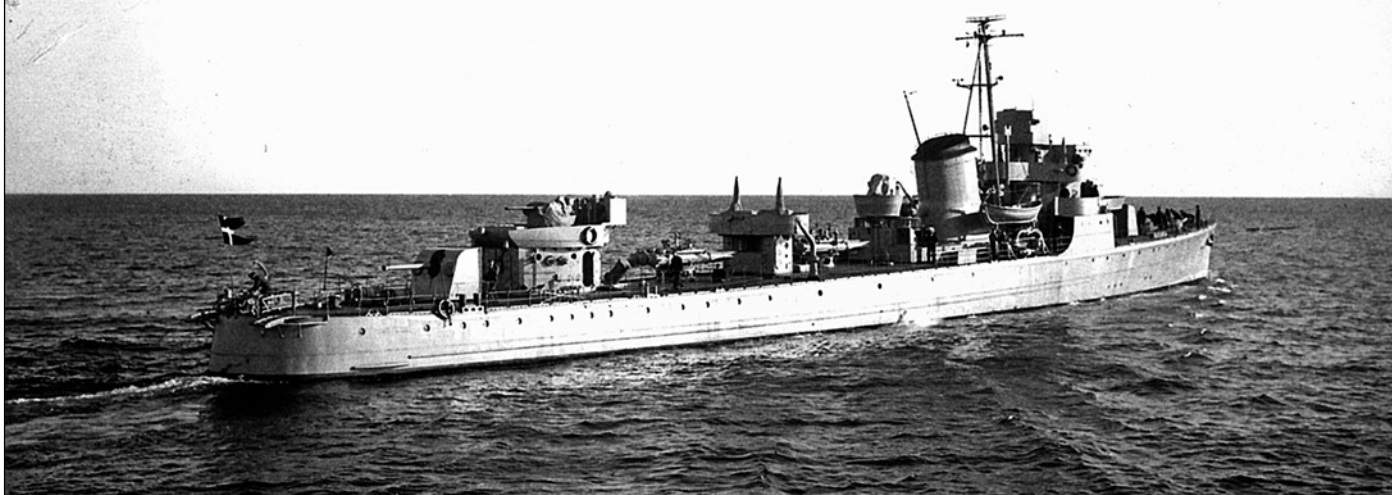


Фото миноносца «Виллемозс» в 1947 году, снимок дает хорошее представление о размещении вооружения корабля



нарные 40-мм/60 автоматы «Бофорс» M/37 LvSa. Они имели следующие характеристики: углы вертикального наведения -15°...+90°, дальность стрельбы 9800 м, скорострельность 120 выстр./мин, масса снаряда 1 кг, начальная скорость 850 м/с. Наведение на цель зависело от физической силы наводчика. Боезапас – 2000 выстрелов на ствол.

Средства ПВО дополняли шесть одноствольных 20-мм/60 автоматов «Мадсен» M/41 LvSa. Первая пара размещалась на баке перед носовым орудием ГК, вторая – на крыльях мостика, третья – на банкете между торпедными аппаратами. Их основные характеристики: углы вертикального наведения -10°...+90°; дальность стрельбы 4000 м, теоретическая скорострельность 500 выстр./мин, начальная скорость снаряда 855 м/с. Питание – из барабанных магазинов емкостью 60 снарядов.

Как и положено кораблям своего класса, миноносцы несли торпедное вооружение, представленное двумя трехтрубными 450-мм аппаратами с открытым постом торпедиста-наводчика. Их датчане взяли с миноносцев типа «Драген», разоруженных еще в 1941 году перед передачей их Кригсмарине. Хранившиеся в копенгагенском арсенале, аппараты благополучно пережили войну.



Обслуживание торпед на «Витфельде»

С торпедным вооружением связана загадка. На фотографии миноносца «Витфельд» хорошо видна крышка еще одного торпедного аппарата, размещенного в носовой оконечности, подобно «Драгену» и «Глентену». Не исключено, что он был установлен во время постройки, а вскоре после ее завершения демонтирован.



Фото мин заграждения на «Витфельде», сделанное в 1948 г.



Носовая часть «Витфельда». Расчет 20-мм автомата «Мадсен» М/41 за учебой

Для борьбы с подводным противником предназначались два шведских бомбомета М/33, установленных по бортам перед кормовой надстройкой. Дополняли вооружение минные рельсы, на которые можно было принять 60 якорных мин. Для их погрузки служила кран-балка, расположенная справа от платформы 20-мм автоматов.

Для управления огнем главного калибра служил командно-дальномерный пост голландской фирмы «Н.В. Хаземайер» с 3-метровым дальномером, размещенный на носовой надстройке.* Для обнаружения целей использовалась британская РЛС типа 293, установленная на топе фок-мачты. Поиск подводного противника осуществлялся британским гидролокатором «Асдик», установленным в подкильном «куполе».

Еще одно средство обнаружения – 90-см боевой прожектор, стоявший на площадке позади дымовой трубы. Его эффективная дальность достигала 2000 м.

Корабли несли два носовых якоря, выборка которых осуществлялась соответствующим шпилевым оборудованием.

Из корабельных плавсредств имелись большая шлюпка (с правого борта) и моторный катер (с левого), а также три

спасательных плотика (по бортам кожуха котельного отделения и рядом с платформой прожектора).

Первоначально экипаж миноносцев насчитывал 92 человека, а после перестройки 1951 г. возрос до 11 офицеров и 108 старшин и матросов. Помещения командного состава традиционно располагались в кормовой части кораблей, матросские кубрики – в носовой. Спал личный состав в подвесных койках. Галюны находились на нижнем «этаже» надстройки, выше центрального поста и помещения оператора радара.

Модернизации

В 1951 г. оба миноносца прошли ремонт, совмещенный с перевооружением. Платформу носового 40-мм автомата расширили, а орудие оснастили полноценным противоосколочным щитом. Таким же автоматом заменили 20-миллиметровки на банкете между торпедными аппаратами. Сам банкет незначительно заузили.

Демонтировали автоматы с крыльев мостика. Вместо них оборудовали новые помещения. Осталась только пара 20-миллиметровок на баке. Старые 450-мм торпедные аппараты поменяли на новые 533-мм с защищенными постами торпедистов. Прежние бомбометы заменили на британские типа Mk.6, увеличив их число до четырех – по два на каждый борт. Появилась пара кормовых бомбосбрасывателей (по 9 глубинных бомб на каждом).

В соответствии со стандартами НАТО, бортовые тактические номера изменились: «Витфельд» теперь нес D320 (D – от британского «Destroyer»), а «Виллемозе» – D321.

В 1952 г. оба миноносца получили РЛС обнаружения надводных целей фирмы «Холландске Сигналаппаратен», благодаря чему появилась возможность ночной стрельбы и стрельбы в условиях плохой видимости.

В 1953 г. демонтированы баковые 20-мм автоматы.

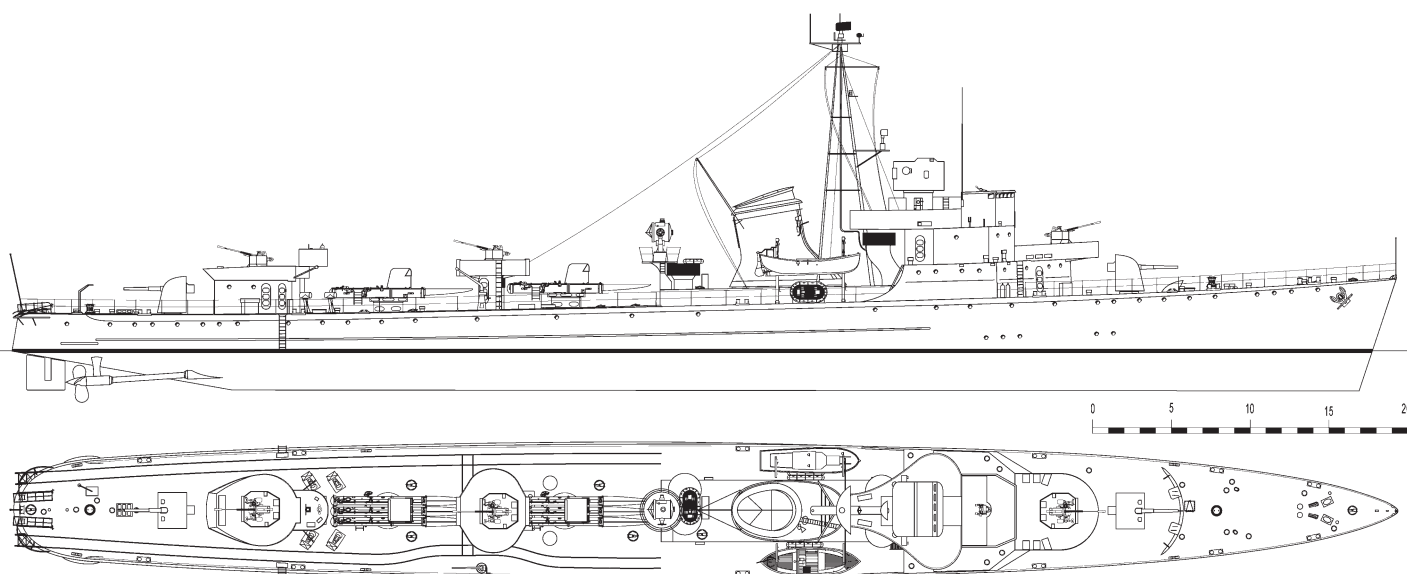
В 1955 г. на «Витфельде» и в 1957-м и на «Виллемозе» 40-мм «Борфорсы» М/37 заменили на новые М/48 с электрогидравлическим приводом, имевшие улучшенные характеристики: дальность стрельбы 12 600 м., скорострельность 240 выстр./мин, масса снаряда 0,95 кг, начальная скорость снаряда 1000 м/с. В процессе этого же перевооружения на боковых стенках щитов орудий главного калибра смонтировали пусковые установки осветительных 51-мм ракет шведского производства.

1 сентября 1958 г. миноносцы переклассифицировали в патрульные корабли (Patroljebad) и, в соответствии с этим, поменяли бортовые тактические номера на P520 и P521.



Фотография носовой части одного из миноносцев после «окончательной доводки», снимок примерно 1961-1962 гг. Корабль несет новый 40-мм «Борфорс» М/48. На боковых стенках щитов орудий ГК пусковые установки 51-мм осветительных ракет

* Заказаны в Голландии в марте 1939 г.



Хронология службы кораблей

В первые годы служба миноносцев практически не отличалась от таковой их довоенных предшественников. Оборонная структура Дании в этот период строилась с оглядкой на британские стандарты. Лишь вступление страны в НАТО (1950 г.) положило начало реорганизации. Прежде всего, это вылилось в выделение ВВС в самостоятельный вид вооруженных сил.

Служба кораблей вновь становилась размеренной и рутинной, иногда прерываемой маневрами НАТО по отработке защиты Датских проливов от возможного нападения сил Варшавского договора.

«Витфельд»

Официальная передача корабля флоту состоялась 26 июля 1947 г.

За этим последовали заходы в Бесог (8-11 августа) и Кёге (9 августа), а затем в Кристиансё (2 сентября); официальный визит в шведский Стокгольм (11-16 сентября) и со-

провождение, вместе с «Виллемозсом», яхты «Даннеброг», на которой король Фредерик IX, взошедший на трон за несколько месяцев до этого, нанес визит в Норвегию (с 27 сентября по 2 октября).

С 10 октября 1947 г. по 13 сентября 1948 г. «Витфельд» и «Виллемозс» числились в составе 1-го дивизиона миноносцев (Torpedobadsgruppe).

17 января 1949 г. «Витфельд», вместе с фрегатом «Нильс Эббесен», посетил порт Хельсингёр, а затем бухту Орхус.

С 15 июля по 15 сентября 1950 г. «Витфельд» и «Виллемозс» были приданы Учебно-артиллерийскому дивизиону.

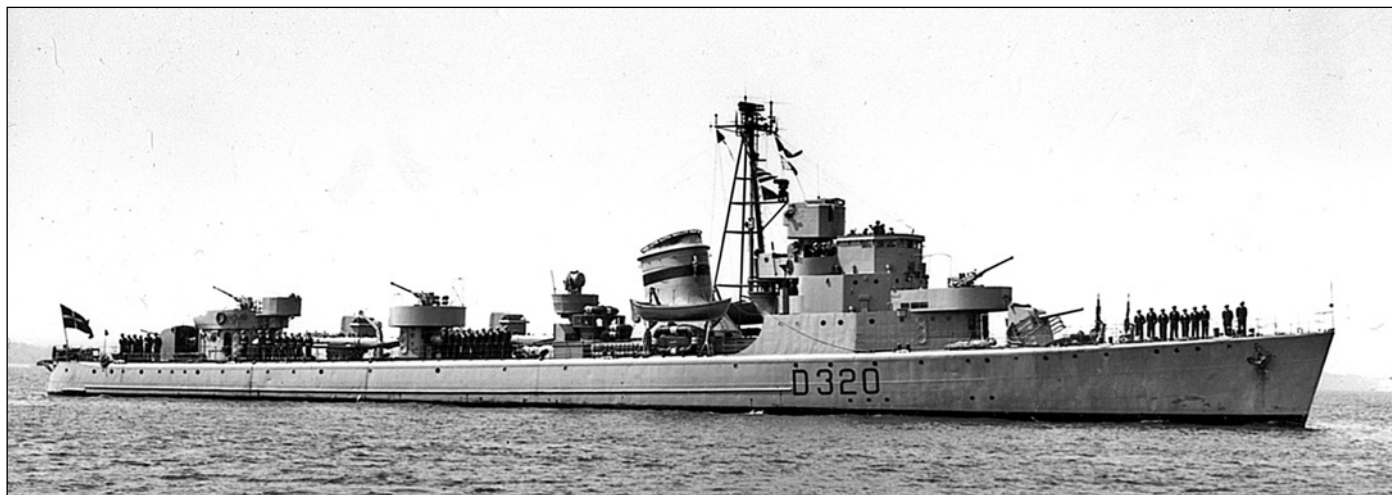
С 6 марта по 1 апреля 1951 г. проходил ремонт и перевооружение.

После включения миноносца «Хаммер» в состав дивизиона, «Витфельд» стал его флагманом и оставался им до 12 декабря 1951 г. Далее до 15 февраля 1952 г. эти два корабля занимались совместной учебной практикой.

21 марта 1952 г. «Витфельд» и «Виллемозс» посетили порт Оденсе; с 12 по 30 мая – занимались учебной подготовкой в районе Борнхольма; 18-26 июня – участвова-



Полная движения фотография «Витфельда», сделанная после первой перестройки миноносца в 1951 году. Прекрасно видно, что корабль уже получил третий 40-мм автомат и новые торпедные аппараты. Однако на баке еще сохраняется пара 20-мм «Мадсенов». В этот период он нес красную марку на дымовой трубе.



«Витфельд» на фото, сделанном в июне 1952 г. Оба 20-мм автомата по-прежнему на своих штатных местах, сохраняется и красная марка на дымоходе

ли в маневрах НАТО «Кастенетс» в Северном море и проливе Ла-Манш. Кроме датских, в учениях были задействованы корабли флотов Великобритании, Голландии и Португалии. 1 июля «Витфельд» нанес визит в английский Портсмут. В сентябре он снова участвовал в маневрах НАТО «Мэйн Брэйс» вместе с «Виллемозсом», фрегатом «Хольгер Данске» и корветом «Тетис».

В 1953 году имели место посещение порта Рёне (23 июля), поход в Белфаст (Северная Ирландия), во время которого корабль попал в сильный шторм и получил повреждение платформы носового 40-мм автомата (10-13 сентября), и визит в норвежский Ставангер (15-18 сентября).

С 21 января по 18 июня 1954 г. «Витфельд» выступал в роли корабля-базы, заменившего тендер «Гекла» (бывший бронепалубный крейсер).

В 1955 г. перевооружен и до 13 декабря 1956 г. числилс в резерве.

1 июля 1957 г. участвовал в совместных маневрах с британскими, голландскими и норвежскими кораблями в районе Скагеррака; затем 6-13 июля нанес визит в Халл (Великобритания); 4-5 сентября участвовал в датско-норвежских учения «Страйк Эйшед» с фрегатами «Рольф Краке» и «Эсберн Снаре». Закончились эти маневры довольно печально – «Витфельд» и «Эсберн Снаре» столкнулись с торпедными катерами «Хоген» (бывший немецкий S-206) и «Флювефискен», в результате первый от полученных по-

вреждений затонул. На следующий день «невезучая эскадра» вернулась в Корсёр.

С 21 марта по 1 сентября 1958 г. «Витфельд» снова выступал в роли тендера, после чего был переклассифицирован в патрульный корабль.

3-5 апреля 1959 г. участвовал в торжествах по случаю 10-летнего юбилея НАТО, за которыми последовал очередной совместный учебный поход в район Борнхольма – на этот раз, с подводной лодкой «Дельфинен» и плавбазой «Эгир», а в первой половине мая – маневры НАТО «Файруинд 4» в Атлантике. 21-25 мая «Витфельд» и «Виллемозс» совместно с плавбазой «Эгир» посетили польскую Гдыню. Командиром отряда являлся командор С.Г. Йоргенсен. 20 июня «Витфельд» и «Виллемозс» посетили порт Ассенс, где состоялись торжества по случаю открытия памятника Петеру Виллемозсу.

С 11 сентября 1959 г. до октября 1960 г. корабль числился в составе 1-го дивизиона патрульных кораблей.

31 января 1961 г., вместе с «Виллемозсом» и плавбазой «Линэс» нанес визит в Корсёр, затем участвовал в учениях в проливе Бельт и вернулся в бухту Кёге. 24-28 февраля, вместе с «Виллемозсом» и фрегатом «Вальдемар Сайр» нанес визит в столицу Норвегии Осло. В мае участвовал в большом параде датского флота в Нюхольме, в августе – в очередных учениях, на этот раз к северу от Фюна (с «Виллемозсом» и плавбазой «Йельперен»).

В составе того же отряда 27 марта 1962 г. «Витфельд» нанес визит в Дронн; 28 апреля с корветом «Диана» – в Оресунн; 14 мая, с фрегатом «Вальдемар Сайр», корветом «Диана» и подводной лодкой «Дельфинен», – в немецкий Фленсбург. 13-19 июня, в паре с корветом «Флора» принимал участие в маневрах «Файруинд 7», а в сентябре – в совместной практике с группой торпедных катеров.

Вторая половина марта 1963 г. была отмечена учебным плаванием в Норвегию вместе с «Виллемозсом» и торпедными катерами «Транен», «Вибен» и «Сайен». Поход закончился неудачей – 27 марта «Транен» таранил и потопил рыболовный бот, экипаж которого пришлось спасать «Витфельду», а затем еще и сопровождать минный заградитель «Лауген», буксировавший «подранка» в порт.

Вскоре после этого «Витфельд» перевели в разряд учебных кораблей, а 27 июля 1964 г. вывели из состава флота.

Спустя два года, 27 мая 1966 г., корабль был продан на слом фирме «Йос де Смедт» в Антверпене за 351 000 крон. Предварительно с него демонтировали 105-мм и 40-мм орудия. 18 июня того же года буксир «Теми III» (из Флиссенгена) повел «Витфельд» вместе с братом-близнецом в их последний поход – на разделку.



«Витфельде» после своей окончательной модернизации, декабрь 1955 г.

«Витфельд» в 1963 г., обратите внимание на светло-серую окраску корабля



«Виллемозс»

Вошел в состав флота 24 мая 1947 г.

2-4 августа побывал в Копенгагене, где стал лидером 1-го дивизиона миноносцев; 16 сентября в составе эскадры («Хольгер Данске», «Витфельд», U-1, U-3, «Тюр», «Лоланн» и «Лауген») нанес визит в Стокгольм; затем, вместе с «Витфельдом», сопровождал королевскую яхту «Даннеброг» во время визита монарха в Норвегию (27 сентября – 2 октября).

До марта 1948 г. состоял в одном дивизионе с «Витфельдом». Со 2 апреля по 28 мая осуществлял учебную практику с фрегатом «Хольгер Данске» с перерывом на визит в Фредериксхавн (9 апреля).

До октября 1949 г. вновь находился в одном дивизионе с «Витфельдом». 31 октября участвовал в совместных учениях с миноносцами «Билле», «Хольм», четырьмя торпедными катерами, субмариной U-1 и тендером «Тюр» в Скагерраке. Вслед за этим данная эскадра посетила Фредериксхавн (26-27 октября) и Ольборг (20 ноября), а 20-25 декабря то же соединение посетило с визитом норвежский Хортен.

С 13 по 17 января 1950 г. «Виллемозс» прошел ремонт энергетической установки в Орхусе; 22 апреля – посетил Рёнен (о. Борнхольм); с июня по сентябрь действовал в составе учебной минно-торпедной группы.

С января по март 1951 г. корабль прошел перевооружение и с 1 апреля был зачислен в класс эскадренных миноносцев (D321). До 1 мая, вместе с миноносцами «Краби» и «Кригер», находился в составе учебного соединения.

21 марта 1952 г., совместно с «Витфельдом», посетил Оденсе; 18-26 июня, также вместе с «Витфельдом», принял участие в летних маневрах НАТО «Кастенетс» в Северном море. В сентябре состоялись новые учения – «Мэйн Брейс». От Дании в них также приняли участие «Витфельд», «Хольгер Данске», корвет «Тетис», две подводные лодки и десять торпедных катеров.

До 15 декабря 1953 г. «Виллемозс» входил в состав дивизиона эсминцев. 10-13 сентября того же года вместе с «Витфельдом» нанес визит в Белфаст. После этого был выведен в резерв до начала 1957 г., а в сентябре-октябре – перевооружен на новые 40-мм автоматы.

1 сентября 1958 г. перечислен в класс патрульных кораблей с присвоением тактического номера P521.

3-5 мая 1959 г. принял участие в морском параде в честь 10-летия НАТО в Копенгагене; 21-25 мая, вместе с «Витфельдом» и плавбазой «Эгир», нанес визит в Гдыню; 9-15 сентября участвовал в совместном учебном походе с корветом «Беллона».

До октября 1960 г. «Виллемозс» находился в составе Группы охраны побережья.

«Виллемозс» в 1952 г., баковые 20-мм автоматы демонтированы





«Виллемозс» в начале 1960-х, бортовой тактический номер уже как патрульного корабля

31 января 1961 г. посетил Корсёр; в феврале участвовал в совместных маневрах с группой торпедных катеров в проливе Бельт, после чего вернулся в Оденсе. 24-28 февраля, вместе с «Витфельдом» и фрегатом «Вальдемар Сайр», нанес визит в столицу Норвегии Осло. 24-25 мая с торпедными катерами и плавбазой «Йельперен» участвовал в маневрах и посещении Корсёра. В августе принимал участие в учениях в районе Фюна (с «Витфельдом», «Йельпереном» и 11 торпедными катерами), в сентябре – в маневрах НАТО «Фрэш Уотер».

С января 1963 г. корабль, вместе с «Витфельдом», числился в составе Торпедного дивизиона. 27 марта учения в Норвегии закончились потоплением торпедным катером «Транен» рыбацкого мотобота. 21 ноября в районе Лассё «Виллемозс» спас команду шведского рыболовного катера «Фуля» (GG.509).

4-8 июня 1964 г. «Виллемозс» и фрегат «Эсберн Снаре» вновь посетили Польшу. За этим последовали походы в Ольборг (13 августа) и Рённе (24 апреля 1965 г.), а 20-27 июня 1965 г. в составе датской эскадры («Йельперен», «Лаксен», «Макрелен», «Гриббен», «Фалькен», «Глентен», «Хайен» и «Свэрдфискен») корабль участвовал в «Кильской Неделе».

11 января 1966 г. «Виллемозс» вывели из состава флота и 27 мая продали на слом антверпенской фирме «Йос де Смедт». В отличие от своего систершипа, он до последнего момента сохранил свои 105-миллиметровки. Разборка корабля началась 24 июня.

Небольшой итог

Миноносцы типа «Витфельд» были вполне удачными кораблями, достаточно сбалансированными для решения тех задач, которые перед ними ставились. Они хорошо подходили для действий в прибрежной зоне и, особенно, к той специфической акватории, коей являлись Датские проливы. В 1950-е годы они являлись сильнейшими единицами датского флота. Именно эти корабли – и об этом мало кто знает – стали источником вдохновения для советских инженеров при создании сторожевых кораблей проекта 50.

Автор сердечно благодарит Тома Виссмана за помощь в создании этой статьи и особенно за предоставленные уникальные фото.

Библиография

Дашьян А.В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Польши и стран Скандинавии (Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии) // «Морская коллекция», 2005, №3.
 Steensen Steen R. Vore Torpedobaade gennen 75 ar. – København, 1952.
 Whitley M.J. Destroyers of World War Two. – London, 1990.
 Wisman T. «Huitfeldt» & «Willemoes». – Helsingør, 2006.
 Jane's Fighting Ships 1958/59, 1964/65.
 Сайт www.navalhistory.dk.

Фотография, сделанная в 1966 г. в Кильском канале – оба миноносца ведут на слом в Бельгию





Мемориал жертвам катастрофы



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 вехой в боевой деятельности Черноморского флота, обеспечило качественное превосходство над противником и дало возможность свободно осуществлять любые операции из 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 происшедшее из дредноута, 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 материала, созданная на основе документов из 7 армивов (в т.ч. Великобритании, Германии 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.



Индекс 84963