

март

АРСЕНАЛ

КОЛЛЕКЦИЯ

3/2015



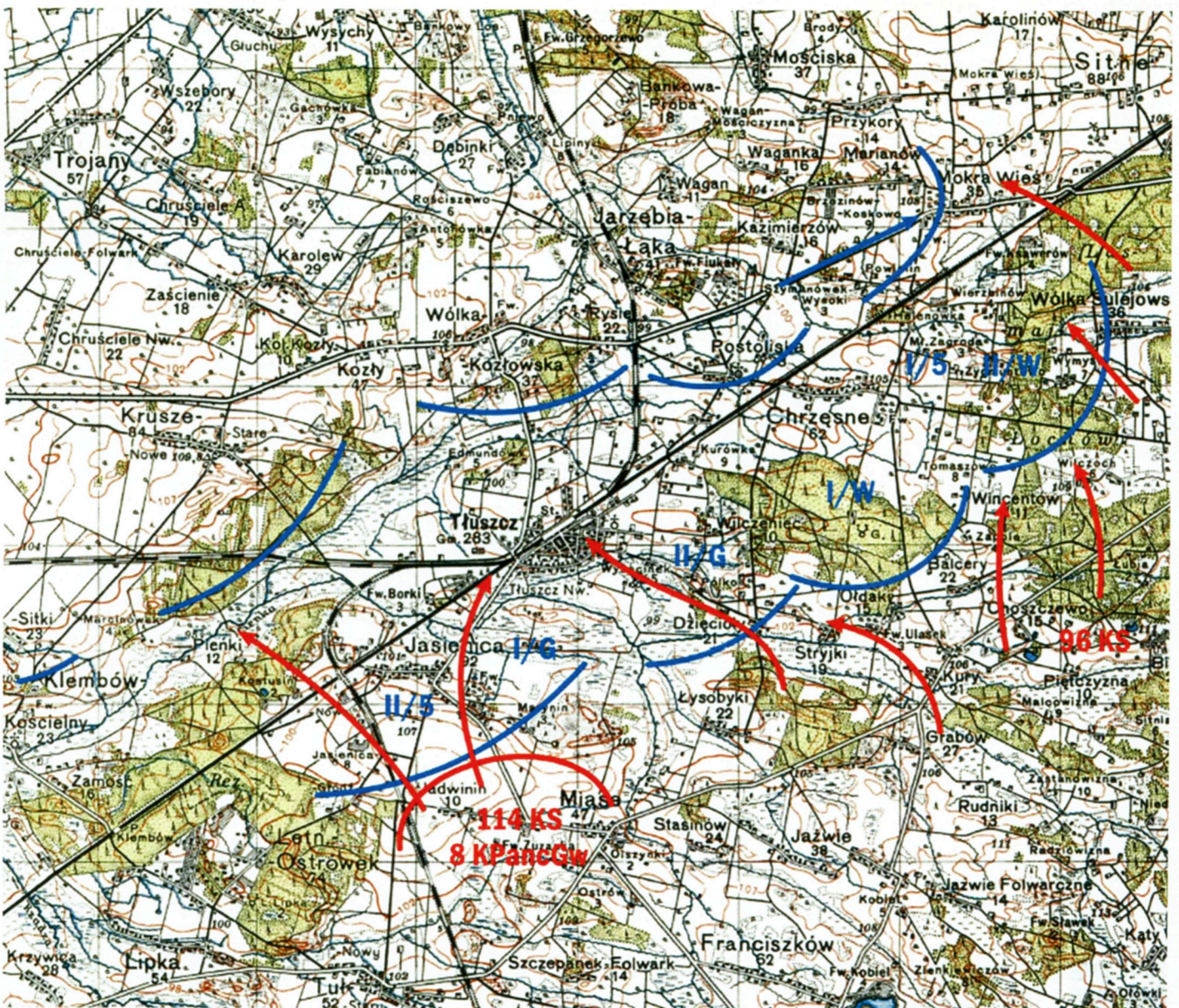
**Французский
легкий танк FCM-36**

- * **Конфликт в Джебель-Ахдар**
- * **Разгром 5-го танкового полка СС**
- * **Германские самолеты в Китае, 1935-1940 гг.**
- * **Четырехмоторные «юнкерсы»**
- * **Конвой «MW-10» и Второй бой в заливе Сирт**
- * **Действия на коммуникациях на Черном море в кампанию 1943 г.**





К статье: Разгром 5-го танкового полка СС



Ход боевых действий в полосе обороны «Викинга» 18 августа 1944 г. Советский 114-й стрелковый корпус преодолевает оборонительные позиции эсэсовцев на флангах панцергренадерских полков СС «Германия» и «Теодор Эйке», занимает г. Тлуц и доходит до р. Цienка. На карте показаны также позиции дивизии «Викинг» после ее отхода на новый передний край обороны («Hauptkampflinie») в ночь с 18 на 19 августа.

Обозначения: 114 KS – 114-й стрелковый корпус; 96 KS – 96-й стрелковый корпус; 8 KPaHCGw – 8-й гвардейский танковый корпус; I/5 и II/5 – I-й и II-й батальоны 5-го танкового полка СС; I/G и II/G – I-й и II-й батальоны полка «Германия»; I/W и II/W – I-й и II-й батальоны полка «Вестланд»

АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

№3 • (33) • 2015

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: **Быстров П.М.**

Издатель: **ООО «Мир Моделей»**

Главный редактор **П.М.Быстров**

Зам. главного редактора **А.В.Дашьян**

Ответственный секретарь **Н.А.Аничкин**

Редакторы: **С.В.Патянин**
А.И.Харук

Подготовка оригинал-макета: **А.Цвайнхунд**

Корректор: **А.Крутова**

Тел. 8 (499) 943-20-96

Интернет-магазин:
www.worldtanks.su

Подписано к печати 16.2.2015

Отпечатано с диапозитивов заказчика в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Верейская, д.29

Возрастная категория 12+

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО/ «Мир Моделей».

СОДЕРЖАНИЕ

П.Омелянюк Легкий танк FCM-36	2
Н.Бажик Разгром 5-го танкового полка СС на реке Буг 18-26 августа 1944 года (часть первая)	11
В.Трещёв Конфликт в Джебель-Ахдар (1954-1959 гг.)	19
М.Жирохов Летая для китайского дракона (германские самолеты в Китае, 1935-1940 гг.)	26
А.Харук Четырехмоторные «юнкерсы»	30
С.Марченко Конвой «MW-10» и Второй бой в заливе Сирт	42
М.Морозов Действия на дальних коммуникациях «Оси» на Черном море в кампанию 1943 г.	56
Shiplover's. Канонерская лодка «Куба»	64

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274 (метро «Проспект Мира»).
Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).
- Интернет-магазин «Танки Мира» <http://www.worldtanks.su>

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.

В Украине

- г. Донецк, книжный рынок «Маяк», магазин № 57. Перчак Валерий Васильевич. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, perchak@telenet.dn.ua
- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий Анатольевич. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, italian@3g.ua
- Интернет-магазин Военная книга <http://www.war-book.com.ua>
- Со второго номера 2013 года журнал распространяется через сеть «Родина-Пресс», см. на сайте: www.arsenal-collection.ru



Легкий танк FCM-36

В начале 30-х гг. прошлого века основу танковых войск французской армии составляли легкие танки «Рено» FT, помнившие ещё Первую мировую войну. Помимо их имелось относительно небольшое количество танков «Рено» D-1 и только начинались поставки машин D-2. Обе последние модели были спроектированы, исходя из господствовавших в 20-е годы концепций. Они отличались высоким силуэтом и довольно значительным объемом корпуса, при проектировании которого во главу угла ставились отнюдь не требования обеспечения защищенности, а, скорее, удобства размещения узлов и экипажа. Корпуса D-1 и D-2, собираемые из бронеплит на каркасе при помощи заклепок и болтов были достаточно тяжелыми, что сказалось и на общей массе танков (14,2 т для D-1 и 19,8 т для D-2). Все это неминуемо сказывалось на цене боевых машин — ни D-1, ни D-2 не могли претендовать на роль массового танка, способного заменить «Рено» FT. Поэтому в начале 30-х гг. французские военные приступили к разработке требований к новому легкому (массой порядка 6 т), простому и недорогому танку с экипажем из двух человек.

Конкурс на «сменщика» для «Рено» FT объявили в июне 1934 г. К тому времени первоначальные требования пре-

терпели некоторые изменения. С учетом развития противотанковых средств толщину брони нового легкого танка предписывалось довести до 40 мм, что потребовало поднять планку массы машины до 9 тонн. Максимальная скорость должна была составить 20 км/ч, а запас хода по пересеченной местности — 100 км (у «Рено» FT эти параметры составляли, соответственно, 8 км/ч и 35 км). Однако вооружение и состав экипажа должны были оставаться на уровне «Рено» FT.

На конкурс поступили проекты 14 фирм. Пять из них были отобраны для постройки прототипов — «Батиньоль», «Форж э Шантье де ла Медитерранэ» (FCM), «Рено», «Делонэ-Белевилль» и «Гочкисс». Победителем оказалась «Рено», получившая контракт на серийные машины R-35 для пехоты. Доработанный вариант танка «Гочкисс» (H-35) приняли на вооружение танковых частей кавалерии. Не осталась без внимания и фирма FCM, чей проект привлекал внимание цельносварной конструкцией с рациональными углами установки бронеплит, почти полностью закрытой ходовой частью и применением нехарактерного для тех времен дизельного двигателя.

Прототип легкого танка FCM был передан военным в апреле 1935 г. Он оказался несколько тяжелее, чем опреде-



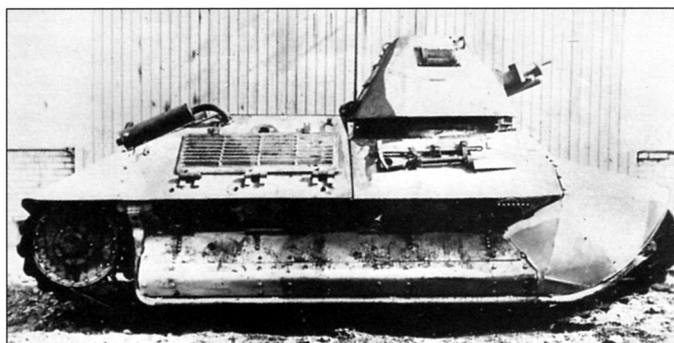
Участники конкурса на создание легкого танка 1934 г. (слева направо): R35 фирмы «Рено», фирмы «Батиньоль» и H36 фирмы «Гочкисс»

Первый прототип FCM36 во дворе фирмы. Обращают на себя внимание крупнозвенчатые гусеницы и элегантные, но совершенно бесполезные крылья

лялось требованиями — 10,1 т. К тому же, спеша передать машину на конкурсные испытания, фирма не провела в полном объеме испытания заводские. Это вылезло боком — у прототипа вышел из строя механизм поворота, и машину пришлось отправить в Марсель на завод-изготовитель для ремонта. Испытания возобновились в сентябре 1935 г. Вместе с танком FCM проходил испытания прототип боевой машины фирмы «Батиньоль». Он также отличался бронелистами, установленными с рациональными углами наклона, но имел клепаный корпус и литую башню. Однако танк «Батиньоль» заказчиком был забракован из-за слабой подвески на горизонтальных пружинах и ненадежной силовой установки.

Прототип FCM в ходе испытаний преодолел 1009 км, из них 478 км по дорогам, а остальные — по пересеченной местности. В общем, танк признали достаточно удачным, рекомендовав, однако, повысить надежность двигателя, доработать сцепление, подвеску и внести ряд других изменений. Большинство усовершенствований было произведено ещё в ходе испытаний — в декабре 1935 г. В июне 1936 г. танк прошел завершающий тур испытаний на полигоне Камп де Шалон, и в начале следующего месяца был рекомендован к принятию на вооружение. Ещё раньше, в мае того же года принимается принципиальное решение о заказе 100 танков, получивших официальное обозначение Char leger Mle. 1936 FCM, или же сокращенно — FCM-36.

Серийное производство танков FCM-36 началось в декабре 1936 г. Однако в марте следующего года Технический отдел Командования пехоты потребовал сменить силовую установку на более мощную, установив 105-сильный мотор «Берлье-Рикардо» вместо «Берлье» ACRO, развивав-



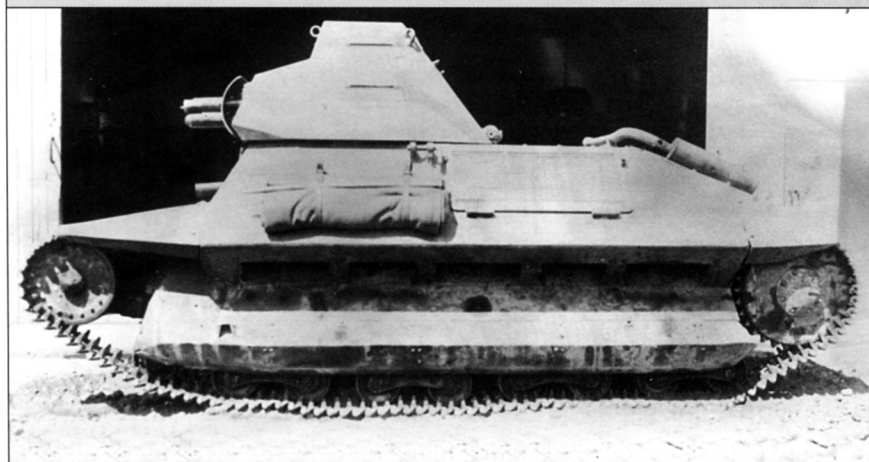
Первый прототип FCM36 после первых доработок, введенных к демонтажу задних надгусеничных крыльев



Второй прототип FCM36 преодолевает препятствие. Видно, что машина доработана — надгусеничные крылья исчезли, гусеница стала мелкозвенчатой



Прототип после доработок и с новой башней



шего 83 л.с. Одновременно требовалось усилить гусеницы, дабы машина могла развивать более высокую скорость. Испытания доработанного танка продлились до февраля 1938 г. Их результаты оказались ниже ожидаемых — мощность двигателя пришлось ограничить 91 л.с., а гусеницы, хоть и доработанные, все же оказались недостаточно прочными. В марте 1938 г. фирма FCM приступила к сборке танков с учетом последних изменений в их конструкции. Вся серийная партия была передана заказчику в период с мая 1938 г. по март 1939 г. В мае 1938 г. и феврале 1939 г. планировалось заказать две дополнительные серии по 100 единиц FCM-36, но эти планы так и не были реализованы.

Конструкция

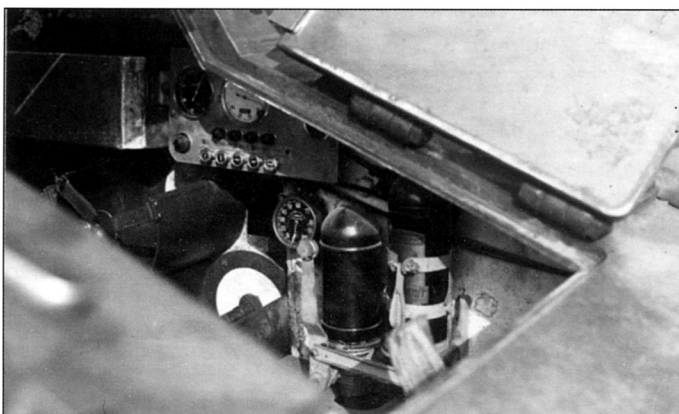
Корпус и башня FCM-36 — сварные бескаркасные, изготовленные из катаных бронелистов (у его «одноклассников» R-35 и H-35 корпус и башня изготавливались с применением литья). Только три кормовых листа, прикрывавших моторное отделение, крепились на болтах. Толщина брони башни, а также лобовой и бортовых проекций корпуса составляла 40 мм, кормы и крыши корпуса — 20 мм. Бокорые бронелисты корпуса и башни установлены под рациональными углами наклона, достигавшими 40-55°. Однако прочность в лобовой проекции существенно ослаблял трехстворчатый люк механика водителя. На прототипе лобовая бронезащита формировалась одним листом с небольшим люком. Но по требованию военных для удобства механика-водителя люк значительно увеличили, сделав его трехстворчатым. Чтобы избежать чрезмерного

ослабления лобовой проекции передний лист «переломили» — теперь нижние створки люка располагались почти горизонтально. Вероятность их пробития их существенно снизилась — но возросла уязвимость верхней створки, расположенной под углом, близким к вертикали.

Ещё одним новшеством (помимо сварной конструкции), примененным в FCM-36, являлся дизельный двигатель — в 30-е гг. такие силовые установки использовали лишь японские и польские танкостроители. На нем установили 4-цилиндровый мотор «Берлье» MDP — серийный вариант «Берлье-Рикардо». Как уже отмечалось, его максимальная



Броневой корпус, использовавшийся для испытаний обстрелом противотанковыми средствами



Вид через открытый люк на место механика-водителя



Вид через кормовой люк на место командира танка.
Хорошо видна казенная часть орудия и пулемет

мощность составляла 105 л.с., но для FCM-36 её пришлось ограничить до 91 л.с. (при 1500 об./мин).

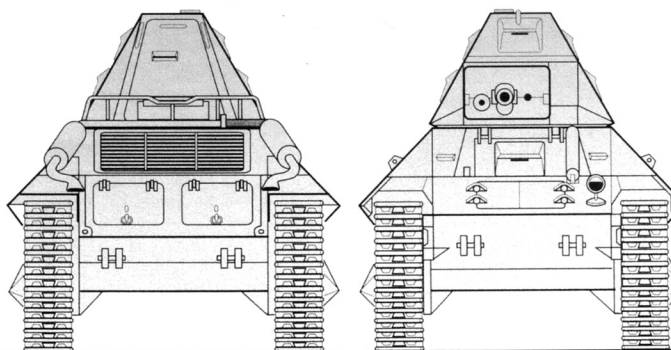
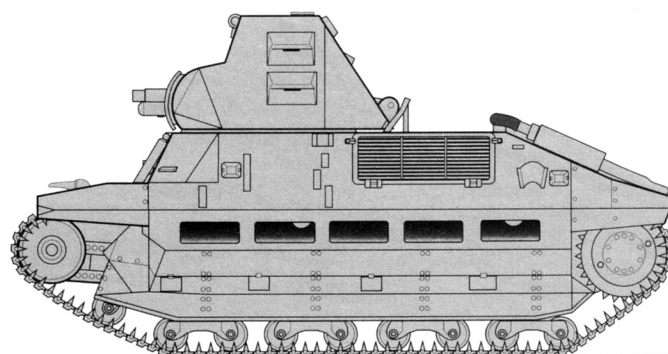
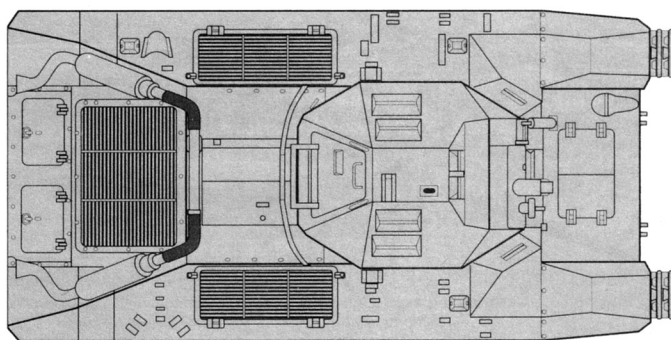
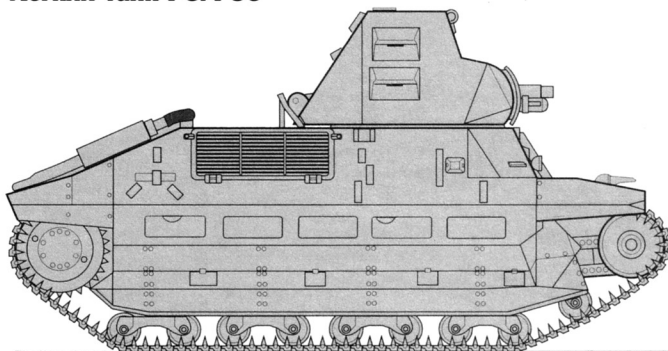
Компоновка танка FCM-36 была вполне традиционной для французского танкостроения и не отличалась от «Рено» FT. В передней части корпуса находилось отделение управления и боевое, в котором размещались оба члена экипажа — механик-водитель и командир, выполнявший также функции наводчика и заряжающего. Доступ к рабочему месту механика-водителя обеспечивал трехстворчатый люк, верхняя створка поднималась вверх, а две нижние откидывались в стороны. На марше верхнюю створку можно было держать открытой, обеспечивая механику-водителю сносный обзор. В поднятом положении она крепилась телескопическим фиксатором, расположенным слева, на внешней стороне брони. Такое его размещение следует признать крайне неудачным, поскольку в бою фиксатор можно было легко повредить, что могло даже сделать невозможным открытие верхней створки. При закрытом люке механик-водитель вел наблюдение через три смотровые щели — одну в верхней створке люка и две в бортах корпуса танка.

Башня FCM-36 первоначально имела форму восьмигранной срезанной пирамиды с одинаковым углом наклона всех граней. Однако на практике она оказалась слишком тесной. Для увеличения объема башни решили её форму упростить, а также сдвинуть вперед установку вооружения. Благодаря этому в передней части башни появился уступ, сформировавший своеобразную командирскую «полубашенку». В её лобовом листе установили неподвижный перископ, обеспечивающий обзор поверх ору-

дия. Боковые листы башни устанавливались под тем же углом наклона, что и листы корпуса, визуально образуя как бы их продолжение. В боковых листах башни имелось по два перископа, аналогичных переднему, установленных один над другим. Всю заднюю стенку башни образовывал одностворчатый входной люк, откидывавшийся вниз. В нем имелась одна смотровая щель.

Диаметр погона башни FCM-36 был аналогичен диаметру погона R-35. Поэтому появилась идея установить баш-

Легкий танк FCM-36





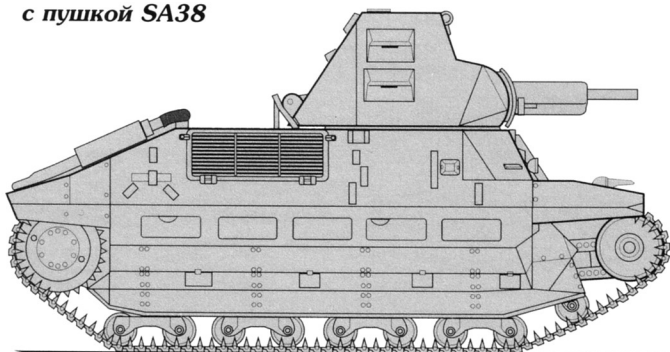
*«Они поменялись местами...»
Легкий танк FCM-36 с башней APX-R (вверху) и
«Рено» R-35 с башней от FCM-36 (внизу)*



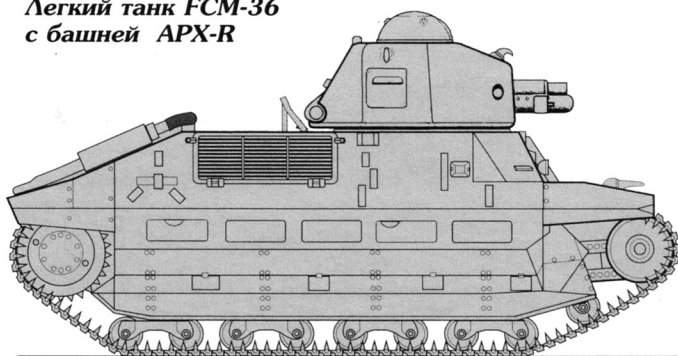
ню последнего на танке FCM-36. Соответствующие испытания прошли в 1937 г., но дали отрицательный результат: башня APX-R от танка R-35 была на 265 кг тяжелее, чем башня FCM-36, обеспечивая при этом худший уровень защиты. Теперь уже появилась противоположная идея: наладить производство сварных башен по типу FCM-36 для танков R-35 и H-35. Помешала её реализации только удачная установка в башне APX-R длинноствольной 37-мм пушки SA38 (так появились танки R-40 и H-39). Пушку SA38 в 1940 г. опробовали и на одном танке FCM-36. Однако в боях мая-июня 1940 г. эти машины участвовали со старым вооружением.

Главное вооружение танка FCM-36 (как и его «одноклассников» R-35 и H-35) состояло из 37-мм пушки SA18 с длиной ствола 21 калибр. Это орудие было разработано на основе пехотной пушки, позволяющей устанавливать

*Легкий танк FCM-36
с пушкой SA38*



*Легкий танк FCM-36
с башней APX-R*



спаренный с пушкой 7,5-мм пулемет «Шателро» Mle. 16 и помнило ещё Первую мировую войну, поскольку применялось на танках «Рено» FT. В 1934 г. SA18 прошла модернизацию, которая заключалась во внедрении новой усовершенствованной люльки, позволяющей устанавливать спаренный с пушкой 7,5-мм пулемет «Шателро» Mle. 31 (создан на базе ручного Mle. 24/29). Горизонтальная наводка орудия осуществлялась вращением башни (привод — ручной), вертикальная — посредством плечевого упора. Боекомплект танка FCM-36 состоял из 102 унитарных выстрелов к пушке и 3000 патронов к пулемету (в 150-патронных барабанных магазинах). В боекомплект орудия входили выстрелы со стальными гранатами и с бронебойными снарядами. В обоих случаях начальная скорость снаряда составляла 402 м/с.

Так же, как и в большинстве других французских танков, командир машины был перегружен обязанностями. Кроме выполнения командных функций (боевой машины или целого подразделения — взвода, роты), он вел огонь из пушки и пулемета, должен был обеспечивать связь в рамках подразделения и с поддерживаемой пехотой. Сосредоточившись на какой-либо из указанных функций, ко-



*Попытка вписать 37-мм длинноствольную пушку
SA38 в башню танка FCM-36 (вверху и внизу)*



мандир неминуемо жертвовал другими — что резко снижало эффективность танка в бою.

Радиостанция на танке FCM-36 изначально отсутствовала — французская доктрина применения танков попросту делала сей «дивайс» необязательным излишеством. Предполагалось, что для управления танками в составе подразделения будет вполне достаточно сигнальных флажков. Ведь бой в тесном контакте с пехотными ротами, танки должны атаковать самостоятельно обнаруженные цели в непосредственной близости от поддерживаемого подразделения. Не предусматривалось применение танков в действиях более широкого тактического масштаба (не говоря уж об оперативно-тактическом), где радиосвязь была бы необходимой. Тем не менее, в 1938 г. на одном FCM-36 в опытный порядок установили радиостанцию TSF ER54. Проведенные испытания позволили констатировать возможность такой модернизации танка, но дальше дело не продвинулось: нагружать командира ещё и работой с радиостанцией не было никакого смысла.

За отделением управления и боевым находилось моторно-трансмиссионное, где размещались двигатель, пятиступенчатая коробка передач и трансмиссия с блокирующимся дифференциалом. Управление танком осуществлялось посредством бортовых сцеплений. Также в МТО находились топливные баки общей емкостью 200 л (по другим данным — 260 л). В боковых стенках МТО имелись большие жалюзи для охлаждения двигателя. Надо отме-



FCM-36, оборудованный в порядке эксперимента «хвостом»

тить, что такое решение существенно повышало уязвимость танка. В задней наклонной стенке корпуса находилось ещё одно вентиляционное отверстие (также закрытое жалюзи), а ниже его — вентилятор и радиатор. По обеим сторонам этого отверстия находились глушители выхлопной системы. За боковыми жалюзи располагались два люка, обеспечивающие доступ к агрегатам трансмиссии.

Ходовая часть FCM-36 применительно к одному борту состояла из девяти стальных опорных катков малого диаметра, восемь из которых были сблокированы попарно в



Как и другие типы французских легких танков, машины FCM-36 перевозились на большие расстояния в кузовах грузовиков



FCM36 пришел на смену «Рено» FT

четыре тележки, а одно (переднее) — имело независимую подвеску. В тележке каждый каток амортизировался вертикальной винтовой пружиной. Имелись также три стальных поддерживающих ролика, ведущее колесо заднего расположения и натяжное — переднего. Ходовая часть была достаточно хорошо закрыта броневыми листами. На одном танке FCM-36 в порядке эксперимента опробовали откидной «хвост», позволяющий преодолевать рвы большей ширины.

При массе 12,8 т FCM-36 мог развивать скорость 23 км/ч, что ставило его в один ряд с другими французскими легкими танками той эпохи. А вот запас хода, благодаря применению экономичного дизельного мотора, был существенно выше — 230 км против 130 км у R-35 с бензиновым двигателем.

У старых и новых хозяев

Боевая биография танков FCM-36 во французской армии событиями небогата. Этими боевыми машинами вооружили два танковых батальона — 4-й и 7-й (BCC — Battalion de Chars de Combat), достигшие боевой готовности, соответственно, в марте и апреле 1939 г. Согласно штату, каждый батальон располагал 45 танками. После начала Второй мировой войны оба батальона придали 2-й армии, входившей в состав 1-й группы армий и занимавшей позиции вдоль границы с Бельгией. В боях мая-июня 1940 г. 4-й и 7-й танковые батальоны ничем особым не отличились. Некоторое количество FCM-36 было уничтожено, часть — получила повреждения, а ещё 37



FCM36 на предвоенном параде в Париже



Танк FCM36 (серийный номер 30055) из состава 7-го танкового батальона в лагере Мармелон. 1940 год



Танк FCM36 (серийный номер 30076) из состава 4-го танкового батальона вброд преодолевает водную преграду



Редкая картина для летней кампании 1940 г.: в одном кадре разбитый немецкий PzKw.IV и французский FCM36 (серийный номер 30083) из состава 7-го танкового батальона

машин (по другим данным — даже до 50) попало в руки противника в совершенно исправном виде.

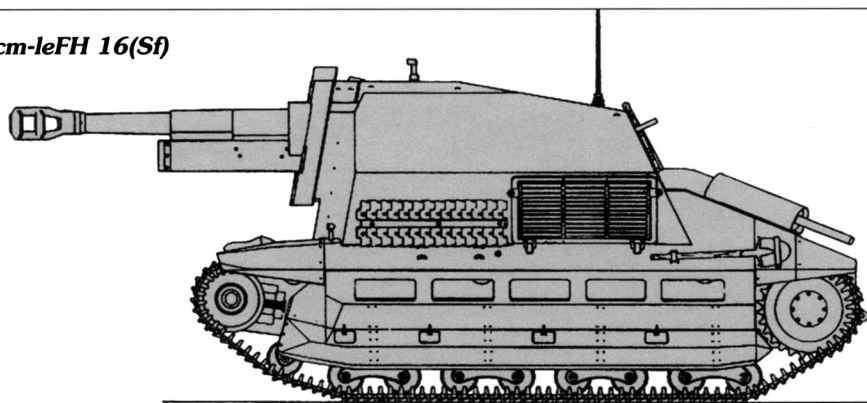
В вермахте танку FCM-36 присвоили обозначение Panzerkampfwagen FCM(f), или же Pz.Kpfw. 747(f). Однако по прямому назначению ему послужить не довелось — FCM-36 (равно, как и другие французские танки) совершенно не вписывался в немецкую доктрину применения танковых войск. Да и было таких машин сравнительно немного. Судьба FCM-36 решилась в феврале 1943 г., когда поступило указание об использовании 48 шасси таких танков для постройки самоходных установок — 24 истребителей танков с 75-мм пушкой и такого же количества 105-мм гаубиц, получивших обозначение, соответственно, 7,5 cm Pak 40 auf Geshutzwagen FCM(f) и 10,5 cm leFH 16 (Sf) auf Geshutzwagen FCM(f).

При переоборудовании в САУ вместо башни монтировалась открытая сверху сварная бронированная рубка. Суще-

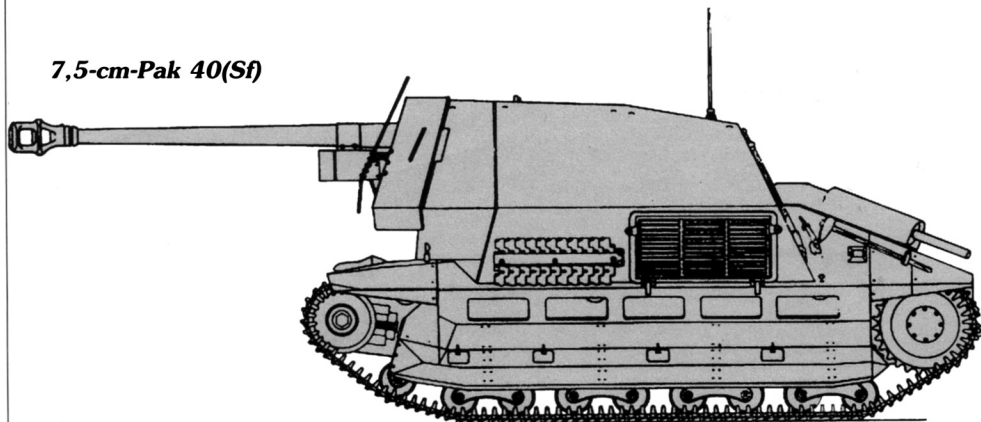


Немецкие солдаты осматривают брошенный танк FCM36 (серийный номер 30061) из состава 4-го танкового батальона. На машину уже нанесены немецкие опознавательные знаки, правда довольно кривовато...

10,5-cm-leFH 16(Sf)



7,5-cm-Pak 40(Sf)



ственным изменениям подвергся лобовой лист корпуса — в нем ликвидировали входной люк механика-водителя, заменив его значительно меньшим смотровым люком (теперь механик-водитель попадал на свое рабочее место через рубку). Двигатель и трансмиссия остались прежними. Для вооружения самоходных гаубиц выбрали орудие leFH 16 — далеко не новую систему, созданную ещё в годы Первой мировой войны. При установке в САУ оно подверглось доработке — был введен двухкамерный дульный тормоз.

Противотанковая САУ вооружалась 75-мм пушкой Pak 40. Помимо вооружения, от самоходной гаубицы она отличалась лишь несколько иной формой лобового бронелиста рубки, обусловленной различной конструкцией устанавливаемых орудий.

В качестве средства самообороны в самоходках обеих типов перевозился пулемет MG34. Также в соответствии с немецкими стандартами САУ получили приемопередающие радиостанции.

Точное количество танков FCM-36, подвергшихся переделке в САУ, неизвестно — можно лишь утверждать, что

самоходных гаубиц было меньше, чем истребителей танков на том же шасси. Различные источники называют цифры от 5 до 13 самоходных гаубиц, хотя, вероятно, ближе к истине последняя. Количество же истребителей танков могло превысить два десятка. Известно, что в первой половине 1943 г. в составе т.н. Schnellen Brigade West — «Быстрой бригады Запад» — сформировали дивизион штурмовых орудий verst. StuG. Abt. В каждой из трех его батарей было по семь САУ на шасси FCM — три с 75-мм пушками и четыре со 105-мм гаубицами. Кроме того, в декабре 1943 г. восемь 7,5 cm Pak 40 auf Geschutzwagen FCM(f) вошло в состав 200-го дивизиона штурмовых орудий.

В дальнейшем бригада «Запад» послужила основой для формирования 21-й танковой дивизии, этой же дивизии придали в 1944 г. и 200-й дивизион штурмовых орудий. Касательно дальнейшей судьбы 10,5 cm leFH 16 (Sf) auf Geschutzwagen FCM(f) существуют две версии. Согласно одной из них, эти орудия поступили в 155-й арtpолк. Согласно другой, по три САУ поступили в роты тяжелого оружия первых батальонов 125-го и 192-го пан-

цергренадерских полков вместо полагавшихся по штату бронетранспортеров Sd.Kfz. 251/9 с 75-мм орудием.

Танк FCM-36 представлял собой интересный образец конструкции, сочетавшей в себе как передовые, так и архаичные решения. С одной стороны — сварные корпус и башня с рациональными углами наклона брони, а также дизельная силовая установка, нашедшие широкое применение в танкостроении лишь несколько лет спустя после появления FCM-36. С другой — вооружение на уровне танков Первой мировой войны, экипаж всего из двух человек (что обуславливало перегруженность командира), недостаточная подвижность. Если положить эти качества на условные весы, то увидим, что негатив отчетливо перевесит: танки FCM-36 не смогли себя показать в ходе боевых действий в 1940 г. Однако впоследствии, попав к новым хозяевам, они стали весьма полезными в качестве шасси для самоходных артиллерийских установок.



	Char léger Mle. 1936 FCM	10,5 cm leFH 16 (Sf) auf Geschutzwagen FCM(f)
Боевой вес, т	12,8	12,8
Габариты, мм		
длина	4465	4770
ширина	2140	2150
высота	2205	2230
клиренс	320	320
Бронезащита, мм		
корпуса	20-40	20-40
башни (рубки)	40	12-20
Мощность двигателя, л.с.	91	91
Макс. скорость на шоссе, км/ч	23	23
Запас хода по шоссе/пересеченной местности, км	230/140	230/140
Экипаж, чел	2	5

НОРБЕРТ БАЖИК (Norbert Baczyk)
Перевод с польского Рышарда Едрусик



Танк Pz.Kpfw. V Ausf.A «Пантера» и БТР Sd.Kfz. 251/3 Ausf. D из состава дивизии СС «Викинг» под Варшавой. Август 1944 г. Второй слева возле танка — командир 8-й роты II-го батальона 5-го танкового полка СС кавалер Рыцарского креста оберштурмфюрер СС Карл Николусси-Лек (1917-2008). 18 августа во время советской артподготовки он получит осколочное ранение

Разгром 5-го танкового полка СС на реке Буг 18-26 августа 1944 года

Часть первая

5-я танковая дивизия СС «Викинг» (**5.SS-Panzer-Division «Wiking»**) по праву считалась одним из самых боеспособных соединений Третьего Рейха. Созданная накануне нападения на Советский Союз, с первого и до последнего дня своего существования она воевала на Восточном фронте. К лету 1944 г., началу крупномасштабной советской наступательной операции «Багратион», за плечами эсэсовцев из «Викинга» были Тернополь, Житомир, Сталино (Донецк), Миус-фронт, Дон, Битва за Кавказ, ожесточенные оборонительные бои на Украине, Корсунь-Шевченковский «котел», в котором дивизия потеряла больше половины личного состава. Процесс постепенного восстановления ее боеготовности начался весной 44-го. Тогда же «Викинг» принял участие в деблокаде гарнизона Ковеля (18 марта — 5 апреля).

К концу июня, когда Красная Армия нанесла сокрушительный удар по группе армий «Центр», процесс восстановления «Викинга» еще не был завершен. Но уже в июле — вначале как отдельная группа на р. Буг, а затем в полном составе в Подляшье¹ — дивизия смогла вновь доказать свою высокую боевую эффективность в сражениях при Мачейове и Клещелями. В конце июля после доукомплекто-

вания в составе IV танкового корпуса СС «Викинг» принял участие в большом танковом сражении юго-восточнее Варшавы². Тогда быстро продвигающаяся к польской столице советская 2-я танковая армия была остановлена сильным контрударом немецких танковых соединений. «Викингу» удалось нанести большой урон 3-му танковому корпусу. Исход этого сражения имел огромное оперативное значение, позволив немцам не только стабилизировать фронт в районе Варшавы, но и восстановить локтевую связь между 9-й армией, защищавшей город и линию р. Висла, со 2-й армией, занимавшей оборону на северо-востоке, у слияния р. Буг и Нарев, правого притока Вислы. Связующим звеном между обеими армиями стал, подчиненный 9-й ар-



Командир IV танкового корпуса СС группенфюрер СС Герберт Отто Гилле (1897-1966). Он был бышим командиром «Викинга» и в октябре 1943 г. руководил перестроением дивизии из моторизованной в танковую. Мякилуото

¹ Подляшье - историко-географическая область, охватывающий территорию Восточной Польши от г. Седльце до Люблина, вдоль р. Буг и Нарев. - Прим. пер.

² Польские военные историки оценивают его как крупнейшее танковое сражение на территории Польши. - Прим. ред.



Танкисты 1-й роты 6-го батальона 5-го танкового полка СС после участия в деблокаде гарнизона Ковеля. Польша, май 1944 г.

мии, IV танковый корпус СС (**IV.SS-Panzerkorps**) группенфюрера СС Герберта Отто Гилле, в состав которого помимо «Викинга» вошла 3-я танковая дивизия СС «Мертвая голова» (**3.SS-Panzer-Division «Totenkopf»**).

10 августа Красная Армия возобновила наступление на этом участке фронта, втягивая эсэсовские дивизии в новые тяжелые бои. 3-я и 5-я танковые дивизии СС значительно отошли на север, заняв позиции в районе стратегически важной железнодорожной магистрали Воломин («Мертвая голова») — Тлуш («Викинг»). Тогда же на участке обороны «Викинга» произошел первый кризис, когда в



Командир 5-й танковой дивизии СС «Викинг» штандартенфюрер СС Йоханнес-Рудольф Мюленкамп (1910-1986). До 12 августа 1944 г. он был командиром 5-го танкового полка СС. Фото сделано летом 44-го под Варшавой

нескольких километрах южнее железной дороги советским войскам почти удалось выйти к г. Тлуш. В локализации этого прорыва приняли участие, в том числе, и танки эсэсовской дивизии.

15 августа наступавшие соединения Красной Армии оказались вынуждены временно перейти к обороне на захваченных рубежах для очередной перегруппировки и пополнения резервами. 18 августа советские войска продолжили наступление, стремясь разгромить части

IV танкового корпуса СС к югу от р. Буг, что с одной стороны позволило бы создать плацдарм для форсирования р. Нарев, а с другой — вновь разорвать локтевую связь между 9-й и 2-й армиями Вермахта.

К 18 августа 1944 г. «Викинг» был испытанной в боях механизированной частью и по праву мог считаться серьезным оплотом обороны в составе IV танкового корпуса СС. Штат немецкой танковой дивизии, принятый в апреле 44-го предусматривал численность личного состава соединения 14727 человек при «боевой численности» (**Kampfstaerke**) 9307 человек. Хотя ядром танковой дивизии являлся танковый полк, будучи почти полностью лишен пехоты он не имел возможности линейного удержания некоторых позиций. Поэтому существенной силой дивизии, которой командовал штандартенфюрер СС Йоханнес-Рудольф Мюленкамп, являлись два панцергренадерских полка — «Германия» (9-й) и «Вестланд» (10-й). Формально полки моторизованной пехоты войск СС, в отличие от аналогичных полков Вермахта имели в своем составе не два, а три линейных батальона, усиленных к тому же отдельными (полковыми) ротами поддержки. В «Викинге» это были роты пехотной (13-я) и зенитной (14-я) артиллерии, а также саперная рота (15-я).

Однако эсэсовская дивизия была ослаблена. III-й батальон полка «Вестланд» все еще продолжал боевую подготовку на учебном полигоне в чешском Бенешеве, что же касается остальных пехотных батальонов, то количество «активных штыков» в их рядах на 17 августа 1944 г. выглядело следующим образом: I-й батальон «Германии» — 207 человек, II-й — 202 человека, III-й — 214 человек; I-й батальон «Вестланда» — 169 человек, II-й — 200 человек. III-й батальон панцергренадеров полка «Германия» был мотомеханизированным и передвигался на полугусеничных бронетранспортерах *Sd.Kfz. 251* различных модификаций. Эта часть использовалась в качестве «пожарной команды» — подвижного механизированного резерва для проведения контратак с целью ликвидации прорывов оборонительных линий дивизии. Следует подчеркнуть, что число личного состава в линейных батальонах было относительно невелико. Ни один из полков гренадеров в своем составе не имел также отдельной роты истребителей танков. Противотанковые орудия — всего по три на моторизованный батальон — имелись лишь в ротах поддержки каждого из батальонов. Каждая рота моторизованного батальона «Германии» вместо них была оснащена БТР типа *Sd.Kfz. 251/9 «Штуммель»*³, которые нельзя было признать истребителями танков.

Другим моторизованным подразделением в немецких танковых дивизиях заключительного периода войны был разведывательный батальон, с точки зрения боеспособности самая лучшая линейная часть во всей дивизии. Однако разведбат «Викинга» (**SS-Panzer-Aufklarungs-Abteilung 5**) еще не был переброшен с учебного полигона на фронт.



Командир 5-го танкового полка СС оберштурмбанфюрер СС Фриц Даргес (1913-2009). С марта 1943 по июль 1944 г. он был личным адъютантом фюрера. Покинул ставку Гитлера за день до покушения 21 июля

³ «Штуммель» от немецкого «окурок»: БТР поддержки с 75-мм орудием длиной ствола 24 калибра. - Прим. ред.



Панцергренадер «Викинга» ведет переговоры по полемому телефону во время боя под Мацейово. Польша, май-июнь 1944 г. На заднем плане - танки Pz.Kpfw. V «Пантера»

Поэтому последней штатной частью, считавшейся «линейной пехотой», оставался саперный батальон (**SS-Panzer-Pionier-Bataillon 5**), на 17 августа насчитывавший 190 человек. Таким образом, общее число личного состава во фронтовых подразделениях эсэсовской дивизии было крайне невелико.

Еще одной недоукомплектованной частью в составе «Викинга» был батальон истребителей танков (**SS-Panzerjäger-Abteilung 5**). В конце июля — начале августа на фронт прибыл его штаб, а также 1-я и 2-я роты (21 противотанковая САУ Panzerjäger IV), за исключением 3-й роты с буксируемыми 75-мм орудиями Pak 40. Из-за событий на фронте батальон был тактически подчинен 73-й пехотной дивизии под Варшавой и к 18 августа все еще находился в ее подчинении. Наконец, распыленным оказался дивизион зенитной артиллерии (**SS-Flak-Abteilung 5**). Значительная часть его была задействована в подавлении начавшегося 1 августа Варшавского восстания. Во второй половине августа в польской столице оставалась, по крайней мере, 3-я батарея дивизиона.

Напротив, сильной стороной эсэсовской дивизии являлась ее артиллерия. В начале августа 5-й артиллерийский полк СС (**SS-Panzer-Artillerie-Regiment 5**) насчитывал в своем составе 54 орудия и гаубицы. Организационная структура полка была типичной для части данного типа. В I-м дивизионе находились две батареи буксируемых гаубиц калибра 105 мм (9 орудий), во II-м дивизионе (моторизованном) имелись две батареи 105-мм самоходных гаубиц «Веспе» (12 единиц) и одна батарея 150-мм самоходных гаубиц «Хуммель» (6 единиц). III-й дивизион располагал двумя буксируемыми батареями 105-мм гаубиц (9 орудий), а тяжелый IV-й дивизион помимо двух батарей 150-мм гаубиц (12 орудий), батарей тяжелых 100-мм орудий (4 единицы). По данным на середину августа в боеготовом состоянии находилось всего 48 орудий артпол-

ка. Другой серьезной проблемой эсэсовских артиллеристов была нехватка боеприпасов.

После короткого обзора боевых частей дивизии следует перейти к подробному описанию того элемента, который собственно и давал ей право называться танковой — 5-го танкового полка СС (**SS-Panzer-Regiment 5**). Согласно штатам апреля 1944 г. структура танкового полка в немецкой танковой дивизии выглядела следующим образом: штаб и штабная рота; взвод зенитной артиллерии; танковый батальон «Пантер» со штабом и штабной ротой, четыре роты танков и ротой снабжения; танковый батальон Pz.Kpfw. IV со штабом и штабной ротой, четыре роты танков и ротой снабжения; ремонтная рота. Роты делились на звено управления — 17 солдат, 3 линейных взвода по 25 человек и звено запасных экипажей (10 человек). Звеном управления роты и 1-м и 2-м взводами должны были командовать офицеры, а 3-м взводом — унтер-офицеры. Всего рота насчитывала в своем составе 103 человека (3 офицера, 54 унтер-офицера и 45 солдат) и 17 танков (два на вооружении звена управления и по пять в каждом линейном взводе).

В итоге батальон должен был насчитывать 412 человек, имеющих в своем распоряжении 68 танков. Их должны были дополнять БТР для перевозки раненых типа Sd.Kfz. 251/8, а также несколько небронированных машин. Согласно штатам апреля 1944 г. штабная рота должна была иметь специальные зенитные танки — четыре 37-мм автоматических зенитных пушки Flak 43 на шасси Pz.Kpfw. IV. Разведывательный взвод имел на вооружении пять «Четверок» или «Пантер», в зависимости от батальона. Разведывательный батальон в свою очередь использовал полугусеничные мотоциклы «Кеттенкард» или легкие автомобили повышенной проходимости «Швимваген». Структурно разведывательный взвод был соединен с саперным взводом, который передвигался на трех грузовиках и трех БТР модификации Sd.Kfz. 251/7⁴. Взвод зенитной артиллерии при штабной роте батальона насчитывал три 20-мм самоходные счетверенные пушки на базе полугусенично-

4 Версия БТР Sd.Kfz. 251 для перевозки саперов и саперного снаряжения с мостками для преодоления препятствий. - Прим. ред.



Эшелон с танками Pz.Kpfw. V «Пантера» из состава 8-й роты II-го батальона 5-го танкового полка СС. Польша, лето 1944 г.



Командирские «Пантеры» Panzerbefehlswagen Sd.Kfz. 267 из состава 5-го танкового полка СС - танки командира полка и его адъютанта. От линейных машин они отличались установкой дополнительных радиостанций (одна из них с характерной «метелкой» антенны) и уменьшенным боекомплектом. Снимок сделан весной 1944 г. во время боевой подготовки «Викинга». Интересно, что вместо комполка Мюленкампа в его «Пантере» (слева) находится командир 8-й роты Николусси-Лек. В танке справа - гауптштурмфюрер СС Ганс Флюгель

го тягача Sd.Kfz. 7/1 и звено управления, а также звено снабжения боеприпасами. Зенитный тягач обслуживало 7 человек — водитель, командир и 5 зенитчиков. Всего во взводе было 6 унтер-офицеров и 30 солдат. В целом штаб и штабная рота согласно штатам насчитывали 159 человек, вооруженных помимо всего прочего тремя зенитными тягачами, пятью БТР Sd.Kfz. 251 (3 модификации Sd.Kfz. 251/7 и 2 — Sd.Kfz. 251/8) и восемью танками, в том числе тремя командирскими.

Между ротами с танками Pz.Kpfw. IV и Pz.Kpfw. V существовало различие в числе личного состава в роте снабжения — тыловом подразделении, отвечавшем также за проведение некоторых ремонтных работ и эвакуацию поврежденной техники с поля боя. Так, если рота снабжения «Четверок» насчитывала около 180 человек, то рота снабжения «Пантер» почти 280. Поэтому согласно общему списку батальон танков Pz.Kpfw. IV формально насчитывал около 750 человек, а Pz.Kpfw. V теоретически почти 850. Ремонтная рота танкового полка насчитывала около 230 человек.

Таким образом, танковый полк в немецкой танковой дивизии того периода должен был насчитывать более 2000 солдат, 79 танков «Пантера» (в том числе 6 командирских) и 81 танк Pz.Kpfw. IV (из них — 3 командирских). Дополнительно к ним теоретически прибавлялись еще 8 танков с зенитными пушками, 10 БТР, тягачи, небольшое количество танков технического обеспечения и другое снабжение. Однако на практике 5-й танковый полк СС был далек от полного укомплектования. Уже на уровне штабной роты полка (командир роты оберштурмфюрер СС Гейнц Лютгарт, затем — оберштурмфюрер СС Ганс Кнорр) наблюдался некомплект, как личного состава, так и техники. Хотя еще в начале июля в строю находились все танки, предусмотренные по штатам для штабной роты: 3 Pz.Kpfw. V и 5 Pz.Kpfw. IV. В начале августа в штабной роте все еще имелось три «Пантеры», но количество «Четверок» менялось (периодически не было ни одного исправного танка в разведывательном взводе). Кроме того, рота не имела положенных по штату специальных зенитных танков, их заменял взвод зенитной артиллерии.

В I-м танковом батальоне, которым командовал гауптштурмфюрер СС Рудольф Зауменихт, положение с техникой также было далеко не лучшим. Формально батальон был вооружен танками Pz.Kpfw. IV, но их нехватка привела к тому, что ранее этой части были переданы также самоходно-артиллерийские установки Sturmgeschütz IV («Штуги» попали в 1-ю и 4-ю роты). К началу августа 1-я и 2-я роты, оставшиеся без боевых машин, были выведены из состава дивизии и отправлены на переформирование на полигон Хейделлагер под г. Дембица на юго-востоке Польши. В итоге в батальоне остались только две линейные роты танков — 3-я рота оберштурмфюрера СС Курта Шумахера на Pz.Kpfw. IV и 4-я рота оберштурмфюрера СС Гейнца Лютгарта с САУ Stug IV. I-й батальон имел только одиночные танки при командовании, танкового разведывательного взвода в штабной роте не было вообще, также как и взвода саперов. Взвод зенитной артиллерии состоял из двух самоходных зенитных орудий Sd.Kfz. 7/1 со счетверенными 20-мм автоматическими пушками.

Вооруженный «Пантерами» II-й танковый батальон гауптштурмфюрера СС Ганса Флюгеля мог считаться подразделением если не отборным, то обладавшим большим опытом, полученным в боях последних месяцев. Он сохранил три Pz.Kpfw. V в командовании батальона, хотя большин-



Командирская «Пантера» из состава 5-го танкового полка СС на позиции рядом с мостом через Буг. Польша, июль 1944 г. В 1939-1941-м гг. на этом мосту находились пограничный и таможенный пункты между Третьим Рейхом и СССР. Мост будет взорван немцами при отступлении

Командующий 70-й армией генерал-полковник Василий Степанович Попов (1893-1967). Войска армии под его командованием участвовали в Люблин-Брестской, Восточно-Прусской, Восточно-Померанской, Берлинской операциях, отличились при освобождении Смоленска, Бреста, Пшасныша, Модлина и ряда других городов, а также при форсировании Одера



ство машин разведывательного взвода выбыли из строя. Кроме того, батальон имел роту саперов и все четыре линейные танковые роты (по 14-16 танков в каждой): 5-я рота оберштурмфюрера СС Карла-Гейнца Лихте, 6-я рота унтерштурмфюрера СС Альфреда Гроссрока, 7-я рота оберштурмфюрера СС Отто Шнейдера, 8-я рота оберштурмфюрера СС Карла Николусси-Лека. Взвод зенитной артиллерии был пред-

ставлен тремя полугусенечными тягачами Sd.Kfz. 7/1 с 20-мм счетверенными орудийными установками кругового вращения Flakvierling 38.

Общее количество танков в «Викинге» по состоянию на 17 августа было следующим: 68 «Пантер» (28 заявленных как вполне исправные, 19 в краткосрочном и 21 в долгосрочном ремонте), 21 Pz.Kpfw. IV (11 вполне исправных, 2 в краткосрочном и 8 в долгосрочном ремонте) и 16 САУ Stug IV (10 вполне исправных, 2 в краткосрочном и 4 в долгосрочном ремонте).

Накануне советского наступления, 17 августа, «Викинг» занимал позиции на западе между дер. Ясеница и г. Тлуш, на востоке — между Сулеёвом и Вулькой Сулеевской. На север от Сулеёва соседом 5-й танковой дивизии СС была 5-я гренадерская дивизия 2-й армии, защищавшая дальние подступы к г. Вышукв на р. Буг.

В полосе обороны «Викинга» должна была наступать целая советская армия — 70-я. Армия под командованием генерал-полковника В.С. Попова состояла из двух стрелковых корпусов. Позиции полка «Германия» должны были атаковать силы 114-го корпуса (76-я гвардейская стрелковая дивизия, 160-я стрелковая дивизия, части усиления). Полк «Вестланд» находился на направлении главного удара 96-го корпуса (38-я гвардейская стрелковая дивизия, 1-я стрелковая дивизия, части усиления). Уже в ходе боев армию усилили 165-й стрелковой дивизией из состава 77-го стрелкового корпуса 47-й армии и 413-й стрелковой дивизией.

Помимо стрелковых частей 70-я армия усиливалась значительным количеством артиллерии, сосредоточение которой однозначно говорило о наступательных планах советских войск и о том, какое большое значение командование Красной Армии придавало удару на этом направлении. Для усиления армии В.С. Попова придавались 5-я артиллерийская дивизия прорыва в соста-



Командир 8-го гвардейского танкового корпуса генерал-лейтенант танковых войск Алексей Федорович Попов (1896-1946). На этом снимке он еще в звании генерал-майора руководит действиями бригад своего корпуса во время Курской битвы

ве 23-й гвардейской легкой артиллерийской бригады, 24-й пушечной артиллерийской бригады, 9-й гаубичной артиллерийской бригады и 86-й тяжелой гаубичной артиллерийской бригады. Кроме того, армии были приданы 148-я пушечная артиллерийская бригада, полк зенитной артиллерии, противотанковый полк и полк гвардейских минометов, а также 1890-й самоходно-артиллерийский полк.

Основным средством усиления 70-й армии стал 8-й гвардейский танковый корпус генерал-лейтенанта танковых войск А.Ф. Попова, «старый знакомый» дивизии «Викинг». Оба соединения впервые встретились весной 1944 г. под Ковелем, затем участвовали в боях под Окуновом, Михаловом и Станиславовом в ходе советской Люблин-Брестской наступательной операции (18 июля — 2 августа). Корпус Попова состоял из трех танковых бригад (58-й, 59-й и 60-й гвардейских), бригады мотопехоты (28-й гвардейской), двух полков САУ, полка тяжелых танков и других частей. Характерной особенностью танковых бри-



Панцергренадеры 9-го полка СС «Германия» выдвигаются на позиции на БТР Sd.Kfz. 251. Польша, лето 1944 г.

БТР Sd.Kfz. 251 9-го панцергренадерского полка СС «Германия» и «Пантера» №533 выдвигаются на позиции. Польша, лето 1944 г.



«Пантера» №833 из состава 5-й танковой дивизии СС «Викинг» в Польше. Лето, 1944 г. Машина имеет циммеритное покрытие. Вероятно, из-за повреждения огнем противника танк утратил часть из своих 5-мм броневых экранов

гад корпуса было то, что два из трех батальонов в них имели на вооружении ленд-лизовские танки М4А2 «Шерман». В ходе наступления 18 августа в районе Вульки Сулеевской, на следующий день в районе дер. Мокра Весь, а затем на левом фланге дивизии СС «Викинг», действовала сводная бригада, частично вооруженная «Шерманами», из состава 1-го механизированного корпуса и отдельные части 28-й армии.

18 августа в 09:00 (согласно немецким документам; по московскому времени — в 10:00) на всем участке обороны эсэсовской дивизии от г. Глуц до Сулеева, началась советская артподготовка. Ураганный огонь предвещал очередной этап наступления центральной части 1-го Белорусского фронта в направлении слияния р. Буг и Нарев. На левом, восточном фланге дивизии «Викинг» были атакованы позиции обоих панцергренадерских батальонов полка «Вестланд». Если 1-й батальон смог какое-то время удерживать свои позиции в районе Винцетова, то на участке II-го батальона гауптштурмфюрера СС Вальтера Шмидта очень быстро оказались прорваны позиции 5-й и 6-й рот. В течение неполных двадцати минут наступающие красноармейцы подошли к находившимся в ближних тылах танкам и САУ I-го батальона, экипажам которых пришлось немедленно вступить бой. Командир 3-й роты обершттурм-

фюрер СС Курт Шумахер, имел под своим непосредственным командованием три танка Pz.Kpfw. IV, занимавших позиции в селе Вымыслы. Еще четыре танка взвода оберштурмфюрера СС Гуго Руфа стояли в ожидании приказа на опушке леса северо-восточнее Сулеева.

Около полудня советские войска заняли Вульку Сулеевскую, нарушив целостность обороны II-го батальона полка «Вестланд» и рассеяли 3-ю роту. Взвод танков оберштурмфюрера Руфа был отрезан. В создавшейся обстановке Шумахер приказал контратаковать и отбить населенный пункт. Атаку 3-й роты поддержали выделенные из резерва дивизии БТР с пехотой и взвод САУ Stug IV из состава 4-й роты. Самоходками командовал бывший командир штабной роты 5-го танкового полка СС, ныне командир 4-й роты оберштурмфюрер СС Гейнц Лютгарт. С большими потерями эсэсовцам удалось на какое-то время занять Вульку Сулеевскую. Но на юго-восточных окраинах деревни был смертельно ранен Лютгарт, а взвод Руфа оказался полностью разбит. Отступающие докладывали, что при отражении атак советских танков танкистам «Викинга» удалось уничтожить 9 вражеских машин. 1-й танковый батальон незначительно отступил к западу, к опушке леса у дер. Вымыслы, где немцам удалось организовать новую линию обороны. Панцергренадеров поддерживали, в том числе, две САУ Stug IV 4-й роты. Удар Красной Армии явно сла-



БТР панцергренадерского полка СС «Германия» и «Пантера» №534 выдвигаются на позиции. Польша, лето 1944 г.

бел, поскольку ее основные силы в этом районе были направлены севернее, на позиции действовавшей на фланге «Викинга» 5-й гренадерской дивизии, которая в итоге не смогла сдержать натиск советских войск.

Вечером 3-я рота еще раз атаковала Вульку Сулейвску. В этой атаке приняли участие два Pz.Kpfw. IV и две САУ. Бронемашины дивизии дошли до деревни и даже вновь смогли овладеть ей, но общее положение эсэсовцев было незавидным. Командир роты Шумахер докладывал о движении в северном направлении многочисленных советских колонн, что свидетельствовало о прорыве линии обороны 5-й гренадерской дивизии. Теперь обход занимаемых позиций с северо-востока угрожал уже эсэсовскому полку «Вестланд». До конца дня 1-й батальон понес значительные потери, со своей стороны заявив об уничтожении 17 советских танков (6 Т-34, 6 «Шерманов», 4 Т-34-85, 1 огнеметного) и 10 противотанковых орудий.

В штабе дивизии отдавали отчет в том, что обстановка развивается неблагоприятно. Чтобы выяснить положение дел у своего соседа слева, по шоссе в направлении дер. Мокра Весь был выдвинут разведывательный взвод танков под командованием унтерштурмфюрера СС Манфреда Ренца. Так всего несколько Pz.Kpfw. IV стали заслоном на крайне левом фланге «Викинга», фактически там, где до начала советского наступления находились тылы эсэсовской дивизии.

В 09:00 на правом фланге в общем направлении на г. Тлуц при серьезной поддержке танков атаковал советский 114-й стрелковый корпус. Высоты 107 под Ясеницей и 99 под Дзенциолами (на подходах к Тлуцу) были оставлены немцами. Полк «Германия» не смог исправить ситуацию, поскольку оказались прорваны позиции его II-го батальона. Советская пехота подходила к Тлуцу как со стороны Ясеницы, так и со стороны Высоцинки. Согласно практике, выработанной во время предыдущих боев, на локализацию прорыва были немедленно брошены танки II-го батальона. Экипажи «Пантер» из состава 7-й и 8-й рот доложили об уничтожении в районе Ясеницы 12 советских танков и нанесении значительных потерь пехоте неприятеля. Однако успехи эсэсовских танкистов не смогли выправить общее положение — панцергренадерам «Викинга» с большими потерями пришлось отступить на север, оставив противнику стратегически важную железнодорожную магистраль Воломин — Тлуц. Преследующие их советские танки вместе с пехотой вошли в Тлуц и концу дня Красная Армия полностью овладела городом.

Сосед дивизии «Викинг» справа, 6-й панцергренадерский полк СС «Теодор Эйке» (**SS Panzer-Grenadier-Regiment 6 «Theodor Eicke»**) дивизии СС «Мертвая голова» испытывал под Клембувом те же проблемы, что и полк «Германия» под Тлуцом. 1-й батальон панцергренадеров не выдержав натиска советской 47-й армии, отступал в северном и западном направлениях, создав опасный разрыв между 3-й и 5-й танковыми дивизиями СС. В пользу эсэсовцев играло только то, что путь наступающим частям Красной Армии преградила небольшая, но болотистая р. Циенка, форсирование которой затормозило их продвижение вперед. В наступающей темноте после утраты локтевой связи с соседями слева и справа, а также ввиду потери г. Тлуц, 5-я танковая дивизия СС отступила на север. К утру 19 августа новая линия обороны «Викинга» выглядела



«Пантеры» 5-й танковой дивизии СС «Викинг» выдвигаются на передовую. Польша, август 1944 г.

следующим образом — Клембув — Вулька Козловска — Постолишка — Мокра Весь.

В трудном положении оказались и экипажи танков II-го батальона 5-го танкового полка СС, которые вели бои под г. Тлуц. Роты получили приказ поддерживать огнем отдельные части пехоты. Однако когда советские войска обошли немецкие позиции, гренадеры начали отступать, из-за чего танкам также пришлось постепенно отходить. Но к югу от Тлуца командование II-го батальона и сопровождавшая штаб 7-я рота оказались один на один с противником. Произошло это, вероятно, из-за общего хаоса и отсутствия четких приказов со стороны командования дивизии. Только к утру следующего дня эсэсовские танкисты, понеся значительные потери, с несколькими машинами смогли выйти к своим позициям к северу от р. Циенка. Командир батальона гауптштурмфюрер СС Ганс Флюгель так описал эту необычную ситуацию, когда танковой группе с небольшим количеством пехоты пришлось пробиваться через вражеские тылы: «Из-за неожиданного начала ураганного огня русской артиллерии, я сразу же был лишен всех возможностей нормального командования батальоном. Командиру 8-й роты (Карлу Николусси-Леку. — **Прим. авт.**) осколок попал в правую ногу, и он был срочно погружен в танк, командование которого я взял на себя. 6-й ротой теперь командовал унтерштурмфюрер СС Альфред Гроссрок. Предыдущий командир роты, оберштурмфюрер СС Йозеф Мартин, погиб еще 14 августа, когда на своем танке вез в тыл пленных для допроса и



Плавающий полноприводный автомобиль повышенной проходимости «Швимваген», БТР Sd.Kfz. 251 и «Пантера» №501 из состава 5-й роты II-го батальона 5-го танкового полка СС. Польша, лето 1944 г.



«Пантера» №501 на позиции. Польша, лето 1944 г.



Панцергренადеры соседа «Викинга» - 3-й танковой дивизии СС «Мертвая голова» меняют позицию во время боя. Польша, август 1944 г. Слева - подбитый советский средний танк Т-34-85

идентификации. Один из них подорвал себя гранатой. В результате взрыва Мартин был смертельно ранен <...> Русские штурмовики раз за разом атаковали наши позиции, сбрасывая тяжелые бомбы, которые ложились между танками, нанося им повреждения <...> Наши танки оказались зажаты в узком коридоре, простреливаемом ручным оружием и могли совершать лишь небольшие маневры. Не могло быть и речи о том, чтобы предпринять сколько-нибудь серьезную контратаку. К счастью связь по радио с полком и дивизией была еще хорошая <...> Сра-



Два танка Pz.Kpfw. V из состава «Викинга» через призму цейсовской стереотрубы SF14Z, установленной на другой «Пантере» эсэсовской дивизии. Польша, лето 1944 г.

зу после полудня мы чуть было не попали в руки русских. Я распорядился, чтобы никто из экипажей не покидал своих машин. Все вылазки на разведку, проводимые экипажами, были отменены <...> Нам пришлось серьезно потрудиться, чтобы удержаться на наших позициях. Используя остатки питания для радиостанций, мы могли еще согласовать через полк с дивизией, что будем прорываться около 19:00 <...> Боезапас подходил к концу и запас горячего тоже иссякал, поэтому мне пришлось отдать приказ открывать огонь только в самом крайнем случае. Русские проходили мимо нас в маршевых колоннах по близлежащим железнодорожным насыпям. Двигаясь сверху по насыпи, многие из них стреляли в нашу сторону из автоматов или бросали гранаты. Наши экипажи, не имевшие возможности ответить, должны были проявлять выдержку. Около 19:00 начало смеркаться. Дивизия уверяла, что артиллерия ударит по высоте 99, чтобы помочь в попытке прорыва к г. Тлуц, но этого не произошло. Нам не оставалось ничего иного, как двинуться следом за русскими танками по направлению к нашим позициям. С левой стороны от нас был железнодорожный мост, через который мы должны были проехать. Идущий в авангарде группы Гроссрок получил задание миновав его продвигаться вперед и двумя машинами разведать силы противника. Затем мы намеревались развернуться для атаки и минуя русских пробиваться к нашим позициям <...> Но когда Гроссрок проехал под железнодорожным мостом его танк был выведен из строя прямым попаданием <...> Танк загорелся, обожженный Гроссрок покинул машину. Остальные члены экипажа тоже смогли спастись, и пересели в другие танки. Попытка прорыва не удалась. Моя танковая группа собралась вместе. Мы поставили танки совсем близко друг от друга и по радио обсуждали план следующей попытки прорыва. Наши машины были хорошо замаскированы и у нас было время. Однако никто не был в состоянии нам помочь. Удара нашей артиллерии мы так и не дождались. Как потом оказалось, артиллеристы находились уже на другой позиции. Следующую попытку прорыва мы осуществили в направлении моста на р. Циенка. Русские танки уже пересекли его и находились на другой стороне реки. Всю ночь поблизости от места нашего укрытия наблюдалась большая активность танковых частей неприятеля (8-й гвардейский танковый корпус готовился к форсированию р. Циенка. — Прим. авт.). Над нашими головами горели русские осветительные ракеты разной расцветки <...> У нас заканчивался боезапас. У меня остались только осветительные ракеты. С нашей позиции мы наблюдали, как с рассветом русские с пехотой на броне танков двинулись в направлении г. Тлуц. Чтобы достигнуть своих позиций нам не оставалось ничего другого, как следовать в том же направлении <...> Оставшиеся семь танков были до отказа заполнены ранеными и экипажами, оставшимися без своих машин <...> К счастью наша пехота узнала нас сразу».

Первый день нового большого наступления принес атакующим армиям 1-го Белорусского фронта (47-й, 70-й и 28-й) ощутимый тактический успех, который мог очень скоро перерасти в успех стратегический. В отчете фронта этот день боев на участке 70-й армии описан довольно лаконично, тем не менее это описание почти полностью повторяет описания с немецкой стороны, расходясь с ними только в оценке потерь. Согласно советским данным немцы потеряли около 1500 солдат и офицеров убитыми, 10 пленными, 16 танков выведенными из строя и сожженными, уничтоженными 12 орудий, 56 пулеметов и 14 автомобилей. Трофеями Красной Армии стали 2 танка, 6 орудий, 9 минометов, 23 пулемета и 340 винтовок.

Окончание в следующем номере

Вадим Трещёв

В середине XX столетия, по мере отступления Британской Империи в ходе процесса деколонизации, на всей территории Ближнего Востока разворачивается целый ряд вооружённых конфликтов. Одни из них произошёл на севере Омана, вокруг горного массива Джебель-Ахдар.

«*Всё началось из-за нефти*», — так объяснил в ноябре 1958 года своим парням причину конфликта, в который им предстояло вмешаться, командир эскадрильи «Дельта» 22-го полка Специальной воздушной службы (САС) майор Джон Уоттс. Объяснение, конечно, весьма упрощённое, но в целом верное.

Оман в середине XX века представлял собой «страну, в которой остановилось время». В государстве на юго-западе Аравийского полуострова не было ни дорог, ни машин, ни электричества, ни радио, ни телефонов, ни школ, ни больниц, основным транспортом оставались ослы и верблюды. Суд — только средневековый, с отсечением рук и побиванием камнями. Налоги собирались всё так же яйцами, дровами, ослими, верблюдскими. Собирали их правящие городками и деревнями губернаторы-вали и шейхи кочевых племён, объединённых в две важнейшие племенные конфедерации — инави и гафири.

С конца XIX столетия Оман был разделён. Побережьем правил султан из Маската, внутренними районами страны — имам (духовный глава) ибадитов — мусульманской секты, к которой принадлежало три четверти населения Омана — из Низвы. Разделение было формально закреплено договором 1920 г. В руках султана находилась внешняя политика страны.

Формально, Оман был независимым, только этого никто не знал ни в самом Омане, ни за его пределами, считая Оман британским протекторатом — что было не так, ибо все договоры о дружбе, торговле и навигации, что британцы заключали с маскатскими правителями на протяжении последних полутора веков, признавали Оман независимым.

Британцы платили султанам Маската субсидии, в Маскате жил британский политический агент, в армии и на гражданской службе султана верховодили британцы, даже министром иностранных дел Омана был британец Нил Иннес.

Британские интересы в Омане ограничивались парой авиабаз на пути в Индию и Юго-Восточную Азию — в Салале и на острове Масира. И нефтью.

Хотя султан Саид III bin Таймур, занявший трон в 1932 г., и окончил «Индийский Итон» (колледж Майо в Аджемере), был он архиреакционером, сравнимым со своим современником — йеменским имамом Ахмадом. Саид мечтал только найти нефть (получив, таким образом, неограниченный источник доходов) и подчинить себе внутренние районы Омана.

Имамом ибидитов последние три десятилетия являлся Мохаммад ибн Абдалла аль-Ахиль, почти святой, обладавший непререкаемым авторитетом среди оманских племён. В конце 40-х здоровье престарелого имама ухудшилось, султан Саид стал зазывать племенных шейхов в Маскат, всячески обхаживать их, желая после смерти имама Мохаммада ликвидировать разделение страны.

Но к тому времени у султана Саида появился серьезный соперник в деле влияния на племена внутренних районов Омана — саудовская королевская семья, вступившая в конфликт с маскатским султаном из-за пограничного оазиса Бурайми, в районе которого предполагалось наличие

богатых нефтяных месторождений. И как за султаном Маската стояли британцы и британская «Ирак Петролеум Компани», так и за саудовскими правителями были США и американско-саудовская нефтяная компания АРАМКО.

Щедрыми дарами саудовцы сделали своими союзниками глав обеих племенных конфедераций Омана — гафиров (Сулейман ибн Химьяр аль-Набхани) и хинави (Салих ибн Иса аль-Харитхи), а также авторитетов рангом пониже, вроде вали Рустака Талиба ибн Али аль-Хинаи.

В мае 1954 г. имам Мохаммад умер. Новым имамом был избран тот, кого он назвал своим приемником — Галиб, брат Талиба. Практически сразу, с подачи саудовцев и троицы их союзников, он вступил в конфликт с султаном Саидом. Из-за нефти.

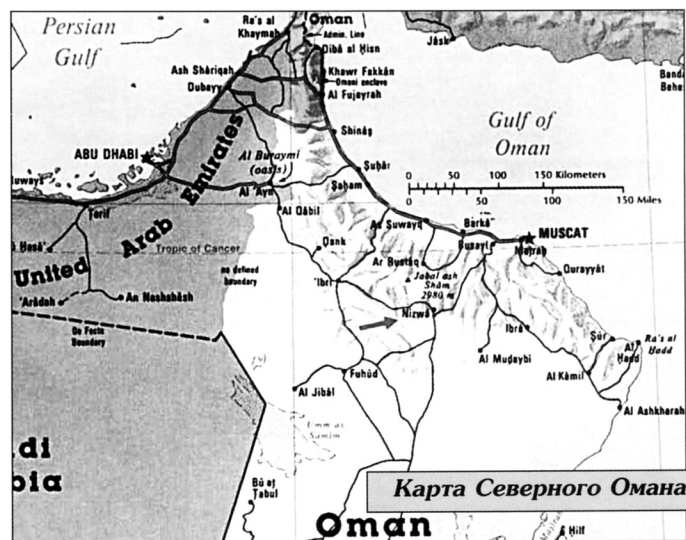
Нефть в Омане ещё в 1920-х искал знаменитый д'Арси, первооткрыватель иранской нефти. В 1937-м султан дал лицензию на поиск и разработку нефти британской «Ирак Петролеум Ко.». В 1948-м на основе данных воздушной разведки наличие нефти британские геологи предположили в Джебель Фахуд (Леопардовых горах) в сердце Оманской пустыни.

В июне 1954-го, договорившись с местным племенем дероо (они были суннитами, поэтому власть имама ибадитов не признавали), геологи разбили лагерь в Фахуде. Охраняло лагерь военное подразделение из местных с британскими офицерами, сформированное на деньги нефтяной компании — Полевые силы Маската и Омана.

Имам Галиб протестовал, считая, что право на добычу нефти во внутренних районах страны принадлежит ему, а не султану. Султан Саид придерживался иного мнения. Племена, признававшие власть имама, атаковали оазисы дероо.

В ответ, в конце октября 1954-го Полевые силы Маската и Омана без боя захватили Ибри, через который шёл главный караванный путь в Саудовскую Аравию. Тогда имам Галиб разорвал договор 1920 г., 25 ноября 1954 года провозгласил независимость Омана, и обратился за членством в ООН и Лигу арабских государств (ЛАГ).

Силы султана в тот момент включали, помимо отрядов нефтяной компании, Маскатский полк дворцовой гвардии, традиционно формировавшийся из белуджей (Гвадар в Белуджистане был владением султаном до 1958 г.) и «Ба-



тына Форс» в Сохаре — главном порту на севере страны. Командовал султанской армией британский подполковник Колин Митчелл, долго служивший в палестинской полиции и бегло говоривший по-арабски.

13 декабря 1955 г. Полевые силы Маската и Омана, всего с одним выстрелом, захватили Низву. Имам Галиб, не получивший вовремя поддержку от ибн Химьяра, в городской мечети публично отказался от имамской власти и уехал в родную деревню Билад-Сайт. 15 декабря «Батына Форс» захватили после короткого боя Рустак, командовавший в Рустаке Талиб бежал в Саудовскую Аравию.

Султан Саид находился в своей южной столице Салале. Узнав о победе, он направился в Низву, по дороге посетив нефтяников в Фахуде (нефть там найдут только в 1964-м). 22 декабря 1955 г. в Низве султан объявил об упряднении договора 1920 года и восстановления единства страны. Таким образом, к концу 1955 года Оман был замирен и объединён под властью султана Саида III.

Но не все его противники сдались. Бывший имам Галиб и глава племенной конфедерации гафири Сулейман ибн Химьяр выразили покорность султану и, получив прощение, вернулись в родные края. Глава конфедерации хинави Салих ибн Иса тоже хотел покориться, но опоздал на встречу к султану в Салаль.

По прибытию Салиху передали записку султана, где ему советовали «бежать на край света в Россию». Салих послушался и отбыл на Занзибар, откуда улетел в Каир. До России в своих многолетних странствованиях он в итоге всё же доберётся.

Пока же в Каире Салих встретился с братом имама Талибом. Так родилось оманское национально-освободительное движение. Радио Каира развернуло шумную пропагандистскую кампанию против «британской марионетки» султана Маската.

Талиб создал под Даммамом лагерь «Армии освобождения Омана», куда вербовал оманцев, работавших в Саудовской Аравии. Саудовцы щедро снабжали его деньгами и оружием американского производства.

В марте 1957 г. первая группа из 70 повстанцев под командованием Ибрахима бин Исы, брата Салиха, высадилась на побережье Шаркия южнее Маската. Султан вступил с повстанцами в переговоры и обманом смог в конце мая захватить Ибрахима, брошенного в подполье старого португальского форта Джалали в Маскате — оттуда его, сошедшего с ума, выпустит только в 1970 г. новый султан Кабус.

Но восстание только разгоралось. 14 июня 1957 г. на побережье Батыны высадились две группы по сотне повстанцев под командованием самого Талиба. Они направились в Билад-Сайт — деревушку на склоне гор Хаджар и, разыскав тихо жившего в деревне на султанскую пенсию Галиба, снова провозгласили его имамом.

Армия султана состояла к тому моменту из Маскатского полка (120 человек), «Батына Форс» (200 человек) и переименованных 1 марта 1957 г. в Оманский полк бывших Полевых сил Маската и Омана (300 человек).

Оманскому полку было приказано подавить восстание в зародыше. 7 июля он пошёл на штурм Билад-Сайта при поддержке артиллерийского огня пары 75-мм пушек Киплинг — боеприпасы к этим реликтам времён бурских войн имелись только в Имперском военном музее в Лондоне. Взять деревню войска не смогли, в тылу восстали ряд племён, и полк стал отступать по узкому каньону к морю.

Союзное племя йаман не пришло на помощь, и отступление Оманского полка под атаками кочевников стало разгромом. Все «Лендроверы» и тяжёлое оружие брошено, большинство солдат разбежалось, лишь небольшая группа с британскими офицерами вернулась в лагерь Фирк, после чего полк пришлось распустить.

В разгар этих событий, в ночь на 13 июня, из Маската бежал Сулейман ибн Химьяр, которого в мае, в связи с обострением обстановки, султан пригласил «в гости». Собрав ополчение родного племени бени-риам, он разгромил около Тануфа отряд брата султана и наместника внутренних районов Тарика, Тарик был ранен и спасся бегством в Маскат.

После чего в Маскат бежал, прихватив казну, и губернатор Низвы Ахмад ибн Мухаммад аль-Харитхи, племянник каирского изгнанника Салиха.

Талиб и Галиб без боя въехали в Низву. Повсюду над внутренними районами Омана красные флаги султана сменились белыми флагами имама.

16 июля 1957 г. султан Саид официально обратился к Британии за военной помощью. 22 июля о просьбе доложил палате общин министр иностранных дел Селвин Ллойд. По его мнению, просьбу надо было удовлетворить по причине того, что «диссиденты получают помощь из-за пределов султаната», а также необходимости защитить британских граждан, ищущих нефть в Фахуде.

Дебаты были вялые, хотя лейбористы опасались «второго Суэца», а левый Тони Бенн даже сравнил британское вмешательство в подобные события в Омане с «русской интервенцией в Венгрии» 1956-го. При обсуждении выяснилось отсутствие формально закреплённого на бумаге британского обязательства помогать султану. Но Селвин Ллойд объяснил, что это не является основанием отвергнуть просьбу о помощи:

«Различия между формальными обязательствами и обязательствами, проистекающими из длительных дружественных отношений, трудно понятны местным правителям и жителям. Если мы потерпим неудачу на одной территории, то дадим хорошую почву антибританской пропаганде наших врагов утверждать, что Правительство Её Величество не хочет или не может помочь своим друзьям».

Гораздо больше депутатов британская парламента заинтересовало, какая же это конкретно страна «угрожает безопасности наших друзей на Аравийском полуострове». Министр Ллойд отверг любые намёки на США. В дальнейшем британские официальные лица всегда решительно отвергали «необоснованные слухи» о том, что повстанцы вооружены американским оружием.

В Шарджу были переброшены из Бахрейна и Кении две роты полка Кэмеронских горцев под командованием подполковника Данкана Картер-Кемпбелла, а также взвод броневиков «Феррет» 15-го/19-го гусарского полка. В Шардже был развернут и штаб операции во главе с командующим британскими силами на Среднем Востоке вице-маршалом авиации Лоуренсом Синклером.

К операции привлекли все три эскадрона Скаутов Договора Омана во главе с полковником Чарльзом Лесли Картером — около тысячи местных солдат во главе с сотней британских офицеров и сержантов.

24 июля 1957 г. Королевские ВВС из Адена и Шаржи начали налёты на населённые пункты, поднявшие белый флаг имама. Бомбардировщики «Шеклтон» 37-й эскадрильи из Адена бомбили дороги и источники, деревни обстреливали НАРаи и из пушек десять реактивных истребителей «Веном» 8-й и 249-й эскадрилий, переброшенные в Шарджу из Адена и Найроби. Ещё летали лёгкие самолёты «Пемброк» с громкоговорителями, призывая сторонников имама сдаваться. Правда повстанцы жаловались, что громкоговорители барахлили, и им было плохо слышно. А британские пилоты жаловались, что у них проблемы с психикой из-за того, что приходится стрелять по белым флагам.

Действия авиации оказались малоэффективны, и 4 августа 1957 г. вице-маршал Синклер объявил о начале наземной операции. Общее командование наземной опера-

цией осуществлял бригадир Джим Робертсон из гуркхской бригады.

Главные силы — все три эскадрона Скаутов Договорного Омана, рота «Дельта» кэмеронцев, взвод 15-го/19-го гусарского полка и рота Северного пограничного полка (так были переименованы «Батына Форс» из состава султанской армии) — сосредоточились в лагере нефтяников в Фахуде, командовал ими полковник Картер.

Вспомогательный отряд в составе Маскатского полка и подразделения Королевских инженеров, сопровождаемые полусотней британских морпехов, под командованием подполковника Фрэнка Хога, наступал от Маската.

Каждый отряд сопровождало несколько сот бойцов верных султану племенных ополчений.

6 августа 1957 г. две колонны грузовиков и «Лендроверов» покинули Фахуд и Маскат, чтобы соединиться в столице имама, Низве. Операция происходила в самый разгар жаркого сезона, так что ежедневно приходилось эвакуировать солдат, свалившихся от тепловых ударов. С сопротивлением повстанцев были проблемы — колонна Хога так никого и не встретила.

Колонна Картера столкнулась с повстанцами только у деревни Фирк — там, где дорога на Низву из пустыни входила в горы. Постояли пару дней лагерем у Фирки и изучили обстановку, после чего в ночь на 10 августа кэмеронцы поднялись на господствующей над деревней холм, и на рассвете ударили сверху в спину защитникам деревни, которых одновременно в лоб атаковала рота скаутов. Повстанцы бежали, оставив на поле боя три десятка тел, потери нападающих составили 1 убитого и 4 раненых.

11 августа две колонны соединились в деревне Биркаталь-Мауз в десятке километров восточнее Низвы и на другой день без боя вступили в саму Низву. В следующие дни были заняты окрестные городки. Силы повстанцев во главе с Талибом, имамом и Сулейманом ибн Химьяром ушли в горы.

Военный министр Дункан Сэндс прилетел в Бахрейн и поздравил командование с успешной операцией, которая обошлась казне всего в 270 тысяч фунтов.

К концу августа все британские части, кроме гусар, вернулись в места постоянной дислокации. В Омане остались только местные войска, блокировавшие горный массив, где укрывались повстанцы — Джебель-Ахдар.

Джебель-Ахдар представлял собой природную крепость, которую последний раз удалось взять персам в 1265 году. Название «Джебель-Ахдар» переводится как «Зелёные горы». Представляли они собой горное плато размером 20 на 30 километров, окружённое пиками высотой до трех километров (среди которых и высшая точка Омана Эш-Шам), внутрь которого вели всего несколько труднопроходимых троп, легко перекрывавшихся небольшими силами повстанцев. Благодаря высокому уровню осадков, на плато развито земледелие — отсюда и название Зелёные горы.

Плато обороняли до 300 тренированных и хорошо вооружённых бойцов Армии освобождения Омана. Блокировали Джебель-Ахдар 800 солдат — Северный пограничный полк, Маскатский полк и эскадрон Скаутов Договорного Омана, при поддержке племенного ополчения и взвода «Ферретов» (4 броневика во взводе) — 15-й/19-й гусарский полк сначала сменил 13-й/18-й гусарский полк, а затем Лайфгарды.

Блокада большого успеха не имела из-за низкой надёжности местных (бакшиш открывал любую дорогу), так что путь доставки подкреплений, оружия и боеприпасов из Саудовской Аравии перекрыть не удалось. Налёты 8-й эскадрильи «Веномов» и обстрелы плато парой 5,5-дюймовых пушек султанской армии большого результата не имели.

После нескольких месяцев затишья, повстанцы с марта 1958 г. стали активно делать вылазки с плато, обстреливали патрули, минировали дороги, на которых регулярно



Кэмеронские горцы и их арабские союзники

подрывались «Лендроверы», грузовики и «Ферреты». Потери приносил и тяжёлый климат: двое британцев умерли после тепловых ударов.

30 августа 1958 г. один из «Веномов» не вернулся в Шарджу, самолёт разбился (видимо из-за проблем с двигателем — британцы жаловались на песок на аэродроме в Шардже) и пилот флай-лейтенант Оуэн Уоткинсон погиб. К слову, согласно официальным документам Королевских ВВС самолёт разбился в Адене.

Патовая ситуация затягивалась. В январе 1958-го Маскат посетил заместитель министра обороны Джулиан Эмери, в июле султан Саид посетил Лондон, 25 июля было подписано соглашение о военно-техническом сотрудничестве. Предусматривались военные субсидии, поставки вооружения, направление тренировочного взвода Королевских морпехов для подготовки султанской армии, а также 23 британских офицеров на службу в армию, вдобавок к 14-ти британцам, уже служившим султану по частным контрактам.

1 августа 1958 г. новым командующим султанской армии стал, по протекции своего друга военных лет Джулиана Эмери, британский военный атташе в Стокгольме полковник Королевской конной гвардии («Блюз энд Ройалс») Дэвид Смайли. Полковник Колин Максвелл стал его заместителем, полковник Уотерфорд — министром обороны Омана, полковник Хью Боустид — министром экономического развития Омана (он отвечал за помощь по гражданской линии), а Нил Иннес продолжал оставаться министром иностранных дел Омана. При таком составе руководства государства неудивительно, что никто в мире не верил в «независимость» Омана.



Истребитель «Веном» на аденском аэродроме



Полковник Смайли и султан Саин

Назначение 44-летнего блестящего офицера-конногвардейца могло показаться ярким примером nepoтизма, ибо с другой стороны жизни это человека, которого его друг, знаменитый писатель и путешественник Патрик 'Падди' Фермор как-то метко назвал «лейтенантом Джекилом и капитаном Хайдом», в то время широкая публика мало что знала.

Младший сын баронета Джона Смайли, по материнской линии происходящий из знаменитого дворянского рода де Креспиньи, получил два Военных креста в годы Второй мировой войны за различные спецоперации в составе УСО. Палестина, Сомалиленд, Сирия, Албания, Таиланд, Греция, снова Палестина и теперь — Оман.

Изучив обстановку на месте, полковник Смайли пришёл к выводу, что одной блокадой с мятежниками покончить нельзя. Надо штурмовать Джебель-Ахдар — это он и объяснил прибывшим в Шарджу заместителю министра обороны Кристоферу Соамсу и директору пехоты генерал-майору Сесилу Фэйрбанку. С точки зрения Смайли, из-за сложных природных условий обычные пехотные части для операции не годились — требовались парашютисты или САС.

В Лондоне Форин Офис был решительно против отправки регулярных подразделений, но в итоге согласился, что немного (не более пары батальонов) можно всё-таки послать — но с условием, чтобы всё было тихо, без больших потерь, и чтобы британские военные убрались из Омана к апрелю 1959-го, когда оманский вопрос будет обсуждаться в ООН.

Начальник оперативного департамента генштаба генерал Хэмилтон выступил с идеей парашютного десанта на пла-

то, но она была отвергнута — потери планировались не менее 20%, да и в секрете такое не утаишь.

Работавший в оперативном департаменте капитан Фрэнк Китсон (ещё не снискавший лавры главного британского теоретика контрпартизанских операций) предложил послать нескольких оперативников САС, хорошо говорящих по-арабски, чтобы они сформировали из перебежчиков и пленных повстанцев группы, которые проберутся на плато и убьют Талиба, Галиба и ибн Химьяра. Генералу Хэмилтону идея Китсона понравилась, но он предложил не заморачиваться с подготовкой местных — пусть эти оперативники САС сами проберутся на плато и убьют лидеров повстанцев.

Командиру 22-го полка САС подполковнику Энтони Дину-Драммонду такое использование его подразделения было не по душе. В годы Второй мировой лейтенант Дин-Драммонд был в первом составе командос, из которых позднее возникла САС. В феврале 1941-го он участвовал в неудачном рейде в Италию (операция «Колизей»), попал в плен, смог бежать и через Швейцарию и Францию вернуться на родину. Затем в составе 1-й парашютной бригады Дин-Драммонд участвовал в операции «Маркет-Гарден», снова попал в плен и снова бежал, после войны служил в парашютном полку. После нескольких лет работы инструктором в Сандхёрсте, в 1957-м, 40-летний подполковник назначен командиром 22-го полка САС.

Министерство обороны поручило Дин-Драммонду и Китсону изучить ситуацию на месте и «что-нибудь путное придумать». В Маскате их встретил Смайли. Проведя около недели в окрестностях Джебель-Ахдар, троица выработала план, который был одобрен в Лондоне в конце октября 1958 г.

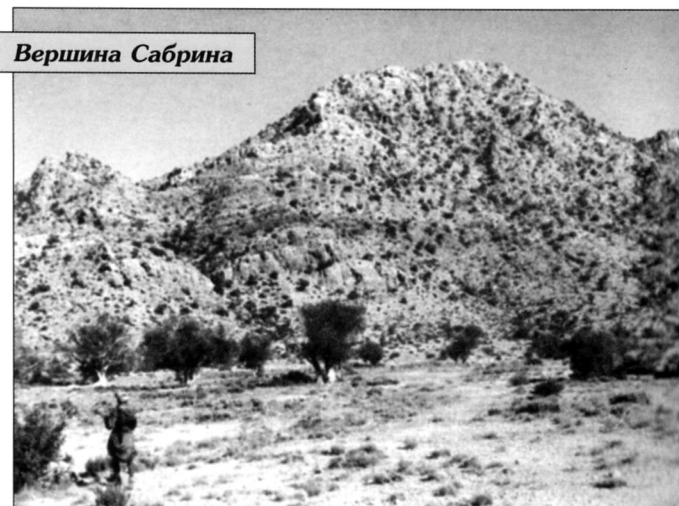
Предлагалось перебросить в Оман силы в размере одной эскадрильи САС, одного эскадрона Лайфгардов и подразделения Королевских сигнальщиков — всего порядка 300 человек. Они должны были начать интенсивное патрулирование окрестностей Джебель-Ахдар с устройством засад и уничтожением живой силы повстанцев, производящих вылазки из своего укрытия, попутно изыскивая возможности физически уничтожить лидеров мятежников.

Из Лондона Дин-Драммонд вылетел в Куалу-Лумпур, откуда направился на север в джунгли — последние шесть недель эскадрилья «Дельта» патрулировала тайскую границу. Через Аден эскадрилья была перебросена в Маскат и 20 ноября 1958 г. прибыла в Бай-аль-Фалудж, главную базу султанской армии в 10 километрах от Маската.

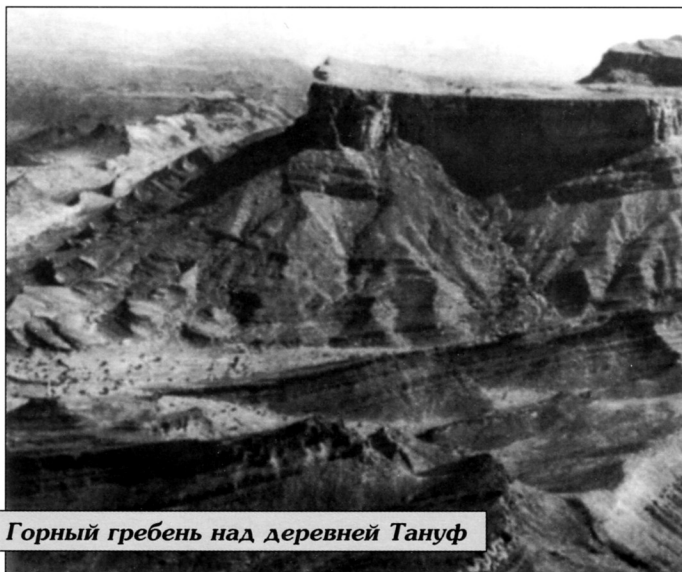
Эскадрилья «Дельта» насчитывала 80 спецназовцев. Командовал ею 29-летний капитан Джон Уоттс из Королевских Ольстерских стрелков. Он вырос в Индии, служил в парашютном полку, присоединился к САС в 1955-м, успев поучаствовать в конфликтах в зоне Суэцкого канала, Малайе и на Кипре. Отличали его эксцентричность и чувство юмора, а также любовь к экспериментам — в Малайе он долго пытался заменить самолёты для доставки припасов спецназовцам в джунгли слонами.

После нескольких дней акклиматизации, подготовки снаряжения и купания в море САСовцы отправились к Джебель-Ахдар. Майор Уоттс с 18-м и 19-м взводами разместился в деревне Тануф западнее плато. 16-й и 17-й взводы под командование капитана Рори Уолкера, откомандированного из эскадрильи «Альфа», отправились на север в Аваби, где на второй неделе ноября патруль Маскатского полка под командованием майора Тони Харта обнаружил неохраняемую тропу наверх.

Поднявшись на плато, спецназовцы установили передовой лагерь Кассино в местности Акбат ад-Дуфар. Но вот дальше на плато продвинуться было проблематично — единственный путь пролегал по неширокому скалистому гребню, перегороженному сдвоенной вершиной, прозван-



Вершина Сабрина



Горный гребень над деревней Тануф

ной британцами Сабрина. К тому же, Кассино находился на северном краю плато, противоположном от бывших основными оплотами повстанцев деревень Хабиб, Сайк и Шараджах на южном краю.

САСовцы, вооружённые самозарядными винтовками L1A1 (SLR) и пулемётами «Брен», в случае необходимости поддерживаемые 2,5-дюймовыми миномётами, начали патрулирование и изучение троп, ведущих на плато, устраивали на этих тропах ночные засады в попытке подкараулить спускавшихся с плато повстанцев, которых местные звали «аду».

В разгар зимы в горах было по-настоящему холодно, да ещё периодически случались ливни, порой заряжавшие на пару дней без перерыва. Спецназовцы, сидя в засадах, кутились в самодельные пончо из парашютного шёлка и подкрепляли силы горячим чаем, смешанным с ромом. На острых скалах армейских ботинок хватало не больше чем на 10 дней. В целях конспирации спецназовцы носили чёрные береты Королевских связистов.

Арабских союзников привлекали по минимуму — постоянные утечки информации и прочее не располагали к опоре на них. Больше всего САСовцев удивила привычка арабов стрелять, совершенно не целясь. Объясняли местные это так: «Если Аллаху будет угодна смерть моего врага, то он сам направит мои пули в цель».

Первые потери служба понесла уже 28 ноября 1958 г. — рано утром во время патрулирования на гребне над Тануфом снайпером был застрелен капрал 'Дюк' Свинделл, последним получивший Военный крест во время малайской кампании.

Опыт десятилетия войны в малайских джунглях с видимостью в лучшем случае в десятках метров не слишком годился в горах, где всё было прекрасно видно на расстоянии километров. Так что, после первой потери спецназовцы предпочитали действовать исключительно ночью.

В ночь на 30 ноября случился самый крупный бой — 18-й взвод под командованием капитана Питера де ла Бильера (знаменитого в будущем ДЛБ, командующего британскими войсками во время «Бури в пустыне» 1991 года) столкнулся с полусотней повстанцев, спускающихся к Тануфу. Интенсивная перестрелка продолжалась всю ночь, на рассвете под прикрытием огня прилетевших «Веномов» спецназовцы отступили без потерь. Было убито около двух десятков повстанцев — позднее выяснилось, что отрядом командовал сам Талиб, который не пострадал.

После пары других столкновений, потеряв несколько десятков человек, повстанцы просто перестали спускаться

ся вниз — минная война на дорогах прекратилась. Но и спецназовцы не могли подняться вверх по тропам, которые повстанцы-аду блокировали пулемётными гнёздами, хорошо укрытыми в пещерах.

На Рождество 1958-го эскадрилья «Дельта» вернулась в Байт-аль-Фалудж.

1 января 1959 г. в Маскат прилетел Дин-Драммонд. После переговоров с полковником Смайли и майором Уоттсом было решено перебросить ещё одну эскадрилью САС, и начать подготовку к штурму плато.

8 января подполковник Дин-Драммонд, которого Смайли назначил командиром всех воинских частей в регионе, развернул полевую штаб-квартиру в Низве.

12 января в Оман из Малайи прибыла эскадрилья «Альфа» под командованием 36-летнего майора Джонни Купера, одного из «отцов-основателей» САС. Когда весной 1940-го 19-летним капралом он присоединился к Шотландской гвардии, то попал в подразделение май, которым командовал 25-летний лейтенант Дэвид Стирлинг. Так что вся боевая биография Купера оказалась связана с САС и в годы Второй Мировой войны, и в послевоенное время.

Эскадрилья «Альфа» получила пять дней на акклиматизацию, которую проводила на северной стороне Джебель-Ахдар, в Аваби и лагере Кассино. В то же время Дин-Драммонд в компании с Уоттсом и Купером облетал Джебель-Ахдар на «Пемброке», в поисках пути на плато, неохраемого повстанцами.

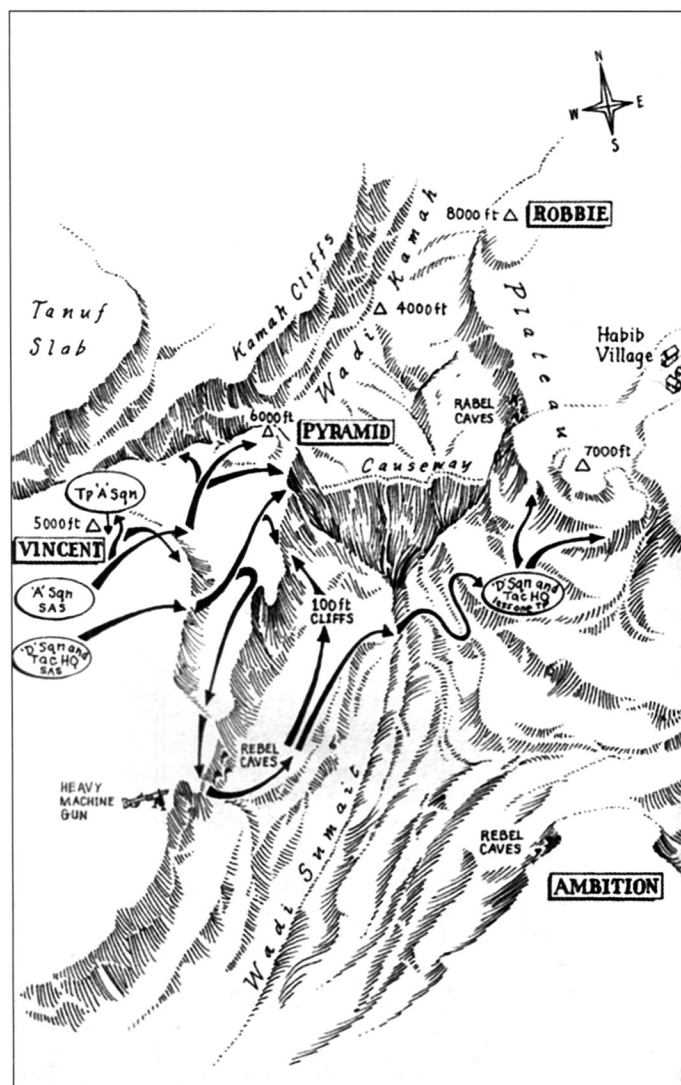
Такой путь в итоге был найден — вёл он с запада, от деревни Камах. Подъём по крутым склонам приводил на вершину Пирамида, откуда по естественному скальному «мосту», разделявшему верховья двух вад, можно было пройти к вершине Биркан на краю плато, прямо над деревней Хабиб в самом сердце Зелёных гор.

Британцы пришли к выводу, что данный подъём можно одолеть за одну ночь — с первыми лучами солнца САСовцы должны быть на вершине Биркан. Из-за сложности маршрута подниматься желательнее было в полнолуние. Ближайшее ожидалось в конце января. Тогда и запланирована была атака.

До последнего момента операция оставалась под вопросом — пару дней шли ливни, над Джебель-Ахдар нависли



Эскадрилья «Альфа» в Ахдаре



Карта штурма Джебель-Ахдара

плотные облака, делавшие невозможным любые полёты авиации, и лишь на рассвете 25 января 1959 г., наконец, распогодилось.

К тому времени британцы активно проводили отвлекающие мероприятия. Через погонщиков ослов начальник разведки оманской армии майор Малколм Деннисон пустил слух, что собирается большой караван, чтобы подняться на плато с севера. На северной стороне демонстративно патрулировали части Северного пограничного полка и Скаутов Договора Омана, было призвано до 600 ополченцев из лояльных племён.

Наконец, утром 25 января с севера была предпринята отвлекающая атака. После того, как «Шеклтоны» и «Веномы» нанесли удар по северной части плато, три взвода эскадрильи «Альфа» САС под командованием капитана Тони Джипса за 40 минут поднялись из лагеря Кассино на вершину Сабрина и вступили в бой с противником, укрывшимся во время авианалёта в пещерах.

После получасовой перестрелки повстанцы отступили, оставив три тела на поле боя. У британцев был ранен гранатой рядовой Райт, у капитана Джипса в один момент боя заклинила винтовка и его спасло только то, что капрал Слэйтер успел застрелить араба, появившегося на скале над ним.

Сабрина была взята, в 2 часа дня британцы спустились вниз, оставив на вершине 4-й взвод эскадрильи «Альфа».

Сгустились сумерки, когда после 14-часового отсутствия эскадрилья «Альфа» вернулась в лагерь в Тануфе, где майор Купер и капитан Джипс встретились с подполковником Дин-Драммондом и майором Уоттсом — эскадрилья «Дельта» весь день занималась «агрессивным патрулированием» в районе Тануфа, обстреливая главную тропу, ведущую на плато с юга.

Надо отметить, что капитан Джипс высказал командиру неудовольствие — с его точки зрения лёгкость взятия Сабрины позволяла нормально развивать штурм плато с севера, не занимаясь сомнительными экспериментами в области боевого скалолазания. Но Дин-Драммонд не отступил от изначального плана действия.

Чтобы ещё больше запутать повстанцев, весь день пятитонные грузовики совершали рейсы из Тануфа по Вади Камах к Аваби и обратно. Поэтому когда в темноте грузовики снова проехали по Вади Камах, доставив САСовцев к началу подъёма, особого внимания повстанцев это не привлекло.

Около 20:30 25 января 1959 г., стараясь соблюдать тишину, спецназовцы начали подъём на Джебель-Ахдар. Впереди шла эскадрилья «Дельта» во главе с майором Уоттсом и капитаном де ла Бильером, следом — эскадрилья «Альфа» с Дин-Драммондом и Купером, сопровождаемая ротой Северного пограничного полка во главе с капитаном Джоном Кларком.

Каждый САСовец нёс рюкзак «Берген» — внутри спальный мешок, свитер, контейнер с галлоном воды, рацион на двое суток, 100 патронов, пара гранат, комбинезон парашютиста, смену одежды, 2-3 походных ящика со столовыми и кухонными принадлежностями — в итоге (вместе с оружием) нагрузка составляла около 40 килограммов.

Около полуночи достигли вершины Пирамиды. В это время с другого края плато раздался звук стрельбы — 4-й взвод, оставленный на Сабрине, как и планировалось, открыл огонь из пулемётов и миномётов, отвлекая повстанцев.

На Пирамиде выяснилось, что напрямую по естественному «мосту» к Биркану пройти невозможно. Надо было спускаться на 200 метров вниз, в верховья Вади Сумаит, и уже оттуда подниматься на те же 200 метров вверх на Биркан — и всё лазаньем по крутым скалам вверх-вниз.

К пяти часам ночи передовые два взвода во главе с Уоттсом и де ла Бильером — 22 спецназовца — спустились к началу подъёма на Биркан, время явно поджимало. Уоттс



Англичане ведут огонь из миномета

приказал своим парням снять «Бергены», оставив при себе только оружие и разгрузочные пояса, и подниматься дальше налегке.

Они успели вовремя — в 06:45, когда раздалась «сладкая музыка авиадвигателей» трёх «Валлетт», прилетевших для сброса припасов на плато. Радость Уоттса омрачило открытие, что дымовые гранаты остались в брошенных внизу рюкзаках, но выход нашли — подожгли обычные фланелевые платки, пропитанные ружейной смазкой. Колонна белого дыма была хорошо видна в утреннем небе — и 15 секундами позднее вниз ушли 9 контейнеров с припасами. Как написал в официальном рапорте Дин-Драммонд, сброс был проведён с «максимально возможной точностью».

Около 7 утра проснулись повстанцы, из пещер был открыт огонь по другим частям, продолжавшим подъём. Тут САСовцы и понесли единственные потери во время штурма. Пуля снайпера угодила в рюкзак рядового эскадрильи Альфа Картера, вызвав детонацию находившейся в рюкзаке гранаты «Энерга». В результате взрыва гранаты Картер и шедшие следом рядовые Хаммер и Бембридж были тяжело ранены. Флай-лейтенант Мартин проявил чудеса пилотажа, чтобы посадить свой «Сикамор» и вывезти раненых, но в итоге Картер и Бембридж умерли, доведя число потерь САС в ходе Оманской операции до трёх убитых.

Радио Каира на другой день сообщило, что «тысячи британских парашютистов были убиты в ходе неудачного штурма Джебель-Ахдар».

Спецназовцы вели ответный огонь, дымовыми гранатами указывали цели периодически прилетающим «Веномам». К середине дня наверх поднялись Лайфгарды, неся на себе снятые со своих «Ферретов» 7,92-мм пулемёты БЕСА, каждый из которых весил 25 кг.

К 3 часам дня стрельба стихла, и повстанцы растворились. Следующую неделю САСовцы вместе с оманским Северным пограничным полком патрулировали плато, смогли захватить тайники с большими запасами оружия американского производства и документы повстанцев. Из них узнали, что на Джебель-Ахдар с Талибом находился десяток саудовских военных советников. Но никого из них, как и главарей повстанцев, схватить не смогли.

Пару недель Талиб, Галиб и ибн Химьяр скрывались в домах своих сторонников в Шараджахе, после чего с ближайшими сподвижниками добрались до побережья и морем уплыли в Саудовскую Аравию. Как-то в двери дома, где они скрывались, постучался патруль Северного пограничного полка и поинтересовался: «Имама у вас нет?». Хозяин дома, не открывая двери, ответил, что клянётся Аллахом, что нет. Патруль вежливо попрощался и ушёл.

САСовцы 5 февраля вернулись в Низву, на плато Джебель-Ахдар был размещён постоянный гарнизон Северного пограничного полка, в Сайке устроен полевой аэродром для его снабжения, полковник Максвелл назначен военным губернатором Джебель-Ахдара.

Зелёные горы были умиротворены.

Но весть о победе в Джебель-Ахдар не сразу дошла до британской публики, из-за соблюдавшегося вокруг операции режима секретности.

В течение 1958 года раз в несколько месяцев министра обороны в палате общин депутаты спрашивали о привлечение Королевских ВВС к операциям в Омане. Министр Данкан Сэндс неизменно отвечал, что самолёты Королевских ВВС оказывают поддержку султанским силам в борьбе с повстанцами Джебель-Ахдар. Кроме них, в Омане есть только «британские военные специалисты, помогающие в реорганизации султанской армии». В принципе, ситуация в Омане спокойная — несколько десятков повстанцев сидят в глухих горах и особо никому

не мешают. Говорите, что-то там по Радио Каира передали? Ну, господа, вы же вменяемые люди — рассказам про авианосец, тысячу боевых самолётов и 150 тысяч военных, якобы брошенных Британией в Оман, даже читатели коммунистической «Дэйли Уоркер» на трезвую голову не верят.

Молчание было прервано в июне 1959 г. с публикацией «Таймс» и «Санди Таймс» подробных рассказов о «трудной и успешной недавней операции в Джебель-Ахдар», когда в результате применения САС за три месяца удалось покончить с восстанием, продолжавшимся четыре года. «Таймс» назвала операцию «блестящим примером экономии в применении силы и траты денег налогоплательщиков».

30 июля 1959 г. лейборист Филипп Ноэль-Бейкер констатировал в палате общин, что о последних операциях в Омане «граждан Великобритании не дезинформировали — им просто ничего не сообщили». Отвечая на его запрос, заместитель министра обороны Хью Фрэйзер изложил ход военных операций в Омане в последние 4 года, впервые официально сообщив, что с декабря 1958-го по февраль 1959-го до 300 британских военных из Лайфгардов и САС, при участии Королевских ВВС, «оказали поддержку султанской армии в очистке от повстанцев Джебель-Ахдар», и данная «блестящая операция успешно завершилась при незначительных потерях с британской стороны».

Чуть позднее, отвечая на запросы уже правых консерваторов Джона Биггса-Дэвисона и Энтони Кершоу, сам премьер-министр Макмиллан заверил, что отличившиеся в операциях Джебель-Ахдаре британские военные будут награждены. Уоттс и де ла Бильер за операцию в Джебель-Ахдаре получили Военные кресты.

Главным же итогом операции в Джебель-Ахдар стало сохранение САС. Война с коммунистическими повстанцами в Малайе заканчивалась, и над службой снова нависла угроза ликвидации, как и после завершения Второй мировой.

Летом 1958 г. министерство обороны неофициально предупредило Дин-Драммонда, что весной 1959 г. 22-й полк САС вернётся в Британию, где будет «законсервирован» в форме подразделения Территориальной армии. Когда в середине марта 1959 г. спецназовцы прилетели из Бахрейна на родину, личный состав полка был распущен по домам «до дальнейших указаний». Именно в эти три месяца в кулуарах военного ведомства решалась судьба САС, и операция в Джебель-Ахдар стала решающим аргументом «за». 16 июня 1959 г. личный состав 22-го полка САС был собран в лагере Меребрук в Малверне. С тех пор его история не прерывалась.

Де ла Бильер позднее писал, что Оман стал «поворотным пунктом в истории САС... он дал службе новую жизнь».

Деятельность Талиба и компании тоже не прекратилась — и через несколько лет их усилиями начнётся восстание на южном конце Омана, в Дофаре. И к его подавлению снова будет привлечена в 70-е годы САС. Но это уже совсем другая история...

Литература

- Meagher J.B. The Jebel Akhdar War, Oman, 1954-1959. — Marine Corps Command and Staff College, 1985.
 Peterson J.E. Britain and 'The Oman War': An Arabian Entanglement / Small Wars & Insurgencies. Vol.3 — Routledge, 1992.
 Jeapes T. SAS: Operation Storm — Secre War in the Middle East. — Greenhill Books, 2005.
 Doran G., Morgan M. Geordie: SAS Fighting Hero. — The History Press, 2007.
 Asher M. The Regiment: The Real Story of the SAS. — Penguin, 2008.
 The RAF, Small Wars and Insurgencies: Later Colonial Operations, 1945-1975. — Centre for Air Power Studies, 2011.



Ju-52/3m авиакомпании Eurasia на одном из полевых аэродромов

Летая для китайского дракона (германские самолеты в Китае, 1935-1940 гг.).

Китай в 30-е годы находился в состоянии перманентного вооруженного конфликта. Такая ситуация привела к тому, что воюющие стороны стали закупать оружие везде, где только можно. Не обошло это веяние и авиацию — и на вооружении многочисленных «провинциальных» авиачастей состояли самолеты производства всех ведущих авиационных стран мира — США, Великобритании, Италии, Франции, СССР и Германии. Нельзя не отметить, что часто авиационные фирмы благополучно продавали свою технику всем у кого были деньги, не делая идеологических различий. Типичным примером является история германских самолетов в Китае.

Вероятно первыми германскими самолетами, принявшими участие в событиях 30-х годов в Китае, стали девять пассажирских самолетов «Юнкерс» Ju-52/3m, закупленные авиакомпанией «Евразийская авиационная корпорация» (в обиходе чаще всего просто «Евразия») — совместным предприятием авиакомпании «Дойче Люфтганза» и правительства Китая, организованным в феврале 1930 г. Первые три лайнера начали выполнять регулярные полеты в 1935 г., причем экипажи и инженерно-технический состав был исключительно немецкими. Авиакомпания совершала рейсы в Нанкин, Шанхай, Кантон, Гонконг, Ланчжоу и Ханой. Никаких регистрационных кодов самолеты «Евразии» не имели — машины просто именовались «Евразия XV», «Евразия XVII» и «Евразия XXIV».

Так эти машины по тем временам были весьма комфортабельными, то их предпочитали использовать высшие китайские чиновники. Насколько небезопасно было путешествовать в то время, ярко иллюстрирует случай 11 декабря 1936 года, когда во время очередного перелета президент Китая Чан Кай Ши и его супруга Мэйлань Сонь были захвачены губернатором провинции Сиань Чаном Хуе-Лианем. Через четыре дня китайского президента местечковый военный авторитет был вынужден освободить, а 15 декабря самолет Ju-52/3m авиакомпании «Евразия» доставил Чан Кай Ши с женой из Сианя в Нанкин, являвшийся временной столицей страны.

Нередко «Юнкерсами» перебрасывались и советские военспецы. Вот одно из характерных воспоминаний того периода: «Как и следовало ожидать, меня встретил китайский представитель Авиационного комитета. Как-никак, я теперь советник! Когда стали грузить тяжеленные чемоданы, представитель «Евразии» заволновался, требуя открыть их. Но каково же было удивление, когда увидели в чемоданах замасленную грудку металла!

Комфортабельный Ю-52 набрал высоту и, войдя в сплошную облачность, взял курс на Чэнду. На мягких креслах, откинувшись, сидели какие-то важные китайцы. Среди пассажиров был только один с европейским лицом — советник «мистер Терновский», на которого пристально поглядывали немецкие летчики. Они поочередно, сойдя с пилотских

кресел, читали с упоением газеты, в которых, видимо, фанфарно расписывался австрийский «аншлюс» и сговор в Мюнхене. Самолет имел дальнюю связь с землей и автопилот. Вот бы нам!

Вскоре появилась Янцзы, когда самолет наконец пробил облака и начал снижение. На главном аэродроме Чэнду, который был расположен вблизи буддийского храма, меня встретил начальник авиационной школы с переводчиком».

Несмотря на начало 7 июля 1937 г. японо-китайской войны, немецкие летчики и техники продолжали обслуживать Ju-52/3m. Первым «Юнкерсом», потерянным в этой войне стала «Евразия XVIII» — её сбили японские истребители 1 августа 1937 г. над Куньминем. А всего с июля 1938 г. по декабрь 1939 г. боевые и небоевые потери машин авиакомпаний составили четыре машины.

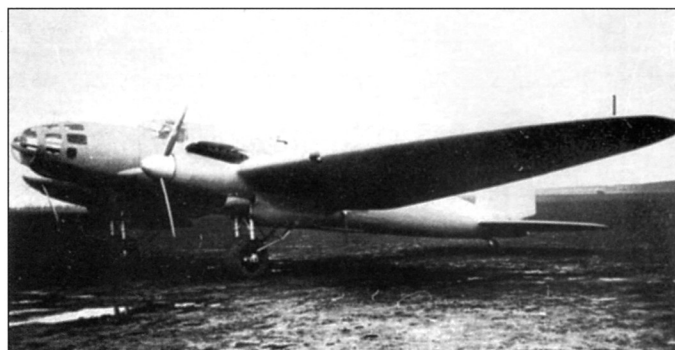
После подписания Пакта Германии с Японией и образования оси Берлин-Рим-Токио началось сворачивание немецкого присутствия в Поднебесной. С ноября 1940 г. начался отток специалистов и последний, связанный с компанией, немец покинул Китай 15 сентября 1941 г.

Уцелевшие к тому времени четыре «Юнкерса» передали ВВС Китая, где они получили камуфляж — верхние поверхности были окрашены в зеленый цвет. На машины также нанесли опознавательные знаки ВВС Китая. Однако прослужили они недолго — в ходе налета японской авиации 8 декабря 1941 г. на земле сгорели сразу три Ju-52/3m. Оставшийся самолет стал персональной машиной Чан Кай Ши. На нем он совершал регулярные полеты по контролируемым его войсками районам страны. В частности именно на нем китайский лидер летал встречаться с лидером коммунистом Мао Цзэ Дуном.

Продолжим рассказ о немецкой авиатехнике, возвратившись к первой половине 30-х годов. В 1934 г. китайские ВВС решили заказать в Германии и боевые самолеты. Это была партия из 12 «Хейнкелей» He 66, прибывшая в июле. Самолет представлял собой экспортную модель пикирующего бомбардировщика He 50. Интересно, что этот же самолет по лицензии производили в Японии под названием D1A1 или «Модель 94».

Разобранные машины много месяцев провели в порту Гонконга и только 7 июля 1937 г. их собрали и ввели в строй ВВС Китая. Но к этому времени самолеты морально устарели и их использовали только в качестве учебных, да и то недолго, так как запчастей на них просто не было.

Пришлось повоевать в Китае и знаменитому немецкому бомбардировщику Второй мировой войны — «Хейнкелю» He 111. Летом 1936 года китайской делегации удалось подписать контракт на поставку шести двухмоторников модификации He 111A-0. Продали их немцы по одной простой причине — мощность двигателей была признана в немецком авиационном министерстве (RLM) недостаточной и самолеты не были приняты немецкой армией и их просто «сбыли налево» вовремя подвернувшимся китайцам. Прибывшие по морю бомбардировщики были переданы в единственную авиадивизию дальнебомбардировочной авиации, формально находившуюся в составе ВВС провинции Кантон (в июле 1938 г. авиация Кантона вошла в состав китайских ВВС). Таким образом, 19-й полк, базировавшийся на аэродроме Нанчанг в провинции Кiangси стал летать на «Хейнкелях». Вместе с новыми опознавательными знаками бомбардировщики получили номера — с 1901 по 1906.



«Хейнкель» He 111 перед отправкой в Китай



«Хейнкель» He 111A, переданный CNAC. Последний из бомбардировщиков, который оставшийся в строю к началу 1943 г. Потерян 23 декабря 1944 г. в ходе облета с новыми американскими двигателями

Стоит отметить, что фактически несмотря на усилия иностранных инструкторов переподготовка китайских летчиков на новый тип самолета, прошла очень плохо. Привыкшие жить в комфорте кантонские летчики не считали



Приемка нового бомбардировщика



**Китайский летчик из
состава экипажей
«Хейнкелей»**

нужным тренироваться, поскольку на полном серьезе считали, что тренируется и занимается только слабый, а сильному ничего этого не надо.

Боевой дебют «Хейнкелей» произошел 17 августа 1937 г. В этот день китайское командование решило нанести массированный удар по высаживающимся в районе Шанхая японским войскам. Но все прошло из рук вон плохо. Согласно первоначальному плану «Кертиссы» «Шрайк» А-12 из 26-го и 27-го авиаполков должны были уничтожить позиции зенитной артиллерии японцев, а истребительное прикрытие

должны были обеспечить «Пишуттеры» 17-го полка. В 8:00 пара «Хейнкелей» поднялась в воздух в сопровождении двух «Мartiнов». Позже к ним присоединился еще один «Хейнкель» и группа взяла курс на аэродром воздушной академии Нанкина, где они должны были дозаправиться и вооружиться, приняв 250-кг и 80-кг бомбы и торпеды.

Американский советник Клэр Шенно, как идеолог операции, предложил лететь на высоте 3600 метров, и приблизиться к японцам с севера, со стороны дельты, чтобы застать противника врасплох. Однако пилоты «Хейнкелей» внесли другое предложение — так как мощность двигателей их самолетов была явно недостаточной, то подъем на такую высоту займет много времени, и бомбардировщики должны лететь ниже. В конечном итоге остановились на эшелонированном построении, выбрав эшелон 2100 метров для «Хейнкелей» и 3600 метров для «Мartiнов», что потребовало разделить истребители сопровождения на две группы.

Отдавая приказ на взлет, командир распорядился сразу же брать курс на Шанхай и не исполнять карусель над аэродромом. Однако нервные китайские пилоты забыли обо всем на свете, и, когда первый взлетевший самолет взял курс на восток, два остальных принялись кружить на аэродромом. К счастью экипажи «Мartiнов» не повторили ошибок своих коллег и сразу стали набирать необходимую высоту.

Однако ведущий группы капитан Сиех вынужден был вернуться за кружившими коллегами и, таким образом, потерял и время, и топливо. К 15.00 в небо поднялись истре-

бители прикрытия. Три истребителя остались с «Хейнкелями», еще три поползли вверх прикрывать «Мartiны». Эта группа наткнулась на сплошную облачность, преодолев которую пришлось забираясь на высоту более 6000 метров. В конечном итоге китайцы увидели внизу разрывы в облачности, и, снизившись и сориентировавшись, вышли на цель.

Командир соединения тем временем заметил отсутствие «Мartiнов», но поскольку «Хейнкель» со своими 304 км/ч угнаться за «Мartiном», развивавшим 383 км/ч, никак не мог, то в группе образовался разрыв... «Хейнкели» начали пробиваться к цели самостоятельно.

В это время «Мartiны» начали атаку целей. Японцы не ожидали атаки, а потому зенитный огонь не был открыт. Сброс бомб был осуществлен не особо точно, так что урон противнику был нанесен минимальный. Однако гордости и радости китайских летчиков не было предела.

Китайцы летели среди разрывов снарядов заработавшей к тому времени зенитной артиллерии, когда обернувшись, одному из пилотов предстала ужасающая картина: оставшие «Хейнкели» находились внизу, попав под сосредоточенный огонь зенитной артиллерии. Более того, «Хейнкели» были атакованы поднявшимися по тревоге тремя истребителями «Накадзима» А2N, взлетевшими с авианосца «Хосё». Три японца встали в круг и начинали атаки на медлительные китайские машины. Причем происходило это на фоне полной бездеятельности китайских истребителей. И только после того, как один из летчиков «Мartiнов» открыл фонарь и жестами начал показывать вниз, крича «Хейнкели, Хейнкели», пилоты «Боингов» заметили происходящее, и, развернувшись, пошли в пике на японские истребители.

Небо моментально наполнилось самолетами, поскольку туда же поспешил патруль из «Кертиссов» А-12, в чью задачу теоретически входило уничтожение зенитной артиллерии противника. Никто так и не понял, были ли проблемы вызваны плохим планированием операции или это была «заслуга» плохой погоды.

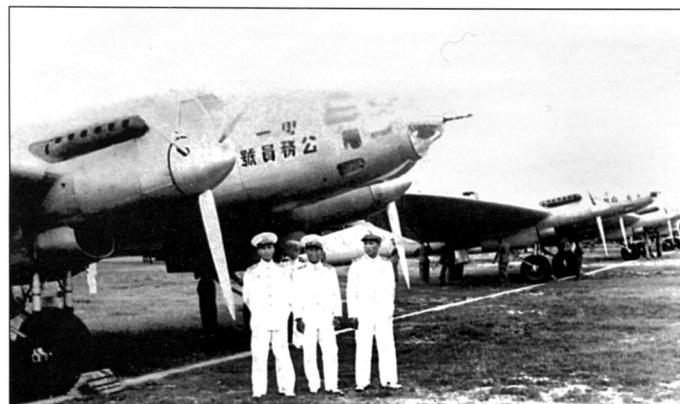
В итоге «Хейнкель» с бортовым номером 1905 был поражен с первого захода, и обжатым пламенем упал на землю, похоронив под собой весь экипаж. Второй самолет был серьезно поврежден и разбился во время вынужденной посадки на берегу Янцзы, неподалеку от Чанчжоу. Лишь бомбардировщик Сиена Мана смог уйти с минимальными повреждениями, спасенный подоспевшими «Боингами». Японцам пришлось теперь сражаться с истребителями противника, и они быстро оставили идею добить третий и последний «Хейнкель». Экипаж бомбардировщика привел свой самолет в Нанкин, где и узнал о печальной судьбе своих товарищей.

Прибывший на следующий день Чан Кай-Ши устроил разнос всему авиационному соединению, понизив в должностном чине весь командный состав.

В итоге к 22 октября 1937 г. реально в воздух могли подняться только два «Хейнкеля»: вернувшийся с неудачного налета и второй, для восстановления которого разобрали на запчасти две нелетных машины. В тот же день было решено нанести ночной налет на аэродром Паошан, к северу от Шанхая, где была замечена большая активность японцев. «Хейнкели» вылетели в Нанкин, где были загружены бомбами и откуда взяли курс на цель для ночной атаки.

Руководство ночным вылетом осуществлял экипаж «Хейнкель», который пилотировал командир 19-го полка Чуанг Пу-Лун, еще один бомбардировщик пилотировал Чу Лунху, а «Мартин» — Ян Йи-Чау. Все трое вылетели в 22.20, и, чтобы не потерять строй, не выключили бортовые навигационные огни.

Когда после двух смен курса самолеты стали выходить на цель, экипаж «Мартин» погасил БАНУ, а пилоты двух



**Китайские пилоты в парадной форме на фоне
линейки «Хейнкелей»**

«Хейнкелей» напрочь забыли об этом, и таким образом обозначили свое присутствие. Предупредить их экипаж «Мартина» не мог, поскольку на бомбардировщиках не стояли радиостанции. Естественно, что практически сразу японцы открыли сильный заградительный огонь. Мало того, «Мартин», первым сбросивший бомбы, был не только поврежден зенитным огнем, но и атакован японским истребителем. В итоге машина была потеряна, а из экипажа в живых остался только второй пилот Ли Мао-ин.

Что касается «Хейнкелей», то этой ночью на базу вернулся лишь один самолет, а второй сел на вынужденную неподалеку от реки Янцзы, у деревни Ванг Цзя Чуань. Это был последний вылет немецких бомбардировщиков — вскоре из-за дефицита запчастей их списали.

Последнее сообщение о боевых вылетах датируется знаменитой бомбардировкой Японии в ночь с 19 на 20 мая 1938 года. По сообщению китайцев «Мартины» действовали вместе с единственным «Хейнкелем» He 111. Причем это выдающаяся машина, базировавшаяся на аэродром Нинпо, была собрана из разбитых самолетов! Хотя некоторые западные исследователи выдвигают и более экзотическую версию — по двум известным фотографиям они определяют этот самолет как прототип He 111V1 после его переделки в транспортный самолет. Возможно, самолет был приобретен китайцами в качестве «супового набора запчастей».

Из-за отсутствия запчастей два его двигателя заменили на американские Pratt & Whitney R-1830-92. Этот монстр находился в реестре CATC («Центральная Авиатранспортная компания») (созданная на базе «Евразии») до рождения 1944 г., когда он разбился во время взлета в Канмине. К сожалению, о характеристиках этого самолета не сохранилось никаких записей.

И наконец, последней крупной партией германских самолетов стала дюжина штурмовиков и пикирующих бомбардировщиков «Хеншель» Hs 123A-1, закупленная в 1937 году. Первоначально эти машины предназначались для Португалии, однако что там не заладилось и их предложили китайской делегации. 3 ноября 1937 г. в Китае представители немецкой компании HAPRO («Торговой немецкой компании по промышленным товарам») составили и подписали контракт на поставку этих 12 самолетов с датой получения 22 числа текущего месяца на заводе в Берлине-Шёнефельде. Доставка самолетов была осуществлена морским путем из Бремена.

Предусматривалось, что Hs 123 соберут на Каи-Так, городском аэродроме Гонконга, используемом британскими войсками. Однако под сильным политическим давлением, оказываемым Японией, от этого варианта отказались, а ящики с самолетами перегрузили на железнодорожные вагоны. Конечной целью стал аэродром Ханкеоу, недалеко от Уханя. К середине января 1938 г. (по другим источникам к концу февраля) китайские рабочие под руководством немцев начали сборку «Хеншелей». Каждый собранный самолет облетал лично представитель RDLI («Ассоциации немецких авиапроизводителей») фон Винтерфельд. Одновременно начался и курс подготовки китайских летчиков и механиков.

Следующие недели показали, что все китайские пилоты не обладают необходимыми навыками полетов, а,



Японские палубные истребители «Накадзима» A2N были основными противниками китайских бомбардировщиков

значит, неизбежными становились различные происшествия. Один из «Хеншелей» в спокойный ясный день заходил на посадку после очередного учебного вылета, когда пилот совершил ошибку, резко дав газ и попытавшись перескочить поздно замеченное здание на аэродроме. Газ-то он добавил, вот только забыл убрать выпущенные для посадки закрылки, с которыми самолет, конечно же, не смог набрать необходимой скорости и врезался в ангар. К счастью происшествие обошлось без жертв, а самолет был возвращен в летное состояние. Примерно в это же время по техническим причинам выбыл из строя еще один «Хеншель», но это не помешало китайскому командованию сделать положительные выводы о качествах этой машины. Китайские пилоты же напротив, самолет недолюбливали, поскольку он был достаточно сложен и аккуратен в пилотировании, особенно, при групповых полетах.

В любом случае, к апрелю 1938 г. все работы по сборке и приемке самолетов были закончены, 12 «Хеншелей» были сданы к середине мая, вскоре и китайские летчики были признаны пригодными для полетов.

Однако, как уже отмечалось, китайцы освоили самолет плохо и в июне 1938 г. три немецких инструктора (а немецкая миссия к тому времени «загорала» в Гонконге, дожидаясь транспорта на родину) были вынуждены за несколько дней заново прогнать курс подготовки.

В состав 15-й эскадрильи китайских ВВС передали девять «Хеншелей». Во второй половине 1938 г., а также весь 1939 г. немецкие пикирующие бомбардировщики выполняли многочисленные атаки против японского флота на реке Янцзы. Документально известно как минимум о трех таких атаках в 1938 г., ходе которых было сброшено минимум 48 50-килограммовых бомб и поврежден один японский эсминец. Однако, после того как в небе Китая появились современные японские истребители «Хеншели» Hs 123A-1 были переведены в летные школы, где и закончили свою карьеру.

Подводя итог можно сказать, что техника германского производства не сыграла какой-либо серьезной роли в японо-китайской войне во многом потому что сюда были поставлены откровенно устаревшие образцы техники, да и уровень подготовки китайских летчиков оказался не на высоте.

Автор выражает признательность Никите Донцову за помощь, оказанную при подготовке статьи.



Четырехмоторные «юнкерсы»

Фирма «Юнкерс» оставила свой след в истории Второй мировой войны благодаря трем машинам — трехмоторному транспортнику Ju 52/3m, двухмоторному бомбардировщику Ju 88 и одномоторному пикировщику Ju 87. В тени этих самолетов, растражированных в тысячах экземпляров, осталась весьма интересная линейка четырехмоторных самолетов, восходящая своими корнями к ранним годам становления люфтваффе.

Для дальних рейдов

1 марта 1935 г. начальником штаба воссозданных люфтваффе был назначен генерал Вальтер Вефер (Walther Wever) — «сухопутчик», ранее не связанный с авиацией, но со всей душой отдавшийся новому делу (достаточно сказать, что он освоил искусство пилотирования самолета и сам управлял своим развездным «Хейнкелем» He 70). В его

видении основным инструментом люфтваффе должны были стать соединения тяжелых четырехмоторных бомбардировщиков, способные нанести сокрушительные удары по политическим, промышленным и коммуникационным центрам потенциальных противников Германии. Требования к такому самолету, получившему незамысловатое обозначение Langstrecken-Grossbomber («большой бомбардировщик дальнего действия») были разработаны летом 1935 г. В послевоенное время за этим самолетом закрепилось название «Урал-бомбер», однако сам Вефер считал главной задачей для четырехмоторных машин удары по территории Великобритании — согласно заданию, самолет должен был с тонной бомб достичь с немецких аэродромов достичь главные города Англии.

Проектирование тяжелого бомбардировщика поручили на конкурсной основе двум фирмам — «Дорнье» и «Юнкерс». Проекту первой из них присвоили обозначение Do 19, второй — Ju 89. Каждая из фирм получила заказ на постройку трех прототипов.

Разработку Ju 89 возглавил Эрнст Циндель (Ernst Zindel), широко использовавший опыт, полученный при создании двухмоторного Ju 86. В конструкции цельнометаллического планера использовали в основном дюраль, а для наиболее нагруженных узлов — хромомолибденовую сталь. Фюзеляж представлял собой монокок квадратного сечения, усиленный шпангоутами и стрингерами, с эллиптическим гаргротом сверху. Крыло состояло из пяти секций. Центроплан выполнялся за одно целое с фюзеляжем и имел пять лонжеронов. Внутренняя секция консоли имела пять основных и два вспомогательных лонжерона, а внешняя — четыре основных и три вспомогательных. Закрылки были типа «двойного крыла Юнкерса» и состояли из двух секций. Основные стойки шасси убирались посредством гидропривода в заднюю часть внутренних мотогондол. Хвостовое оперение — двухкилевое, по типу Ju 86.

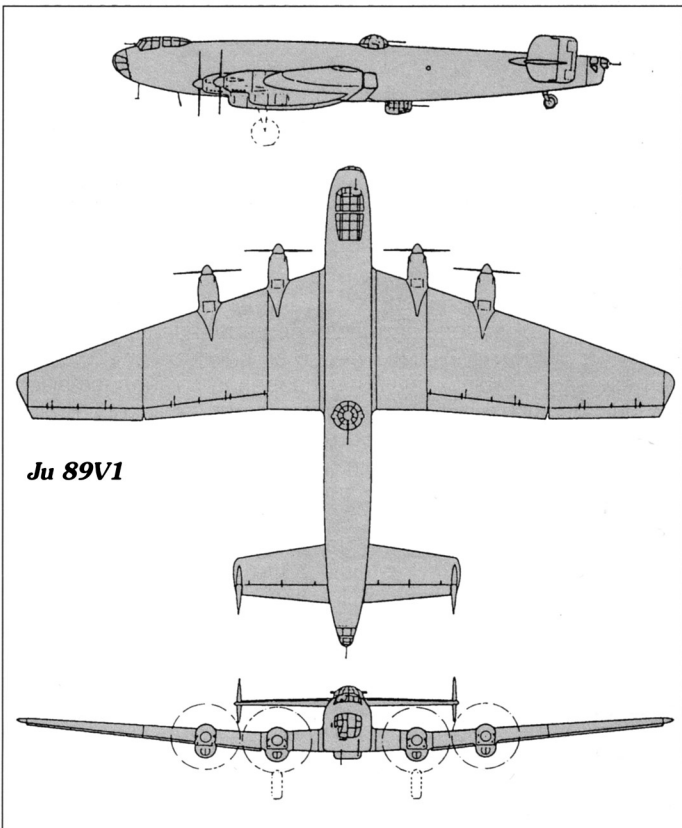
В качестве силовой установки рейхсминистерство авиации предписывало использовать новые 12-цилиндровые V-



Конкурент «Юнкерса» в конкурсе на создание дальнего бомбардировщика - «Дорнье» Do 19



Первый опытный образец Ju 89, 1937 г.



Ju 89V1

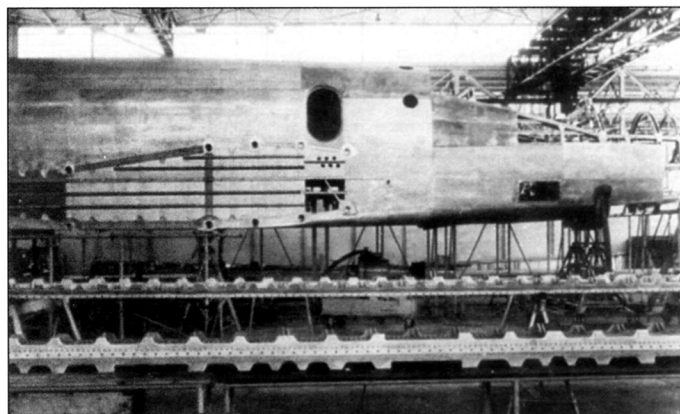
образные моторы жидкостного охлаждения «Юнкерс» Jumo 211 либо «Даймлер-Бенц» DB 600. Оборонительное вооружение Ju 89, согласно проекту, состояло из двух 7,92-мм пулеметов MG 15 в носовой и кормовой установках, а также двух 20-мм пушек MG FF в верхней и нижней башнях с гидроприводом. Пушки имели магазинное боепитание, поэтому каждая из них обслуживалась двумя членами экипажа — наводчиком и заряжающим. Этим обуславливался и достаточно большой состав экипажа — девять человек (два пилота, радист, бортинженер и пять бортстрелков). Бомбовая нагрузка размещалась на вертикальной подвеске во внутреннем бомбоотсеке. Её масса могла достигать 1600 кг (16 100-кг либо 32 50-кг бомб).

Постройка прототипов Ju 89 (равно, как и Do 19) велась в обстановке неопределенности, вызванной гибелью генерала Вефера (3 июня 1936 г. его He 70 разбился при взлете с аэродрома Дрезден-Клоцше — наземный персонал при подготовке к вылету забыл расконстрить элероны...). Новым начальником штаба люфтваффе стал генерал Альберт Кессельринг (Albert Kesselring), отдававший приоритет развитию тактической ударной авиации (пикирующих бомбардировщиков). В его видении дальнейшее

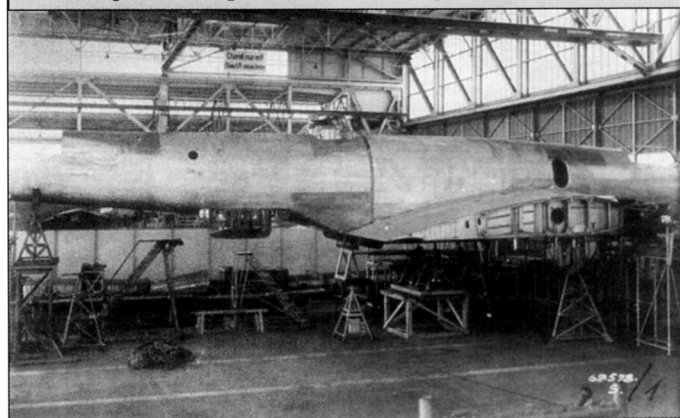
развитие четырехмоторных бомбардировщиков являлось нерациональной тратой ресурсов. В ноябре 1936 г., всего за несколько недель до первого полета Ju 89V1, были объявлены требования к новому самолету — «бомбардировщику А», двухмоторной пикирующей машины (будущему Ju 88). Тем не менее, работы по четырехмоторным машинам некоторое время продолжались как бы по инерции.

7 декабря 1936 г. впервые поднялся в воздух первый прототип Ju 89V1 (заводской номер — WNr. 4911), несший гражданскую регистрацию D-AFIT. На машине стояли моторы Jumo 211 (1075 л.с.), вооружение отсутствовало. Первые тесты в воздухе показали недостаточную путевую устойчивость, поэтому пришлось переделать хвостовое оперение, увеличив площадь килей. Весной начались испытания Ju 89V2 (WNr. 4911; гражданская регистрация D-ALAT), также не несшего вооружения и оборудованного моторами DB 600A (960 л.с.). А 29 апреля 1937 г. вышло распоряжение о прекращении разработки четырехмоторных бомбардировщиков...

В дальнейшем испытания прототипов Ju 89 продолжались в рамках программы создания пассажирского Ju 90.



Постройка второго опытного образца Ju 89 в Дессау



Второй опытный образец Ju 89

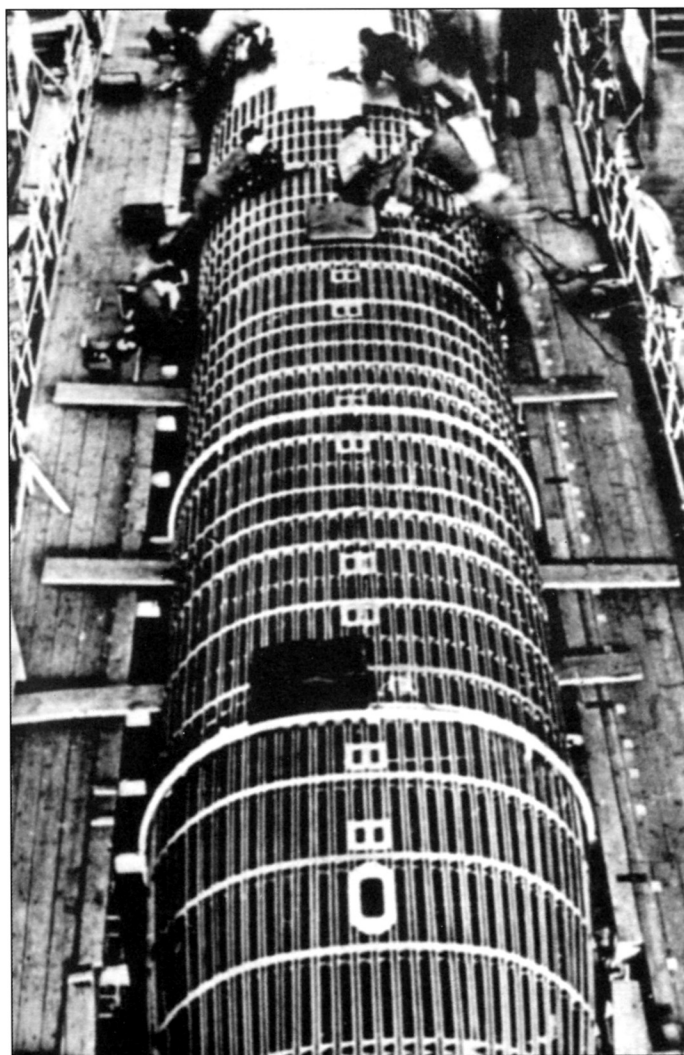
Ju 89V2 отличился летом 1938 г., установив 4 и 8 июня два мировых рекорда: сначала он поднял 5000 кг груза на высоту 9312 м, а затем — 10000 кг на 7242 м. Поскольку тогда вовсю шла маркетинговая кампания пассажирского Ju 90, то рекорды регистрировали за Ju 90V1 — несмотря на то, что самолет с таким обозначением разбился несколькими месяцами ранее...

С началом Второй мировой войны оба прототипа Ju 89 передали люфтваффе. Они вошли в состав транспортной эскадры KG z.b.V. 105 и использовались в ходе высадки в Норвегии.

Пассажирский лайнер

В апреле 1936 г. Эрнст Циндель, главный конструктор Ju 89, начал в инициативном порядке разработку его пассажирского варианта. Это решение оказалось дальновидным. В январе 1937 г. работы были санкционированы рейхсминистерством авиации, и проект получил обозначение Ju 90. Однако было поставлено условие: отказаться от предусмотренных для Ju 89 моторов Jumo 211 или DB 600, которые полностью резервировались для боевой авиации, в пользу двигателей другого типа. Конструкторы «Юнкерса» остановили свой выбор на только разрабатывавшемся моторе BMW 139 — 14-цилиндровой двухрядной «звезде» расчетной мощностью 1550 л.с. А после закрытия программы Ju 89 рейхсминистерство авиации разрешило использовать для первого прототипа пассажирского лайнера элементы конструкции недостроенного прототипа Ju 89V3. От него Ju 90V1 достался и заводской номер — 4913.

Новый самолет унаследовал от Ju 89 общую схему цельнометаллического низкоплана с двухкилевым оперением и убирающимся шасси, но получил совершенно новый фюзеляж с пассажирским салоном, рассчитанным на 40 чел. Первый прототип Ju 90V1 пришлось оборудовать двигателями DB 600C (1100 л.с.) — двигатели BMW 139 попросту ещё не были готовы. Помимо гражданской регистрации D-AALU машина получила и имя «Der Grosse Dessauer» («Большой дессаурец» — завод «Юнкерса» находился в г. Дессау), унаследованное от другого четырехмоторного гиганта — «Юнкерса» G.38.



Сборка фюзеляжа первого опытного Ju 90 на стапеле

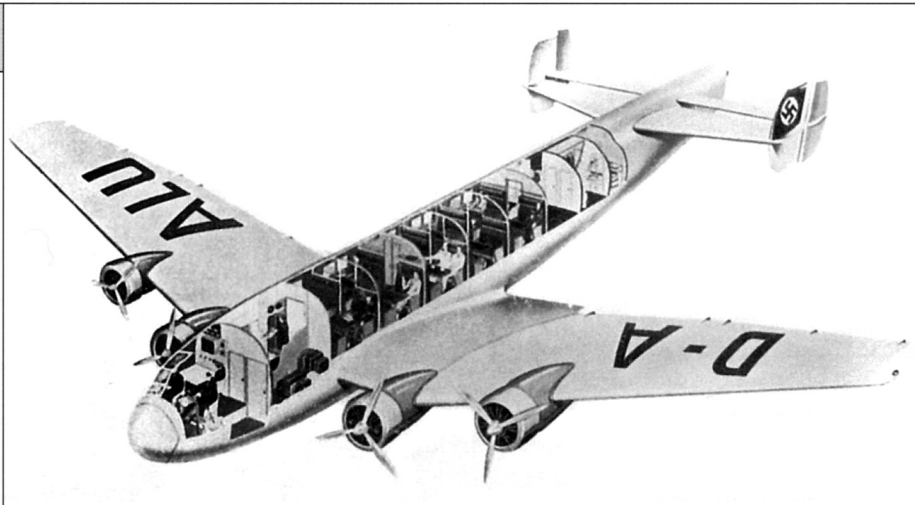


В полете первый опытный Ju 90

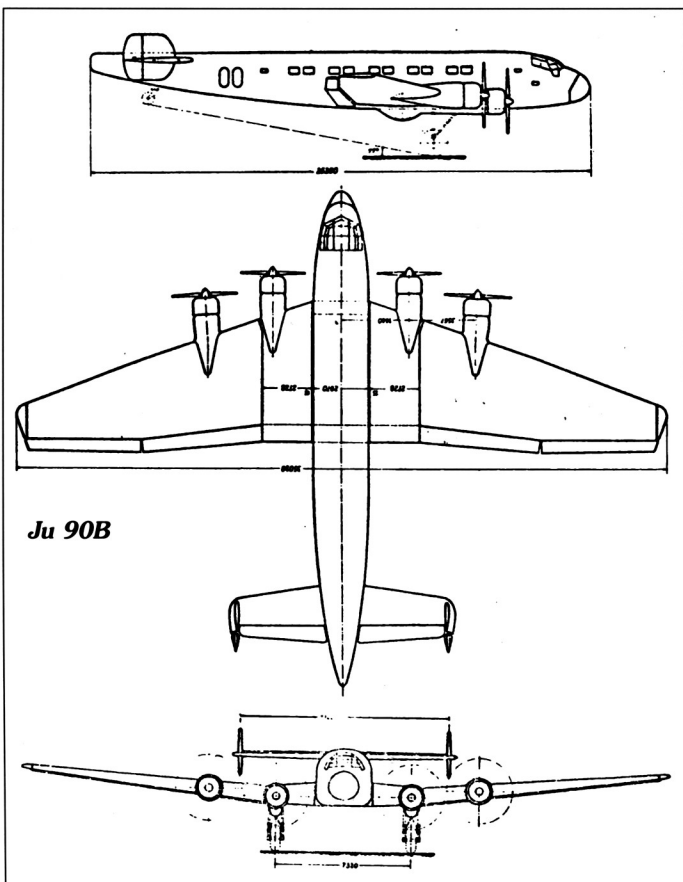
Рекламный проспект, на котором изображен пассажирский Ju 90

На испытания Ju 90V1 вышел 28 августа 1937 г. Поскольку работы над BMW 139 затягивались, второй прототип Ju 90V2 (W.Nr. 4914) получил 9-цилиндровые моторы воздушного охлаждения BMW 132H-1 (830 л.с.), представляющие собой лицензионный вариант американского двигателя «Пратт энд Уитни» S1EG «Хорнет». Самолету, совершившему первый полет 2 декабря 1937 г., присвоили гражданскую регистрацию D-AIVI, а после передачи авиакомпании «Люфтваганза» — ещё и название «Пройссен». Такие же силовые установки получили прототипы Ju 90V3 и Ju 90V4 (W.Nr. 4915 и 4916), облетанные 23 июня и 12 сентября 1938 г. Машины несли гражданскую регистрацию D-AURE и D-ADLH, а также названия «Байерн» и «Швабенланд».

Первым «Люфтваганзе» передали прототип Ju 90V2. Однако карьера этого самолета оказалась короткой — 26 ноября 1938 г. он разбился при взлете с аэродрома Батерст (ныне Банжул, Гамбия), где проходил испытания в условиях тропиков. В результате катастрофы, причиной которой стала поломка двигателя, погибло 12 из 15 человек, находившихся на борту «юнкерса». Ещё раньше — 6 февраля 1938 г. — был потерян Ju 90V1. Машина разбилась во время испытаний на флаттер. В хвостовой части фюзеляжа этого самолета специально для этих тестов установили 400-сильный двигатель, создававший дополнительные вибрации. Испытаний «юнкерс» не перенес...



Интерьер пассажирского салона Ju 90B



Ju 90B

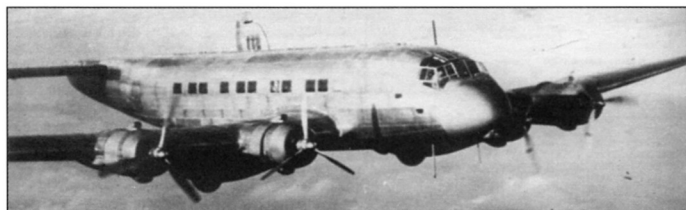
Ju 90V3 и Ju 90V4 передали «Люфтваганзе» 16 июля и 8 ноября 1938 г., но второй из них вскоре вернули на фирму для доработки. Лайнер получил новые овальные кили и консоли крыла, предназначавшиеся для транспортного варианта. Авиакомпания Ju 90V4 возвратили 12 января 1940 г. Но 12 июля 1941 г. самолет забрали для люфтваффе, после чего переоснастили двигателями Jumo 211F (1320 л.с.). Оставшийся у «Люфтваганзы» Ju 90V3 в довоенное время эксплуатировался на линии Берлин-Вена (на время Судетского кризиса в 1938 г. он был временно мобилизован в состав люфтваффе).

Несмотря на потерю двух прототипов и отсутствие предусмотренных проектом двигателей, «Люфтваганза» не по-



Ju 90 «Вюртемберг» в ливрее «Люфтганзы»
LUFTHANSA AIRLINES

теряла интереса к Ju 90. Она заказала восемь серийных машин Ju 90B-1 со все теми же моторами BMW 132H-1. Самолеты имели пассажирский салон на 34-40 мест и экипаж из четырех человек. Ещё два лайнера заказала авиакомпания «Саут Африкен Эйруэйвз». Эти машины обозначались Ju 90Z-3 (обозначение Ju 90Z-2 было зарезервировано для так и не построенного экспортного варианта с двигателями BMW 132) и оборудовались американскими 14-цилиндровыми двигателями воздушного охлаждения «Пратт энд Уитни» «Твин Уосп» SB-3G (1200 л.с.).



Два Ju 90, заказанные авиакомпанией «Саут Африкен Эйруэйвз» с началом войны были конфискованы



«Вюртемберг» и «Мекленбург» в составе Люфтваффе

Однако самолеты, уже получившие южноафриканскую регистрацию (ZS-ANG и ZS-ANH) к заказчику так и не попали — после начала Второй мировой войны оба Ju 90Z-3, ещё находившиеся в постройке, конфискованы люфтваффе. Таким образом, построили десять серийных Ju 90 (W.Nr. 900001-900010; самолеты Ju 90Z-3 имели заводские номера 900002 и 900004).

Первый Ju 90B-1, получивший регистрацию D-ABDG и название «Вюртемберг», вышел на испытания 24 февраля 1939 г. За ним последовали D-ADFJ «Баден» (W.Nr. 900003), D-AEDS (900005), унаследовавший имя «Пройссен» от разбившегося первого прототип, D-ASND «Мекленбург» (900006), D-AFHG «Ольденбург» (900007), D-ATDC «Гессен» (900008) и D-AJNB «Тюринген» (900009). Последний Ju 90B-1 — D-AVMF «Бранденбург» — облетали 25 апреля 1940 г.

В «Люфтганзе» самолет Ju 90B-1 летали на линиях, соединявших Берлин с Барселоной и Белградом, совершали рейсы в Швецию и Финляндию. 8 ноября 1940 г. серийный Ju 90A «Бранденбург» (D-AVMF) разбился у Шёнтейн-

Бывший пассажирский Ju 90 в камуфляжной окраске



«Байерн» стал единственным Ju 90, всю войну прослужившим в гражданском качестве обслуживая линии «Люфтвафзы»

хена из-за обледенения хвостового оперения. Под своими обломками машина похоронила 29 пассажиров и членов экипажа (эта катастрофа принесла наибольшее количество жертв за всю историю эксплуатации Ju 90).

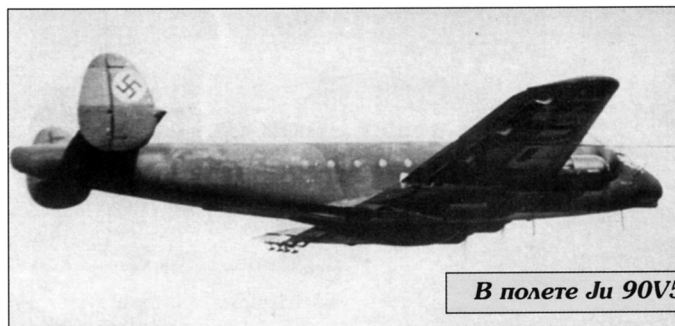
Суровые реалии военного времени привели к тому, что к лету 1943 г. у «Люфтвафзы» остался единственный Ju 90 — «Байерн» (D-AURE). 6 раз в неделю он летал по маршруту Берлин — Штутгарт — Лион — Барселона — Мадрид — Лиссабон. Однако 9 августа 1944 г. этот самолет был уничтожен в аэропорту Штутгарт-Эхтердинген во время налёта американских бомбардировщиков. С его уничтожением эксплуатация самолетов этого типа на гражданских линиях прекратилась. Правда, в апреле 1945 г. авиакомпания вернула самый первый серийный Ju 90B-1 (D-ABDG), но сколько-нибудь значительную работу на гражданских авиалиниях он выполнить уже не успел. Конец войны застал борт D-ABDG в Травемюнде. В общей сложности под флагом «Люфтвафзы» Ju 90 налетали 3,8 миллиона километров. Что же касается бывших южноафриканских самолетов, то машина с заводским номером 900004 разбилась в самом начале карьеры — 12 апреля 1940 г. Самолет, совершавший первый полет после установки новых двигателей BMW 801A, буквально развалился в воздухе...

В общем, Ju 90 представлял собой весьма удачный пример создания пассажирского самолета на базе конструкции бомбардировщика. Если бы не война, машины этого типа, наверняка, заняли бы заметное место на дальних пассажирских линиях. Но в итоге немногочисленным выпущенным Ju 90 пришлось служить в качестве военно-транспортных.

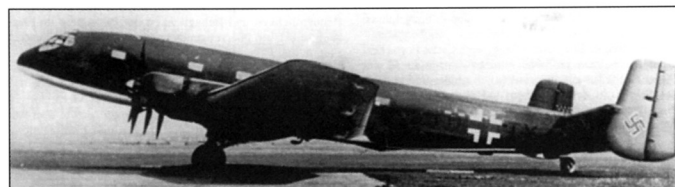
В новом качестве

Параллельно с пассажирским вариантом, велась отработка и военно-транспортной модификации Ju 90s (schwere, т.е. «тяжелый»). Некоторые предназначенные для неё решения были опробованы на Ju 90V4, получившем новое крыло с прямым в плане центропланом и сужающимися к концам консолями. Однако полноценным прототипом Ju 90s стал Ju 90V5 (W.Nr. 4917; гражданская регистрация D-ABNS), оборудованный моторами BMW 132M (970 л.с.). Этот самолет впервые поднялся в воздух 5 декабря 1939 г. От гражданских машин он отличался крылом увеличенного размаха и площади, усиленным шасси со спаренными колесами на основных стойках, измененными очертаниями вертикального оперения и наличием грузовой ramпы в полу фюзеляжа — т.н. «трапоклаппе» (когда ramпа открывалась, опускаясь на землю, хвостовая часть фюзеляжа приподнималась). Дополнительно с левой стороны фюзеляжа имелась большая сдвижная грузовая дверь. Объем грузового отсека составлял 96,5 куб. м, а его габариты и грузоподъемность «трапоклаппе» позволяли загружать даже легкий полугусеничный бронетранспортер Sd.Kfz. 250.

30 июля 1940 г. впервые поднялся в воздух Ju 90V6 (W.Nr. 4918, D-AOKD) — военно-транспортный самолет с мотора-



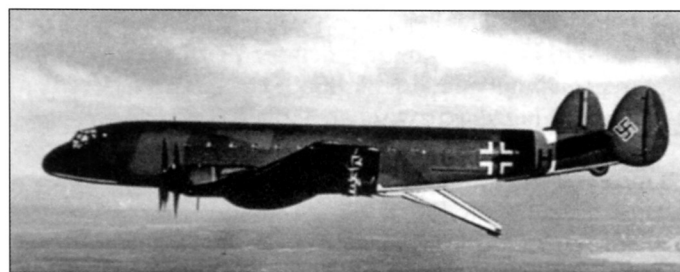
В полете Ju 90V5



Первый опытный Ju 290 был перестроен из Ju 90B-1



На Ju 90V7 (все фото на с.36) отработывалась конструкции «трапоклаппе», позволявшего загружать даже легкий полугусеничный бронетранспортер Sd.Kfz. 250



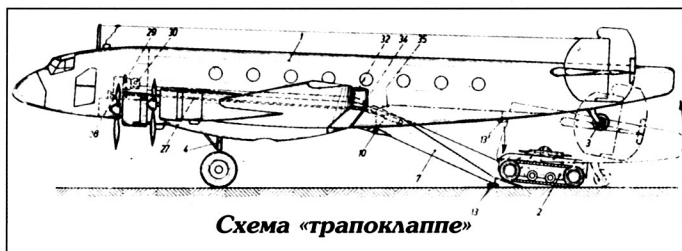


Схема «трапоклаппе»

ми BMW 139 (1500 л.с.), представлявшего собой очередной шаг на пути к более перспективному Ju 290.

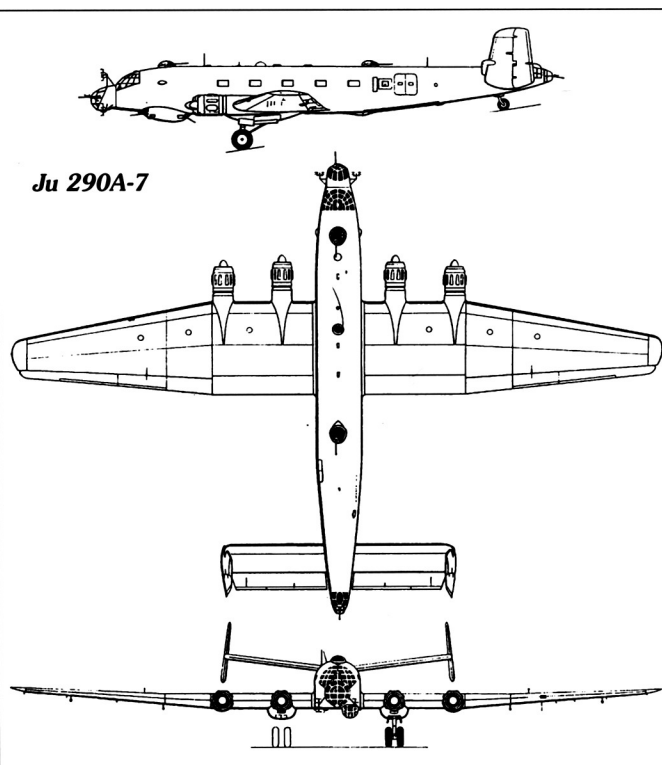
В конце 1939 г. в распоряжение «Юнкерса» передали три бывших чешских конструкторских бюро, и работы по созданию Ju 90s перенесли в Прагу. Для конструкторских работ, изготовления макета и проведения статических испытаний использовался бывший завод «Летов» в Летнянах — предместье Праги. На флагманский завод «Юнкерса» в Дессау возложили изготовление опытных самолетов, а завод в Бернбурге отвечал за серийное производство. В 1940 г. временное, внутрифирменное, обозначение Ju 90s было заменено на официальное Ju 290.

Некоторые решения для Ju 290 отработывались на прототипах Ju 90V7 (W.Nr. 4919; D-APFH; первый полет 6 сентября 1941 г.) и Ju 90V8 (W.Nr. 4920; D-AQJA; 28 марта 1942 г.), переоборудованных из Ju 90B-1 и Ju 90Z-3 соответственно. Первый из них получил дополнительную фюзеляжную секцию длиной 2 м, вставленную за крылом. Общая длина фюзеляжа увеличилась с 26,5 до 28,7 м, что позволило улучшить курсовую устойчивость машины и восстановить центровку, нарушенную вследствие установки более мощных и тяжелых двигателей. Одновременно была усилена центропланная секция крыла. Ju 90V8, рассматривавшийся как прототип разведывательной модификации, помимо удлиненного фюзеляжа получил ещё и подфюзеляжную гондолу. В ней смонтировали 20-мм пушку MG 151/20, стреляющую вперед, и 13,2-мм пулемет MG 131, стреляющий назад. Ещё одну такую же пушку установили в верхней башне с гидроприводом, а третью — в хвостовой установке. Наконец, в боковых окнах предусмотрели установку пары пулеметов MG 131.

16 июля 1942 г. впервые поднялся в воздух опытный образец Ju 290V1 с моторами BMW 801A, выполненный в транспортной конфигурации — с подфюзеляжной грузовой рампой, снабженной гидроприводом (т.н. «трапоклаппе»).

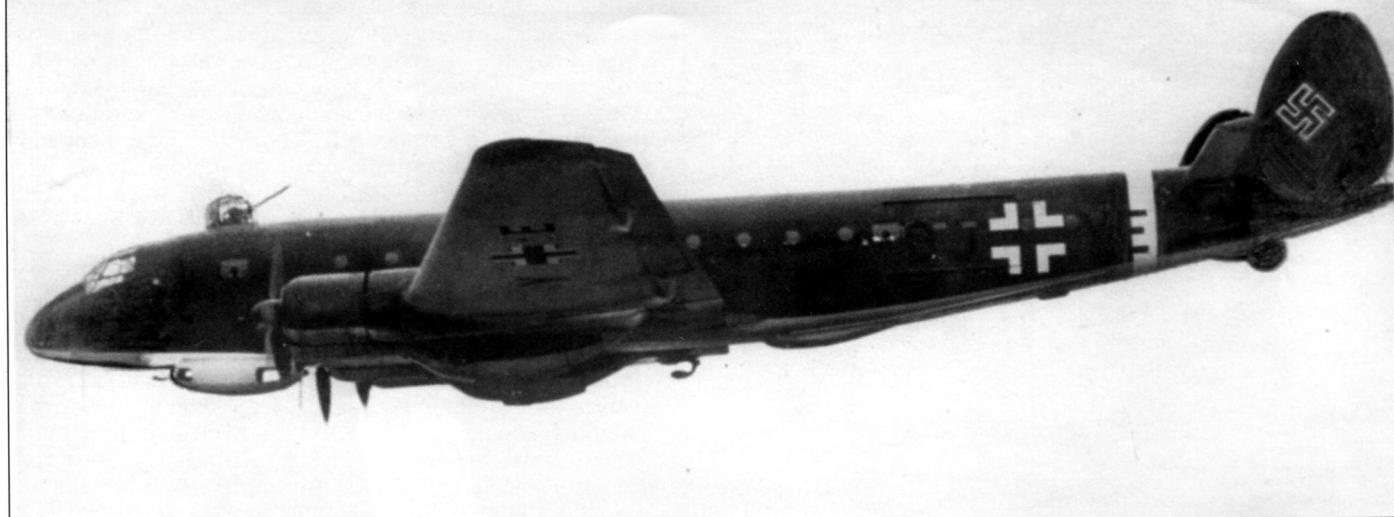
Эта машина также не строилась «с нуля», а была переделана из Ju 90B-1 и имела промежуточное обозначение Ju 90V11. Самолет получил крыло увеличенного размаха (с 35,6 до 42 м) и площади (с 183,8 до 203,5 кв. м), а характерные округлые шайбы вертикального оперения получили трапециевидную форму. Прототипы Ju 90V7 и Ju 90V8 также получили новые обозначения — Ju 290V3 и Ju 290V2 и новые заводские номера (W.Nr. 110152 и W.Nr. 110151 соответственно). Чтобы ещё более запутать работу будущих исследователей, эти два прототипа параллельно проходили и под обозначением предсерийных машин Ju 290A-0.

В октябре 1942 г. начался выпуск серийных машин. Первая модификация Ju 290A-1 представляла собой военно-транспортный самолет с «трапоклаппе» длиной 4,93 м и шириной 2,34 м. Двигатели BMW 801L (1560 л.с.). Воору-



Ju 290A-7

Дальний разведчик Ju 290 в полете



Ju 290A-1



жение изначально отсутствовало, но в частях Ju 290A-1 вооружались двумя 7,92-мм пулеметами MG 15, стрелявшими через боковые окна. Построено шесть самолетов (WNR. 110153, 110154, 110156-110159), ещё один планер (WNR. 110155) остался недостроенным и использовался для статических испытаний. Первая серийная машина получила также «опытное» обозначение Ju 290V4, а три последние впоследствии переоборудовали в морские разведчики Ju 290A-2. Такие самолеты отличались дополнительными топливными баками в фюзеляже и расширенным составом

оборудования. В частности, они получили радиовысотомер FuG 101 с антеннами под крылом и РЛС обнаружения морских целей FuG 200 «Хознвиль» (её антенны располагались в носовой части фюзеляжа). Оборонительное вооружение состояло из верхней башни с 20-мм пушкой MG 151/20. Один Ju 290A-2 передали испытательному центру в Рехлине, остальные два поступили в строевую часть — группу FAGr. 5.

Решение «переквалифицировать» Ju 290A из транспортного самолета в морской разведчик было вызвано устареванием использовавшихся в этом качестве самолетов «Фокке-Вульф» FW 200 «Кондор». «Юнкерсы», оборудованные гораздо более мощными двигателями, выглядели в этом качестве предпочтительнее. Поэтому практически все последующие Ju 290A строились именно в разведывательном варианте.

Начиная с июня 1943 г. было выпущено пять самолетов Ju 290A-3 (WNR. 110160-110164). Если на первых трех экземплярах этой модификации стояли моторы BMW 801L-2, то остальные два получили BMW 801D-1, приспособленные для работы на 96-октановом бензине и развивающие мощность 1700 л.с. Стрелковое вооружение состояло из четырех 20-мм пушек MG 151/20 (по одной в двух верхних башнях с гидроприводом, а также в подвижных установках в носовой части подфюзеляжной гондолы и в хвосте фюзеляжа). Их дополняли три 13,2-мм пулемета MG 131 (по одному в хвостовой части подфюзеляжной гондолы и боковых окнах). Экипаж состоял из семи человек.

Следующая серия из пяти машин Ju 290A-4 (WNR. 110165-110169) также оборудовалась двигателями BMW 801D. Вооружение соответствовало Ju 290A-3. «Трапиклаппе» изначально отсутствовал, была введена бронезащита кабины пилотов. Стремление к дальнейшему повышению боевой живучести привело к появлению модификации Ju 290A-5. На этом самолете было введено протектирование топливных баков и установлена система аварийного слива топлива, а также усилено бронирование рабочих мест членов экипажа. Первый Ju 290A-5 был облетан 1 ноября 1943 г. Всего построили 11 таких самолетов (WNR. 110170-110180). На последнем из них было усилено оборонительное вооружение — в боковых окнах вместо пулеметов MG 131 установили 20-мм пушки MG 151/20. Первая же машина в марте 1944 г. получила новые двигатели BMW 801TL.

Три Ju 290A-5 переоборудовали в 50-местные пассажирские самолеты Ju 290A-6. Два из них передали «Люфтваффе», и оба закончили свою карьеру в Мюнхене. Самолет с заводским номером WNR. 110174 и гражданской регистрацией D-ATIP был уничтожен в результате бомбардировки 27 декабря 1944 г., а вторая машина (WNR. 110176) полу-



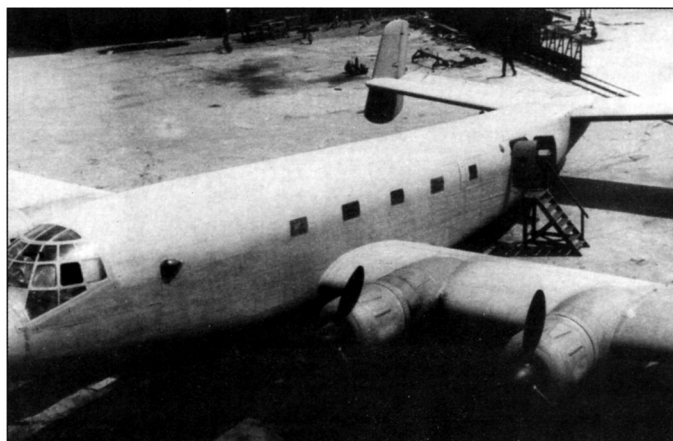
Стойка основного шасси Ju 290

чила повреждения при посадке в мюнхенском аэропорту 7 апреля 1945 г. и в дальнейшем не восстанавливалась. Третий Ju 290A-6 (W.Nr. 110178 «Байерн») предназначался для летного отряда фюрера (Fuhrer-Kurierstaffel). На этой машине собирались применить герметичную кабину, но неудачно — требуемой герметичности добиться не удалось.

Все ранее строившиеся разведчики Ju 290A были чистыми разведчиками — подвеска бомб на них не предусматривалась. Оно и понятно — времена, когда «Кондоры» безнаказанно бомбили в океане одиночные суда, безвозвратно канули в лету. Однако создание в Германии управляемых авиабомб и противокорабельных ракет, позволяющих поражать цели без входа в зону зенитного огня, дало второй шанс неповоротливым четырехмоторникам. Поэтому на модификации Ju 290A-7 установили три бомбодержателя ЕТС — два под внешними частями крыла и под фюзеляжем. На них предполагалось подвешивать противокорабельные управляемые ракеты Hs 293 или управляемые авиабомбы FX 1400 (возможной была также подвеска обычных авиабомб калибром до 1000 кг). В очередной раз было усилено стрелковое вооружение — в новой остекленной части фюзеляжа установили дополнительную пушку MG 151/20, такие же пушки (по образцу самолета W.Nr. 110180) установили в боковых окнах. Таким образом, общий состав вооружения довели до семи пушек и одного пулемета. Максимальный запас топлива увеличился до 16780 кг, что позволило довести дальность полета до 7540 км. Численность экипажа составляла 9 человек.

Первый экземпляр Ju 290A-7 получили путем переделки Ju 290A-7 W.Nr. 110165, получившего новый заводской номер W.Nr. 110196. Люфтваффе заказали 25 таких серийных самолетов, но реально построили только 12 (W.Nr. 110181, 110185-110195). Несмотря на наличие бомбодержателей, Ju 290A-7 ни разу в качестве ударных не применялись, используясь только как разведчики. Один из них (W.Nr. 110192) в феврале 1945 г. переоборудовали в личный самолет Гитлера, но сам фюрер ни разу воспользоваться им не успел. Эта машина была уничтожена на аэродроме Мюнхен-Рием во время бомбардировки союзников 24 марта 1945 г.

Вариант Ju 290A-9 представлял собой самолет с ещё более увеличенной дальностью: благодаря установке двух 2500-литровых топливных баков в фюзеляже её удалось довести до 8300 км. Состав вооружения сократили, оставив лишь три пушки MG 151/20: в передней верхней башне, носовой части подфюзеляжной гондолы и хвостовой фюзеляжной установке. Построили два таких самолета (W.Nr. 110182 и 110183), а ещё один — переоборудовали из Ju 290A-7 (W.Nr. 110185). Предполагалось использовать такие



Ju 290A-3 на заводе «Летов»

машины для рейсов в Японию, но в конце концов от этих планов отказались. Идею полета в Страну восходящего солнца реанимировали в конце 1944 г., когда в Травемюнде начали переделку для этой цели одного из Ju 290A-3 (W.Nr. 110163). Самолет должен был доставить в Японию нового немецкого военно-воздушного атташе генерала Ульриха Кесслера (Ulrich Kessler). В конечном итоге, генерал отправился к новому месту службы на подводной лодке, а так и не завершивший переоборудование самолет был взорван 3 мая 1945 г. чтобы не достался противнику.

Последним вариантом Ju 290A стал Ju 290A-8 — развитие «семерки» с усиленным оборонительным вооружением. Наверху фюзеляжа установили ещё две пушечные башни, доведя их общее количество до четырех(!). Таким образом, оборонительное вооружение самолета состояло из девяти пушек MG 151/20 и одного пулемета MG 131. Было заказано 11 машин Ju 290A-8, но начали постройку лишь двух (W.Nr. 110184 и 110212), однако и те до окончания войны так и не достроили.

Самолет Ju 290A зарекомендовал себя вполне удачным дальним морским разведчиком — что и обусловило желание создать ещё более «продвинутый» вариант Ju 290B, оборудованный новыми моторами BMW 801E с мощностью, увеличенной до 2000 л.с. Модификация Ju 290B-1 задумывалась как дальний высотный разведчик с герметичной кабиной экипажа. Стрелковое вооружение должно было состоять из двух счетверенных установок 13,2-мм пулеметов MG 131 в носовой и хвостовой башнях HL 131V, а также трех спаренных 20-мм пушек MG 151/20 в башнях с дис-



Ju 290A-5

танционным управлением — двух верхних HD 151Z и нижней FDL-C 151Z (находящейся на примерно $\frac{1}{4}$ длины фюзеляжа от носа самолета). Ещё более мощное оборонительное вооружение должен был получить морской патрульный самолет Ju 290B-2: на нем вместо кормовой пулеметной установки предполагалось применить пушечную (с двумя MG 151/20), количество верхних башен довести до четырех, а кроме того, установить спарки MG 151/20 в боковых окнах. Таким образом, количество стволов оборонительного вооружения доводилось до 16 пушек и четырех пулеметов. Помимо этого, самолет снабжался внешними бомбодержателями ЕТС, на которых можно было разместить до 4400 кг боевой нагрузки. Под крылом подвешивались две единицы управляемого оружия Hs 293, Hs 294 либо FX 1400, под фюзеляжем — две Hs 293 или одна Hs 294.

В качестве прототипа Ju 290B-2 решили использовать недостроенный Ju 290A-8 (W.Nr. 110184). Поначалу работы продвигались достаточно быстро, но в ноябре 1944 г. были остановлены — у авиапромышленности Третьего рейха появились другие приоритеты...

Ещё одним вариантом Ju 290B должен был стать самолет Ju 290MS (Minensuche), оборудованный аппаратурой для траления магнитных мин. Оборонительное вооружение в этом варианте сокращалось до двух стрелковых установок — носовой и хвостовой. Только на чертежных досках остались и следующие модификации «двести девяностого». В частности, Ju 290C предполагалось оборудовать новыми моторами жидкостного охлаждения Jumo 222 мощностью 2500 л.с. Его предполагалось выпускать в двух вариантах — Ju 290C-1 в основном соответствовал Ju 290B-1, а Ju 290C-2 должен был стать транспортным самолетом. Вариант Ju 290D задумывался как морской ударный самолет, отличавшийся от Ju 290C-1 уменьшенным запасом топлива и возможностью подвески управляемых авиабомб (ракет) на внешней подвеске. Наконец, Ju 290E должен был стать ночным тяжелым бомбардировщиком. Его оборонительное вооружение сокращалось до трех установок — носовой и кормовой с четырьмя 13,2-мм пулеметами каждая, а также одной верхней башни с двумя пушками MG 151/20. Для размещения бомбовой нагрузки общей массой до 18(!) тонн служил большой подфюзеляжный деревянный обтекатель. Поначалу именно Ju 290E пользовался приоритетом. Предполагалось в случае отставания сроков создания моторов Jumo 222 оснастить эту машину менее мощными BMW 801TJ. Однако крест на дальнейшем совершенствовании Ju 290 был поставлен задолго до того, как все эти модификации могли воплотиться в металл — 1 июля 1944 г., когда рейхсминистерство авиации решило закрыть 20 программ разработки тяжелых самолетов (с двумя и более двигателями), сосредоточившись на истребителях и реактивных машинах.

В общей сложности построили 18 самолетов Ju 90 (включая Ju 290V7 и V8, переименованные в Ju 290V3 и V2), а также 44 Ju 290 (без учета переделок).

В военно-транспортной авиации

В отряде 4./KG z.b.V. 107 в ходе операции «Везерюбунг» в апреле 1940 г. действовало пять гражданских Ju 90, перебрасывавших личный состав и грузы в Норвегию. 12 апреля один из самолетов получил повреждения, потерпев аварию на взлете. 15 апреля Ju 90 сбрасывали боеприпасы и теплое обмундирование для горных егерей, сражавшихся под Нарвиком. Впоследствии Ju 90 вернули авиакомпания, но в мае 1941 г. у «Люфтвафзы» вновь забрали три Ju 90, причем вместе с экипажами — транспортные самолеты большой дальности понадобились для обеспечения перевозок в Ирак, где вспыхнул пронацистский мятеж Рашида

Али. Помимо этого, два Ju 90 использовались в качестве буксировщиков тяжелых десантных планеров Me 321.

В феврале-мае 1942 г. все имеющиеся в строю Ju 90 (как военные, так и все ещё остававшиеся у «Люфтвафзы») привлекались для снабжения окруженных соединений вермахта под Демянском. В ноябре 1942 г. они участвовали в переброске частей вермахта в Тунис.

2 января 1943 г. на аэродроме Берлин-Темпельхоф был сформирован отряд LTS 290 — Lufttransport Staffel 290 (известный также как «отряд четырехмоторных транспортных самолетов» — Viermotorige-Transportstaffel). Часть возглавил гауптман Гейнц Браун (Heinz Braun). В её состав вошли семь самолетов Ju 90 (три серийных Ju 90B, а также опытные Ju 90V4, Ju 90V6, Ju 90V7 и Ju 90V8), два FW 200B, а также Ju 252V5, ставший единственным трехмоторным самолетом в отряде. В том же месяце отряд перебросили в район Сталинграда для снабжения окруженной армии Паулюса. Один из Ju 90B (W.Nr. 900008) был потерян — самолет подломил шасси при посадке в Харькове, и его пришлось уничтожить, чтобы не достался противнику.

В начале января 1943 г. для снабжения частей 6-й армии под Сталинградом привлекли опытный Ju 290V1 и один из Ju 290A-0. Первый рейс на аэродром Питомник состоялся 10 января, а уже во время второго, 13 января, Ju 290V1 потерпел катастрофу, разбившись на взлете. Причиной стала перегрузка — в самолет загрузили 69 раненых. Из числа пассажиров и членов экипажа удалось выжить лишь одному... В тот же день Ju 290A-0 при заходе на посадку был атакован истребителем ЛаГГ-3. Пилот не рискнул сажать поврежденную машину в Питомнике и, развернувшись, ушел на базу.

С марта по июль 1943 г. LTS 290 действовал на Средиземноморском ТВД, базируясь в Гросетто (Италия). Его состав усилили парой Ju 290A-1 а также опытным Ju 290V2. Первоначально LTS 290 совершала рейсы в Тунис. Несмотря на господство в воздухе вражеских истребителей, отряд понес минимальные потери для тех времен — три самолета, причем все они (Ju 252V5 и два Ju 290A-1 — W.Nr. 110152 и 110154) были брошены в Тунисе из-за повреждений, полученных при посадках, а не стали жертвами противника. Получил повреждения при посадке в Тунисе и Ju 290V2, но его удалось отремонтировать и перегнать в Италию.

20 мая 1943 г. в результате бомбардировки аэродрома Гросетто был уничтожен Ju 90B W.Nr. 900003, а 23 июля у берегов Корсики погибла ещё одна такая машина — W.Nr. 900007. В этом случае самолет был подбит бортстрелками бомбардировщика В-26 «Марудер», а затем по ошибке добит огнем немецких зенитов. 11 сентября у Бад Тольца разбился Ju 90B W.Nr. 900002, а в ноябре была потеряна однотипная машина W.Nr. 900006. В итоге, в LTS 290 осталось только четыре Ju 90.

Отряд был передислоцирован в Германию, осуществляя полеты в интересах верховного командования вермахта. В декабре 1943 г. его переименовали в LTS 5. В том же месяце отряд в рамках пополнения получил четыре итальянских четырехмоторника «Пьяджо» Р.108Т. К апрелю 1944 г. количество Р.108Т возросло до десяти, а Ju 90B — уменьшилось до трех. Весной 1944 г. отряд LTS 5 участвовал в эвакуации немецких войск из Крыма. В августе 1944 г. отряд LTS 5 реорганизовали в 14./TG 4. В его составе, наряду с итальянскими самолетами, по-прежнему оставалось три четырехмоторных «юнкерса». Осенью 1944 г. 14./TG 4 работал на линиях сообщения с оккупированной Грецией. 5 октября был потерян один Ju 90B — машину, повредившую шасси при посадке в Афинах, пришлось уничтожить. К концу войны в составе люфтваффе ещё числилось два Ju 90, после поражения Германии сданные на слом.

Над океаном

Как уже отмечалось, серийные Ju 290A предполагалось использовать для замены дальних морских разведчиков FW 200C. Поставки новых «юнкерсов» начались летом 1943 г. Поскольку эти машины не имели бомбового вооружения, являясь «чистыми» разведчиками, они не в «бомбардировочную» эскадру KG 40 (в которой служили FW 200C), а в дальнеразведывательную группу Fernaufklarungsgruppe 5 (FAGr. 5). Она была сформирована в июне 1943 г. на аэродроме Мон-де-Марсан на юго-западе Франции. В состав группы вошли отряды 3.(F)/Aukl.Gr. 10 и 3.(F)/Aukl.Gr. 100, сменившие свои обозначения на 1./FAGr. 5 и 2./FAGr. 5. Ранее эти части летали на двухмоторных разведчиках Ju 88D. Командиром FAGr. 5 назначили гауптмана Германа Фишера (Hermann Fischer). Так же, как и FW 200C, новые самолеты должны были осуществлять морскую разведку в интересах подводных сил, обнаруживая вражеские конвои и наводя на них субмарины.

Боевую работу группа FAGr. 5 начала 15 октября 1943 г. Её Ju 290A совершали полеты продолжительностью до 18 часов. Действуя в южном направлении, они добирались до западного побережья Африки, в западном — до 30° западной широты (западнее Азорских островов), в северном — до 55° северной долготы. Интенсивность вылетов была невысокой — как правило, ежедневно группа отправляла на задание один-два самолета (так, с 15 ноября по 18 декабря было выполнено 30 боевых вылетов).

Уже в ноябре 1943 г. FAGr. 5 понесла первые потери, лишившись двух машин. При взлете с Мон-де-Марсана разбился Ju 290A-5 WNr. 110168. Другая же машина — Ju 290A-3 (WNr. 110163) — был сбит 20 ноября в районе западнее мыса Ортегаль. В тот день в ожесточенном бою сошлись восемь британских истребителей (четыре «Москито» из 157-й эскадрильи и четыре «Бофайтера» из 248-й) и несколько немецких Ju 88C из эскадры ZG 1, прикрывавших возвращение разведчиков. Итоги оказались для немцев плачевными — потеряв одного Ju 88C-6, они не сумели защитить разведчики, и обе четырехмоторные машины (Ju 290A-3 и FW 200C-5 из отряда 7./KG 40) рухнули в океан.

Увеличение количества эскортных авианосцев, выделяемых в прикрытие конвоев, а также развитие тактики британских истребителей дальнего действия не могло не сказаться на потерях группы FAGr. 5. Черным для неё стал день 16 февраля 1944 г., когда истребители сбивали сразу два «юнкерса». Утром пара палубных «Уайлдкэтов» 811-й эскадрильи с эскортного авианосца «Байтер» сбива Ju 290A-5 WNr. 110177, а после полудня «Бофайтер» из 235-й эскадрильи уничтожил ещё одного Ju 290A-5 (WNr.

110175). В апреле группа FAGr. 5 лишилась двух самолетов, уничтоженных на земле во время налетов вражеской авиации. А 26 мая вновь отличились британские истребители — на этот раз «Си Харрикейны» 835-й эскадрильи с эскортного авианосца «Наирана». Ранним утром пара истребителей атаковала Ju 290A-7 (WNr. 110189). Разведчик, пораженный меткими пушечными очередями, взорвался при ударе о воду, но ответным огнем его бортолстрелки сумели сбить одного «Си Харрикейна». А вечером очередная пара истребителей с того же авианосца настигла два «юнкерса» и сбива одного из них (Ju 290A-3 WNr. 110164). На этот раз немецким авиаторам повезло — лейтенант Курт Ноннеберг (Kurt Nonneberg) сумел посадить подбитую машину на воду. При посадке у самолета оторвалось левое крыло и хвостовая часть фюзеляжа, но пять членов экипажа были спасены одним из судов конвоя.

По состоянию на 31 мая 1944 г. группа FAGr. 5 насчитывала 11 самолетов Ju 290A, два Do 217 и один He 111, но боеготовыми были лишь четыре «юнкерса». 6 июня экипаж гауптмана Эмиля Захтлебена (Emil Sachtleben) совершил полет на Гренландию, эвакуировав оттуда персонал метеостанции (26 чел.). Ввиду высадки во Франции войск союзников и отступления вермахта группу в августе 1944 г. передислоцировали в Германию, на аэродром Мюльдорф. Здесь оставшиеся в FAGr. 5 «юнкерсы» передали эскадре KG 200. Сама же группа осталась «безлошадной». В феврале 1945 г. её решили перевооружить самолетами Do 335, но реализовать эти планы так и не успели. В том же месяце на базе FAGr. 5 сформировали группу FAGr. 1, получившую двухмоторные разведчики Ju 88 и Ju 188.

Специальные операции

Для выполнения различных специальных заданий привлекались несколько машин Ju 290A, переданных сформированному в марте 1942 г. специальному подразделению Versuchsverband der Ob.d.L., в феврале 1944 г. реорганизованному в эскадру KG 200. Подробности многих операций, в которых участвовали Ju 290A этой части, до сих пор остаются неизвестными. Известно, однако, что 26 декабря 1943 г. из-за плохих погодных условий при взлете с аэродрома Лесака (Испания) разбился Ju 290A-3 WNr. 110161, «одолженный» у группы FAGr. 5. 5 февраля 1944 г. на аэродроме Тоурус в результате вражеской бомбардировки был уничтожен «спецназовский» Ju 290A-1 WNr. 110154.

5 января 1944 г. гауптман Браун (Braun), ранее командовавший отрядом 2./FAGr. 5, получил приказ сформировать Kommando Japan — специальное подразделение для осуществления рейсов в Японию. Предполагалось,



Трофейный Ju 290. Самолет еще сохраняет свастики, но регистрационный номер уже изменен

что, стартовав с аэродрома Наутси (Финляндия), Ju 290A сможет доставить в Страну Восходящего Солнца две тонны груза. Для своей команды Браун выбрал два опытных экипажа «Люфтганзы», возглавляемых Вальтером Майром (Walter Mayr) и Рудольфом Блюме (Rudolf Blume). В его распоряжение также выделили три новеньких Ju 290A-9. 11 апреля 1944 г. один из них (W.Nr. 110183) получил повреждения при налете вражеской авиации на аэродром Финстервальде. Машину собирались отремонтировать, но в конечном итоге сдали на слом. Двум другим Ju 290A-9 также не судилось слетать в Японию. Они вошли в состав отряда 1./KG 200, отвечающего за заброску агентов в глубокий тыл противника (в этом отряде эксплуатировались, в частности, трофейные бомбардировщики B-17 и B-24). «Юнкерсы» попытались использовать в операции «Элиста», предусматривавшей заброску диверсантов из числа нацменьшинств СССР в Калмыкию. Успехом эта операция не увенчалась. 23 мая 1944 г. самолет W.Nr. 110185, совершивший посадку в советском тылу, был атакован и уничтожен четверкой «Харрикейнов» из 933-го истребительного авиаполка. Более интригующей оказалась судьба «юнкерса» W.Nr. 110182. 10 июня он стартовал с аэродрома Цилистеа (Румыния) с 30 диверсантами на борту. Согласно плану, самолет должен был «пересидеть» день в тылу противника, а на следующую ночь вернуться обратно. Однако этого не случилось. Вместо этого была получена радиogramма с просьбой прислать другой самолет — этот-де вышел из строя. 12 июня на выручку отправили Ju 252, но его экипаж, выйдя в заданный район, не обнаружил на земле условленных сигналов и не решился совершить посадку. Три дня спустя, после очередного обмена радиogramмами, в советский тыл отправили Ju 290A-4 (W.Nr. 110167), но он исчез без следа. Тут до немецкого руководства дошло, что дело нечисто, и в очередной радиogramме был передан привет бортрадисту самолета W.Nr. 110182 от жены — вот только имя жены указали неверное. Когда же опровержения не поступило, стало ясно, что экипаж «юнкерса» попал в плен, а германская разведка «повелась» на радиоигру...

Очередную машину KG 200 потеряла 16 августа 1944 г., когда на аэродроме Дессау был уничтожен Ju 290A-7 (W.Nr. 110181). В ноябре в эскадру поступили несколько Ju 290A, доработанных посредством устройства люка для выброски парашютистов в полу фюзеляжа. Одной из наиболее сложных операций, проводимых с участием таких самолетов, стала заброска в район Мосула (Ирак) арабского лидера Амина Мухаммеда аль-Хусейни, четырех сопровождавших его лиц и тонны их «багажа». Пилотируемый гауптманом Брауном самолет Ju 290A-7 (W.Nr. 110191) в 16:29 27 ноября взлетел из Винер-Нойштадта чтобы выбросить парашютистов и груз над Ираком и в 5:20 следующего утра приземлился на острове Родос, блокированном силами союзников. Здесь самолет дозаправился (бензин привез другой Ju 290A) и после ремонта вышел-

шей из строя гидросистемы благополучно вернулся в Германию, вывезя с Родоса 30 больных и раненых.

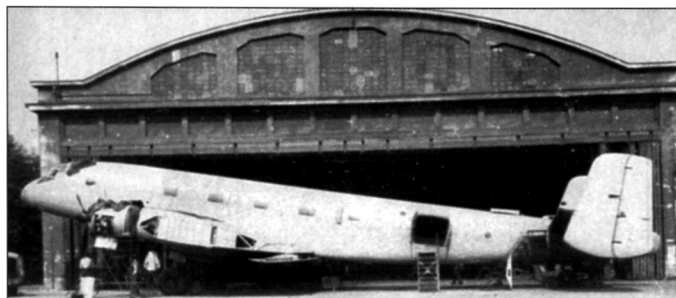
По состоянию на 31 декабря 1944 г. в отряде 1./KG 200 числилось три Ju 290A, а кроме них — по одному Ju 352A и FW 58 и шесть трофейных самолетов (пять B-17 и один B-24). 10 апреля 1945 г. на аэродроме испытательного центра в Рехлине был уничтожен Ju 290A-5 (W.Nr. 110180). В общей же сложности через Versuchsverband der Ob.d.L. и KG 200 прошло не менее дюжины самолетов Ju 290A.

Под чужими знаменами

Нескольким Ju 290A довелось после войны полетать у новых хозяев. В частности машина W.Nr. 110178 (модификации A-6) 26 апреля 1945 г. совершила рейс в Барселону. При посадке в тумане самолет выкатился за пределы ВПП и получил повреждения. Рискнем предположить, что произошло это не без вмешательства пилота, вряд ли горевшего желанием возвращаться в агонизирующий Третий рейх. Как бы там ни было, самолет остался в Барселоне, где в течение нескольких лет тихонько ржавел на окраине аэродрома. Наконец, 29 апреля 1950 г. «юнкерс» выкупило испанское правительство. Самолету присвоили бортовой номер 74-23 и после ремонта передали в школу повышенной летной подготовки на аэродроме Саламанка-Матакан. Однако карьера его оказалась относительно короткой — из-за отсутствия запчастей уже в 1953 г. «юнкерса» пришлось списать.

6 мая 1945 г. в Мюнхене, уже контролируемом американцами, приземлился Ju 290A-7 (W.Nr. 110196), пилотируемый уже неоднократно нами упомянутым гауптманом Брауном. На нем гауптман вывез из Чехии около 70 гражданских лиц. Самолет «прибрали к рукам» американцы и в июле 1945 г. перегнали в США (с промежуточной посадкой на Бермудских о-вах). «Юнкерс», получивший номер FE 3400 (а, кроме того, на борт машины нанесли и название — «Alles Kaput!») использовался для испытаний, а в 1946 г. был сдан на слом. Ещё два самолета — Ju 290A-2 (W.Nr. 110157) и Ju 290A-7 (W.Nr. 110186) — досталось англичанам. Им присвоили номера AM-57 и AM-56 соответственно. Обе машины были списаны до 1950 г.

После окончания войны на территории пражского аэродрома Рузине был обнаружен почти готовый Ju 290A-8 (W.Nr. 110212) и узлы для строящегося Ju 290B-2 (W.Nr. 110196). С их применение экземпляр W.Nr. 110212 был достроен как 48-местный пассажирский лайнер L290 «Орел». Машина впервые поднялась в небо в сентябре 1946 г., но в 1947 г. программу закрыли. Впоследствии самолетом, налетавшим всего 43 часа, заинтересовался Израиль, но сделка не состоялась. Фюзеляж «Орла» передали в запасники Музея техники в Праге, однако в 1956 г. отправили на металлолом.



Фюзеляж лайнера L290 «Орел» в запаснике Музея техники в Праге

	Ju 90A-1	Ju 290A-5	Ju 290A-7
Двигатели:			
тип	BMW 132H-1	BMW 801D	
мощность, л.с.	830	1700	
Размах крыла, м	35,02	42,0	
Длина самолета, м	26,30	28,64	
Высота самолета, м	7,50	6,83	
Площадь крыла, кв. м	184	203	
Масса, кг:			
пустого самолета	19225	24000	24780
взлетная	33680	41045	44530
Скорость, км/ч:			
максимальная	350	455	448
крейсерская	320	350	
Практический потолок, м	5750	8850	8300
Дальность полета, км	1540	6660	7540



Линкор «Литторио» во время Второго боя в заливе Сирт, 22 марта 1942 г.

Конвой «MW-10» и Второй бой в заливе Сирт

Оценив, наконец, значение Мальты в борьбе за господство на Средиземном море, германское командование с декабря 1941 г. начало сосредоточение на сицилийских аэродромах 2-го воздушного флота, главная задача которого заключалась в том, чтобы полностью нейтрализовать наступательные и оборонительные возможности англичан на Мальте. Если в январе 1942 г. он насчитывал всего 118 боевых самолетов, то в марте их было уже 390.

Воздушное наступление началось Новогодним налетом. В течение января было совершено 263 налета на Мальту, по сравнению с 169 декабрьскими. На аэродромах острова погибло 50 «Харрикейнов» и еще 8 — в воздушных боях. В январе-феврале эскадры ZG 26 (истребители Me-110) и NJG 1 (ночные истребители Ju-88) перебили в воздухе около 20 британских бомбардировщиков и разведчиков, парализовав деятельность мальтийской ударной авиации.

В феврале интенсивность налетов не снизилась. В результате три больших конвоя, практически без помех доставивших в Триполи в декабре-январе огромное количество танков, грузовиков, горючего, боеприпасов и продовольствия, позволили Роммелю начать 21 января контрнаступление от Эль-Агейлы. При этом Африканский корпус наступал так стремительно, что значительная часть припасов британцев в Бенгази досталась немцам.

1 февраля англичанам пришлось оставить Дерну. Армия Окинлека отступила за линию, проходившую в нескольких милях к западу от Тобрука, а это означало, что весь Киренаикский выступ вновь оказался в руках противника. Теперь любой конвой, следовавший на Мальту из Александрии, должен был пройти 200-мильный путь между немецкими и итальянскими аэродромами на Крите и Киренаике.

* * *

В течение января корабли Каннингхэма под прикрытием истребителей 201-й авиагруппы с минимальными потерями провели несколько операций по доставке снабжения на Мальту. Итальянский флот не мешал им, так как был слишком занят защитой собственных конвоев. Но когда в следующем месяце Каннингхэм попытался провести на Мальту конвой «MW-9», операция закончилась катастрофой.

В полдень 12 февраля транспорты «Клан Чаттан», «Клан Кэмпбелл» и «Ровалан Кастл» вышли из Александрии в



«Боефайтер» 227-й эскадрильи, горящий после воздушного налета на мальтийский аэродром



«Харрикейн» 126-й эскадрильи, тяжело поврежденный осколками авиабомб на аэродроме Такали, февраль 1942 г.



Контр-адмирал Филип Вайен

сопровождении крейсера ПВО «Карлайл» и 7 эсминцев. Командовал операцией контр-адмирал Ф. Вайен, обеспечивавший дальнюю поддержку с крейсерами 15-й эскадры — «Дидо», «Найя», «Юриалес» — и 8 эсминцами. На протяжении всего дня 13 февраля конвой подвергался непрерывным атакам с воздуха. В 17:30 «Клан Кэмпбелл» получил попадание в угольные бункеры и его пришлось отправить в Тобрук в сопровождении двух эсминцев. На следующий день

конвой подвергся атаке пикирующих бомбардировщиков, длившейся с 13:45 до 16:00. В ходе этого налета «Клан Чаттан» получил попадание в корму и загорелся. Вскоре на нем начали рваться боеприпасы. Эсминцы сняли с транспорта людей, а судно потопили.

14 февраля Вайен встретил «Бреконшир» и три больших грузовых судна, вышедших с Мальты навстречу его кораблям в сопровождении «Пенелопы» и 6 эсминцев. Соединение «К» приняло под свою опеку единственный уцелевший транспорт и повело его к Мальте. Примерно полчаса спустя из-за близкого разрыва бомбы на «Ровалан Кастле» заклинило машины. Эсминец «Зулу» взял его на буксир, но не смог вести тяжело груженный транспорт с достаточно высокой скоростью, чтобы иметь хоть какой-то шанс дотащить его до Гранд-Харбора. Каннингхэм отдал приказ затопить «Ровалан Кастл», что и было сделано в 20:00. Таким образом, немецкая авиация полностью разгромила конвой; Мальта осталась без грузов.

Провал конвоя «MW-9» породил удручающую ситуацию. Начальники штабов в метрополии, получив радиogramму от губернатора Мальты генерала Добби, полностью осознали опасность и 27 февраля сигнализировали командующим вооруженными силами на Ближнем Востоке, чтобы они изложили свою точку зрения. В Лондоне считали оправданными самые радикальные шаги по сохранению Мальты в качестве передовой авиабазы и главного препятствия на маршруте по переброске подкреплений противника в Северную Африку. Начальники штабов также указали, что «снабжать Мальту с западного направления пока не представляется возможным, поэтому в ближайшее время снабжением Мальты придется заниматься Средиземноморскому флоту. Каннингхэму предложили предпринять еще одну попытку провести конвой на Мальту в самое ближайшее время. При этом никакая степень риска для кораблей эскорта не должна приниматься во внима-

ние, а проводка конвоя должна рассматриваться как главная военная задача». Поскольку с начала марта натиск авиации «Оси» на Мальту значительно усилился, туда до начала операции из Гибралтара с помощью авианосца «Игл» за два приема были переброшены 24 истребителя «Спитфайр» Mk.V.

Всю первую половину марта Каннингхэм напряженно готовился выполнить предписание начальников штабов. В Александрии сформировали конвой «MW-10» из 4 быстроходных транспортов под командованием коммодора Хатчинсона.

Характерной была история участвовавшего в нем норвежца «Талабот». Выгрузившись в Хайфе 1 марта, уже 2-го он получил предписание следовать в Александрию, куда прибыл 4-го. С 7 до 19 марта он принял на борт 600 тонн боеприпасов, 600 тонн бензина, 200 тонн парафина и 880 тонн угля, а также зерно и муку. Каждое из судов конвоя было загружено примерно так же, чтобы мальтийцы в случае гибели нескольких из них могли получить хоть часть необходимых грузов с других. Капитан Тофт по маркировке грузов понял, куда предстоит следующий рейс, и запросил дополнительное вооружение. На судно были установлены в дополнение к уже имевшимся 102-мм противолодочному орудью, трем пулеметам и двух пусковым установкам зенитных ракет UP еще 4 зенитки «Бреда» — две на баке и две на мостике; прибыло 6 британских артиллеристов и 4 связиста с офицером ВМФ. На борту в качестве пассажиров находились также 21 офицер, 29 солдат и 3 связиста флота, которых поставили обслуживать еще 5 установленных пулеметов.

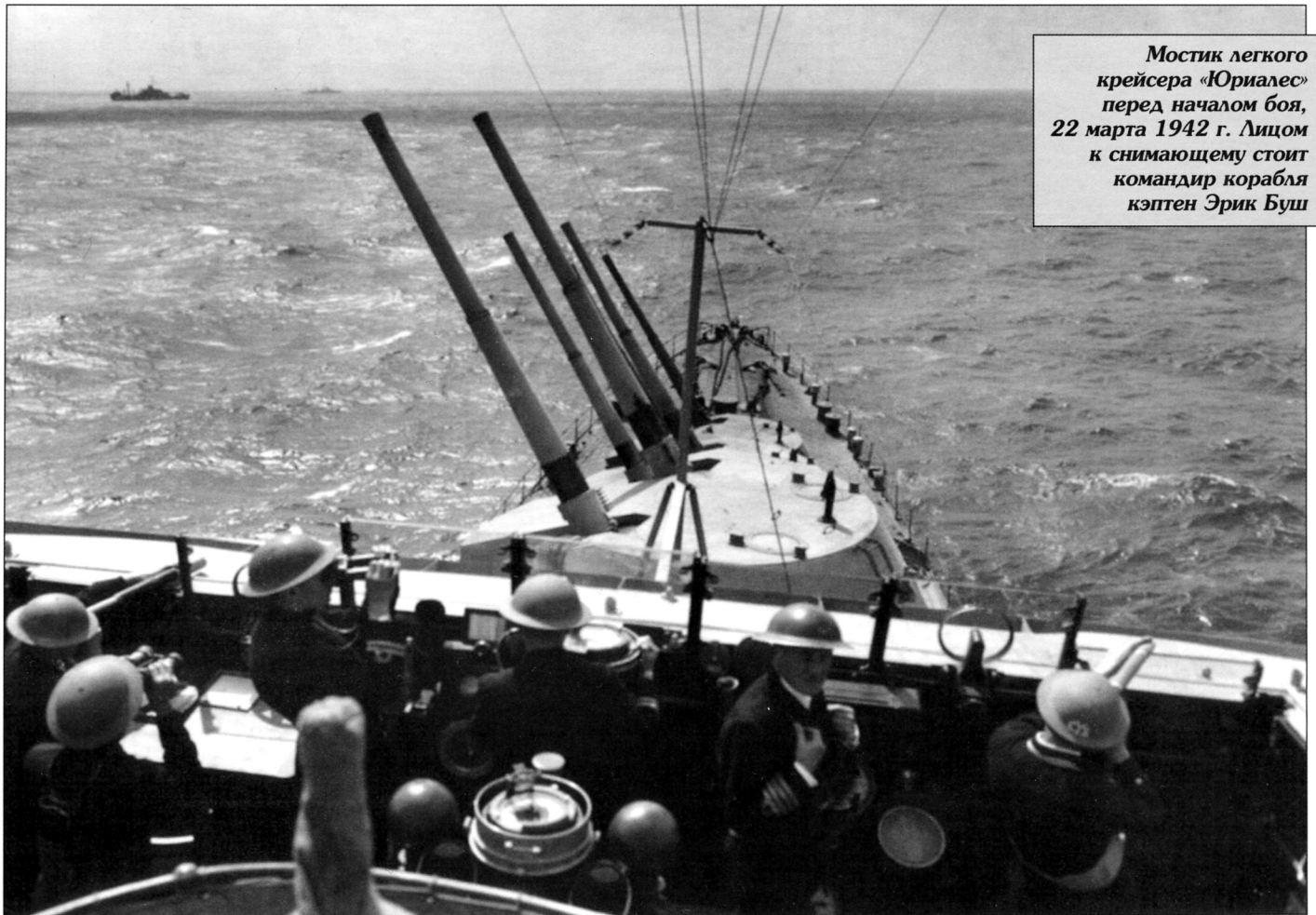
Для успеха этой операции планировалось задействовать все три рода вооруженных сил. Рано утром 15 марта соединение адмирала Вайена обстреляло сооружения на острове Родос и на следующий день возвратилось в Александрию. Армия готовилась предпринять наступление на передовые аэродромы противника и тем самым отвлечь вражеские самолеты от конвоя. Королевские ВВС собирались атаковать аэродромы на Крите. Истребители должны были прикрывать конвой как можно более долго, что они и делали вплоть до 09:00 22 марта, действуя на расстоянии 700 миль от своих баз. Морская авиация планировала бомбить Дерну в ночь на 21 и на 22 марта. В операцию включались авиаразведка и ударные авиагруппы с Мальты.

Конвой, доставлявший 29 500 т грузов, вышел из Александрии в 07:00 20 марта в следующем составе: вспомогательное судно ВМС «Бреконшир» (9776 т, флаг коммодора кэптана Хатчинсона), участник предыдущего конвоя «Клан Кэмпбелл» (7255 т), «Пампас» (5415 т) и «Талабот» (6798 т). Непосредственно с транспортом следовали крейсер ПВО «Карлайл» и 6 эсминцев 22-й флотилии кэптана Майклтвай-

та — «Сикх», «Зулу», «Лайвли», «Хэвок», «Хэсти», «Хироу». Дальнее прикрытие и общее руководство операцией осуществлял контр-адмирал Вайен, вышедший в море с крейсерами 15-й эскадры — «Клеопатра», «Дидо», «Юриалес» — и четырьмя эсминцами 14-й флотилии кэптана Полента. Из Тобрука на соединение с конвоем вышли 7 эскортных миноносцев типа «Хант» 5-й флотилии, но близ Сиди-Баррани они наткнулись на германскую субмарину U-652, которая в 11:00 торпедировала «Хейтроп». Корабль был взят на буксир «Эриджем», но в 16:00 затонул. Эскортные миноносцы запра-



Легкий крейсер «Клеопатра» в гавани Ла-Валетты, февраль 1942 г.



Мостик легкого крейсера «Юриалес» перед началом боя, 22 марта 1942 г. Лицом к снимающему стоит командир корабля кэптен Эрик Буш

вились топливом в Тобруке и утром следующего дня присоединились к сопровождению транспортов.

Корабли Вайена присоединились к эскрту конвоя в 06:00 22 марта. Крейсер «Пенелопа» и эсминец «Лиджен» подошли с Мальты в 08:00. Таким образом, эскадра собралась в полном составе, когда до Мальты оставалось примерно 250 миль пути. Конвой прошел опасную зону между Критом и Киренаикским выступом, избежав нападений вражеской авиации. Здесь большую роль сыграли действия армии, подвергшей обстрелу полевой артиллерией передовые аэродромы противника, расположенные к западу от Тобрука.

Утром 21 марта конвой был обнаружен итальянской подводной лодкой «Платино». Вечером того же дня 6 немецких транспортных самолетов Ju-52, летевших из Киренаики на Крит, доложили о составе конвоя и эскорта, его



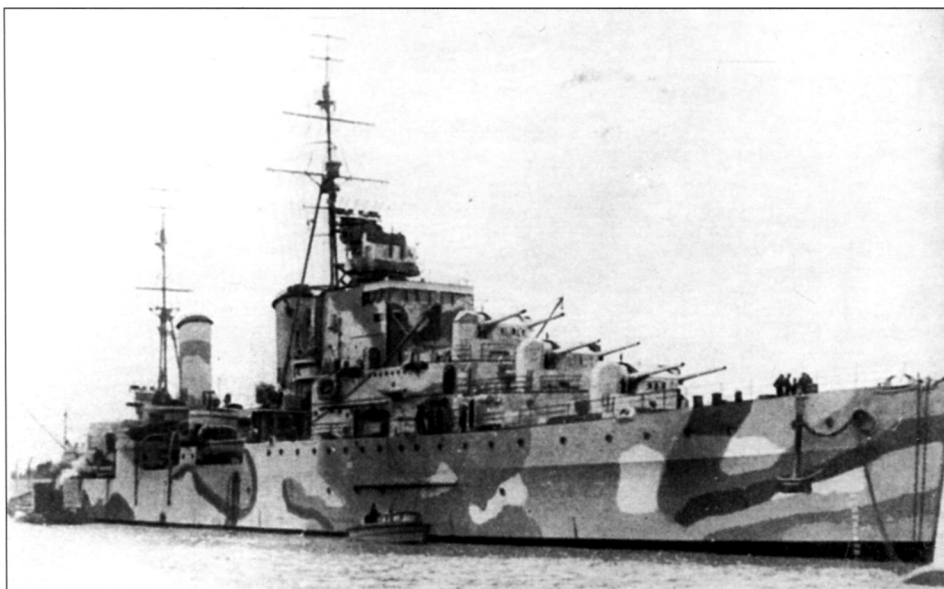
Эскортный миноносец «Хейтроп»

положении, скорости и курсе. По получении этой информации, в 01:30 22 марта, из Таранто вышли линкор «Литторио» под флагом командующего флотом адмирала Якино в сопровождении эсминцев «Ориани», «Аскари», «Авиере» и «Грекале». По мере продвижения эскадры на юг шторм усиливался, что ограничило скорость эсминцев до 22 узлов. «Грекале» из-за неполадок в машине днем вынужден был повернуть на базу.

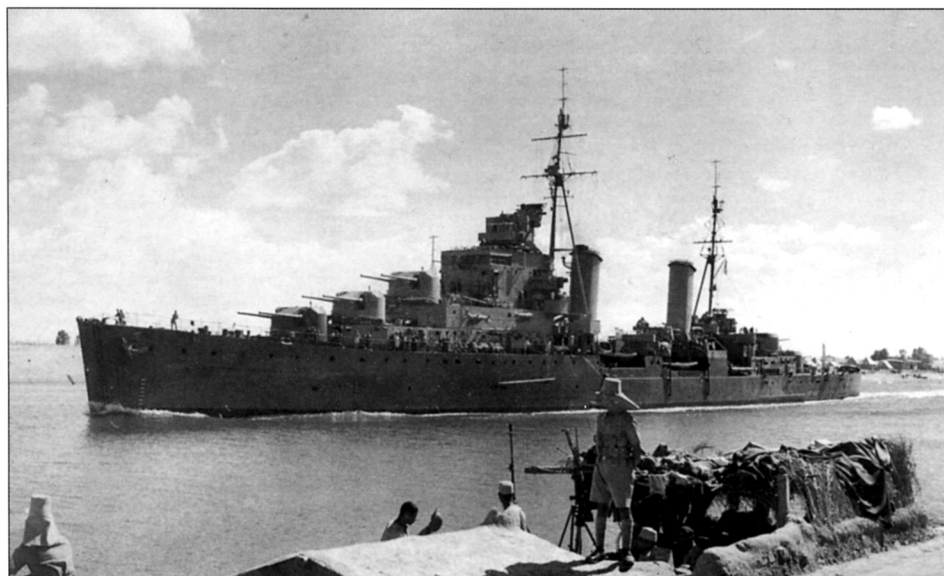
В 05:18 подводная лодка Р-36 известила Вайена о том, что итальянские корабли вышли из Таранто и движутся ему наперерез курсом 150° со скоростью 23 узла. Адмирал направил суда на запад-юго-запад со скоростью 13 узлов, пытаясь избежать контакта до темноты, после чего намеревался рассеять конвой и направить его на Мальту в сопровождении «Хантов», а с остальными боевыми кораблями сдерживать противника. Чего еще не знал Вайен, так это того, что из Мессины с задачей перехватить конвой вышла еще и 3-я дивизия крейсеров контр-адмирала Парона — тяжелые крейсера «Гориция», «Тренто» и легкий крейсер «Банде Нере» в сопровождении эсминцев «Альпино», «Берсальере», «Ланчере», «Фучильере».



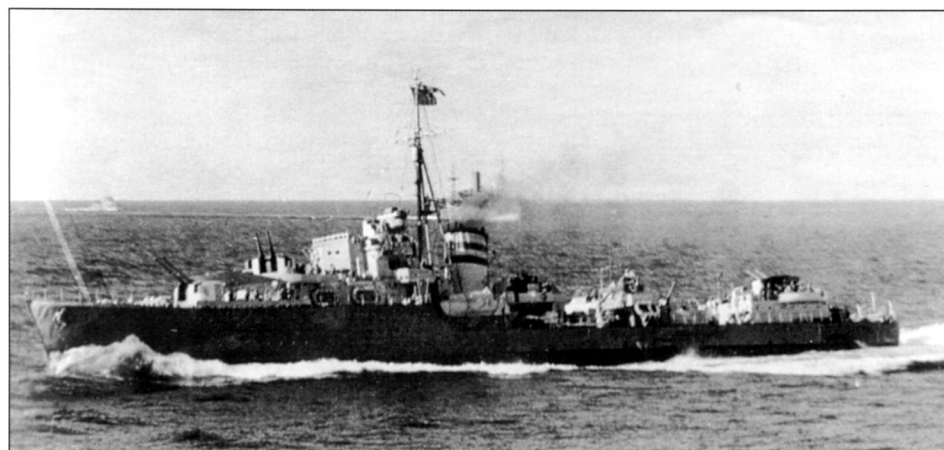
Командующий итальянским флотом адмирал Анджело Якино (снимок сделан вскоре после боя, 25 марта 1942 г.)



Легкий крейсер «Клеопатра» - флагманский корабль британского соединения (снимок 1941 г.)



Легкий крейсер «Юриалес» проходит Суэцким каналом



Эскадренный миноносец «Кельвин» сопровождает конвой на Мальту, февраль 1942 г.

Воздушные атаки конвоя и эскадры Вайена начались в 09:30 22 марта, спустя полчаса после того, как их покинул последний истребительный патруль, но утренние налеты ограничились несколькими сбросами торпед с большого расстояния итальянскими S.79, ведомыми не очень опытными экипажами.

Вайен был преисполнен решимости ни в коем случае не возвращаться с конвоем назад. По его собственным словам, он собирался «дойти до Мальты, даже если в дело вступят надводные корабли противника». Вайен разделил свои 4 крейсера и 11 эсминцев на пять дивизионов:

1. «Джервис», «Киплинг», «Кельвин», «Кингстон».
2. «Дидо», «Пенелопа», «Лиджен».
3. «Зулу», «Хэсти».
4. «Клеопатра», «Юриалес».
5. «Сикх», «Лайвли», «Хироу», «Хэвок».

Действуя относительно самостоятельно, они должны были поставить дымовую завесу между противником и конвоем, а затем, возвратившись обратно, атаковать итальянцев торпедами под прикрытием этой завесы, если вражеские корабли решатся идти через нее. Одновременно «Карлайл» и эскортный миноносец «Эвон Вэйл» ставили дымовую завесу по ходу движения конвоя. Остальные «ханты» — «Саутволд», «Бофорт», «Дилвертон», «Эридж» и «Харворт» — составляли ближний эскорт, защищая транспорты от атак с воздуха.

* * *

В 13:30 гидросамолет с крейсера «Тренто» выпустил четыре красные сигнальные ракеты впереди по ходу конвоя. Тем самым Вайен получил первое свидетельство того, что итальянские корабли находятся уже где-то рядом. В 14:10 с «Юриалеса» сообщили, что видят дымы, приближающиеся с севера, а 17 минут спустя «Юриалес» и «Лиджен» одновременно доложили об обнаружении четырех неизвестных кораблей по пеленгу 015° — это были итальянские тяжелые крейсера «Тренто», «Гориция» и два эсминца. Чуть позднее англичане увидели и легкий крейсер «Банде Нере» с еще двумя эсминцами. Итальянцы шли фронтом — по центру «Гориция», эсминцы по правому борту, «Тренто» и «Банде Нере» по левому. Дистанция до них составляла около 20 км.

Появление противника за несколько часов до расчетного времени (подход итальянцев ожидался не ранее 16:30-17:00), поставило Вайена в затруднительное положение. Любая задержка грозила конвою



**Командир 3-й дивизии
крейсеров контр-
адмирал Анджело
Парона**

перспективой оказаться утром с минимальным эскортом в контролируемых вражескими бомбардировщиками водах Мальты. 15-ю эскадру и 14-ю флотилию адмирал не мог дозаправить на острове (там было недостаточно нефти) и потому ночное сражение далее к западу было исключено.

Конвой и дивизион эскорта в 14:20 повернули на юго-запад, а «Карлайл» и «Эвон Вэйл» поставили дымовую завесу, чтобы прикрыть суда. Остальные боевые корабли сгруппировались в колонны по дивизионам и двинулись на запад-северо-запад, ставя дополнительную завесу, ко-

торую ветер гнал впереди английских кораблей прямо на вражеские крейсера...

Крейсера Пароны, оставляя «Литторио» восточнее, в 14:00 были в 50 милях впереди него. Итальянцы получали данные авиаразведки, но Парона отметил, что они не всегда были достоверными, и вышел на конвой по целеуказанию корабельного гидросамолета. В 14:22 наблюдатели «Гориции» увидели разрывы зенитных снарядов на SSO. В это время с юго-востока дул резкий 25-узловой порывистый ветер, который быстро крепчал, видимость была менее 10 миль.

В 14:29 Парона держал курс на юго-запад, когда с дистанции 14 миль увидел, что колонны английских кораблей идут на сближение с ним. Парона имел четкие письменные инструкции от Якино навести британцев на «Литторио», чтобы затем зажать их между 3-й дивизией и линкором (итальянский командующий надеялся повторить «клещи» у Гавдоса), и повернул на север. В 14:36 итальянские крейсера открыли огонь кормовыми башнями со 115 кбт. Однако волнение на море, ветер, дувший в линзы дальнометров, большая дистанция и вражеские дымзавесы не располагали к точной стрельбе, хотя Парона претендовал на попадание в крейсер типа «Дидо». Командир «Пенелопы» кэптен Никол отметил, что «...множество (вражеских) снарядов упали весьма близко к нам».

В 14:33 британцы повернули на северо-восток, делая большой полукруг, чтобы удлинить завесу. Поначалу Вайен решил, что перед ними три линкора, но, убедившись, что это крейсера, в 14:56 с «Клеопатрой» и «Юриалесом» повернул на северо-запад и со 105 кбт. открыл огонь по «Банде Нере». Итальянский крейсер накрывался залпами, много снарядов упало вокруг него, но попаданий не было. Ответные залпы итальянца ложились

между «Клеопатрой» и «Юриалесом». Спустя 5 минут итальянские корабли отвернули к северу и вышли за пределы дистанции артиллерийского боя, за исключением «Тренто», который еще несколько минут интенсивно перестреливался с британскими крейсерами, после чего разорвал контакт с противником и присоединился к остальным.

В 15:13 бой прекратился, а в 15:15 Вайен повернул на юго-запад, к конвою. В 15:20 противники потеряли друг друга из виду. В 15.35 Вайен радировал в Александрию: «Противник отогнан».

Крейсера Пароны увидели «Литторио» в 15:30. Погода продолжала ухудшаться. Ветер, усилившийся до 30 узлов, поднимал брызги и гнал низкий туман. Итальянцы развернулись в линию, с дивизией Пароны к WNW от Якино, и вскоре после этого, в 16:17, наблюдатели «Литторио» доложили о «крейсере типа «Дидо» по пеленгу 210°». Гидросамолеты линкора сообщали, что с конвоем крейсеров нет. Обладая теперь точной картиной расположения вражеских сил, Якино взял вправо, изменив курс с юго-западного на западный.

Пока Вайен преследовал вражеские крейсера, «Карлайл» и «ханты» примерно с 14:00 отбивали огнем 4-дюймовок последовательные атаки Ju-88, заходивших на «Бреконшир» и «Карлайл» с разных высот и направлений. «Талабот» был атакован пять раз. Благодаря меткой стрельбе эскорта и отличному маневрированию конвоя, атаки не достигли цели. Единственные повреждения получили «Карлайл» и «Эвон Вэйл», когда столкнулись, уклоняясь от бомб. Однако поддержание мощного заградительного ог-



Тяжелый крейсер «Гориция» в море, начало 1942 г.



Легкий крейсер «Джованни делле Банде Нере» во время Второго боя в заливе Сирт, 22 марта 1942 г.



Крейсер ПВО «Карлайл», 1942 г.

ня привело к большому расходу боеприпасов. «Карлайл» израсходовал почти 30% боезапаса, а «Саутволд» доложил: «Имели место 9 атак. Осталось 40% боезапаса 4-дюймовых снарядов». При штормовом море и сильном ветре артиллерия миноносцев действовала в очень сложных условиях. Орудийные расчеты промокли насквозь, корабли заливало водой с носа до кормы, даже мостики и посты управления артиллерийским огнем крейсеров заливало брызгами, когда они шли против ветра. В 15:20 конвой вновь лег на западный курс, а в 16:30 к нему подошел Вайен. Узнав о положении с зенитным боезапасом у «хантов», он приказал 1-му дивизиону и «Карлайлу» с «Эвон Вэйлом» присоединиться к ближнему охранению.

Едва Вайен успел собрать свой конвой, как в 16:37 «Зулу», головной эсминца 3-й группы, сообщил о «четыре неизвестных суда в [9 милях] к северо-востоку». «Юриалес» подтвердил это сообщение, и все силы прикрытия, кроме 1-го дивизиона, повернули на север и начали ставить ды-

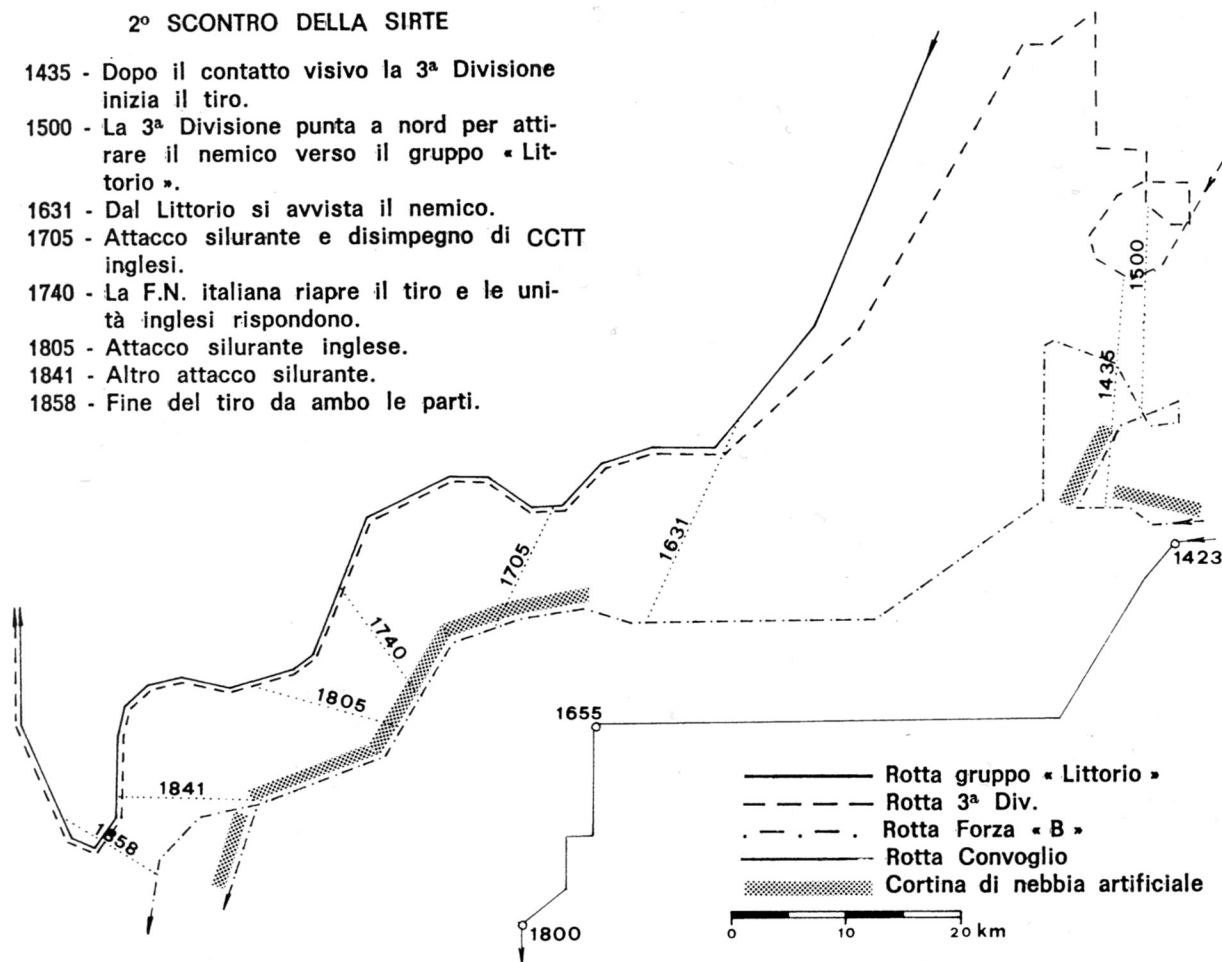
мовую завесу. Вайен приказал конвою отвернуть на юг и уходить от противника со всей возможной поспешностью. «Карлайл» и «Эвон Вэйл» снова поставили дымзавесу, укрывшую конвой.

Облако густого дыма, поставленное английскими кораблями и постоянно обновляемое, дрейфовало по ветру в северо-западном направлении. Якино не рискнул проходить через завесу из страха перед торпедной атакой, а попытался обойти дымовую завесу с запада и догнать конвой, ушедший на юг. Это решение было позже раскритиковано, потому что итальянское соединение оказалось подветренным по отношению к британскому и рисковало быть отсеченным дымовыми завесами, которые ставили корабли охранения, от конвоя. Это, вероятно, оказалось первым со времен паруса случаем, когда удержание наветренного положения имело решающее значение.

В 16:43 огонь был открыт крейсерами обеих сторон. «Клеопатра» начала ставить дымовую завесу, чтобы прикрыть конвой, но в 16:44 152-мм снаряд второго залпа «Банде Нерее» поразил флагманский крейсер Вайена в кормовой мостик; погибло 16 моряков, радар и радиосвязь были выведены из строя. «Литторно» стрелял с 94 кбт., накрыв «Юриалес»; корпус крейсера был пробит 100-кг осколком длиной 1 м разорвавшегося у борта 15-дюймового снаряда, который проломил девять переборок прежде, чем был остановлен внутренней стороной бронированного пояса у противоположного борта. В 16:48 дивизион Вайена укрылся дымзавесой. Стрельба продолжалась до 16:52, пока плохая видимость не сделала ее бессмысленной. Якино продолжал медленно сокращать дистанцию.

2° SCONTRO DELLA SIRTE

- 1435 - Dopo il contatto visivo la 3^a Divisione inizia il tiro.
- 1500 - La 3^a Divisione punta a nord per attirare il nemico verso il gruppo «Littorio».
- 1631 - Dal Littorio si avvista il nemico.
- 1705 - Attacco silurante e disimpegno di CCTT inglesi.
- 1740 - La F.N. italiana riapre il tiro e le unità inglesi rispondono.
- 1805 - Attacco silurante inglese.
- 1841 - Altro attacco silurante.
- 1858 - Fine del tiro da ambo le parti.



Второй бой в заливе Сирт 22 марта 1942 г. (итальянская карта)



На мостике «Юриалеса» во время боя. Впереди видна «Клеопатра», ставящая дымовую завесу

В 17:03 «Дидо» и «Пенелопа», следуя восточным курсом, вышли из завесы и обстреляли вражеские крейсера: «Дидо» дал 9 полных залпов по «Гориции» и «Тренто», а «Пенелопа» — несколько залпов по «Банде Нере». «Литторио» в 17:03 взял англичан под обстрел, и они в 17:12 укрылись в завесе.

5-й дивизион Майклтвайта, следовавший параллельно врагу курсом SSW, в 17:05 повернул на юг. Итальянские наблюдатели расценили этот маневр как пуск торпед («Аскари» даже увидел их следы!) и в 17:07 Якино принял на 20° вправо и вернулся на курс 270°. Одновременно он приказал своим трем эсминцам контратаковать. Под огнем англичан они выпустили торпеды и отвернули на север. Конвой и его ближнее охранение повернуло на SSW, держась к усиливающемуся шторму левым бортом.

В 16:48 Каннингхэм получил донесение Вайена о «линкоре и 4 крейсерах противника», а в 17:08 командующий 15-й эскадрой уточнил, что их сопровождают еще и эсминцы. «Клеопатра» и «Юриалес», следуя через завесу сначала на юго-восток, затем, с 17:14, на запад, и с 17:20 снова на юго-восток, спорадически обстреливали противника.

В 17:18 Якино взял на 30° влево, приняв курс 240°, затем изменил его на 10° вправо и уменьшил скорость до 20 узлов. Крейсера Пароны держались позади линкора. В 17:20 «Литторио» с 70 кбт. накрыл «Хэвок»; осколки разорвавшегося у борта снаряда вызвали затопление котельного отделения эсминца и повреждение машин, снизив его скорость до 16 узлов и убив 8 моряков. Поврежденный корабль получил приказ присоединиться к эскрту конвоя. В 17:27 линкор обстрелял «Сикх», высунувший было нос из завесы.

В 17:30 Вайен со 2-м, 3-м и 4-м дивизионами повернул на восток «...в поисках двух вражеских кораблей, которые, как я думал, могли появиться у нас в тылу». Действия Вайена основывались на предположении, что Якино имеет время для такого маневра, несмотря на приближающиеся сумерки. Это решение сам адмирал впоследствии признал серьезной тактической ошибкой — Майклтвайт с тремя эсминцами остался против всех сил противника.

В 17:31 Якино повернул на SSW и пошел на сближение, снова открыв огонь. Майклтвайт повернул на север, отвечая на залпы главного калибра «Литторио» 120-мм и 102-мм орудиями своих эсминцев, а затем отвернул на юг, ставя мощную завесу. В 17:35 Вайен лег на обратный курс и пошел вслепую через собственную завесу. На этот момент Якино находился в 15 милях от него, а конвой — в 12,5 милях к югу от «Литторио».

В 17:38 итальянцы находились в 8 милях от 5-й группы Майклтвайта. Английские эсминцы угрожали торпедной атакой, и в 17:40 попали под сильный обстрел противника. После того, как в 17:48 «Литторио» (или «Тренто») с 6 миль накрыл «Сикх», Майклтвайт приказал конвою немедленно отвернуть на юг и выпустил по приближающемуся линкору 2 торпеды в надежде, что он отвернет.

В 17:52 Якино прекратил огонь — все цели исчезли за дымзавесой. Шторм, шедший в левый борт итальянцев, вызывал у тяжелых крейсеров качку размахом до 12°, а у легкого — до 27°; эсминцы вообще едва держались на волне. Тем не менее, Якино постепенно отрезал конвой от пунк-



Командир 22-й флотилии эсминцев кэптен Олдрич Майклтвайт (снимок сделан на мостике «Эскимо» 1 июня 1940 г.)



Эсминец «Сикх» - лидер 22-й флотилии



Линкор "Литторио", снятый с бортового гидросамолета во время боя 22 марта 1942 г.



Линкор "Литторио" под огнем британских кораблей

та назначения, и в 17:59, когда ситуация стала критической, Вайен дал общий сигнал: «Готовиться к пуску торпед под прикрытием дыма».

В 18:03 «Клеопатра», пройдя сквозь завесу с востока, с 65 кбт. обстреляла флагман Якино, а в 18:06 выпустила по нему 3 торпеды. Линкор вынужден был отвернуть на северо-запад, чтобы уклониться. Поскольку «Литторио» исчез в дыму, ни другие крейсера, ни два эсминца, сопровождавшие британский флагман, не смогли выпустить торпеды. После этого Вайен, одержимый предположением обхода завесы частью итальянских крейсеров, пока линкор с другими крейсерами обходит ее с подветренной стороны, снова с крейсерами повернул на восток. Однако обнаружить противника не удалось, и в 18:17 он повернул назад.

Все это время 1-й дивизион Поленда с «Лидженом» находился рядом с конвоем и занимался постановкой дымовой завесы. В 17:45 он увидел на северо-западе вспышки залпов, но суда, возглавляемые «Бреконширом», очевидно, опасаясь продолжавшихся воздушных атак больше, чем вражеского линкора (хотя с «Талабота» заметили даже всплески от падений снарядов), в это же время повернули на юго-западный курс.

В 18:08 Поленд, получив сообщение Майклтвайта, что противник всего в 8 милях севернее конвоя, двинулся на северо-запад. В 18:19 5-й дивизион при дистанции всего в 3 мили быстро повернул на север, чтобы поставить новую завесу. Якино шел курсом 280° до 18:20, когда повернул на курс 220°, а в 18:27 принял курс 180°.

Спешившего на помощь Поленда задержало нападение торпедоносцев в 18:23, но в 18:34 его отделяло от «Литторио» всего 6 миль. Итальянцы возобновили стрельбу в 18:31. К этому времени шторм усилился до 5 баллов, высота волны достигала 6 метров, дул 30-узловой ветер. Идя строем фронта на запад 28-узловым ходом, 1-я группа и «Лиджен» вели сосредоточенный огонь шестнадцатью носовыми орудиями. Ответный огонь итальянцев Поленд определил как беспорядочный.



Командир 14-й флотилии эсминцев
кэптен Альберт Поленд

В 18:41 на дистанции 30 кбт. эсминцы развернулись вправо для пуска торпед; самый южный корабль в линии «Лиджен» повернул влево, так как заранее развернул аппараты на правый борт. В момент поворота «Кингстон» получил попадание с «Тренто» (согласно другой информации, это был снаряд «Гориции» или даже 15-дюймовый снаряд с «Литторио»). Поразивший эсминец прямо в середину корпуса снаряд, пробивший борт и взорвавшийся внутри, уничтожил зенитные орудия, прожекторную установку, и повредил торпедный аппарат, было затоплено котельное отделение и возник пожар в машинном; погибло 15 и получило ранения 20 членов экипажа. Корабль был почти разорван пополам и временно лишился хода.

Итальянцы вели ожесточенный огонь из всех стволов. Тем не менее, в 18:44 англичане начали пуск торпед. «Джервис» сумел выпустить 5 из 9 торпед (непогода помешала выполнить полный залп), «Киплинг» выстрелил все



"Киплинг" выходит в торпедную атаку. Благодаря британской пропаганде этот снимок стал настоящим символом Второго боя в заливе Сирт



Итальянский эсминец типа «Сольдати» под огнем британских кораблей во время Второго боя в заливе Сирт

5, «Кельвин» — 4 из 5 (одна была выпущена ранее по ошибке), «Лиджен» — все 8, «Кингстон» сумел выпустить 3 торпеды (еще 2 трубы были повреждены только что полученным попаданием). Итальянские наблюдатели увидели, как «Лиджен» исчез среди 60-метровых гейзеров накрывшего его 15-дюймового залпа кормовой башни «Литторио», и были страшно удивлены, когда он появился невредимым, мчащимся тем же курсом и с той же скоростью. Эсминец отделался осколочными пробоинами. Уклоняясь от торпед, Якино повернул на 110° вправо и снизил скорость с 22 до 20 узлов. Наблюдатели увидели одну торпеду, проходившую перед «Литторио», остальные прошли мимо итальянских кораблей.

Чтобы прикрыть эсминцы Поленда, Вайен с крейсерами и «Зулу» с «Хэсти» по корме «Клеопатры» и «Юриалеса»

«Лайвли», — стреляя из носовых орудий, с 40 кабельтовых бросились в торпедную атаку на «Литторио». Линкор получил попадание 120-мм снарядом в палубу в кормовой части с правого борта. В последний момент дым закрыл цель; ее мог наблюдать только «Лайвли», по которому «Литторио» успел дать три залпа (линкор отстреливался из кормовой башни ГК и поджег собственный гидросамолет, что англичане приняли за собственное попадание). Меняя курс по последнему всплеску, эсминец сумел выстрелить в линкор 8 торпед. Во время разворота для залпа «Лайвли» получил повреждения от осколков разорвавшегося рядом 381-мм снаряда, пробивших борт в районе кормовых 102-мм артиллерийских установок. Это вызвало некоторые затопления и падение скорости до 20 узлов. После этого рядом с эсминцем легли еще три залпа.

В 18:58 обе стороны прекратили огонь. На этом сражение закончилось. Итальянцы сделали 1492 выстрела («Литторио» выпустил 181 381-мм и 21 90-мм снарядов, плюс, совместно с «Банде Нере», 552 152-мм снаряда, «Гориция» — 226 203-мм и 67 100-мм снарядов, «Тренто» — 355 203-мм и 20 100-мм, эсминцы — 84 120-мм), на которые англичане ответили более чем 1600 выстрелами с крейсеров и 1300 с эсминцев, а также 38 торпедами. Конвой остался невредимым, повреждения различной степени тяжести получили шесть британских кораблей.

Во время морского боя эскорт и суда конвоя отразили 28 атак Ju-88, He-111 и S.79, продолжавшихся до 18.00, израсходовав при этом большую часть боеприпасов. В общей сложности в них участвовало около 150 самолетов.

Возвращение итальянского флота домой оказалось тяжелым. Погода продолжала ухудшаться, и вечером эсминец «Широкко», вышедший с «Джениере» навстречу «Литторио», а также «Ланчере» из сопровождения линкора, получили тяжелые повреждения под ударами шторма и ут-



Разрыв ствола 152-мм орудия линкора «Литторио» во время боя в заливе Сирт



Итальянские эсминцы (на переднем плане - «Берсальере») в штормовом море



Тяжелый крейсер «Гориция» в Мессине, 23 марта 1942 г.



Легкий крейсер «Банде Нере» в Мессине, 23 марта 1942 г.

ром следующего дня затонули. Уцелело всего 18 из 471 членов их экипажей. «Тренто», «Банде Нере» и «Джение-ре» получили серьезные повреждения от волн, но достигли портов, однако 1 апреля британская субмарина «Эрдж» отправила на дно «Банде Нере», совершавший переход в Специю для ремонта.

Как только итальянские корабли удалились, Вайен собрал свои силы, чтобы прикрыть конвой, находившийся в 10 милях к югу. Каннингхэм испытал неописуемое чувство облегчения, когда в Александрию пришло известие, что итальянцы отступили. Желая снять часть ответственности с Вайена, командующий радировал ему, что он может без колебаний отдать приказ транспортам рассредоточиться и добираться до Мальты самостоятельно со всей возможной поспешностью, на какую они способны. Но Вайен в 19:20, с наступлением темноты, уже принял решение возвращаться в Александрию, предоставив транспортам в сопровождении «Пенелопы», «Карлайла», «Лиджена» и «хантов» возможность идти к Мальте самостоятельно со всей возможной поспешностью, на какую они способны. Но Вайен в 19:20, с наступлением темноты, уже принял решение возвращаться в Александрию, предоставив транспортам в сопровождении «Пенелопы», «Карлайла», «Лиджена» и «хантов» возможность идти к Мальте самостоятельно со всей возможной поспешностью, на какую они способны. Но Вайен в 19:20, с наступлением темноты, уже принял решение возвращаться в Александрию, предоставив транспортам в сопровождении «Пенелопы», «Карлайла», «Лиджена» и «хантов» возможность идти к Мальте самостоятельно со всей возможной поспешностью, на какую они способны.

этом сами англичане признавали, что лишь благодаря погоде и волею случая многие из их кораблей не были потоплены либо более серьезно повреждены огнем итальянцев. Стрельба их собственных кораблей была признана совершенно неэффективной — в цель попал всего один снаряд и не попала ни одна из 38 выпущенных торпед.

В 19:00 22 марта commodore приказал конвою следовать курсом 260° в течение двух часов, а затем «выполнять инструкции «Операции Б». Сломав печать на конверте с инструкциями по этой операции, капитаны узнали, что каждое судно должно было продолжать двигаться к Мальте самостоятельно на максимальной скорости в сопровождении одного эсминца с присоединением затем другого.

Кэптен Хатчинсон, понимая, что до рассвета конвой не прибудет в пункт назначения, решил рассредоточить его



Транспорт «Бреконшир» в гавани Ла-Валетты

в 240 милях к юго-востоку от Мальты, предоставив каждому судну двигаться с той скоростью, с которой он может — он не хотел проделать остаток маршрута со скоростью самого тихоходного «Клана Кэмпбелла». Однако, учитывая то, что у кораблей охранения осталось мало зенитных снарядов, сосредоточенный конвой был бы лучше защищен. Поврежденный «Кингстон» и «Хэвок» так же пошли к Мальте своим ходом и некоторое время сопровождали «Талабот».

К «Бреконширу» в течение ночи присоединились эскортные миноносцы «Саутволд» и «Бофорт», а затем их догнал крейсер «Карлайл». Эта группа, с миноносцами по обоим бортам транспорта и крейсером за кормой, двигалась курсом 310° со скоростью 17 узлов и находилась в пределах 20 миль от Мальты, когда в 07:45 наступил рассвет. Погода 23 марта была откровенно плохая — 100-процентная облачность с высотой облаков 240 м, видимость на уровне моря 11 миль, южный шквалистый ветер.

Ночь была тихая, однако из-за задержки, вызванной морским сражением, даже самые быстроходные суда со своим эскротом встретили рассвет в море. Защитникам Мальты было отправлено сообщение, что суда конвоя подошли к юго-западной границе защитного минного поля курсом 318°, и просят истребительное прикрытие, так как в узком канале между минными полями и берегом они были очень уязвимыми для воздушного нападения.

Это оказалось своевременным, так как в 07:50 суда были обнаружены итальянским самолетом-разведчиком, который сообщил их позицию, и уже спустя 5 минут произошло первое нападение — немецкий Ju-88 спикировал на «Бреконшир», уложив две бомбы близко к корме.

33 Ju-88 в сопровождении истребителей Bf-109 над Мальтой, начало 1942 г.

II авиакорпус с 05:14 по 14:23 направил на уничтожение конвоя 62 Ju-88 и 25 Me-109. Скоро все суда сообщили о воздушных атаках в районе между 15 и 50 милями от Мальты. Несмотря на воздушное прикрытие — в воздух были подняты все боееспособные 11 «Харрикейнов» и 14 «Спитфайров», которые в течение дня выполнили 42 вылета и «сбили He-111 и два Ju-88, и еще восемь Ju-88 сильно повредили», — в 10:20 бомбардировщики добились нескольких прямых попаданий в «Клан Кэмпбелл», убив капитана и пять членов команды. Судно было оставлено и в 11:00 затонуло в 20 милях от Мальты. Сопровождавшие его «Лиджен» и «Эридж» также подверглись нападению с воздуха, и «Лиджен» был поврежден попаданием бомбы. На одной машине, после того, как удалось взять под контроль затопления, он добрался до берега Мальты. 25 марта эсминец отбуксировали в док и 26 марта пришвартовали у Котельной пристани. В этот же день, во время очередного воздушного налета на порт, «Лиджен» был поражен двумя бомбами. Одна из них попала в носовой пирс; последовал взрыв и эсминец быстро перевернулся и лег на дно гавани.

Следующее нападение на «Бреконшир» в 08.17 было отражено миноносцами и «Карлайлом» — Ju-88 ушел с хвостом черного дыма. Но 09:20, уже на виду у острова, три истребителя-бомбардировщика Me-109 вынырнули из низкого облака и поразили танкер тремя 100-кг бомбами.

С быстро затопляемым машинным отделением, без электроэнергии и управления, «Бреконшир» был теперь очень уязвим, и в 09:36 еще один Ju-88 атаковал поврежденное судно. Несмотря на то, что самолет был подбит огнем «Са-



Бомбардировщики Ju-88 на сицилийском аэродроме готовятся к боевому вылету

утволда», он уложил три 250-кг бомбы у левого борта танкера. После этого неуправляемое судно накренилось и остановилось. В 10:00 еще два Ju-88 атаковали с малой высоты. Каждый из них был издала обстрелян зенитными орудиями, но сброшенные ими с высоты мачт две бомбы упали близко к правому борту «Бреконшира». Их взрывы фактически выбросили судно из воды; беспомощное, оно начало дрейфовать к минному полю. Несмотря на 4 метра воды в машинном отделении, команда судна сумела восстановить контроль над затоплениями, включив помпы в кормовой части. После 10:00 «Карлайл» на последних каплях топлива и почти без боеприпасов ушел к Мальте. Его сменила «Пенелопа», которая уже заправилась горючим и пополнила боезапас. В 10:25 крейсер пробовал взять «Бреконшир» на буксир, но команда поврежденного судна не смогла завести тяжелый буксирный трос.



Ju-88 в сопровождении истребителей Bf-109 над Мальтой, начало 1942 г.



«Пенелопа» пытается взять «Бреконшир» на буксир

Погода была слишком плоха для использования буксиров с Мальты, и, в конце концов, чтобы не быть снесенным на минное поле, тяжело поврежденное судно бросило якорь у мыса Зонкор, менее чем в 9 милях от Гранд-Харбора. В течение дня и вечера противовоздушную оборону «Бреконшира» обеспечивали «Пенелопа» и снова подошедший «Карлайл», которым помогали эскортные миноносцы «Бофорт», «Саутволд», «Хартворт» и «Дилвертон», «отбившие 12 атак и сбившие два Ju-88 и один Me-109». К счастью, во второй половине дня авиация «Оси» не появлялась. Буксирный трос был закреплен в 04:00, а электропитание подключено от «Пенелопы». Якорные цепи были подняты, и крейсер попытался буксировать судно, но неудачно.

Рассвет 24 марта «Бреконшир» встретил сильно осевшим, с 12 метрами воды в трюмах, тянущим якоря и очень близко к краю минного поля. Траулер «Берилл» прибыл с Мальты и попытался подойти к борту, чтобы снять экипаж «Бреконшира», но после двух попыток вынужден был оставить это. Тогда «Саутволд» попытался приблизиться к раковине «Бреконшира» с тем же намерением, но, выполняя этот маневр, наткнулся на мину, которая взорвалась под машинным отделением, затопив его и убив весь персонал. В 13:58 из Гранд-Харбора на помощь подошел буксир, но только в 16:15 он сумел начать буксировку, так как от перелома на две части корпус миноносца удерживали только листы палубы. В течение следующего часа суда были трижды атакованы множеством Ju-88 и Me-109, и в 18:00 большая бомба взорвалась всего в 10 метрах от левого борта «Саутволда» — это был смертельный удар; миноносец медленно перевернулся и затонул в 2 милях от берега.

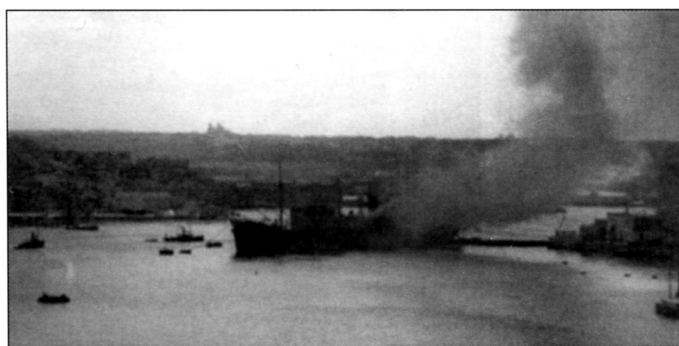
Было решено отбуксировать «Бреконшир» в залив Марсакслокк, который имел более-менее широкий вход. Сначала судно вывели в море подальше от минного поля, но поскольку корабли двигались на юг, лагом к сильному ветру, танкер начал рыскать по курсу. В конечном итоге из двух задействованных буксиров один вышел из строя, и лишь второй в течение семи часов медленно буксировал поврежденное судно.



Позиция 40-мм автомата «Бофорс», входившего в систему ПВО Мальты



Истребитель-бомбардировщик Bf-109 унтер-офицера Феликса Зауэра из 10-й эскадрильи JG 53, сбитый над Мальтой 27 марта 1942 г.



Горящий «Талабот» в Гранд-Харборе

К рассвету 25 марта два буксира с эскортом из трех миноносцев втащили «Бреконшир» в бухту Марсакслокк, и в полдень он был пришвартован к бакену №1. Несмотря на новые атаки пикирующих бомбардировщиков, судно не пострадало, а экипаж был эвакуирован в 03:00 26 марта. Это было сделано для того, чтобы в течение ночи выкачать из «Бреконшира» сколько возможно нефти, после чего отбуксировать его в Ла-Валетту, чтобы следующей ночью разгрузить остальную часть груза. Но тут выяснилось, что транспорт был так сильно поврежден, а затопления оказались столь серьезными, что вспомогательное судно «Пламиф» не смогло открыть его резервуары, чтобы выкачать нефть.

В течение дня артиллеристы «Бреконшира» отбили ряд атак с воздуха, и все еще неразгруженное судно было готово к буксировке к Ла-Валетте. В ходе этих атак танкер и «Пламиф» перенесли несколько близких разрывов, буксир получил два прямых попадания, а несколько военных кораблей были повреждены. Только после 05:15 27 марта одиночный Ju-88, подбитый зенитным огнем, сбросил 4 бомбы, и все они поразили «Бреконшир». Команда немедленно приступила к ликвидации возникших пожаров, используя пожарные шланги двух находившихся рядом кораблей. С рассветом огонь был под контролем, но судно погружалось, и вскоре палуба уже была на метр ниже поверхности воды. Из-за большого количества воды, закачиваемой на борт пожарными шлангами, транспорт начал крениться на левый борт, и в 08:00 люди были эвакуированы. На рассвете 27 марта он все еще был на плаву, сильно накренившись на левый борт; пожары снова начали разгораться и боеприпасы, хранившиеся рядом с 500-фнт бомбами, начали взрываться. Была сделана попытка затопить котельное отделение №1, чтобы заставить судно стать на ровный киль. С креном в 20° и вырывающимся от люков пламенем, оставленное экипажем судно вскоре опрокинулось. В течение следующих нескольких ночей были уменьшены отверстия в корпусе, и большая часть крайне нужного горючего была все же выкачана в резервуары Гранд-Харбора; часть этой нефти использовалась, чтобы заправить «Пенелопу» для перехода в Гибралтар после ремонта.

«Талабот» вошел в пределы видимости острова в 08:15 23 марта и был взят под защиту двумя «Харрикейнами», но в полумиле от гавани был атакован Me-109. Тем не менее, пережив еще одно нападение Me-109, в 09:15 судно вошло в Гранд-Харбор. «Пампас», получивший попадания двумя нераззорвавшимися бомбами, прибыл вслед за ним в 10:00. Лоцман поднялся на борт «Талабота» в 09:45, но из-за атак с воздуха транспорт пришвартовался только около 5 часов пополудни. Лихтеры, используемые как основные средства выгрузки, разместились между судном и пристанью, чтобы грузчики и экипаж могли прятаться в укрытиях во время налетов.

Еще в январе командующий Мальтийской ВМБ вице-адмирал Форд писал Каннингхэму, что беспокоится за состо-

яние доков, поскольку они не смогут выгрузить даже то, что благополучно добралось до Ла-Валетты. К концу марта, когда суда прибыли, положение было намного хуже. Из-за состояния портовых терминалов в связи с непрерывными атаками с воздуха «Талабот» и «Пампас» были пришвартованы в середине Гранд-Харбора. Большинство лихтеров и барж, используемых для разгрузки, были потоплены или повреждены. С самого начала, из-за отсутствия взаимодействия между различными службами, для разгрузки использовались только мальтийские грузчики, которые работали с перерывами два дня, пережидая воздушные тревоги в укрытиях. Армейский персонал был привлечен в помощь только спустя двое суток после начала выгрузки.

26 марта, начиная с примерно 10:00, в течение шести часов Мальту атаковали 120 самолетов. Шестидесят восемь немецких бомбардировщиков и истребителей обрушились на стоявшие в Гранд-Харборе «Талабот» и «Пампас». Настоящий ад начался в полдень. «Пампас» затонул на месте от бомбы, попавшей в 12:30 через трубу в машинное отделение, а «Талабот» около 14:00 получил прямое попадание 500-кг бомбы через шлюпочную палубу в машинное отделение и близкий разрыв у борта трюма №1, выбросивший наружу его содержимое. Капитан Тофт возглавлял тушение пожара, но огонь подбирался к трюмам №3 и №4 с бомбами и торпедами; борьба с огнем осложнялась продолжающимися воздушными налетами и неработающими насосами. Тогда Тофт предложил стоящему рядом крейсеру «Пенелопа» артогнем затопить судно и тем самым ликвидировать источник пожара. Командир крейсера не решился принять самостоятельное решение, но вице-адмирал Литэм приказал ему содействовать затоплению судна взрывчаткой, поскольку взрыв боеприпасов и горючего на нем представлял угрозу для всего порта. В конце концов, когда огонь уже подобрался к трюму №1 с горючим, подрывная партия с «Пенелопы» глубинной бомбой отправила транспорт на дно гавани.

* * *

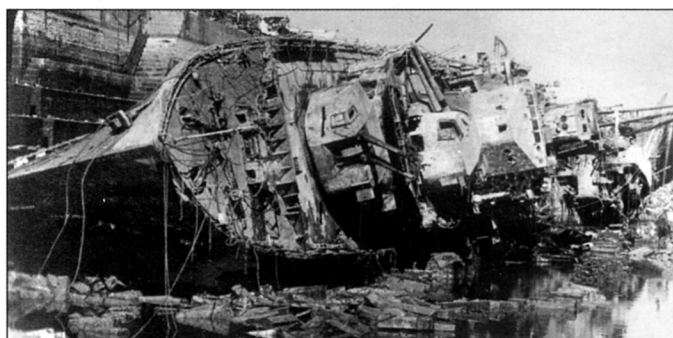
Приход к месту назначения даже трех судов из четырех в известных условиях перехода был прекрасным результатом. Очевидец сражения на борту «Брекншира» писал: «Интересно отметить, что один «Литторио» с его девятью 15-дюймовыми и двенадцатью 6-дюймовыми орудиями полностью перевешивал огневую мощь британских сил эскорта, у которого самыми крупнокалиберными были шесть 6-дюймовок на «Пенелопе». Три крейсера типа «Дидо» были вооружены 5,25-дюймовками».

25 марта, после прибытия на Мальту трех судов и отражения первого натиска Люфтваффе, премьер-министр Уинстон Черчилль направил телеграмму адмиралу Каннингхэму, поздравляя флот с успехом операции по защите конвоя:

«Я буду рад, если вы передадите адмиралу Вайену и всем, кто был с ним, восхищение, которое я чувствую от их решительных и блестящих действий... Один из самых мощных современных кораблей и сопровождавшие его два



Эсминец «Кингстон», поврежденный попаданием 15-дюймового снаряда, в доке №11



«Кингстон», разрушенный в доке в результате бомбовых попаданий 11 апреля 1942 г.

тяжелых и один легкий крейсер и флотилия (эсминцев) были среди бела дня разбиты и обращены в бегство с тяжелыми повреждениями от торпед и снарядов британских легких крейсеров и эсминцев, что позволяет оценить этот морской бой по наивысшей категории и дает право всем офицерам и матросам и, прежде всего их командующему, на благодарность британской нации».

Однако 26-27 марта Люфтваффе потопили все три уцелевших судна. Были потеряны и оба поврежденных в сражении эсминца Вайена, зашедших в Ла Валетту и оставшихся там для ремонта. «Хэвок» 1 и 3 апреля получил дополнительные повреждения в доке от авианалетов и в 20:00 5 апреля вышел из Гранд-Харбора для самостоятельного перехода в Гибралтар, но уже в 04.00 6 апреля вылетел на мель у маяка Келибия на побережье Туниса. Экипаж взорвал корабль, после чего был взят в плен французами. «Кингстон», прибывший на Мальту вместе с «Хэвоком», так же был поставлен на ремонт в док №11; 5 и 8 апреля получил там серьезные повреждения от воздушных ударов и, в конце концов, 11 апреля затонул.

Если называть победой то, что контр-адмирал Вайен с минимальным для себя уроном не позволил более сильному противнику уничтожить конвой, можно считать, что в морском сражении британцы победили. Однако в целом операция завершилась полным провалом — из 29 500 тонн отправленных грузов, перевозимых четырьмя судами конвоя «MW-10», из трех потопленных в пункте назначения судов удалось извлечь только 5500 тонн твердых и 1738 тонн наливных грузов.

Таким образом, в обозримом будущем перед Королевским флотом вставала задача доставки на Мальту новой партии жизненно необходимых грузов.



Эсминец «Хэвок», выскочивший на мель у мыса Бон и разрушенный торпедой итальянской подводной лодки «Арадам»

Две подводные лодки типа «С» у борта плавбазы; дальняя — С-33, отличившаяся в кампанию 1943 г.



Мирослав Морозов

Действия на дальних коммуникациях «Оси» на Черном море в кампанию 1943 г.

К началу кампании противник обладал довольно многочисленным транспортным флотом, включавшим 17 транспортов и танкеров тоннажем более 500 брт, до сотни каботажных теплоходов, буксиров, лихтеров и барж, не считая БДБ. В течение года со Средиземного моря для постоянного использования на черноморских коммуникациях было введено шесть крупных судов, еще два вступили в строй непосредственно на театре. Из постоянного состава черноморского транспортного флота на Средиземное море был переведен лишь один транспорт. Помимо этого, еще 10 вражеских судов кратковременно входили в Черное море для ремонта, а также выполнения разовых рейсов по перевозке нефтепродуктов из Констанцы или для транспортировки турецкой хромовой руды из Стамбула в Варну. К концу кампании, несмотря на потерю немцами по боевым причинам девяти судов и тяжелое повреждение одного, противник все еще располагал 16 крупными транс-

портами, чего оказалось достаточно для снабжения блокированной в Крыму 17-й армии по нижней границе потребностей.

Картина грузовых потоков в дальней зоне вражеских коммуникаций (от западного берега моря до Севастополя включительно) выглядела следующим образом: в январе, по неполным данным, по ним было перевезено 16,5 тыс. тонн груза, в том числе 10,9 тыс. тонн военных в Крым и порты устья Днепра. По мере изменения ледовой обстановки поток грузов нарастал: в феврале было перевезено уже 35 тыс. тонн, в марте — 50 тыс. тонн (в т.ч. 38,9 тыс. т из румынских и болгарских портов в Крым, 3,5 тыс. тонн в обратном направлении, 2,4 тыс. т между портами западного побережья, 5,2 тыс. тонн в сторону черноморских проливов и обратно). Пик перевозок пришелся на июль в связи с увеличившимися потребностями немецкой 17-й армии на Кубанском плацдарме, а также началом вывоза



Румынский конвой в Черном море



сельхозпродукции с Украины. В этом месяце грузооборот составил 116,3 тыс. тонн. С августа по ноябрь данный показатель колебался от 84 до 103 тыс. тонн в месяц и лишь в декабре снизился до 73,6 тыс. тонн. Примерно 50% от указанных цифр приходилось на армейское снабжение и топливо, доставлявшиеся в Крым и порты Южной Украины, 45-47% — на перевозку грузов в обратном направлении.

С момента изоляции Крыма с суши в конце октября, по расчетам немцев, ежемесячно требовалось доставлять на полуостров 60 тыс. т грузов (43 тыс. т для армии, 12,5 тыс. т для Люфтваффе, 4,5 тыс. т для частей Кригсмарине), или 2 тысячи тонн в сутки. Двукратное сокращение объема поставок по сравнению с финалом нахождения 17-й армии на Кубани объяснялось тем, что в тот период в ее состав входило 15-17 дивизий в том числе 10-11 немецких, когда в Крыму оказались изолированы только 10 дивизий из них три — немецкие. Тем не менее, несмотря на заверения главкома ВМС гросс-адмирала Деница, данные Гитлеру на совещании в «Вольфшанце» 27 октября, на практике удалось достичь лишь 75-80% от заявленного объема поставок, и дефицит пришлось компенсировать за счет экономии и использования ранее накопленных запасов — к моменту изоляции Крыма там имелось боеприпасов на 2-3 недели, продовольствия на 1,5 месяца.

Перевозки в остальных направлениях в целом были незначительны. Так, между румынскими и болгарскими портами ежемесячно перевозилось от 100 до 400 тонн грузов. Объем перевозок в Стамбул и обратно сильно колебался: в пределах от 9,9 тыс. т (август) до 0,4 тыс. т (сентябрь). Согласно условиям нового торгово-экономического соглашения между Германией и Турцией, последняя обязалась в 1943-1944 гг. поставить третьему рейху 180 тыс. тонн хромовой руды. Фактически до прекращения поставок в апреле 44-го по сухопутному и морскому путям Германия получила от турок 56,6 тыс. тонн данного стратегического сырья.

Система защиты вражеских коммуникаций по сравнению с 1942 г. дополнилась рядом новых элементов, из которых в первую очередь необходимо выделить создание поисковых групп охотников за подлодками. Первый охотник вышел на боевое патрулирование 8 января. С середины июня в распоряжении германского командования уже имелась группа в составе двух кораблей, а к концу года — три-четыре группы от двух до четырех охотников в каждой. Эти группы разворачивались в узлах коммуникаций, а также местах обнаружения подлодок вражеской радиоразведкой. Последняя действовала настолько эффективно, что к концу года научилась отслеживать перемещения каждого подводного корабля ЧФ по радиогаммам, передаваемым характерным почерком его радиста. Все охотники обладали гидроакустическими станциями, работавшими в активном режиме, но по остальным характеристикам заметно отличались. Более крупные, переоборудованные из мобилизованных судов или корпусов военных транспортов типа КТ, обладали лучшей мореходностью, а также привлекали внимание наших подводников своими размерами, что облегчало им выполнение поставленных задач. Впрочем, после нескольких боевых столкновений командование бригады подлодок ЧФ окрестило охотники «судами-ловушками» и приказало избегать контактов с ними. Хотя охотникам в течение кампании не удалось потопить или серьезно повредить хотя бы одну подлодку, их действия оказывали серьезное сдерживающее влияние на подводников, поскольку группы охотников не только усиливали охранение конвоев и тем самым усложняли условия выхода в атаку, но и неоднократно атаковывали подлодки в ночное время, вынуждая прерывать зарядку и даже покидать позиции. Использование тактического способа ночных торпедных атак из надводного положения стало затруднительным.



Германский охотник за подводными лодками UJ-103 (бывш. КТ-37) в Черном море

Помимо охотников к ночному поиску наших подлодок в районах их позиций привлекались сверхмалые субмарины типа СВ, которые в середине июня были вновь укомплектованы итальянскими экипажами. Между 26 июля и 1 августа все пять кораблей этого типа перешли в Севастополь, откуда они до конца октября совершили 21 боевой поход. В ночь на 26 августа СВ-4 удалось торпедировать и потопить нашу Щ-203. После капитуляции Италии все сверхмалые лодки были переведены в Констанцу и разоружены, а их экипажи — интернированы.

Помимо этого противник предпринял большие усилия по подновлению своих минных заграждений. В январе и феврале румынские заградители выставили три поля (600



Итальянская сверхмалая подводная лодка типа СВ в Ялте, 1942 г.



Щ-203 в Сухуми



Румынский минный заградитель «Амирал Мурджеску» следует на постановку

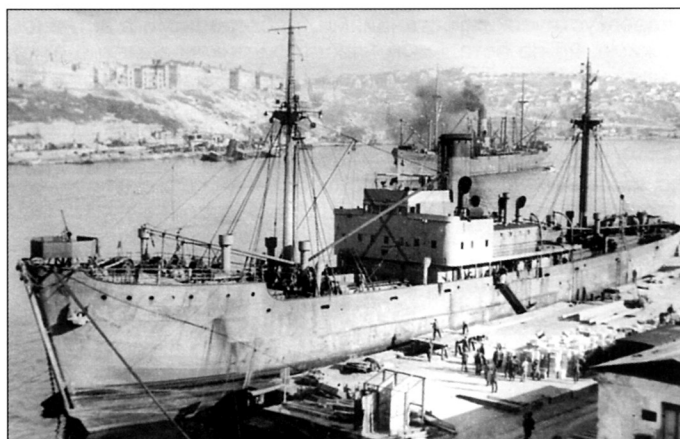
мин, 396 минных защитников) на подходах к Констанце. В связи с тем, что наши силы в этом районе не развернулись, единственным результатом этих постановок стала гибель немецкого транспорта и моторного тральщика. В марте и апреле два противолодочных поля (288 мин) были выставлены в районе Сулины. За ними 5 сентября последовали две постановки (152 противолодочных мины) в 10-15 милях севернее Босфора и в декабре еще одна (58 мин) в Евпаторийском заливе. Помимо этого германское командование взялось за осуществление весьма амбициозного плана — создание сплошного минного заграждения от Севастополя до мыса Олинька у устья Дуная. Между сентябрем и ноябрем в рамках выполнения данного проекта были осуществлены три постановки (694 мины), которые создали минный барьер на удалении от 19 до 44 миль на запад от Севастополя. В этих заграждениях мины ставились как против подлодок, так и против надводных кораблей. Продолжить минирование помешала нехватка минных материалов. По-видимому, именно эти минные поля стали основной причиной потерь подлодок ЧФ в конце кампании.

Районы развертывания черноморских субмарин в 1943 г. по сравнению с предыдущим периодом войны изменились. С 1 февраля все позиции у берегов Румынии были закрыты, а вместо них установлено пять позиций у побережья Крыма. Две из них находились у мыса Тарханкут, т.е. в дальней зоне, а остальные вдоль южного берега полуострова. В дальнейшем распределение усилий неоднократно менялось. Так, в течение первой половины марта в дальней зоне имела лишь одна позиция, а со второй половины марта до конца апреля — четыре, причем вновь появилась позиция у румынского побережья между Сулиной и Олинькой. С конца апреля до 20-х чисел сентября между побережьем Румынии и Севастополем имелось семь позиций, что превышало количество подлодок, которое ЧФ мог одновременно держать в море. Помимо еще трех позиций у южного берега крымского полуострова, с начала года сохранялись две позиции у Босфора, которые обслуживались подлодками по мере поступления данных разведки. 18 сентября нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов, предвосхищая изоляцию 17-й немецкой армии в Крыму, дал указание за счет закрытия позиций у Босфора максимально увеличить количество субмарин у берегов полуострова и на коммуникации Констанца-Севастополь. Наконец, 4 ноября поступила директива Ставки ВГК, одним из пунктов которой требовалось, в связи с ожидаемой эвакуацией противника из Крыма, развернуть на позициях не менее семи лодок. Указание было выполнено, но долго Черноморский флот поддерживать такого напряжения не мог. В конце ноября — начале декабря на позициях одновременно находилось шесть подлодок, на 20 декабря — четыре, после 27 декабря — одна.

Одновременно предпринимались попытки повысить эффективность боевых походов, поскольку подлодки в подавляющем большинстве случаев приводили торпеды назад полностью или частично. Командиры объясняли это отсутствием целей в районе позиций, следовательно, требовалось наладить наведение лодок на суда на основании данных воздушной разведки. Еще 13 февраля нарком ВМФ в своей директиве №9/425 требовал от командующего ЧФ лично и под его ответственность в десятидневный срок организовать разведывательное обеспечение действий субмарин и наладить прямую радиосвязь лодка — самолет-разведчик. Лишь к концу марта штабом БПЛ был разработан проект наставления по совместным действиям, который лег в основу директивы командующего ЧФ от 4 апреля, предписывавшей в период с 12 по 20 апреля провести операцию по нарушению коммуникаций противника в северо-западном районе Черного моря. Для этого в море были развернуты четыре подлодки, а от ВВС выделены 12 самолетов Ил-4 (8 для разведки и 4 в состав ударной группы). Последние должны были дважды в день составом пары облетать вражеские коммуникации, сообщать данные о движении обнаруженных конвоев, а так же находиться в готовности к проведению торпедно-бомбовых ударов. Фактически операция проводилась в период с 16 по 25 апреля. Лишь один раз лодке удалось своевременно получить информацию от самолета и на ее основании выйти на перехват. Однако, до атаки дело так и не дошло, поскольку конвой прошел на большом удалении от субмарины. В то же время, без всякого предварительного наведения, С-

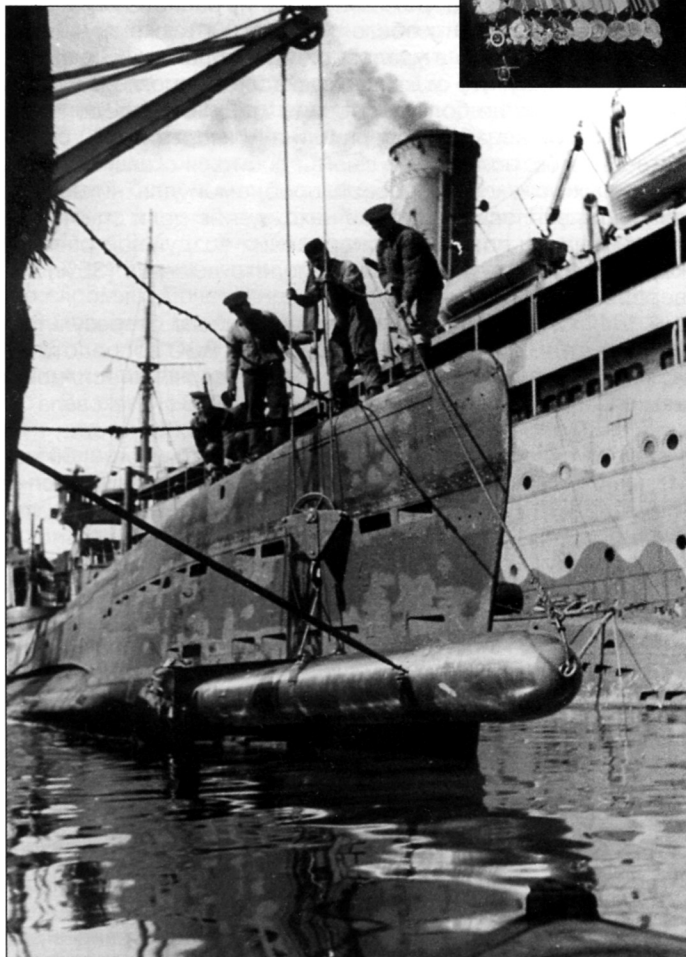


Танкер «Фируз» после попадания торпеды Щ-216 6 августа 1943 г.

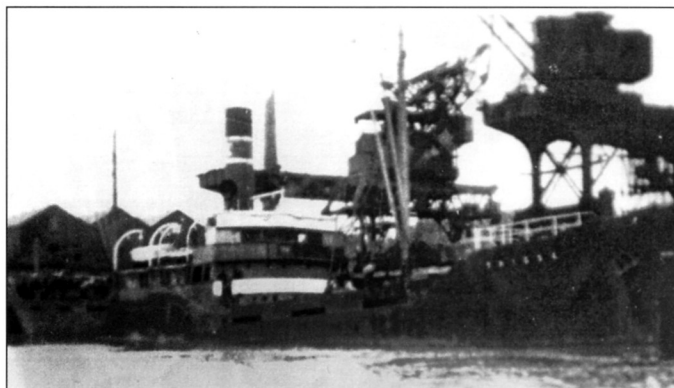


Транспорты «Варна» и «Бой Федерсен» в Севастополе в 1942 г. - оба потоплены на Черном море в 1943 году

33 потопила румынский транспорт «Сучеава», шедший в охранении румынских эсминцев. Несмотря на целый ряд обнаружений конвоев, бомбардировщики и торпедоносцы за время операции ни разу не вылетали в район западнее Севастополя. Анализ причин безуспешности операции обозначил целый ряд проблем, к решению которых ЧФ оказался не готов ни организационно, ни технически. Главной являлось отсутствие у лодок средств радиоприема в подводном положении. Наставление предусматривало, что державшиеся вдали от берегов субмарины будут большую часть времени проводить над водой, но фактически подводники считали такой риск неоправданным, тем более, что данные от разведчиков поступали нерегулярно и не отличались большой надежностью. Командирам лодок даже не было известно, вылетели ли самолеты вообще, и имеет ли смысл их нахождение на поверхности. Кроме того, противник рассчитывал переход конвоев таким образом, что они в утренние часы находились у румынского побережья, а прибывали в Севастополь в течение ночи, выходили из него поздно вечером. Поскольку большинство позиций лодок находилось у берегов Крыма, вероятность того, что обнаруженный утром конвой до вечера не изменит свой курс и скорость (если они вообще были правильно определены разведчиком!) была незначительной, и встречу с целью можно было считать скорее случайной, чем закономерной.



Погрузка торпеды на Щ-215 в Батуми, конец 1943 г. На заднем плане - плавбаза «Нева». На врезке: Михаил Васильевич Грешилов - командир Щ-215



Транспорт «Тисбе», потопленный Щ-215

Вследствие всего вышеизложенного попытки проводить аналогичные операции до конца кампании больше не предпринимали, и подлодки продолжили действовать обычным позиционным методом. Всего в течение кампании в дальней зоне ими было выполнено 100 боевых походов, 63 торпедных (расход 160 торпед) и три артиллерийские атаки. Торпедами было поражено 12 целей, в том числе потоплено пять крупных транспортных судов суммарным тоннажем 13 983 брт. Даже немецкий Адмирал Черного моря в своем годовом отчете отметил значительные успехи в повышении выучки экипажей советских подлодок. Этот год стал пиком боевых достижений черноморских подводников. По две победы в течение года одержали командиры Щ-215 М.В. Грешилов (среди побед — потопление транспорта «Тисбе», перевозившего 1604 т хромовой руды) и М-111 Я.К. Иосселиани, представленные к званию Герой Советского Союза. Собственные потери составили три корабля, что было наилучшим показателем по части соотношения потерь и успехов за всю войну. В то же время следует отметить, что процент успешности торпедных стрельб (19%) оставался не слишком высоким, а примерно в половине походов командирам лодок и вовсе не доводилось выйти в атаку. При этом речь шла о дальней зоне коммуникаций, где теоретически можно было встретить крупное судно противника на любой из нарезанных там позиций.



М-111 выходит из Поти, 1943 г. (ЦВММ) На врезке: Ярослав Константинович Иосселиани, командовавший М-111 (фото 1944 г.)



Командующий авиации ВМФ генерал-полковник авиации С.Ф. Жаворонков инспектирует часть ВВС ЧФ, 1943 г.

В данной кампании намного результативней стала действовать и морская авиация. К началу рассматриваемого периода в дальней зоне мог быть использован единственный на тот момент в ВВС ЧФ минно-торпедный полк, в составе которого имелось всего 15 торпедоносцев Ил-4. В I квартале из 521 самолето-вылета, произведенного самолетами части, на дальнюю зону пришлось примерно 60 вылетов с торпедами и 18 вылетов с бомбами (30 марта для удара по судам в порту Севастополя). Такое распределение внимания объяснялось задачами, поставленными перед ЧФ по блокаде кубанского плацдарма противника. Тем не менее, уже с конца марта штаб ВВС ЧФ, помимо продолжавшихся вылетов на «свободную охоту», начал организовывать групповые удары торпедоносцев на основе данных воздушной разведки. Следует отметить, что подлетное время с аэродромов Гудауты и Адлер составляло 3,5-4 часа, вследствие чего далеко не каждый раз машинам удавалось обнаружить цель.

Во II квартале, в связи с постановкой других задач (разведка в интересах подлодок, минные постановки на Дунае и Днепре), число вылетов торпедоносцев и бомбардировщиков для атаки конвоев и портов в дальней зоне несколько сократилось, зато был одержан первый крупный успех — 12 июня у мыса Тарханкут группой бомбардиро-

виков был потоплен транспорт «Биргит» (1971 брт). Тем не менее, командованием был сделан далеко не однозначный вывод о предпочтительности применения торпедного оружия, и в дальнейшем вылеты самолетов с бомбовой нагрузкой осуществлялись почти исключительно при ударах по портам или при нехватке торпед.

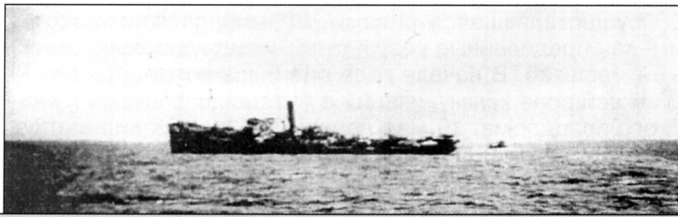
В III квартале усилия морской авиации по нарушению коммуникаций противника еще более выросли. Во-первых, торпедоносцы прекратили действовать в ближней зоне, где крупные суда не плавали. Во-вторых, благодаря передислокации основных сил 4-го воздушного флота с Кубани под Курск, с июля бомбардировочная и минно-торпедная авиация ЧФ смогли использовать базы в районе Геленджик. В-третьих, с сентября одна из эскадрилий 36-го дальнебомбардировочного полка на самолетах «Бостон» начала действовать в качестве торпедоносной. Если в I квартале по судам противника было сброшено 24 торпеды, во II — семь, то в III — уже 51.

Казалось, что еще более выгодные условия сложились в IV квартале в связи с началом использования аэродрома в Скадовске (Северная Таврия), подлетное время с которого до мыса Тарханкут составляло около 20 минут. В Скадовск с 15 по 28 ноября были перебазированы по одной эскадрилье от 36-го дбап, 40-го бап и 23-го шап. До конца года они произвели 185 самолето-вылетов, что означает, что каждый самолет летал с интенсивностью раз в шесть дней. Такое слабое напряжение, помимо периодов нелетной погоды, объяснялась проблемами, возникшими с доставкой горючего и боезапаса с ближайшей действующей железнодорожной станции, расположенной на удалении 250 км. Это обстоятельство, а также трудности ремонта самолетов в удаленной базе в полевых условиях привели к тому, что от каждой эскадрильи могло вылетать одновременно не более половины машин. Торпедоносцы с кавказских авиабаз совершили в IV квартале 160 самолето-вылетов, но также не смогли добиться сколько-нибудь значимых успехов. Основной проблемой для них, как и раньше, являлось повторное нахождение цели спустя несколько часов после ее обнаружения воздушной разведкой. В результате только 56 самолето-вылетов (35%) завершились применением оружия.

В 1942 г., чтобы свести к минимуму число безрезультатных вылетов, командование вражеских ВВС сосредоточило свои усилия на портах. Подобные удары наносились и нами. Севастополь морская авиация в 1943 г. атаковала 30 марта, 30 апреля, 26 сентября и 2 ноября, Констанцу — 3 мая и 28 сентября, Одессу — 29 ноября, Очаков — 30 ноября и 1 декабря. Шансы на успех имела лишь та часть рейдов, где вылеты готовились тщательно, а сам наряд самолетов был достаточно большим для того, чтобы хотя бы часть из них смогла эффективно отбомбиться в условиях сильной ПВО. Впрочем, и при соблюдении этих условий результаты оказывались, как правило, весьма скромными. Так, 30 марта, в результате одновременного налета 18 Ил-4 на севастопольский порт, была тяжело повреждена плавбаза, легкие повреждения получила другая плавбаза и два лихтера. Следующий налет, где состав атакующей группы был сокращен ровно в два раза, завершился лишь осколочными повреждениями на небольшом теплоходе и двух лихтерах. 26 сентября порт одновременно бомбили



Ил-4 5-го гмтап на полевом аэродроме (фото из архива Г.Ф. Петрова)



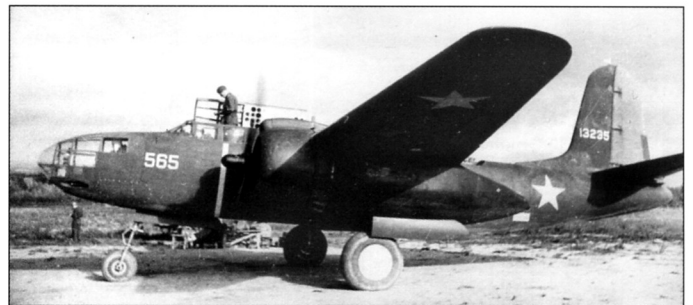
Последние минуты транспорта «Бой Федерсен»

9 Ил-4, 15 «Бостонов», 12 Пе-2, но намеченных целей на месте не оказалось (аэрофотосъемка была произведена за трое суток до операции) и потому дело ограничилось осколочными повреждениями четырех павсредств. Два бомбардировщика оказались сбиты, из-за чего следующий налет на эту базу производился в темное время суток. Он был полностью безрезультатен, а мы потеряли один «Бостон». С Констанцей повезло еще меньше — ни один вражеский корабль там не получил ни царапины, в то время как мы лишились четырех машин. В Одессе результаты удара ограничились гибелью нескольких портовых грузчиков, но в Очакове в результате 46 самолето-вылетов бомбардировщиков и штурмовиков удалось уничтожить два лихтера, паром Зибеля и штурмбот. Вышеописанные примеры ясно свидетельствуют, что противовоздушная оборона вражеских баз была в 1943 г. для нас проблемой, разрешить которую использованием устаревших и примитивных тактических способов было невозможно.

В целом же результаты боевого применения морской авиации в дальней зоне характеризовались следующими цифрами: было произведено примерно 550 боевых вылетов ударных машин (сюда не вошли воздушная разведка и постановка мин), израсходовано 136 торпед и более сотни тонн авиабомб. Торпедами были поражены два крупных судна (одно затонуло, другое вышло из строя до конца войны), большой охотник (торпеда не взорвалась) и БДБ (потоплена), бомбами в открытом море потоплен крупный транспорт и поврежден дунайский теплоход. По сравнению с 1941 и 1942 гг., это был явный прогресс, но в сопоставлении с затраченными усилиями результат выглядел весьма скромно. Почему не удалось достигнуть большего?

Во-первых, из 52 воздушных ударов, состоявшихся в 1943 г. с участием торпедоносцев, лишь в 21 перед самолетами находились суда или судно, тоннажем более 500 брт. В остальных боях применение торпед можно было считать практически бесполезным. Случай поражения БДБ выскочившей на поверхность торпедой явился исключением, лишь подчеркивающим правило. Зная об этом, командование с июля начало высылать в одних ударных группах с торпедоносцами бомбардировщики, но их метод атаки — бомбометание с горизонтального полета с высоты от 1800 до 3000 м — мог привести только к случайным попаданиям.

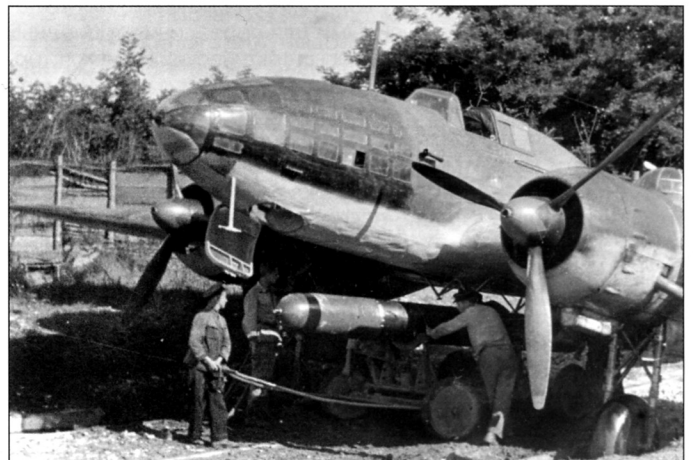
Во-вторых, отсутствие массирования сил нашим командованием. В 52 ударах приняло участие 146 самолетов, что означает, что средняя ударная группа состояла из трех машин. В результате получалось, что силам охранения практически во всех случаях противостояли численно уступающие им группы самолетов. Сбить торпедоносец зенитным огнем им удавалось нечасто (всего при атаках кораблей в море мы потеряли за год девять машин), но заставить его сбросить торпеду с дальней дистанции — в большинстве случаев. Никакого обеспечения выхода торпедоносцев в атаку подавлением зенитной артиллерии на кораблях охранения не планировалось и не осуществлялось. В последнем квартале имели место три попытки применить совместно высотные и низкие торпедоносцы, но все они провалились из-за плохой организации и отсутствия опыта проведения подобных ударов.



«Бостон» А-20В 36-го дбап готовится к вылету (фото из архива Г.Ф. Петрова)



А-20В 36-го дбап в групповом полете (фото из архива Г.Ф. Петрова).



Подвеска торпеды под Ил-4, 1943 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)



Постановка задачи перед вылетом в 5-м гмтап



Ил-4 5-го гмтап в полете, 1943 г. (фото из архива Г.Ф. Петрова)

Следует отметить, что командование слабо массировало силы не столько вследствие недопонимания, сколько из-за нерешенности вопросов управления большими группами авиации в воздухе и сложности организации вылета и взаимодействия самолетов из разных авиачастей — ведь силами одной части создать достаточно мощную ударную группу по практике того времени было невозможно. Как правило, в минно-торпедном полку при штате в 32 машины, налицо было около 20, из которых лишь около половины были готовы к немедленному взлету, но не более 5-7 обладали экипажами, подготовленными для проведения торпедных атак. Кроме того, внедрение новых тактических приемов тормозилось преувеличенным представлением о собственной эффективности. Достаточно сказать, что за 1943 г. только экипажи торпедоносцев доложили о потоплении 21 транспорта, пяти барж, миноносца, сторожевика, тральщика и двух сторожевых катеров, повреждении еще четырех судов, что превышало их фактические успехи в 12 раз!

Осуществлявшаяся силами ЧФ минная война, хотя и имела определенные результаты, носила довольно скромный масштаб. В начале года она была сосредоточена на ближней зоне коммуникаций в интересах блокады Кубанского плацдарма. 10 мая нарком ВМФ направил в адрес военного совета ЧФ директиву №103/ш, в которой требовал одновременно усилить постановки с воздуха в Керченском проливе и начать постановки на реках Дунай и Днепр. Количество боеготовых самолетов в минно-торпедной авиации и наличие у нее ранее поставленных задач при этом, как обычно, не учитывались.

Первые мины в устье Дуная были поставлены в ночь на 24 мая, в Днепрово-Бугском лимане — спустя двое суток. Внезапный перенос усилий на тыловые коммуникации противника увенчался полным успехом. Уже 26 и 27 мая на Дунае погибло два речных парохода. После этого движение между Сулиной и Галацем было закрыто и прислано звено немецких самолетов-тральщиков, которые протралили район, ничего не нашли, после чего со 2 июня движение было открыто вновь. Однако уже 6 июня от взрывов мин пострадали четыре лихтера, два из которых затонули. Интересно отметить, что все вышеописанные успехи пришлось на счет всего лишь восьми донных неконтактных мин типа А-1-4, поставлявшихся нам по ленд-лизу. Движение по реке вновь было закрыто. Немцы, не желавшие признавать низкое качество траления самолетами, предположили, что причинами взрывов на судах были диверсии, но румыны, тщательно расследовавшие каждый случай вскоре убедились в справедливости миной версии, тем более, что с 19 июня развернутые в этом районе посты ВНОС зафиксировали новые полеты самолетов-миноносцев. С июня до конца сентября на Дунае было выставлено еще 80 донных и 20 якорных мин, но стараниями немецких и румынских тральщиков потери ограничились лишь малым пароходом и лихтером. Еще быстрее противник справился с ситуацией на Днепре. 28 мая в результате взрыва в носовой части затонул лихтер, а 1 июня постами ВНОС были замечены сбрасывания мин с самолетов. До конца года здесь были выставлены еще 35 донных и 4 якорных мины, на ко-



Ил-4 командира 5-го гмтап подполковника Канарева (фото из архива Г.Ф. Петрова)

торых погибли два буксира и лихтер. Помимо названных районов в дальней зоне авиация ставила мины у Севастополя (с мая по ноябрь, 21 донная мина), Констанцы (июнь-июль, 11 якорных) и Днестровского лимана (июль-август, 18 якорных). Успех имелся лишь в последнем из указанных районов, где подрывался и получил тяжелые повреждения малый танкер. Увы, сильно преувеличивая результативность торпедоносцев, наше командование недооценивало важность минной блокады портов противника. Ее успехи, конечно же, были не слишком впечатляющими, но вполне сопоставимыми с затраченными усилиями.

Пять минных постановок в течение кампании произвели подлодки ЧФ. Два первых заграждения (40 мин), выставленных вблизи Севастополя в мае и июне, были вскоре обнаружены противником при проводке судов за тралами и полностью уничтожены, не сумев причинить никаких потерь. Такой результат можно считать закономерным при условии нормальной организации противоминного обеспечения и высоком качестве траления. Возможности успеха возрастали при постановке вдали от баз, в тех районах, которые не проверялись регулярно контрольным тралением и где конвои ходили без тралов. Основной проблемой, разрешение которой требовалось для обеспечения успеха таких поста-



Транспорт «Санта Фе» (в центре)

новок, становилось вскрытие начертания используемых противником фарватеров. Казалось бы, при регулярной воздушной и радиоразведке с этим сложностей возникнуть не могло. С июля по сентябрь подводные заградители выставили 60 мин в трех расположенных в открытом море полях, но противник понес потери лишь на одном из них. На постановке подлодки Л-4 (Е.П. Поляков) недалеко от Евпатории подрывался, получил тяжелые повреждения и позже был уничтожен при отступлении лих-

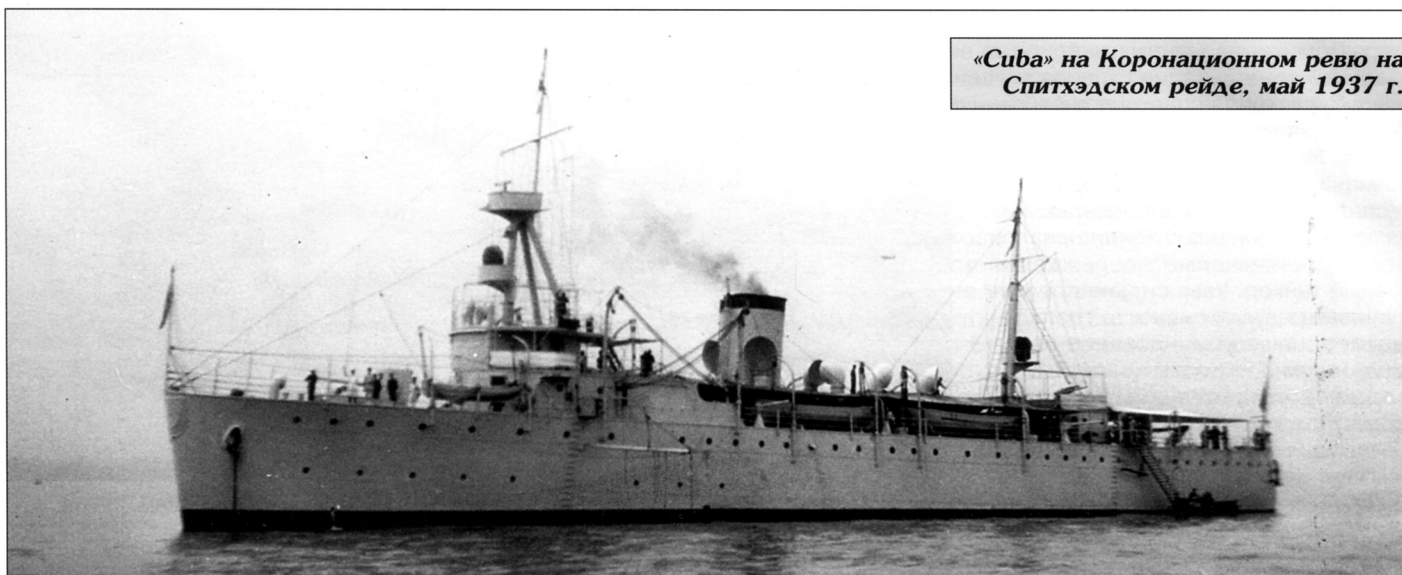
тер, а спустя несколько месяцев подрывался и затонул крупный транспорт «Санта Фе» (4627 брт; перевозил 1278 т военных грузов, в т.ч. 12 САУ, 100 морских мин и т.д.; вместе с тем нельзя полностью исключить возможность гибели транспорта в результате внутреннего взрыва). Две других постановки оказались произведенными настолько далеко от фарватеров, что не были обнаружены противником вообще.

В течение кампании лишь один раз предпринималась операция по нарушению коммуникаций противника в западной части моря силами надводных кораблей. Речь идет о попытке отряда в составе трех эсминцев выставить 150 мин у мыса Калиакра в ночь на 29 августа. Еще утром 28-го отряд, находившийся в центре Черного моря, был обнаружен немецкими самолетами-разведчиками, один из которых безуспешно атаковал эсминцы. Этого стало достаточно для прекращения операции и отзыва наших сил в базу. Более объяснимо бездействие торпедных катеров — до освобождения Скадовска и формирования Очаковской ВМБ у них попросту не было соответствующих баз, а в последние два месяца года они были полностью заняты участием в Керченско-Эльтигенской операции.



Подводный минный заградитель Л-4 (фото 1930-х гг.)

«Cuba» на Коронационном ревью на Спитхэдском рейде, май 1937 г.



Канонерская лодка «Куба»

В 1910 г. — через год после создания кубинского флота — фирме «Крамп» (Филадельфия) был выдан заказ на постройку корабля, официально классифицированного как крейсер. Он был спущен на воду 10 августа 1911 г., получив название «Куба» («Cuba»), а после ввода в строй стал флагманским кораблем кубинского флота.

Проект был разработан на основе хорошо зарекомендовавшего себя во время испано-американской войны крейсера типа «Монтгомери», адаптированного под кубинские требования. Корабль имел гладкопалубный корпус с таранным форштевнем и крейсерской кормой; оснащался вер-

тикальными паровыми машинами тройного расширения и водотрубными котлами системы «Бабкок энд Уилкокс» с угольным отоплением, дымоходы которых выводились в две узкие трубы. Вооружение включало два 102-мм орудия, по четыре 57-мм, 47-мм и 37-мм скорострельных пушки и два пулемета.

В 1918 г., после вступления Кубы в Первую мировую войну, «Куба» была модернизирована и перевооружена под американские стандарты. Все скорострелки были сняты и заменены на одну 76-мм зенитку и шесть 57-мм пушек, число пулеметов увеличилось до четырех.

В 1936-1937 гг. «Куба» прошла капитальный ремонт с заменой котлов, при этом существенно видоизменился силуэт — вместо двухтрубного корабль стал однотрубным. Правда, скорость к тому времени не превышала 14 узлов. Надо отметить, что в справочниках 1930-х годов «Куба» классифицировалась то как канонерская лодка, то как шлюп, но никогда как крейсер. В таком виде она представляла Кубу на Коронационном ревью на Спитхэдском рейде в июне 1937 г.

С вступлением Кубы во Вторую мировую войну «Куба» прошла ремонт и модернизацию в Галвестоне (США), в ходе которого в очередной раз заменено артиллерийское вооружение (теперь оно состояло из двух 102-мм орудий, шести 57-мм пушек и четырех 20-мм автоматов «Эрликон»), установлен гидролокатор, размагничивающее устройство, 2 бомбомета и 2 бомбосбрасывателя. После окончания войны все американское оборудование было демонтировано.

«Куба» оставалась флагманом кубинского флота вплоть до революции 1959 г. С 1961 г. использовалась в качестве плавучей казармы, в 1971 г. исключена из состава флота и сдана на слом.

Подготовка к публикации С. Пятинин



«Cuba» на стапеле

Водоизмещение:	2058 т
Размерения:	79,3х11,9х4,3(3,7) м
Энергетическая установка:	2 ПМ ВТР, 4 ПК «Babcock & Wilcox», 6000 л.с.
Скорость:	18 уз
Запас топлива:	250 т угля
Вооружение:	2 — 102-мм, 4 — 57-мм, 4 — 47-мм, 4 — 37-мм, 2 пул.
Экипаж:	145 чел.



«Cuba» в 1910-е гг. На заднем плане – американский линкор «Саут Каролина» (фото из Библиотеки Конгресса США)



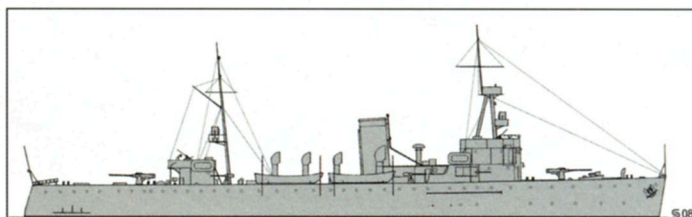
«Cuba» у причала, 1943 г. Видны установленные на мостиках «эрликоны»



«Cuba» в послевоенный период. Треногая фок-мачта заменена облегченной однодревковой



«Cuba» в море, 1945 г.



Канонерская лодка «Cuba», 1943 г. (графика: Сергей Балакин)



Легкий танк FCM-36 в экспозиции музея в Сомюре (Франция)

