

# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ



## Летающие «Клиперы» Америки

- FMA IAe 33 «Пульки» II
- «Восьмерка» с защитой
- Нимфа сардинского флота – фрегат «Эвридика»
- Минный «нежданчик»
- Катера «Специальной службы налогового надзора» Испании постройки Второй мировой войны



**Катер «Milano»**



**Катер «P-126» (бывш. «Grand Parade», бывш. «Roquero»)**





Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.ru**

Подписано к печати 10.09.2018

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

**Возрастная категория 12+**

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

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

## СОДЕРЖАНИЕ

А. Заблотский	
«Летающие клиперы» Америки .....	1
Ю. Пахмурин	
FMA IAe 33 «Пульки» II.	
Аргентинская стрела Курта Танка .....	31
А. Радич, А. Печерский	
«Восьмерка» с защитой .....	35
Е. Целиков	
Нимфа сардинского флота – фрегат «Эвридика» .....	39
А.Заблотский, Р. Ларинцев	
Минный «нежданчик» .....	46
Х. Сотерас (перевод Н. Митюкова)	
Катера «Специальной службы налогового надзора»	
Испании постройки Второй мировой войны .....	49

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

**В Москве**

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 09:00 – 15:00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Компания РПК» <http://www.rpk-models.ru>

Тел.: +7(495)363-62-29

**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.

### Уважаемые читатели!

**Данный выпуск «Арсенал-Коллекции» содержит не привычные 64 полосы, а только 56. Это связано с тем, что 6-й номер этого года будет 72-страничным.**

# «Летающие клиперы» Америки

**Александр Заблотский**

**П**окорение самолетом океанов сыграло чрезвычайно важную роль в развитии гражданской коммерческой авиации. Именно освоение трансатлантических маршрутов, прочно связавших по воздуху Новый и Старый Свет, показало реальные возможности авиации по обеспечению оперативной доставки пассажиров, почты и грузов фактически в любую точку земного шара. Впоследствии именно на трансокеанских трассах коммерческие самолеты продемонстрировали свои неоспоримые преимущества перед морскими пассажирскими лайнерами, способствовали их скорому закату и своему небывалому взлету.

При этом «первую скрипку» в освоении трансокеанских маршрутов в 20-х – 30-х годах прошлого века играли не сухопутные машины, а гидросамолеты – летающие лодки. Этому были свои, весьма веские причины.

Во-первых, гидросамолет мог садиться на воду и взлетать с воды. Таким образом обустроить гидроаэродром было проще, чем аэродром сухопутный. Особенно в отдаленных уголках Азии, Африки, Южной Америки и Океании, где обычные аэродромы отсутствовали, но зато в избытке имелись водные акватории.

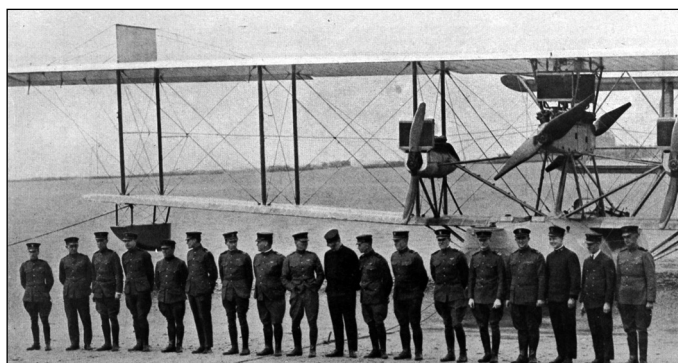
Во-вторых, полеты на гидросамолете над морем были безопаснее, чем на обычном самолете. При отсутствии сильного волнения пилот гидросамолета мог в любой момент и без большого риска посадить свою машину на воду, тогда как успех вынужденной посадки самолета с колесным шасси сильно зависел от рельефа местности. Кроме того, если была такая возможность, летающая лодка после вынужденной посадки могла своим ходом добраться по воде до ближайшего берега. Ну и, наконец, летающие лодки обладали лучшей мореходностью, чем поплавковые гидросамолеты.

### «Мы достигли другой стороны «пруда»...

Ответ на вопрос может ли гидросамолет пересечь Атлантический океан и установить связь между континентами по воздуху был дан сразу после окончания Первой мировой войны, которая как, собственно, и любая война, стала катализатором для развития науки и техники, в том числе и гидросамолетостроения. Гидросамолеты использовались для патрулирования побережья, ведения морской разведки, борьбы с подводными лодками. Поэтому к концу войны в США и Англии были созданы тяжелые многомоторные летающие лодки с большой дальностью полета.

В мае 1919 г. состоялся первый в истории авиации трансатлантический перелет трех летающих лодок «Кертис» NC (Navy-Curtiss) с канадского острова Ньюфаундленд в английский Плимут. Серия гидросамолетов «Кертис» NC была разработана в конце Первой мировой войны для борьбы с немецкими субмаринами. Для своего времени это были большие машины цельнодеревянной конструкции с размахом крыла 38,4 м, длиной 20,85 м, взлетной массой 12 925 кг. Летающие лодки оснащались четырьмя двигателями «Либерти» мощностью 400 л.с. Поскольку дальность полета составляла 2350 км, преодолеть Атлантику летающие лодки могли только с промежуточной посадкой. Таковая планировалась на принадлежащих Португалии Азорских островах. Проблема обеспечения безопасности перелета была решена с помощью американским размахом. ВМС США выделили около 50 кораблей, которые должны были играть роль световых и радиомаяков и подстраховывать эки-

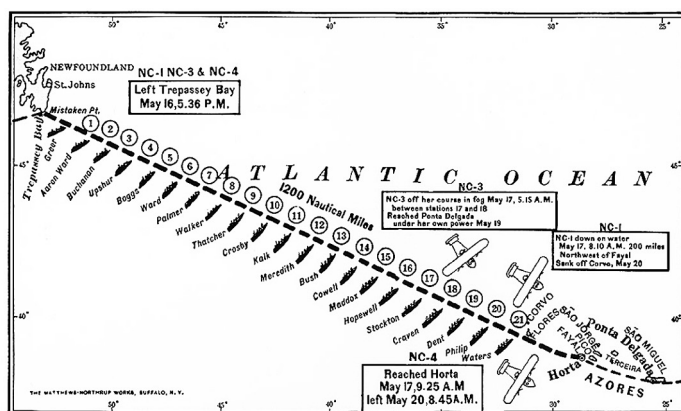




Групповой снимок участников перелета



16 мая 1919 г. Залив Триппэси, Ньюфаунленд. Взлетает летающая лодка NC-4



План перелета летающих лодок через Атлантику

пажи летающих лодок на случай вынужденной посадки.

Три летающие лодки (NC-1, NC-3, NC-4) вылетели 6 мая 1919 г. с расположенной возле Нью-Йорка авиационной станции ВМС США Рокуэй. Общее командование перелетом осуществлял командер Джон Тауэрс (на NC-3), командиром экипажа NC-1 был лейтенант-командер П. Беллинжер, NC-4 – командер А. Рид.

Старт атлантического этапа перелета был взят 16 мая в заливе Триппэси на острове Ньюфаунленд. Однако уже вблизи Азор двум летающим лодкам из-за отказов матчасти и непогоды пришлось вынужденно садиться на воду. При этом NC-1 удалось сесть возле греческого торгового судна, которое сняло с летающей лодки экипаж, а сам гидросамолет взяло на буксир. Однако, в конце концов, он, все-таки, затонул в штормовом море. Куда как драматичнее сложилась вынужденная посадка флагманской NC-3. Ей пришлось сесть в 320 км от Азорских островов, и кораблей и судов рядом не оказалось. Джон Тауэрс и его экипаж, запустив двигатели своего гидросамолета, в течение 62 часов пробивались сквозь шторм к островам, пока не встретили американский военный корабль.

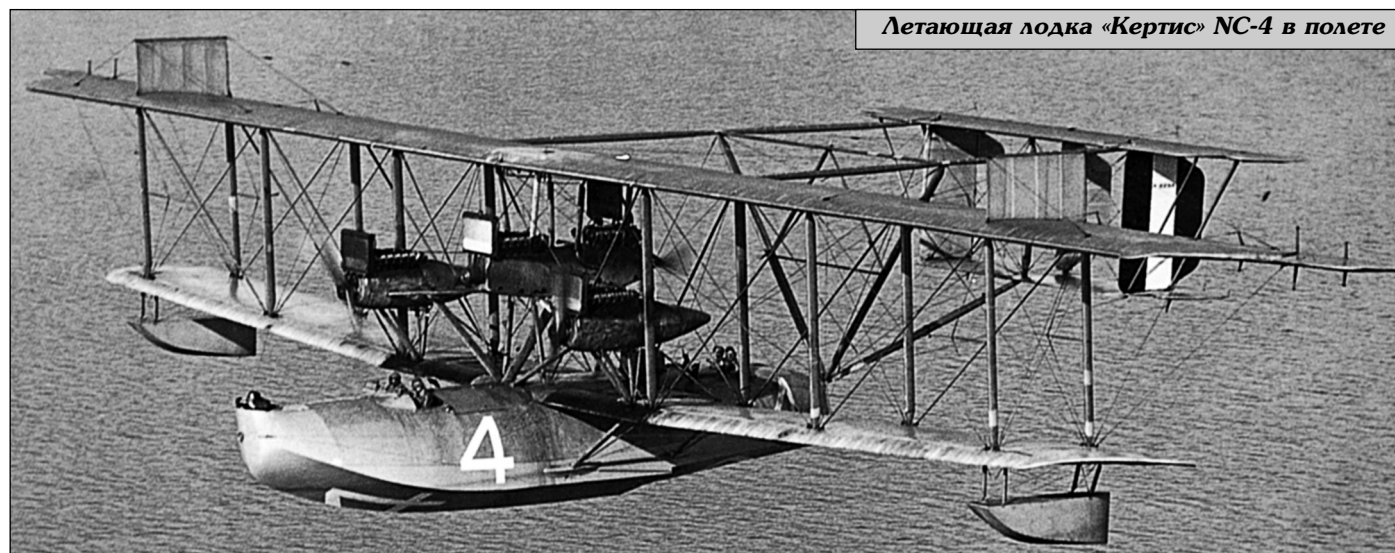
NC-4 благополучно достигла острова Фаял, где 10 суток пережидала шторм и ремонтировалась. В итоге первый в истории авиации перелет через Атлантику завершился 27 мая посадкой NC-4 в гавани Лиссабона. Полетное время при этом составило 42 часа. После посадки командир гидросамолета Альберт Рид послал радиограмму: «Мы благополучно достигли другой стороны «пруда». Работа сделана». В Плимут NC-4 прибыла без происшествий 31 мая. Весь маршрут протяженностью 6315 км был пройден с промежуточными посадками на Азорских островах, в Португалии и Испании.

### «Летающие клипера» Сикорского для «Пан Америкен Эйруэйз»

Успешный перелет NC-4 открыл дорогу для дальнейшего освоения гидросамолетами трансокеанских трасс. Теперь дело стало за получением практических выгод. Надо заметить, что выгоды эти представлялись весь весомыми.



Командир гидросамолета «Кертис» NC-4 командер Альберт Рид



Летающая лодка «Кертис» NC-4 в полете



Трансатлантический маршрут входил в число самых напряженных пассажирских линий мира. Только в 1925 г. Северную Атлантику пересекли около миллиона пассажиров. При этом любой океанской лайнер, совершавший переход между Европой и Соединенными Штатами, мог похвастаться большим числом пассажиров первого класса (т.е. потенциальных платежеспособных клиентов авиакомпаний) чем на любой другой пассажирской линии. В том же 1925 г. первым классом пересекли Атлантический океан 180 000 человек.

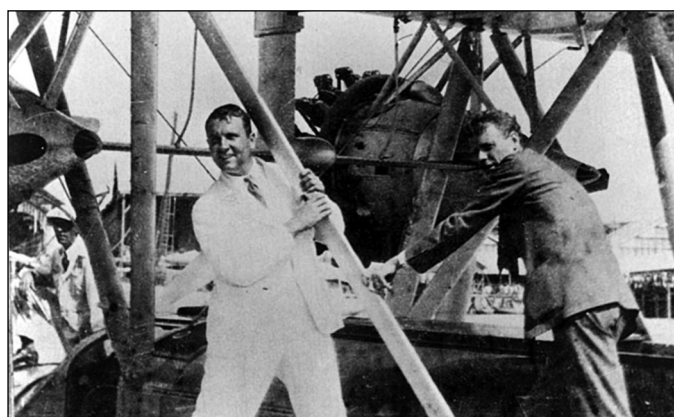
Не менее важным обстоятельством было огромное количество почты (а почтовые перевозки были залогом доходов любой авиакомпании на заре коммерческой авиации) и небольших по весу и объему, но срочных и ценных грузов, которые надо было перевезти через океан.

В США основным игроком на рынке трансокеанских авиаперевозок в 1930-40 гг. стала авиакомпания «Пан Америкен Эйрзуэйз» (Pan American Airways) и ее президент Хуан Трипп. «Пан Америкен» рассчитывала утвердиться на рынке перевозок между Северной Америкой и Европой через Атлантический океан буквально с первых дней деятельности авиакомпании. Естественно, что для этого потребовались соответствующие летающие лодки. И тут на первый план вышла фирма «Sikorsky Aero Engineering Corporation», основанная авиаинженером И.И. Сикорским, эмигрировавшим из России и с 1919 г. проживавшим в Америке.

В 1928 г. он разработал пассажирский самолет-амфибию S-38. Это была летающая лодка, представлявшая собой двухмоторный полутороплан с восьмиместной пассажирской кабиной. Размах крыльев – 21,86/10,98 м, длина – 12,27 м, взлетный вес – 4747 кг. Ее аэродинамическая компоновка носила отпечаток упомянутых выше летающих лодок «Кертис» NC: двигатели были установлены на стойках между крыльями, хвостовое оперение с помощью двух балок соединялось с крылом. Внешне неказистый, получивший прозвище «гадкий утенок», этот самолет, тем не менее, имел коммерческий успех и принес известность как конструктору, так и авиакомпании «Пан Америкен Эйрзуэйз», первой начавшей эксплуатировать самолеты Сикорского. Надежность, разнообразные условия базирования и большой запас мощности позволяли применять S-38 в самых трудных условиях. Самолет взлетал с неподготовленных площадок и водных акваторий в Центральной и Южной Америке, на Гавайях, в Африке. Благодаря сравнительно легким и мощным звездообразным двигателям воздушного охлаждения Пратт-Уитни «Уосп» (420 л.с.) S-38 имел достаточный запас мощности, чтобы продолжать полет при



**Самолет-амфибия S-38 авиакомпании «Пан Америкен Эйрзуэйз», 1928 г.**



**Президент «Пан Америкен Эйрзуэйз» Хуан Трипп и технический советник компании Чарльз Линдберг на самолете-амфибии S-38**

отказе одного двигателя, что было достигнуто впервые на двухмоторном пассажирском самолете. Амфибия легко маневрировала на воде, могла сама выходить на необорудованный пологий берег. Управляемость машины на воде обеспечивалась весьма оригинально – обычный водяной руль отсутствовал, и пилот поочередно выпускал стойки шасси, создавая разворачивающий момент. На самолете было установлено несколько рекордов скорости и высоты для данного класса амфибий. Всего построили более 100 S-38.



**Два самолета-амфибии S-38 авиакомпании «Пан Америкен Эйрзуэйз» на Кубе, 1930-е годы**



## S-40 – самый первый «Клипер»

Успешный опыт эксплуатации S-38 и возрастающие объемы пассажирских перевозок из США в Южную Америку и Карибский бассейн подвигли «Пан Америкен Эйруэйз» на заказ большой пассажирской летающей лодки, способной составить конкуренцию морским пассажирским лайнерам. В 1929 г. «Пан Америкен Эйруэйз» через Чарльза Линдберга, который с января 1929 г. был техническим советником авиакомпания, обратилась к Игорю Сикорскому с предложением разработать большую летающую лодку, способную перевозить не менее 40 пассажиров.

Это предложение попало на благодатную почву. Сам Сикорский уже начал предварительные работы по проектированию такого самолета. Чтобы свести к минимуму технический риск, общая компоновка новой модели повторяла схему, хорошо зарекомендовавшую себя на S-38. Новый самолет, получивший обозначение S-40, хотя внешне и походил на S-38, был монопланом. Общие габариты амфибии были увеличены, конструкция усилена, малое нижнее крыло убрано. В качестве силовой установки были выбраны четыре «звезды» воздушного охлаждения Пратт-Уитни «Хорнет В» мощностью по 575 л.с., которые устанавливались под крылом. Гидросамолет имел двухстоечное шасси с хвостовым колесом. Новый лайнер мог перевозить до 40 пассажиров на расстояние до 800 километров.

В октябре 1928 г. модель новой летающей лодки продули в аэродинамической трубе. В апреле 1929 г. корпус амфибии прошел гидродинамические испытания в Вашингтоне. 20 декабря от авиакомпании «Пан Америкен Эйруэйз» поступил официальный заказ на три летающих лодки.

Первый полет S-40 состоялся 7 августа 1931 г. Испытания подтвердили расчетные данные: самолет мог перевозить 40 пассажиров на расстояние 800 км с крейсерской скоростью 185 км/ч, а с 24 пассажирами радиус действия увеличивался до 1500 км. Максимальная скорость машины составляла 210 км/ч. Кроме того, амфибия могла на-

бирать 2000 м на трех двигателях, а на двух – держать высоту 600 м. В целом самолет показал весьма неплохие характеристики. Для своего времени почти 16-тонная S-40 стала самой большой пассажирской летающей лодкой на регулярных авиалиниях.

10 октября 1931 г. летающая лодка была передана заказчику. Торжественное крещение самолета произошло на авиационной станции ВМС Анакоста в столице США. Первая леди США Лу Гувер окропила его водой из Карибского моря. Поскольку в США действовал «сухой закон», от разбивания традиционной бутылки шампанского пришлось отказаться. Самолет получил бортовой номер NC80V и собственное имя – «American Clipper». Впоследствии стало традицией давать новым лайнерам «Пан Америкен Эйруэйз» имена, в состав которых входило бы слово «клипер», что связывало новые воздушные лайнеры с лайнерами морскими и стало своеобразным товарным знаком, принадлежащим авиакомпании «Пан Америкен Эйруэйз».

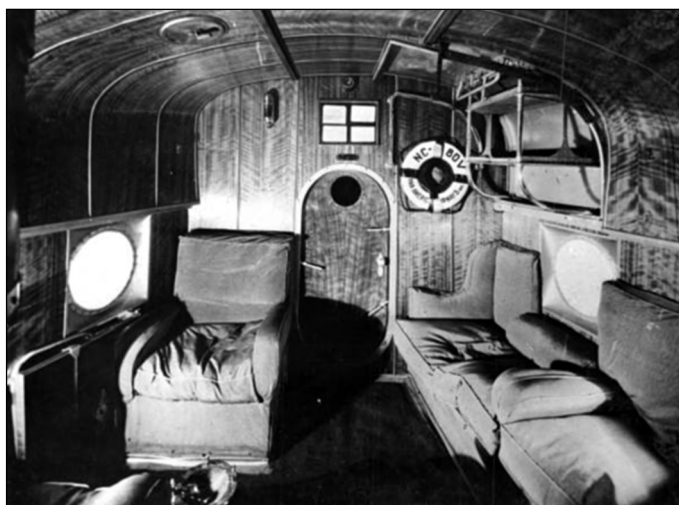
19 ноября 1931 г. первый «Клипер» под управлением Чарльза Линдберга вылетел из Майами по маршруту Майами – Гавана – Кингстон (о. Ямайка) – Барранкилья (Колумбия) – Кристоаль (Зона Панамского канала). В том же месяце авиакомпания получила второй S-40 «Caribbean Clipper» (бортовой номер NC81V), а в августе 1932 года – третий («Southern Clipper», бортовой номер NC752V). Все

Размах крыла	34,74 м
Длина	23,76 м
Высота	7,26 м
Площадь крыла	161,64 м²
Взлетный вес	15 436 кг
Вес пустого	9530 кг
Скорость максимальная	220 км/час
Скорость крейсерская	180 км/час
Потолок	3570 м
Дальность полета	1250 км
Количество пассажиров	28-40 человек.



*Летающая лодка S-40 «American Clipper» (NC80V) в полете. Самолет еще в первоначальном варианте амфибии. Из-за обилия подкрыльевых стоек и расчалок, Чарльз Линдберг называл его «летающим лесом»*





Пассажирский салон летающих лодок S-40 «American Clipper» (слева) и «Caribbean Clipper» (справа)

три машины обслуживали линию Майами – Зона Панамского канала.

Хотя S-40 мог брать на борт 40 пассажиров и шесть членов экипажа, при работе на этой линии обычно перевозили не более 28 пассажиров. Только при такой загрузке летающая лодка могла без посадки преодолеть участок Кингстон – Барранкилья протяженностью 965 км. Впрочем, S-40 использовались «Пан Америкен Эйруэйз» и на более коротких линиях – из США в Мексику, а также при полетах на острова Карибского моря, где ограничения по полезной нагрузке отсутствовали.

Летающие лодки S-40 успешно летали в «Пан Америкен» до конца 1934 г., а зимой 1934-35 гг., чтобы в полной мере учесть полученный опыт эксплуатации, все три самолета были модернизированы.

Прежде всего, у летающих лодок демонтировали шасси. Как показала практика, оно использовалось лишь для вы-

хода из воды на гидроспуск и маневренную площадку, где происходила посадка и высадка пассажиров и техническое обслуживание самолета. В полете же шасси лишь создавало значительное аэродинамическое сопротивление. Теперь гидросамолеты стали поднимать из воды с помощью специальной перекатной тележки.

На самолетах были установлены более мощные двигатели Пратт-Уитни «Хорнет T2D1» (660 л.с.), а кроме того, с мотогондол были сняты кольца Тауненда, что улучшило охлаждение головок цилиндров двигателей. Модернизированные летающие лодки, получившие обозначение S-40A, вновь вышли на линии 4 марта 1935 г.

При создании S-40 во главу угла была поставлена задача не достижения высокой крейсерской скорости (что было обычной практикой того времени), а максимально возможного уровня комфорта для пассажиров и безопасности полета. Сикорский и его конструкторы с этим справились блестяще.



S-40 «Southern Clipper» (NC752V) прибыл в гидроаэропорт Майами



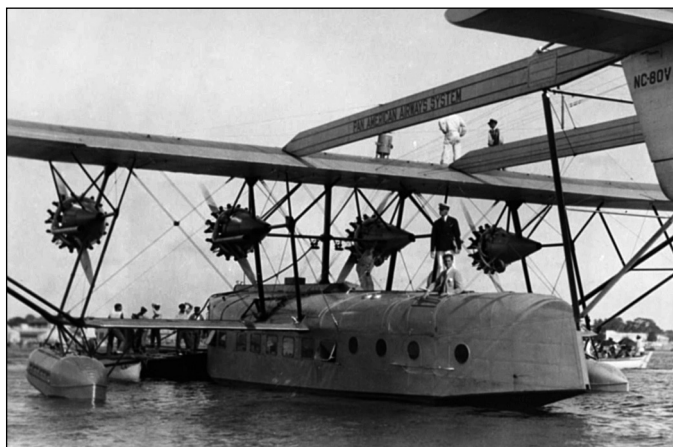


**S-40 «Caribbean Clipper» (NC81V) перед вылетом в очередной рейс из Майами. Пассажиры садятся в летающую лодку через носовой люк. Одновременно через кормовой люк загружается почта и багаж**



**Посадка пассажиров на борт летающей лодки S-40 «Caribbean Clipper» (NC81V). На входном люке установлен плакат «Не курить». Гидроаэропорт «Пан Америкен» Дина-Кей (Флорида).**

Летающие лодки Сикорского считались роскошными для своего времени. Удобство и комфорт, предоставляемые пассажирам на их борту, можно было вполне сравнить с таковыми на борту океанских лайнеров. Пассажирский салон состоял из нескольких кают с мягкими креслами и красивой отделкой. Отсутствие топливных баков в фюзеляже (все топливо было размещено в крыле и мотогондолах двигателей) позволяло пассажирам курить в полете, поэтому в их распоряжении была специальная курительная комната. Можно сказать, что именно S-40 установили своеобразную «планку» комфорта для пассажиров на борту.



**Модернизированная летающая лодка S-40A «American Clipper» (NC80V)**



**S-40 в учебном центре, развернутом в годы войны на базе гидроаэродрома «Пан Америкен» в Дина-Кей (Флорида)**

О надежности S-40 свидетельствует то, что регулярность полетов составляла 99% без каких-либо серьезных инцидентов. Однако, использование при его создании отработанных и консервативных технических решений, привело к тому, что S-40 очень быстро морально устарел. Поэтому к нему не проявили интереса другие заказчики, и он так и остался лишь в трех экземплярах, которые эксплуатировались на регулярных линиях вплоть до 1941 г.

После нападения Японии на Перл-Харбор, все три самолета были реквизированы ВМС США. Первый S-40 «American Clipper» до 1943 г. использовался в качестве учебной машины для подготовки пилотов многомоторных гидросамолетов. С двух других летающих лодок было демонтировано оборудование и отделка пассажирских салонов и до 1944 г. они использовались как транспортные самолеты, после чего были списаны и отправлены на слом.

### **S-42 – первое приближение к трансокеанскому лайнеру**

Как было сказано выше, летающая лодка S-40 не в полной мере соответствовала запросам «Пан Америкен Эйруэйз». Поэтому в 1932 г. компания выдала технические требования на создание новой трансокеанской пассажирской летающей лодки. Требования эти были достаточно жесткими. Новый гидросамолет должен был перевозить не менее 12 пассажиров с крейсерской скоростью 233 км/ч на расстояние не менее 4000 км при встречном ветре до 50 км/ч.

Фактически технические требования выставлялись с расчетом получить летающую лодку способную пересечь Атлантику с посадками на Бермудских и Азорских островах (так называемые «прыжки по камням»).

Чтобы подстраховаться на случай неудачи Сикорского, а также избежать зависимости от одного разработчика гидросамолетов, аналогичные требования получила компания «Гленн Мартин». 1 октября 1932 г. президент «Пан Америкен» Хуан Трипп подписал с фирмой Сикорского договор на поставку первых трех экземпляров S-42. Одновременно аналогичный договор еще на три самолета (будущих летающих лодок Мартин М-130) был подписан и с «Гленн Мартин».

S-42 можно считать первым представителем нового поколения пассажирских летающих лодок, при проектировании которой Сикорский постарался максимально использовать доступные на этот момент новинки авиационной на-

уки и техники. Новая летающая лодка получила крыло-парасоль с высокой удельной нагрузкой и очень большим относительным удлинением, что позволяло повысить крейсерскую скорость полета. Чтобы при этом сохранить приемлемую посадочную скорость, крыло оснащалось закрылками с гидравлическим приводом. Само крыло крепилось теперь к фюзеляжу не на сложной ферменной конструкции, а с помощью одного хорошо обтекаемого пилона и двух стоек.

На самолете были установлены новые сравнительно легкие, мощные и экономичные 9-цилиндровые звездообразные двигатели воздушного охлаждения Пратт Уитни «Хорнет» по 700 л.с. Если прежде на гидросамолетах двигатели устанавливали над или под крылом, что увеличивало лобовое сопротивление, то на S-42 мотогондолы были «врезаны» в переднюю кромку крыла и тщательно закапотированы.

В целом лодка S-42 имела облагороженные аэро- и гидродинамические формы. Ее модели много раз продувались в аэродинамических трубах и испытывались в гидробассейне. В результате коэффициент лобового сопротивления по сравнению с S-40 уменьшился в полтора раза, крейсерская скорость возросла почти на 100 км/ч, существенно увеличилась и дальность полета.

Несомненно, что среди первых скоростных авиалайнеров того периода летающая лодка Сикорского обладала наибольшим комфортом. Пассажиры размещались в четырех роскошных отсеках-каютах на восемь человек каждый. Регулируемые кресла позволяли установить их в наиболее удобное для пассажиров положение. Широкие проходы

## FOR ONLY 30

### Travel Enthusiasts



"Brazilian Clipper"—America's largest and most luxurious airliner.

### AROUND SOUTH AMERICA

... by air and ocean liner ... 17,000 miles ... 6 weeks ...  
21 different countries and islands ... \$1,200 ... all expenses

AT Miami, board the new giant "Brazilian Clipper" that broke ten world's records; America's largest and most luxurious airliner. Fly in 7 half-day jaunts clear down to Rio de Janeiro. Luxurious lounges and spacious aisles in which to stretch your legs en route. Attentive steward service. Afternoons and evenings free for sightseeing. Sleep ashore each night at world-famous hotels. Cruises accompanied by an experienced cruise director.

From Rio to Montevideo and Buenos Aires by steamer. Then take wings again in a multi-motored Pan American airliner across the towering Andes, "Roof of the World," to Chile. Finally,

start homeward-bound on a luxurious Grace Line steamer. For those who wish—an attractive air trip to Curco—Land of the Incas.

That, in a few words, gives you an inkling of what this newest innovation in cruises offers.

For complete details, itineraries, apply to the travel agent who sent you this magazine or any office of Thos. Cook & Sons—Wagons Lits, Inc.

"Clipper Cruises" leave N. Y. via Havana Special Sept. 11, Oct. 9, Nov. 6



### PAN AMERICAN AIRWAYS SYSTEM

Reservation and Information Offices:  
122 East 42nd Street, New York    Washington    Miami    Tampa  
Brownsville    El Paso    Nogales    Los Angeles

**«Brazilian Clipper» – самый большой и роскошный американский авиалайнер». Реклама южноамериканских рейсов «Пан Америкен Эйруэйз», 1934 г.**



**S-42 «Brazilian Clipper» (NC822M) в полете**

между креслами позволяли вытянуть ноги даже людям с большим ростом. К услугам воздушных путешественников были откидные столы и журнальные столики. Салоны украшали ковры и занавески. Хорошая звукоизоляция позволяла пассажирам разговаривать в полете, не повышая голоса. При этом конструкция самолета позволяла легко изменить его компоновку с пассажирской на грузовую. Облицовка пассажирского салона была съемной, и ее можно было демонтировать или поставить на место всего за 40 – 50 минут.

Впервые S-42 поднялся в воздух 29 марта 1934 г. От фирмы Сикорского летные испытания проводил летчик-испытатель Борис Сергиевский, от «Пан Америкен» – шеф-пилот авиакомпании Эдвин Мусик. Полученные на испытаниях характеристики во многом оказались выше расчетных. Достигнутая максимальная скорость в 300 км/ч была значительно выше контрактной. S-42 легко взлетал с максимальным взлетным весом более 13 тонн.

В ходе испытаний самолет установил десять мировых рекордов скорости и высоты для гидросамолетов с полезной нагрузкой. 26 апреля 1934 г. был установлен мировой рекорд подъема полезного груза для летающих лодок на высоту 2000 м. Нагрузка составляла 7533 кг. 17 мая груз в 5000 кг был поднят на высоту 6203 м.

1 августа 1934 г. были установлены еще восемь мировых рекордов для летающих лодок: скорость 253,7 км/ч на базе 1000 км с полезным грузом 0, 500, 1000 и 2000 кг и с тем же грузом скорость 253,4 км/ч на базе 2000 км.

Первый экземпляр S-42 был передан заказчику и прибыл на базу «Пан Америкен» Дина-Кей (Флорида) в августе 1934 г. В полностью снаряженном виде новая летающая лодка обошлась заказчику в 242 000 долларов за самолет, что приблизительно эквивалентно 3,5 миллионам нынешних долларов.

Первый S-42 получил регистрацию NC822M. 16 августа 1934 г. самолет под управлением Эдвина Мусика и Чарльза Линдберга совершил первый полет в Южную Америку – из Майами в Рио-де-Жанейро. По прибытии в Рио-де-Жанейро самолет был окрещен супругой тогдашнего президента Бразилии Варгаса как «Brazilian Clipper».



**Вид в нос из верхнего кормового люка летающей лодки S-42**



**Посадка пассажиров на борт летающей лодки S-42. Гидроаэропорт «Пан Америкен» Дина-Кей (Флорида)**

Летать регулярно на южноамериканской линии «Пан Америкен» до Буэнос-Айреса S-42 начал осенью 1934 г. В декабре на линию вышла вторая летающая лодка (NC823M, «West Indies Clipper»). В мае следующего 1935 г. на южноамериканской трассе появился третий экземпляр – NC824M. Весь маршрут в один конец от Дина-Кей до Буэнос-Айреса, S-42 проходил за пять суток, вместо восьми, которые требовались для S-40.

Самая короткая карьера выпала третьему экземпляру S-42. 20 декабря 1935 г. он (так и не получив собственного названия) разбился в районе Порт-оф-Спейна (о. Тринидад). Погибло три человека.

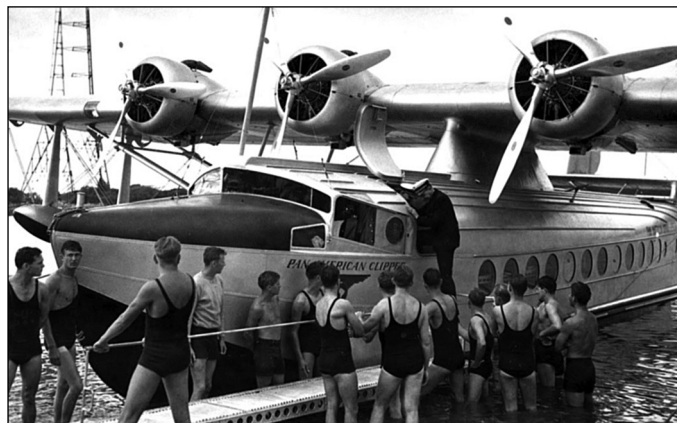
В 1935 г. летающие лодки «Пан Америкен Эйруэйз» впервые вышли на просторы Тихого океана. Авиакомпания намеревалась открыть регулярную линию через Тихий океан (первоначально, почтовую). С почтовым ведомством США даже был заключен договор на перевозку почты по цене два доллара за милю. Поскольку дальность полета не позволяла S-42 пересечь океан беспосадочно, «Пан Америкен» приобрела в марте 1935 г. судно «Норт Хэйвен» водоизмещением 15 000 тонн, которое было переоборудовано в плавучую базу для обслуживания и дозаправки самолетов в океане.

23 марта второй экземпляр S-42 (NC823M), переименованный в «Pan American Clipper» и лишившийся пассажирского оборудования и отделки пассажирских салонов, перелетел из Майами в Сан-Франциско. 17 апреля 1935 г. он под командованием Эдвина Мусика совершил первый испытательный трансокеанский перелет Сан-Франциско – Гонолулу, при этом доставив первую авиапочту на Гавайи через Тихий океан. Летом-осенью 1935 г. самолет выполнял экспериментальные рейсы, осваивая тихоокеанские трассы. В июне летающая лодка вылетала по маршруту Сан-Франциско – Гонолулу – о. Мидуэй, в августе – Сан-Франциско – Гонолулу – о. Уэйк, в октябре оценивалась линия Сан-Франциско – Гонолулу – о. Гуам.

Проведенные испытательные полеты показали, что по этим воздушным трассам можно регулярно перевозить не только почту, но и пассажиров. Но эти же полеты показали, что S-42 для подобных трансокеанских рейсов не годился. Расчеты показывали, что «Pan American Clipper» был способен перевозить не более восьми пассажиров, что не устраивало «Пан Америкен Эйруэйз», прежде всего по соображе-



**Шеф-пилот авиакомпании «Пан Америкен» Эдвин Мусик**

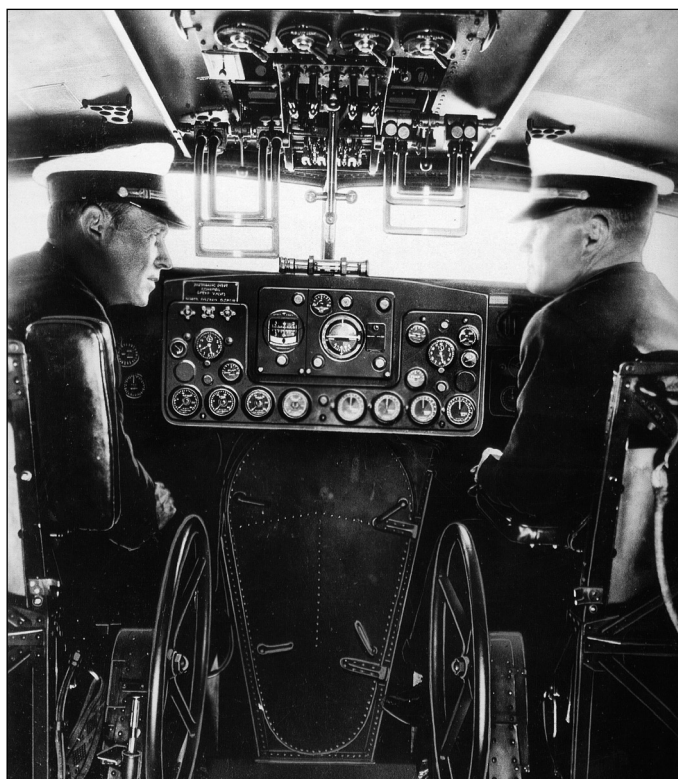


**Эдвин Мусик покидает кабину S-42 «Pan American Clipper» (NC823M) после первого трансокеанского перелета Сан-Франциско – Гонолулу. 17 апреля 1935 г.**



**S-42 «Pan American Clipper» (NC823M) прибыл на Гавайи после первого трансокеанского перелета Сан-Франциско – Гонолулу. 17 апреля 1935 г.**





**Пилотская кабина S-42**

ниям рентабельности. На регулярную пассажирскую линию через Тихий океан были поставлены летающие лодки «Мартин» М-130.

Поэтому борт NC823M (которому вернули пассажирское оборудование и отделку салонов) был перебазирован на Филиппины, где некоторое время он поработал на линии Манила – Гонконг. В 1937 г. самолет был переименован в «Hong Kong Clipper». Затем летающую лодку перевели на latinoамериканскую линию. 8 августа 1944 г. «Hong Kong Clipper» потерпел катастрофу у побережья Кубы (погибло семнадцать пассажиров и членов экипажа).

Самый же первый S-42 всю свою активную службу провел на latinoамериканской линии. В 1937 г. его переименовали в «Columbia Clipper» и в июле 1946 г. списали на слом.

В 1935 г. появилась модификация S-42A с более мощными двигателями Пратт Уитни «Хорнет» S-1EG по 750 л.с. Кроме того, эти летающие лодки получили доработанные и удлиненные на 1,25 м консоли крыла. Это позволило увеличить запас топлива, и, как следствие, дальность полета.

S-42A мог перевозить до 32 пассажиров (при максимальной загрузке) или 14 пассажиров (в варианте со спальными местами). Было построено четыре самолета этой мо-

	<b>S-42A</b>	<b>S-42B</b>
Размах крыла, м	35,97	35,97
Площадь крыла, м <sup>2</sup>	124,50	124,50
Длина, м	20,74	20,74
Высота, м	6,7	6,7
Взлетный вес, кг.	18 160	19 051
Вес пустого, кг.	9500	10 886
Скорость максимальная, км/час	304	302
Скорость крейсерская, км/час	272	249
Потолок, м	6100	4860
Дальность полета, км	1206	1930
Экипаж, чел	4-5	4-5
Пассажиры, чел	14-32	12-32



**В пассажирском салоне S-42. Среди первых скоростных авиалайнеров того периода летающая лодка Сикорского обладала наибольшим комфортом**

дификации: NC15373 «Jamaica Clipper», NC15374 «Antilles Clipper», NC15375 «Brazilian Clipper» (вторая машина с таким названием), NC15376 «Dominican Clipper». Первый S-42A (NC15373) был передан «Пан Америкен Эйрзуэиз» в июле 1935 г., последний – борт NC15376 в апреле 1936 г. Все четыре летающих лодки этой модификации эксплуа-



**Подъем S-42A «Dominican Clipper» (NC15376) после катастрофы при посадке в гавани Сан-Хуана (Пуэрто-Рико) 3 октября 1941 г.**



**Носовая часть S-42A «Dominican Clipper» (NC15376) после катастрофы 3 октября 1941 г.**



**S-42A «Dominican Clipper» (NC15376) в Рио-де-Жанейро**

тировались на латиноамериканских линиях «Пан Америкен». S-42A (NC15376) был потерян в катастрофе при посадке в гавани Сан-Хуана (Пуэрто-Рико) 3 октября 1941 г., погибло 2 человека. Остальные летающие лодки этой модификации служили до списания на слом в июле 1946 г.

### **S-42B – самый совершенный «Клипер» Сикорского**

В 1936 г. появилась последняя, самая совершенная модификация летающей лодки Сикорского – S-42B. У нее была «вылизана» аэродинамика, установлены двигатели Пратт Уитни «Хорнет» R-1860-55D-1G по 750 л.с. с трехлопастными винтами изменяемого шага «Гамильтон-Стандарт». Запас топлива был доведен до 4556 кг, дальность полета достигала 1930 км.

Первый S-42B «Pan American Clipper II» (NC16374) авиакомпания получила в сентябре 1936 г. Всего было построено три летающих лодки этой модификации – «Pan American Clipper II», «Bermuda Clipper» (NC16735) и «Pan American Clipper III» (NC16376). Из всего семейства гидросамолетов S-42, карьера именно этих трех летающих лодок в авиакомпании была наиболее насыщенной и бурной.

После успешного налаживания в 1936 г. регулярных рейсов по северотихоокеанскому маршруту из Сан-Франциско в Манилу, Макао и Гонконг руководство «Пан Америкен» обратило свой взор на южную часть Тихого океана, решив проложить новый почтовый маршрут из США в Новую Зеландию.

В марте 1937 г. S-42B «Pan American Clipper II» (NC16734) с экипажем под командованием неизменного шеф-пилота авиакомпании Эдвина Мусика совершил перелет из Сан-Франциско в Новую Зеландию с промежуточными посадками в Гонолулу, у Кингман-Рифа (здесь он был доправлен с плавучей базы «Норт Винд») и в Паго-Паго на Американском Самоа. При этом Кингман-Риф был небольшим клочком земли, едва выступавшим над уровнем моря, совершенно недостаточным для постройки на нем здания промежуточной базы, а небольшая гавань Паго-Паго была явно тесной для взлета и посадки тяжелого гидросамолета. Однако это были единственные доступные для

промежуточных посадок места, находившиеся под контролем США, в противном случае пришлось бы вступать в сложные межгосударственные переговоры с англичанами или французами, которые лоббировали интересы своих собственных авиакомпаний.

Таким образом, выбранный маршрут был очень трудным, что называется, «на грани» возможностей техники и экипажей. Однако «Пан Америкен» и ее президент Хуан Трипп были полны решимости распространить свою сферу деятельности и на этот регион, поэтому руководители авиакомпании решили пойти на риск, несмотря на возможные издержки.

В канун нового 1938 г. S-42B (NC16734), переименованный в честь нового маршрута в «Samoa Clipper», вылетел с грузом почты из новозеландского Окленда в Гонолулу под управлением экипажа Эдвина Мусика. 3 января 1938 г. S-42B прибыл на Гавайи, а через шесть суток, с тем же экипажем и грузом почты, вылетел обратно в Новую Зеландию.

Ранним утром 11 января 1938 г. «Samoa Clipper» вылетел из Паго-Паго в Окленд. Через короткое время после взлета была обнаружена утечка масла, и командир Э. Мусик принял решение вернуться в Паго-Паго, о чем он сообщил по радио. Поскольку самолет был заправлен «под пробку» для перелета в Новую Зеландию, перед посадкой в тесной гавани командир решил для снижения веса самолета аварийно слить часть топлива, хотя по результатам летных испытаний это было потенциально опасной процедурой, так как при этом было возможно попадание бензина на капоты двигателей и скопление бензиновых паров в отсеках крыла, что грозило пожаром и взрывом. Через некоторое время после радиосообщения Мусика о том, что он будет сливать топливо, «Samoa Clipper» взорвался в воздухе, похоронив в горящих обломках свой экипаж. Почему обычно осторожный Мусик решил срочно садиться, а не выработать перед посадкой необходимый объем бензина, находясь в воздухе над Паго-Паго, мы уже никогда не узнаем.

После этой катастрофы «Пан Америкен» решила закрыть новозеландскую линию. Эта линия была вновь открыта лишь в августе 1939 г. но на ней уже летали летающие лодки «Боинг» В-314, а маршрут был изменен. Теперь





**S-42B «Samoan Clipper» (NC16734) в Окленде. На заднем плане британская летающая лодка S.23 «Centaurus» (G-ADUT). Декабрь 1937 г.**

пунктом промежуточной посадки стал находившийся под контролем Великобритании атолл Кантон-Айленд в архипелаге Кирибати.

Как было сказано выше, S-42 создавался с расчетом на выполнение регулярных полетов через Атлантику, и летающие лодки модификации S-42B приступили к практической реализации этой сложной задачи. При этом проблемы не исчерпывались только лишь одним выбором подходящего для трансатлантического перелета гидросамолета. Немалые деньги вкладывались в необходимую инфраструктуру на маршруте. Так в 1932 г. за 55 000 долларов у правительства Исландии были куплены права на совершение промежуточных посадок на острове.

Однако амбициозные планы «Пан Америкен» разбились о позицию правительства Великобритании, которое не дало согласия на открытие этой линии, одновременно запретив промежуточные посадки летающих лодок «Пан Америкен» на атлантическом побережье Канады и Бермудских островах. Заодно англичане, надавив на португальцев, заблокировали и южный маршрут через Азорские острова.

Причиной такой позиции Великобритании было нежелание отдавать трансатлантическую линию в монопольное пользование «Пан Америкен», лоббирование интересов национальной авиакомпании «Империал Эйруэйз» (Imperial Airways) и соображения престижа. По мнению англичан, регулярное воздушное сообщение через Атлантику могло осуществляться только на паритетных началах, но у «владычицы морей» не было машин, подобных S-42 или M-130.

«Лед тронулся» 25 января 1936 г., когда президент «Пан Америкен» Хуан Трипп и управляющий директор «Империал Эйруэйз» Джордж Вудс-Хамфри, подписали соглашение о совместном использовании трансатлантической линии. При этом из игры начисто выводились конкуренты – голландцы, французы и немцы, авиакомпании которых были запрещены промежуточные посадки на территории



**S-42B «Samoan Clipper» (NC16734) в Окленде. Заправка гидросамолета горючим. Декабрь 1937 г.**

британских доминионов. Но в соглашении опять присутствовал пункт о том, что полеты через Атлантику обе авиакомпании могут начать только одновременно, но пока летать через океан англичанам было просто не на чем.

В качестве решения данной проблемы рассматривался даже вариант производства S-42 по лицензии в Великобритании. Однако с появлением в 1937 г. удачной летающей лодки «Шорт» S.23 переговоры о лицензионном производстве были прекращены.

Одновременно в начале 1937 г. начала меняться и общая позиция Великобритании в отношении регулярного воздушного сообщения через Атлантику. Это было связано, как с давлением, которое оказывал Хуан Трипп на представите-

лей власти по обе стороны «пруда», так и с деятельностью немцев, начавших регулярное пассажирское и почтовое сообщение через Атлантику на дирижаблях «Граф Цепелин» и «Гинденбург», а также налаживших перевозку авиапочты на гидросамолетах, использовавших для промежуточных посадок специальные оснащенные катапульты суда – плавучие базы гидроавиации.

Первым шагом в налаживании трансатлантического воздушного сообщения стало открытие линии между США и Бермудскими островами. «Пан Америкен» поставила на маршрут Нью-Йорк – Бермуды летающую лодку S-42B «Bermuda Clipper» (NC16735), а «Империял Эйруэйз» – S.23 «Cavalier» (G-ADUU).

Любопытно, что «Cavalier», специально отозванный со Средиземного моря, даже с дополнительными баками не мог быть перегнан на Бермуды своим ходом. Поэтому английская летающая лодка была разобрана на части, размещенные в 21 транспортном контейнере. Контейнеры были погружены на сухогруз «Лох Катрин», доставивший летающую лодку на Бермудские острова, где она была собрана и облетана 19 февраля 1937 г.

Первый технический рейс по новой трассе обе летающие лодки совершили 21 мая 1937 г., а регулярные полеты начались 16 июня. В ноябре, с появлением в нью-йоркской гавани битого льда, конечный пункт на американском континенте был перенесен в Балтимор.

Следующим этапом стал прокладка маршрута непосредственно через Атлантический океан. Эта миссия была возложена на S-42B «Pan American Clipper III» (NC16376). 25 июня 1937 г. эта летающая лодка выполнила «пристрелочный» беспосадочный полет из Нью-Йорка до городка Шедьяк в канадской провинции Нью-Брансвик, а затем еще один такой же полет до острова Ньюфаундленд и обратно.

Наконец 3 июля 1937 г. оснащенный дополнительными топливными баками S-42B «Pan American Clipper III» под командованием капитана Гарольда Грея, совершил трансатлантический перелет в Саутгемптон с промежуточными посадками в Ньюфаундленде и Ирландии. 5-6 июля 1937 г. английская летающая лодка S.23 «Caledonia» (G-ADHM) совершила перелет в противоположном направлении из ирландского Фойнса в Нью-Йорк с посадками на Ньюфаундленде и в Монреале. 22 августа «Pan American Clipper III» успешно опробовал южный трансатлантический маршрут через Бермуды, Азоры и Лиссабон.

Казалось, что теперь препятствий для выполнения регулярных рейсов не осталось, но англичане опять сказали «нет». Причиной тому был тот факт, что, хотя специально доработанные летающие лодки S.23 «Caledonia» (G-ADHM) и «Cambria» (G-ADUV) порожняком пересекали Атлантику, но они не могли сделать это с пассажирами и почтой на борту. Кроме того, катастрофа «Гинденбурга» в мае 1937 г. устранила дирижабли из борьбы на трансатлантических воздушных трассах. Так или иначе, открытие регулярных трансатлантических рейсов «задержалось» еще на два года.

Оставшиеся без работы на Атлантике «летающие клиперы» Сикорского были поставлены на другие маршруты. S-42B (NC16735) должен был в 1938 г. начать регулярные рейсы во Французскую Новую Каледонию. Однако и в этом случае из-за сложных политических отношений между США и Францией проект не был реализован. В июне 1940 г. «Пан Америкен» передала машину своей аляскинской «дочке» «Пасифик Аляска Эйруэйз» (Pacific Alaska Airways). Переименованная в «Alaska Clipper» летающая лодка год поработала на линии Джуно – Сиэтл. В 1941 г. гидроплан перевели на линию Манила – Гонконг, где он был вновь переименован в «Hong Kong Clipper II». Нападение Японии на Перл-Харбор самолет встретил в гавани Гонконга<sup>1</sup>, где он и погиб в тот же день под бомбами японской авиации.



**S-42B «Pan American Clipper III» (NC16376) в Саутгемптоне после перелета через Атлантику. Летающая лодка на перекатном шасси на маневренной площадке гидроаэропорта. Июль 1937 г.**



**S-42B «Pan American Clipper III» (NC16376) в Саутгемптоне после перелета через Атлантику. Экипаж покидает летающую лодку. Июль 1937 г.**

После того как регулярные трансатлантические рейсы были в очередной раз отложены, S-42B (NC16376) стал летать на Бермуды и в 1940 г. был переименован в «Bermuda Clipper». Затем летающую лодку перевели на латиноамериканскую линию. 27 июля 1943 г. самолет был уничтожен в результате пожара в бразильском порту Манаус на Амазонке.

1. По времени Гонконга, отделенного от Перл-Харбора линией перемены дат, это было 8 декабря 1941 г.





*М-130 «China Clipper» (NC14716) на перекатной тележке перед спуском на воду*

### «Китайский клипер» Глена Мартина

Как уже было сказано выше, одновременно с И. Сикорским контракт на создание трансатлантической летающей лодки от «Пан Америкен Эйруэйз» получил один из пионеров американской авиации Гленн Л. Мартин. До этого момента фирма «Гленн Мартин» специализировалась на производстве бомбардировщиков и военных гидропланов, поэтому была не прочь закрепиться в новом сегменте рынка.

Пассажирская летающая лодка Мартина получила фирменное обозначение «модель 130». По размерам, пассажировместимости и дальности полета она превосходила S-42, но имела несколько меньшую скорость. Как и S-42, это был подкосный моноплан с четырьмя «звездами» воздушного охлаждения Pratt & Whitney R-1830-S2A5G «Твин Уосп» (830 л.с.) на передней кромке крыла. Основное отличие в компоновке М-130 заключалось в замене подкрыльевых поплавков «жабрами», как на летающих лодках «Дорнье». Кроме своей главной функции – обеспечение боковой устойчивости на воде, эти выступы в нижней части фюзеляжа использовались для размещения там горючего, а также служили удобной платформой для груза и пассажиров при посадке и высадке на самолет.

Гидросамолет Мартина отличался весомым совершенством конструкции – его весовая отдача составляла более 50%. Это было достигнуто применением при создании фюзеляжа-лодки более легкой конструкции монококвого типа, в отличие от других летающих лодок начала тридцатых, имевших продольный набор силовых элементов, заимствованный из практики судостроения.

М-130 мог перевозить до 46 пассажиров в т.н. «дневной конфигурации», но обычно в варианте с предоставлением воздушным путешественникам спальных мест пассажиров на борту было не более 30. К их услугам были три продольных пассажирских купе с широкими креслами и большой салон в средней части лодки, служивший обеденным



*Интерьер пассажирского салона на М-130*



*Спальные места для пассажиров на М-130*



**Пассажирский салон на борту летающей лодки М-130**



**Пассажирское купе на борту М-130. Лететь через океан долго, поэтому настольные игры очень к месту**

залом. По удобству и красоте пассажирских помещений летающая лодка не уступала престижным отелям. Пассажиры в полете изысканно кормили и поили, подавая пищу на серебре и фарфоре.

Постройка М-130 велась на заводе в Мидл-Ривер (шт. Мэриленд) с ноября 1932 г. Спустя два года был готов пер-

Размах крыла	39,65 м
Длина	27,72 м
Высота	7,30 м
Площадь крыла	215 м <sup>2</sup>
Взлетный вес	23 154 кг
Вес пустого	11 160 кг
Скорость максимальная	290 км/час
Скорость крейсерская	265 км/час
Потолок	5180 м
Дальность полета	5150 км
Экипаж	8 чел.
Количество пассажиров	12-46 чел.

вый экземпляр. Он получил бортовой номер NC14716 и название «China Clipper». 30 декабря 1934 г. М-130 впервые поднялся в воздух. 9 октября 1935 г., пройдя положенный цикл испытаний, самолет был передан «Пан Америкен».

В ноябре 1935 г. заказчик получил второй авиалайнер – NC14715 «Philippine Clipper». В марте 1936 г. в «Пан Америкен» поступил последний самолет – NC14714 «Hawaiian Clipper» (затем название изменили на «Hawaii Clipper»).

Изначально М-130 планировался для работы на трансатлантических линиях, однако политические и дипломатические задержки в получении разрешения на открытие регулярного воздушного сообщения через Атлантику привели к тому, что новые гидросамолеты «Пан Америкен» рисковали остаться без работы. Поэтому Хуан Трипп обратил свой взор в противоположную от Атлантического океана сторону – на океан Тихий.



**Президент авиакомпании «Пан Америкен» Хуан Трипп**



**М-130 «China Clipper» (NC14716) пролетает над заводом «Кертисс Райт» на восточном побережье США, прежде чем отправиться в перелет через Тихий океан**



## «Клипера» пересекают Тихий океан

Надо сказать, что организация регулярных полетов через Тихий океан представляла гораздо более сложную задачу, чем через Атлантику. Там, даже если лететь напрямую из Ньюфаундленда в Ирландию, длина маршрута составляла около 2000 миль. А вот расстояние от Сан-Франциско до Гонолулу было почти 2400 миль. И это был еще не предел, поскольку расстояние между принадлежавшими США атоллom Мидуэй и о. Гуам было куда больше. Именно этот участок и стал «камнем преткновения», поскольку самолета, который мог бы пересечь его без посадки, в распоряжении «Пан Америкен» не было и в обозримом будущем не предвиделось. Решение проблемы пришло в виде необитаемого атолла Уэйк, расположенного примерно на полпути между Мидуэем (1200 миль) и Гуамом (1500 миль) и как нельзя лучше подходившего на роль пункта для промежуточной посадки.

Правда новую промежуточную базу необходимо было обустроить, что называется, на голом месте. Не меньший затрат требовало обустройство баз на Мидуэе и Гуаме. К решению поставленной задачи «Пан Америкен» подошла с истинно американским размахом. В мае 1935 г. плавучая база «Норт Хэйвен» начала выгрузку на Уэйке оборудования, топлива, запаса продуктов и рабочих. Комплекс зданий разместили на о. Пили, входившем в состав атолла. В короткие сроки были построены административные здания, хранилища горючего, электростанция, гостиница для пассажиров, опреснительная установка и даже гидропонная ферма для снабжения свежими овощами и фруктами. Уже в августе 1935 г. в лагуне приводнился S-42 «Pan American Clipper» (NC823M), совершавший экспериментальные рейсы по новой трассе.

Первый почтовый рейс через Тихий океан был выполнен в ноябре 1935 г. экипажем Эдвина Мусика на первом M-130 «China Clipper» (NC14716). Проводы летающей лодки в этот полет стали настоящим шоу, в котором приняли участие президент «Пан Америкен» Хуан Трипп, губернатор штата Калифорния и генеральный директор почтового ведомства, а прямой репортаж об этом событии транслировался по радио. На глазах у 25 000 зевак летающая лодка с грузом из 111 000 писем на борту поднялась в воздух, держа курс на Филиппины. В Манилу «China Clipper» прибыл 29 ноября, совершив промежуточные посадки в Гонолулу, на островах Мидуэй, Уэйк и Гуам. Полетное время составило 59 часов 48 минут. Обратно в Сан-Франциско из Манилы самолет вернулся 6 декабря, доставив в США 98 000 писем. Весь маршрут туда и обратно составил 26 300 км, которые были пройдены за 123 часа 12 минут (четверо с половиной суток) полетного времени при средней путевой скорости в 213 км/час.

Почти год летающие лодки возили через Тихий океан только почту. Первый пассажирский рейс выполнил экипаж



Проводы M-130 «China Clipper» (NC14716) в первый трансокеанский почтовый рейс из Сан-Франциско в Манилу. 22 ноября 1935 г.



Погрузка почты на M-130 «China Clipper» (NC14716) перед первым трансокеанским почтовым рейсом из Сан-Франциско в Манилу. 22 ноября 1935 г.



Письмо, доставленное в Манилу M-130 «China Clipper» (NC14716) в первом почтовом рейсе через Тихий океан в ноябре 1935 г.



M-130 «China Clipper» (NC14716) заходит на посадку в Манильском заливе, 29 ноября 1935 г.



**М-130 «China Clipper» (NC14716) в Маниле после завершения первого транстихоокеанского перелета. 29 ноября 1935 г.**

Эдвина Мусика на «Hawaiian Clipper» (NC14714) 21 октября 1936 г. Его предворяли два технических рейса в Манилу с не совсем обычными служебными пассажирами.

В первом из этих рейсов, 7 октября, на борту «China Clipper» (NC14716) находился директор по рекламе «Пан Америкен» Уильям Ван Дузен и десять журналистов. Во втором рейсе, состоявшемся через неделю, 14 октября, новую трансокеанскую воздушную линию на борту «Philippine Clipper» (NC14715) проинспектировал сам президент авиакомпании Хуан Трипп.

21 октября «Hawaiian Clipper» вылетел из Сан-Франциско с семью платными пассажирами на борту, среди которых была Клара Адамс, к тому времени прозванная журналистами «первым летуном», из-за своей страсти «коллекционировать» полеты на первых пассажирских рейсах различных авиакомпаний. К этому моменту в ее «коллекции» были полеты практически на всех первых рейсах «клиперов» «Пан Америкен» и такая «экзотика» как полеты на дирижаблях «Граф Цеппелин» и «Гинденбург» и летающей лодке Do-X, а также знакомства со многими известными авиаторами того времени, включая известную американскую летчицу Амелию Эрхарт. Госпожа Адамс была замужем за промышленником Джорджем Адамсом, владельцем кожевенных заводов, который будучи на 40 лет старше своей молодой жены умер в 1929 г., оставив Клару богатой вдовой, располагающей свободным временем и деньгами, чтобы удовлетворить свою страсть к воздушным путешествиям. Наличие изрядного капитала было непременным условием для такого увлечения, поскольку билет на перелет в один конец до Манилы стоил 950 долларов, что было для того времени огромными деньгами.

В Сан-Франциско «Hawaiian Clipper» вернулся 4 ноября. Хотя М-130 мог принять на борт 46 пассажиров, в Манилу он доставлял лишь девять воздушных путешественни-

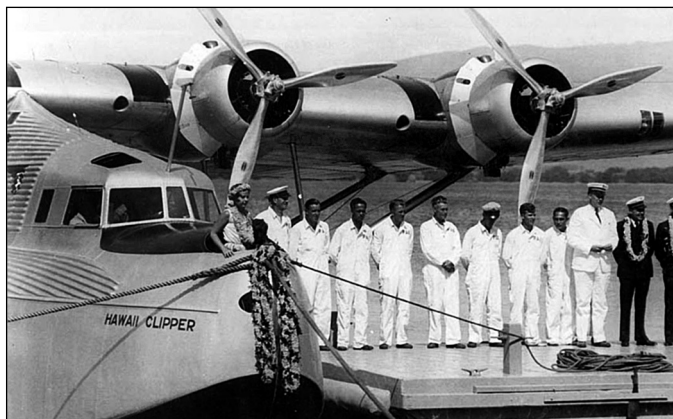


**«Первая летунья» Клара Адамс перед посадкой в М-130 «Hawaiian Clipper» (NC14714). Второй справа Э. Мусик. 21 октября 1936 г.**





**M-130 «Hawaii Clipper» (NC14714) в первый раз встречают на Гавайских островах. 1936 г.**



**M-130 «Hawaii Clipper» (NC14714) прибыл в Гонолулу**

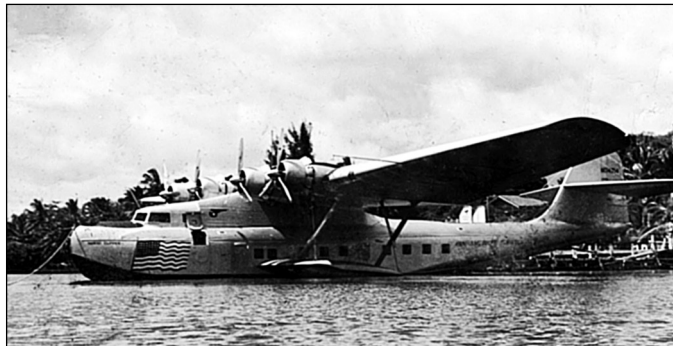


**Посадка пассажиров на борт летающей лодки M-130**

ков. Большая же часть платной нагрузки составляла почта. Как и в случае с морскими лайнерами, в гражданской авиации государственные контракты на перевозку почты (расценки на перевозки составляли 2 доллара за милю) были очень выгодны для авиакомпании.

Рейсы из Сан-Франциско в Манилу выполнялись ежедневно, по средам. В Маниле пассажиры пересеживались на S-42, который вез их дальше до Гонконга и Макао. В 1938 г. маршрут «Мартинов» был продлен до Китая. М-130 преодолевал трассу Сан-Франциско – Гонконг за 14 суток (включая промежуточные посадки и время на отдых экипажа).

Полеты М-130 с пассажирами вызвали большой интерес в американском обществе. Трансокеанские рейсы работали на престиж не только авиакомпании, но и США в целом. Тем болезненней были восприняты события 29 июля 1938 г. когда «Hawaii Clipper» (NC14714), на борту которого находилось 15 человек (9 членов экипажа и 6 пассажиров), бесследно исчез на пути с острова Гуам в Манилу. Примерно за три часа до прибытия экипаж в последний раз вышел на связь, сообщив, что летит над облаками, до пункта назначения примерно 560 километров, все системы самолета работают штатно, погода нормальная, ветер за бортом довольно сильный, но не опасный. Больше летающая лодка на связь не выходила и сигналов бедствия не подавала. Когда по расчетам у «Hawaii Clipper» должно было закончиться горючее, началась масштабная поисково-



**Летающая лодка M-130 «Hawaii Clipper» (NC14714)**

**El Paso Herald-Post**

Home Edition

**HAWAII CLIPPER MISSING ON PACIFIC**

*Disturbed World Brings Novena Movement Success*

*Count Wins Right To Determine Future*

*Treat Soldier Rescued From Canyon Ledge*

*Angry Farmers Threaten Suit Over Flood*

*Skyscrapers Shiver In N.Y. Quake*

*Classen Asks Curb On Wells Outside E.P.*

**Before Leaving Safe Harbor**

**NAVY SEARCHES FOR LOST PLANE**

*Ships and Aerials Rushed Into Hunt For Flying Boat And 15 Persons on Board Unreported After Leaving Guam*

*DISAPPEARED WHILE EN ROUTE TO MANILA PORT*

*Pan-American Officials Fear Giant Craft Has Crashed Into Sea or Been Forced Down; Has Fuel Supplies for 15 Days*

*SEARCHING FOR THE MISSING CLIPPER*

*SEARCHING FOR THE MISSING CLIPPER*

*SEARCHING FOR THE MISSING CLIPPER*

**Газета с сообщением об исчезновении «Hawaii Clipper» на первой полосе**



**М-130 «China Clipper» (NC14716) в Перл-Харборе**



**М-130 «Philippine Clipper» (NC14715) рулит в лагуне атолла Уэйк. 1936 г.**



**Летающая лодка М-130 на одном из промежуточных гидроаэродромов при перелете через Тихий океан.**

спасательная операция. 15 самолетов и 14 судов в течение 12 суток прочесывали океан на площади в несколько тысяч квадратных километров, но не нашли никаких следов пропавшего лайнера.

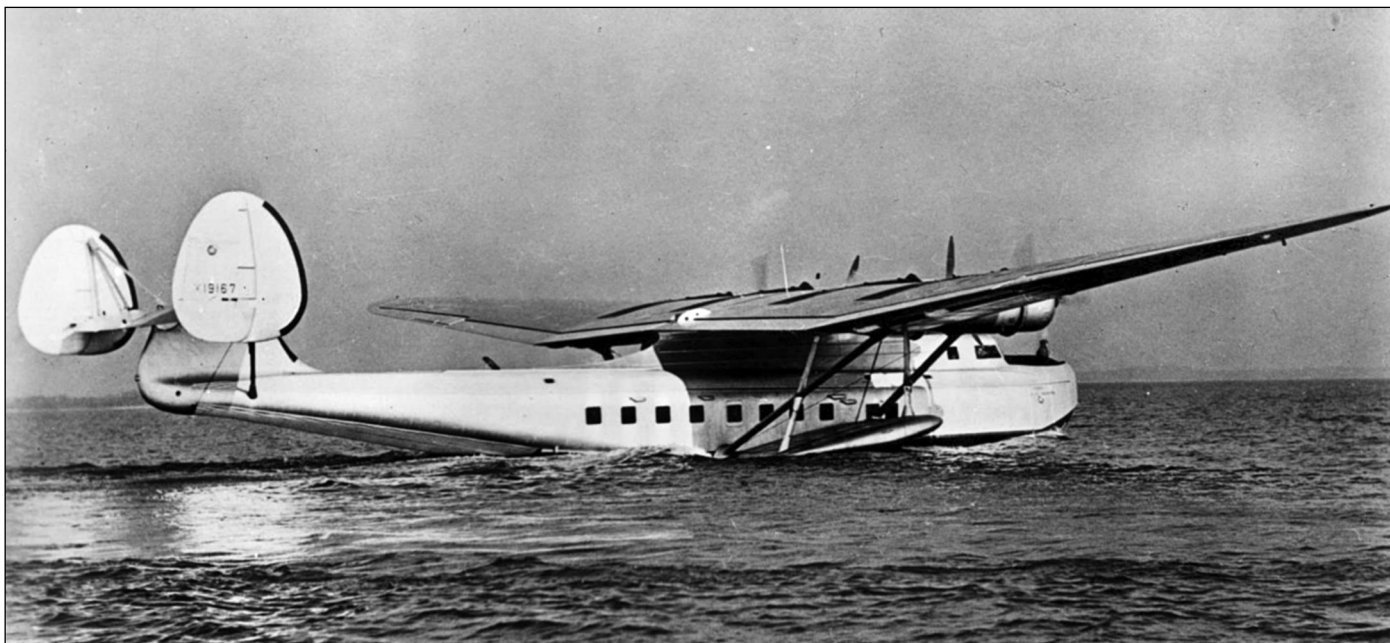
Разумных объяснений случившемуся тогда отыскать не удалось, хотя выдвигались самые разные версии вплоть до теракта и внезапного помешательства пилотов. Загадочное исчезновение породило множество слухов и спекуляций, гуляющих до сих пор, и вряд ли эта тайна когда-нибудь будет раскрыта.

В результате «Пан Америкен» осталась только с парой летающих лодок М-130 и периодичность полетов по транстихоокеанскому маршруту сократилась до трех раз в месяц. Только в феврале 1939 г., когда к «Мартинам» был добавлен новый «Клипер» – «Боинг» В-314, полеты через Тихий океан стали выполняться по прежнему расписанию – раз в неделю – вплоть до 7 декабря 1941 г.

Нападение на Перл-Харбор застало «Philippine Clipper» (NC14715) на Уэйке, где гидросамолет готовился к вылету на Гуам<sup>2</sup>. Однако с получением сообщения о нападении летающая лодка была отозвана обратно буквально через десять минут после взлета. Затем «Клипер» попал под налет японских бомбардировщиков, но, несмотря на свои размеры, уцелел и вскоре, приняв на борт персонал «Пан Америкен», вылетел в Перл-Харбор.

В 1942 г. самолет был передан американским ВМС. Он был потерян 21 января 1943 г. в авиакатастрофе. В сложных метеословиях летающая лодка, выполнявшая рейс из Перл-Харбора, врезался в гору к северу от Сан-Франциско. Все находившиеся на борту 19 человек (в том числе командующий подводными силами Тихоокеанского флота США контр-адмирал Р. Инглиш) погибли.

2. По местному времени было уже 8 декабря, поскольку Уэйк и Гавайи также разделяет линия перемены дат.



**Летающая лодка М-156 (X19167) – «Русский клипер»**

Первый М-130 «China Clipper» (NC14716), после вступления США в войну также был передан в 1942 г. ВМС. В октябре 1943 г. летающая лодка была возвращена авиакомпании и стала выполнять рейсы через Атлантику из Майами в Леопольдвиль (Бельгийское Конго). 8 января 1945 г. «China Clipper», на борту которого находилось 30 человек (из них 12 членов экипажа), затонул после столкновения с препятствием во время ночной посадки в Порт-оф-Спейне. С тонущего самолета спаслись только семеро.

Хотя Мартину удалось создать прекрасную пассажирскую летающую лодку, его М-130 был построен только в трех экземплярах. Новых заказов от «Пан Америкен» и других авиакомпаний не последовало. Причиной этому стала высокая цена гидросамолета. Мартин М-130 стоил в два раза больше своего конкурента – S-42 Сикорского. Если же сравнивать М-130 с сухопутным лайнером Дуглас DC-2, то разница была уже в пять раз! Фактически, с учетом затрат на опытно-конструкторские работы, себестоимость каждого самолета была еще выше, и фирма Мартин от производства М-130 понесла убытки.

### **М-156 «Русский клипер»**

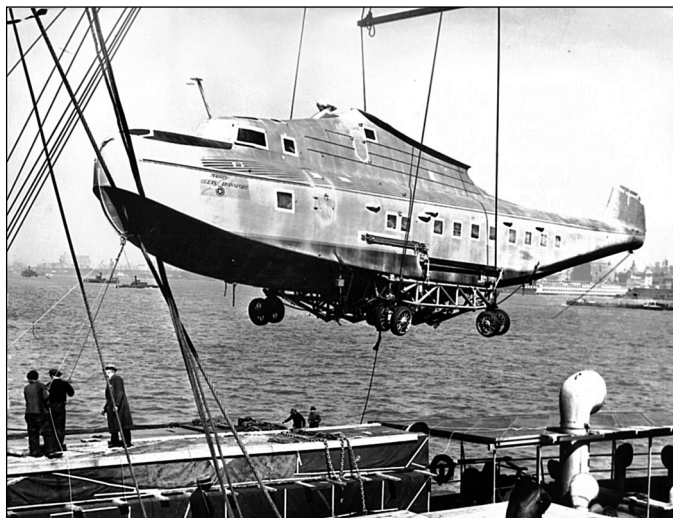
На базе М-130 фирма Мартин разработала проект новой пассажирской летающей лодки М-156. Отличие модели М-156 от своей предшественницы состояло в большем полетном весе (на 4570 кг), увеличенных геометрических размерах, более мощной силовой установке, новой конструкции оперения и ряде других новшеств.

Проект М-156 был предложен «Пан Америкен», но интереса у нее не вызвал, поскольку выбор был сделан в пользу летающей лодки «Боинг» В-314. Тогда Мартин нашел нового заказчика – им стал Советский Союз в лице акционерного общества «Амторг». В сентябре 1936 г. был заключен договор с фирмой «Гленн Мартин» о помощи в освоении производства «модели 156» в СССР. Согласно договору, фирма обязывалась передать комплект рабочих чертежей и расчетов на М-130, а затем полную документацию по М-156. Кроме того, фирме заказали самолет-образец, который американцы называли «Russian Clipper». Лицензия вместе с опытным образцом потянула на один миллион 50 тысяч долларов – по тем временам огромные деньги.

Первый полет летающей лодки М-156 с американским регистрационным номером X19167 состоялся 27 ноября 1937 г. в Балтиморе. После прохождения заводских испытаний, в январе 1938 г. летающая лодка была официально приобретена «Амторгом», перегнана в Нью-Йорк, разобрана, после чего погружена на грузовое судно и отправлена морем в Ленинград.

В СССР М-156 предполагалось использовать как дальний морской разведчик и бомбардировщик, однако к концу 30-х годов скорость американской летающей лодки (274 км/ч) уже не удовлетворяла военных. Поэтому серийно в Советском союзе его так и не строили.

Единственный полученный из США гидросамолет Мартин М-156 прошел полную программу государственных испытаний. По их окончании, приказом начальника ГУ ГВФ, летающую лодку в мае 1940 г. под наименованием ПС-30 с бортовым номером Л-2940 передали в состав Дальневосточного управления ГВФ с местом постоянного базирования в Хабаровске «в целях установления эпизодической связи между Хабаровском и Петропавловском на Камчатке...».



**Лодка гидросамолета М-156 грузится на транспортное судно для отправки в СССР. Апрель 1938 г.**



С июня 1940 г. до августа 1944 г. М-156 эксплуатировался на линии Хабаровск – Петропавловск-Камчатский, после чего гидросамолет поставили на прикол в Хабаровске из-за общего износа и отсутствия запасных частей. В июле 1946 г. «Мартин» М-156 был сдан на слом.

### «Клипер» Боинга – венец развития

К концу 1935 г. руководству «Пан Америкен» стало ясно, что ни S-42, ни М-130 не подходят для преодоления Атлантики. Поэтому в начале 1936 г., авиакомпания разослала ведущим самолетостроительным фирмам технические требования на создание пассажирской летающей лодки нового поколения, способной с полной коммерческой нагрузкой пересечь Атлантический океан.

На запрос «Пан Америкен» откликнулось сразу несколько авиастроительных фирм. Сикорский предложил проект будущего S-44, «Консолидейтед» – четырехмоторной летающей лодки на базе РВУ «Каталина», а Мартин представил проект «модели 156». В конечном счете президент «Пан Америкен» Хуан Трипп остановил свой выбор на проекте фирмы «Боинг» «модель 314». В июне 1936 г. с «Боинг Эйркрафт» был подписан контракт на постройку шести летающих лодок «модель 314» (первая машина должна была быть поставлена не позднее 21 декабря 1937 г.) с опционом на заказ еще шести самолетов.

Большой, роскошный и надежный Боинг В-314 стал своеобразным венцом технического развития поршневых пассажирских летающих лодок и впервые сделал межконтинентальные пассажирские авиаперевозки обычной практикой.

Новый гидросамолет представлял собой четырехмоторную цельнометаллическую летающую лодку (самую большую для своего времени). Для уменьшения лобового сопротивления корпус лодки монококовой конструкции сделали более узким и высоким. Изменилась и форма днища – оно стало однореданным. Самолет имел свободнонесущее крыло с гладкой металлической обшивкой, взятое с экспериментального бомбардировщика Боинг ХВ-15. Благодаря большей высоте корпуса лодки исчезла необходимость располагать крыло на стойках над фюзеляжем во избежание забрызгивания винтов и двигателей при движении по воде. Все это вместе взятое позволило на треть уменьшить коэффициент аэродинамического сопротивления по сравнению с летающей лодкой S-42. Подобно М-130, подкрыльевые поплавки были заменены «жабрами».



**В-314 «Honolulu Clipper» (NC18601) на заводе Боинга в Сиэтле перед началом летных испытаний. Летающая лодка в первоначальном варианте с однокилевым хвостовым оперением. Июнь 1938 г.**



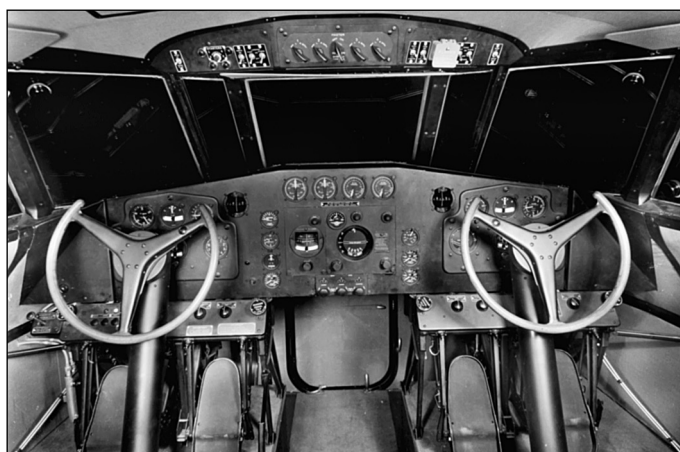
**В-314 «California Clipper» (NC18602) на заводе Боинга в Сиэтле перед началом летных испытаний**



**Взлетает Боинг В-314 «Atlantic Clipper» (NC18604)**



**Пилотская кабина В-314. (Слева направо) Штурман, командир корабля, второй пилот, бортрадист, бортиинженер**



**Приборная доска пилотов Боинга В-314**



**Туннель-лаз в крыле летающей лодки В-314 обеспечивал доступ бортиинженера к любому двигателю в полете**



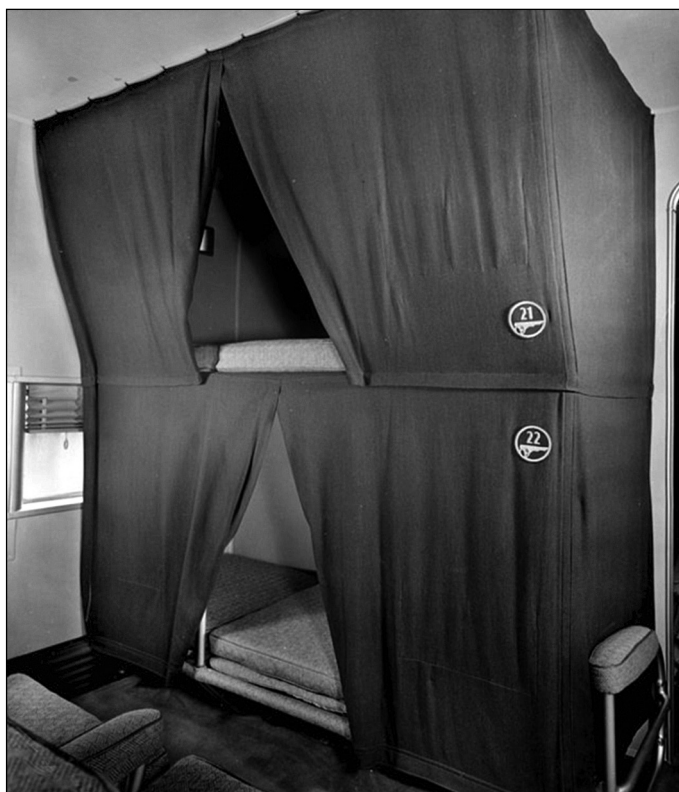
**Салон для пассажиров на борту В-314**



**На борту Боинга В-314 была даже дамская комната, где пассажирки в любой момент могли «припудрить носик»**



**Пассажирская каюта-люкс в корме летающей лодки В-314**



**Спальные места пассажиров на борту В-314**

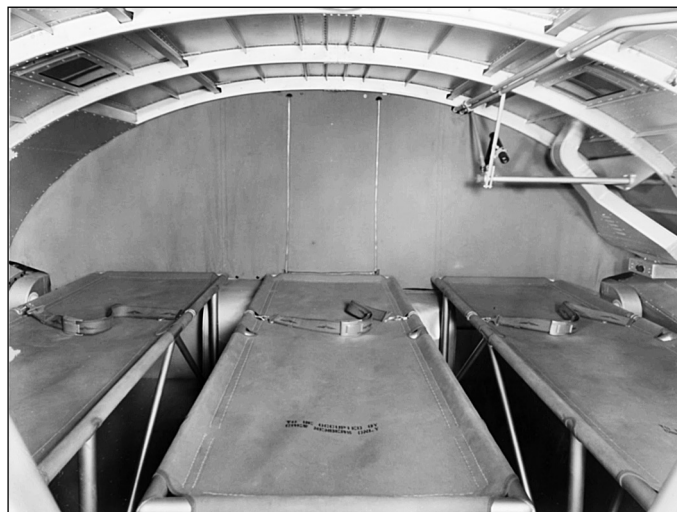


Четыре 14-цилиндровых двухрядных звездообразных двигателя воздушного охлаждения Райт GR-2600 «Дабл Циклон», развивавшие по 1200 л.с. каждый, обеспечивали В-314 крейсерскую скорость полета 296 км/ч. Двигатели имели трехлопастные флюгируемые воздушные винты «Гамильтон-Стандарт», а доступ бортинженера в полете к любому двигателю для выполнения мелкого ремонта его агрегатов обеспечивался через трубу-лаз в крыле самолета<sup>3</sup>.

В зависимости от протяженности маршрута самолет мог брать от 40 (в трансатлантическом варианте со спальными местами) до 74 пассажиров (в «дневном» варианте, только сидя). В «ночном» варианте пассажиры размещались в семи роскошных отсеках, включая 14-местный салон-столовую и даже специальный «люкс для новобрачных» в хвостовой части самолета.



**Меню на борту В-314 вполне соответствовало таковому в каком-нибудь четырехзвездочном отеле**



**Члены экипажа В-314, тоже могли отдохнуть во время длительного перелета, но условия для этого, в отличие от пассажиров, у них были более чем спартанские**

Экипаж В-314 должен был состоять из десяти человек: Командира (который руководил экипажем, но не пилотировал самолет), двух пилотов, штурмана, бортинженера, радиста и четырех стюардов. Однако впоследствии от «освобожденного» командира экипажа отказались, и эта должность была упразднена. Командиром воздушного судна стал один из пилотов.

Постройка первого прототипа В-314 (бортовой NX18601, заводской – 1988) была завершена 31 мая 1938 г. Впер-

3. Только за период с июня 1939 г. по июнь 1941 г. бортинженеры «Пан Америкен» 431 раз выполняли ремонт двигателей самолетов В-314 в полете.





*Летающая лодка Боинг В-314 авиакомпании «Пан Америкен» на Гавайях*

Размах крыла	46,36 м
Длина	32,33 м
Высота	6,22 м
Взлетный вес	38 000 кг
Вес пустого	21 900 кг
Скорость максимальная	320 км/час
Скорость крейсерская	294 км/час
Потолок	4085 м
Дальность полета	5633 км
Экипаж	11 чел.
Количество пассажиров	40-74 чел.

вые он поднялся в воздух 7 июня 1938 г. Первые же испытательные полеты выявили неудовлетворительную путевую устойчивость и управляемость летающей лодки. Первоначально В-314 имел один киль сравнительно небольшой площади. Однокилевое хвостовое оперение заменили двухкилевым, но путевая устойчивость все равно не вошла в норму как при движении по воде, так и в полете. В окончательном варианте хвостовое оперение стало трехкилевым.

Первый заказанный «Боинг» В-314 «Honolulu Clipper» (NC18601) «Пан Америкен» получила 27 января 1939 г., с опозданием более чем на год. Остальные пять самолетов первой партии – «California Clipper» (NC18602), «Yankee Clipper» (NC18603), «Atlantic Clipper» (NC18604), «Dixie Clipper» (NC18605), «American Clipper» (NC18606) – были поставлены до 16 июня того же года.



*Подготовка к рейсу летающей лодки В-314 «California Clipper» (NC18602)*



*Экипаж Боинга В-314 занимает рабочие места на борту летающей лодки*

Первые две машины – «Honolulu Clipper» и «California Clipper», в феврале 1939 г. были отправлены на обслуживание тихоокеанской линии «Пан Америкен». Из Сан-Франциско в Гонконг В-314 добирался шесть суток. Чистое полетное время при этом составляло 60 часов.

С получением новых летающих лодок «Пан Америкен» также возобновила в августе 1939 г., прекращенные в начале 1938 г. после катастрофы S-42B «Samoa Clipper», полеты по южной Тихоокеанской трассе – из Калифорнии в Новую Зеландию.

Остальные четыре В-314 предназначались для того, чтобы, наконец, открыть регулярное воздушное сообщение между Новым и Старым Светом через Атлантический океан. Первый «атлантический» В-314 (NC18603) был получен в феврале 1939 г. 3 марта того же года самолет был крещен первой леди США Элеонорой Рузвельт в «Yankee Clipper», а уже 26 марта 1939 г. «Yankee Clipper» выполнил технический рейс через Атлантику по маршруту Порт-Вашингтон – Бермуды – Азоры – Лиссабон – Марсель. 20 мая все тот же «Yankee Clipper» вылетел из Порт-Вашингтона в Европу с 820 кг почты на борту<sup>4</sup>. Летающая лодка приземлилась в Лиссабоне на следующие сутки, затратив на

4. Всего 112 574 единицы различной почтовой корреспонденции, причем письма отправлялись в основном из-за специального гашения в честь первого почтового рейса, после чего конверты становились коллекционным раритетом.



**B-314 «California Clipper» (NC18602)  
над Сан-Франциско, 1939 г.**

трансатлантический перелет 27 часов (с учетом стоянки на Азорских островах). На следующий день она отправилась в конечный пункт своего маршрута – Марсель.

Через месяц, 24 июня «Yankee Clipper» доставил почту по северному трансатлантическому маршруту (Порт Вашингтон – Шедьяк (Канада) – Ботвуд (Ньюфаундленд) – Фойнс (Ирландия) – Саутгемптон) непосредственно в Великобританию. Первый пассажирский рейс состоялся через несколько дней, 28 июня, когда «Dixie Clipper» (NC18605) перевез по южному маршруту через Атлантический океан 22 платных пассажира (среди которых была и «первая летунья» Клара Адамс), в Лиссабон и Марсель.

Наконец 8 июля «Yankee Clipper» (NC18603) 17 платных пассажиров совершили перелет по северному трансатлантическому маршруту в Саутгемптон. Эра регулярных трансатлантических пассажирских перевозок воздушным транспортом началась.

Удовольствие пересечь Атлантический океан по воздуху было не дешевым. Билет в один конец стоил 375 дол-

ларов, билет туда и обратно обходился уже в 675 долларов (около 9600 долларов по современному курсу). Рейс «Пан Америкен» в Европу носил номер PA101, обратный – PA100. При полетах через Атлантику B-314 брали на борт не более 35 пассажиров. Из Порт-Вашингтона летающие лодки вылетали раз в неделю по субботам в 7.30 по местному стандартному времени восточного побережья, в Саутгемптон самолет прибывал на следующий день в 13:00 по Гринвичу. Обратный рейс из Саутгемптона отправлялся по средам в 14:00 по Гринвичу, с прибытием в Порт-Вашингтон на следующие сутки в 14:00 стандартного времени Восточного побережья. Полеты по южной трансатлантической трассе в Марсель также выполнялись еженедельно. В промежутке между полетами каждая летающая лодка подвергалась тщательному осмотру и межрейсовому техническому обслуживанию.

В сентябре 1939 г. «Пан Америкен» заказала еще шесть летающих лодок. Гидросамолеты второй серии были до-



**B-314 «Yankee Clipper» (NC18603) разгружает почту  
в Нью-Йорке 27 мая 1939 года, после возвраще-  
ния из своего первого трансатлантического полета**



**B-314 «Yankee Clipper» (NC18603) в Саутгемптоне после трансатлантического перелета, 1939 г.**



**Взлетает Боинг В-314А (NC18607), будущий британский G-AGBZ «Bristol»**

работаны с учетом опыта эксплуатации первых шести машин и получили фирменное обозначение «модель 314А». Самолеты этой серии получили двигатели Райт GR-2600-A2 «Дабл Циклон» мощностью 1600 л.с., запас горючего был увеличен до 23 440 литров (у В-314 19 300 литров). Теперь летающая лодка могла принять на борт 77 пассажиров. Первый «Боинг» В-314А взлетел 20 марта 1941 г. В дальнейшем в ходе проведения ремонтов все шесть гидросамолетов первой серии были доработаны до стандарта «модели 314А».

Планировалось, что все шесть летающих лодок «Боинг» В-314А пополнят парк «Пан Америкен». Однако правительство США решило первые три самолета (с номерами NC18607, NC18608 и NC186010) продать своему британскому союзнику. «Пан Америкен» достались только половина от шести заказанных летающих лодок – «Pacific Clipper» (NC18609), «Anzac Clipper» (NC18611) и «Capetown Clipper» (NC18612). При этом новый «Pacific Clipper» (NC18609) и старый «California Clipper» (NC18602) в течение нескольких месяцев 1941 г. поменялись именами, впрочем, потом «статус кво» был восстановлен. Последняя летающая лодка В-314А была принята «Пан Америкен» в январе 1942 г.

Начало Второй мировой войны внесло существенные коррективы в маршруты «клиперов» «Пан Америкен». 5 сентября 1939 г. северный маршрут через Атлантику был сокращен до ирландского Фойнса, а южный – до Лиссабона, так как Ирландия и Португалия оставались нейтральными. С 7 октября полеты по северному трансатлантическому маршруту были полностью прекращены.

Впрочем, летающие лодки не простаивали без дела, в 1940 г. были открыты новые линии в Боламу (Португальская Гвинея) и Бразилию. Южноамериканский рейс осуществлялся из Нью-Йорка, Балтимора или Майами с промежуточными посадками на Бермудах и Тринидаде. Конечными пунктами гидросамолетов были бразильские города Белен или Наталь, где пассажиры могли пересесть на самолет, следующий далее на юг континента. Иногда полеты в Бразилию выполнялись по весьма «хитрому» маршруту – сначала до Лиссабона, затем в Батерст (Гамбия) и Лагос (Нигерия), откуда, пересекая Атлантику, гидросамолеты прибывали в Белен.

Нападение японцев на Перл-Харбор и вступление США в войну застало «Anzac Clipper» (NC18611) в воздухе на пути из Сан-Франциско на Гавайи, но летающая лодка благополучно прибыла в Хило (второй по величине город по

сле Гонолулу на архипелаге). «Pacific Clipper» (NC18609) к этому моменту уже прибыл в новозеландский Окленд. Было решено вернуть самолет в США в январе 1942 г. не через ставший зоной боевых действий Тихий океан, а окружным путем. Маршрут длиной в 55 520 км, был проложен через Австралию, Голландскую Ост-Индию, Британскую Индию, Аравию, Центральную Африку и Южную Америку на восточное побережье США в Нью-Йорк.

В начале 1942 г., после вступления США в войну все летающие лодки были реквизированы американскими вооруженными силами. «Anzac Clipper», «American Clipper», «Capetown Clipper» и «California Clipper» вошли в состав Транспортного командования Армии (Army Transport Command), получив обозначение С-98. Остальные пять гидросамолетов достались Авиационной транспортной службе ВМС (NATS). При этом формально самолеты остались в составе «Пан Америкен», пилотировались экипажами авиакомпаний, но оперативное управление ими перешло полностью к флотскому командованию. Летающие лодки несли гражданскую регистрацию, но были окрашены в серо-синий флотский камуфляж.

Быстро выяснилось, что Авиационный корпус Армии США не готов эксплуатировать такие большие летающие лодки,



**Заправка летающей лодки В-314 на гидроаэродроме в Либерии. Апрель 1942 г.**



и все четыре C-98 также были переданы под контроль ВМС. Имел место и обратный процесс, в течение 1942 г. летающие лодки «Honolulu Clipper» (NC18601), «Yankee Clipper» (NC18603), «Pacific Clipper» (NC18609) и «Anzac Clipper» (NC18611) вернули обратно «Пан Америкен».

20 мая 1942 г. «Пан Америкен» возобновила регулярные трансатлантические полеты из Нью-Йорка в ирландский Фойнс через Шедьяк и Ботвуд. Рейсы осуществлялись один раз в две недели. Иногда вместо Фойнса пунктом назначения был североирландский Лох-Эрн. Зимой 1942/43 гг., когда бухта Ботвуда замерзла, гидросамолеты летали через Атлантику по южному маршруту с посадками на Азорских островах и в Лиссабоне.

Все летающие лодки «Боинг» В-314, как оставшиеся в составе «Пан Америкен», так и перешедшие под контроль ВМС, в годы войны эксплуатировались очень интенсивно. Всего за годы войны они перевезли более 84 000 пассажиров, в числе которых нередко были высокопоставленные военные и государственные деятели вплоть до президента США Ф. Рузвельта. В январе 1943 г. американский президент на «Dixie Clipper» (NC18605) проделал большую часть пути на конференцию в Касабланке для встречи с премьер-министром Великобритании У. Черчиллем.

Несмотря на интенсивную эксплуатацию и военные риски, за годы войны был потерян только один самолет. 22 февраля 1943 г. при посадке на реку Тежу возле Лиссабона разбился «Yankee Clipper» (NC18603). В этой катастрофе погибли 25 из 39 находившихся на борту самолета пассажиров.

Три «английские» летающие лодки в мае-июле 1941 г. были переданы авиакомпаниям BOAC, получив серо-зеленую камуфляжную окраску и британскую гражданскую регистрацию. При этом NC-18607 стал G-AGBZ «Bristol», NC-18608 – G-AGCA «Berwick», а NC-18610 – G-AGCB «Bangor». Гидросамолеты получили названия в честь британского Бристоля, канадского Бервика и американского Бангора, что должно было символизировать нерушимый англо-американский союз.

Как и однотипные летающие лодки из «Пан Америкен», В-314, полученные BOAC, также использовались очень интенсивно. Первоначально их поставили на маршрут Фойнс – Лиссабон – Батерст – Лагос. С декабря 1941 г. до конца войны английские самолеты выполняли рейсы через Атлантический океан. Летом маршрут через Атлантику совпадал с маршрутом «Клиперов» «Пан Америкен» из ирландского Фойнса через канадские Шедьяк и Ботвуд в



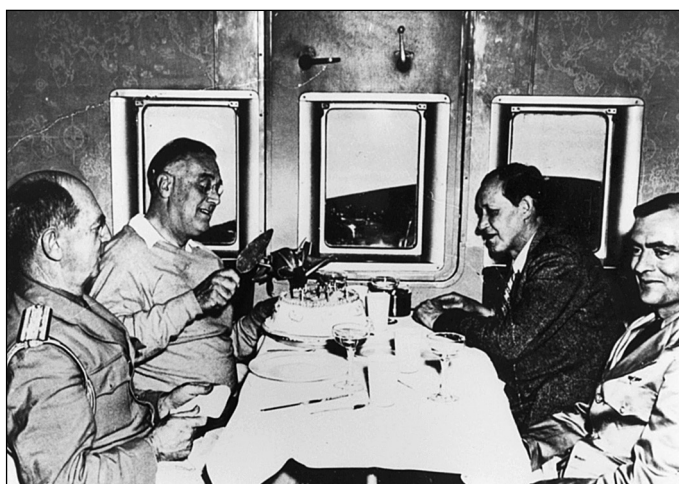
**Замена двигателя на летающей лодке В-314, находящейся под управлением Авиационной транспортной службы ВМС США (NATS)**

Нью-Йорк. Зимой гидросамолеты летали по маршруту Фойнс – Лиссабон – Батерст – Белен – Тринидад – Бермуды – Балтимор. Как и на американских машинах, часто пассажирами британских В-314 становились различные высокопоставленные персоны, вплоть до премьер-министра Великобритании У. Черчилля, совершившего перелет на G-AGCA «Berwick».

С окончанием Второй мировой войны летающие лодки сменили камуфляж на окраску цвета натурального металла и продолжили до февраля 1946 г. выполнять трансатлантические рейсы, после чего были переведены на линию Бермуды – Балтимор, на которой они летали три раза в неделю. В начале 1948 г. все три британских В-314 были проданы в США.

Сразу после окончания Второй мировой «Пан Америкен» потеряла еще один свой «Клипер». Вечером 3 ноября 1945 г. «Honolulu Clipper» (NC18601) вылетел в очередной рейс из Гонолулу в Сан-Франциско, имея на борту 26 пассажиров. Через пять часов полета вышел из строя двигатель №3 (правый внутренний). Командир корабля С. Роббинс решил вернуться на Гавайи и развернул самолет на обратный курс. Через некоторое время с перебоями начал работать двигатель №4 (правый внешний), и его, в конце концов, также пришлось выключить. На двух работающих двигателях летающая лодка могла лететь только со снижением, и в 23:07 местного времени Роббинс в полной темноте мастерски посадил «Honolulu Clipper» на воду в 650 милях от Гавайских островов, благо океан был относительно спокойным. На борту никто не пострадал, сам гидросамолет получил незначительные повреждения. К месту вынужденной посадки были направлены находившиеся поблизости корабли и суда, а однотипный «California Clipper» (NC18602) также, вылетевший в Сан-Франциско, стал барражировать над местом вынужденной посадки, дожидаясь подхода спасателей.

Первым к месту вынужденной посадки, утром 4 ноября, подошел танкер «Ингловуд Хиллс», который принял на борт



**Президент США Ф. Рузвельт отмечает свой 61-й день рождения в воздухе на борту В-314 «Dixie Clipper» (NC18605) возвращаясь в США после встречи с У. Черчиллем в Касабланке. 30 января 1943 г.**



**К аварийно севшему на воду В-314 «Honolulu Clipper» (NC18601) подходит вельбот с эскортного авианосца «Манила Бей» (CVE61), ноябрь 1945 г.**



**Плавбаза гидроавиации «Сан Пабло» (AVP30) подходит к аварийно севшему в Тихом океане В-314 «Honolulu Clipper» (NC18601), ноябрь 1945 г.**



**В-314 «Honolulu Clipper» (NC18601), снятый с ходового мостика плавбазы гидроавиации «Сан Пабло» (AVP30). В результате навала корабля на гидросамолет была повреждена правая плоскость крыла и потерян крайний правый двигатель №4, ноябрь 1945 г.**

пассажиров самолета. Экипаж остался на борту летающей лодки, ожидая подхода эскортного авианосца «Манила Бей», на командира которого было возложено руководство спасательной операцией. По прибытии авианосца к месту аварии с самолета был снят экипаж, авиамеханики «Манила Бей» попытались отремонтировать «Honolulu Clipper» на плаву, но безуспешно. Поэтому авианосец взял летающую лодку на буксир, но в 19.30 5 ноября буксирный конец оборвался. Завести новый буксир не позволили темнота и засвежавшее море, поэтому авианосец лег в дрейф рядом с летающей лодкой. 6 ноября «Манила Бей» передал «Honolulu Clipper» на попечение плавбазы гидроавиации «Сан Пабло» (AVP30), после чего ушел в Перл-Харбор с экипажем «Клипера» на борту. Плавбаза попыталась снова взять летающую лодку на буксир, но 7 ноября при попытке завести новый буксирный конец «Сан Пабло» навалился на гидросамолет, нанеся ему серьезные повреждения. Это и решило судьбу «Honolulu Clipper». Хотя гидросамолет остался на плаву, 14 ноября он был расстрелян из 20-мм зенитных автоматов плавбазы и затонул.

Впрочем, эра летающих лодок в «Пан Америкен» и так приближалась к своему завершению. Авиакомпания приняла решение прекратить эксплуатацию летающих лодок, заменив их на трансокеанских линиях на сухопутные лайнеры «Дуглас» DC-4. Последний рейс «Клипера» через Атлантику состоялся в январе 1946 г., после чего все оставшиеся в эксплуатации В-314 были выставлены на продажу. Всего же за время эксплуатации в «Пан Америкен» летающие лодки Боинга пересекали Тихий и Атлантический океаны около 5000 раз, при этом каждый гидросамолет провел в воздухе в среднем по 18 000 часов.

Две летающие лодки в августе 1946 г. приобрела авиакомпания «Юниверсал Эйрлайнс». Ей достались «Atlantic Clipper» (NC18604) и «Pacific Clipper» (NC18609). «Pacific Clipper» был сильно поврежден во время шторма в ноябре 1946 г. (еще до фактической передачи «Юниверсал Эйрлайнс») и был разобран на запасные части. «Atlantic Clipper» использовался для чартерных перевозок пассажиров и грузов между Нью-Йорком, Майами и Сан-Хуаном (Пуэрто-Рико) и был разобран в 1950 г.

Еще два «Клипера» – «Anzac Clipper» (NC18611) и «Capetown Clipper» (NC18612) приобрела еще одна чартерная авиакомпания «Американ Интернешенал Эйрвейз». При этом «Capetown Clipper» был переименован в «Bermuda Sky Queen», и вскоре он фактически повторил судьбу «Honolulu Clipper».

14 октября 1947 г. «Bermuda Sky Queen» вылетел из Фойнса в Нью-Йорк с промежуточной посадкой в Гандере. На борту летающей лодки находились 62 пассажира и семь членов экипажа. Командиром корабля был 26-летний Ч. Мартин, имевший общий налет 2000 часов, из них на В-314 только 162 часа (его второй пилот имел налет на «Клипере» и того меньше – 102 часа). Самолет был перегружен, на маршруте все время дул сильный встречный ветер, а опыта у экипажа все-таки оказалось недостаточно. В результате, когда самолет находился на середине Атлантики, расчеты показали, что топлива не хватит ни для того, чтобы долететь до Ньюфаундленда, ни для того, чтобы вернуться в Ирландию. Командир решил выйти на находящуюся на маршруте «точку С»<sup>5</sup>, связаться с находящимся там «кораблем погоды» (им был куттер Береговой охраны США «Джордж М. Бибб»), чтобы совершить возле него вынужденную посадку.

На куттере наблюдали пролет и последующее возвращение «Bermuda Sky Queen» с помощью корабельной РЛС, по-

5. «Точка С» («Charlie») фактически представляет собой квадрат со стороной в десять миль. Центр квадрата расположен в точке с координатами 52°45' северной широты и 35°30' западной долготы, примерно на полпути между Ньюфаундлендом и Ирландией. В «точке С» постоянно находится научно-исследовательское судно, круглосуточно ведущее гидрометеорологические наблюдения.



**Вельбот с куттера Береговой охраны США «Джордж М. Бибб» (WPG31) направляется к летающей лодке В-314А «Bermuda Sky Queen» (NC18612) для снятия с нее пассажиров и экипажа. Северная Атлантика, 14 октября 1947 г.**

сле чего экипаж летающей лодки установил радиосвязь с кораблем. Мартин смог успешно посадить гидросамолет рядом с кораблем, несмотря на свежую погоду и сильное волнение. После посадки куттер попробовал взять гидросамолет на буксир, однако маневрирование закончилось навалом «Бибба» на гидросамолет, приведшим к повреждению носовой части лодки и плоскостей крыла. Погода продолжала портиться, поэтому пассажиров и экипаж пришлось эвакуировать при помощи судовых плавсредств. Из-за погоды, а на море начался настоящий шторм и размах крена «Джордж М. Бибба» достигал 30-35°, спасательная операция растянулась почти на сутки. О буксировке «Bermuda Sky Queen» в штормовых условиях не могло быть и речи, поэтому гидросамолет был потоплен артиллерийским огнем куттера, после чего тот доставил спасенных пассажиров и экипаж в Бостон.

«Anzac Clipper» (NC18611) ненадолго задержался в «Американ Интернешенал Эйрвейз» и уже в 1948 г. был перепродан авиакомпании «Уорлд Эйрвейз», которая стала крупнейшим эксплуатантом летающих лодок «Боинг» В-314 в послевоенные годы. Кроме «Anzac Clipper» в ее парке оказались также «California Clipper» (NC18602), «Dixie Clipper» (NC18605) и «American Clipper» (NC18606). Кроме того, в 1948 г. «Уорлд Эйрвейз» приобрела три бывших английских В-314, которые снова получили свои первоначальные бортовые номера

NC18607, NC18608 и NC18610. Летающие лодки больше не использовались на регулярных пассажирских линиях, а выполняли нерегулярные пассажирские рейсы из Нью-Йорка вдоль Атлантического побережья США, а также на Пуэрто-Рико и другие Карибские острова.

Эксплуатация летающих лодок авиакомпанией «Уорлд Эйрвейз» продолжалась до 1950 г., когда они были списаны и отправлены на слом. Последний «Клипер» – «Anzac Clipper» (NC18611) был перепродан в 1951 г., однако уже в конце того же года пошел на слом в Балтиморе.

### **«Летающие Асы» – последние гидросамолеты Сикорского**

Последней летающей лодкой Сикорского и, как оказалось, последней американской дальнемагистральной пассажирской летающей лодкой стала VS-44A. Она создавалась на базе гидросамолета S-44, разработанного для ВМС США как морской патрульный бомбардировщик XPBS-1.

В воздух S-44 впервые поднялся 13 августа 1937 г., но проиграл конкурс летающей лодке «Консолидейтед Эрккрафт» PB2Y «Coronado» и серийно не строился. Тем не менее, сам прототип XPBS-1 был выкуплен флотом и эксплуатировался как транспортный до 30 июня 1942 г., когда он разбился во время посадки на базе ВМС Аламеда.

Еще в 1938 г. руководство корпорации «Юнайтед Эрккрафт» приняло решение свой филиал в виде компании Сикорского слить с авиастроительной фирмой «Воут». С 1 апреля 1939 г. начала свою деятельность новая компания «Воут-Сикорский Эрккрафт» (Vought-Sikorsky Aircraft).

Именно к ней обратилось руководство авиакомпании «Американ Экспорт Эрлайнз» (American Export Airlines) по поводу заказа пассажирских летающих лодок для эксплуатации на планируемых к открытию трансатлантических линиях из США в Великобританию и Францию. Сама же авиакомпания была дочерней структурой судоходной компании «Американ Экспорт Лайнз» (American Export Lines), решившей таким образом урвать свой «кусочек пирога» на все более прибыльном рынке трансатлантических воздушных перевозок. В мае 1939 г. «Американ Экспорт Эрлайнз» подала заявку на получение лицензии для выполнения регулярных трансатлантических пассажирских полетов, а в декабре 1939 г. подписала контракт с «Воут-Сикорский Эрккрафт» на проектирование гражданской версии XPBS-1 с последующим заказом трех летающих лодок, получивших обозначение VS-44A.



**Летающая лодка VS-44A «Exeter» (NC41882) на перекатном шасси**





**VS-44A «Excambian» (NC41881) в составе Авиационной транспортной службы ВМС США (NATS) под наименованием JR2S-1. Летаящая лодка в серо-синем флотском камуфляже, но с обозначениями «Американ Экспорт Эрлайнз»**

В июле 1940 г. необходимая лицензия была, наконец, получена и немедленно был подписан контракт на постройку трех VS-44A. Новые летающие лодки получили собственные имена «Excalibur», «Excambian» и «Exeter», в честь трех самых крупных судов «Американ Экспорт Лайнз». Поскольку эта тройка судов была известна как «Асы», то новые гидросамолеты стали «Летающими асами».

При создании VS-44A в максимальной степени был учтен опыт, полученный при испытаниях S-44, особенно в части гидродинамической и аэродинамической компоновки летающей лодки. «Летающие асы» могли перевозить 32 пассажира в креслах, либо 16 человек в варианте, когда каждый пассажир обеспечивался индивидуальным спальным местом. Пассажирам на борту обеспечивался традиционно высокий уровень комфорта. В салонах обеспечивался невысокий уровень шума. Температура поддерживалась на уровне +20°C независимо от температуры наружного воздуха. На самолете был камбуз с электроплитой и холодильником. В умывальниках была холодная и горячая вода.

Самое главное, имея практическую дальность в 6000 км, VS-44A мог пересекать Атлантику с полной нагрузкой с крейсерской скоростью 257 км/ч без промежуточных посадок.



**Пассажирский салон VS-44A (вид против полета)**

Первый VS-44A «Excalibur» (NC41880) поднялся в воздух 17 января 1942 г. Поскольку США уже вступили во Вторую мировую войну, сразу был подписан контракт между «Американ Экспорт Эрлайнз» и NATS на выполнение регулярных трансатлантических полетов. Первый перелет через Атлантику из Нью-Йорка в Фойнс с промежуточной посадкой в Ботвуде «Excalibur» выполнил 26 мая. Вторая летающая лодка «Excambian» (NC41881) была получена в мае, а последняя «Exeter» (NC41882) – в июне 1942 г. С июня 1942 г. все три VS-44A начали регулярные полеты через Атлантику и вскоре формально были включены в состав NATS под обозначением JR2S-1.

VS-44A «Excalibur» разбился из-за ошибки пилота на взлете в Ботвуде 3 октября 1942 г. при этом погибло пять членов экипажа и шесть пассажиров. Оставшиеся две летающие лодки были возвращены «Американ Экспорт Эрлайнз» в конце 1944 г., хотя так и продолжали работать на NATS по военным контрактам. Некоторое время спустя активы «Американ Экспорт Эрлайнз» были приобретены авиакомпанией «Американ Эрлайнз» (American Airlines Inc), руководство которой планировало прекратить эксплуатацию летающих лодок, как только закончатся боевые действия. Последний трансатлантический перелет VS-44A выполнил в конце октября 1945 г. после чего оба гидросамолета были выставлены на продажу. К этому моменту обе летающие лодки пересекли Атлантический океан 405 раз.

После войны оба VS-44A неоднократно меняли своих владельцев, но эксплуатация больших летающих лодок, как для чартерных пассажирских рейсов, так и для грузовых перевозок каждый раз оказывалась убыточной. VS-44A «Exeter» получил 15 августа 1947 г. не подлежащие ремонту повреждения при ночной посадке на реку Рио-де-Ла-Плата в Уругвае и был списан. До настоящего времени сохранился VS-44A «Excambian» который с 1997 г. находится в экспозиции Авиационного музея Новой Англии в Виндзор-Локс (шт. Коннектикут).

Американские пассажирские летающие лодки за каких-то два десятка лет прошли путь от скромных по размерам и характеристикам конструкций до настоящих воздушных кораблей? вполне впечатляющих и по современным меркам. Вершиной их развития стали летающие лодки «Боинг» B-314 и «Воут-Сикорский» VS-44A, по праву занявшие место первых по-настоящему трансокеанских авиалайнеров. Однако «золотой век гидроавиации» оказался недолгим, поэтому пассажирские летающие лодки очень быстро сошли со сцены, уступив свое место на трансокеанских воздушных линиях сухопутным пассажирским лайнерам. Главной причиной было то, что необходимым условием эксплуатации на воде, тем более в океане, была хорошая мореходность летающих лодок и тут требования гидродинамики шли в разрез с требованиями аэродинамики. В аэродинамических характеристиках гидросамолеты безусловно проигрывали аналогичным сухопутным машинам. Повышенное аэродинамическое сопротивление было основным, но не единственным недостатком летающих лодок. Из-за возросшей скорости взлета и посадки увеличилась опасность столкновения с плавающими предметами при движении на воде. Свою роль сыграла и сезонность применения гидроавиации, что особенно наглядно проявилось на маршрутах через Атлантический океан. Появление плавающего льда на акватории гидроаэродромов заставляло немедленно прекращать полеты с воды и переносить трассы трансатлантических перелетов южнее.

Поэтому появившиеся в середине 1940-х гг. на трансокеанских воздушных трассах такие пассажирские самолеты, как «Дуглас» DC-4 или «Локхид Констеллейшн», смогли достойно соперничать с летающими лодками по летным характеристикам и, в конце концов, безоговорочно выиграли у гидросамолетов это соревнование.



## ФМА IAe 33 «Пульки» II. Аргентинская стрела Курта Танка

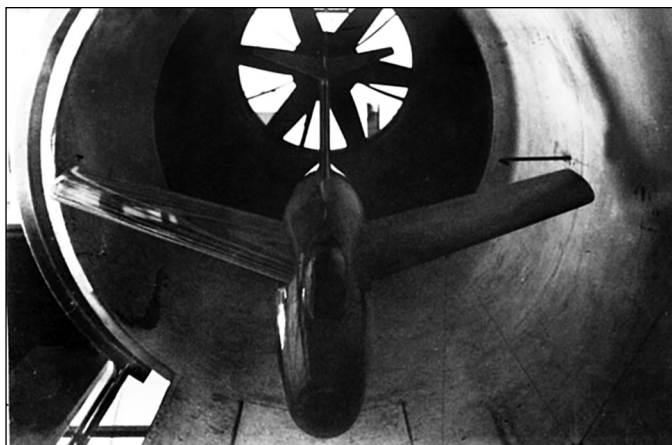
**Ф**МА IAe 33 «Пульки» II (Pulqui II, на языке индейцев мапуче Pulqui – стрела) – одноместный однодвигательный реактивный истребитель, спроектированный и построенный в начале 1950-х гг. в Аргентине под руководством известного германского авиаконструктора Курта Танка.

В конце 1940-х годов пришедший к власти в Аргентине генерал Хуан Перон решил провести форсированную индустриализацию страны, сопряженную с «научно-техническим скачком». Для этого в значительной мере использовались ученые и инженеры, бежавшие из Европы в Латинскую Америку после поражения нацизма. В их числе был известный германский авиаконструктор Курт Танк, прибывший в Аргентину с паспортом на имя Педро Маттиса вместе с 62 сотрудниками своей фирмы.

По представленному в конце 1948 г. проекту IAe 33 представлял собой вполне современный для конца 1940-х гг. реактивный истребитель со стреловидным крылом. Самолет предполагалось оснастить мощным ТРД «Нин» II с тягой 2075 кг, что должно было позволить новому самолету достичь скорости более 1000 км/ч.

В 1949 г. были построены два планера нового самолета. № 01 использовался для статических испытаний. № 02 стал первым «летающим» IAe 33. 27 июня 1950 г. капитан Эдмундо Вайсс поднял самолет в воздух. Но уже во втором полете самолет потерпел аварию при посадке. По результатам испытаний и первых двух полетов в конструкцию самолета был внесен ряд изменений, направленных как на повышение поперечной устойчивости, так и на улучшение взлетно-посадочных характеристик.

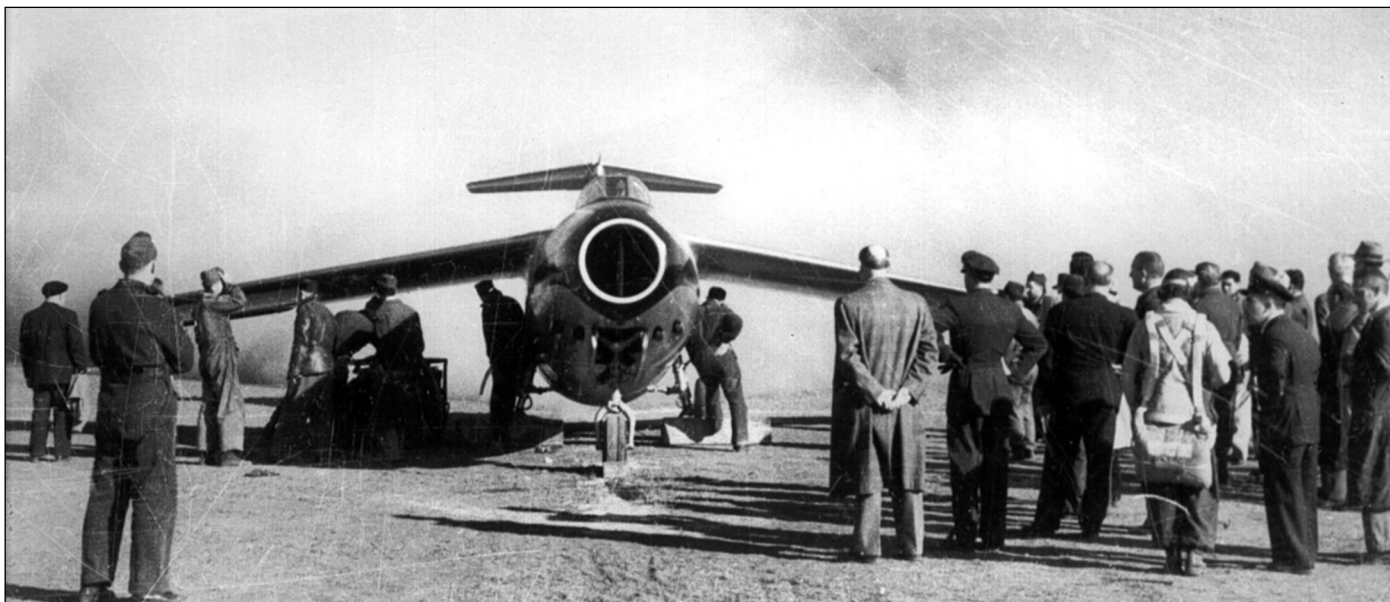
8 февраля 1951 г. Курт Танк в Буэнос-Айресе публично продемонстрировал IAe 33 Перону, там же самолет был показан и в полете. По результатам первых испытаний ВВС Аргентины запросили заказ на выпуск опытной серии в 12 IAe 33. Военные даже создали группу пилотов для приемосдаточных испытаний новых самолетов. Но дальше все пошло хуже...



Продувка модели IAe 33 в аэродинамической трубе



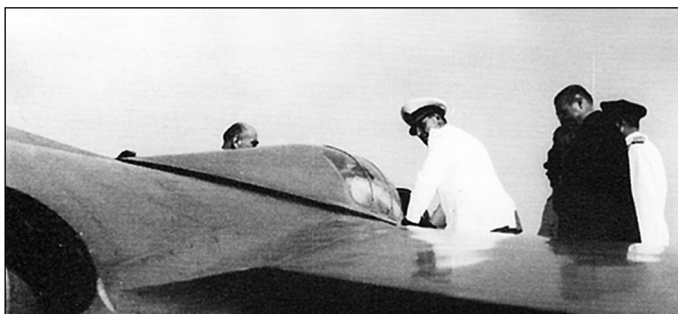
Планер IAe 33 № 01, использованный для статических испытаний



*«Пульки» II перед первым вылетом, 27 июня 1950 г.*



*Эдмундо Вайсс на фоне «Пульки» II*



*Курт Танк демонстрирует IАе 33 президенту Перону*

Первый же полет капитана 2 ранга Сото 31 мая 1951 г. выявил серьезные вибрации на скорости 1000 км/ч. В 28-м полете у самолета отвалилось крыло, пилот капитан Ведания Маннувал погиб. Постройка третьего прототипа (№ 03) началась сразу же после катастрофы. В нем была реализована очередная порция модернизаций. 23 сентября 1952 г. № 03 совершил свой первый полет. На 11 октября был запланирован показ нового самолета руководству страны, но за два дня до него самолет разбился во время тренировочного полета, пилотируемый самолет

бывший летчик-испытатель фирмы «Фокке-Вульф» Отто Беренс погиб.

В 1953 г. был построен четвертый прототип (№ 04), на котором для повышения устойчивости появились аэродинамические гребни на консолях крыла и четыре ребра в хвостовой части фюзеляжа. Также самолет получил герметизированную кабину и дополнительный запас топлива. Кроме того, на нем было, наконец-то, установлено вооружение (четыре 20-мм пушки HS.404). 20 августа 1953 г. № 04 первый раз поднялся в воздух.

Казалось бы, все вновь стало великолепно. Рассматривалось строительство «всепогодной» (с РЛС) версии IАе 33, аргентинские ВВС сделали предварительный заказ на 100 самолетов Pulqui II в варианте перехватчика. Заинтересованность в закупке самолетов IАе 33 выразили Нидерланды и Египет. Но неопределенность в строительстве серийных машин, вызванная проблемами на заводе и политической нестабильностью в стране, похоронило все великолепные планы.



*4-й опытный экземпляр «Пульки» в рядах «ВВС повстанцев»*





4-й опытный образец «Пульки» II



IAe 33 с отстыкованной для доступа к двигателю хвостовой секцией

В сентябре 1955 г. опытный IAe 33 № 04 принял участие в боевых действиях во время Освободительной революции – государственного переворота под руководством генерала Эдуардо Лонарди на стороне повстанцев, а после их победы участвовал в воздушном параде в Кордобе.

Когда военная хунта пришла к власти, неразбериха в строительстве IAe 33 усилилась. Курт Танк вместе с большей частью своей команды «откочевал» в Индию, где позднее разработал сверхзвуковой истребитель HF-24 «Марут».

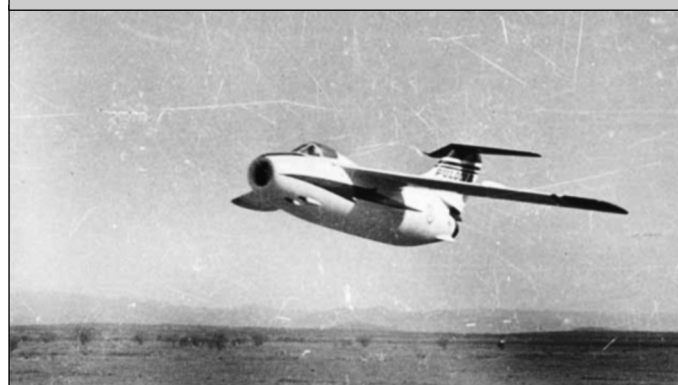
Для демонстрации боевого потенциала IAe 33 в 1956 г. ВВС был запланирован рекордный перелет из Кордобы в Буэнос-Айрес. Pulqui II должен был пролететь 800 км, атаковать с бреющего полета цели на полигоне в районе Буэнос-Айреса, а затем вернуться в Кордобу, используя только топливо из внутренних баков. Лейтенант Баладо успешно завершил полет со средней крейсерской скоростью

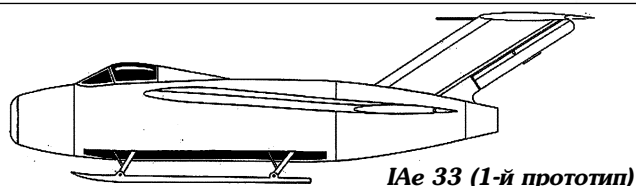
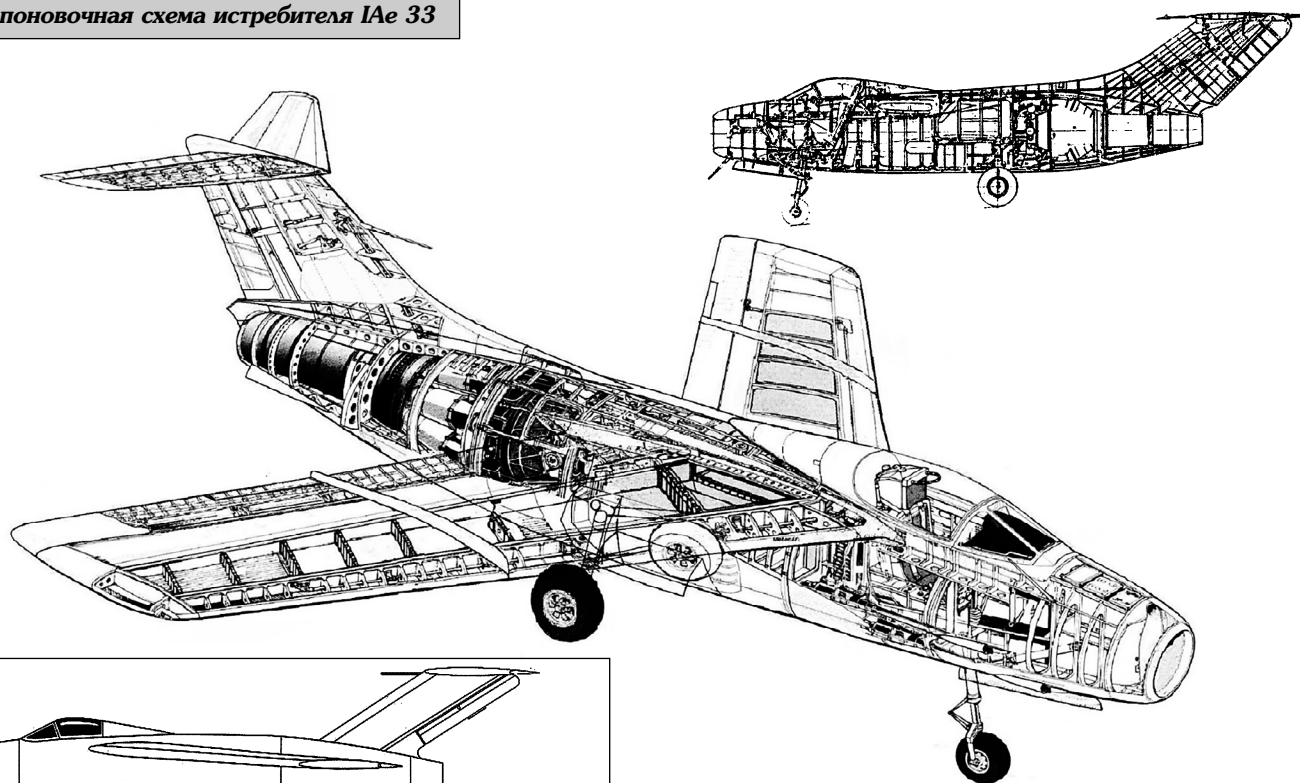
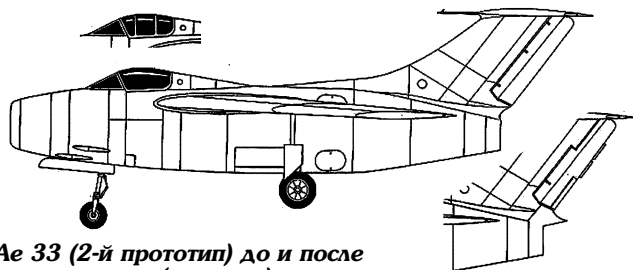
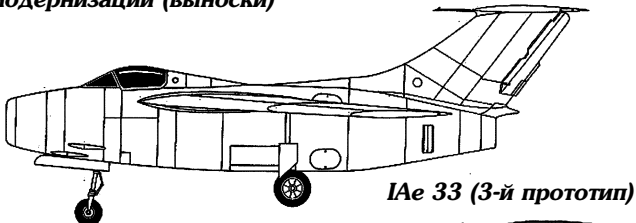
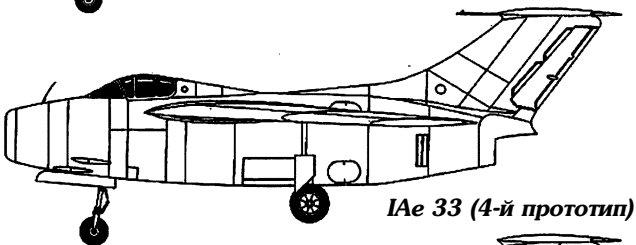
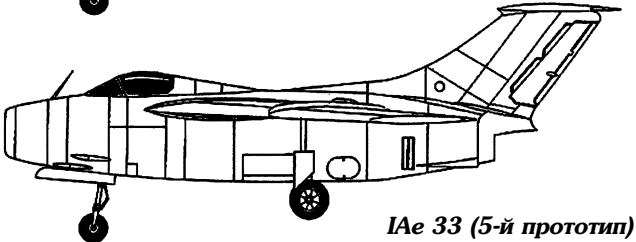
около 900 км/ч, но при посадке самолет получил тяжелые повреждения и не подлежал восстановлению.

Вскоре аргентинские ВВС отзывали свое решение о приобретении 100 Pulqui II, т.к. авиазавод в Кордобе заявил, что из имеющихся компонентов может достаточно



5-й опытный образец «Пульки» II на земле и в воздухе



**Компоновочная схема истребителя IAe 33****IAe 33 (1-й прототип)****IAe 33 (2-й прототип) до и после модернизации (выноски)****IAe 33 (3-й прототип)****IAe 33 (4-й прототип)****IAe 33 (5-й прототип)**

быстро построить только 10 самолетов, а выполнение остальной части заказа займет пять лет.

Но это был еще не конец истории IAe 33. Так как закупить новые реактивные истребители не удалось (не хватило денег...), была предпринята последняя попытка реанимировать проект десятилетней давности. Пятый прототип Pulqui II (№ 05) был построен в 1959 г. и начал летные испытания 18 сентября 1959 г.

Испытания показали, что большую часть проблем самолета удалось «побороть», но некоторые так и остались нерешенными. Кроме того, за 10 лет авиация ушла вперед, и современный на момент создания в конце 1940-х гг. самолет к началу 1960-х гг. устарел. Точку в истории IAe 33 поставили США, продавшие Аргентине в 1960 г. 28 F-86F-40 по «распродажным» ценам.

В 1960 г. последний прототип IAe 33 был отправлен на хранение. Вскоре после этого оставшаяся заводская оснастка и незаконченные планеры были отправлены в металлолом.

### **Тактико-технические характеристики IAe 33 (№ 04)**

Размах крыла, м	10,62
Длина самолета, м	11,68
Площадь крыла, кв.м	25,10
Вес пустого, кг	3786
Взлетный вес, кг	5988
Силовая установка	1 ТРД Rolls-Royce Nene II
Тяга двигателя, кг	2230
Максимальная скорость, км/час	1080
Дальность полета, км	2030
Практический потолок, м	15 000
Экипаж, чел.	1
Вооружение	четыре 20-мм пушки HS.404

# «Восьмерка» с защитой

Александр Радич, Антон Печерский

*Первые из 93 машин Ми-8, выпущенных Казанским авиазаводом для югославских ВВС и ПВО, встали на вооружение в 1968 г. Успешные поставки продолжались до 1981 г. В 1991 г., перед началом войны в ВВС и ПВО и на ремонте суммарно находилась 81 «восьмерка».*

Политический кризис в СФРЮ летом 1991 г. из отдельных инцидентов постепенно перерастал в открытый вооруженный конфликт. Во время активных действий федеральных сил в Словении, которые пытались остановить ход сецессии, ВВС и ПВО (Ратно ваздухопловство и противваздухопловна одбрана – РВ и ПВО) получили задачу, помимо прочего, перебросить федеральных таможенников и полицейских на пограничные переходы. Несмотря на кризисный период, никто не ожидал, что начнется война, и «восьмерки» попадут под огонь. В первый же день активности вооруженных сил, 27 июня, словенцы поразили одну «восьмерку» из ПЗРК «Стрела-2М». В уничтоженной машине погибли все три члена экипажа. За несколько дней конфликта, завершившегося перемирием, 2 июля еще одна «восьмерка» была повреждена огнем из пехотного оружия, совершила вынужденную посадку и некоторое время являлась трофеем словенских вооруженных сил. Они обстреляли из стрелкового оружия еще шесть «восьмерок», но это не привело к тяжелым последствиям.

В Хорватии летом 1991 г. висела атмосфера между миром и войной. Экипажи «восьмерок» ВВС и ПВО летели на задания по транспортировке, подвергаясь значительному риску, заходя глубоко в расположение контролировавшейся неприятельскими вооруженными отрядами территории, но открытые столкновения пока не начинались. На первый взгляд вылеты проходили рутинно, как в мирное время, но в любой момент какая-нибудь горячая голова с земли могла додуматься открыть огонь из автомата.

Штаб ВВС и ПВО задался вопросом, какие меры надо принять для защиты летательных аппаратов. Одной из мер была установка системы постановки пассивных помех, второй – установка броневых плит на самые уязвимые участки машин. Задачу по срочному проектированию системы постановки пассивных помех распоряжением заместителя начальника Генерального штаба Вооруженных сил СФРЮ по ВВС и ПВО получил Авиационно-технический институт (АТИ; Ваздухопловно-технички институт – ВТИ) из Жаркова (в Белграде). Задача имела высокий приоритет.

Отправной точкой проекта стал прототип комплекса постановки пассивных помех для самолета-разведчика ИЖ-22 «Орао», выполненный в 1985 г. Во второй половине 80-х гг. проект развился в универсальный авиационный контейнер ПИО-65-13 с 65 патронами с дипольными отражателями и 13 инфракрасными ловушками, который требовалось подвешивать под все самолеты на бомбодержателях. До начала войны развитие системы не завершили, но в атмосфере военной необходимости, царившей в АТИ осенью 1991 г., для всех ценных машин ВВС и ПВО были придуманы технические решения. С каждым аппаратом вопрос решался индивидуально, в соответствии с его характеристиками, с учетом точек подвески, на которых можно было поместить кассету или контейнер. Для «восьмерок» предусматривались элементы системы постановки пассивных помех ПИО-96 в двух гондолах, установленных по сторонам над конструкцией внешней подвески. Гондола содержала 96 ловушек – 80 ИК-ловушек ИЦ-3 (ИЦ – «инфрацввена», инфракрасная; диаметр 29,6 мм, длина 105 мм и масса 200 г) и 16 радарных ловушек ПА-1 (калибр 29,6 мм и масса 208-225 г).



Контейнер ПИО-96 (фото Спаса Дакич)

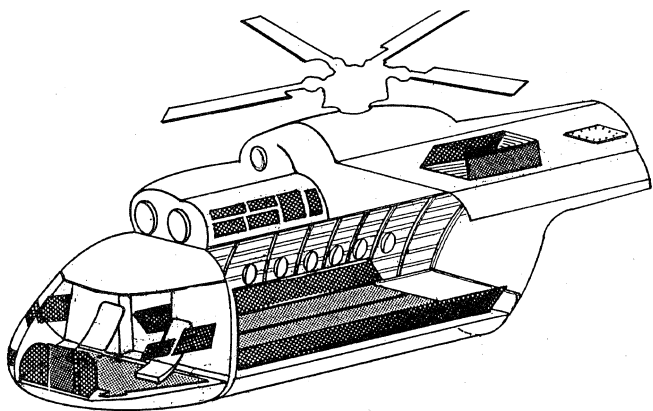
Система постановки пассивных помех ПИО-96 была унифицирована также для самолета Ан-26, на котором она крепилась на бомбодержателях.

Динамика установки комплексов постановки пассивных помех, прописанная в документе 21 августа 1991 г., предусматривала переоснащение всех 80 «восьмерок» в течение года. Впоследствии, 13 февраля 1992 г., потребность сократили до 16 «восьмерок», так как самолетам «Орао» и «Ястреб» ракеты с инфракрасным наведением угрожали более всего.

Весной 1992 г. две республики – Сербия и Черногория – создали новую «малую» Югославскую федерацию, вышедшую из войны. Еще до этого на заводе «Мома Станойлович», на аэродроме Батайница, комплексами постановки пассивных помех были оснащены всего два Ми-8 – б/н 12264 (с/н 10940, принят на вооружение 3 апреля 1974 г.) и б/н 12268 (с/н 10944, принят на вооружение 27 марта 1975 г.).

Обратимся к Ми-8 б/н 12264, потому что он кроме комплекса постановки пассивных помех имел еще одну особенность – речь идет о единственной «восьмерке», получившей защиту из броневых плит. В АТИ осенью 1991 г. была спроектированы элементы защиты, имевшие в основе таврон – материал, являющийся интеллектуальной собственностью голландской химической компании АКЗО (сейчас – «АкоНобель»). Этот эквивалент кевлара, был столь же эффективен и в военный период поставлялся по некоторым каналам, функционировавшим при режиме международного эмбарго на поставки материалов военного назначения. Кроме таврона, в плиты добавлялся сплав ПД-33 (алюминий и цинк), полиэтиленовая ткань и триплекс. По замыслу плиты проектировались согласно конфигурации машины без нарушения ее геометрической структуры. Все панели легко и быстро снимались и переносились на другой вертолет без применения специального инструмента и, соответственно, без обученных обращению с ним механиков.

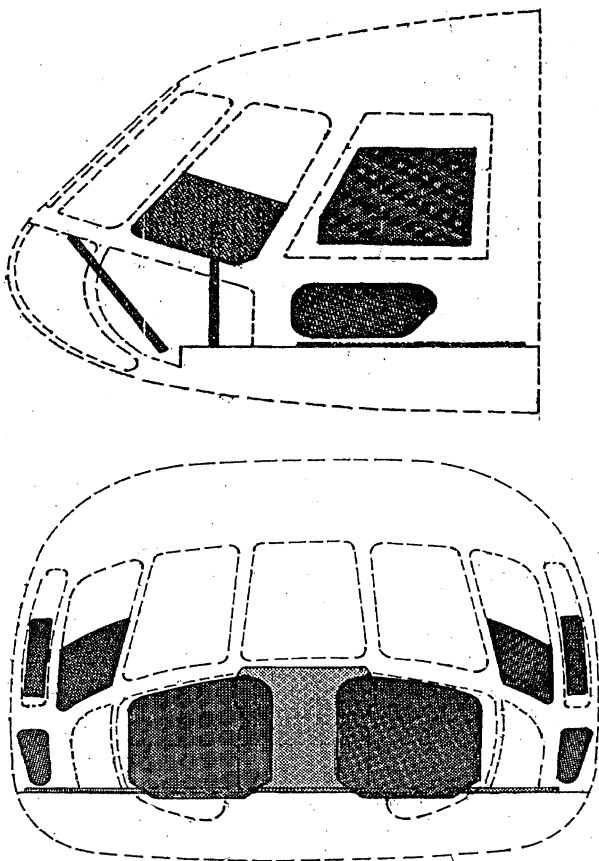




**Схема установки брони на Ми-8 согласно проекта АТИ**

В техническом задании выражалось пожелание обеспечить перенесение «восьмеркой» попадания пули калибра 7,92 мм с расстояния 100 м под углом 90°.

Защита для Ми-8 разрабатывалась в двух вариантах – полная защита панелями кабины пилотов, грузового отсека, двигателя и расходного бака массой около тонны, и частичная, без бронирования грузового отсека (около 370 кг).



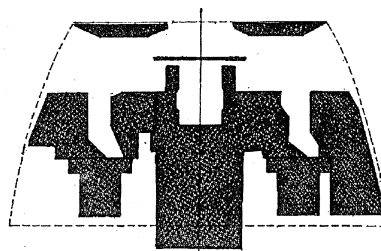
**Защита пилотской кабины Ми-8 в боковой и фронтальной проекциях**

На основании проекта АТИ первым шагом к введению бронезащиты стала модификация «восьмерки», которая уже получила систему постановки пассивных помех ПИО-96. Была выбрана машина с с/н 12264, на которую в феврале 1992 г. на заводе «Мома Станойлович» был установлен полный комплект брони: девять плит на полу грузового отсека, десять на левой боковой стороне пола, одиннадцать – на правой, по девять плит – на бортах. В кабине были неподвижно установлены панели для защиты сидений пилотов снизу и сдвижные панели на остеклении, крепившиеся липучкой. Двигатель был закрыт восемью панелями, резервуар – пятью (также был защищен люк топливного бака).

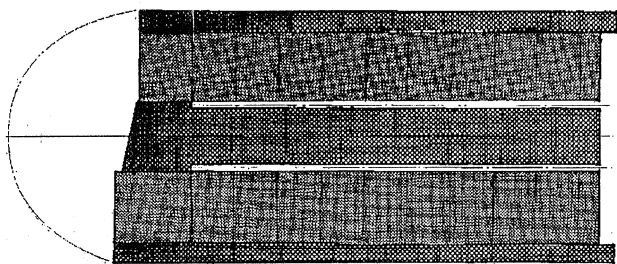
При испытаниях в Авиационном испытательном центре (АИЦ; Воздухопловный опитни центар – ВОЦ) (17 февраля – 4 марта 1992 г.) забронированный Ми-8 б/н 12264 был представлен в конфигурации с максимальной массой, вооруженный 4 блоками НУРС УБ-16-57 с 64 57-мм неуправляемыми ракетами, и с комплексом постановки пассивных помех. Масса Ми-8 с пассивной защитой была точно измерена и достигла 8850,5 кг, а масса с защитой только кабины пилотов – 8202,1 кг. К ней нужно присовокупить массу топлива, экипажа и высчитать, сколько машина может поднять полезного груза. По оценке АТИ, максимальная масса в полете с полезным грузом не могла превысить 11 500 кг. В соответствии с этим за исход-



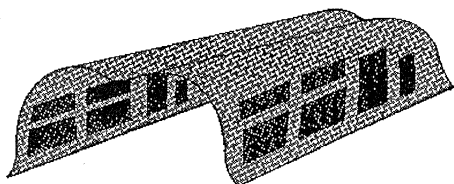
**Защита кабины пилотов (АТИ)**



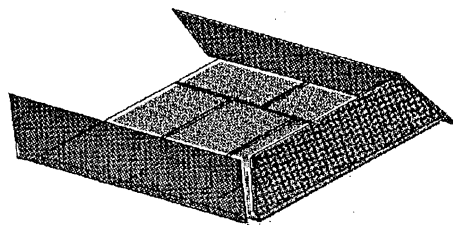
**Защитные панели пола пилотской кабины Ми-8**



Защита пола грузовой кабины



Защита двигателей



Защита главного топливного бака

ную величину бралась масса Ми-8 с тремя членами экипажа, полной защитой, вооружением и ловушками, что составляло 10 594,5 кг, и оставалась возможность поднятия груза весом 905,5 кг.

Анализ этих данных показал, что полностью забронированный вертолет сохранял возможность транспортировки шести тяжелораненых на носилках и одного сопровождающего их медика и полностью удовлетворял запросам с точки зрения защиты и массы.

В начале 1992 г. ставился важный вопрос о возможности привлечения «бронированных» Ми-8 к эвакуации экипажей сбитых летательных аппаратов. В такой комплектации машины предусматривалась посадка в нее отделения из восьми человек (спасательные группы на войне состояли из бойцов 63-й парашютно-десантной бригады) и вывоз до двух человек. По оценке, масса машины была слишком велика, и в полете людей требовалось разместить симметрично относительно оси ротора и в задней части грузового отсека; ходить по салону мог только один человек из находившихся в нем. Те же ограничения действовали при взятии на борт десанта из 10 человек при средней массе одного человека в 90 кг, то есть без людей корпулентных или перегруженных снаряжением.

При установке только защиты кабины пилотов масса ужималась до 9946,1 кг плюс 1553,9 кг полезной нагрузки. В такой конфигурации вертолет мог использоваться для переброски 17 человек, но с ограничениями по размещению (симметрично по оси или в задней части).

При анализе влияния дополнительного веса на дальность полета просчитывалось, что будет найдено, а что потеряно при установке в грузовую кабину дополнительного топливного бака на 915 л. С защитой кабины пилотов и эки-

пажем масса в воздухе составляла 10 701,1 кг, для полезной нагрузки оставались 798,9 кг. С полной защитой в такой конфигурации Ми-8 имел взлетную массу 11 349,5 кг, полезная нагрузка ужималась до 150,5 кг. В комплектации с дополнительным топливом, полным вооружением и тепловыми ловушками вертолет беспрепятственно перевозил шесть раненых и сопровождавшего их медика, но для размещения семи десантников для выполнения задания по спасению экипажа сбитой машины и девяти десантников накладывались те же ограничения, как и на полностью забронированный вертолет.

В заключение анализа подытоживалось, что Ми-8 с полной защитой, вооружением и тепловыми ловушками может применяться, но без дополнительного топливного бака и,



Броня на правом борту Ми-8 (АТИ)



Броневые плиты у левого бортового люка Ми-8 (АТИ)

соответственно, с ограниченным радиусом действия. Согласно проведенному расчету, Ми-8 мог выполнить задачу в 150 км от базы и возвратиться, идя на высоте от 50 м со средней скоростью 226,5 км/ч. Речь идет о приблизительном расчете, неприменимом на практике, потому что опыт многолетней службы Ми-8 в ВВС и ПВО доказал, что показатели расхода топлива могут значительно варьироваться. Необходимо учитывать, что при анализе защиты Ми-8 в АИЦ радиус действия уже принимался за 150 км и был одобрен.

Кроме проблем с массой и дальностью действия, возник вопрос об обзоре из кабины, потому что летчик-испытатель указал на нарушение обзора вниз и по сторонам, что усложнило бы посадку на небольшие и неровные площадки и групповой полет. Затем, липучка не была достаточно надежной для удержания брони на стекле при попадании в плиту нескольких пуль. Проблему с обзором надеялись обойти усиленными тренировками экипажей.

Хотя в процессе проектных работ рассчитывалась бронировка 15 «восьмерок» (еще 20 должны были получить систему крепления защиты), все закончилось на машине с б/н 12264. Оба модифицированных вертолета – б/н 12264 и 12268 – с июня 1992 г. служили в 89-й эскадрилье ВВС и ПВО ВРС и использовались в боях за Посавинский коридор – проход, связывающий этническое сербское пространство с остальной частью РС и ведущий на восток, в Сербию. Боевая практика показала, что лучшей защитой для «восьмерок» был правильный выбор профиля полета, который не позволял захват машины инфракрасной головкой самонаведения зенитной ракеты. Установка комплекса постановки пассивных помех



**Вынос раненого из Ми-8 89-й смешанной вертолетной эскадрильи ВРС в 1992 г. – над фермой внешней подвески с блоками НУРС виден контейнер ПИО-96 (Спаса Дакич)**

или броневых панелей значительно утяжеляла вертолет и обесмысливала задачу по перевозке. Поэтому «навеска» была снята, и «восьмерки» с б/н 12264 и 12268 пережили войну и обычной комплектации.

Незащищенные «восьмерки» во время гражданской войны понесли значительные потери – были сбиты 2 из состава федеральных ВВС и ПВО в 1991 г. и 3 из ВВС и ПВО ВРС в 1992-1993 гг. Две машины упали от попадания ракет, три – от огня из стрелкового оружия. Погибли 26 членов экипажей и пассажиров.

**Из-за чрезмерной массы для обычных транспортных вылетов с Ми-8 б/н 12264 сняли броневые плиты, и он использовался до конца войны в составе ВРС и СВК в изначальной комплектации. Фотография сделана в ноябре 1993 г. в Далмации, когда Ми-8 б/н 12264 служил в 105-й бригаде СВК (Александр Радич)**





# Нимфа сардинского флота – фрегат «Эвридика»

Евгений Целиков

**Ф**лот Сардинского королевства в 1861 году стал основой при создании флота объединенной Италии. Парусный фрегат «Эвридика»\* – типичный корабль этого флота с типичной для его кораблей судьбой.

Фрегат 3 ранга «Эвридика» был заложен на генуэзской верфи Ла Фоче в 1827 г., спущен на воду 5 ноября 1828 г. О спуске корабля на воду «Газетта Пьемонтесе» писала: *Сегодня в 11 утра был спущен на воду на верфи Фоче красивый корвет «Эвридика» с 36 пушками. Принц Савойско-Кариньянский ( Principe di Savoia-Carignano) удостоил эту церемонию своим присутствием [...] Синьор граф Дес Дженийс, глава адмиралтейства, присутствовал с его офицерами, чтобы принимать августейших гостей; мероприятие было очень многочисленным, и погода была великолепной.* Корабль вступил в строй в 1829 г. Фрегат имел деревянный корпус с обшитой медью подводной частью и три мачты с парусным вооружением корабля (все три мачты с прямыми парусами).

Фрегат был вооружен 44 железными гладкоствольными пушками, установленными в закрытой батарее, из которых 24 были 18-фунтовыми железными пушками в батарее, а 4 30-фнт железных пушки-гаубицы\*\* и 16 24-фнт железных карронад стояли на верхней палубе.

На протяжении длительной службы, артиллерийское вооружение фрегата претерпело несколько изменений: в 1840 г. он вооружался уже 40 пушками, а в 1848 г. 32 пушками.

В 1861 году вооружение фрегата состояло из: 24 40-фнт железных пушек в батарее и 5 20-фнт пушек-гаубиц на лафетах с кольцевым погоном, а впоследствии оно было уменьшено до 20 18-фнт пушек. Экипаж из 339 человек сократился до 7 офицеров и 223 унтер-офицеров и матросов. Главной ударной силой сардинского флота, в котором не было линейных кораблей, были именно фрегаты. «Эвридика» была одним из самых красивых парусных кораблей сардинского, а затем итальянского флота. Благодаря элегантным обводам корпуса, корабль был довольно быстроходным и при этом обладал хорошей мореходностью. Из-за этого он часто использовался для дальних плаваний и выполнения задач за рубежом.

## Служба

В мае 1829 года корабль выполнил первое ответственное задание, перевезя в Неаполь короля Сардинии Карло Феличе и королеву Марию Кристину (дочь короля Обеих Сицилий Фердинанда I). Корабль пробыл в Неаполе до 13 июня. В 1830 году «Эвридика» отправилась в Тунис с эскадрой контр-адмирала Рикка ди Кастельвекио для очередной демонстрации силы против бей Туниса.

В феврале 1831 года в некоторых частях Италии началось революционное брожение. В апреле, после этих событий, «Эвридика», вместе с другими кораблями, была на-

значена следить за акваторией Тирренского моря, чтобы предотвратить любую высадку в Италии французских добровольцев\*\*\*.

В июне того же года фрегат перевез из Генуи в Неаполь королеву Марию Кристину, вдову Карло Феличе\*\*\*\*.

15 января 1832 г. (по другим данным 6 февраля) «Эвридика», под командованием капитан-лейтенанта Франческо Серра, вместе с корветом «Аврора» покинула Геную, направляясь в Тунис. Корабли находились в распоряжении генерального консула Сардинии в Тунисе. 11 февраля они прибыли в Кальяри, а 3 марта отправились в Тунис, куда фрегат доставил сардинского консула Филиппи с дипломатической миссией.

В июне вдовствующая королева Мария Кристина вернулась на «Эвридике» в Геную, а в октябре она на ней же отправилась в Триполи с дипломатической миссией.

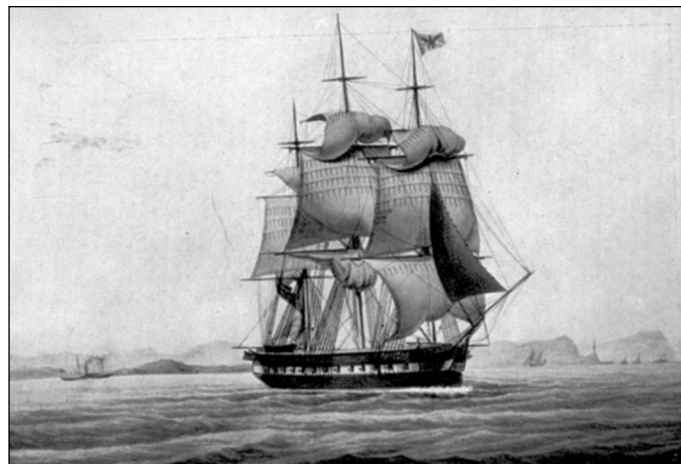
26 ноября 1832 г. «Эвридика» вместе с фрегатом «Карло Феличе» и авизо «Дионе» вышли из Генуи вместе с неаполитанскими кораблями – бригом «Принчипе Карло», авизо «Леоне» и «Аквила», для сопровождения в Неаполь бурбонского фрегата «Реджина Изабелла», имевшего на борту молодоженов, короля Обеих Сицилий Фердинанда II и Марию Кристину, дочь сардинского короля Виктора Эммануила I. Новобрачные, во время плавания, сильно стра-



Франческо Серра в чине адмирала итальянского флота



Королева Сардинии Мария Кристина



«Эвридика» под сардинским флагом

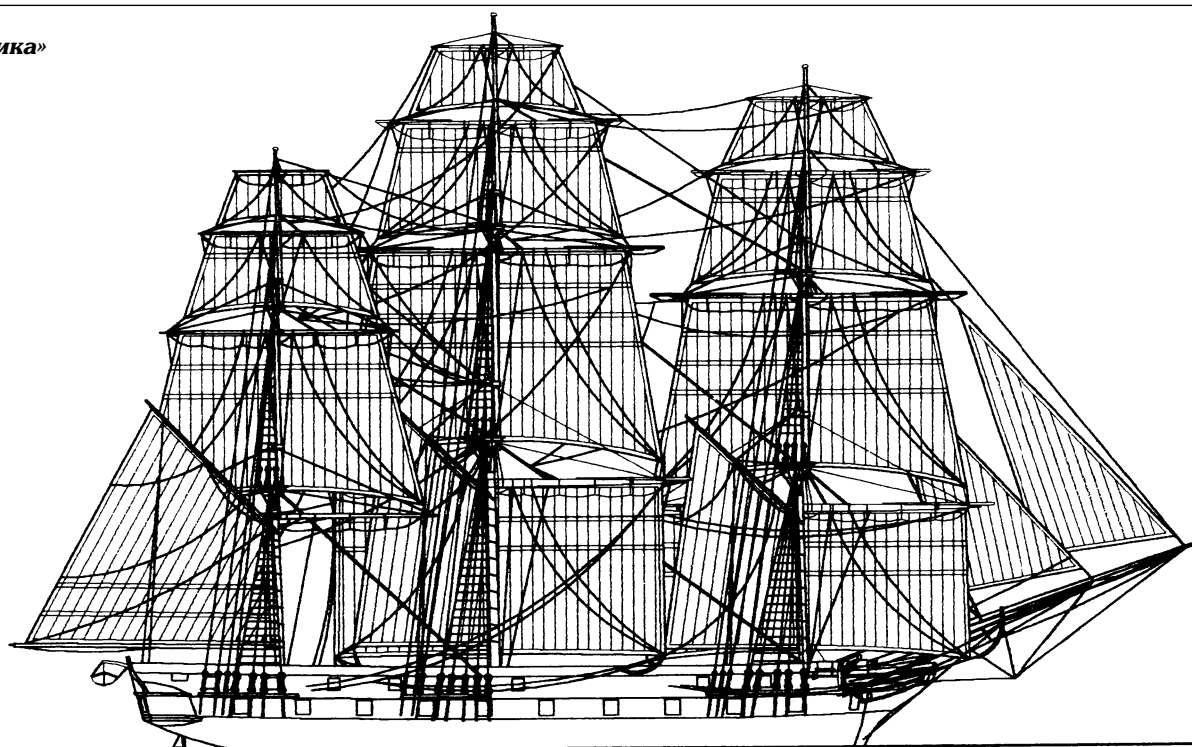
\* В итальянском языке название фрегата читается как «эуридиче», но в данном случае используется более привычное отечественному читателю прочтение имени героини греческой мифологии.

\*\* Короткоствольные пушки для стрельбы картечью.

\*\*\* Катализатором была июльская революция 1830 г. во Франции. Бунты прокатились по Модене, Парме и Папской области. Бунтовщикам казалось возможным вмешательство Франции против Австрии, но австрийцы спокойно подавили все выступления.

\*\*\*\* Король умер в апреле. При нем флот королевства получил импульс в развитии и велась решительная борьба с берберским пиратством. При его преемнике короле Карло Альберто, флоту не уделялось должного внимания.

## «Эвридика»



дали от морской болезни. Корабли прибыли в Неаполь 30 ноября.

В 1832, 1833 и 1835 гг. «Эвридика» часто находилась с различными задачами в Тунисе, где постоянные восстания и беспорядки подвергали риску проживавших там сардинских подданных.

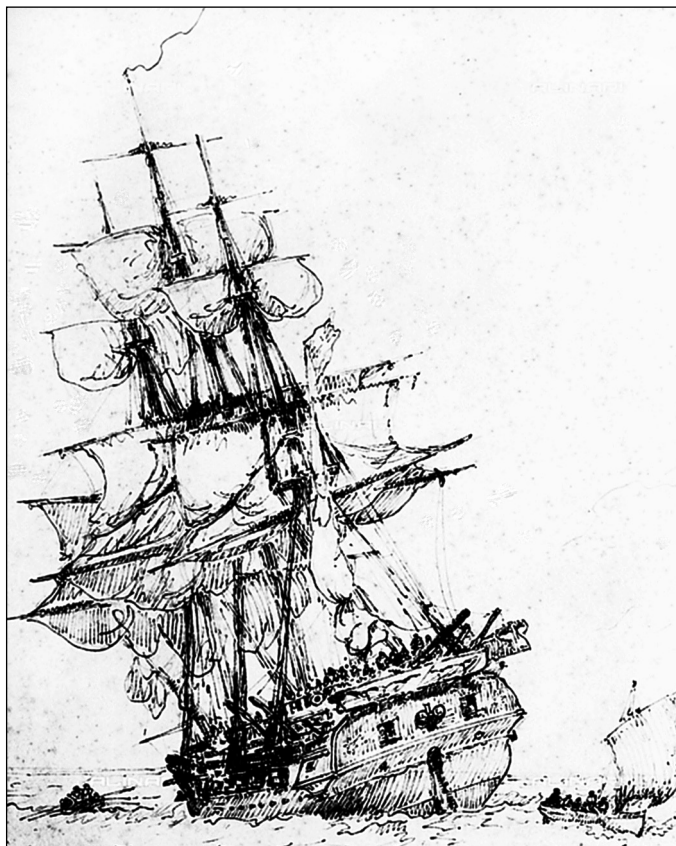
В декабре 1833 года на корабль, под фиктивным именем Клеомброто, в качестве моряка попал 26-летний Джузеппе Гарибальди – уже тогда член тайного общества «Молодая Италия». Он вместе со своим другом матросом Эдуардо Мутру, попытался агитировать команду и портовых грузчиков, но за ним следили и в феврале перевели на фрегат «Дес Дженеис» который готовился отправиться в Америку и с которого он бежал.\*

В следующем году «Эвридика» совершила несколько походов в северной части Тирренского моря. В январе и феврале 1835 года фрегат побывал в Тунисе и Триполи. 21 января 1835 г., после 15 дней плавания, «Эвридика», под командованием квальере\*\* Барабино, прибыла в порт Тунис доставив сардинского генерального консула Трукуи.

В декабре она участвовала в учебном плавании с эскадрой под командованием контр-адмирала Луиджи Серра. В августе 1836 года «Эвридика» под командованием капитана 1 ранга Франческо Серра покинула Геную направляясь в Монтевидео. Корабль, в течение двух лет находясь в Южной Америке выполнял представительские задачи и

обеспечивал в этом регионе защиту маленьких, но процветающих лигурийских колоний\*\*\*.

Также это плавание было полезно для морской практики молодых офицеров и матросов. Помимо моряков, на борту фрегата находились морские пехотинцы и гардемарины. В штат экипажа был включен натуралист Жан Батист



Фрегат «Эвридика». Картина Эдуардо ди Мартино

\* Он был участником заговора с целью восстания: «Моя задача состояла в том, чтобы повернуть команду на свою сторону. Если бы движение преуспело, я должен был в союзе с моими товарищами захватить фрегат и передать его в распоряжение республиканцев». После провала заговора Гарибальди бежал в Ниццу, по пути едва не был арестован, заочно приговорен к смертной казни. Позже он бежал во Францию, затем в Одессу и оттуда перебрался в Бразилию.

\*\* Зачастую в итальянских источниках того времени звание не указывалось, а давался лишь дворянский титул.

\*\*\* Лигурийцы первыми из итальянцев стали эмигрировать в Южную Америку. Они создали здесь судоходные компании, ходившие под сардинским флагом с экипажами из генуэзцев. В тогдашней Аргентине было неспокойно из-за постоянных междоусобиц, поэтому сардинцам приходилось чередовать дипломатию с силовой поддержкой, для обеспечения уважения прав представляемой страны и ее подданных.

Верани из Ниццы, один из первых профессоров Королевского морского колледжа. На фрегат были погружены пьемонтские вина лучших марок с целью проверки возможности их экспорта в Южную Америку, если они выдержат длительное плавание.

Выйдя 4 августа (по другим данным 5-го) из Генуи, «Эвридика» 20-го числа бросила якорь в Гибралтаре. 29 августа, поймав попутный ветер, фрегат поднял паруса и 6 сентября прибыла в Санта-Крус-де-Тенерифе. Переход до Рио-де-Жанейро, с учетом этой остановки, занял 1 месяц и 9 дней. А весь переход из Генуи до Бразилии длился 2 месяца и 11 дней.

Во время стоянки «Эвридики» в Рио-де-Жанейро, 29 ноября туда прибыл голландский фрегат «Беллона», с намерением вернуться в Голландскую Ост-Индию, принцем Виллемом Фредериком Хендриком (сын Анны Павловны, дочери Павла I) на борту. В честь этого события, как в городе, так и на находившихся в Рио судах, были устроены многочисленные и разнообразные торжества. Командир «Эвридики» дал бал на борту своего корабля.

«Эвридика» находилась в Рио-де-Жанейро с 16 октября по 11 декабря отправившись затем в Монтевидео, куда она прибыла 1 января 1837 г. Спустя несколько дней «Эвридика» посетила Буэнос-Айрес, где ее командиру был оказан почетный прием.

Фрегат вышел из Монтевидео 17 февраля, направляясь к берегам бразильского штата Санта-Катарина, с намерением вернуться в Рио-де-Жанейро. Но поскольку корабли парусной эпохи сильно зависели от воли ветров, противные ветры не позволяли ему ни зайти в Сантус, ни подойти к берегам Санта-Катарины. «Эвридика» вынуждена была вернуться в Монтевидео 15 марта.

Вообще плавание «Эвридики» можно отследить по тогдашней итальянской прессе, где периодически, хотя и с большим разрывом во времени, появлялись заметки о плавании фрегата. Так «Газетта Пьемонтесе» за 29 июня писала о событиях марта-апреля: «Эвридика» ждет, чтобы запастись запасами продовольствия, а затем, 10 апреля отправиться на север Бразилии».

Но когда именно «Эвридика» пришла в Рио в прессе не сообщалось. Следующая заметка в той же газете за 4 сентября, говорила о том, что фрегат уже находится в столице Бразилии.

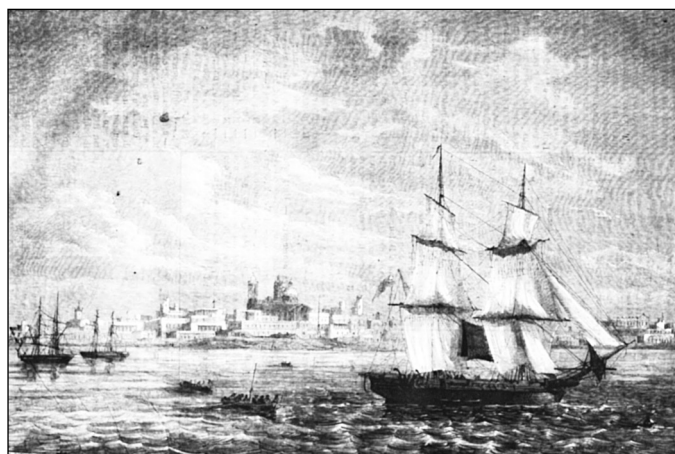
«Эвридика» вышла из Рио-де-Жанейро 23 апреля отправившись в Пару. 31 мая она прибыла в Баию, выйдя откуда 14 июня, она уже 19-го числа прибыла в Пернамбуко и ушла оттуда на следующий день. 26 июня корабль вошел в залив Сан-Луис на севере Бразилии.

Во всех портах его командир Франческо Серра получал прекрасный прием, а фрегат приветствовали многие из

проживающих там подданных королевства. 4 июля «Эвридика» отправилась к берегам Амазонки, где никогда не видели флаг итальянского военного корабля. 10 июля корабль прибыл в Белен, находящийся на южном берегу реки Пара – одного из рукавов Амазонки – примерно в 100 километрах от Атлантики, где редко можно встретить иностранные суда такого размера из-за навигационных трудностей. Губернатор этой провинции Де Андреас принял командира фрегата и его офицеров, дав в их честь прекрасный банкет и бал. В этой



**Принц Виллем Фредерик Хендрик**



**Вид Монтевидео в середине XIX века.  
L'illustrazione Popolare**

местности с декабря по май свирепствовала тропическая лихорадка, но на фрегате был всего 1 больной. В Белене не было других иностранных военных судов, кроме двух бригов – французского и португальского. 25 июля «Эвридика» покинула берега Амазонки, отправившись в Рио-де-Жанейро куда она прибыла 15 сентября. В последние дни этого длительного плавания на корабле уже имелись заболевшие цингой – двенадцать человек (по другим данным, 26) среди морских пехотинцев и комендоров. Матросы же не пострадали от болезни.

В этой связи корабельный врач доктор Де Симони, связавшись с медицинским обществом в Рио-де-Жанейро, и после оказанной помощи больные пошли на поправку. «Эвридика» покинула Рио 16 октября, чтобы вернуться в Европу, еще раз посетив берега бразильских штатов Баия и Пернамбуко.

Несмотря на противные ветры и экваториальное безветрие, фрегат повторно пересек Атлантику за 45 дней, и пришел в Специю 15 января 1838 г., после 17 месяцев кампания.

В июне 1840 года «Эвридика» совершила плавание по Северной Европе и Балтике, вплоть до Стокгольма. Она вернулась в Геную 17 ноября после шести месяцев похода.

В 1841 году корабль под командованием капитана 2 ранга Себастиано Сотджу провел учебную кампанию в Тирренском, Ионическом и Адриатическом морях с 25 учениками Королевской военно-морской школы во главе с директором школы генералом Альберто Ламарморой.

В конце 1841 года «Эвридика» ходила в воды Марокко из-за ухудшения отношений с этой страной.

Там по прибытию нового сардинского консула, правитель Марокко высказал некие претензии в адрес Сардинии, надеясь получить отступные. Вместо отступных в Танжер 3 декабря прибыл фрегат «Эвридика» под командованием капитана 2 ранга Маурицио Ди Вилларей. Как пишет Алессандро Микелини, автор «Истории Сардинского флота»: *Я не знаю, был ли марокканский суверен убежден доводами и аргументами Вилларейя, или, скорее, рядами пушек на борту его фрегата, но факт в том, что он успокоился.* Так простой демонстрации силы было достаточно, чтобы вразумить заносчивого правителя.

В феврале 1842 года, чтобы положить конец злоупотреблениям, которые в Южной Америке постоянно чинили сардинским подданным, чье положение стало уже невыносимым,\* фрегат «Дес Джанейс» отправился в Рио-делла-Плата.

\* Это официальная версия событий. В реальности Сардиния негласно поддержало англо-французское вмешательство в дела Аргентинской конфедерации, когда диктатор Росас вмешался в события гражданской войны в Уругвае. Хотя, конечно же, имели место случаи притеснения сардинских подданных и даже лишение их имущества.





**Вид Танжера в середине XIX века.**  
*L'illustrazione Popolare*

Затем в марте туда же отправились фрегат, «Эвридика» и бриг «Эридано» (под командованием капитана 3 ранга графа Персано) прибывшие в Монтевидео 4 июля. Командир «Эвридики» Маурицио Ди Вилларей, был назначен новым командующим сардинской военно-морской станцией на Рио-делла-Плата.\*

Правительство Сардинии надеялось, что этой дивизии, объединившейся с уже находившимся там бригом, будет достаточно для поддержки подданных королевства.

Во время пребывания дивизии там, возник конфликт между сардинским консулом в Буэнос-Айресе Пиколет д'Эрмилоном и командующим станцией Ди Виллареем. Консул хотел решительного вмешательства флота в происходившие события, но Ди Вилларей предпочел оставаться нейтральным с своими кораблями на Рио-делла-Плата, не предприняв никаких действий, даже после ареста офицера «Эвридики» солдатами Мануэля Орибе, потому что большинство проживавших там сардинских подданных не желали конфронтации с местными властями.

О том, насколько там была накалена обстановка, можно понять из доклада сардинского консула от 28 декабря 1842 г.: *Аргентинская эскадра готова пойти и поставить блокаду перед Монтевидео, но британские и французские военные корабли уже имеют приказ не признавать эту блокаду, сопровождать торговые суда своих стран и открывать огонь по аргентинской эскадре если она помешает им. [...] «Эвридика», который с момента его прибытия в Рио-делла-Плата не покидал порт Монтевидео, к счастью, сегодня также предлагает помощь в случае необходимости.*

На какое-то время обстановка там стабилизировалась и 6 января 1844 г., бриг «Эридано» был отправлен в Тихий океан, а «Эвридика», после долгого нахождения в Монтевидео и Рио-де-Жанейро была отозвана в Геную. Фрегат (находившийся на тот момент в Рио-де-Жанейро) формально был заменен корветом «Аквила», прибывшим 11 сентября 1844 г. в Монтевидео, и, покинув южноамериканские воды, вернулся домой.

\* В этом походе на борту фрегата в качестве хирурга 2 класса находился известный в будущем военно-морской медик Луиджи Верде, основатель санитарного корпуса флота, погибший в сражении у Лиссы на борту «Ре д'Италия».

\*\* Неаполитанская эскадра уже 13 июня вернулась домой, осевшая на экипажами сардинских кораблей, а вскоре ушли и папские корабли.

\*\*\* Официально блокаду объявили 11 июня, она должна была начаться для австрийских судов 15 июня, и для нейтральных – 15 июля. Но, строго говоря, Триест в то время был портом Германского союза, а не Австрии.

\*\*\*\* В этот день «Сан Микеле» и «Дес Дженийс», сдрейфовавшие по течению к фортам Триеста, подверглись обстрелу их батарей, но не ответили на обстрел. Альбини боялся повредить нейтральные суда в порту. Два неаполитанских паровых фрегата отбуксировали сардинские корабли.

С 1844 по 1848 год «Эвридика» несла службу в водах королевства Сардиния.

В 1848 году фрегат, под командованием капитана 2 ранга Д'Ауваре, участвовал в Первой войне за независимость.

23 марта в восставшей Венеции была провозглашена Республика Святого Марка, а 25 марта король Карло Альберто объявил войну Австрии, пьемонтские войска двинулись в Ломбардию. Вскоре после начала войны, 11 апреля, произошло знаменательное событие — сардинские корабли впервые подняли национальный зелено-белокрасный флаг. К 22 мая в Анконе собрались и были готовы к действию морские силы Сардинии, Неаполитанского королевства и Папской области\*\*.

Во время войны фрегат перевозил пьемонтские войска для восставшей Венеции. В июле фрегат действовал в составе эскадры контр-адмирала Джузеппе Альбини (отец известного по Лиссе итальянского адмирала).

«Эвридика», а также авизо «Гульнар», «Икнуза», «Атион», «Гойто» и «Монзамбано» были отправлены на усиление сардинской эскадры, которая блокировала порт Триест. 31 июля 1848 г. «Эвридика» вместе с «Гойто» и «Монзамбано» прибыла для усиления сардинских сил у Триеста. С 7 июня по 14 августа сардинские и некоторые венецианские корабли, стояли у Триеста в рамках морской блокады, объявленной этому городу – важному гражданскому и военному порту\*\*\*.

Однако эта блокада оставалась на бумаге, потому что сардинско-венецианская эскадра, уже находящаяся перед Триестом с 23 мая, получила от нескольких консулов государств Германского союза, предупреждение, что любой акт войны против Триеста будет рассматриваться ими как война против них. Поэтому итальянские корабли остались в бездействии и не реагировали даже когда 7 июня флагман «Сан Микеле» был поражен рикошетом ядра, выпущенного австрийцами\*\*\*\*.

Несмотря на официальное объявление блокады, несколько австрийских кораблей с военными грузами смогли беспрепятственно войти в Триест и покинуть его.

Когда при Кустоце 24-25 июля пьемонтцы оказались разбиты австрийцами, король Карло Альберто 9 августа подписал перемирие, по которому к Австрии снова отходили Ломбардия и материковая Венеция. Пьемонтцы смогли удержать только саму Венецию и ее предместья на суше.

В Венеции находились около 2000 человек пьемонтских войск, и их требовалось вернуть на родину, но Альбини 21 августа получил приказ идти на Корфу. Адмирал колебался и до 8 сентября не спешил выполнять приказ, помня, как были освистаны неаполитанские корабли. Наконец он получил приказ оставаться в Анконе. В это время австрийский адмирал Далеруп спокойно оперировал на Адриатике, перехватывая венецианские и папские суда. Наконец 23 октября Альбини получил приказ вернуться в Венецию. Пробыв некоторое время в Венеции, сардинские корабли к началу зимы снова вернулись в Анкону. В марте 1849 года в командование «Эвридикой» вступил произведенный в капитаны 1 ранга II класса, граф Карло Пеллион ди Персано, остававшийся ее командиром до декабря того же года.

Революционные события продолжались, и пьемонтский король 12 марта 1849 г. вновь начал войну против Австрии,



**Вице-адмирал**  
**Джузеппе Альбини**



**Внутри итальянского деревянного военного корабля.  
Firenze**

но уже 23 марта его войска под Новарой потерпели поражение. По условиям перемирия от сардинской эскадры требовалось покинуть Адриатику.

До апреля 1849 года «Эвридика» находилась в районе между Анконой и Венецией. На ней, как и на других кораблях, была попытка мятежа экипажа, разочарованного неудачным окончанием войны.

Все началось с того, что еще 7 апреля Альбини получил указания из Турина, требующие уйти из Анконы. Адмирал понимая всю сложность момента решил сначала забрать сардинских подданных из Венеции, а затем исполнять приказ. Но его ошибкой было то, что он, не сумев стать на якорь у Маломокко, повел свои корабли в Триестский залив на рейд Пиран, где встретил австрийцев, стоявших в боевом порядке. Австрийцы салютовали адмиральскому флагу Альбини, на что тот дал полагающийся ответ. Это заставило экипажи подозревать, что честь флага и корабли подвергаются опасности. Кто-то пустил слух, что Альбини собирается едва ли не сдать корабли австрийцам, это имело серьезные последствия — началось неповиновение, а в отдельных случаях открытый бунт. На следующий день Альбини отправил фрегаты «Дес Дженеис», «Эвридика» и пароход «Мальфатано» забрать сардинских подданных из Венеции. Экипаж же флагманского «Сан Микеле» восстал, и на «Берольдо» также произошел бунт. На «Эвридике» на возмущение экипажа Персано отреагировал крайне жестко, пригрозив взорвать пороховой погреб. Альбини оставил на Адриатике несколько судов на случай перевозок беженцев из Венеции, а остальные корабли ушел в Геную, куда прибыл 5 мая. Альбини сдал командование Д'Арколлеру, а сам попал в опалу за неподчинение приказу.

Окончательно мир с Австрией был подписан 6 августа. Венеция продолжала сопротивление, но и ее после нескольких ураганных бомбардировок с моря, 22-24 августа ее заняли австрийские войска.

С июня 1850 года «Эвридика» находится на верфи Ла Фоче, но ремонтные работы не были завершены из-за отсутствия необходимой древесины.

В бюджете 1851 года большая сумма была выделена на строительную древесину, но министр предпочел зарезервировать большинство денег для заказа в Англии винтового фрегата (будущий «Карло Альберто»). Тем временем в арсенале не хватало материалов, необходимых для стро-

ительства новых судов и ремонта старых, и древесину пришлось закупать в той же Англии, но и та оказалась частью дефектной и не пошла на ремонт фрегата. Наконец, в феврале 1852 года на корабле начались ремонтные работы, которые продолжались до июля.

С 10 ноября по 8 марта 1854 г. «Эвридика» совершила поход в Англию, перевозя туда экипаж для строящегося в Ньюкасле винтового фрегата «Карло Альберто». Помимо экипажа фрегата, «Эвридика» перевезла в Англию политических эмигрантов, направляющихся в Бостон. Они высадились в Плимуте.

Затем фрегат вернулся в Средиземное море. Начавшаяся в октябре 1853 года русско-турецкая война потребовала защиты подданных королевства от политических обстоятельств. «Эвридика» направляется в воды Леванта, а именно в Смирну, где она оставалась стационаром до 1855 года.

10 января 1855 г. Сардинское королевство (Пьемонт) объявило войну Российской империи и первоначально сардинские корабли осуществляли перевозки между Генуей и Крымом.

В апреле 1855 года была создана Морская дивизия, под командованием капитана 1 ранга Орацио Ди Негро, состоящая из винтового фрегата «Карло Альберто», колесных корветов «Говерноло», «Коституционе», а также нескольких второстепенных единиц и восьми транспортных судов (всего 23 корабля разных типов, 126 артиллерийских орудий и 2574 человека). «Эвридика» входила в ее состав как транспортный корабль.

В 1855 году, под командованием капитана 2 ранга Теулада, корабль совершил два похода в Черное море, чтобы доставить припасы для воевавшего в Крыму сардинского экспедиционного корпуса.

В одном из походов «Эвридика» шла на буксире пароходо-фрегата «Коституционе».

В 1856 г. в Балаклаве она взяла на борт сардинские войска, которые возвращались на родину.

В 1859 г., во время Второй войны за независимость (27 апреля — 12 июля), «Эвридика» с сокращенным вооружением была использована для охраны военного завода Вариньяно в Специи. Затем в июле она отправилась в Ливорно в распоряжение королевского комиссара, проживающего в Тоскане.

В ночь с 14 на 15 сентября дивизия под командованием контре-адмирала Толозано, состоящая из «Витторио Эмануэле», «Сан Микеле» и «Эвридики», вышла из Специи, направившись в учебный поход на юг.\*

В конце декабря в прессу просочились сведения о том, что «Эвридику» собираются отправить в Китай в качестве стационара, но по ряду обстоятельств экспедиция не вышла из стадии планирования.

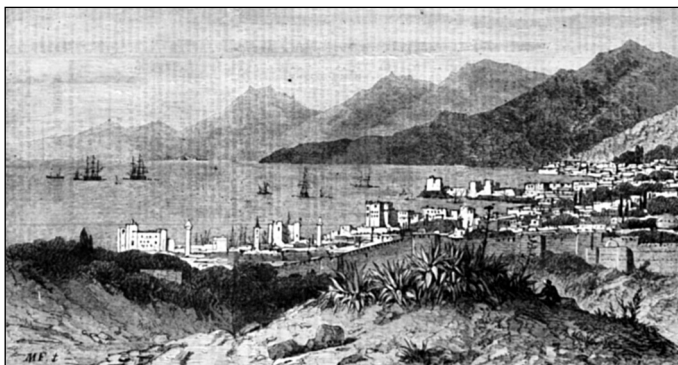
В 1860 г. «Эвридика» была отправлена на Ближний Восток, в Акру, где были серьезные столкновения между христианами и мусульманами.

Османское правительство бездействовало. Поэтому фрегат «Эвридика» под командованием капитана 1 ранга Бойля был отправлен в плавание вдоль побережья Сирии и Палестины, где уже находился пароход «Мальфатано», с приказом посетить тамошние порты и обеспечить защиту христианам любых обрядов. «Эвридика» некоторое время останавливаясь в портах Триполи, (ливанский), Латакия, Бейрут, 2 сентября стала на якорь в



**Де Бойль в чине  
контр-адмирала**

\* 4 октября дивизия проходила мимо Кальяри, откуда на «Витторио Эмануэле» была доставлена правительственная депеша находившимся в этом порту стационаром авизо «Гульнара» — пример одной из задач выполнявшихся кораблями класса авизо в те годы.



**Вид Бейрута в середине XIX века**  
*Il Giornale Illustrato*

заливе Акры, где проживало около двух тысяч христиан, поддерживая их своим присутствием. Итальянцы были готовы к применению силы, в случае продолжения погромов и губернатор Акры решился навести порядок, арестовав зачинщиков погромов, 5 сентября корабль убил в Яффу, а затем ушел в Геную, куда вернулся в конце ноября 1860 г.

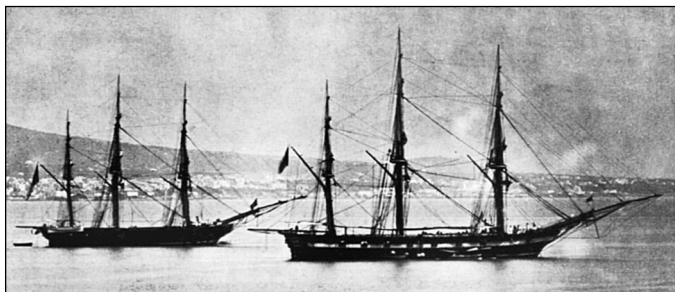
#### **В составе Реджиа Марины**

17 марта 1861 г., с образованием Реджиа Марины – флота объединенной Италии, старая «Эвридика» вошла в состав нового флота, сначала как фрегат, затем она была переклассифицирована в корвет 1 ранга, а с 14 июня 1863 г. классификация была слегка изменена, и она стала корветом 1 класса. На момент включения в состав Реджиа Марины «Эвридика» была уже довольно старым кораблем, и модернизационные работы по переделке его в паровой корабль, как это было сделано на фрегатах «Реджина» и «Партенопе», сочли неуместными. В то же время, корабль был еще вполне пригоден для службы и избежал участи более молодого фрегата «Дес Джнейс», превращенного в транспорт.

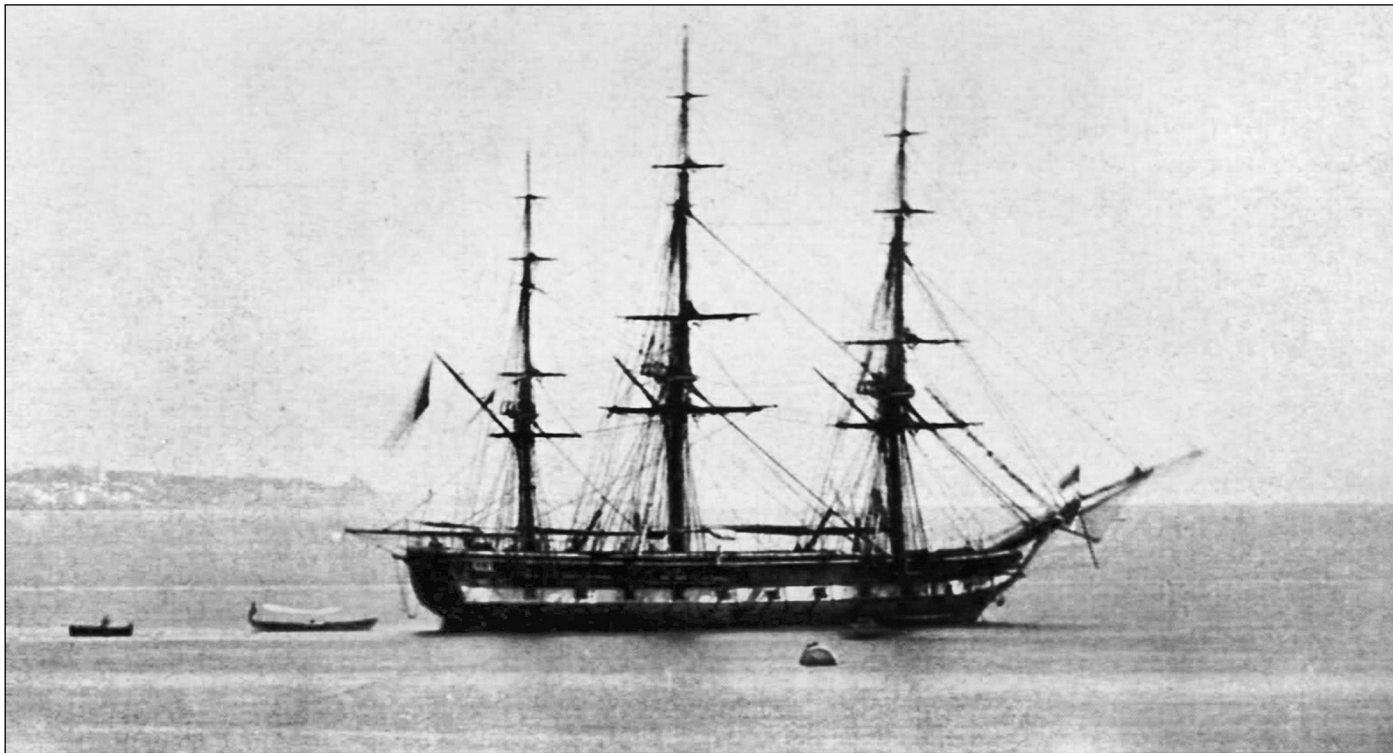
Корабль, слишком старый, чтобы служить в качестве боевой единицы, но имевший хорошие мореходные качества, начиная с 1862 года, (одновременно с понижением в ранге до корвета) использовался в качестве учебного корабля, на котором проходили обучение младшие лейтенанты, ученики военно-морских школ, ученики школ для мальчиков и новобранцы. Первая учебная кампания корабля, для учеников Королевской военно-морской школы была проведена в 1862 году. Морской министр граф Персано, принимая меры для объединения учеников генуэзской и неаполитанской военно-морских школ, попытался добиться единства программ и организовал проведение для них летней учебной кампании на «Эвридики». 29 июля 1862 г. корвет «Эвриди-



**Де Вири**  
**в вице-адмиральском чине**



**«Ириде» и «Зеффиро» – постоянные спутники «Эвридики» по учебным плаваниям – на рейде Неаполя**



**Неаполь, 29 июля 1862 года, Корвет 1 ранга «Эвридика» отправляется в летнюю кампанию**



ка» под командованием капитана 1 ранга барона Де Вири отправляется на летнюю учебную кампанию по Тирренскому морю (ученики южной школы прибыли накануне из Неаполя на борту транспорта «Плебисцито»).

Во время следующей учебной кампании, летом 1863 г., «Эвридика» вместе с корветом «Валорозо», приняв на борт учеников обоих военно-морских школ, отправилась в Атлантику, посетив по пути Фуншал и Санта-Крус-де-Тенерифе. В учебную кампанию 1864 г., министерским распоряжением № 1750 от 27 июня 1864 г. на «Эвридике» и «Валорозо» была организована учебная кампания для учеников 3- и 4-го курсов военно-морских школ. Плавание привело корабли в порты Леванта и египетскую Александрию.

В 1865 году, с января по июнь «Эвридика» провела еще одну учебную кампанию в водах Леванта с учениками обеих военно-морских школ. В июле и августе того же года корабль снова был на Мадейре и Санта-Крус-де-Тенерифе, затем посетил Лиссабон и Танжер.

В военную кампанию 1866 года корабль в боевых действиях не участвовал.

13 февраля 1867 г. «Эвридика», когда ее буксировал пароход из Портофино, случайно протаранил бригантину «Консорцио», сломав ей форштеньг, бушприт и стеньгу фок-мачты, причинив серьезный ущерб верхней части борта протараненного корабля.

Весной 1867 г. «Эвридика» под командованием капитана 2 ранга Фердинандо Актона вошла в состав 2-й Эволюционной (практической) эскадры, состоявшей из старых парусных кораблей.\*

Вместе с «Валорозо», «Иридой» и «Зеффино» она провела еще одну учебную кампанию в Западном Средиземноморье и Атлантике, на этот раз для мичманов и младших лейтенантов. На кораблях находилось 35 младших лейтенантов, десять из которых приняла «Эвридика». Во время этой кампании эскадра, отправившись в поход в апреле, посетила Канарские острова и острова Зеленого мыса, затем, повернув на север, посетила Азорские острова и нескольких портов Северной Франции и Англии и в начале сентября возвратилась в Кальяри. После чего корабли ходили на Корсику и Балеарские острова.

В 1868 году «Эвридика», под командованием капитана 2 ранга Персикетти, снова вместе с «Иридой», «Валорозо» и «Зеффино» приняла участие в новом учебном походе для младших лейтенантов, проходившем в Восточном Средиземноморье. Выйдя в апреле из Генуи кораб-

ли разделились, отправившись каждый по своему маршруту. «Эвридика» отправилась в Гибралтар, вернувшись оттуда в Кальяри, в мае посетила Мальту. В июне все корабли отправились в турецкую Смирну.

Во время стоянки в Смирне, в ночь с 6 на 7 августа 1868 г., экипажи четырех кораблей активно участвовали в тушении большого пожара, который разразился в нескольких кварталах этого турецкого города. Стоянка в Смирне не обошлась без происшествий; там был убит унтер-офицер, член экипажа «Зеффино». Преступник, местный турок, был найден и осужден. 15 августа итальянские корабли отправились из Смирны в Неаполь. Вернувшись в Италию 1 сентября, «Эвридика» была выведена из кампании, затем отправлена в Геную, куда прибыла 27-го и 1 октября была разоружена (после 40 лет службы). «Эври-

дика» была исключена из списков судов флота королевским декретом № 5067 от 9 мая 1869 г., после чего старый корабль был отправлен на разборку. «Эвридика» была списана в один день с «Валорозо», «Зеффино», «Даино». Стоимость проданного корабля определялась примерно в 800 тыс. лир.

До нашего времени сохранилась корабельная носовая фигура – деревянная статуя высотой 180 см, изображающая плачущую нимфу Эвридику, держащую факел жизни в правой руке – она хранится в военно-морском техническом музее в Специи.

В заключение можно сказать о том, что за время долгой жизни «Эвридики», в разное время, на ее борту проходили службу многие известные в будущем люди: будущие адмиралы Аугусто Риботти, Карло Альберто Раккиа, Орацио ди Негро, корабельный инженер Эдуардо Масдеа и многие другие.

*Автор выражает признательность Новозженко Анне за помощь в переводе «узких» мест итальянских текстов.*

### Литература

- Alessandro Michelinì. Storia della marina militare del cessato regno di Sardegna. Torino 1863  
 Augusto Vittorio Vecchi Storia Generale della Marina Militare. Livorno 1895  
 Bargoni F., Gay F., Gay V.M. Navi a vela e navi miste italiane 1861-1887. – Roma: USMM, 2001.  
 Gabriele M. La prima Marina d'Italia (1860-1866). – Roma: USMM, 1999.  
 Alberini P., Prosperini F. Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico. – Roma: USMM 2015.  
 Rivista Marittima 1868, No.4-10; 1870, No.4  
 Gazzetta Piemontese 8 febbraio 1837  
 Gazzetta Piemontese 7 marzo 1837  
 Gazzetta Piemontese 22 maggio 1837  
 Gazzetta Piemontese 29 giugno 1837  
 Gazzetta Piemontese 4 settembre 1837  
 Gazzetta di Genova 9 settembre 1837  
 Gazzetta di Genova 21 ottobre 1837  
 Gazzetta di Genova 30 dicembre 1837  
 Il diavoleto 23 settembre 1859  
 Il diavoleto 17 ottobre 1859



**Носовая фигура «Эвридики» хранящаяся в военно-морском техническом музее в Специи**

\* Фрегат «Сан Микеле», корветы «Валорозо», «Ириде» и «Зеффино»

# Минный «нежданчик»

## Александр Заблотский, Роман Ларинцев

Сложилось мнение, что во Второй мировой войне германский Вермахт представлял из себя совершенную военную машину, которая работала как часы. Поэтому, когда в немецких же документах читаешь разбирательства по поводу вырезанного каким-нибудь ефрейтором Шванке куска телефонного кабеля, по которому, как оказалось, должна была осуществляться связь артиллерии с наступающими войсками, понимаешь: «все люди, все человеки», даже немцы, и всем оказывается вовсе не чуждо банальное разгильдяйство. Не стал исключением и военно-морской флот Германии – Кригсмарине. Примером тому история о том, как на Севере немцы с удивлением для себя обнаружили, что оказывается, русские тоже могут использовать минное оружие.

Итак, немного предыстории. Русский флот в Первую мировую войну зарекомендовал себя лидером в создании и использовании минного оружия. Это, в первую очередь, почувствовали на себе немцы. Авторитет, он ведь, что называется, вещь длительного действия, поэтому для немецких моряков как-то смазилось то обстоятельство, что к концу войны лидерство России в этой области сошло на нет. А тут еще революция, Гражданская война, Тухачевский с Бекаури, мины, изготовлявшиеся в каком-то темном углу судостроительного цеха. В общем, в 1941 году, по итогам первой военной кампании на Балтике немецкое морское командование удивлялось только одному – отсталости применяемого противником минного оружия.

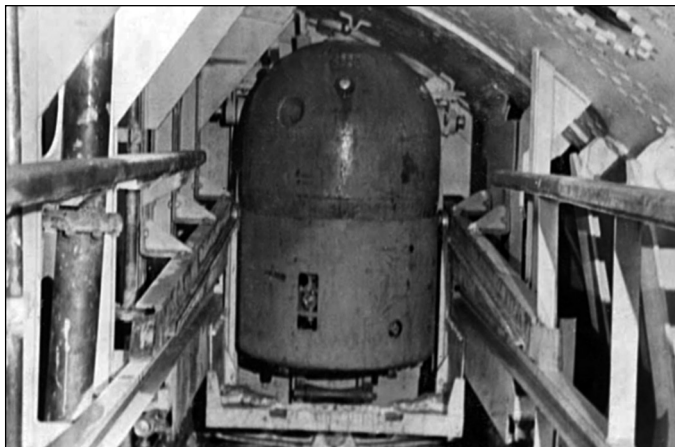
На Балтийском море боевые действия закончилась примерно тогда, когда на Севере наш флот только начал воевать более-менее активно. Здесь тоже с использованием мин дело первоначально обстояло не очень хорошо. Правда тому были объективные причины. Война началась в разгар полярного дня, когда единственными (точнее, единственными, на использование которых могло пойти командование Северного флота) средствами активных постановок могли быть только подводные лодки и авиация. Но в составе ВВС СФ не было самолетов-миноносцев, а у двух единственных лодок-минных заградителей К-1 и К-2 не было мин. Точнее, лодочные мины типа ЭП в наличии были, но их имелось всего 16 штук, что было меньше боекомплекта одной «катюши».

Ситуация начала меняться в сентябре 1941 года. Во-первых, с Балтики пришли по Беломорско-Балтийскому каналу еще четыре лодки типа «К», которые, после завершения восстановительных мероприятий, стали участвовать в минных постановках. Во-вторых, на Северный флот доставили 199 мин типа ЭП. В-третьих, прибыли на Север и самолеты ДБ-3, которые могли ставить мины. Правда, до постановок с воздуха в первом военном полугодии дело не дошло. Но зато лодочные мины сразу пошли в дело.

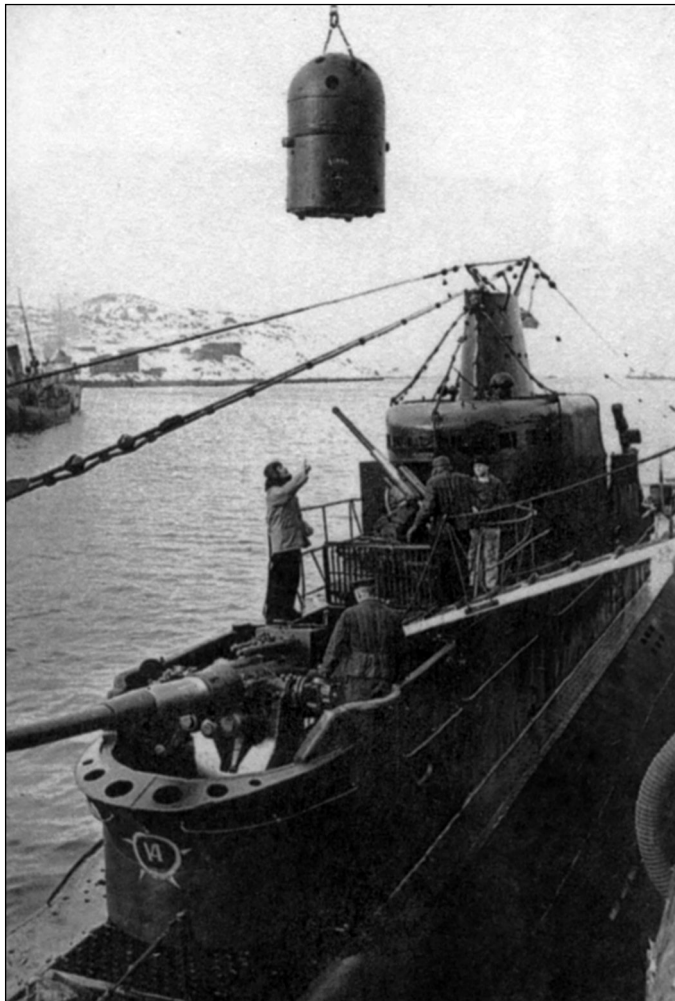
Первую постановку в водах Северной Норвегии совершила К-2 под командованием В.П. Уткина. 10 сентября на подходах к Варде она выставила 13 мин. Эта постановка, с одной стороны, оказалась неудачной. Но, с другой, как бы могли развиваться события, прояви мины себя сразу же. Случись такое, немцы бы имели достаточно времени, чтобы наладить регулярный контроль за основными фарватерами, поскольку до начала более или менее массовых постановок прошло еще больше полутора месяцев. Другой вопрос – был бы этот контроль эффективным. Но, в любом случае, немецкие потери могли оказаться меньше, чем понесенные в реальности.

С конца октября крейсерские лодки стали «возить» мины к берегам противника почти по расписанию. 28-29 ок-

тября в Порсангер-фьорде выставила мины К-1 под командованием капитана 3 ранга М.П. Августиновича. 29 октября на подходах к Киркенесу поставила 20 мин К-23 (командир капитан 3 ранга Л.С. Потапов). 10 ноября замини-



Мина ЭП в минно-балластной цистерне подводной лодки типа «К»



Погрузка мин на подводную лодку К-21

ровала Буста-фьорд и подступы к Гаммерфесту К-21, которой в то время командовал капитан-лейтенант А.А. Жуков. Во всех случаях на выставленных минах противник понес урон.

Первыми сработали минные банки, выставленные у Киркенеса. Этот первый успех в минной войне на Севере, заслуживает подробного рассказа.

2 ноября из Тромсе вышел конвой, сопровождаемый пятью тральщиками 3-й флотилии. Тральщики выполняли функции противолодочного и противовоздушного охранения конвоя. На переходе тралы не ставились, что было объяснимо, ведь до сих пор мин на театре не встречалось. Весь путь конвой проделал без особых приключений, если не считать обнаружения подводной лодки и сильного шторма. В 21:15 (здесь и далее время указано берлинское летнее) 4 ноября суда прошли Буссе-зунд и вошли в Варангер-фьорд. Погода несколько улучшилась, видимость была хорошей, ветер стих, шла легкая зыбь. Но у входа в Бек-фьорд конвой ждали мины К-23. В 01:17 5 ноября в носовой части левого борта шедшего головным тральщика М-22 раздался взрыв. Находившиеся на мостике командир 3-й флотилии и командир тральщика не заметили ни неприятельского корабля (немцы считались с возможностью атаки подводной лодки или торпедных катеров), ни торпедного следа. Конвой остановился, а затем повернул назад в Вадсе. Команда поврежденного тральщика к трем часам выяснила, что машина и первое котельное отделение не пострадали. Малым ходом, управляясь вручную, корабль пришел в сопровождении М-15 в Киркенес. Примечательно, что морякам с М-22 не впервые пришлось бороться за живучесть своего корабля. Большая часть экипажа ранее служила на тральщике М-5, погибшем 18 июня 1940 года у Тронхейма.

Первичный осмотр поврежденного корабля привел немцев к следующим выводам. Взрыв произошел практически у форштевня. По найденным осколкам решили, что имело место попадание торпеды. Атаку произвела либо подводная лодка, либо торпедный катер с большого расстояния, укрывшись в тени скал. Подрыв на mine хотя и маловероятен, но возможен, так как тральщик пострадал как раз в отлив.

Повреждения М-22 были весьма солидными. Оторван форпик и малярная кладовая. Затопило 11-й отсек (на немецких кораблях нумерация отсеков и шпангоутов шла

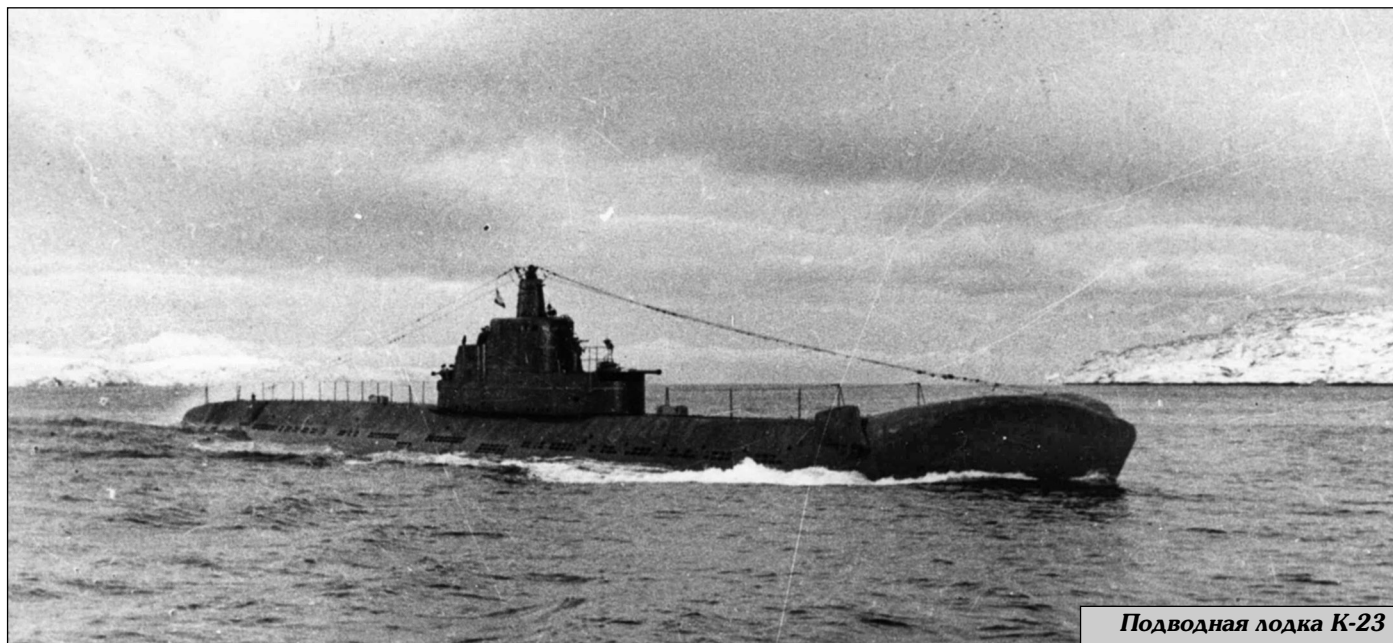


**Немецкий тральщик М-17 типа Minensuchboot 1935, однотипный М-22 и другим кораблям из состава 3-й флотилии**

с кормы в нос). Во втором котельном отделении образовался излом на 40-м шпангоуте. Бортовая обшивка треснула и пропускала воду. На верхней и шлюпочной палубах, борту и днище образовался гофр. Вся носовая часть корабля была свернута на правый борт. Верхняя палуба лопнула на всей ширине по 32-му шпангоуту. Вышли из строя котел №2, носовой шпиль, приборы управления и радиосвязь. Десять членов экипажа получили легкие ранения. Травмы были получены при падении и от падающих частей такелажа в основном теми, кто находился в момент подрыва на мостике.

Хотя минная опасность и стояла в первоначальных выводах на последнем месте, все-таки конвой повторно вошел в Киркенес другим фарватером. У Адмирала Полярного моря мнение о причинах подрыва было, вероятно, несколько иное, чем на месте. В 13:24 от него поступила радиogramма с приказанием протралить вход в район Бек-фьорд. Во исполнение приказа командир 3-й флотилии решил сначала проверить подозрительный район катерами-тральщиками, а затем тральщики М-15 и М-17 должны произвести контрольное траление.

Вышедшие утром катера-тральщики к 00.00 6 ноября закончили обследование опасного района, ничего при этом не обнаружив. В семь утра М-15 и М-17 вышли в район



**Подводная лодка К-23**



подрыва. В 11:35 с тральщика М-17 была принята радиogramма следующего содержания: «На входе в Бек-фьорд параван-тралом подсечена неизвестная гальваноударная мина. После внешнего осмотра мина расстреляна». Радиogramму чуть позже дополнило устное донесение командира М-17 капитан-лейтенанта Ключендера. Всего вытравили две мины, третья застряла в трале. Застывшую мину отбуксировали в Реней-зунд на мелкое место для изучения. Мины были выставлены с большим интервалом. Конфигурация заграждения и углубление мины не выяснены. Мины большие, контактные, вес заряда примерно 250 кг.

Далее в журнале боевых действий 3-й флотилии тральщиков ее командир сделал примечание, которое стоит того, чтобы привести его полностью:

«А. Затраливание мины с якорем имеет очень большую ценность. Это позволит выяснить технические особенности (наличие прибора срочности, устройства задержки всплытия и тому подобное), а, следовательно, и тактические свойства заграждений. В то же время тип якоря позволит определить с подводной лодки или надводного носителя ставилась мина. Командир М-17 поступил правильно и предусмотрительно.

В. Я отдал следующие приказания:

- мину следует завтра (т.е. 7 ноября) разоружить силами минной партии и специалистов с 3-й флотилии. М-17 после завершения траления мину очистить и передать в отдел заграждения;

- минная партия проводит изучение мины, составляет описание и передает его во все заинтересованные инстанции;

- М-29, М-17, М-30, М-15 завтра с рассвета производят траление и заканчивают его за два часа до малой воды. По возможности завершают очищение района.

- катера-тральщики проверяют Кьельмо-зунд. Коменданту порта будет представлено устное донесение о проделанной работе и дальнейших действиях

С. Так как мины вытравлены на месте подрыва М-22, причина случившегося становится ясной. Более того, среди осколков была найдена винтовая крышка, устанавливаемая на колпаке обследованной мины».

7 ноября застряла в трале и была поднята еще одна мина. Обе мины передали на изучение в минную партию. Уже к вечеру было готово описание примерно такого содержания: «Мина представляет собой образец 1908 года, адаптированный для постановки с подводных лодок. Якорь шахтного типа. Прибор установки углубления мембранного типа. Установлен на три метра. Специальных устройств нет. Мины изготовлены в сентябре 1941 года. Поставлена не позже недели назад. Заряд 250 кг тринитротолуола. Минреп без противотральных устройств. Длина еще не измерена, но примерно 200 метров. Мины обнаружены на глубине 140 и 160 метров. Захват мины тралом произошел вследствие отказа трального патрона». Позже было выяснено, что мины ставились безопасными на поверхности, но соответствующее устройство не сработало. Так что при известном стечении обстоятельств М-17 имел шансы стать второй жертвой постановки К-23.

8 ноября траление продолжилось. На подмогу тральщикам прибыли катера-тральщики плавбазы «Бали». Они работали в Кьельмо-зунде и перед входом в Кьо-фьрд (мин при этом не обнаружено). У больших тральщиков приключения продолжались. Одна мина взорвалась в трале в 50 метрах по корме М-15, к сожалению, без последствий для корабля. Вторая обнаружилась при выемке трала М-29 и была отбуксирована для уничтожения.

Около полуночи тральщикам 3-й флотилии крупно повезло. В 22:00 пришла радиogramма, требующая их срочно-го выхода для траления мин в Магерей-зунд. Пришлось, пренебрегая опасностью, четырем кораблям одновремен-



**Транспорт «Конг Ринг», 17.12.1941 подорвавший-ся на минах, выставленных подводной лодкой К-1**

но принимать топливо с парома-бункеровщика «Алстрид» в Киркенесе. А в 23:45 с неба посыпались бомбы, как показалось немцам, крупного калибра. Бомбы падали в 40-60 метрах от тральщиков. Отражать налет корабельная артиллерия не могла, так как атакующих не было видно. Заправка была прервана, корабли отошли к острову Реней. По нашим данным, это, скорее всего были два самолета СБ ВВС Северного флота, бомбардировавших ночью Киркенес.

Еще раз мины напомнили о себе 3-й флотилии 9 ноября, когда тральщики с очередным конвоем отправились в Хоннигсвог. Восточнее Варде М-17 подскочил очередную мину, аналогичную вытравленным в Бек-фьорде. Так была обнаружена постановка К-2. Командир флотилии решил пока не заниматься этим заграждением, так его легко можно было обойти по большим глубинам. А вот к Магерей-зунду надо было спешить – остановилось движение на всей коммуникации.

Всего до конца года подводные лодки Северного флота выставили 147 мин, на которых в 1941-42 гг. подорвались шесть судов и кораблей противника. Больше такой эффективности (24,5 мины на подрыв) подводным заградителям не удалось достичь на протяжении всей войны. В конце года на mine, выставленной К-1, погиб транспорт «Конг Ринг», на котором погибло 257 человек – это стало самым масштабным успехом советских подводников на Севере.

Какие же выводы можно сделать из нашего первого успеха в минной войне на Севере?

Во-первых, даже самая идеальная военная машина редко бывает готова к неожиданностям действиям противника, выпадающих из привычного шаблона. Кригсмарине это наглядно продемонстрировали, теряя на Севере почти на каждой нашей постановке 1941 г. по кораблю.

Во-вторых, любое новое (в данном случае, условно новое) оружие сразу нужно применять массированно. Поставили наши подводники несколько минных банок практически одновременно – результат налицо.

В-третьих, эффективность мин, как и любого другого оружия, зависит от массовости его применения. Приведенный выше пример, наглядно иллюстрирует как непросто происходил процесс траления. Катера-тральщики не обнаруживали мин там, где они были. Патроны тралов регулярно не срабатывали (а иногда срабатывали на борту при уборке трала). Вполне реальной была опасность подтянуть мину к кораблю. Кроме того, очень много зависело от гидрологии (приливно-отливных колебаний уровня моря). Как показали дальнейшие события, даже после налаживания немцами относительно регулярного контрольного траления фарватеров, теория вероятности срабатывала.

# Катера «Специальной службы налогового надзора<sup>1</sup>» Испании постройки Второй мировой войны

Хесус Мария Медель Сотерас,

заместитель командира Малагской базы таможенного контроля

Перевод с испанского Н.В. Митюков

*В конце 1930-х гг. экономическое положение Испании было крайне тяжелым, что предопределило ограниченный объем средств, выделяемых на пополнение таможенного флота. В результате испанские таможенники вынуждены были использовать захваченные у контрабандистов катера и суда. В общей сложности в состав флота было введено 15 единиц, условия приобретения которых и краткая биография и является предметом данной работы.*

По окончании гражданской войны Испания погрузилась в глубокую экономическую депрессию. Опустевшие поля, руины заводов – это обычные последствия любых длительных войн. Дело осложнялось тем, что главные союзники Франко – Германия и Италия, которые должны были помочь в преодолении кризиса, не могли этого сделать, поскольку сразу же после окончания войны на Пиренейском полуострове начали активно участвовать во Второй мировой войне. А после ее окончания и победы союзников Испания оказалась в режиме международной блокады. Ситуация изменилась лишь в 1953 г. заключением соглашения с США.

Все эти события самым пагубным образом сказались на Табачной монополии (Compania Arrendataria de Tabacos). Гражданская война разбросала суда компании по разные стороны фронта, а те из них, кто пережил войну, на несколько лет оказались в распоряжении испанского военно-морского флота. Не способствовали порядку и структурные изменения. В 1944 г. Табачная монополия была преобразована в акционерное общество «Табачная компания» (Compania Tabacalera, S.A.), а в 1955 г. – в Специальную службу налогового надзора (SEVF) при Министерстве финансов с большим участием флота.

Из-за сложности общей финансовой ситуации в Испании казначейство было не в состоянии выделять компании средства для приобретения новых судов. В связи с этим пришлось пойти на включение в состав флота компании «трофейных» судов контрабандистов. Благо, что эти суда чаще всего представляли собой разоруженные боевые катера, построенные в годы войны. Эти мощные, быстроходные и дешевые катера имели один недостаток – они находились в «неидеальном» техническом состоянии. Далеко не всем контрабандистам удавалось поддерживать свои «средства производства» на высоком уровне. Так что с введением катеров в состав флота компании, от ее технического персонала потребовались серьезные усилия по поддержанию материальной части в приемлемом состоянии.

Отметим, что большинство катеров имело британские корни. Поскольку основные контрабандные пути проходили через Гибралтарский пролив, сам Гибралтар оказался идеальным местом для приобретения самих плавсредств, запчастей к ним, оказания материально-технической поддержки, да и просто как жилье для членов команд. Все это, учитывая семейные связи жителей Испании и Гибралтара,

и привело к рождению многочисленных контрабандных групп.

Всего в послевоенные годы корабельный состав SEVF пополнился следующими катерами постройки времен Второй мировой войны:

Пять типа «Fairmile-B»: «Vega» (время службы 1952-65 гг.), «Basanta Silva» (1960-85), «Alcaravan» (1963-77), «Cormoran» (1963-65) и «Sacre» (1964-88).

Три типа HDML: «Gavilan» (1956-72), «Halcon» (1958-?) и «Gerifalte» (1958-79).

Один типа MGB/MTB: «Milano» (1963-85).

Два тендера гидросамолетов: «Alcaudon» и «Argo».

Один HSL (High Speed Lunch): «Petrel».

Один R.A.S.C. 48-футовый: «Roquero» (1968-82).

Один R-Boat: «Sangual» (1969-75).

Один Flugbetriebsboot: «Nebli» (1962-69).

## Тип «Fairmile-B»

Проект катеров типа «Fairmile-B» был разработан перед Второй мировой войной конструктором Сиднеем Грехом (Sydney Graham). Предполагалось получить совершенный патрульный корабль, вследствие чего, несмотря на меньшую по сравнению с другими британскими катерами длину, проект обладал неплохой мореходностью, что позволяло ему находиться в море в течение нескольких дней. Для увеличения автономности поступились скоростью – вместо первоначально заложенных в проект трех двигателей Hall-Scott Defender серийные катера получили всего два.

В итоге эти 112-футовые катера с двумя двигателями по 600 л.с. могли достигать 20 узлов. А вот на 12-узловой экономической скорости они преодолевали до 1500 миль. Экипаж состоял из двух офицеров, двух унтер-офицеров и 12-14 матросов. А вот вооружение, первоначально состоявшее из древних 3-фунтовых пушек и трех 7,62-мм пулеметов Льюиса, дополняемых 12 глубинными бомбами, впоследствии трансформировалось в автоматические орудия 20- и 40-мм автоматы в различных комбинациях. В 1941 г. 15 катеров даже получили 533-мм торпедные аппараты.

Во время войны было построено несколько сотен катеров этого типа. И, разумеется, значительная часть этой армады по окончании боевых действий была распродана



Катер типа «Fairmile-B»

1. Servicio Especial de Vigilancia Fiscal



*Катер «Vega» на Тенерифе. 1957 г.*

частникам, начав новую жизнь в качестве яхт и гражданских судов.

Первым судном этого типа, принятое на баланс Казначейства, стал катер «Vega», вошедший в списки согласно приказу Министерства торговли от 16 февраля 1952 г. Как явствует из архивных документов, этот катер итальянского происхождения должен был получить бортовой номер CL-1, но в документах SEVF он так и фигурировал как «Vega». Свою «таможенную карьеру» катер провел в водах Канарских островов и в районе Барселоны. Насколько удалось установить, после списания катер в Барселоне попал в частные руки и превратился в яхту с припиской на Балеарских островах.

«Cormoran» до перехода «под флаг» SEVF назывался «Knuckleduster», его захватили 23 мая 1962 г. с грузом табака в районе Таррагоны. «Alcaravan» нес название «Sevril», его с грузом контрабанды у острова Кабрера задержало патрульное судно «Nebli». «Basanta Silva», получившая свое имя в честь бывшего президента Табачной монополии, в «контрабандном» прошлом называлась «Melinda». Кроме то-



*Катер «Cormoran» в доке*

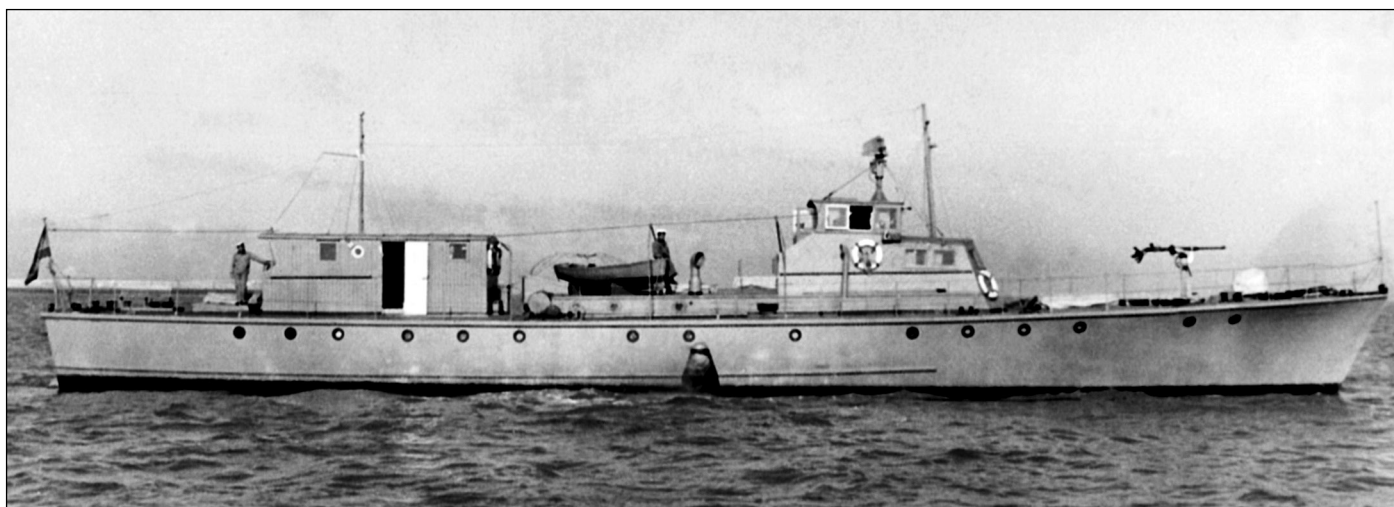


*Катер «Sacre» в Виго. 1965 г.*





Главный калибр «Sacre» – 20-мм «Эрликон». 1967 г.



Катер «Alcaravan», 1960-е гг.



Катер «Alcaravan»



Катер «Basanta Silva»

го, имелся катер «Sacre», бывший контрабандистский «Dallas», о котором уже писалось.

Короче всех оказалась карьера «Cormoran», погибшего в результате столкновения с однотипным «Alcaravan». Причем, авария произошла по весьма банальной причине: когда число людей в рубке превышает некоторый допустимый предел, они начинают мешать друг другу.

#### Тип HDML

72-футовые сторожевые катера типа HDML (Harbour Defence Motor Launch) были весьма посредственными судами, построенными, однако, в больших количествах в Великобритании во время Второй мировой войны. Катера строились из разных пород дерева и первоначально предназначались для защиты портов, гаваней и устьев рек от немецких подводок. Они оснащались гидролокатором и глубинными бомбами и имели разнообразное стрелково-пушечное вооружение. Катера типа HDML, по сравнению с другими катерами Королевского флота имели мало-мощные двигатели и недостаточную автономность.

Поскольку за время войны построено не менее 486 единиц, их характеристики сильно различались. Катера оснащались двумя дизелями мощностью от 130 до 150 л.с., позволявшими развивать скорость от 11 до 12,5 уз. Водоизмещение варьировалось в диапазоне от 45 до 54 т. Автономность судов при скорости 12 уз. составляла 1000 миль, 10 уз. – 2000 миль. При необходимости на верхней палубе размещались дополнительные 200-галлонные топливные баки. Интересно, что для службы в Индийском океане восемь катеров оснастили парусным вооружением. Размещения катеров составляли: длина – 21,94 м, ширина – 4,57 м, осадка – 1,67 м. Во время войны часть катеров оснастили 3-фунтовыми пушками Mk.I, а некоторые – 40-мм «Бюфорсами». Но большинство вооружалось различными комбинациями из 20-мм «Эрликонов» и пулеметов винтовочного калибра. Кстати, в SEVF. катера также не имели фиксированного штатного вооружения.

Испанские таможенники получили как минимум три катера типа HDML: «Gavilan», вошедший в строй в 1956 г., «Halcon» и «Gerifalte» – в 1957-58 гг. Все они «остались в наследство» от контрабандистов. «Gerifalte» первоначально направили в Малагу, затем перевели в Альхесирас. С 1970 г. он обеспечивал нужды таможенников в Кадисе. Списали катер лишь в 1979 г., и он закончил свою карьеру в Аликанте в качестве плавучего ресторана.

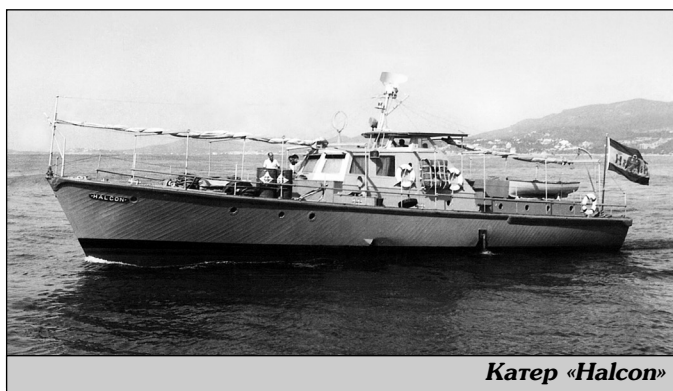
«Gavilan» (под названием «Whispering») захвачен с грузом контрабанды в 1955 г. и на следующий год вступил в



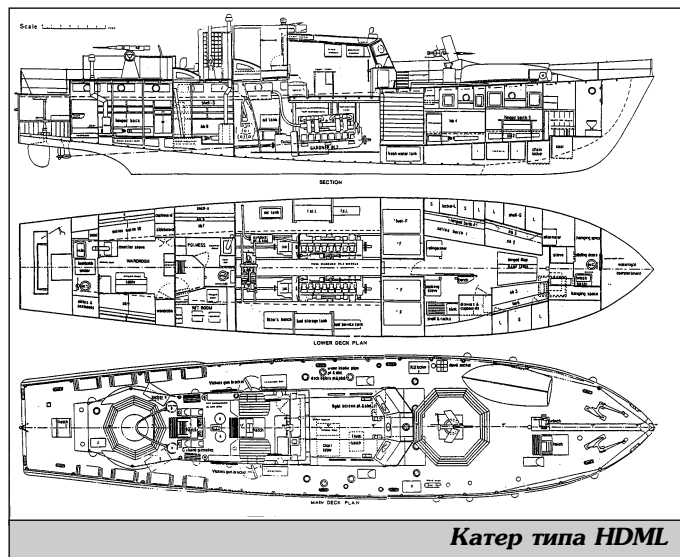
*Katerp «Gavilan»*



*Katerp «Gerifalte»*



*Katerp «Halcon»*



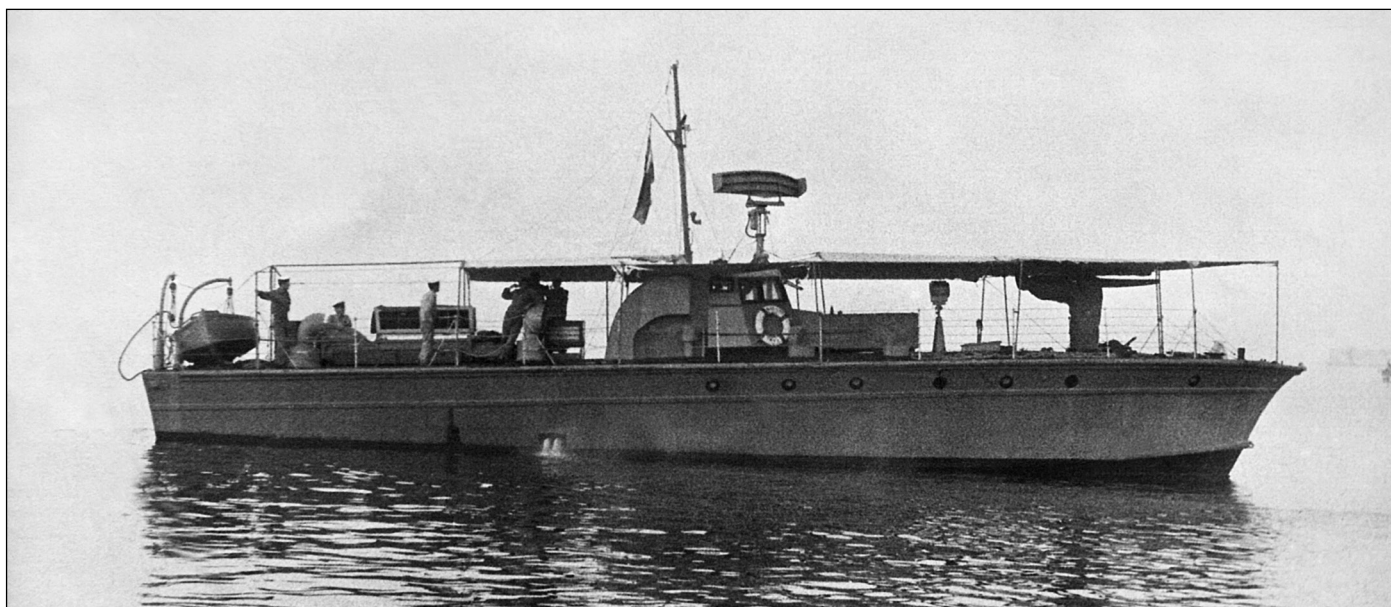
*Катер типа HDML*

строй SEVF. Первоначально он базировался на Картахену, позднее его перевели в Малагу. Здесь, вместе с «Albatros-I», он участвовал в задержании уже упомянувшегося «Sacre». «Gavilan» списали в Малаге 17 ноября 1972 г. Интересно, что его приобрел некий Devesa, использовавший судно в качестве развездного катера вплоть до 1990-х гг. Позже катер работал в Пуэрто Банус в качестве экскурсионного, пока в 2004 г. не затонул во время плавания в море Альборан.

Последний из тройки – «Halcon», захваченный в 1957 г., вступил в строй в 1958-м. Он действовал в районе Альхесираса и был списан на Балеарских островах и продан частным лицам. Неизвестно, правда, в какое время это произошло, но в 1965 г. его уже не было среди активно действовавших катеров.

Все эти суда были объединены в общий класс ML (Motor Lunch, моторный катер).

«Gerifalte» пополнил флот SEVF в 1957 г., когда его под именем «Fenella» задержали с грузом контрабанды.



*Катер «Milano»*

#### «Milano»

Катер принадлежал к 71,5-футовым MGB, известным также в литературе как 72-футовые, проекту, разработанному в 1940-х годах генеральным конструктором фирмы «British Power Boats Co.» Джорджем Сельманом (George Selman). Первоначально катер задумывался как сторожевой MASB (Motor Anti-Submarine Boat), но в итоге он получил усиленное вооружение, чтобы бороться с германскими торпедными и сторожевыми катерами, ставшими частыми гостями британских вод после оккупации Голландии, Бельгии и Франции. В связи с этим британское адмиралтейство изменило название в январе 1941 г. на MGB (Motor Gun Boat). В общей сложности за годы войны промышленность дала флоту 96 единиц, из которых 39 принадлежали к типу Mk.V, а 57 – Mk.VI.

Катера имели деревянный корпус и размерения 21,87 x 6,27 x 1,27 м. Водоизмещение варьировалось в интервале 37–44 т. На каждом катере стояло по три бензиновых двигателя Packard, развивавших в общей сложности 3600 л.с. у первых судов серии и до 4050 л.с. – у последних. В итоге катера имели максимальную скорость до 40 уз и крейсерскую до 26 уз. Бензин хранился в пяти топливных баках (итого 2733 галлона), Такой запас топлива позволял иметь дальность плавания в 475 миль на 35 узлах или 600 при 15 уз. Экипаж обычно состоял из двух офицеров и двенадцати матросов. Вооружение состояло из одного «пом-пома», находившегося всего в двух футах от носа, 20-мм «Эрликона» в корме и двух 7,69-мм «Льюисов». В 1943 г. часть катеров была переоборудована в торпедные катера с установкой двух 457-мм аппаратов.

К сожалению, не удалось выяснить точную дату ввода «Milano» в состав SEVF, но в 1963 г. он уже числился в ее составе. Самая старая фотография показывает, что ранее «Milano» принадлежал к типу MGB/MTB с вооружением из двух 20-мм пушек. Позднее он как минимум два раза кардинально менял свою внешность и характеристики, в частности, «пакарды» заменили на два дизеля GM мощностью по 600 л.с. Разумеется, что при этом существенно возросла дальность плавания и снизилась максимальная скорость.

Катер в основном базировался на Альхесирас и Малагу и участвовал в многочисленных операциях по задержанию контрабандистов. К концу карьеры мощности двигателей стало явно маловато для погони за новым поколе-



*Катер «Milano» после перестройки*

нием быстроходных катеров контрабандистов, без труда ухивавшихся от преследования. На этом и закончилась карьера бывшего MGB. В 1986 г. катер был выведен из активного состава, замененный «Alcaravan-III». Старое судно купил дайверский клуб «Club Nautico» из Малаги, предполагая его затопить ради создания дайв-сайта, но позднее от этой идеи отказались.

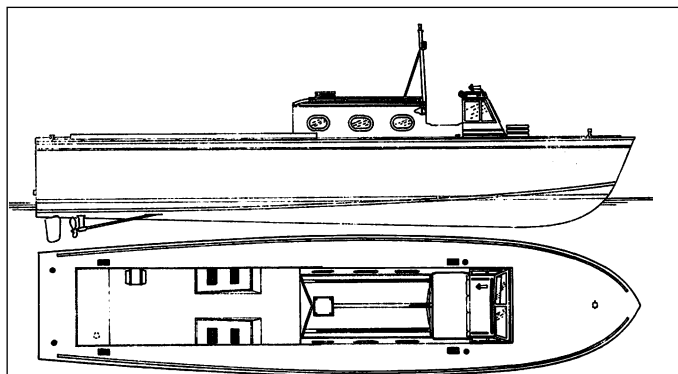
#### Спасательные катера «Alcaudon» и «Argo»

«Alcaudon» и «Argo» имели британское происхождение, и «в молодости» представляли тип, известный как ST (Seaplane Tenders). Как следует из названия, эти относились к RAF (Royal Air Force), и в списках Королевского флота не числились.

Еще в 1930 г. фирма British Power Boat построила несколько катеров проекта 200, показавших отличные результаты, о которых очень хорошо отзывался сэр Томас Эдвард Лоуренс, более известный как Лоуренс Аравийский.

Катера типа ST-200 строились из дерева и комплектовались двумя двигателями Power Meadows по 100 л.с., благодаря чему они могли развить скорость 29 уз. и поддерживать ее в течении получаса. С крейсерской скоростью 24 уз. катера могли пройти до 140 миль. Последние катера серии 200 (292–303, 323 и 324) оснащались дизелями Perkins S6M по 130 л.с., с которыми они, однако, достигали только 24 уз. Что интересно, многие из построенных



Катер типа **RAF 200**Катер «**Alcaudon**»Катер «**Argo**» у Кадиса, 1965 г.

судов в конце своей боевой карьеры нашли применение в качестве пожарных катеров.

На протяжении всей своей службы в SEVF «Alcaudon» относился к катерам «4-й категории». В 1960-х гг. он базировался в Уэльве и Альхесирасе и довольно активно использовался. Среди его «добычи» значатся такие суда как «Aziz», «Lota» и «Enmascarado». Катер имел следующие характеристики: длина 11,43 м, ширина 2,75 м, осадка 1,7 м, водоизмещение 6 т, силовая установка – 2 дизеля Perkins S6M по 130 л.с., максимальная скорость – 24 уз, крейсерская – 20 уз.

В отличие от «Alcaudon», «Argo» был задержан с контрабандой в 1964 г. и после решения суда Сеуты передан SEVF. Он также классифицировался как катер «4-й категории» и, судя по документации, имел длину 12,6 м, ширину 2,4 м, в качестве двигательной установки – два двигателя Perkins по 100 л.с. Но, в отличие от своего близнеца, «Argo» принадлежал к ST так называемого «узкого» типа, то есть имел корпус меньшей ширины. Именно это обстоятельство и предопределило его быструю продажу с аукциона в 1969 г., после чего он использовался как портовое судно в Альхесирасе.

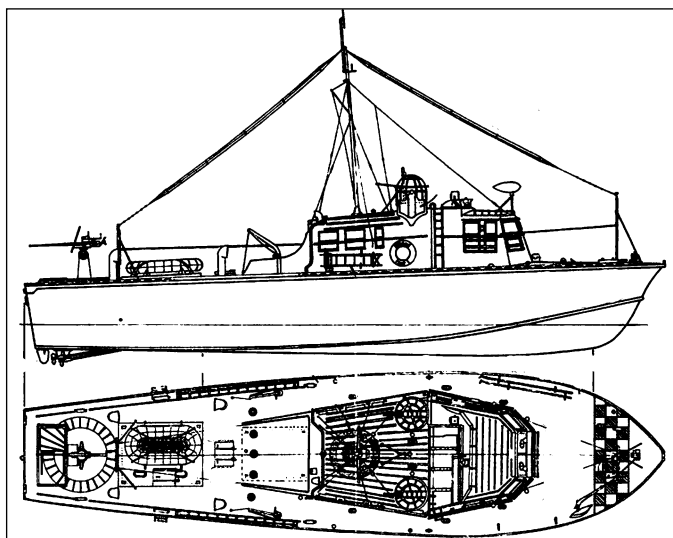
### «Petrel»

Первоначально «Petrel» был 68-футовым HSL (High Speed Launch) фирмы British Power Boat, использовавшихся RAF для спасения британских летчиков, приводившихся в Ла-Манше. Эти катера также получили известность как HSL типа 3, или просто как «Hants&Dorset». Катера обладали довольно широкими и просторными корпусами с множеством внутренних отсеков, по которым можно было перемещаться, не выходя на верхнюю палубу, что было особо важно на большой скорости и в свежую погоду.

Всего в период с 1942 по 1946 г. было построено в общей сложности 90 катеров этого типа, неплохо зарекомендовавших себя и стоявших на вооружении вплоть до 1950-х гг. Лишь после этого оставшиеся в строю суда были перестроены в спасательные катера, буксировщики и катера-мишени.

«Petrel» был конфискован у своих бывших владельцев решением суда в Валенсии по обвинению в контрабанде в 1962 г. К сожалению, информации об его службе у испанских таможенников крайне мало, но известно, что, в основном, он служил в районе Барселоны и принадлежал к судам «3-й категории». Характеристики катера следующие: длина 20,73 м, ширина 5,21 м, осадка 2,4 м, водоизмещение 41 т., четыре мотора GM мощностью по 165 л.с. имели привод на два винта и давали возможность развить скорость до 14 уз. Катер имел на вооружении одну 20-мм пушку Испано-Сюиза.

Судно было выведено из эксплуатации и выставлено на аукцион в 1968 г. со стартовой ценой 750 тыс. песет. Но за такую цену желающих приобрести катер так и не на-

Катер типа **HSL**Катер «**Petrel**»

шлось, в результате 4 марта 1969 г. он ушел за 525 тысяч (вместе со своим «сослуживцем» «Argo», обошедшимся новым хозяевам всего в 34 тысячи).

### «Roquero»

Официально тип этого катера назывался 48' Derby Winners Class Triple Screw Fast Launch (48-футовый скоростной трехвинтовой катер), но 21 единица, построенные по этому проекту чаще назывались просто «Derby Winners». Катера строились двумя сериями в 1941-44 гг. фирмами Groves & Gutteridge, Ltd. и J.S. White & Co., Ltd, и получали названия в честь знаменитых лошадей – победителей скачек.

Что касается катера «Grand Parade» (будущего «Roquero»), то его заложили на верфи J.S. White & Co., Ltd. 29 ноября 1941 г. под стапельным номером 5099. Название катер получил в честь лошади лорда Гланели (Glaneley), победителя Дерби 1919 г. Все катера серии строились для нужд RASC (Royal Army Service Corps), обеспечивающего транспортом британскую армию. Во время Второй мировой войны корпусу принадлежали сотни плавсредств, разбросанных по всем ТВД.

Корпуса катеров типа «Derby Winners» строились из высококачественных пород дерева, прежде всего дуба и красного дерева, в сочетании с умелой постройкой они в итоге демонстрировали удивительную прочность и надежность. Длина катеров составляла всего 14,63 м, а ширина – 4,16 м. Первоначально катера снабжались тремя бензиновыми моторами Perkins 6354 по 125 л.с., позволявшими поддерживать крейсерскую скорость до 20 уз. Эта особенность – небольшие корпуса с тремя винтами была главной «визитной карточкой» «Derby Winners». Экипаж обычно состоял из семи матросов и командира. Для боя катера не предназначались, так что штатного вооружения не имели, как правило, полагаясь на личное оружие, но иногда для самообороны на корме устанавливалась спарка «Бреннов».

В время войны катера этого типа действовали очень активно, сыграв важную роль в операции в Нормандии. В знак признания заслуг по снабжению десантников, «Grand Parade» был отмечен мемориальной доской.

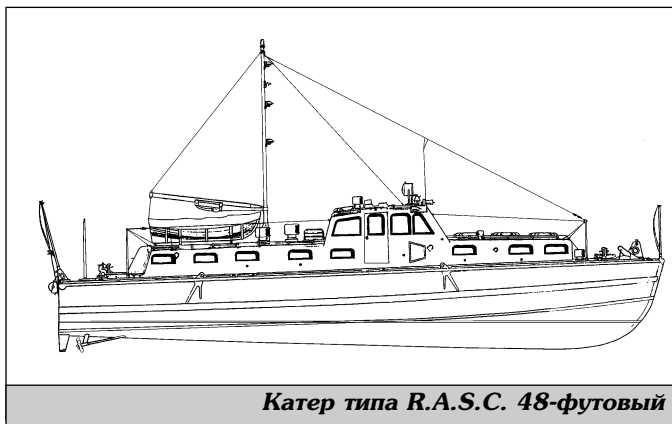
После войны катер приобрел некий мистер Шоу (Shaw) из Глазго, став первым его частным владельцем. Спустя некоторое время «Grand Parade» оказался на верфи McAllister в Думбартоне, где был выставлен на продажу. Его приобрел в начале 1960-х гг. некий Гектор С. (Hector C.) из Гибралтара. Спустя еще некоторое время катер оказался в собственности сеньора Лопеса (Lopez), весьма сомнительной личности, который поменял на «Grand Parade» двигатели на более мощные GM мощностью 225 л.с.

20 июля 1967 г. «Grand Parade» был захвачен моторным катером LVR-I в районе Сеуты с грузом табака. В 1968 г. после некоторой перестройки катер вошел в строй SEVF под названием «Roquero», действуя в районе Уэльвы и Севильи, а затем – у Сеуты.

К сожалению, несмотря на свою высокую скорость, катер обладал весьма посредственной маневренностью, что и предопределило редкое его использование в операциях по борьбе с контрабандой. В итоге, в 1982 г. его передали военно-морскому флоту, куда он вошел с тем же названием и бортовым номером P-126, продолжая свою службу в районе Сеуты. Впрочем, уже 1 ноября 1990 г. катер исключили из списков флота и сдали на слом в Карраке.

### «Sanguial»

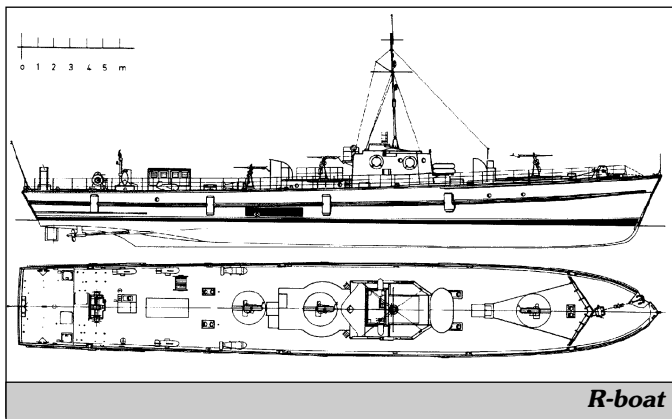
Корабли этого типа, известные как «Raumbooten» или R-boats, разрабатывались как небольшие тральщики для работы на мелководье вблизи портов и устьев рек. Всего было построено несколько сотен таких катеров. Карьеру «Sanguial», в итоге всех перипетий оказавшимся судном контрабандистов «Dedalos».

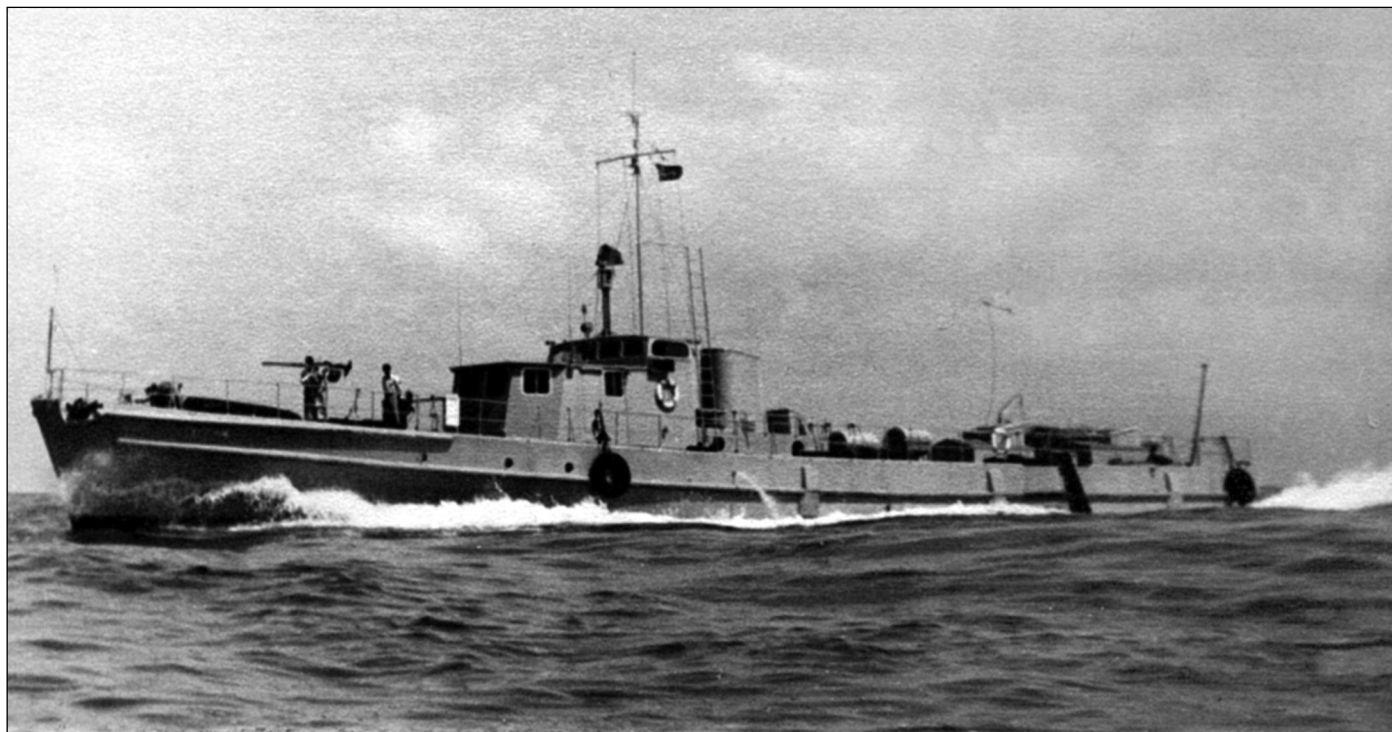


20 августа 1965 г. в водах близ Мальорки старый раумбот был захвачен патрульным судном SEVF «Albatros» после трех предупредительных выстрелов из 20-мм пушки и 28 выстрелов на поражение. Кстати, ранее, в 1964 г. «Dedalos» смог уйти от патрульного судна «Cormoran», пытавшегося перехватить его при попытке приблизиться к побережью у Альмерии.

В 1968 г. катер приобрели в собственность SEVF и после ремонта под названием «Sanguial» он в 1969 г. вошел в состав ее флота. По имеющейся документации его длина составляла 39,35 м, ширина – 5,72 м, осадка – 1,61 м, водоизмещение в полном грузу – 148 т. Силовая установка катера – два дизеля MWM модели R239 мощностью по 2500 л.с. с приводом на два винта, максимальная скорость – 22,5 уз., вооружение – одна 20-мм пушка Испано-Сюиза.

«Sanguial» стал одним из наиболее ценных приобретений таможенников и использовался весьма активно. Среди





Катер «Sangual»

его «жертв» значатся «Manano», «Papu», «Playa de Gures» и «Iorana» (бывший британский торпедный катер типа «Gay»).

#### «Nebli»

«Nebli» изначально был спасательным катером Люфтваффе (Flugbetriebsboot). Длина 27,6 м, ширина 4,6 м, осадка 1,5 м. Водоизмещение 65 т. Два мотора MWN-DM развивали суммарную мощность 1650 л.с. и сообщали катеру скорость до 27,9 уз. На 26 узлах он мог пройти до 580 миль. В 1955 г. катер купил некий француз Douane, у которого она приобрела известность под позывным DF1 и названием «Collin de Sussy», более знакомая испанским таможенникам под прозвищем «Colline des Soucis» (холм проблем), поскольку он действительно принес много проблем правоохранительным органам. В 1962 г. перед вводом в строй SEVF катер прошел капитальный ремонт на верфи CMN в Нормандии. Однако в Испании его карьера была недолгой, тем не менее катер успел отметиться в ряде успешных операций, в частности задержке знаменитого «Dallas» (типа «Fairmile-B»), впоследствии вошедшего в состав SEVF под названием «Sacre».

\* \* \*

В заключение следует отметить, что сотрудничество SEVF и военно-морского флота было очень тесным. А персонал вообще носил одинаковую форму, различаясь



Катер «Nebli»

Катер	Введен в состав флота	Выведен из состава флота
«Alcaravan»	19.02.1965	05.03.1974
«Basanta Silva»	19.02.1965	05.03.1974
«Cormoran»	19.02.1965	27.02.1967
«Halcon»	19.02.1965	14.10.1965
«Milano»	19.02.1965	18.12.1968
«Nebli»	19.02.1965	23.02.1966
«Petrel»	19.02.1965	01.07.1965
«Sacre»	19.02.1965	05.03.1974
«Sangual»	14.12.1968	05.03.1974

лишь нашивками. Корабли SEVF всегда рассматривались как резерв флота. В некоторые периоды существования Табачной монополии ее суда были полностью интегрированы в состав ВМФ. Ниже приводится таблица, заимствованная из работы Х.Л. Коэльо Лильо «Buques de la Armada Espanola la Ayuda Americana y el Programa de Modernizacion».

#### Вывод

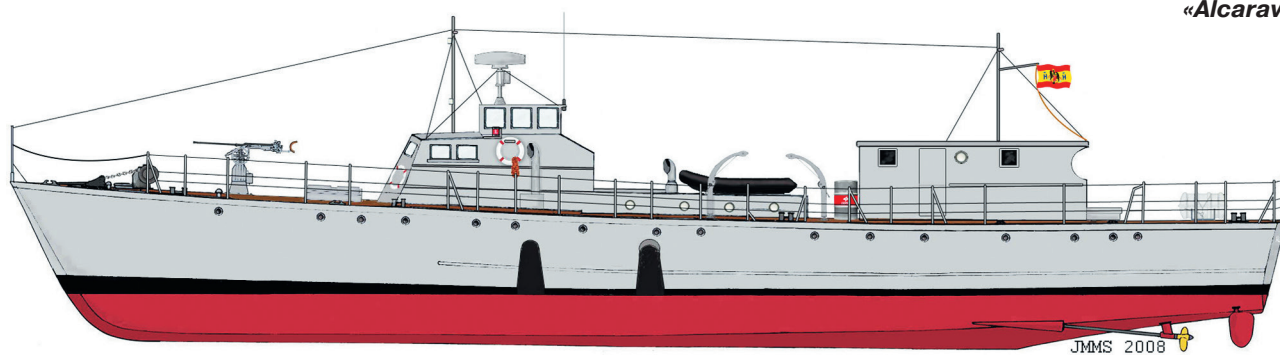
Испанская службы таможенного контроля благодаря высокому профессионализму и самоотверженности труда ее сотрудников смогла ввести в состав своего флота целый ряд катеров постройки Второй мировой войны, на момент захвата которых таможенниками находившихся в весьма посредственном техническом состоянии. За небольшим исключением катера интенсивно эксплуатировались, успешно борясь с контрабандой.

#### Литература

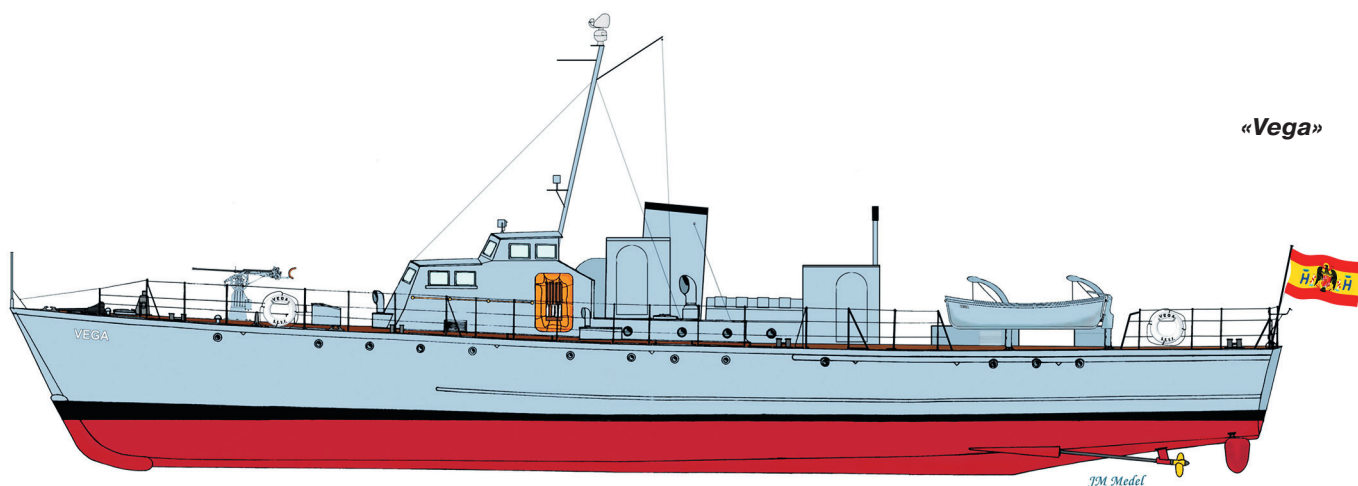
Anuarios del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal.  
Casamayor Irlas H. Los Tabacaleros. Torrevieja, 2004. 165 p.  
Coello Lillo J.L. Buques de la Armada Espanola. La ayuda americana y el programa de modernizacion. 1993.  
Jefferson D. Coastal Forces at War. 2009.  
Lambert J., Ross A. Allied Coastal Forces of WWII. Vol. I. Fairmile designs and US Submarine Chasers. 1990.  
Lambert J., Ross A. Allied Coastal Forces of WWII. Vol. II. Vosper designs and US Elcos. 1993.  
Williamson G. Kriegsmarine Coastal Forces. 2009.



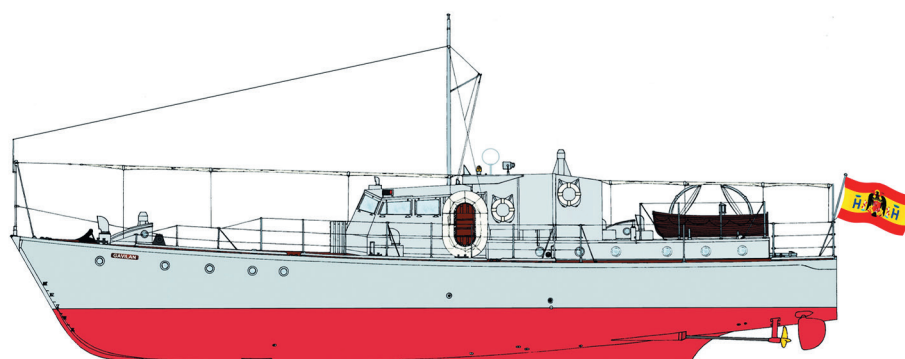
«Alcaravan»



«Vega»



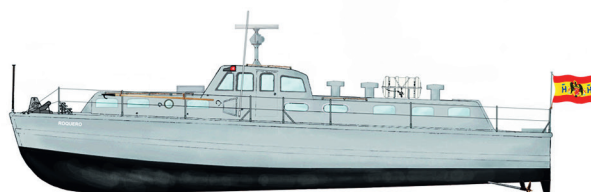
«Gavilan»



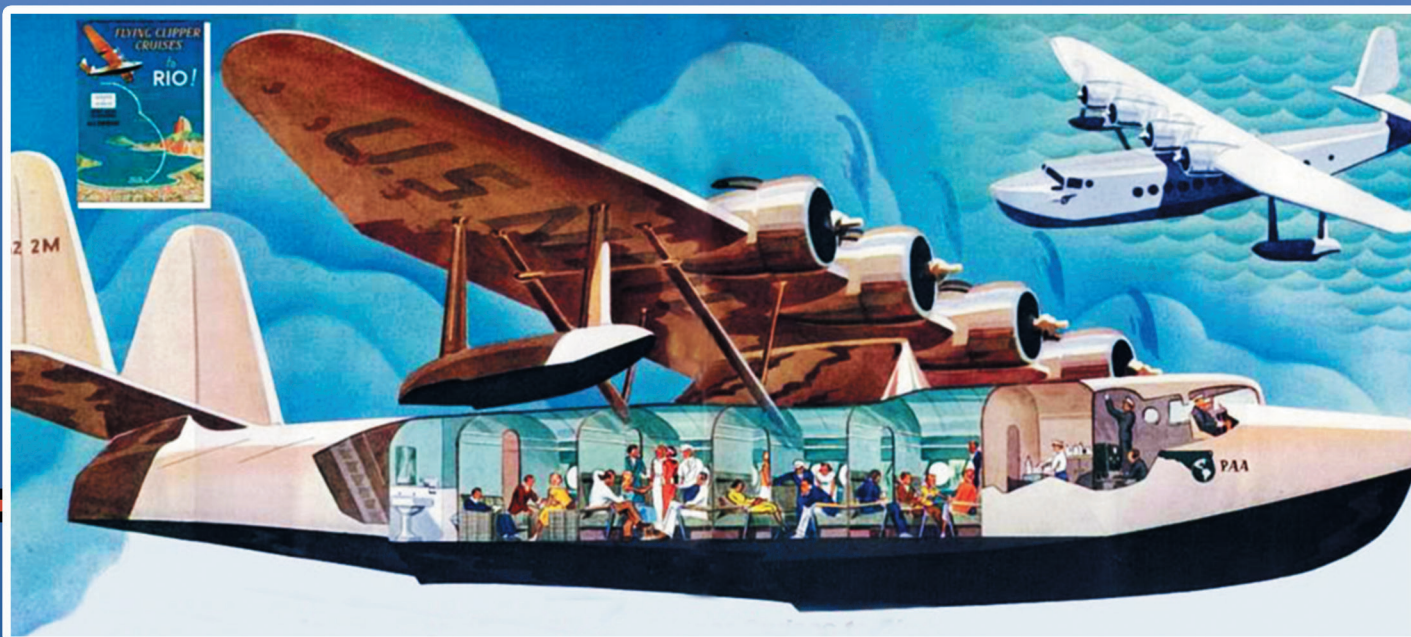
«Milano»



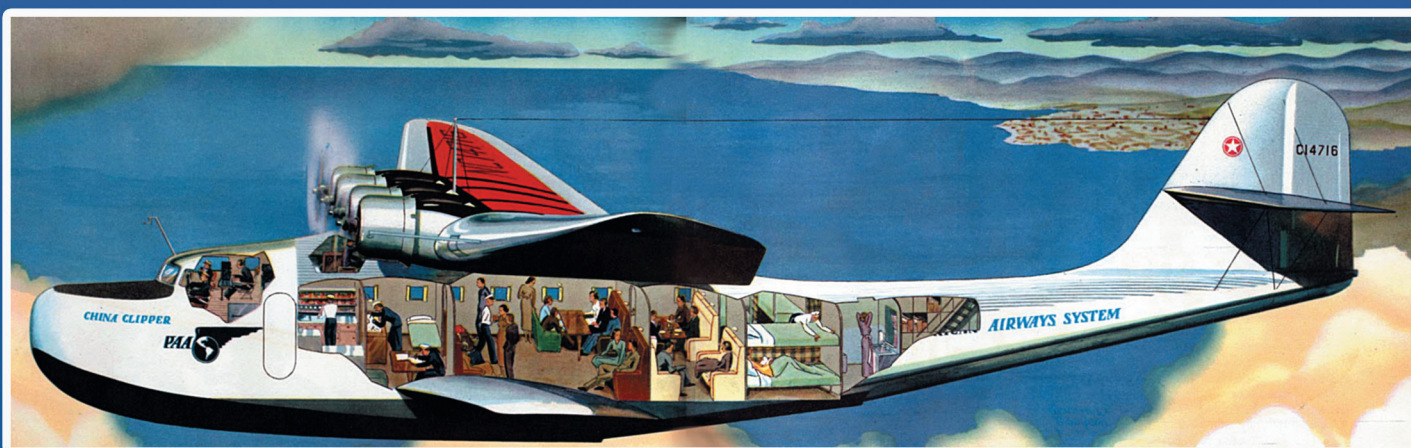
«Roquero»



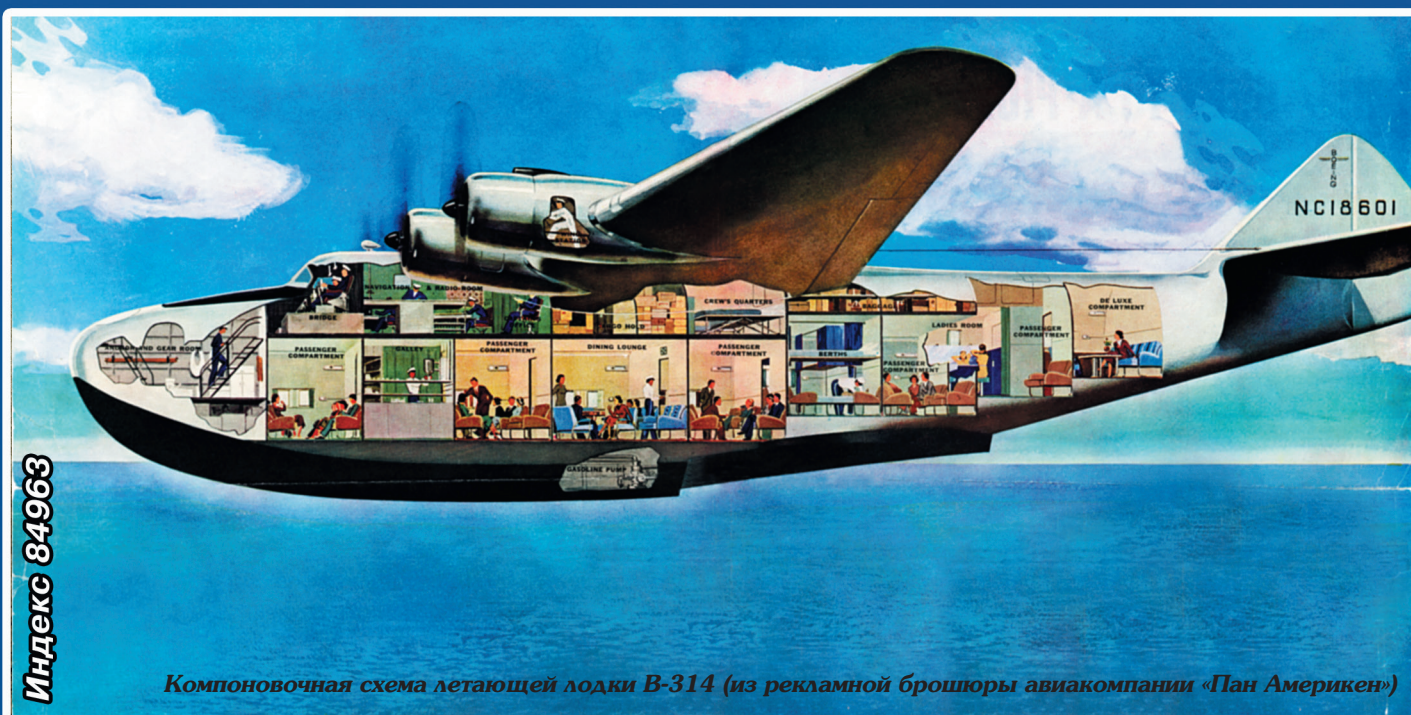




Компоновочная схема летающей лодки S-42 (из рекламной брошюры авиакомпании «Пан Америкен»)



Компоновочная схема летающей лодки M-130 (из рекламной брошюры авиакомпании «Пан Америкен»)



Компоновочная схема летающей лодки B-314 (из рекламной брошюры авиакомпании «Пан Америкен»)