

1/2017 (55) Январь

Журнал о военной истории

12+

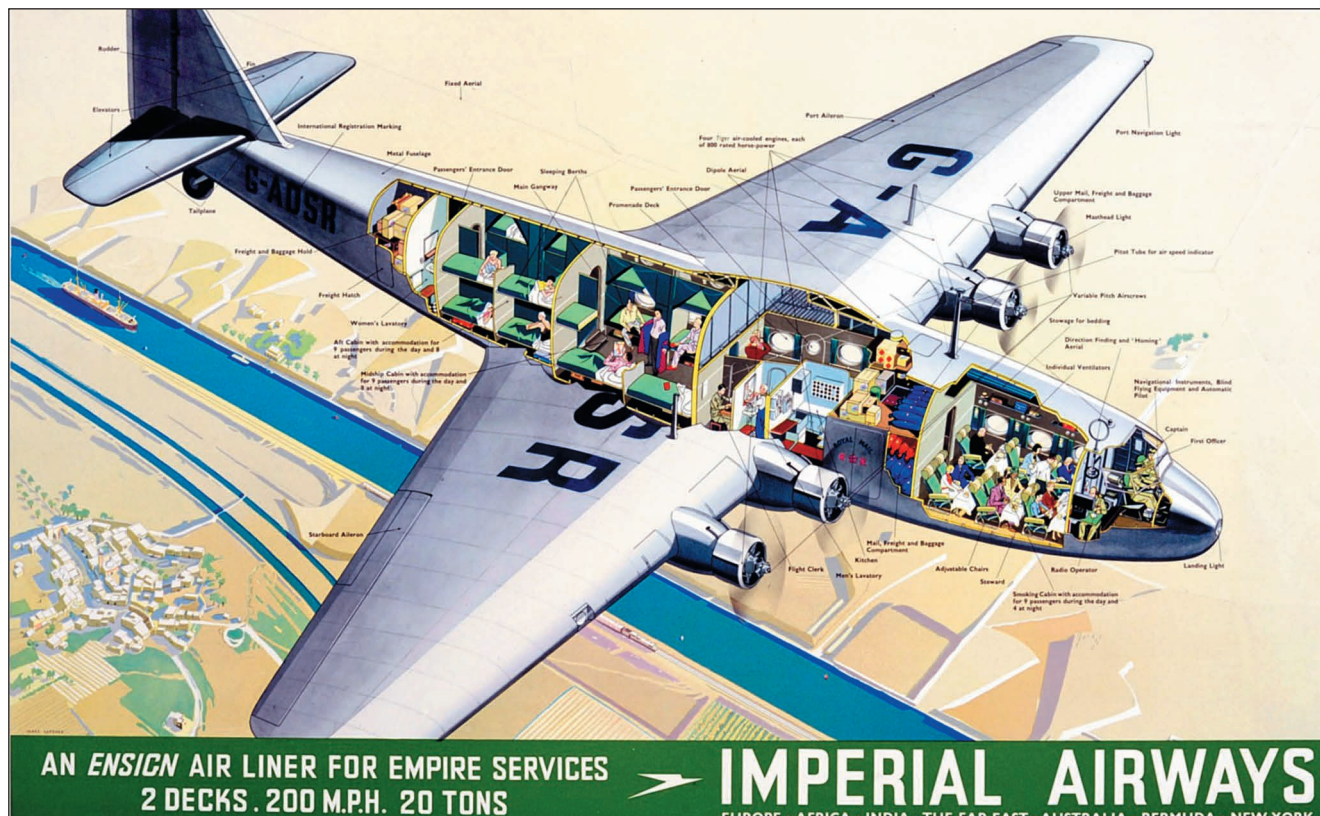
АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИИ

«Империял Эйруэйз»



THE NEW EMPIRE FLYING-BOAT
IMPERIAL AIRWAYS
EUROPE · AFRICA · INDIA · CHINA · AUSTRALIA

- Как не родилась марокканская авиация
- Палубный истребитель «Супермарин» «Эттэкер»
- Катастрофы «Вайпера» и «Кобры»
- Советский военно-морской флот и ленд-лиз 1941-1945
- Несостоявшийся линейный флот Второй Речи Посполитой
- Винни-Пух на страже Ла-Манша



К статье: «Империял Эйруэйз»



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 20.02.2017

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

Возрастная категория 12+

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

СОДЕРЖАНИЕ

Ю. Пахмурин

Как не родилась марокканская авиация 1

А. Потемкин

«Империял Эйруэйз» 4

И. Холмских

«Новое вино в старых мехах»: палубный истребитель 29

С. Патянин

Катастрофы «Вайпера» и «Кобры» 37

А. Заблотский, Р. Ларинцев

Советский военно-морской флот и ленд-лиз 1941-1945 .. 48

С. Трубицын

Несостоявшийся линейный флот 58

Второй Речи Посполитой

Ю. Пахмурин

Винни-Пух на страже Ла-Манша 62

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Танки Мира» <http://www.worldtanks.ru>

В Санкт-Петербурге

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 – 17.00.

На Украине

• г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд 41, место 9–10. Путивский Виталий. Тел. +38-095-308-47-86, +38-067-993-72-34, italian@3g.ua или ряд 43, место 9-10. Перчак Валерий. Тел. +38-050-108-90-06, +38-068-664-13-05, perchak-valery@gmail.com.

• Интернет-магазин «Военная книга» <http://www.war-book.com.ua>

В Польше

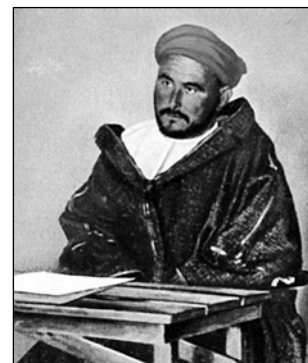
• Интернет-магазин www.knigi.pl

Как не родилась марокканская

авиация

Юрий Пахмурин

Первая половина 20-х годов XX века ознаменовалась для Испании Рифской (Третьей Марокканской войной), длившейся с 1921 по 1925 годы. В этой марокканско-испанской (с 1924 года подключилась и Франция) войне, большую роль сыграла авиация, приблизившая победу европейских стран над арабскими войсками. Об том сказано немало; гораздо менее известны попытки рифов обзавестись собственной авиацией.



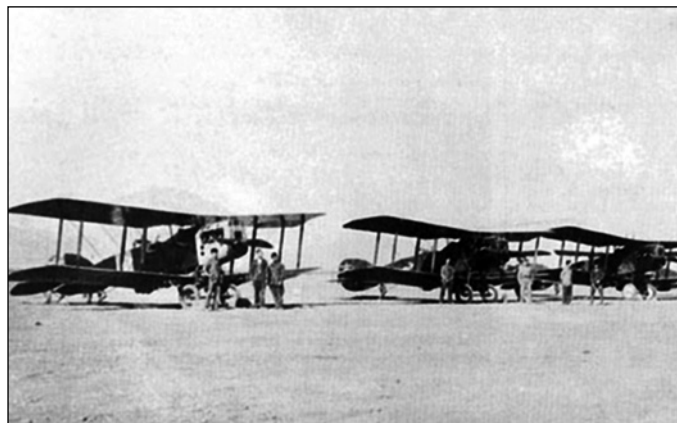
Абд-эль-Керим

Глава Рифской республики Абд эль-Керим (Мохмаад ибн Абд эль-Керим эль-Хаттаби) прекрасно понимал важность появления у него авиации. Кроме чисто военных целей, это преследовало и идеологические. Он резонно считал, что бомбардировка испанских войск и даже просто пролет над головами войск рифов СВОЕГО самолета значительно поднимет моральный дух повстанцев.

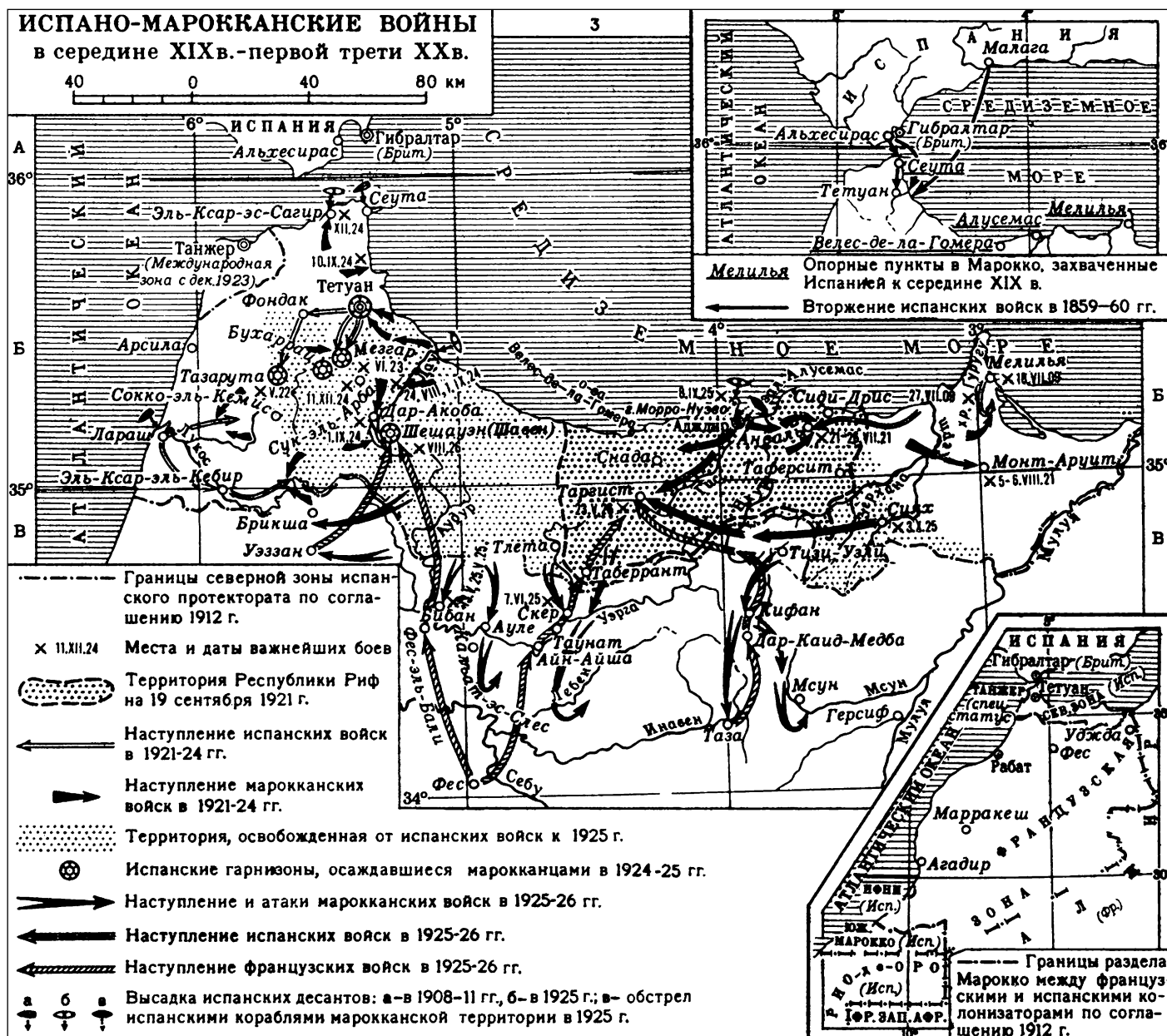
И надо сказать, что возможности обзаведения авиацией рифам предоставлялись неоднократно. 24 июля 1921 года арабские войска захватили аэродром Зелуан, на котором находились минимум четыре DH-4, но доблестные воины пустыни на радостях сожгли эти «порождения Иблиса».

11 июня 1922 года поврежденный Бристоль F2B (пилот капитан Гарсиа ла Пенья) совершил вынужденную посадку неподалеку от селения Бен Тиб (примерно в 10 км вглубь территории, контролируемой повстанцами), пилот попал в плен. Узнав об этом, испанское командование приняло решение уничтожить самолет, что вскоре и удалось сделать. После этого был издан приказ о том, что в случае угрозы захвата рифами испанских самолетов, авиатехника должна уничтожаться всеми средствами и любой ценой, не считаясь с потерями.

Следующий шанс обзавестись летающим трофеем выпал 13 августа 1923 года. В этот день DH-9A, вылетевший



Испанские F2B в Марокко. Один из таких самолетов чуть не пополнил авиацию рифов



с аэродрома Куатро Вьентос, совершил посадку в районе Кабо Квилатес, в 100 км в глубине рифской территории. Пилот, капитан Сесар Эрраес, попал в плен и был доставлен к Абд эль-Кериму. Ему предложили перейти на сторону противника, но офицер отверг посулы и угрозы и в конце концов умер в арабском зиндане через два с лишним года.

Узнав о судьбе самолета, испанцы усилили воздушную разведку в этом районе и 22 августа обнаружили и сфотографировали DH-9A. Первоначально испанское командование хотело уничтожить самолет силами морского десанта, который планировалось высадить неподалеку, но затем от этого плана отказались, и самолет в начале сентября был сожжен в результате бомбоштурмового удара испанской авиации.

Не довольствуясь попытками использовать трофейные самолеты, Абд эль-Керим попытался купить во Франции биплан «Доранд» AR.1. Для этого были выделены немалые деньги и найден французский пилот по фамилии Перизель, который должен был перебраться самолет в Марокко. В конце марта 1924 года самолет прибыл в район Бени Уримаэль, где для него была расчищена взлетная полоса и

подготовлен ангар, который, правда, не имел крыши и больше напоминал загон для овец. Проблемы начались после прилета. Выяснилось, что механиков нет, топлива нет, запчастей нет, бомб нет и т.д. Вскоре Перизель понял, что



Испанская авиация на одном из марокканских аэродромов



«Доранд» AR.1

все это для него добром не кончится и сбежал в Танжер, не забыв перед этим получить с Абд эль-Керима «предоплату» за атаку испанцев.

Испанская разведка узнала о попытках покупки противником самолета еще в начале марта (более того, по донесениям агентов выходило, что, во-первых, количество самолетов составляет от трех до пяти, во-вторых, они уже прибыли в Марокко), и с тех пор авиация прочесывала контролируемые рифами районы, пытаясь его обнаружить. Рифы пытались запутать врага, передавая дезинформацию и строя различные сооружения, имитирующие ангары. В апреле самолет с экипажем из пилота капитана Хосе Сарильо и наблюдателя лейтенанта Анхеля Ордуньи обнаружил «аэродром» около селения Бокойя. Селение испанцы пробомбили, но убедились, что самолета там нет.

На рассвете 22 мая два Бристоля F2B (№№21 и 40) вылетели с авиабазы Тауима в очередной разведывательный полет. Наблюдателем на №40 летел командир авиагруппы майор Луис Руэда. Им удалось обнаружить и сфотографировать самолет, опознанный как «Бреге».

На следующий день из Мелильи поднялись в полном составе две авиагруппы по три эскадрильи каждая (три на DH-4, две на «бристолях» и одна на DH-9A) общей численностью 72 самолета, их прикрывали 12 «мартинсайдов». Эта огромная по марокканским масштабам группа получила задание уничтожить обнаруженный самолет и все, что походило на аэродромные сооружения.

Несмотря на ружейно-пулеметный огонь марокканцев, поддерживаемых даже полевой артиллерией, стрелявшей шрапнелью с окрестных высот, испанцы вышли на цель и с 50-метровой высоты сбросили около 450 12-кг бомб и прочесали все окрестности пулеметным огнем. «Доранд» был уничтожен, отряды рифов, расположенные в селении,



Вот и все... Знамя Абд-эль-Керима, захваченное испанцами

понесли большие потери. Со стороны испанцев получил повреждения «Бристоль» из первой эскадрильи четвертой группы. Пилот, лейтенант Ансальдо Вехарано, получил пулю в ногу. Истекая кровью, он смог дотянуть до аэродрома Таферсит. После приземления лейтенант потерял сознание, но врачам удалось спасти ему жизнь. За этот полет 15 мая 1927 года лейтенант получил из рук генерала Примо де Ривера крест ордена Сан-Фернандо. Ордунья, летевший наблюдателем, получил Военную медаль. Еще несколько самолетов были легко повреждены, но благополучно вернулись на свои базы.

Это была последняя попытка повстанцев создать свою авиацию. Еще через два года Абд эль-Керим сдался французам, Рифская война закончилась.



«Империял Эйруэйз»

После окончания Первой мировой войны в мировых пассажирских перевозках произошло знаковое событие – первые робкие шаги начала делать гражданская авиация. Конечно, потеснить с рынка перевозок судоходные и железнодорожные компании она еще не могла – в силу как меньшего уровня комфорта (проигрывая даже довольно спартанским условиям железнодорожных перевозок), так и сильной зависимости от погодных условий. Однако авиация имела перед своими конкурентами весьма существенное преимущество – скорость. Так, перелет из Лондона в Париж занимал всего 2-3 часа, тогда как при использовании наземного и водного транспорта время в пути достигало 8-10 часов. Бизнесмены, правительственные чиновники и вообще все, кто комфорту предпочитал скорость, являлись потенциальными клиентами нового вида транспорта. Также не стоит забывать о почте – в те времена государственные контракты на ее доставку приносили существенную долю прибыли судоходных и железнодорожных компаний. Спрос рождает предложение, и с окончанием войны в Британии одна за одной появляются авиакомпании, специализирующиеся на пассажирских и почтовых перевозках. Необходимо отметить, что правительство поддерживало развитие нового вида транспорта путем предоставления государственных субсидий частным авиакомпаниям. В 1923 году Правительственный комитет Великобритании при рассмотрении политики субсидирования авиакомпаний пришел к выводу, что гораздо выгоднее иметь одну государственную авиакомпанию, чем несколько частных. Сказано – сделано. Было осуществлено слияние разрозненных коммерческих авиакомпаний в одну государственную, имеющую четкую стратегию развития и организации будущих воздушных перевозок Великобритании.

После примерно годичного подготовительного периода, 31 марта 1924 года была образована авиакомпания «Империял Эйруэйз лимитед» (Imperial Airways Limited) которая с 1 апреля 1924 года объединила четырех «частников»: «Хэндли Пейдж Транспорт лимитед» (Handley Page Transport Limited, авиапарк три «Хэндли Пейдж» W8B –

«Принсес Мэри», «Принс Генри» и «Принс Джордж»); «Инстон Эйрлайн лимитед» (The Instone Air Line Limited, авиапарк: один «Виккерс Вими Коммершл» – «Сити оф Лондон» и четыре «Де Хэвилленд» D.H.34), «Деймлер Эйруэйз» (The Daimler Airway, авиапарк: три D.H.34), «Бритиш Мэрин Эйр Навигейшн Компани лимитед» (British Marine Air Navigation Company Limited, авиапарк: две летающие лодки «Супермарин Си игл»).



«Виккерс Вими Коммершл» компании «Инстон Эйрлайн Лтд.»



D.H.34 компании «Империял Эйруэйз»

Самолеты «Империял Эйруэйз»

«Де Хэвилленд» D.H.34 (семь)



Одномоторный цельнодеревянный биплан стандартной компоновки. Изначально разрабатывался с 1921 года под индексом D.H.32, под нажимом компаний «Инстон Эйрлайн лимитед» и «Даймлер Хайр» мотор на прототипе был заменён на «Нэпир Лайон», и под индексом D.H.34 данная модель пошла в серию.

Основной парк самолетов достался «Империял Эйруэйз» в результате поглощения других компаний при образовании.

G-EBBR «Сити оф Глазго» (City of Glasgow): разбился в Остенде в Бельгии 27 мая 1924 году.

G-EBVT «Сити оф Нью-Йорк» (City of New York): несмотря на то, что была проведена модернизация двигателей, был разобран в марте 1926 года.

G-EBBV «Сити оф Вашингтон» (City of Washington): разобран в марте 1926 года.

G-EBBW «Сити оф Чикаго» (City of Chicago): разобран в марте 1926 года.

G-EBBY: разобран в декабре 1924 года.

G-EBCX: разбился 23 сентября 1924 года.

G-EBVX: разбился 24 декабря 1924 в Перли, графство Суррей, Великобритания. Был первым самолетом «Империял Эйруэйз», крушение которого повлекло человеческие жертвы (при падении и пожаре погибло восемь человек). Примечательно то, что это событие послужило толчком к общественному расследованию данного инцидента. Первоначально причиной катастрофы считали ошибку пилотирования, техническое состояние самолета или несоблюдение правил эксплуатации (вылет с перегрузом). Чисто технически, во время этой кампании делалось многое, чтобы добавить «Империял Эйруэйз» и признать её виновной в крушении. Однако, несмотря на все попытки сделать это, авиакомпания вышла сухой из воды, и причиной катастрофы был признан «неизвестный механический дефект». От правительства были получены гранты на удлинение ВПП аэропорта Кройдон, а также выполнено требование на изготовление топливных трубопроводов из броневой стали во избежание возможных инцидентов. В память об этой трагедии на Кингсдаун Авеню установлена мемориальная доска.

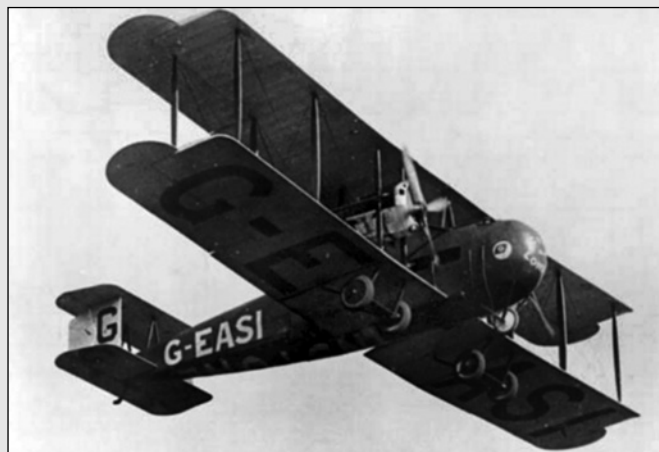
«Бристоль» Type 75 (один)



Десятиместный биплан с двигателем Бристоль «Юпитер» IV (425 л.с.) – вторая модификация оригинального Type 62, который был оснащен двигателем «Нэпир Лайон» (450 л.с.). Совершил свой первый полет в 1924 года.

G-EBEV. Использовался для грузовых перевозок. Эксплуатация прекращена в 1926 году.

«Виккерс Вими Коммершл» (один)



Десятиместный биплан с двумя двигателями «Роллс-Ройс Игл» (360 л.с.).

Несмотря на то, что всего было построено 43 самолета, известности они не получили, т.к. первая партия в 40 машин была отправлена в Китай, а в Европе работали только три: по одному самолету купили британская, французская и советская авиакомпании. К моменту передачи в «Империял Эйруэйз» английский борт налетал более 1000 часов, перевоза пассажиров.

G-EASI «Сити оф Лондон» (City of London). Разбился в 1925 году.

«Эрко» D.H.4A (один)



Небольшой одномоторный биплан для перевозки двух пассажиров в закрытой кабине.

G-EAMU «Сити оф Нью-Йорк» (City of New York). Достался в наследство от «Инстон Эйрлайнз». Никогда не поднимался в воздух, использовался только как стенд для обкатки новых моторов.

Летающая лодка «Супермарин Си игл» (две)



Шестиместная летающая лодка, с корпусом, выполненным из дерева. Досталась «Империял Эйруэйз» при образовании компании и послужила толчком к дальнейшему развитию этого типа самолетов.

G-EBGR «Сарния» (Sarnia): выведена из состава в 1929 году.

G-EBGS: протаранила причал и затонула в Сент-Питер-Порте на о. Гернси 10 января 1927 года, корпус сохранялся до 50-х годов XX века.

«Империял Эйруэйз» получила в «приданое» маршруты авиаперевозок общей длиной 1760 миль, а также коллекцию из 13 самолетов четырех типов (большинство из которых были устаревшими, а пять – вообще неисправными). Центральным аэропортом базирования стал Кройдон, открытый в 15 км от Лондона 25 марта 1920 года.

Перед компанией была поставлена амбициозная задача открытия британских авиаперевозок в Европе, а также налаживания воздушного сообщения с отдаленными частями Британской Империи. И если европейские перевозки виделись в достаточно ясном свете, то открытие маршрутов в Африку, Индию или Австралию представлялось делом весьма сложным как в техническом, так и в организационном плане (поскольку пока на маршруте отсутствовала какая-либо инфраструктура).

26 апреля 1924 года состоялось открытие первого маршрута «Империял Эйруэйз» в Европе: теперь из Лондона в Париж можно было попасть с помощью регулярных рейсов самолетов D.H.34. Следующей задачей стало расширение авиа сообщения между Британией и континентом – с 1 мая был запущен маршрут Саутгемптон-Гернси, с 3 мая – Лондон-Брюссель, Остенде и Кельн и сезонные «летние» перевозки пассажиров из Лондона в Базель и Цюрих через Париж.

Одновременно «Империял Эйруэйз» расширяла свой авиапарк: так первым изготовленным непосредственно для неё самолетом стал «Хэндли Пейдж» W8F «Сити оф Вашингтон», который поступил 3 ноября 1924 года.

В первый год работы компании ее самолеты преодолели 853 042 мили, перевезли 11 395 пассажиров и 212 380 писем.

Имперские амбиции

Глобальная цель, поставленная правительством Великобритании перед «Империял Эйруэйз» состояла в открытии регулярного авиа сообщения с отдаленными частями Империи.

И тут нельзя не отметить легендарного летчика Алана Кобхэма, который являлся бесстрашным пионером гражданской авиации. В Королевские ВВС Алан вступил во время Первой мировой войны, а в январе 1921 года поступил на должность первого пилота в фирму Джеффри де Хэвилленда. С 1924 года Кобхэм работал на «Империял Эйруэйз» в качестве разведчика летных маршрутов. В том же году он облетал маршрут до Индии и обратно, а к 1 октября 1925 года завершил детальное обследование воздушного маршрута Каир–Карачи.

Спустя буквально-таки полтора месяца на самолете D.H.50J стартует его новый амбициозный перелет из Лондона до Южной Африки через Египет, Судан, Кению и Родезию. Спустя четыре месяца Алан возвращается в Лондон, принося в «Империял Эйруэйз» детальные планы развития полетов по Африканскому континенту.



Алан Кобхэм на фоне своего D.H.50J



Установка поплавков на D.H.50J Алана Кобхэма



D.H.50J Кобхэма на Темзе

Оставалась последняя цель – Австралия. Для её достижения пришлось даже переоборудовать любимый Кобхэмом D.H.50J в гидросамолет. 30 июня 1926 года перелет стартовал. Над Ираком самолет был обстрелян бедуинами, которые повредили бензопровод и смертельно ранили механика Артура Эллиота. Кобхэм совершил экстренную посадку в Басре, но сутки спустя его друг умер в больнице. Взяв на авиабазе Королевских ВВС механика Р.В. Уорда, Алан продолжил свой путь. 1 августа гидросамолет прибыл на северное побережье Австралии в город Дарвин, где на него были вновь установлены колеса, и 15 августа 1926 года перелет завершился на аэродроме Исседон в Мельбурне. Старт возвращению был дан 29 августа, вновь остановка в Дарвине для замены колес на поплавки... и 1 октября Алан Кобхэм, преодолев в общей сложности 43 443 километра, посадил свой гидросамолет на реку Темза у стен Парламента в Лондоне.

За этим зрелищем наблюдало около миллиона человек. Через день король присвоил Кобхэму рыцарское звание.

Проработанные летчиком маршруты и сама возможность пассажирских перевозок на этих направлениях вызвала в «Империял Эйруэйз» увеличение авиапарка. Так, только в 1926 году были приобретены:

- один «Хэндли Пейдж» W9 («Сити оф Нью-Йорк»)
- четыре «Хэндли Пейдж» W10 («Сити оф Мельбурн», «Сити оф Претория», «Сити оф Лондон» и «Сити оф Оттава»).

20 декабря 1926 года первый из авиалайнеров D.H.66 «Геркулес» (Hercules), изготовленных по заказу «Империял Эйруэйз» для перевозок на зарубежных маршрутах, покинул Англию для работы на новом направлении, связывающем Египет и Индию.

Самолеты «Империял Эйруэйз»

Летающая лодка «Супермарин Суон» (одна)



Десятиместный двухмоторный биплан-амфибия, в процессе разработки которого был окончательно превращен в «чистую» летающую лодку.

Построен в единственном экземпляре как торпедоносец, переделан в бомбардировщик, затем – в гражданский самолет. Первый полет совершил 25 марта 1924 года с двигателями «Роллс-Ройс Игл» IX. Первоначально имел возможность садиться на землю, но потом колесное шасси сняли. Двигатели заменили на «Нэпир Лайон» (450 л.с.) и в 1926 году передали в эксплуатацию в «Империял Эйруэйз».

G-EBJY, выведена из эксплуатации в 1927 году.

«Виккерс Вулкан» Type 74 (три)



Одномоторный биплан, способный поднимать в воздух до 12 пассажиров. Отличался характерным овальным сечением фюзеляжа. Оборудован двигателем «Нэпир Лайон» (450 л.с.), что отличало эту модель от Type 61 и Type 63. В эксплуатации находилось три воздушных судна:

G-EBLV «Сити оф Брасселс» (City of Brussels). Поставлен в авиакомпанию в мае 1925 года. Потерпел катастрофу и сгорел в Перли (недалеко от Лондона) 13 июля 1928 года.

G-EVFC. До покупки его в январе 1925 году «Империял Эйруэйз» участвовал в Королевской воздушной гонке (King's Cup Air Race). Признан негодным к эксплуатации в декабре 1925 года. Отправлен на слом в 1927 году.

G-EVEK. Был временно прикомандирован министерством воздушных сообщений для обеспечения проведения Имперской выставки в 1925 году.

«Хэндли Пейдж» O/10 (один)



Один из десяти переработанных в грузопассажирские самолеты после Первой мировой войны бомбардировщиков O/100 (O/400). Мог поднимать до 12 человек пассажиров. Достался «Империял Эйруэйз» в качестве наследства от «Хэндли Пейдж Транспорт».

G-EATH (бывший D4631). Никогда не использовался.

«Хэндли Пейдж» W8B (три)



Переделанный из бомбардировщика O/400 гражданский пассажирский биплан, способный поднимать до 12 человек. Первоначальный шифр прототипа был W/400 (H.P.16). Изначально планировалась установка двух двигателей «Нэпир Лайон», но из-за проблем с поставками серийные модели выпускались с двигателями «Роллс-Ройс Игл» VIII.

G-EVBG «Принсес Мэри» (Princess Mary). Разбился 15 февраля 1928 году в Аббевиле во Франции.

G-EVBN «Принс Джордж» (Prince George). Выведен из состава в 1929 году.

G-EVBI «Принс Генри» (Prince Henry). Выведен из состава в 1932 году, 5000 часов налета.



«Хэндли Пейдж» W8F (один)



Также, эта серия самолетов в документах имеет название H.P.26 «Хэмилтон»: в 1926 году изменился принцип наименования самолетов компании «Хэндли Пейдж». Модификация F отличалась от модификации B более мощными двигателями «Роллс-Ройс Игл» IX, системой отплевания и вентиляции пассажирской кабины (тепло для обогрева отбиралось от коллекторов двигателей) и измененным хвостовым оперением.

G-EVIX «Сити оф Вашингтон» (City of Washington). Первый полет состоялся 20 июля 1924 года. В 1929 году был модернизирован с установкой нового хвостового оперения от W10. При этом один двигатель был снят, а два других заменены на «Роллс-Ройс Игл» IX (модификация получила маркировку W8G). Разбился в 1930 году в городе Невшатель во Франции.

Самолеты «Империял Эйруэйз»

«Хэндли Пейдж» W9a (H.P.27) «Хэмпстед» (Hampstead) (один)



Продолжение серии W8: 14-местный трехмоторный биплан на основе все того же корпуса. Изначально имел три двигателя «Армстронг-Сиддли Ягуар» IV (385 л.с.), позднее они были заменены на двигатели «Бристоль Юпитер» VI (420 л.с.).

G-EBLE «Сити оф Нью-Йорк» (City of New York): продан в январе 1929 года в Новую Гвинею, где получил бортовой номер YH-ULK. Потерпел катастрофу в 1930 году.

«Хэндли Пейдж» (H.P.30) W10 (четыре)



Окончательное закрытие темы W8. Установлены два двигателя «Нэпир Лайон» IIB (450 л.с.). Сняты с линий в связи с устареванием в 1933 году.

G-EBMM «Сити оф Мельбурн» (City of Melbourne) продан в 1933 году

G-EBMR «Сити оф Претория» (City of Pretoria) продан в 1933 году
G-EBMS «Сити оф Лондон» (City of London) потерпел крушение в Английском канале 21 октября 1926 году, все пассажиры спасены.

G-EBMT «Сити оф Оттава» (City of Ottawa). Потерпел крушение в Английском канале 17 июня 1929 года. На расстоянии 24 км от берега произошел отказ правого двигателя, в результате чего самолет совершил аварийную посадку рядом с бельгийским траулером. При посадке на воду самолет зарылся носом в воду, в результате чего семь человек, сидящих в переднем салоне, сбросило со своих мест и они не смогли покинуть самолет. Двух членов экипажа и четырех пассажиров заднего салона удалось спасти подошедшим рыбакам. По итогам расследования виновным в аварии было признано механическое повреждение двигателя.



«Де Хэвилленд» D.H.50 (три)



Легкий одномоторный биплан с двигателем «Сиддли Пума». Пилот располагался позади закрытой кабины для четырех человек. **G-EBFO**: второй самолет этого типа в истории с очень интересной судьбой. После аварии в 1924 году был восстановлен с заменой двигателя на «Армстронг-Сиддли Ягуар» (в некоторых документах такая модификация фигурирует под маркировкой D.H.50J). На нем Алан Кобхэм совершил свои «проверочные» перелеты в Индию и Бирму (1924-1925 года) и в ЮАР (Кейптаун) в 1925-1926 годах и в Австралию в 1926 году. После чего был преобразован в гидросамолет и продан в Австралию, в «Вест Австралиян Эйруэйз» (номер VH-UMC) в январе 1929 года.

G-EBFP: Работал на «Ирак Петролеум» на Ближнем Востоке с октября 1932 по май 1933 года, после чего был возвращен в «Империял Эйруэйз».

G-EBKZ: потерпел катастрофу в Плимуте 23 октября 1928 года.

«Де Хэвилленд» D.H.54 (один)



Построен в единственном экземпляре. Изначально планировалась серия из одномоторных бипланов повышенной вместимости как замена D.H.34 (количество мест увеличилось с 9 до 12), но катастрофа G-EBBX и последующий отказ «Империял Эйруэйз» от одномоторных пассажирских бипланов поставил крест на этом проекте. Несмотря на это, совершил первый полет 18 июня 1925 года. Все время переходил из рук в руки от авиакомпании к министерству воздушных перевозок и обратно, работая то на перевозке небольшого количества пассажиров, то как грузовой самолет, пока, наконец, не был похоронен обрушившимися от снега ангарами в аэропорту Кройдон 1 февраля 1927 года.

Ещё два прототипа так и не были достроены.

G-EBKI «Хайклер» (Highclere). Разрушен 1 февраля 1927 года.

Самолеты «Империял Эйруэйз»

«Де Хэвилленд Джайент Мот» D.H.61 (Giant Moth) (один)



Создавался как одномоторный пассажирский биплан с двигателем «Бристоль Юпитер» XI на волне успеха в Австралии «Де Хэвилленд» D.H.50. «Империял Эйруэйз» в 1930 году достался один самолет... который и разбился в Северной Родезии спустя две недели после покупки.

G-AAEV, разбился в 1930 году.

«Де Хэвилленд Геркулес» D.H.66 (Hercules) (девять)



Трехмоторный биплан, был разработан для «Империял Эйруэйз» как замена почтовым D.H.10. Мог поднимать семь пассажиров и почту. Прототип совершил свой первый полет 30 сентября 1926 года. Имя серии («Геркулес») было выбрано по результатам конкурса в журнале «Меккано Магазин» в июне 1926 года.

G-EBMW «Сити оф Кэйро» (City of Cairo). Введен в строй 18 декабря 1926 года. Погиб в результате катастрофы в Тиморе в 1931 г.

G-EBMX «Сити оф Дели» (City of Delhi). Введен в строй 22 декабря 1926 года. Потерпел аварию в Брокен-Хилл в начале февраля 1932 года. Передан в Южноафриканские ВВС в ноябре 1934 года.

G-EBMY «Сити оф Багдад» (City of Baghdad). Введен в строй 17 декабря 1926 года. Выведен из списков в 1933 году по износу.

G-EBMZ «Сити оф Джерусалем» (City of Jerusalem). Введен в строй 21 февраля 1927 года. 6 сентября 1929 года разбился при посадке в Джаске (Иран) из-за ошибки пилота, в результате чего погибли трое из пяти находившихся на борту человек, а также потерял весь первый в истории груз почты для Новой Зеландии. Самолет полностью уничтожен огнем.

G-EBNA «Сити оф Техран» (City of Tehran). Введен в строй 7 марта 1927 года. Был поврежден и не подлежал ремонту после аварии в Газе (Палестина) 14 февраля 1930 года.

G-AAJH «Сити оф Басра» (City of Basra). Введен в строй 26 ноября 1929 года. Потерпел аварию в Солсбери в Южной Родезии 29 января 1932 года. Передан в Южноафриканские ВВС в апреле 1934 года.

G-AARY «Сити оф Карачи» (City of Karachi). Введен в строй 25 января 1930 года. Выведен из списков в 1933 году ввиду неремонтопригодности.

G-ABCP «Сити оф Джодпур» (City of Jodhpur). Куплен в Австралии («Вест Австралиан Эйруэйз») в 1934 году (предыдущий бортовой номер G-AUJR), впоследствии разбился в Уганде (по другим данным в Южной Родезии) 23 ноября 1935 года.

G-ABMT «Сити оф Кейптаун» (City of Capetown). Куплен в Австралии («Вест Австралиан Эйруэйз») в 1934 году (предыдущий бортовой номер G-AUJQ). Имел самую долгую судьбу среди «Геркулесов». Был передан в южноафриканские ВВС в июле 1934 года, в составе которых и прослужил до 1943 года, когда в конце концов был отправлен на слом.

«Виккерс Вэнгард» Type 170 (Vanguard) (один)



Двухмоторный биплан, разработанный по заказу министерства воздушных сообщений. Он должен был стать «величайшим» и «комфортабельнейшим» авиалайнером конца 20-х годов на маршруте Лондон–Париж. Первый полет с двигателями «Нэпир Лайон» состоялся 18 июля 1923 года. После замены двигателей в 1925 году на «Роллс-Ройс Кондор» III получил наименование типа 103. После переделки и доработки хвостового оперения в октябре 1928 года для «Империял Эйруэйз» – типа 170. Мог перевозить до 20 пассажиров.

G-EBCP «Вэнгард» (Vanguard) (единственная машина). Поступил на службу 11 марта 1926 года. С мая 1928 года работал на маршруте Лондон–Париж, затем Лондон–Брюссель–Кёльн. Разбился 16 мая 1929 года во время проведения летных испытаний после замены хвостового оперения в Шепертоне, Миддлсекс, Англия. При крушении погибли пилот Тини Шолефилд и наблюдатель Фрэнк Шарретт.

«Виккерс Веллокс» (Vellox) (один)



Один из четырех построенных бипланов серии «Виккерс Веллор» (Vellore) – «Виккерс Веллокс». Отличался установкой двух двигателей на машину, вместо одного в первоначальном варианте. Был разработан компанией «Виккерс» как вариант грузопассажирского самолета, способного перевозить как людей, так и грузы, но единственный экземпляр, который находился в «Империял Эйруэйз» использовался только как почтовый самолет.

G-ABKY «Веллокс» (Vellox), совершил первый полет 23 января 1934 года. Разбился в аэропорту Кройдон в августе 1936 года. В катастрофе погибли четыре члена экипажа.





**D.H.66 «Геркулес» перед вылетом в Египет (вверху)
Рекламный плакат маршрута Лондон–Каир (внизу)**



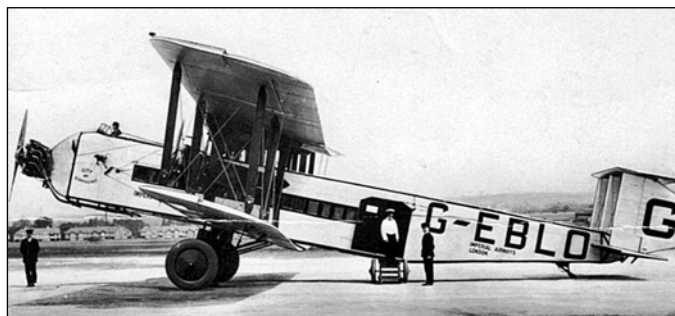
Первым «пунктиром» на этом пути стало открытие в январе 1927 года сообщения между Каиром и Басрой. Для обеспечения навигации при перелете через безлюдные пустыни между Палестиной и Багдадом в песке были пропашаны борозды длиной до нескольких сотен миль.

В Европе 1 мая 1927 года компания открыла «именной» маршрут «Серебряные крылья» Лондон–Париж, на котором в полете пассажиров обслуживали с невиданным изяществом и впервые подавали горячие блюда. Это стало возможным благодаря использованию самолетов типа «Армстронг Уитворт Аргоси» (для таких рейсов количество мест в салоне пришлось снизить с 20 до 12, чтобы вста-

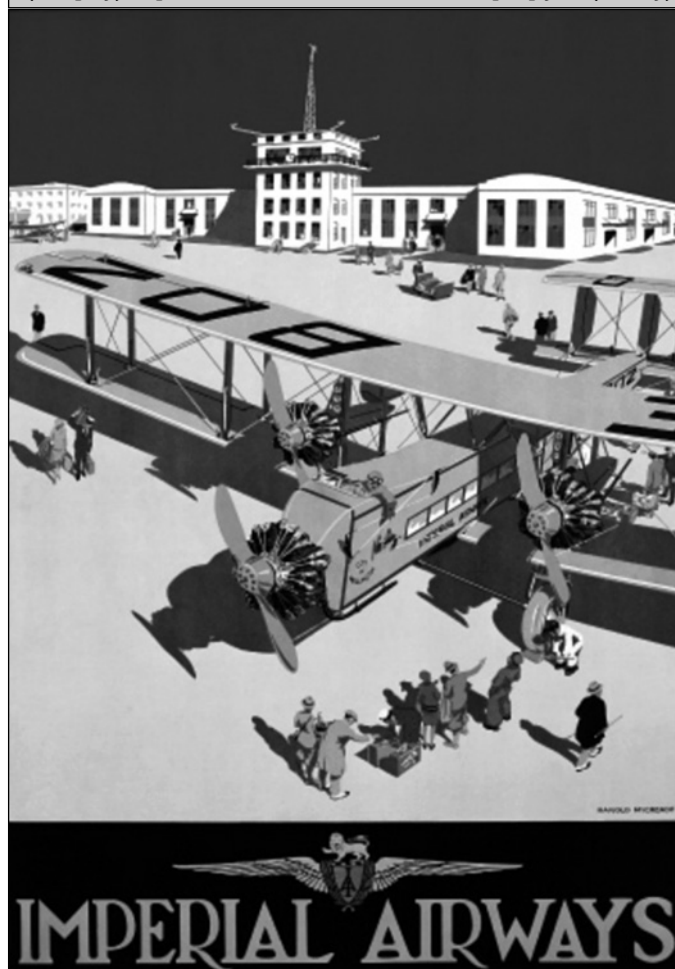
вить туда кухню), которые на тот момент имели наибольшую пассажировместимость в мире.

Что бы не говорили и не писали о довоенной гражданской авиации, нельзя не отметить выдающуюся роль гидросамолетов и летающих лодок в то время, когда подготовленных ВПП было крайне мало. В таких условиях любая водная поверхность и несложно оборудуемый причал были сущим спасением для авиакомпаний. «Империял Эйруэйз» одной из первых сделала ставку на такой тип самолетов по нескольким причинам:

- как было сказано выше – легкость обеспечения взлета и посадки на водоемах;
- довоенный уровень британских технологий не позволял обеспечить проектирование и постройку самолета, который мог бы поднимать в воздух не менее 40 человек с полным багажом и запасом топлива на борту;



«Армстронг Уитворт Аргоси», обслуживающий маршрут Лондон–Париж «Серебряные крылья» (вверху) и рекламный плакат этого маршрута (внизу)



Самолеты «Империял Эйруэйз»

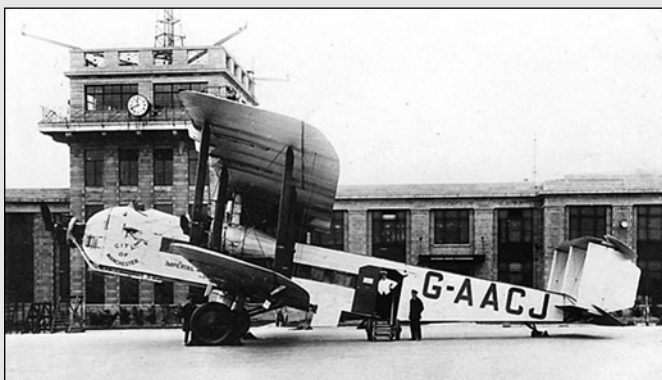
**«Армстронг Уитворт Аргоси» A.W. 154
(Argosy) Mk.I (три)**

Разработка трехмоторного двадцатиместного (двенадцать в люкс-варианте «Серебряные крылья») пассажирского биплана была заказана «Империял Эйруэйз» напрямую в компании «Армстронг Уитворт» в качестве головного авиалайнера для европейских маршрутов. Прототип поднялся в воздух 16 марта 1926 года. Первые три машины в серии были изготовлены с двигателями «Армстронг-Сиддли Ягуар» IIIa (385 л.с.).

G-EBLF «Сити оф Глазго» (City of Glasgow). Поступил на службу 29 сентября 1926 года. Выведен из состава в сентябре 1934 года.

G-EBLO «Сити оф Бирмингем» (City of Birmingham). Поступил на службу 30 июня 1926 года. Разбился при взлете в Асуане в Египте 16 июня 1931 года: ранено два члена экипажа, ещё пять человек не пострадали.

G-EBOZ «Сити оф Веллингтон» (City of Wellington), впоследствии переименован в «Сити оф Арундел». Поступил на службу 23 апреля 1927 года. Выведен из состава в октябре 1934 года.

**«Армстронг Уитворт Аргоси» A.W. 154
(Argosy) Mk.II (четыре)**

Следующие четыре серийные машины, которые отличались от варианта Mk.I улучшенным вариантом двигателей «Армстронг-Сиддли Ягуар» IVa (410 л.с.), а также увеличенной дальностью полета 520 миль против 330.

Вообще «Аргоси» оказался очень удачной машиной, достаточно надежной и безопасной.

G-AACH «Сити оф Эдинбург» (City of Edinburgh), поступил 19 мая 1929 года. Сгорел в Кройдоне во время тренировочного полета 22 апреля 1931 года.

G-AACI «Сити оф Ливерпуль» (City of Liverpool), поступил 3 июня 1929 года. Разбился в катастрофе в Диксмуде в Бельгии 28 марта 1933 года из-за внезапного пожара в багажном отделении, в результате чего погибли все пятнадцать человек, находившихся на борту.

G-AACJ «Сити оф Манчестер» (City of Manchester), поступил 6 июля 1929 года. Передан в «Юнайтед Эйруэйз» в июле 1935 года.

G-AAEJ «Сити оф Ковентри» (City of Coventry), поступил 21 августа 1929 года. Разобран в 1935 году.

**Летающая лодка «Супермарин Саутгемптон»
(Supermarine Southampton) Mk.II (одна)**

G-AASH (бывший RAF S1235), единственный самолет этого типа, не служивший в ВВС Британской Империи или не поставленный в другие страны. Поставлен 12 ноября 1929 года в качестве подмены летающей лодки «Шорт» S.8 «Калькутта» G-AADN, разбившейся недалеко от города Специя в Италии. Работал в таком качестве три месяца до февраля 1930 года.

**«Уэстлэнд IV», «Уэстланд Уэссекс» (Westland
Wessex) (три)**

Трехмоторный высокоплан с двигателями «Армстронг Сиддли Дженет Мэйджор» (140 л.с. каждый, для варианта «Уэссекс»). Легкий многоцелевой самолет, способный поднимать до 8 человек.

G-AAGW, переделан из «Уэстлэнд» IV, поступил на службу 21 октября 1929 года. Работал в качестве тренировочного самолета до марта 1936 года.

G-ABEG, поступил 2 октября 1930 года. Передан в авиакомпанию RANA для обслуживания рейсов в Северной и Южной Родезии. Был разрушен в Северной Родезии и не подлежал восстановлению в 1936 году.

G-ACHI, поступил 23 июня 1933 года. Работал в качестве тренировочного самолета до марта 1936 года.

«Дезауттер» IB (Desoutter) (один)

Лицензионная копия легкого одномоторного голландского моноплана «Колхувен» F.K.41 (Koolhoven). Использовался во всех возможных качествах для такого самолета: от тренировочной машины до авиатакси и почтальона. Единственная машина досталась «Империял Эйруэйз» после закрытия авиаотряда Общества Красного Креста и распродажи его имущества, включавшего два самолета такого типа.

G-ABMW, поступил 6 января 1931 года. Работал как воздушное такси до 1935 года.

Самолеты «Империял Эйруэйз»

Летающая лодка «Шорт» S.8 «Калькутта» (пять)



Применение летающих лодок в пассажирской авиации было «пробито» Аланом Кобхэмом – знаменитым летчиком, который был «первопроходцем» неизвестных маршрутов от Великобритании до Африки и Австралии. Его знаменитая фраза «Лучше я буду лететь в летающей лодке над землей, чем в аэроплане над морем», и достаточная протяженность водных путей, на которых можно было быстро и без особых затрат организовать станции дозаправки, повлияли на введение в эксплуатацию летающих лодок компании «Шорт».

Первый полет S.8 состоялся 20 февраля 1928 года. После было несколько «показушных» полетов, чтобы убедить людей в безопасности такого вида транспорта: рейсы по Темзе, перелет из Ливерпуля в Белфаст и из Саутгемптона в Гернси. Даже пришлось доказывать возможность взлета S.8 при полной загрузке только с двумя рабочими двигателями. В итоге, 16 апреля 1929 года эти летающие лодки заступили на маршруты в Средиземном море.

G-EBVG «Сити оф Александрия» (City of Alexandria), первый прототип, пошедший в серию. Принята на службу 25 июля 1928 года. Перевернулась на Крите 28 декабря 1936 года.

G-EBVH «Сити оф Атенс» (City of Athens), принята на службу 13 сентября 1928 года. Переименована впоследствии в «Сити оф Стоунхейвен» (City of Stonehaven). Разобрана в 1937 году.

G-AADN «Сити оф Роум» (City of Rome), принята на службу 11 апреля 1929 года. Совершил вынужденную посадку 26 октября 1929 года недалеко от города Специя в Италии. Несмотря на то, что приводнение было удачным, при буксировке к берегу он затонул, погубив, таким образом, всех семерых, бывших на борту.

G-AASJ «Сити оф Хартум» (City of Khartoum), принята на службу 13 января 1930 года. Потерпел катастрофу, совершая вынужденную посадку в условиях плохой видимости в Александрии 31 декабря 1935 года. Выжил всего один член экипажа, остальные двенадцать человек, находившихся на борту, погибли. В результате расследования было выяснено, что «Империял Эйруэйз» ограничивает количество топлива, принимаемого на борт, тем самым экономя время заправки, ожидания и перелета (но это приводит к тому, что самолеты садятся на парах топлива). Скандал удалось замять.

G-AATZ «Сити оф Салоника» (City of Salonica), принята на службу 3 июня 1930 года. Переименован в «Сити оф Суонедж» (City of Swanage), отправлен на слом в 1939 году.

– необходимая дальность одного перелета загруженного самолета должна была составлять 900 миль (это бы позволяло пересекать Средиземное море напрямую из Марселя, Италии или Балкан до северного побережья Африки);

– «не отстать от конкурентов»: уже к 1934 году большинство американских и европейских авиакомпаний имели в своем составе обширный флот летающих лодок, «закрывающая» тем самым «проблемные» по наличию ВПП направления. А это уже потеря прибыли, на что бизнесмены пойти никак не могли;

– «поддержки отечественного (британского) производителя» – загрузив заказами фирму «Шорт», «Империял Эйруэйз» помогала ей удержаться на плаву, несмотря на то, что был выбор с приобретением продукции американских фирм «Локхид», «Мартин», «Сикорский»;

Летающая лодка «Шорт» S.17 «Кент» (Scirio – класс, по имени головной машины) (три)



Самолет разработан сразу после успеха S.8, как его замена с большим числом двигателей и посадочных мест. Первый полет состоялся 24 февраля 1931 года.

G-ABFA «Скипио» (Scirio), поступила на службу в начале мая 1931 года. Затонула в Мирабелле на острове Крит после жесткой посадки 22 августа 1936 года.

G-ABFB «Сильванус» (Sylvanus), поступила на службу 31 марта 1931 года. Повреждена при столкновении с летающей лодкой «Дорнье Валь» в Генуе в июне 1931 года. Сгорела при пожаре в Бриндизи в Ливии 9 ноября 1935 года.

G-ABFC «Сатирус» (Satyrus), поступила на службу 2 мая 1931 года, во время первого полета попала в аварию. Отправлена на слом в июне 1938 года.

«Авро Тэн» («Авро» 618) (Auro Ten) (два)



Лицензионная копия самолета «Фоккер» F.VIIa. Имел три двигателя «Армстронг Сиддли Линкс» IVB (240 л.с. каждый). Способен поднимать в воздух до 8 пассажиров.

G-AASP, «Акиллес» (Achilles), поступил 23 апреля 1931 года. В 1939 году поступил на службу в BOAC.

G-ABLU, «Аполло» (Apollo), поступил 18 июня 1931 года. Потерпел катастрофу в Руйселеде в Бельгии 30 декабря 1933 года: в условиях плохой видимости экипаж отклонился от курса, уменьшил высоту для определения местоположения и по фатальной случайности врезался в радиомачту. Ударом срезало крыло, самолет врезался в землю, в результате чего погибли все десять человек, бывших на борту.

– в 20-30 годах XX века бытовало популярное мнение, что летающие лодки и гидросамолеты куда как более безопасны в случае аварии. Обычным аэропланам надо было лететь над землей, опасными горами, да и каждое приземление представляло собой достаточную угрозу. В то время как гидросамолет, летящий над водой, всегда имел возможность безопасно приземлиться на любую водную поверхность в радиусе видимости и там дожидаться помощи, если это было необходимо. В целом, такое мнение было не лишено логики, но на практике гидросамолет не прощал ошибок в пилотировании, и человеческих жертв избежать не удалось.

В конечном итоге всё это вылилось в несколько серий приобретенных у компании «Шорт» летающих лодок.

30 марта 1929 года летающая лодка типа «Шорт» S.8 «Калькутта» (Calcutta), первая из построенных для «Импе-



Летающая лодка «Шорт Калькутта» и внутренний интерьер пассажирского салона



риал Эйруэйз» в 1928 году для работы на средиземноморских маршрутах (старт полетам дан 16 апреля 1929 года), вылетела из Лондона в Карачи, ознаменовав открытие регулярного авиасообщения между Великобританией и Индией. Позже в том же году этот маршрут был продлен до Джодхпура и Дели.

В апреле 1930 года были завершены исследования авиатрассы Каир–Кейптаун, а 28 февраля 1931 года первая часть этого маршрута открылась еженедельными рейсами Лондон–Мванза (Танганьика). Перелет через Сре-

земное море и далее вдоль Нила осуществляли летающие лодки типа «Шорт» S.8 «Калькутта».

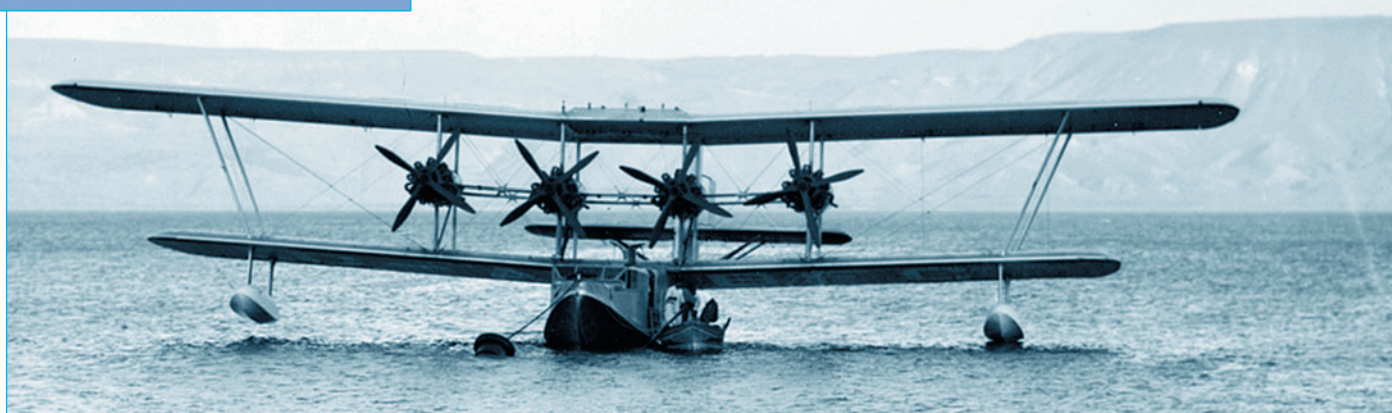
С 16 июня 1930 года Лондон, Бирмингем, Манчестер и Ливерпуль были соединены регулярными рейсами, совершавшимися три раза в неделю. Более того, первоначально прилет и отлет из аэропорта Кройдон «подгадывался» под аналогичные рейсы в Европу, однако эта попытка создать «рейсы с пересадкой» не увенчалась успехом, и уже 20 сентября, в связи с отсутствием финансирования, данный проект закрыли.

1 апреля 1931 года состоялось открытие первого экспериментального почтового маршрута Лондон–Австралия. Силами «Империял Эйруэйз» почту доставили в Купанг (Голландская Ост-Индия), где её забрал австралийский почтовый самолет, который прибыл в Сидней 29 апреля.

Первые четырехмоторные авиалайнеры

С 1931 года к перевозкам пассажиров приступили сразу два типа новых четырехмоторных авиалайнеров. Так, 27 апреля в рейс через Средиземноморье отправилась первая из трех серийных летающих лодок «Шорт» S.17 «Кент» (Kent) «Скипио», а с 11 июня по маршруту Лондон–Париж стал курсировать авиалайнер «Ганнибал» (типа Н.Р. 42). К слову, самолеты Н.Р.42 в свою очередь делились на две серии, в зависимости от места базирования и зоны деятельности. Так, лайнеры типа Н.Р.42W имели 38 мест в са-

Летающая лодка «Шорт Кент»



лоне и работали на европейских маршрутах, совершая полеты с аэродрома Кройдон, а 24-местные Н.Р.42Е летали в Северной Африке, базирясь в Каире.

В то время эти самолеты казались верхом совершенства. В окружении изысканного убранства комфортабельных салонов стюарды подавали горячее питание и напитки, обеспечивая высочайший уровень сервиса и безопасности пассажиров: каждый из восьми построенных самолетов пролетел более миллиона миль, при этом ни один пассажир не пострадал.

20 января 1932 года маршрут Англия – Центральная Африка был официально продлен до Кейптауна. Сначала в тестовом режиме туда перевозилась лишь почта, а с 27 апреля начались регулярные пассажирские рейсы.

В 1933 году в распоряжение «Империял Эйруэйз» поступают первые пассажирские самолеты-монопланы типа «Армстронг Уиитворт» А.W.15 «Аталанта» («Atalanta»). Благодаря новой прогрессивной конструкции, крейсерская скорость полета возросла до 190 км/ч. Лайнеры были рассчитаны на комфортабельную перевозку пассажиров в условиях тропического климата. Об уровне комфорта на них можно судить хотя бы по тому, что во время полета в салоне можно было ходить, общаться друг с другом и пользоваться услугами бара.

Эти самолеты базировались в Центральной Африке, совершая регулярные рейсы на юг в Кейптаун и на восток в Карачи. С 6 июля 1933 года стали совершаться рейсы в Калькутту, с 23 сентября – в Рангун, а с 9 декабря – в Сингапур.

Все эти нововведения позволили авиакомпании завершить 1933 год с рекордными показателями: в общей сложности её самолеты налетали 10 000 000 миль.



Н.Р.42 в Африке



Путь в Австралию

18 января 1934 года в Австралии начала существование авиакомпания «Куантас Эмпайр Эйруэйз» (Qantas Empire Airways), которая объединила интересы «Империял Эйруэйз» и «Куантас» (Qantas)¹.

Основной задачей вновь созданного объединения стало налаживание постоянного сообщения между Великобританией и Австралией. 8 декабря был запущен рейс Лондон-Сингапур с «почтовым» продлением до австралийского Брисбена. «Почтовый» перелет выполнялся силами «Куантас Эмпайр Эйруэйз». С апреля 1935 года пассажирские перевозки запустили на всем протяжении маршрута.

Перелет Сингапур-Брисбен, однако, потребовал введения в строй нового типа самолетов – D.H.86 «Экспресс» (Express). Это был первый четырехмоторный самолет фирмы «Де Хэвилленд», которая смогла спроектировать и построить его всего за четыре месяца по контракту с авиакомпанией «Эмпайр Эйр Роут» (Empire Air Route). Оба перевозчика (и «Куантас Эмпайр Эйруэйз», и «Империял Эйруэйз») разместили заказы на авиалайнеры этого типа, и 25 мая 1934 года головной самолет серии – «Диана» – совершил свой первый полет.

D.H.86 оказались настолько удачными, что благодаря им с 1 апреля 1935 г. компания смогла запустить дополнительные

¹ Последняя сама была образована путем слияния авиакомпаний «Куинсленд» (Queensland) и «Нортен Территори Эриал Сервисес лимитед» (Northern Territory Aerial Services Limited).

«Хэндли Пейдж» Н.Р.42 / Н.Р.45 (восемь)



«Хэндли Пейдж» Н.Р.42 / Н.Р.45 (официальное название производителя), в авиакомпании использовались обозначения Н.Р.42Е (для «восточных» маршрутов – Ближний Восток и Азия – имел два пассажирских салона по 12 человек) и Н.Р.42W (для «западных» маршрутов – Европа – имел 2 пассажирских салона по 18 и 20 человек, соответственно). Всего построено 8 самолетов (по четыре каждого типа). Были оборудованы четырьмя моторами «Юпитер» XIF (9-цилиндровый звездообразный двигатель, 490 л.с., для Н.Р.42Е) и «Юпитер» XFBM (555 л.с. с турбонаддувом для Н.Р.42W). Имя каждого начиналось на букву «Н». С началом Второй мировой войны три машины были включены в состав Королевских ВВС. К концу 1940 года они все были потеряны по разным причинам.

Н.Р.42 (Н.Р.42Е)

G-AAGX «Ганнибал» (Hannibal). Назван в честь известного военачальника. Первый прототип. Первый полет прототипа 14 ноября 1930 г., поступил на службу 5 июня 1931 года. 8 августа 1931 г., совершая перелет по маршруту Лондон (Кройдон) – Париж, попал в аварию: нижний правый двигатель сломался и осколками сильно повредил верхний правый. В результате вынужденной посадки в графстве Кент обошлось без травм и каких-либо повреждений. После восстановления продолжил работу. 17 ноября 1932 года потерял часть крыла в Тиверии. Пропал без вести 1 марта 1940 года во время полета в Оманском заливе. Обломки самолета и останки восьми членов экипажа (в т.ч. известного аса Первой мировой войны Г. Уистлера и индийского полка А.Т. Паннырселвама) не найдены до сих пор.

G-AAUC «Хорса» (Horsa). Изначально получил имя «Геката», но был переименован в честь легендарного покорителя Англии (брата Хенгиста). Первый полет состоялся 11 сентября 1931 года, был передан в эксплуатацию 19 сентября 1931 года. С началом войны включен в состав 271-й эскадрильи Королевских ВВС (б/н AS981). Сгорел после вынужденной посадки недалеко от Моресби Паркс 7 августа 1940 года.

G-AAUD «Хэнно» (Hanno). Назван в честь карфагенского путешественника Ганнона. Первый полет 19 июля 1931 г., был передан в эксплуатацию 30 июля 1931 года. Впоследствии переоборудован в Н.Р.42W. С началом войны включен в состав 271-й эскадрильи. Был поврежден в результате шторма 19 марта 1940 года в аэропорту Бристоля (Уитчёрч) и не подлежал восстановлению.

G-AAUE «Адриан» (Hadrian). Назван в честь римского императора. Первый полет состоялся 24 июня 1931 г., был передан в эксплуатацию 10 июля 1931 года. С началом войны включен в состав 271-й эскадрильи Королевских ВВС (б/н AS982). 6 декабря 1940 года в аэропорту Донкастера штормом был перевернут и отнесен на железнодорожные пути. Не подлежал восстановлению.

**Н.Р.45 (Н.Р.42W)**

G-AAXC «Гераклес» (Heracles). Назван в честь героя древнегреческих мифов. Первый полет состоялся 8 августа 1931 г., был передан авиакомпании 31 августа 1931 года. Получил повреждения при посадке в Хэнворте 19 июня 1932 года. Поступил в Королевские ВВС 3 марта 1940 года. Был поврежден в результате шторма 19 марта 1940 года в аэропорту Бристоля (Уитчёрч) и не подлежал восстановлению.

G-AAXD «Хоратиус» (Horatius). Назван в честь древнеримского героя. Первый полет состоялся 6 ноября 1931 года, был принят на службу 13 ноября 1931 года. 9 декабря 1937 года при перелете через Ла-Манш попал под удар молнии, после чего совершил аварийную посадку. Осмотр, однако, не выявил значительных повреждений. С началом войны поступил на службу в Королевские ВВС. Возвращаясь из Франции 7 ноября 1939 года, не смог найти аэродром в Эксетере из-за плохих погодных условий. Совершил аварийную посадку на поле для гольфа в Тивертоне. Был признан неремонтопригодным. Один из его четырехлопастных винтов сохранился и выставлен в аэропорту Кройдон.

G-AAXE «Хенгист» (Hengist). Изначально носил имя «Гесперида», но потом был переименован в честь знаменитого покорителя Англии. Первый полет состоялся 8 декабря 1931 г., принят на службу 10 декабря 1931 года. Сгорел в ангаре в Карачи 31 мая 1937 года. В итоге стал единственным самолетом из серии, который не дожил до начала Второй мировой войны.

G-AAXF «Хелена» (Helena). Назван в честь Елены Троянской. Первый полет состоялся 30 декабря 1931 г., принят на службу 31 декабря 1931 года. Впоследствии был переделан в Н.Р.42Е. Поступил на службу в 271-ю эскадрилью Королевских ВВС в мае 1940 года (б/н AS 983). После жесткой посадки в 1940 году не летал, в следующем году был разобран. Часть пассажирского салона несколько лет использовалась в качестве служебного помещения одного из подразделений Королевских ВМФ.



рейсы из Лондона в Вену и Будапешт (через Брюссель, Кельн и Прагу), а также увеличить в два раза частоту перелетов на маршрутах Лондон – Сингапур и Лондон – Йоханнесбург.

С 19 февраля 1936 года самолеты D.H.86 начинают совершать еженедельные почтовые рейсы между Лондоном и городом Кано на севере Нигерии, откуда почта доставлялась в западную часть Африки местными перевозчиками. Естественно, что вскоре по этому маршруту начались и регулярные пассажирские перевозки. Так, рейсы в Лагос были запущены 15 октября того же года, а в Аккру (Золотой Берег, ныне Гана) – 13 октября 1937 г.

С 14 марта 1936 года D.H.86 начали регулярные перелеты из Пенанга (являвшегося остановкой на маршруте Лондон – Брисбен) в Гонконг, тем самым впервые соединив Британию с этим форпостом Британской империи в Китае.

* * *

Необходимость быть лучшими во всем, толкала руководство «Империял Эйруэйз» идти на продуманный риск. Такой, например, как размещение заказа на изготовление 28 летающих лодок «Шорт» S.23 «Эмпайр» (Empire) ещё до завершения официальных испытаний. Эти лодки оказались весьма удачными и эксплуатировались в 24-местном (сидячем) или 16-местном (спальном) вариантах. Комфорт, удобство, роскошь, а также прогулочная палуба (на самолете!) были отличительной чертой всех «имперцев».

Более поздняя версия лодки S.23 именовалась S.30, и была оснащена четырьмя двигателями «Бристоль Персейс» XII (Bristol Perseus).

Самолеты «Империял Эйруэйз»

«Шорт» L.17 «Скилла» («Scylla» по имени головной машины) (два)



Две машины с повышенным уровнем комфорта (почти как в H.P.45) были собраны компанией «Шорт» с использованием имеющихся на складах корпусов от летающих лодок S.17. В итоге получился самолет с 4-мя двигателями, неубирающимися колесным шасси и корпусом от летающей лодки. В целом, эксперимент был признан неудачным, т. серия ограничилась двумя самолетами.

G-ACJJ «Скилла» (Scylla), первый полет 26 марта 1934 года, поступила на службу 1 мая 1934 года. Попала в аварию в Ле-Бурже под Парижем в августе 1934 года, когда при заходе на посадку пилот забыл отключить тормоза шасси (чтобы в полете вибрация не воздействовала на них, включалась блокировка), и самолет скапотировал. В результате аварии все пассажиры были выброшены из своих кресел и, пролетев весь салон, собрались в его головной части вместе с содержимым бара. Передана в Королевские ВВС в марте 1940 года. Разрушен бурей в аэропорту Дрем в Шотландии 14 апреля 1940 года.

G-ACJK «Сиринкс» (Syrinx), первый полет 17 мая 1934 года, поступил на службу 8 июня 1934 года. Разразившаяся в ноябре 1935 года в Брюсселе буря перевернула самолет на стоянке. Разобранный на запчасти аэроплан перевезли в Рочестер, где он был снова восстановлен. Передан в Королевские ВВС в марте 1940 года. Закончил свою работу в Эксетере в 1940 году ввиду окончательного выхода из строя.

«Авро» 652 «Авалон» («Avalon» по имени головной машины в серии) (два)



Несмотря на малую вместимость (всего 4 пассажирских места), эти монопланы оказались очень удобны в качестве «воздушного такси» и «почтальона» на не самых длинных маршрутах. В итоге, отслужив по три года, обе машины были переданы в службу подготовки летного состава (в качестве тренировочных самолетов).

G-ACRM «Авалон» (Avalon), поставлен 1 марта 1935 года. Работал «воздушным такси», после был передан в службу подготовки летного состава в июле 1938 года.

G-ACRN «Аватар» (Avatar), поставлен 8 марта 1935. Работал «почтальоном» на линии Париж – Марсель – Рим – Бриндизи, до тех пор, пока в 1937 году на этот маршрут не были поставлены самолеты «Де Хэвилленд» D.H.86A. Был передан в службу подготовки летного состава в июле 1938 года.

Самолеты «Империял Эйруэйз»

**«Армстронг Уитворт» AW.XV «Аталанта»
(Atalanta) (восемь)**

Были созданы как замена уже устаревающим самолетам модели D.H.66 «Геркулес» на тяжелых африканских маршрутах. Достаточно удачный четырехмоторный моноплан, который мог перевозить 9-11 человек.

G-ABPI «Аталанта» (Atalanta), передана в эксплуатацию 15 августа 1932 года. Была повреждена в октябре 1932 года в Ковентри, после чего переименована в «Ареത്യозу» и передана в авиакомпанию «Индиан Трансконтинентал Эйруэйз» (б/н VT-AEF).

G-ABTG «Амальтеа» (Amalthea), передана в эксплуатацию 12 сентября 1932 года. Потерпела катастрофу в городе Кисуму в Кении 27 июля 1938 года.

G-ABTH «Андромеда» (Andromeda), передана в эксплуатацию 27 сентября 1932 года. Выведена из эксплуатации в июне 1939 года.

G-ABTI «Аталанта» (Atalanta), передана в эксплуатацию 2 января 1933 года. Передан в BOAC. в 1940 году.

G-ABTJ «Артемида» (Artemis), передан в эксплуатацию 18 января 1933 года. Передан в BOAC. в 1940 году.

G-ABTK «Афина» (Athena), передана в эксплуатацию 18 марта 1933 года. Сгорела во время пожара в Дели 29 сентября 1936 года.

G-ABTL «Астреа» (Astraea), передана в эксплуатацию 4 апреля 1933 года. Передана в BOAC. в 1940 году.

G-ABTM «Орора» (Aurora), передана в эксплуатацию 20 апреля 1933 года. Продана в авиакомпанию «Индиан Трансконтинентал Эйруэйз» (б/н VT-AEG).

**«Болтон-Пол» P.71A «Баудисия» («Boadicea»
по имени головной машины в серии) (два)**

Последние из бипланов, работавшие на маршрутах «Империял Эйруэйз». Работали на коротких маршрутах Англия–Франция, мотаясь через Английский канал. Оба были потеряны в катастрофах в течение двух лет после поступления на службу.

G-ACOX «Баудисия» (Boadicea), поступил на службу 19 сентября 1934 года. Потерян в катастрофе в Английском канале 25 сентября 1936 года.

G-ACOU «Бритомарт» (Britomart), поступил на службу 14 октября 1934 года. Разрушен в результате катастрофы в Брюсселе 25 октября 1935 года.

**«Де Хэвилленд» D.H.86A
(двенадцать)**

Разработанный по заказу «Куантас Эмпайр Эйруэйз» четырехмоторный биплан должен был обеспечивать перевозку почты в суровых условиях Юго-Восточной Азии. Первоначальную модель D.H.86 отвергли сразу, т.к. там была кабина только на одного пилота (было построено всего 4 машины этого типа). В «Империял Эйруэйз» использовались модели D.H.86A с четырьмя двигателями «Джипси Сикс» I (200 л.с. каждый), двухместной кабиной для пилота и радиста и десятиместным салоном и D.H.86B с дополнительными килевыми шайбами для улучшения путевой устойчивости. Эти машины получили имена, начинающиеся на «D».

G-ACPL «Дельфинус» (Delphinus). Передан в BOAC, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н НК844. Разбился при взлете в Маатен Багуш в Египте 10 апреля 1942 года.

G-ACWC «Делиа» (Delia). Передан в BOAC в 1940 году. Разбился 17 июня 1942 года в Нигерии.

G-ACWD «Дорадо» (Dorado). Передан в BOAC, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н НК829. После передан в Австралийские ВВС, где и окончил свой путь 17 марта 1943 года, потерпев катастрофу в Нюфьюн Норд.

G-ADCM «Драко» (Draco). Разбился 22 октября 1935 года в городе Цветтл в Австрии.

G-ADCN «Дедалус» (Daedalus). Сгорел 3 декабря 1938 года в Бангкоке в Тайланде.

G-ADEF «Дайон» (Dione). Передан в BOAC, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н AX760. Разбился 26 ноября 1941 года в Лидде (ныне город Лод в Израиле) из-за перегруженности машины.

G-ADUE «Дарданус» (Dardanus). Передан в BOAC, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н AX762. После передан в Австралийские ВВС.

G-ADUF «Дайдо» (Dido). Поступил в «Империял Эйруэйз» в 1936 году. Передан в BOAC в 1940 году, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н НК828. Пережил войну, после чего сначала вернулся в состав гражданского флота (получив старый бортовой номер), а потом был выкуплен частным лицом (б/н SU-ACR).

G-ADUG «Дэнэй» (Danae). Передан в BOAC в 1940 году, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н НК831.

G-ADUI «Дриад» (Dryad). Был приобретен «Юнайтед Эйр Сервис» в 1936, в том же году выкуплен «Империял Эйруэйз». Продан в 1938 году в компанию «Бонд Эйр Сервисес», где получил б/н EI-ABT.

G-AEAP «Денебола» (Denebola). Передан в BOAC в 1940 году, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н НК830.

G-AEAP «Деметер» (Demeter). Передан в BOAC. в 1940 году, затем в Королевские ВВС в 1941 году, где получил б/н НК843. Позднее передан в Австралийские ВВС.

С 30 октября 1936 года первая из летающих лодок этого типа начала совершать регулярные рейсы по транссредиземноморским маршрутам: «Канопус» совершила перелет из Александрии в Бриндизи. 21 декабря того же года «Каледония» совершила перелет из Александрии в Марсель за 11 с половиной часов. Но этот перелет осуществлялся без захода в Рим, впрочем, этот вопрос был решен 4 января 1937 года летающей лодкой «Кастор».

Благодаря появлению S.23 «Империял Эйруэйз» смогла закрыть брешь в перевозке пассажиров из Парижа на Средиземное море (ранее пассажиров пересеживали на поезда до Италии или Греции, откуда их забирали следующий рейс).

С 16 января 1937 года из Саутгемптона начались перелеты по маршруту Марсель–Рим–Бриндизи–Афины и далее в Александрию (2222 мили за 13 часов). Благодаря этому с 5 марта Саутгемптон стал базой для дальних рейсов, а Кройдон остался центром европейского сообщения.

15 мая того же года самолеты наземного базирования на рейсах в Южную Африку были заменены на летающие лодки «Шорт» S.23 «Эмпайр» на линии до города Кисуму в Кении, а со 2 июня – на всей протяженности маршрута.

С 26 июня 1938 года «Челленджер» стал совершать регулярные пассажирские рейсы в Сидней, а «Камилла» и «Корделиа» – в Сингапур.

25 мая 1937 года состоялся пробный полет, а 16 июня открылся еженедельный первый трансатлантический рейс



«Сентаурус» в Веллингтоне (Новая Зеландия), декабрь 1937 г.

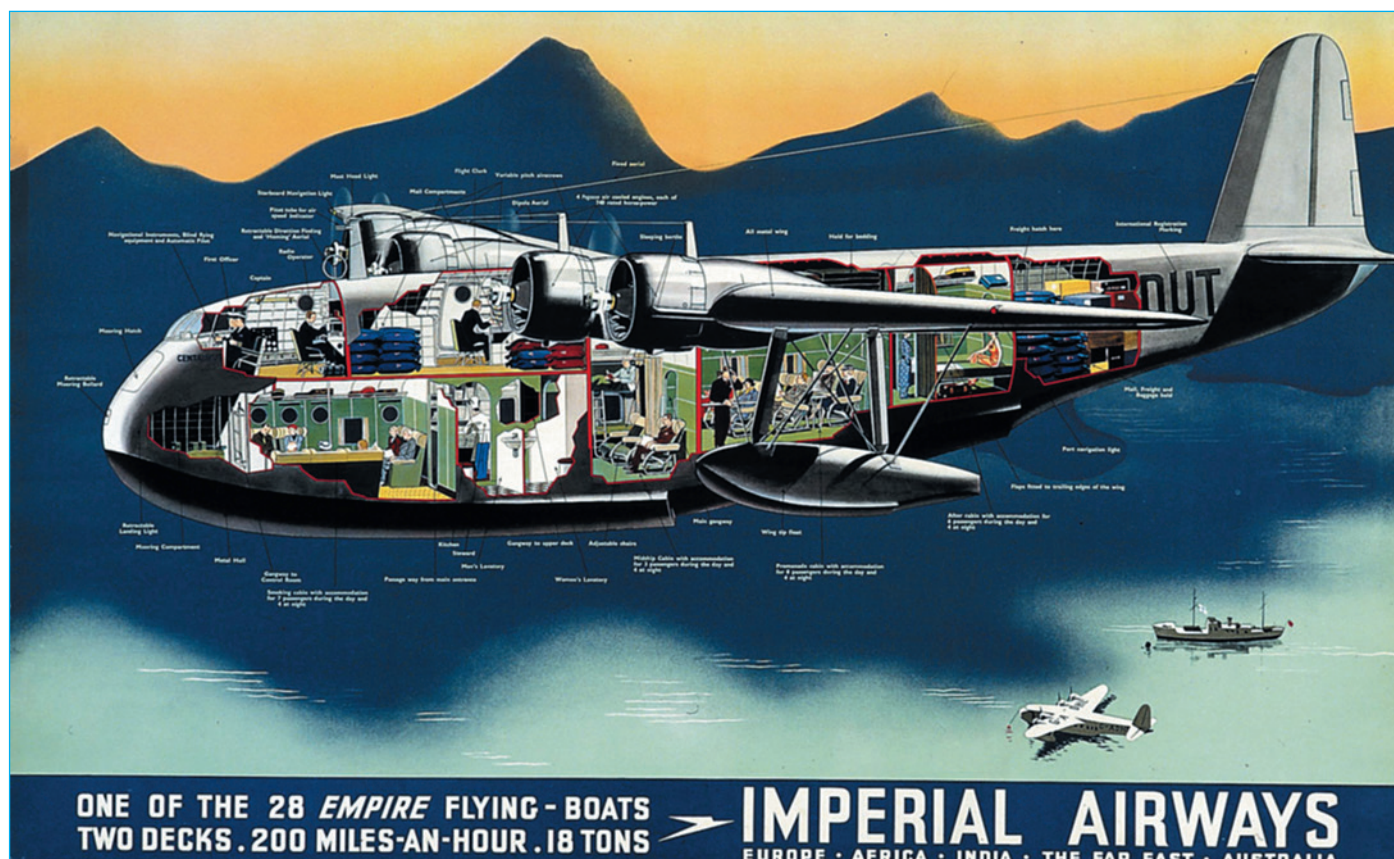


в Америку совместно с «Пан Американ Эйруэйз» (Pan American Airways), участок ответственности которой включал перелет Бермуды – Нью-Йорк. «Империял Эйруэйз» осуществляла рейсы на своей части маршрута на летающей лодке S.23 с именем «Кавалир» (позже, к нему присоединилась и «Каледония»), «Пан Американ Эйруэйз» – на летающей лодке «Сикорски» S.42B «Клиппер» III с именем «Бермуда клиппер» (Bermuda Clipper). С 25 августа этот рейс стал осуществляться дважды в неделю. Вскоре было выяснено, что в связи с большим количеством плавсредств в бухте Нью-Йорка, безопаснее завершать перелет не там, а в Балтиморе. Что и было вскоре осуществлено, начиная с 17 ноября 1937 года.

В мае 1937 г. «Империял Эйруэйз» отметила свой 40 000-й перелет через Ла-Манш, а также 1000-й рейс из Англии в колонии и протектораты.

Программа «Эмпайр Эйр Мэйл» (Empire Air Mail)

Помимо пассажирских перевозок на популярных маршрутах, остро стоял вопрос о доставке почты в отдаленные части Империи. Поэтому 29 июня 1937 года стартовала программа «Эмпайр Эйр Мэйл», которая ставила своей целью перевозку корреспонденции с помощью самолетов «Импе-



риал Эйруэйз». Первый рейс был совершен из Саутгемптона в Южную и Восточную Африку.

Вся почта была приведена к единому стандарту веса и размера, что позволило разместить письма в обычных почтовых ящиках. В течение того года летающие лодки «Каледония» и «Кавалир» доставляли корреспонденцию по всей Северной Атлантике, а 27-28 сентября «Кэмбриа» совершила самый быстрый перелет через океан между Ботвудом (Ньюфаундленд) и Фойнсом (Ирландия) за десять часов тридцать шесть минут.

1937-й год стал вершиной деятельности «Империял Эйруэйз». Было установлено множество мировых рекордов в области пассажирских перевозок, в том числе самый

длинный воздушный маршрут в мире (15 000 миль от Англии до Новой Зеландии), самое большое количество доставленных пассажиров (70 000 человек), максимальная длина всех перелетов (6 000 000 миль).

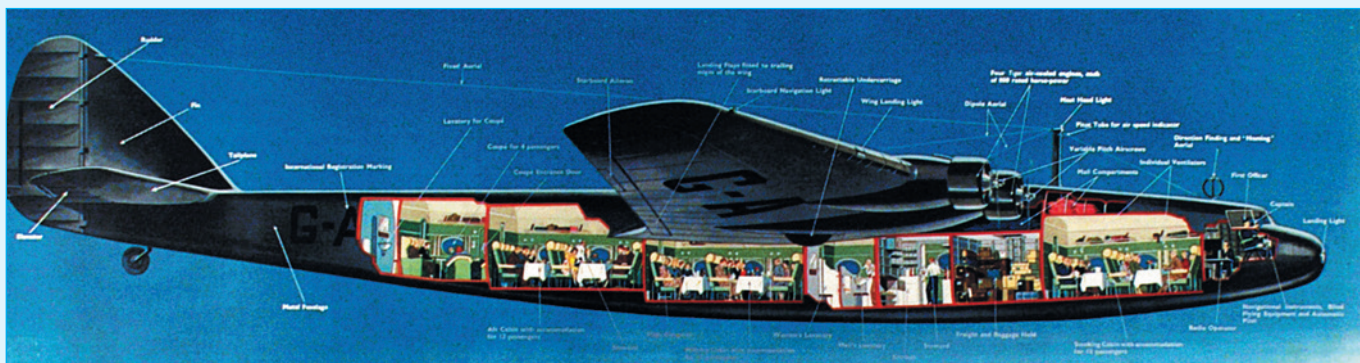
С началом 1938 года показатели только увеличились. В частности, спустя три месяца после начала года объем почты, доставленной в Африку по программе «Эмпайр Эйр Мэйл», составил уже 100 тонн; столько же корреспонденции было доставлено в Индию, а почтовые рейсы в Америку перевозили по 2 тонны писем и посылок ежедневно.

С 28 июля в программу «Эмпайр Эйр Мэйл» были включены: Австралия, Новая Зеландия, Тасмания, Папуа, Фи-

«Армстронг Уитворт» A.W.27 «Энсайн»



«Армстронг Уитворт» A.W.27 «Энсайн» (Ensign – по имени головной машины в серии) (двенадцать)



Разрабатываемый как замена серии самолетов A.W.15 «Аталанта», «Энсайн» имел весьма печальную историю. Заказ на изготовление первого прототипа плюс ещё тринадцать машин «Империял Эйруэйз» разместила в 1936 году. Четырехмоторный моноплан с высочайшим уровнем комфорта, салонами для сна, баром и всеми удобствами для пассажиров... все бы хорошо, если бы не «запах войны», витавший в воздухе. В итоге, разработка этого лайнера велась по остаточному принципу, т.к. все силы были вложены в изготовление бомбардировщика «Армстронг Уитворт» A.W.38 «Уитли». Естественно, это сказалось на конечной модели: первый полет состоялся 24 января 1938 года и выявил кучу недостатков, впрочем, как и последующие тестовые вылеты тоже. Доходило до того, что испытателям приходилось сажать самолет со всеми заглушенными двигателями. Несмотря на это, самолет был запущен в серию, и последовавшие за прототипом ещё три машины «Эджерия», «Эльсинор», «Ютерпи» были готовы к Рождеству 1938 года, после чего отправлены в Австралию... но не долетели до неё из-за проблем с двигателями. В итоге, после замены двигателей на «Армстронг Сиддли Тайгер» ИХ основные эксплуатационные проблемы были решены, но тут грянула война, и все «энсайны» были отправлены в БОАС. Последние два самолета из четырнадцати были достроены уже после начала Второй мировой. На них установили двигатели «Райт Циклон» GR-1820-G102A, что положительно сказалось на их летных качествах. В такой модификации самолет имел обозначение «Армстронг Уитворт» A.W.27A «Энсайн» Mk.2. На службе «Империял Эйруэйз» состояли машины двух классов: «имперский» (8 самолетов, имел 27 обычных мест или 20 спальных) и «западный» (4 самолета, имел 40 мест в трех каютах для 36 человек и одном купе для 4 человек).

«Имперский» класс:

G-ADSR «Энсайн» (Ensign), вступил в строй 29 июня 1938 года. Работал на линии Лондон–Париж с 24 октября 1938 года. С началом войны передан в БОАС. Разобран в Каире в январе 1945 года.

G-ADSS «Эджерия» (Egeria), вступила в строй 18 ноября 1938 года. Была продана и предназначалась для «Индиан Трансконтинентал Эйруэйз», как VT-AJE «Эллора» (Ellora), но не доставлена получателю. С началом войны передана в БОАС, пошла на слом в городе Хамбл 13 апреля 1947 года, после чего списана.

G-ADST «Эльсинор» (Elsinore), вступила в строй 14 ноября 1938 года. С началом войны передана в БОАС, пошла на слом в городе Хамбл в Великобритании 28 марта 1947 года.

G-ADSU «Ютерпи» (Euterpe), вступила в строй 2 декабря 1938 года. Была продана и предназначалась для «Индиан Трансконтинентал Эйруэйз», как VT-AJR «Эверест» (Everest), но не доставлена получателю. С началом войны передана в БОАС. 15 декабря 1939 года совершила вынужденную посадку в Боннигтоне, самолет был поврежден и восстановлен, но в том же месяце «Ютерпи» выкатилась за полосу на авиабазе Королевских ВВС Чиппинг-Уоррен и повредила стойку шасси. Починена за счет запчастей с «Юралиса». Разобрана в Каире в 1946 году.

G-ADSV «Эксплорер» (Explorer), вступил в строй 2 декабря 1938 года. С началом войны передан в БОАС, пошел на слом в городе Хамбл в Великобритании 23 марта 1947 года.

G-ADTA «Юралис» (Euryalus), вступил в строй 23 августа 1939 года. Была продана и предназначалась для «Индиан Трансконтинентал Эйруэйз», как VT-AJG «Эрнакулам» (Ernakulam), но не

доставлен получателю. С началом войны передан в БОАС. 23 мая 1940 года избежал налета немецких ВВС на аэродром Мервилль во Франции (один из шести самолетов). Попытка уйти к английскому берегу, последовательно потерял оба внутренних двигателя. Дотянул до городка Лимпн в графстве Кент, где и совершил вынужденную посадку. При посадке правое шасси не было полностью выпущено, в результате чего самолет зацепил крылом землю, пропахал борозду и врезался в забор. Поврежденную машину доставили на авиабазу в Хамбле в июне. Запчастей от почти полностью разбитой машины хватало, чтобы починить «Ютерпи», что и было сделано. «Юралис» был официально списан 15 ноября 1941 г., а в сентябре 1942 года – окончательно разобран.

G-ADTB «Эхо» (Echo), вступил в строй 19 сентября 1938 года. Передан в БОАС, пошел на слом в городе Хамбл в Великобритании 20 марта 1947 года.

G-ADTC «Эндимион» (Endymion) вступил в строй 9 октября 1938 года. Был продан в «Индиан Трансконтинентал Эйруэйз», как VT-AJH «Эта» (Etah), но не доставлен получателю. Передан в БОАС. Сгорел во время воздушного налета немецкой авиации на аэродром Уитчёрч 24 ноября 1940 года.

«Западный» класс:

G-ADSW «Эддистон» (Eddystone), вступил в строй 8 мая 1939 года. С началом войны передан в БОАС, пошел на слом в городе Хамбл в Великобритании 21 апреля 1947 года. Последний из самолетов этого класса.

G-ADSX «Эттрик» (Ettrick), вступил в строй 12 июня 1938 года. С началом войны передан в БОАС. Брошен на аэродроме Ле-Бурже 1 июня 1940 года. Восстановлен немцами с использованием двигателей «Даймлер-Бенц», после чего использовался ими.

G-ADSY «Эмпаириен» (Empyrean), вступил в строй 23 июня 1938 года. С началом войны передан в БОАС, пошел на слом в городе Хамбл в Великобритании 21 апреля 1947 года.

G-ADSZ «Элизиян» (Elysian) вступил в строй 30 июня 1938 года. С началом войны передан в БОАС. Уничтожен во время налета немецкой авиации на город Мервилль во Франции 23 мая 1940 года.

«Армстронг Уитворт» A.W.27A «Энсайн» Mk.2

Несмотря на то, что эти машины не использовались «Империял Эйруэйз», их судьба неотделима от остальных самолетов этого класса.

G-AFZU (бывший G-ADTE) «Эверест» (Everest), поступил в БОАС 26 июня 1941 года. Был атакован самолетом «Хейнкель» He.111 над Бискайским заливом, но несмотря на повреждения смог дотянуть до аэропорта в Корнуолле. Позднее был отремонтирован и возвращен на службу.

G-AFZV (бывший G-ADTD) «Энтерпрайз» (Enterprise) поступил в БОАС 1 ноября 1941 года. Самолет совершил вынужденную посадку в море, недалеко от Нуакшота (Мавритания) в Западной Африке 1 февраля 1942 года, экипаж был спасен летчиками 20-й эскадрильи Королевских ВВС. Оставленную машину забрали себе французы и ввели в эксплуатацию под б/н F-AFZU (позднее F-BAND). В ноябре 1942 г. самолет был захвачен немцами. Принят на службу в немецкие ВВС после замены двигателей на «Даймлер-Бенцы».

Самолеты «Империял Эйруэйз»

«Де Хэвилленд» D.H.91 «Альбатрос» (Albatross) (Frobisher-class по имени головной машины в серии) (семь)



В конечном счете по заказу «Империял Эйруэйз» была разработана идеальная машина для европейских перевозок. Четырехмоторный пассажирский самолет с плавными очертаниями был красив, имел надежные двигатели с водяным охлаждением, быстр (долоенный рекорд скорости в 219 миль в час)... но построен из «сэндвич» панелей, включая пробковое дерево (по такому же принципу будут построены бомбардировщики «Москито» во время Второй мировой войны). Работали все машины на европейских маршрутах.

G-AFDI «Фробишер» (Frobisher), принят на службу в пассажирском варианте 17 октября 1938 года. Передан в BOAC, был уничтожен во время налета немецких ВВС на аэродром в Уитчёрче 20 декабря 1940 года.

G-AFDJ «Фэлкон» (Falcon), принят на службу в пассажирском варианте 1 ноября 1938 года. Передан в BOAC в 1940 году. Отправлен на слом в сентябре 1943 года.

G-AFDK «Форчуна» (Fortuna), принята на службу в пассажирском варианте 6 января 1939 года. Передана в BOAC в 1940 году. Разбита при приземлении в аэропорту Шэннон в Ирландии 16 июля 1943 года.



G-AFDL «Фингал» (Fingal), принят на службу в пассажирском варианте 4 апреля 1939 года. Передан в BOAC в 1940 году. Разбился при посадке недалеко от Паклчерч в Англии 6 октября 1940 года.

G-AFDM «Фиона» (Fiona), принята на службу в пассажирском варианте 16 января 1939 году. Передана в BOAC в 1940 году. Отправлена на слом в сентябре 1943 года.

G-AEUV «Фарадей» (Faraday), принят на службу в августе 1939 года. Работал в качестве почтового самолета. Передан в BOAC, позднее служил в 271-й эскадрилье Королевских ВВС в 1940 году (б/н AX903). Разбился при приземлении в Рейкьявике 11 августа 1941 года.

G-AEWW «Фрэнклин» (Franklin). Был создан как многофункциональный почтово-пассажирский самолет. Поставлен в BOAC, позднее передан в 271-ю эскадрилью Королевских ВВС в 1940 году (б/н AX904). Разбился при приземлении в Рейкьявике, 7 апреля 1942 года.

Летающая лодка «Шорт» S.23 «Эмпайр» (Empire) (тридцать одна)



Все лодки этого типа, включая «сестер» S.30 и S.33, также известны как C-class (по букве, с которой начинались все имена этих летающих лодок).

Когда идея экспансии авиакомпаний путем строительства летающих лодок стала очевидной, «Империял Эйруэйз» при поддержке британского правительства обратилась к компании «Шорт» и та спустя малое время выдала блестящую серию машин S.23 «Империя». Нет, конечно, «Сикорский» S.42B, который был главным конкурентом британских самолетов, имел большую оперативную дальность полета, зато обладал меньшим комфортом для пассажиров и был хуже в управлении. Более того, британское правительство, что естественно, лоббировало работу «Империял Эйруэйз» во всем мире, ненавязчиво «перекрывая кислород» и не выдавая разрешений на работу американским самолетам и авиакомпаниями в Африке, Ближнем Востоке, Индии, Австралии и Юго-Восточной Азии. Таким образом, в большей части «цивилизованного мира» понятие «летающая лодка» плотно ассоциировалась с продукцией фирмы «Шорт».

Самолет представлял собой моноплан с четырьмя двигателями «Бристоль Персеус» ХС, мощностью 910 л.с. каждый. Корпус высотой 17 футов (5,2 метра) технически был разделен на две палубы: на верхней располагались грузы (до 1400 кг), техническая зона и зона управления для экипажа, на нижней – якорь, механизмы шасси и прочее необходимое оборудование. Пассажиры располагались в кормовом отсеке, из которого можно было подняться на кормовую часть верхней палубы, чтобы полюбоваться видом из задней кабины, совершить небольшую прогулку или просто насладиться сервисом.

Всего была построена 31 лодка типа S.23.

Во время войны две из них («Клио» и «Корделия») были переоборудованы в военные гидросамолеты: установлен радар ASV,

две счетверенные турели «Болтон-Пол» с пулеметами «Браунинг» калибром 7,62 мм и 6 глубинных бомб.

G-ADHL «Канопус» (Canopus), прибыл на службу 20 октября 1936 года. Передан в ВОАС в апреле 1940 года. Разобран в городе Хит в Англии 23 октября 1946 года.

G-ADHM «Каледония» (Caledonia), прибыла на службу 4 декабря 1936 года. С дополнительными баками (модификация «Атлантик») работала на трансатлантическом маршруте. Передана в ВОАС после начала войны. Разобрана в городе Хит в Англии 23 марта 1947 года.



Самолеты «Империял Эйруэйз»



G-ADUT «Сентаурус» (Centaurus), поступил на службу 7 декабря 1936 года. Первым облетал маршруты в Австралию и Новую Зеландию. Передан в ВОАС после начала войны. Переведен в австралийские ВВС, с присвоением б/н A18-10. Получил фатальные повреждения при швартовке в Бруме на западе Австралии 3 марта 1942 года.

G-ADUU «Кавалир» (Cavalier), поступил на службу 25 ноября 1936 года. Потерпел крушение 21 января 1939 года в Атлантическом океане из-за обледенения всех четырех двигателей. В результате самолет затонул, из тринадцати человек, которые были на борту, уцелело десять, которых спустя почти десять часов после катастрофы спасли моряки с проходящего танкера «Эс-со Байтаун». По итогам проверки была изменена конструкция двигателей, стал обязательным их долгий прогрев перед вылетом, увеличено число спасательных средств и установлены ремни безопасности на всех сиденьях.

G-ADUV «Кэмбриа» (Cambria), поступила на службу 15 января 1937 года. С дополнительными баками (модификация «Атлантик») работала на трансатлантическом маршруте. Передана в ВОАС после начала войны. Разобрана в городе Хит в Англии в январе 1947 года.

G-ADUW «Кастор» (Castor), поступил на службу 23 декабря 1936 года. Первым совершил перелет в Александрию 6 февраля 1937 года. Передан в ВОАС после начала войны. Разобран в городе Хит в Англии 4 февраля 1947 года.

G-ADUX «Кассиопея» (Cassiopeia), поступила на службу 25 января 1937 года. Передана в ВОАС после начала войны. Разбилась в Сабанге (о. Суматра) 22 декабря 1941 года, после столкновения с обломками, четыре человека погибло.

G-ADUY «Капелла» (Capella), поступила на службу 16 февраля 1937 года. Повреждена в Батавии 12 марта 1939 г., ремонту не подлежала.

G-ADUZ «Сигнус» (Cygnus), поступил на службу 3 марта 1937 года. Потерпел катастрофу в Бриндизи 5 декабря 1937 года.

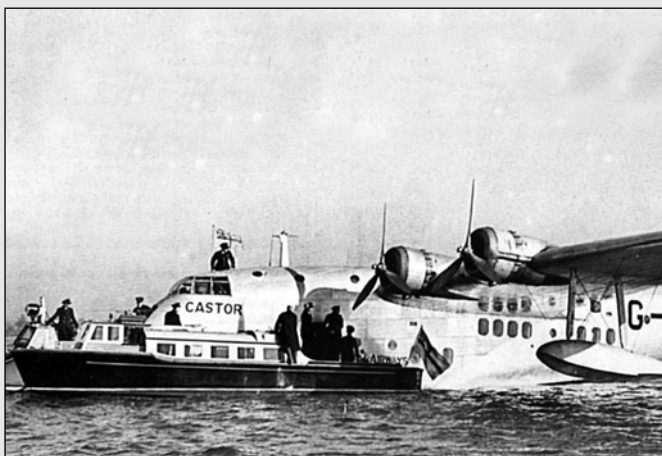
G-ADVA «Кэприкорнус» (Capricornus), поступил на службу 16 марта 1937 года. Разбился недалеко от города Макон во Франции 24 марта 1937 года, совершая перелет в Александрию.

G-ADVB «Корсар» (Corsair), поступил на службу 8 апреля 1937 года. Передан в ВОАС после начала войны. Разобран в городе Хит в Англии 20 января 1947 года.

G-ADVC «Куртье» (Courtier), поступил на службу 23 апреля 1937 года. Разбился недалеко от Афин в Греции 1 октября 1937 года.

G-ADVD «Челленджер» (Challenger), поступил на службу 6 мая 1937 года. Разбился у побережья Мозамбика 1 мая 1939 года.

G-ADVE «Сентурион» (Centurion), поступил на службу 29 мая 1937 года. Потерпел катастрофу в Калькутте 12 июня 1939 года.



G-AETV «Кориолэйнус» (Coriolanus), поступил на службу 17 июня 1937 года. Также известен под б/н VH-ABG (австралийский). Передан в ВОАС после начала войны. Окончательно отправлен на слом в 1947 году.

G-AETW «Кальпёрния» (Calpurnia), поступила на службу 30 июня 1937 года. Потерпела катастрофу на озере Хаббания в Ираке 27 ноября 1938 года, погибло 4 человека.

G-AETX «Серес» (Ceres), поступил на службу 16 июля 1937 года. Передан в ВОАС после начала войны. Уничтожен пожаром 1 декабря 1942 года в Дурбане в ЮАР.

G-AEUA «Клио» (Clio), поступила на службу 26 июля 1937 года. Передана в ВОАС после начала войны, потом служила в 201-й эскадрилье Королевских ВВС (б/н AX659). Разбилась в бухте Лох Индал на северо-западе Шотландии 22 августа 1941 года.

G-AETZ «Сёрси» (Circe), поступила на службу 16 августа 1937 года. Передана в ВОАС после начала войны. Сбита недалеко от Чилачапа (Индонезия) 28 февраля 1942 года одиночным самолетом «Мицубиси G4M». Все находящиеся на борту погибли.

G-AEUA «Калипсо» (Calypso), поступила на службу 26 августа 1937 года. Поставлена «Куантас Эмпайр Эйруэйз» (б/н не присвоен, т.к. не использовалась). Передана австралийским ВВС с началом войны б/н A18-11. Разбилась недалеко от Дару (о. Новая Гвинея) 8 августа 1942 года.

G-AEUB «Камилла» (Camilla), поступила на службу 13 сентября 1937 года. Также известна под б/н VH-ABG (австралийская нумерация). Разбилась в Порт-Морсби 22 апреля 1943 года в плохую погоду (по некоторым данным – из-за ошибки в пилотировании вторым пилотом). Выжило восемнадцать человек из тридцати одного.

G-AEUC «Каринна» (Carinna), поступила на службу 25 сентября 1937 года. Передана в ВОАС после начала войны. Уничтожена в ходе авианалета на город Брум в Западной Австралии 3 марта 1942 года.

G-AEUD «Корделиа» (Cordelia), поступила на службу 9 октября 1937 года. Передана в ВОАС после начала войны, затем 119-ю эскадрилью Королевских ВВС (б/н AX660). Разобрана в городе Хит в Англии 6 марта 1947 года.

G-AEUE «Кэмирониан» (Cameronian), поступил на службу 23 октября 1937 года. Передан в ВОАС после начала войны. Разобран в городе Хит в Англии в январе 1947 года.

G-AEUF «Коринфиан» (Corinthian), поступил на службу 9 ноября 1937 года. Передан в ВОАС после начала войны. Разбился недалеко от города Дарвин в Австралии 22 марта 1942 года.

G-AEUG «Куги» (Coogee), поступил на службу 8 января 1938 года. Поставлен «Куантас Эмпайр Эйруэйз» под б/н VH-ABC. Передан в австралийские ВВС под б/н A18-12. Потерпел катастрофу в Таунсвилле в Австралии в марте 1942 года.

G-AEUN «Корио» (Corio), поступил на службу 10 февраля 1938 года. Поставлен «Куантас Эмпайр Эйруэйз» под б/н VH-ABD. Прикомандирован к австралийскому правительству в сентябре 1939 года. Сбит над Тимором 30 января 1942 года в результате атаки 7 истребителей «Мицубиси» A6M. В результате погибло 13 из 18 находившихся на борту человек. Оставшиеся в течение трех часов добирались до берега, где и были спасены летающей лодкой Голландских Королевских ВМС. Примечательно, что пилот «Корио» (А.А. Кох) не только смог добраться до берега вплавь с двумя ранениями и сломанной правой ногой, но и после выписки из госпиталя опять пилотировал летающие лодки, где снова попал в катастрофу уже управляя «Камиллой» в апреле 1943 года. Опять выжил и благополучно дожил до 70 лет.

G-AEUI «Куронг» (Coorong), поступил на службу 26 февраля 1938 года. Поставлен «Куантас Эмпайр Эйруэйз» под б/н VH-ABE. Разбил причал в городе Дарвин при заходе на посадку. Отправлен в Британию для ремонта, восстановлен. Принят на службу в ВОАС. Разобран в городе Хит в Англии в январе 1947 года.

G-AFBJ «Карпентария» (Carpentaria), поступила на службу 28 ноября 1937 года. Поставлена «Куантас Эмпайр Эйруэйз» под б/н VH-ABA. Разобрана в городе Хит в Англии 19 января 1947 года.

G-AFBK «Кулангатта» (Coolangatta), поступила на службу 18 декабря 1937 года. Поставлена «Куантас Эмпайр Эйруэйз» под б/н VH-ABV. Передана в австралийские ВВС под б/н A18-13. Разбилась в Сиднее 11 октября 1944 года.

G-AFBL «Кюэй» (Cooyee), поступила на службу 30 марта 1938 года. Поставлена «Куантас Эмпайр Эйруэйз» под б/н VH-ABF. Разобрана в городе Хит в Англии 2 февраля 1947 года.

Самолеты «Империял Эйруэйз»

Летающая лодка «Шорт» S.30 «Эмпайр» (Empire) (девять)



Поздняя модель лодки S.23, отличавшаяся, в основном, повышенным весом и новыми двигателями: на S.30 стояло следующее поколение двигателей «Бристоль Персеус» XII (Bristol Perseus)

G-AFCU «Чемпион» (Champion), поставлен 27 октября 1938 года. Передан в BOAC после начала войны. Разобран в городе Хит в Англии 16 марта 1947 года.

G-AFCU «Кэбот» (Cabot), поставлен 27 июля 1939 года. Передан Королевским ВВС в сентябре 1939 года (б/н V3137). Уничтожен в ходе авианалета на город Будё в Норвегии 5 мая 1940 года.

G-AFCV «Карэбью» (Caribou), поставлен 7 июля 1939 года. Передан Королевским ВВС в сентябре 1939 года (б/н V3138). Уничтожен в ходе авианалета на город Будё в Норвегии 5 мая 1940 года.

G-AFCW «Коннемара» (Connemara), поставлена 24 марта 1939 года. Сгорела во время дозаправки в городе Хит в Англии 19 июня 1939 года.

G-AFCX «Клайд» (Clyde), поставлен 29 марта 1939 года. Передан в BOAC после начала войны. Разбит штормом в Лиссабоне 14 февраля 1941 года.

G-AFCY «Кэптэн Кук» (Captain Cook), поставлен 21 апреля 1939 года. Передан в «Тасманиан Эмпайр Эйруэйз Лимитед» для работы на трансасманских маршрутах (б/н ZK-АМА, имя изменено на «Аотейроа» (Aotearoa)). Отправлен на слом в Окленде в 1953 году.

G-AFCZ «Клэр» (Clare), поставлена 6 апреля 1939 года. Передана в «Тасманиан Эмпайр Эйруэйз Лимитед» для работы на трансасманских маршрутах (б/н ZK-АМВ, имя изменено на «Острелия» (Australia)). Передана в BOAC после начала войны. Сгорела в воздухе над Банжулом (Гамбия) 14 сентября 1942 года.

G-AFDA «Камберленд» (Cumberland), поставлен 12 мая 1939 года. Передан в «Тасманиан Эмпайр Эйруэйз Лимитед» для работы на трансасманских маршрутах (б/н ZK-АМС, имя изменено на «Аваруа» (Awarua)). Отправлен на слом в Окленде в 1947 году.

G-AFKZ «Кэти» (Cathy), поставлена 26 февраля 1940 года. Передана в BOAC после начала войны. Разобрана в городе Хит в Англии 9 марта 1947 года.



Комфортабельные условия на борту лайнеров «Империял Эйруэйз»



джи, острова Норфолк, Лорд-Хау, Науру, подмандатная территория Западное Самоа и территории, находившиеся под юрисдикцией Верховного комиссара по западной части Тихого океана.

В 1938 году в эксплуатацию были введены два новых типа самолетов: A.W.27 «Энсайн» (Ensign) и D.H.91 «Альбатрос» (Albatros).

«Энсайн» мог иметь два варианта салонов: «европейский» на 40 пассажиров и «имперский», или «азиатский», на 27 сидячих или 20 спальных мест (в этом случае один из четырех пассажирских салонов использовался для размещения дополнительных бензобаков).

«Энсайн» стал первым европейским четырехмоторным цельнометаллическим лайнером-монопланом, который мог взлетать и садиться на взлетно-посадочные полосы (а не на воду), что ничуть не умаляло многочисленных проблем со вводом данного самолета в эксплуатацию: достаточно сказать, что первую тройку машин, отправленных для эксплуатации в Азию, пришлось вернуть с полдороги из-за проблем с работой двигателей на больших высотах.

Естественно, из соображений престижа и для демонстрации превосходства «Империял Эйруэйз», эти самолеты поставили на наиболее престижный маршрут Лондон – Париж, первый полет состоялся 20 октября 1938 г.

С началом Второй мировой войны «энсайны» использовались для доставки грузов во Францию, но в 1941 году их поставили на ремонт с заменой двигателей на более мощные и надежные. После этого самолеты до 1947 года летали на Ближнем и Среднем Востоке.

Самолеты «Альбатрос» в компании получили обозначение тип «Фробишер» (Frobisher) – по имени головного самолета серии. Эти машины стали первыми британскими лайнерами, имевшими крейсерскую скорость более 200 км/ч и максимальную – 225 км/ч, при этом был установлен ряд

Летающая лодка «Шорт» S.26 (три)



Все лодки этого типа также известны как G-class (по букве, с которой начинались все имена этих самолетов).

Следующее поколение летающих лодок, заказанное «Империял Эйруэйз» перед самой войной. Сохранив массу корпуса самолета от S.23, конструкторы установили на него четыре двигателя «Бристоль Геркулес» (Bristol Hercules, по 1400 л.с. каждый). В результате получилась прекрасная машина, которую планировалось выпускать в трех вариантах:

- для «дальних» маршрутов: максимально возможный радиус – 6000 миль без загрузки;
- для «средних» маршрутов: 2000 миль с 10 пассажирами и багажом на борту;
- для «коротких» маршрутов: 1000 миль с 24 пассажирами и багажом на борту.

Также, согласно расчётам, лодки G-класса могли поднимать в воздух для «обзорного облета» до 150 человек за один раз. Несмотря на то, что две из трех машин были поставлены в «Империял Эйруэйз», на рейсы они так и не вышли, сначала готовя экипажи для этих самолетов, а потом передав их в Королевские ВВС с началом войны.

Во время войны все три летающие лодки были переоборудованы в военные гидросамолеты: установлен радар ASV, три счетверенные турели «Болтон-Пол» с пулеметами «Браунинг» калибра 7,62 мм и 6 глубинных бомб.

После возвращения в ВООС двух оставшихся машин («Голден Хайнд» была потеряна в 1941 году), их переоборудовали в полностью пассажирские машины, втиснув 40 сидений для максимальной экономии и запустили на линию Англия – Нигерия.

G-AFCI «Голден Хайнд» (Golden Hind), первый полет состоялся 21 июля 1939 года. Включена в состав 119-й Королевских ВВС (б/н X8275). В июне 1941 года на время выполнения заданий по снабжению войск в Гибралтаре и на Ближнем Востоке присоединена к 10-й эскадрильи австралийских ВВС. Возвращена в ВООС в декабре 1941 года. С 1947 по 1954 год стояла на вечной стоянке в гавани Рочестера. В 1954 году села на мель в Харти Ферри (Англия), после чего была признана неремонтопригодной из-за фатальных повреждений корпуса.

G-AFCJ «Голден Флис» (Golden Fleece), первый полет состоялся 24 февраля 1940 года. Включена в состав 119-й эскадрильи Королевских ВВС (б/н X8274). В июне 1941 года на время выполнения заданий по снабжению войск в Гибралтаре и на Ближнем Востоке присоединена к 10-й эскадрильи австралийских ВВС. Разбился 20 июня 1941 года недалеко от мыса Финистерре в Испании после отказа двух двигателей.



G-AFCK «Голден Хорн» (Golden Horn), первый полет состоялся 8 июля 1940 года. Включен в состав 119-й эскадрильи Королевских ВВС (б/н X8273). В июне 1941 года на время выполнения заданий по снабжению войск в Гибралтаре и на Ближнем Востоке присоединен к 10-й эскадрильи австралийских ВВС. Возвращен ВООС в декабре 1941 года. Потерян в Лиссабоне 9 января 1943 года от пожара во время испытательного полета после капитального ремонта двигателя.



рекордов для перелетов между европейскими столицами. Например, 200-мильный перелет из Лондона в Брюссель был совершен за 48 минут «альбатросом» с собственным именем «Фэлкон» (Falcon).

Северная Америка

Естественно, всё это время сотрудники «Империал Эйруэйз» экспериментировали в попытках преодоления беспокойного неба Северной Атлантики и налаживания регулярных перевозок в США и Канаду.

Основной проблемой при таких рейсах являлось нахождение «золотой середины» между полезным грузом и временем беспосадочного перелета (т.е. чем больше вес пассажиров и груза, тем ниже дальность «броска», а малая полезная нагрузка – низкая коммерческая эффективность). Решений этой проблемы было ровно два: помощь при взлете (чтобы лайнер тратил меньше топлива при наборе оп-



Самолеты «Империал Эйруэйз»

Летающая лодка «Шорт» S.33 «Эмпайр» (Empire) (две машины, третья не завершена)



Улучшенный вариант S.23 с четырьмя двигателями «Бристоль Персеус» ХС и увеличенной дальностью полета. Было заказано три машины, построены только две.

G-AFPZ «Клифтон» (Clifton), передан напрямую в BOAC 17 апреля 1940 года. Отправлен в Австралию (б/н VH-ACD). Разбился в Сиднее 18 ноября 1944 года.

G-AFRA «Клеопатра» (Cleopatra), передана напрямую в BOAC 10 мая 1940 года. Разобрана в городе Хит в Англии 4 ноября 1946 года.

G-AFRB – строительство остановлено на стадии готового корпуса. Разобран в 1943 году.

тимальной скорости) и осуществление дозаправки самолета в воздухе (без задействования наземных служб).

«Помощь при взлете» была решена чисто по-английски: для перевозки почты использовались два самолета. Первый (S.21 «Майя» (Maia)) был измененной вариацией летающей лодки «Шорт» S.23 «Эмпайр», на верхнюю часть фюзеляжа которой в свою очередь крепился гидросамолет (S.20 «Меркьюри» (Mercury)), полностью загруженный



Старт летающей лодки «Меркьюри» с «Майи»

почтой. Целиком конструкция называлась «Майо Композит».

При взлете на форсажном режиме работали двигатели обоих самолетов, после того, как тандем поднимался в воздух, двигатели «Меркьюри» переключались в экономичный режим. Когда на «Майе» топлива оставалось только на обратный путь, «Меркьюри» выводил двигатели на рабочий режим, отделялся от «носителя» и продолжал полет по маршруту, а «Майя» возвращалась на базу.

Первый пробный полет «Меркьюри» состоялся 21 июля 1938 года, когда он оставил «Майю» недалеко от Фойнса (Ирландия) и направился в Монреаль, преодолев 2930 миль без остановок за двадцать часов и двадцать минут. После выгрузки груза, «Меркьюри» перелетел в Нью-Йорк с газетами и новостными фотографиями, увеличив общее время перелета до двадцати пяти часов и восьми минут. Этот полет установил сразу три новых мировых рекорда: первый коммерческий рейс через Северную Атлантику на машине «тяжелее воздуха», первый пролет с востока на запад от Британских островов до Канады и самое быстрое пересечения Северной Атлантики с востока на запад.

«Меркьюри» помогал нести рождественскую почту между Саутгемптоном и Александрией в декабре 1938 года, а также получил дополнительную известность, когда совершил самый длинный беспосадочный перелет гидросамолета между Данди и Уолфиш-Бей (недалеко от Кейптауна) осенью того же года. Полет длиной 6045 миль проходил со средней скоростью 144 мили/час, что являлось на тот момент рекордом для столь дальних перелетов.

* * *

Вторым из трансатлантических экспериментов «Империял Эйруэйз» была «дозаправка топливом в полете» (кстати, идея такой дозаправки принадлежала тому же Алану Кобхэму, открывшему свою фирму после ухода из «Империял Эйруэйз»). 5-6 августа 1939 года летающая лодка «Шорт» S.30 «Карэбью» вылетела из Саутгемптона в Нью-Йорк через Фойнс, Ботвуд и Монреаль. Это был первый из серии полетов данного самолета (вместе с напарником по



Дозаправка летающей лодки «Карэбью» в воздухе

Самолеты «Империял Эйруэйз»

«Шорт» «Майо Композит» (Mayo Composite) (одна пара самолетов)



Состоящая из гидросамолета S.20 «Меркьюри» (Mercury) и летающей лодки S.21 «Майя» (Maia), эта пара самолетов обеспечивала доставку почты из Великобритании в США. Несмотря на то, что в целом «Майя» внешне была похожа на стандартные S.23 (да и делалась на их основе), эта летающая лодка имела множество отличий. Инженеры увеличили площадь крыла, смогли повысить поверхность глиссирования (для взлета с большими весами), отнесли двигатели от корпуса для безопасности поплавок «Меркьюри» и приподняли хвостовое оперение относительно крыла. Сама по себе «Майя» могла нести 18 пассажиров. «Меркьюри» был, в целом, стандартным грузовым гидросамолетом с четырьмя двигателями. Он мог поднимать на борт 1000 фунтов (456 кг) почтовых отправок. Конструкционно «Меркьюри» крепился на верхней части корпуса «Майи» и загружался почтой. После чего следовал взлет из Ирландии, набор высоты и когда пилот летающей лодки давал команду – расцеплялись поочередно три замка, причем так, что в момент отцепления «Меркьюри» летел вверх, а «Майя» вниз. Несмотря на всю революционность концепта, он, по факту, не особенно прижился, т.к. вскоре его вытеснили более мощные летающие лодки, которые с помощью дозаправки могли пересечь Атлантику одним броском, а после и более современные самолеты.

G-ADHJ «Меркьюри» (Mercury), первый полет состоялся 5 сентября 1937 года. С началом войны доставлен в Феликстоу на юге Англии и приписан к 320-й «голландской» эскадрилье Королевских ВВС в качестве гидросамолета-разведчика. Однако вскоре после перевооружения эскадрильи на самолеты «Локхид Хадсон» (Lockheed Hudson) «Меркьюри» был возвращен в компанию «Шорт» в Рочестере 9 мая 1941 года, где и был разобран на металл ввиду ценнейшего на тот момент алюминия в корпусе.

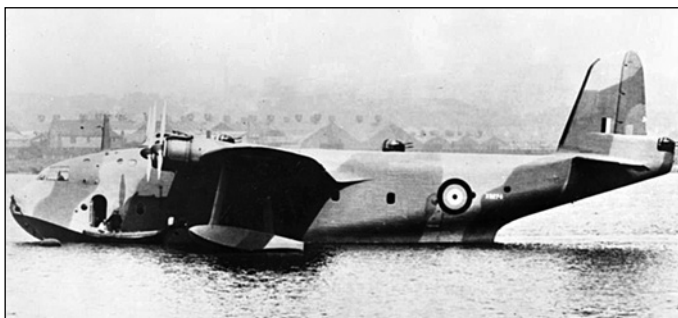
G-ADHK «Майя» (Maia), первый полет состоялся 27 июля 1937 года. Уничтожена в результате налета немецких бомбардировщиков на Пул Харбор на Юге Англии 11 мая 1941 года.

«Хэндли Пэйдж Хэрроу» (Harrow) (один)



Переделанный в топливозаправщик из тяжелого двухмоторного бомбардировщика H.P.54, этот самолет участвовал в экспериментах по дозаправке летающих лодок «Шорт» S.30 в их попытках пересечь Атлантику из Британии в США.

G-AFRL, судьба неизвестна.



классу «Кэбот»), в котором осуществлялась дозаправка в воздухе с помощью авиатанкера «Хэндли Пэйдж Харроу» (Handley Page Harrow). Эксперименты по перевозке почты продолжались вплоть до первых чисел сентября 1939 года, когда началась Вторая мировая война.

Летом 1939 года парк «Империял Эйруэйз» пополнили летающие лодки «Шорт» S.26 G-класса. Первая машина получила название «Голден Хайнд» (Golden Hind). Прежде, чем их успели ввести в коммерческую эксплуатацию, началась война, и вскоре лодки оснастили пулеметными турелями и направили на службу в Королевские ВВС в качестве дальних разведчиков. «Голден Флис» (Golden Fleese) был потерян у м. Финистерре в августе 1941 года, остальные два S.26 работали на BOAC в Западной Африке в июле 1942 года. «Голден Хорн» (Golden Horn) сгорел на реке Тежу в Португалии 9 января 1943 года. По иронии судьбы «Голден Хайнд» пережила всех своих «товарок» и совершала регулярные рейсы до 1947 года.

История «Империял Эйруэйз» закончилась 24 ноября 1939 года, когда по указу правительства Великобритании была создана авиакомпания British Overseas Airways Corporation (BOAC), которая вобрала в свою структуру «Империял Эйруэйз» и молодую авиакомпанию «Бритиш Эйруэйз» (British Airways). Это было сделано для того, чтобы собрать в руках правительства всех официальных авиаперевозчиков во время войны. Естественно, когда война закончилась, BOAC продолжила свое существование, передав все свои активы в 1974 году новой государственной авиакомпании Великобритании – «Бритиш Эйруэйз».

Но стоит помнить, что когда-то именно «Империял Эйруэйз» всё быстрее и быстрее связывала удаленные части Британской Империи между собой, решая тем самым основную задачу, стоящую перед ней – объединение людей на планете.



IMPERIAL AIRWAYS

Imperial Airways Ltd., Airway Terminus, S.W.1; Airways House, Charles Street, S.W.1; VICarlia 2211 (Day & Night), or travel agents. Imperial Airways is agent in Great Britain for Belgian Air Lines, German Airways, Swissair, and Railway Air Services.

40 winks at 180 miles per hour



ALL THE WAY
to INDIA by
EMPIRE FLYING-BOAT

Already one service a week, and soon all services will be by the famous Empire flying-boats all the way, giving pullman comfort in the air—promenade—smoker—the world's most comfortable armchairs. The fare includes tips and everything, except drinks

IMPERIAL AIRWAYS

Imperial Airways Ltd., Airway Terminus, S.W.1; Airways House, Charles Street, S.W.1; VICarlia 2211 (Day & Night), or travel agents. Imperial Airways is agent in Great Britain for Belgian Air Lines, German Airways, Swissair and Railway Air Services.



«Эттэкер» F.1 800-й эскадрильи на палубе авианосца «Игл», март 1952 г.

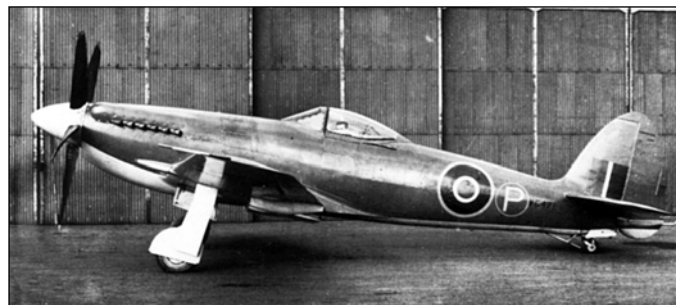
«Новое вино в старых мехах»: палубный истребитель «Супермарин» «Эттэкер»

На заре реактивной авиации определенную популярность завоевала идея получить реактивный самолет, что называется, малой кровью – заменив двигатель на подходящей поршневой машине. Такой подход, например, реализовал А. Яковлев, превратив поршневой Як-3 в реактивный Як-15, а также инженеры шведской фирмы SAAB, создав J-21R – реактивную модификацию поршневого J-21A. Направление оказалось тупиковым – из отличных поршневых самолетов почему-то получались посредственные, а то и откровенно неудачные машины. Но соблазн кажущейся простоты технического решения был слишком велик. Не избежали его и британцы.

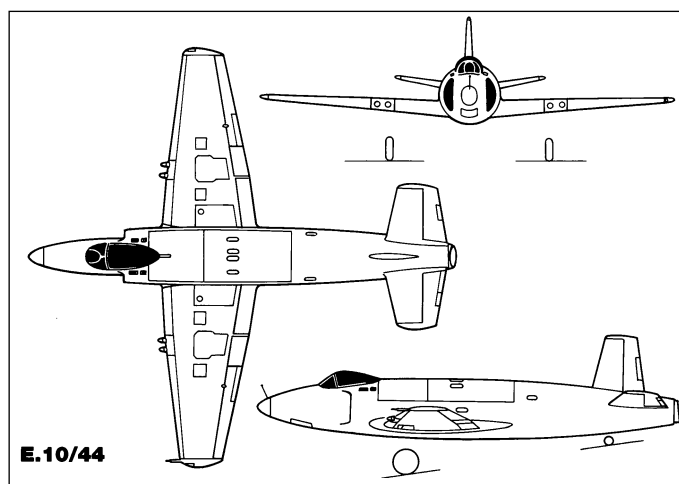
Фирма «Супермарин» во время Второй мировой войны была, фактически, «фирмой одного самолета», непрерывно совершенствуя свой «Спитфайр». Тем не менее, руководство прекрасно понимало, что на одном изделии, будь оно самым распрекрасным, долго не протянешь, и вскоре придется искать замену «Спитфайру». С другой стороны, ресурсов конструкторского бюро не хватало для разработки принципиально нового самолета – ведь задач по «Спитфайру» никто не отменял... Вот тут-то и возникла идея «налить молодое вино в старые меха», установив на доработанный планер «Спитфайра» реактивный двигатель. В июне 1942 г. появился эскиз «будущего газотурбинного самолета» (Future Gas Turbine Aircraft), сочетавшего крыло «Спитфайра» с новым фюзеляжем и ТРД «Де Хэвилленд» Н.1. От реализации его отказались в пользу дальнейшего совершенствования поршневого истребителя, результатом которого стали сухопутный «Спайтфул» и палубный «Сифэнг». Эти дальние «родственники» «Спитфайра»

лишились главной семейной черты – эллиптического крыла, получив новое трапециевидное в плане крыло с ламинарным профилем.

Однако идея не была забыта. Когда в июле 1944 г. фирма получила запрос о возможности создания реактивного истребителя с двигателем «Роллс-Ройс» «Нин», главный конструктор Джо Смит быстро подготовил эскиз самолета «тип 392», получившего крыло (вместе с вооружением и основными стойками шасси) от «Спайтфула», а также новый фюзеляж и хвостовое оперение. Это позволяло избежать наиболее трудоемкой части проектирования нового истребителя – разработки крыла. Идея Смита была одобрена, и уже 30 августа 1944 г. «Супермарин» получила заказ на три прототипа (серийные номера TS409, TS413 и TS416). В то время самолет называли «Джет Спайтфул», ну а гипотетический палубный вариант получил название



Палубный истребитель «Сифэнг»



Первый прототип «Джет Сифэнга» TS409



Первый прототип «Эттэкера» в полете



Второй прототип (TS413) был частично «оморячен»: он получил посадочный гак, но механизм складывания крыла еще отсутствовал. Авианосец «Илластриес», октябрь 1947 г.

«Джет Сифэнг». Надо сказать, что Адмиралтейство в 1944 г. расценивало реактивные самолеты лишь как переходную ступень к турбовинтовым – по мнению адмиралов, они лучше подходили для базирования на авианосцах.

Макет «Джет Спайтфула», представленный комиссии 23 ноября 1944 г., энтузиазма не вызвал. Фирме рекомендовали применить шасси с носовой стойкой и перенести пушечное вооружение из крыла в носовую часть фюзеляжа. Ничего этого сделано не было, но заказчик снисходительно отнесся к упрямству «Супермарина», выдав 6 февраля 1945 г. спецификацию E.10/44, определявшую требования к новой машине: максимальная скорость не менее 885 км/ч на высотах до 9144 м; потолок не менее 13 716 м; максимальная скороподъемность не менее 1524 м/мин. 9 июля 1945 г. фирма получила заказ на 24 предсерийные машины. В нем уже просматривалось «флотское» будущее машины: только шесть предсерийных самолетов было заказано в сухопутном варианте («тип 392»), остальные предназначались для морской авиации – 9 в «переходной» конфигурации («тип 397») и 9 полностью «оморяченных», со складывающимся крылом («тип 398»). И хотя в феврале 1946 г. заказ на предсерийные машин был отменен (Королевский флот на том этапе отдал предпочтение «Вампиру»), работы по прототипам шли своим чередом. Первый из них строился в сухопутном варианте, а вот TS413 и TS416 уже получили посадочный гак и другое оборудование, характерное для палубных истребителей. Модификации были определены спецификацией E.1/45. 31 марта 1947 г. самолету официально присвоили название «Эттэкер» – без привычной приставки «Си», поскольку создание сухопутного варианта уже не предусматривалось.

17 июня 1946 г. прототип TS409 начал скоростные рулежки, а 27 июля впервые поднялся в воздух с аэродрома Боскомб Даун. Пилотировал машину шеф-пилот «Супермарин» Джеффри Куилл. Заводские испытания проходили на аэродроме Чилболтон и поначалу не внушали оптимизма. Установленный на TS409 двигатель «Нин» принадлежал к самым ранним образцам, и выдавал тягу всего 1950 кг – много ниже предусмотренных проектом 2270 кг. После замены его на более поздний вариант, обеспечивавший «паспортную» тягу, летные качества самолета существенно повысились. В частности, скорость возросла с 872 до 933 км/ч.

В конструкцию прототипа TS413 внесли существенные изменения по сравнению с первой машиной. Самолет получил посадочный гак, а также длинноходовые амортизаторы основных стоек шасси, необходимые для жестких посадок на палубу авианосца. Крыло сдвинули на 33 см назад, уменьшили высоту киля, увеличили размах стабилизатора, переделали воздухозаборники и внесли ещё целый ряд более мелких изменений. В кабине пилота установили катапультное кресло «Мартин-Бейкер» Mk.1A с пиротехническим механизмом (в тот время «Супермарин» экспериментировал с катапультным креслом собственной конструкции, снабженным пневматическим механизмом, но флот его забраковал). Естественно, внесение изменений потребовало времени, и первый полет TS413 состоялся лишь 17 июня 1947 г. Пилотировал машину новый летчик-испытатель «Супермарина» Майк Литгоу, ранее служивший в FAA – морской авиации Королевского флота. 15 октября 1947 г. он впервые посадил TS413 на палубу авианосца «Илластриес». В первой серии палубных испытаний, продолжавшейся до 28 октября, было выполнено 12 полетов. Помимо Литгоу в них участвовали лейтенант-командер Эрик Браун (от флота) и лейтенант С. Опп (от испытательного центра A&AEE).

26 февраля Майк Литгоу на первом прототипе «Эттэкера» установил мировой рекорд скорости на замкнутом 100-км маршруте, показав среднюю скорость 902,25 км/ч.

Первый серийный «Эттэкер» F.1 (WA469). Самолеты ранних выпусков не имели форкиля



На следующий день, когда погода улучшилась, он повторил полет, улучшив свой же рекорд – 909,06 км/ч. Предполагалось переоборудовать TS409 под ТРД «Де Хэвилленд» «Гоуст», но от этих планов пришлось отказаться: 22 июня 1948 г. в катастрофе был потерян второй прототип, и TS409 переделали в палубный вариант для обеспечения дальнейших испытаний. Причину катастрофы TS413 выявить не удалось (наиболее вероятной считается заклинивание руля направления в крайнем положении с последующим сваливанием в штопор), неясна и причина, помешавшая пилотировавшему «Эттэкер» лейтенанту Т.Дж.А. Кинг-Джойсу катапультироваться. Эта неудача не сказалась на планах закупки самолетов: в сентябре 1948 г. Адмиралтейство заказало 63 серийных самолета «Эттэкер» F.1 (WA469-WA498 и WA505-537; последние две машины не были построены).

TS409 совершил свой первый после переделки полет 5 марта 1949 г., а 28 октября того же года был поврежден, когда при посадке не вышла одна из стоек шасси. После ремонта с января 1950 г. он использовался для испытаний подфюзеляжного топливного бака, ставшего стандартным для серийных машин. С третьим прототипом история получилась довольно запутанной. Когда машина ещё находилась в постройке, «Супермарин» получил заказ на два прототипа (WV106 и WV119) истребителя «тип 510» со стреловидным крылом, впоследствии эволюционировавшего в «Свифт». С целью ускорения работ для первого из них использовали фюзеляж TS416. К освободившемуся же крылу «Эттэкера» приделали новый фюзеляж, «унаследовавший» номер TS416. Все эти манипуляции потребовали времени: если WV106 вышел на испытания в декабре 1948 г., то «новый» TS416 – лишь 24 января 1950 г. Эта машина уже полностью соответствовала стандарту серийных самолетов – она, в частности, получила складывающиеся законцовки крыла и герметичную кабину. 8-16 февраля 1950 г. TS409 и TS416 участвовали в очередной серии испытаний, выполнив 33 полета с палубы «Илластриеса». Летная карьера TS409 завершилась 3 августа 1951 г. после очередной вынужденной посадки. TS416 летал до 1954 г., участвуя в раз-



«Эттэкер» F.1 (WA494) – уже с форкилем

личных испытательных программах. В частности, в июле-октябре 1951 г. на нем отрабатывали применение ракетных стартовых ускорителей.

4 мая 1950 г. был выпущен первый серийный «Эттэкер» F.1. Последние 11 самолетов этой партии (WA525-WA535) выпустили в варианте истребителя-бомбардировщика «Эттэкер» FB.1, отличающегося наличием подкрыльевых узлов для подвески вооружения. Фирма изготовила также один дополнительный «Эттэкер» FB.1 (WT851) как замену самолету модификации F.1 (WA477), разбиравшемуся в феврале 1951 г. А 25 апреля 1952 г. был выпущен первый «Эттэкер» FB.2. Всего Королевский флот приобрел 84 самолета этой модификации (WK319-WK342, WP275-WP304 и WZ273-WZ302). Таким образом, с учетом трех прототипов и 36 машин пакистанского заказа (о котором речь пойдет ниже) всего изготовили 185 «Эттэкеров».

«Эттэкер» являлся одноместным одномоторным цельнометаллическим монопланом с низкорасположенным прямым крылом, нормальным хвостовым оперением и шасси с хвостовым колесом. Фюзеляж на большей части своей длины имел круглое сечение (за исключением носовой части до воздухозаборников, где он был сплюснут с боков). В носовом коническом обтекателе находился фотопулемет и «солдатык» – выдвижной индикатор положения самолета, облегчающий посадку на палубу, а под ним – Т-образная антенна радиовысотомера. За обтекателем находился гермопангоут, а далее размещался отсек бортового оборудования, где устанавливалась радиоаппаратура, ак-



Сборка «Эттэкерв» на заводе в Саут Марстоне, январь 1953 г. На первом плане – предпоследняя машина пакистанского заказа, далее – флотские FB.2



Сборка крыла «Эттэкерв»

кумуляторы, кислородное оборудование. Дальше находилась кабина пилота с катапультным креслом «Мартин-Бейкер» Mk.2A. Фонарь кабины – трехсекционный, с лобовым бронестеклом. Средняя откидная часть фонаря на самолетах модификаций F.1 и FB.1 цельная, а на FB.2 – усиленная металлическим переплетом. По бокам кабины пилота находились воздухозаборники D-образного сечения.

Между вторым гермошпангоутом и усиленным шпангоутом, к которому крепился главный лонжерон крыла, располагался главный топливный бак. Заправочная горловина находилась сверху фюзеляжа, за пилотской кабиной по

левому борту. Далее находился двигательный отсек, закрытый сверху съемными панелями обшивки. Хвостовая часть фюзеляжа содержала сопло двигателя, нишу для уборки хвостовой стойки шасси и усиленные шпангоуты, к которым крепилось хвостовое оперение.

Крыло с ламинарными профилями 371/1 и 371/2 малой относительной толщины имело главный лонжерон, задний лонжерон, к которому крепились элероны и закрылки, а также вспомогательные лонжероны у передней кромки крыла и в районе ниш шасси. Ниши для уборки основных стоек шасси находились перед главным лонжероном. В корневой части крыла, между главным и вспомогательным лонжеронами, размещались топливные баки. Законцовки крыла складывались (поднимались вверх) посредством гидропривода. Закрылки – двухсекционные. У их передней кромки сверху и снизу крыла находились спойлеры, выполнявшие функции воздушных тормозов.

Хвостовое оперение традиционной конструкции. Большинство серийных самолетов (за исключением самых первых) имело форкиль. Угол поперечного V стабилизатора составлял 10°.

Основные стойки шасси имели колеса с пневматиками высокого давления и барабанными тормозами. Посредством гидропривода они убирались в крыло по направлению к фюзеляжу. В нишах основных стоек находились и зацепы для тросов катапульты. Хвостовая стойка, управляемая и амортизированная, имела два небольших колесика из сплошной резины – под соплом двигателя попросту не было места для уборки нормального колеса. V-образный посадочный гак, снабженный гидроприводом, убирался в хвостовую часть фюзеляжа. В случае необходимости до-



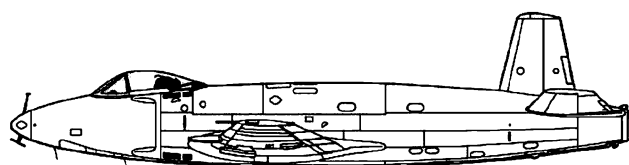
Сборочный цех. На переднем плане – ТРД «Нин», готовые к установке на самолеты.

пускалось применение твердотопливных ракетных стартовых ускорителей. Два пакета по три таких устройства подвешивались к фюзеляжу у корня крыла.

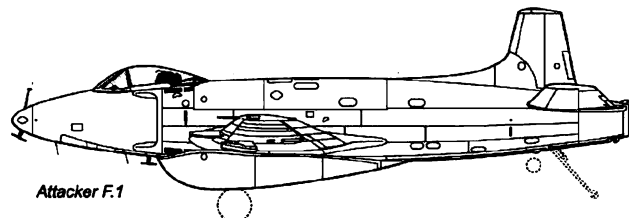
На самолетах модификаций F.1 и FB.1 устанавливался ТРД «Нин» Mk.3/101 тягой 2270 кг с пневмостартером, а на FB.2 и пакистанских – «Нин» Mk.7/102 тягой 2315 кг с электрическим стартером. Емкость внутренних топливных баков составляла 1332 л; кроме того, под фюзеляжем можно было подвесить дополнительный бак емкостью 909 или 1137 л. Пакистанские «Эттэеры» имели «мокрые» бомбодержатели, допускавшие подвеску двух 423-л ПТБ.

Электрооборудование включало генератор, дававший ток напряжением 30 В, понижающий трансформатор (30/12 В) и две аккумуляторные батареи. Потребителями тока являлись приборы в кабине, топливный насос, противопожарная система, электропуски пушек и сбрасыватели бомбодержателей, фотопулемет, триммеры и пр. Радиоаппаратура была представлена радиостанциями TR.1520, TR.1936, устройство опознавания «свой-чужой» ARI.5679, радиовысотомер ARI.5284. Пневматическая система обслуживала приводы тормозов колес основных стоек шасси и перезарядки пушек, гидравлическая – механизмы уборки-выпуска шасси и посадочного гака, складывания законцовок крыла, приводы закрылков и спойлеров.

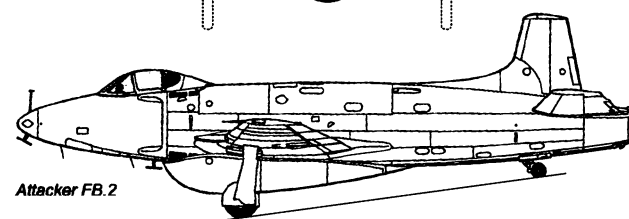
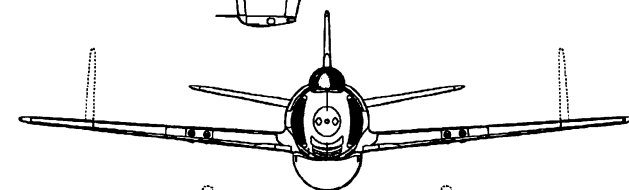
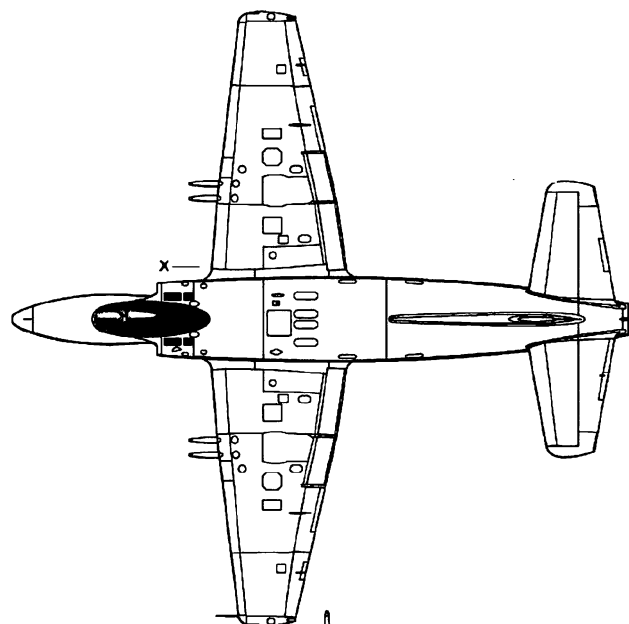
Встроенное вооружение «Эттэеров» всех модификаций состояло из четырех 20-мм пушек «Бритиш Испано» Mk.5, установленных попарно в консолях крыла. Боекомплект



Attacker F.1 (early)



Attacker F.1



Attacker FB.2

внутренних орудий составлял 167 патронов на ствол, внешних – 145. На модификации FB.1 под каждой консолью крыла имелся бомбодержатель для бомб калибром до 1000 фунтов (454 кг) и спаренная пусковая установка для 76-мм НАР, а на FB.2 и пакистанских машинах количество таких установок под каждой консолью увеличили до трех.

В январе 1951 г. «Эттэеры» F.1 поступили на вооружение первой эскадрильи FAA – 787-й, базировавшейся в Уэст Райнеме. Эта часть, равно как и 703-я эскадрилья, получившая «Эттэеры» в июле и базировавшаяся на авиабазе Форд, являлась испытательной. В июне 1951 г.

	«Эттэкер» F.1	«Эттэкер» FB.2
Двигатель:		
тип	«Роллс-Ройс» «Нин» Mk.3/101	«Роллс-Ройс» «Нин» Mk.7/102
тяга максимальная, кгс	2270	2315
Размах крыла (в сложенном состоянии), м	11,26 (8,88)	
Длина самолета, м	11,43	
Высота самолета, м	3,02	
Площадь крыла, кв. м	21,03	
Масса, кг:		
пустого самолета	3830	
нормальная взлетная	5545	5610
максимальная взлетная	6470	7675
Максимальная скорость, км/ч:		
у земли	910	950
на высоте 9000 м	865	870
Скороподъемность у земли, м/с	32,3	32,4
Потолок, м	14 780	13 720
Дальность полета (с ПТБ), км	1090 (2005)	1100 (2225)



«Эттэкеры» 800-й эскадрильи на палубе авианосца «Игл»

командир 787-й эскадрильи лейтенант-коммандер Нэйшн представил «Эттэкер» (WA488) на Парижском авиасалоне. Архаично выглядевший самолет фурора не произвел – специалистам было очевидно, что он представляет собой вчерашний день реактивной авиации. Тем не менее, поставки для авиации Королевского флота продолжались. В августе 1951 г. «Эттэкерами» вооружили первую боевую часть – 800-ю эскадрилью, в конце ноября их получила 803-я эскадрилья, а в апреле 1952-го – 890-я. Все три эскадрильи базировались на аэродроме Форд, входя в состав 13-й палубной авиагруппы, сформированной для новейшего авианосца «Игл». Каждая эскадрилья насчитывала восемь самолетов, причем по задумке командования FAA непосредственно боевую службу должны были нести 800-я и 803-я, а 890-я служила резервом для первых двух.

800-я эскадрилья в течение декабря 1951 – февраля 1952 гг. отрабатывала палубные операции с привлечением авианосца «Илластриес», а с 4 по 24 марта 1952 г. совершила первый поход на «Игле». Компанию «Эттэкерам» в том рейсе составили поршневые «Файрбрэнды» TF.5 827-й эскадрильи. В сравнении с поршневыми машинами «Эттэкеры» зарекомендовали себя неплохо, особенно при взлетно-посадочных операциях. Благодаря гидроприводу посадочного гака пилот «Эттэкера» после посадки мог

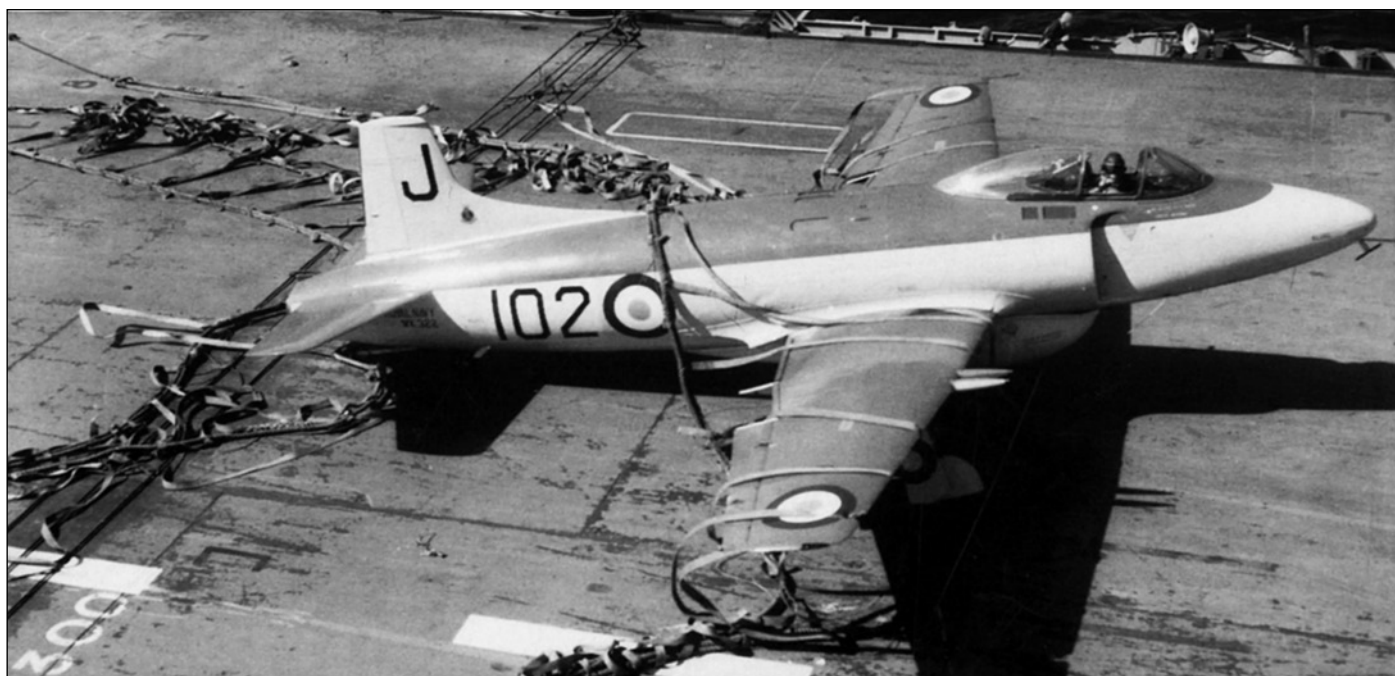
самостоятельно (без помощи палубной obsługi) освободиться от посадочного троса и отрулить в сторону; также не требовалась помощь техников для того, чтобы сложить крылья.

В следующий поход, длившийся с 4 июня по 10 июля 1952 г. на борту «Игла» отправились уже две эскадрильи «Эттэкеров»: 800-я с новыми самолетами модификации FB.1, а 803-я – с F.1. 890-я эскадрилья в то время уже перевооружалась на FB.2, успев полетать на «единичках» неполных три месяца. В октябре она прибыла на палубу «Игла», составив компанию 800-й эскадрилье, также получившей «двойки». 21 ноября 1952 г. 800-я эскадрилья участвовала в военно-морском смотре, связанном с подготовкой к коронации королевы Елизаветы II.

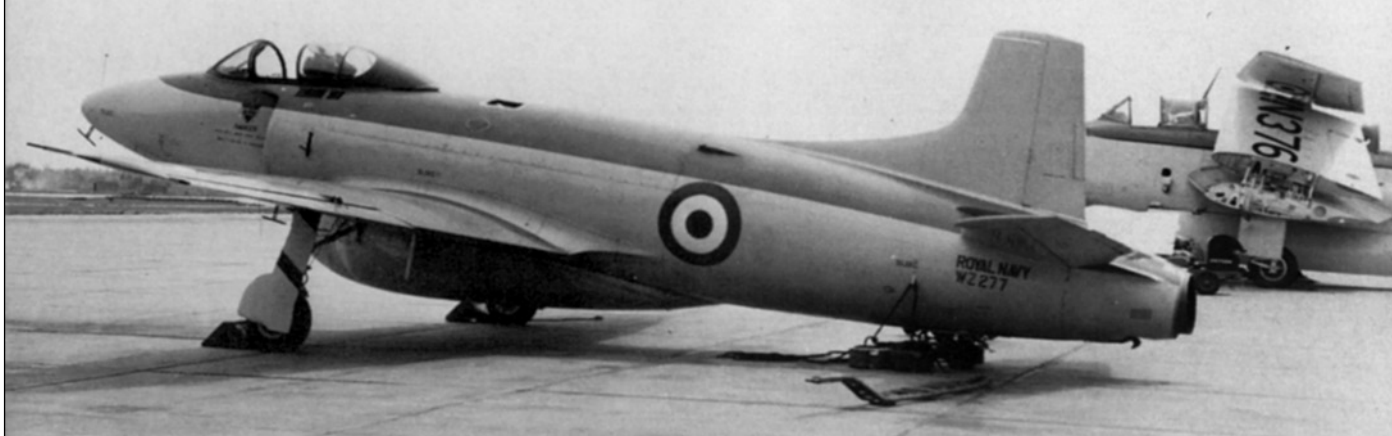
К декабрю 1952 г. самолеты модификации FB.2 получила и 803-я эскадрилья. К тому времени командованию стало ясно, что восьмисамолетный штат является слишком слабым, а идея с «запасной» эскадрильей себя не оправдывает. Поэтому 3 декабря 1952 г. 890-ю эскадрилью расформировали, усилив её персоналом и техникой две



Бывало и такое... «Эттэкер» FB.2 (WP304) из 803-й эскадрильи при посадке на палубу «Игла» проскочил тормозные тросы и был остановлен аварийным барьером, снеся правую консоль крыла. 17 марта 1954 г.



«Эттэкер» FB.2 из состава 703-й эскадрильи



Палуба «Игла», заставленная «Эттэкерами». У переднего среза видны два «Эвенджера» и «Файрфлай»



Пара «Эттэкеров» 800-й эскадрильи готовится к взлету с катапульты. Авианосец «Игл», март 1954 г.

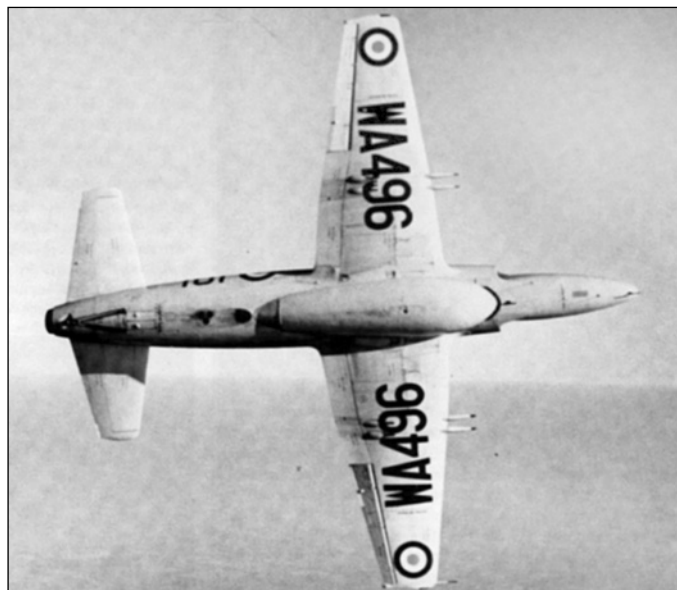
другие. Теперь 800-я и 803-я эскадрильи насчитывали по штату 12 самолетов (и три резервных).

Подготовку пилотов для «Эттэкеров» обеспечивала 702-я эскадрилья (Naval Jet Evaluation and Training Unit – «морская реактивная испытательно-тренировочная часть») на авиабазе Калдроуз. В дополнение к имеющимся «Си Вампирам» F.20 и «Метеорам» T.7 ей передали десять «Эттэкеров» F.1. В августе 1952 г. эскадрилью переименовали, присвоив номер 736. Из её состава вывели «Си Вампиры» (двухместные «Метеоры» остались), а количество «Эттэкеров» довели до 19 единиц. Три «Эттэкера» поступило в 767-ю эскадрилью, обеспечивавшую подготовку офицеров

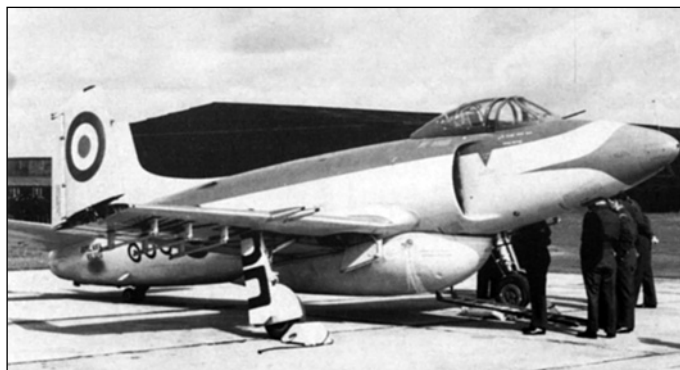
управления посадкой на авианосцах (эта часть параллельно эксплуатировала винтовые самолеты «Файрфлай» FR.4).

В течение 1953 и первой половины 1954 гг. 800-я и 803-я эскадрильи на борту авианосца «Игл» совершили несколько походов в Северном море, Атлантике и Средиземноморье. 15 июня 1953 г. «Эттэкеры» обеих боевых эскадрилий вместе с однотипными самолетами 736-й эскадрильи приняли участие в коронационном военно-морском параде на Спитхедском рейде. А через год начался вывод «Эттэкеров» из боевого состава. 1 июня 1954 г. расформировали 800-ю эскадрилью – с тем, чтобы в ноябре воссоздать её, но уже на новых палубных истребителях «Хаккер» «Си Хок». 803-я эскадрилья в то время совершала «экскурсию» в Ливию, в течение десяти дней отрабатывая полеты с аэродрома Идрис (такие «береговые туры» иногда практиковались – например, в апреле 1954 г. 800-я и 803-я эскадрильи 12 дней летали с аэродрома Халь-Фар на Мальте). По возвращению в метрополию на борту «Игла» 803-я эскадрилья в августе 1954 г. также была перевооружена на «Си Хоки».

Некоторое время «Эттэкеры» прослужили в Добровольческом резерве Королевского флота (Royal Navy Volunteer Reserve – RNVR). В мае 1955 г. семь «Эттэкеров» получила 1831-я эскадрилья RNVR (Стреттон), в августе восемь



«Эттэкер» F.1 (WA496) с подфюзеляжным баком



«Эттэкер» FB.2 из состава 1833-й эскадрильи RNVF



Подготовка к вылету «Эттэкера» FB.2 1833-й эскадрильи RNVF. Летние сборы, авиабаза Форд, август 1956 г.



«Эттэкер» ВВС Пакистана на Мальте



Пакистанский «Эттэкер» в полете

таких самолетов передали 1832-й эскадрилье (Бенсон), а в октябре свои семь самолетов получила 1833-я эскадрилья (Хонили). Специально для переучивания резервистов на реактивную технику в апреле 1955 г. в Стреттоне сформировали 718-ю эскадрилью, помимо «Эттэкеров» FB.2 располагавшую также двухместными машинами «Си Вампир» Т.22. С июля она базировалась в Хонили, а 31 декабря 1955 г. 718-ю эскадрилью расформировали, сочтя её миссию выполненной.

Резервные эскадрильи прошли полный цикл боевой подготовки, включая сборы летом 1956 г., которые 1831-я эскадрилья проходила в Броуди, а две другие – на авиабазе Форд. Пилотам 1832-й эскадрильи в ходе этих сборов удалось даже попрактиковаться в полетах с палубы авианосца «Булварк». Однако уже 10 марта следующего года в рамках оптимизации военного бюджета 1831-ю и 1833-ю эскадрильи расформировали, а 1832-ю вскоре перевооружили на «Си Хоки».

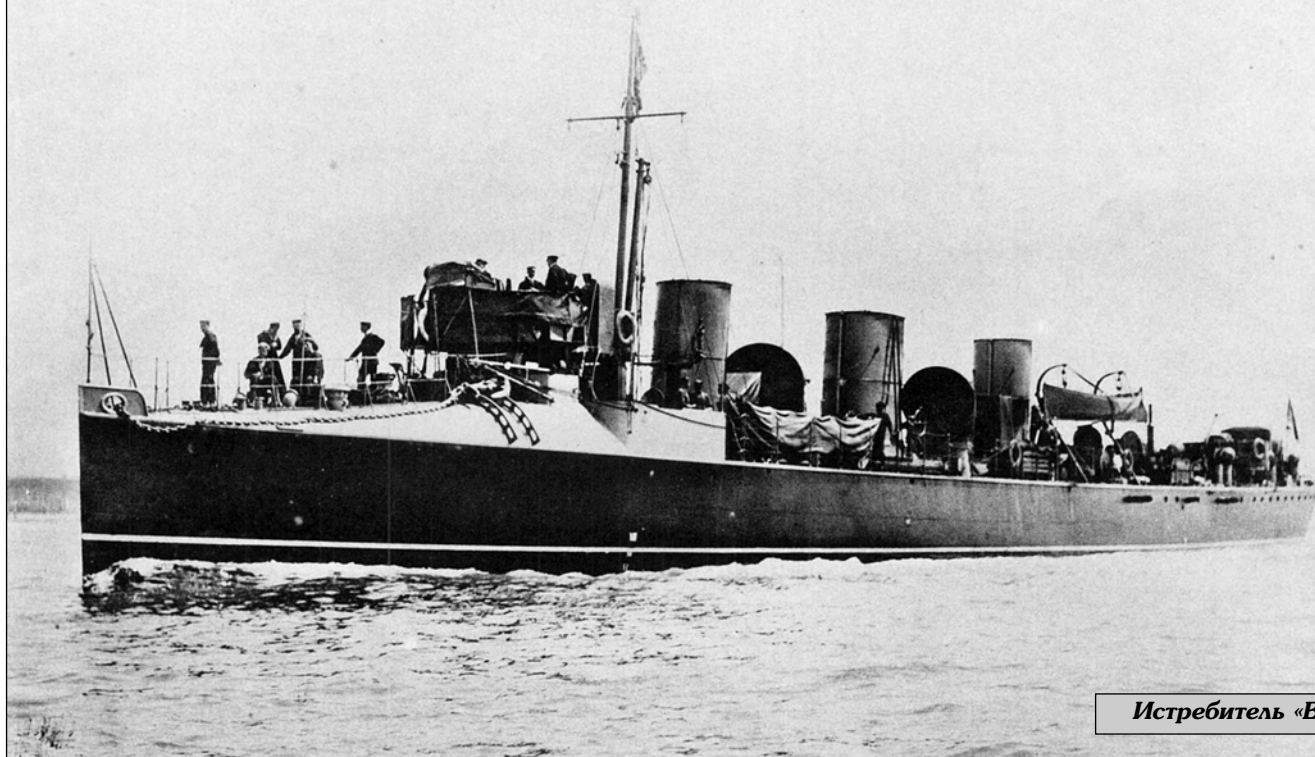
Учитывая отсутствие интереса к «Эттэкеру» со стороны Королевских ВВС и потенциально небольшой объем заказов от флота, руководство «Супермарин» прилагало усилия по продвижению своего реактивного истребителя на зарубежные рынки. В мае 1950 г. Майк Литгоу с первым прототипом самолета совершил турне по странам Средиземноморья и Ближнего Востока, а в августе другой пилот-испытатель «Супермарин» Дейв Морган продемонстрировал TS409 в Пакистане. Власти этой страны заинтересовались машиной, оформив заказ на 36 самолетов. Пакистанские «Эттэкеры» были лишены посадочного гака, механизма складывания крыла и прочих элементов оборудования, необходимых для эксплуатации с палубы авианосца. Первую дюжину самолетов передали заказчику в 1951 г., ещё 18 – в 1952-м и шесть последних – в 1953 г. Самолеты получили номера от R4000 до R4035.

В Пакистане «Эттэкерами» вооружили 11-ю эскадрилью, базировавшуюся на аэродроме Дриг Роуд в Карачи. Она стала первой и на несколько лет единственной частью ВВС Пакистана, летавшей на реактивных самолетах. В январе 1956 г. 11-ю эскадрилью перевооружили американскими «Сэйбрами».

Других экспортных контрактов на «Эттэкеры» не последовало, хотя некоторое время велись переговоры с Турцией на предмет продажи 72 самолетов.

«Эттэкер» стал одним из наиболее неудачных британских реактивных самолетов первого поколения. Его архаичная схема не имела резервов для совершенствования, а длительный срок доводки привел к тому, что самолет успел устареть ещё до принятия на вооружение. Достаточно сказать, что американский палубный истребитель F9F «Пантер», разработка которого началась в 1946 г., уже в конце 1948 г. поступил в строевые части, а «Эттэкер», проектировавшийся с 1944 г., встал в строй лишь в 1951 г.! Не последнюю роль в этом сыграла и позиция адмиралтейства, недооценивавшего реактивную палубную авиацию. В итоге, если американский флот в войне в Корее уже вовсе использовал реактивные истребители, то британский вынужден был довольствоваться поршневыми «Си Фьюри».

«Бесполезный», «отвратительный самолет», «абсолютно плох» – это ещё не самые сильные эпитеты, которыми наградили «Эттэкер» опытные пилоты. Можно ли было конструкторам «Супермарин» добиться большего? Наверняка, да – если бы не упрямое цепляние за крыло от «Спайтфула» и архаичное шасси с хвостовым колесом. Характерно, что «Си Хок», сменивший «Эттэкера», имел тот же ТРД «Нин», но отличался гораздо лучшими летными и эксплуатационными характеристиками. Пожалуй, единственным достоинством «Эттэкера» являлась его дешевизна, обусловленная простотой технологии производства (серийный самолет стоил 41 тыс. фунтов стерлингов).



Истребитель «Вайпер»

Катастрофы «Вайпера» и «Кобры»

Чарльз Парсонс и его «Турбиния»

К концу XIX века паровая машина безраздельно властвовала в качестве силовой установки боевых кораблей. Однако фиаско с серией «33-узловых» истребителей со всей очевидностью показало, что ее конструкция достигла предела совершенства, и для достижения более высоких скоростей необходим принципиально новый двигатель. В то время стать таким могла только паровая турбина. Принцип ее работы был известен уже очень давно, однако долгое время никому не удавалось создать образец, пригодный для практического использования. Прорыв совершил молодой британский инженер Чарльз Алджернон Парсонс (Charles Algernon Parsons). Созданная им в 1884 г. паровая турбина с доселе невиданной частотой вращения 18 000 об/мин. приводила в действие электрический генератор, показав поразительную эффективность.

Как истинный англичанин, Парсонс незамедлительно стал работать над вопросом применения турбины в качестве корабельного двигателя, для чего требовалось радикальное снижение частоты вращения. Выход был найден за счет расширения пара в нескольких последовательно расположенных секциях. В 1892 г. основанной Парсонсом компанией «Парсонс Мэрин Стим Турбайн Компани» («Parsons Marine Steam Turbine Co.») была построена многоступенчатая реактивная паровая турбина, развившая на стенде мощность 200 л.с. при 4800 об./мин.

В турбине Парсонса «между вращающимися с ротором рабочими лопатками размещаются закрепленные в корпусе турбины неподвижные ряды таких же лопаток, но направленных в противоположную сторону. Во вращающихся лопатках пар расширяется, а лопатки неподвижных

рядов служат для того, чтобы продолжить расширение пара и направить его на соседний ряд рабочих лопаток. Таким образом, энергия давления пара постепенно понижается от ступени к ступени, от одного ряда лопаток к другому, преобразовываясь в механическую энергию вращения вала турбины. Так как при переходе от одной ступени в последующую пар расширяется, и его объем возрастает, то длина лопаток каждого последующего ряда постепенно увеличивается. В своей турбине Парсонс придумал лопаткам такую форму, при которой сечение канала между соседними лопатками уменьшается по направлению течения пара».

Развивая успех, Парсонс разработал проект многокорпусной турбины – то есть такой, у которой секции высокого и низкого давления располагались в отдельных корпусах, что позволило сократить длину каждой из них. Для отработки обводов корпуса и конструкции двигателя будущего быстроходного судна он изготовил модели длиной 2 и 6 футов (0,6 и 1,8 м), которые испытывал у себя в пруду.

Результатом экспериментов стала закладка небольшой быстроходной яхты, получившей символическое название «Турбиния» («Turbinia»). Она имела стальной корпус с минимумом надстроек, водоизмещение 44,5 т, длину 31,93 м,



Чарльз Алджернон Парсонс
(фото 1905 г.)



ширину 2,7 м, осадку 0,91 м и оснащалась одновальной паротурбинной установкой мощностью 1500 л.с. с двухлопастным гребным винтом. Пар вырабатывал трехколлекторный водотрубный котел с площадью нагревательной поверхности 100 м²; рабочее давление составляло 14,1 кг/см² на выходе из котла и 11,9 кг/см² на входе в турбину.

2 августа 1894 г. «Турбиния» была спущена на воду, но состоявшиеся в ноябре первые пробные выходы в море оказались разочаровывающими. Причина крылась в кавитации гребного винта – ведь частота вращения турбины (2000 об./мин.) в несколько раз превышала число оборотов паровой машины, тогда как винт ничем не отличался от обычных. В результате «скорость воды на засасывающей стороне лопастей винта настолько возрастала, что давление снижалось до значения, при котором вода даже при обычной температуре вскипала, превращаясь в пар. В такой среде винт проскальзывал, терял упор, и его КПД резко падал».

Замена двухлопастного винта на четырехлопастной, установка на одном валу трех винтов различного диаметра (508, 558 и 558 мм) ничего не дали. Был проведен 31 выход на мерную милю, опробовано девять вариантов винтов, но лучшим результатом остались скромные 19,75 уз. при мощности на валу 1750 л.с.

К счастью, Парсонс не опустил руки. Выход был найден в его же собственной идее многокорпусной турбины. В феврале 1896 г. силовая установка «Турбинии» была кардинально реконструирована: теперь на правый вал работала турбина высокого давления (ТВД), на левый – турбина среднего давления (ТСД), а между ними, на среднем ва-

лу, располагалась турбина низкого давления (ТНД) с отдельной секцией заднего хода. Пар из котла поступал сначала в ТВД, затем – в ТСД и, наконец, в ТНД, откуда сбрасывался на конденсатор. Вес многокорпусной турбинной установки остался таким же, как у стоявшей ранее однокорпусной и составил почти половину водоизмещения. При этом на каждом валу длиной 3,81 м последовательно установили по три трехлопастных гребных винта диа-



Чарльз Парсонс в рубке «Турбинии»



метром 460 и шагом 610 мм. Заодно полностью переделали кормовую оконечность яхты, придав ей транцевую форму, уменьшающую «просадку» кормы на высоких скоростях.

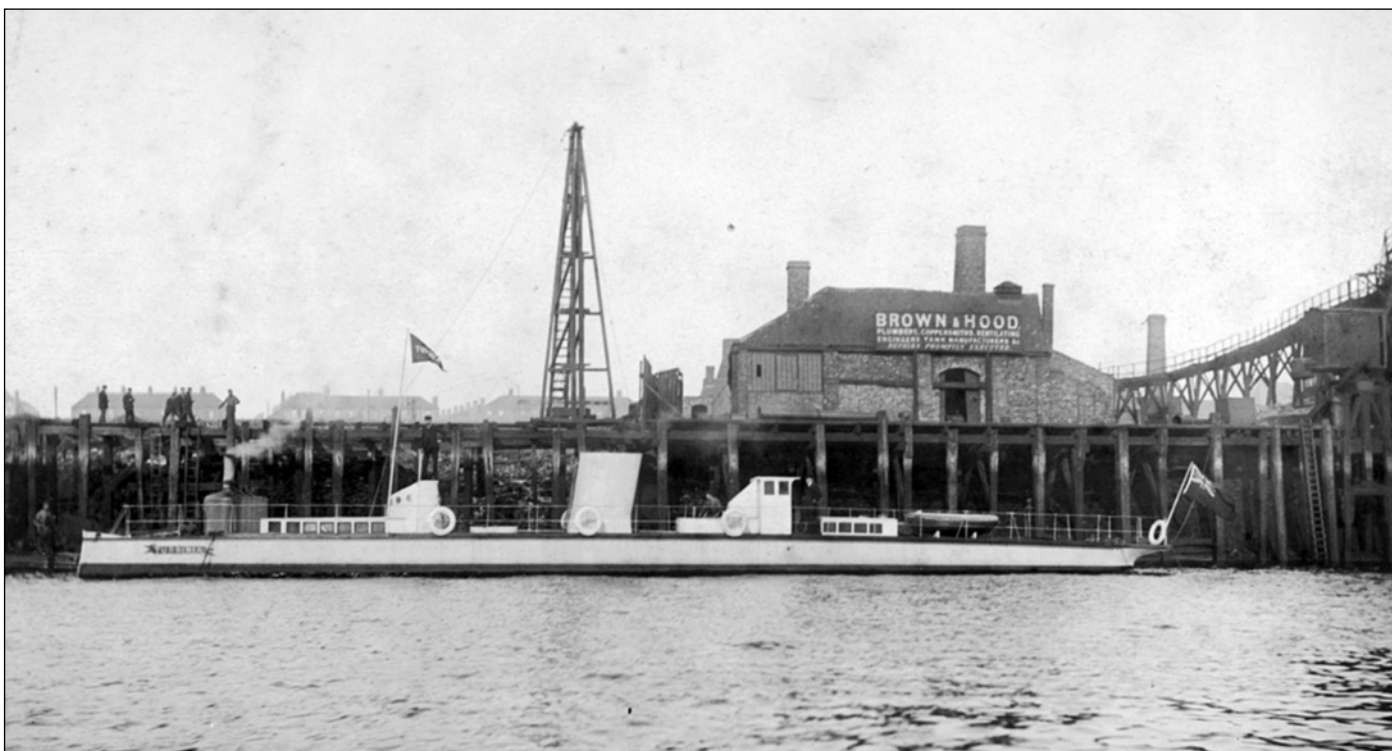
Потеря времени и средств была полностью компенсирована. На первых же пробах обновленная «Турбиния» легко развила 29,6 уз. при 2550 об./мин. Замена винтов позволила довести скорость до 32,76 уз. при мощности 2000 л.с. О результатах испытаний известили главного строителя Королевского флота сэра Уильяма Уайта, и в феврале 1897 г. он лично осмотрел яхту, выразив свое удовлетворение. Во время итоговых испытаний на борту «Турбинии» присутствовал главный инженер-механик флота вице-адмирал Альберт Дёрстон; Парсонс лично управлял механизмами, а за штурвалом стоял управляющий фирмы Роберт Барнард. К полному восхищению присутствующих, «Турбиния» легко разогналась с места до 30 узлов за 40 секунд, после чего остановилась за 36 секунд. Максимальная скорость составила 34,5 узла, причем отмечалось практически пол-

ное отсутствие вибрации и шума, столь свойственных быстроходным кораблям с паровыми машинами. На тот момент «Турбиния» стала самым быстроходным судном в мире!

Подлинный же фурор первое турбинное судно произвело 26 июня 1897 г. во время грандиозного морского парада в честь бриллиантового юбилея правления королевы Виктории. Нарушив торжественный сценарий церемониала, «Турбиния» с Парсонсом в качестве капитана пронеслась между двумя колоннами боевых кораб-



Главный строитель британского флота сэр Уильям Уайт



Первые турбинные эсминцы

Название корабля	Строитель	Заложен	Спущен на воду	Закончен постройкой
«Viper»	«Parsons», Уоллсенд; корпус – «Hawthorn Leslie», Хеббёрн	1898	6.09.1899	08.1900
«Cobra»	«Armstrong Mitchell», Эльсвик; механизмы – «Parsons», Уоллсенд	27.05.1898	28.06.1899	09.1901

лей перед королевской яхтой, на борту которой находились принц Уэльский, лорды Адмиралтейства и иностранные гости. На перехват были направлены эсминцы, но им не удалось догнать нарушителя.*

Первые турбинные эсминцы

Столь вопиющую демонстрацию игнорировать было невозможно, и 12 января 1898 г. Адмиралтейство объявило конкурс на строительство для Королевского флота эскадренного миноносца с паротурбинной силовой установкой. Тендер был сугубо формальным – поскольку иных производителей турбин в то время просто не существовало, – и 4 марта 1898 г. с фирмой Парсонса был заключен контракт. Не имея собственной верфи, та, в свою очередь, заказала изготовление корпуса и котлов фирме «Хоторн Лесли». Корабль получил название «Вайпер» («Viper» – Гадюка). Его закладка состоялась в конце того же года со сроком поставки 15 месяцев. Контрактная стоимость постройки составила 53 тысячи фунтов стерлингов. Парсонс гарантировал на испытаниях 31-узловую скорость.

Незадолго до этого, в феврале 1898 г., известная верфь «Армстронг Митчелл» заключила с Парсонсом контракт стоимостью 24 тыс. фн.ст. на поставку комплекта паровых турбин для эсминца с заводским номером 674, закладка которого состоялась 27 мая 1898 г. Строительство корабля осуществлялось в инициативном порядке, с расчетом на последующую продажу за рубеж, но, так и не найдя покупателя, 12 декабря 1899 г. Армстронг предложил эсминцу Адмиралтейству, обещав на испытаниях 34-узловую скорость с 40 тоннами угля на борту.

В феврале 1900 г. корпус миноносца был осмотрен в доке представителем Адмиралтейства У. Пайном, который обнаружил, что листы обшивки в районе ватерлинии ненадежно скреплены и имеют некачественное покрытие, так что под стыками уже образовалась ржавчина; палубный настил в котельных отделениях не скрепляется с наружной обшивкой; листы обшивки днища в корме не завернуты за бортовую; кронштейны гребных валов были литыми, а не коваными, как на «Вайпере», и имели малое сечение. В целом конструкция корпуса повторяла построенные Армстронгом «27-узловые» истребители «Суордфиш» («Swordfish») и «Спитфайр» («Spitfire»), и не содержала улучшений, примененных на последующих кораблях. Элементы набора в районе котельных отделений были усилены, что увеличило вес корпуса на 13-14 т, но в остальном его конструкция не претерпела изменений.

Ведущий специалист по эсминцам в Управлении военного кораблестроения Генри Дедмэн резюмировал доклад словами: «Нельзя полностью рассчитывать, что этот корабль будет удовлетворительным в той же степени, как спроектированные и построенные под надзором Адмиралтейства». Однако начальник управления Уильям Уайт (в недалеком прошлом – главный конструктор фирмы «Армс-

тронг») не согласился с этим мнением. В итоге, 9 мая 1900 г. эсmineц был приобретен Королевским флотом за 63 500 фн.ст., получив название «Кобра» («Cobra»).** Как справедливо отмечает Норман Фридмэн, «корабль был куплен только потому, что остро требовалась наработка опыта использования турбин».

Конструктивно оба эсминца представляли собой типичные истребители «30-узловых» типа. Они имели узкие удлиненные корпуса с прямым форштевнем, закругленной кормой и карапасным полубаком, доходившим до боевой рубки, над которой располагалась площадка с орудием и ходовым мостиком. Оба оснащались полубалансирным рулем, подвешивавшимся на рулевых крюках снаружи ахтерштевня. Стандартным было и вооружение, состоявшее из носового 12-фунтового (76-мм) орудия, пяти 6-фунтовых (57-мм) пушек и двух однотрубных 18-дюймовых (450-мм) торпедных аппаратов с двумя запасными торпедами.

Паротурбинные установки обоих кораблей были совершенно идентичными, причем комплект №3 был поставлен Армстронгу, а комплект №4 установлен на «Вайпере». Установки были четырехвальными; на внешние валы работали турбины высокого давления, а на внутренние – турбины низкого давления со смежными турбинами заднего хода (ТЗХ). На каждом из четырех валов «Вайпера» было установлено по два трехлопастных винта диаметром 1016 мм; у «Кобры» на валах стояло по три винта диаметром 838 мм. Проектная мощность силовых установок составляла 8000 л.с. – на треть больше, чем у паровых машин стандартных «30-узловых» истребителей.

Пар турбин вырабатывали четыре треугольных водотрубных котла системы Ярроу. О перепадах давления пара судить можно по следующим цифрам: если на выходе из котлов на «Кобре» оно составляло 13,5 кг/см², то на входе в ТВД – 11,2 кг/см², а на входе в ТНД – всего 0,98 кг/см²; на «Вайпере» – 13,3, 9,7 и 0,7 кг/см² соответственно.

Тактико-технические характеристики кораблей

	«Viper»	«Cobra»
Водоизмещение, т		
нормальное	344	354
на испытаниях	393	425
Длина между перпенд., м	64,01	68,12
Ширина, м	6,4	6,25
Высота корпуса, м	3,81	4,11
Осадка, м	2,97	1,68
Мощность, л.с.	10 600	11 500
Скорость на 3-часовых испытаниях, уз.	33,838	34,574
Запас угля, т		
нормальный	...	40
полный	86	107
Вооружение		
	1 – 76-мм/40	
	5 – 57-мм/40	
	2 – 450-мм ТА	
Экипаж, чел.	68	63

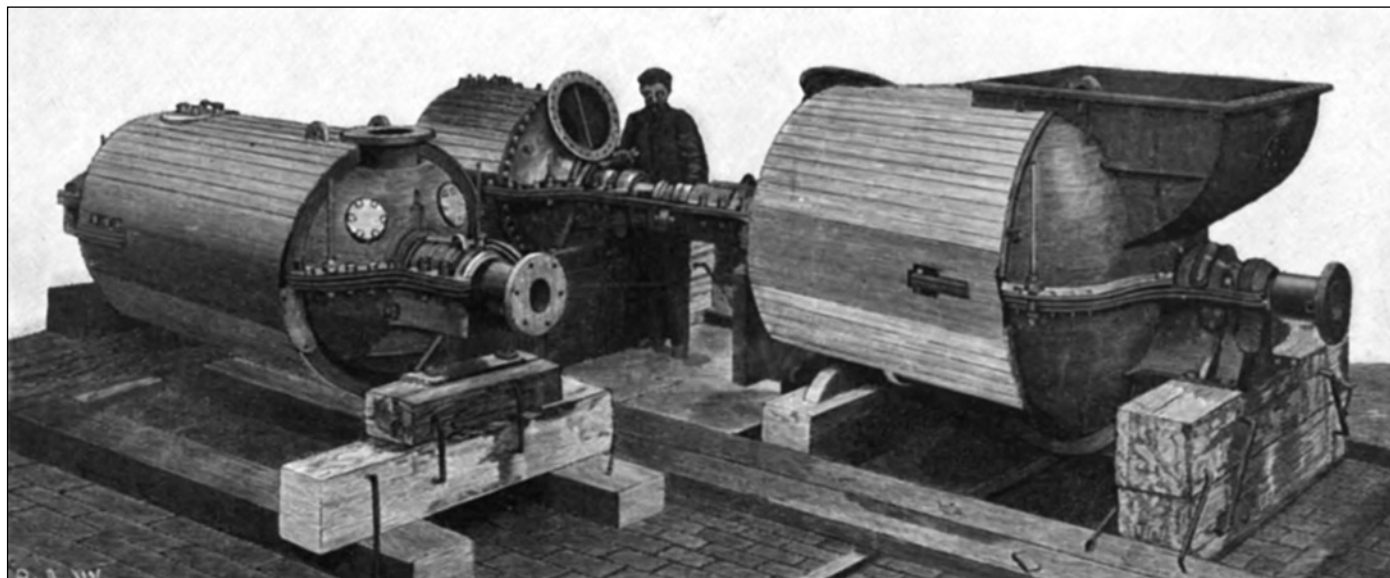
Norman Friedman «British Destroyers: From Earliest Days to the Second World War»

* Известный фотограф того времени Альфред Уэст сделал в тот день несколько эффектных снимков «Турбинии» на полном ходу, а позже снял короткий кинофильм об ее испытаниях в Северном море.

** Согласно условиям контракта, за недобор каждой четверти узла скорости полагался штраф в размере 500 фн.ст., если недобор составит более одного узла – 1000 фн.ст., при недоборе двух узлов заказчик имел право отказаться от покупки.

Характеристики паровых турбин

	Диаметр ротора	Число рядов лопаток	Расстояние между рядами
Турбина высокого давления	711,2 мм	32	от 25,4 до 102 мм
Турбина низкого давления	1035,05 мм	19	от 69,85 до 254 мм
Турбина заднего хода	704,85 мм	20	от 19,05 до 57,15 мм



Оба корабля имели линейное размещение силовой установки – с двумя котельными отделениями впереди одного машинного. Однако, если у «Вайпера» котельные отделения располагались друг за другом, а дымоходы двух средних котлов выводились в общую дымовую трубу, что в итоге придало ему привычный трехтрубный силуэт с более широкой средней трубой, то у «Кобры» дымоходы каждого котла выводились в свою собственную трубу, которые были сгруппированы в две пары, довольно далеко отстоявшие друг от друга.* Дело в том, что между котельными отделениями на этом корабле находилась поперечная угольная яма, конструкция которой была крайне неудачной: «*поперечная угольная яма, делившая носовую и кормовую кочегарки, не имела дверей, и уголь приходилось пересыпать в полной темноте в бортовые ямы, а уже оттуда подавать к топкам*». Соответственно, на «Вайпере» оба торпедных аппарата располагались в корме, а у «Кобры» носовой находился между второй и третьей трубами.

Общий вес силовой установки «Вайпера» составил 193,4 т (из которых 108 т пришлось на турбины и 83 – на котлы), «Кобры» – 183 т.

Первый же выход «Вайпера» на предварительные испытания в ноябре 1899 г. оказался очень обнадеживающим. В свежую погоду корабль легко развил 32 узла при 75-процентной производительности котлов. Присутствовавший на борту представитель Адмиралтейства выразил свое восхищение. Правда, при движении задним ходом на скорости 13,25 уз. образовался такой бурун, что начала заливать верхняя палуба. Проверить турбины заднего хода на полную мощность вообще не удалось, так как при скорости свыше 14 узлов корабль зарывался в воду и не держал курс, а перекладка руля становилась невозможной.

На официальных испытаниях 16 августа 1900 г. «Вайпер» показал 31,017 уз., при этом частота вращения винтов (951,2 об./мин.) оказалась примерно вдвое больше типичной для миноносцев с паровыми машинами. Водоизмещение корабля при выходе на пробу составляло 385 т, а рас-

четная мощность силовой установки (привычные измерения при помощи установленных на валах динамометров не производились) – 8400 л.с. Спустя две недели – 31 августа – на трехчасовом пробеге был получен результат 33,838 уз. при водоизмещении 393 т и 1046,1 об./мин. На мерной миле скорость оказалась еще выше: «Вайпер» разогнался до 36,858 уз. при мощности 12 500 л.с., а на одном из пробегов было зафиксировано 37,113 уз. – результат, который долго не удавалось превзойти. Это делало его самым быстроходным кораблем в мире!

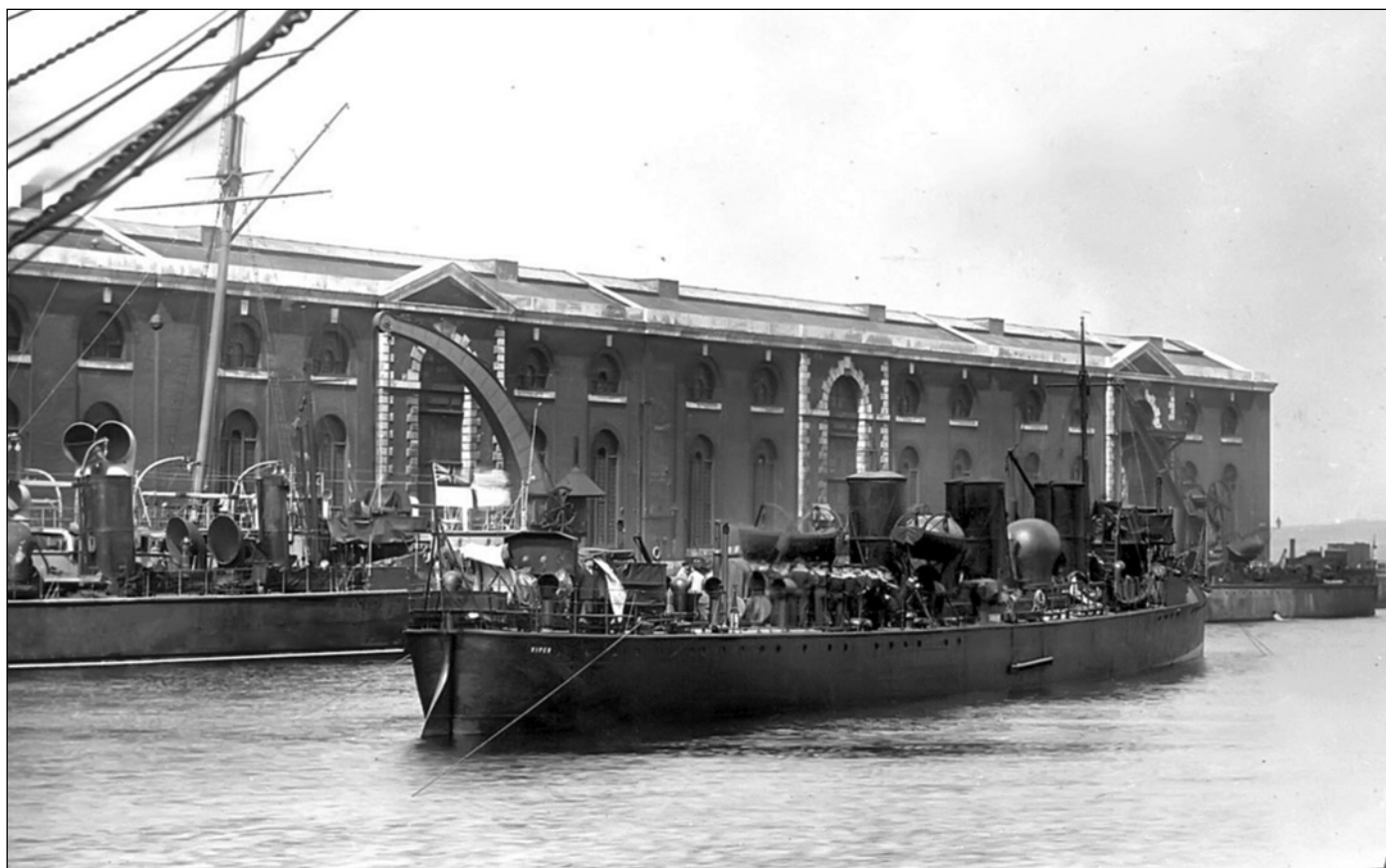
Командир корабля отмечал в своем рапорте, что, по сравнению с другими эсминцами, «Вайпер» практически не испытывает вибрации – разве что на очень больших скоростях, но и тогда она сравнительно мала. Миноносец хорошо держит скорость, быстро разгоняется и останавливается, легко слушается руля (диаметр циркуляции влево не превышал 410 м, вправо – 255 м, полный разворот осуществлялся за 3 минуты 20 секунд), однако плохо управляется машинами, поскольку на задний ход работают только внутренние валы.

Комментируя результаты испытаний, главный инженер-механик флота написал: «*По мнению офицеров Адмиралтейства, можно было достичь большей мощности и скорости, если бы работа кочегаров была более эффективна*». Действительно, даже усилиями всех кочегаров можно было обеспечить только продолжительную 30,5-узловую скорость или 31,5 уз. в течение получаса, а при работе в две вахты они могли поддерживать не более 26 узлов. Командир корабля просил увеличить число кочегаров на двадцать человек, однако в кубриках дополнительно могли разместиться только пятеро.

Расход угля на 31-узловой скорости составил 8,86 т/ч (или 1,08 кг/л.с.ч); развивая 33,8 уз., корабль расходовал 11,46 т/ч. Эти цифры стояли в ряду лучших показателей среди «30-узловых» эсминцев с паровыми машинами, однако на малых ходах турбины пожирали уголь с ужасающей быстротой. Так, в ходе 12-часовых испытаний на экономической 15-узловой скорости расход угля составил более 1,37 т/ч.

В принципе, столь неприятный факт не вызывал удивления. Как уже было известно, эффективность турбин про-

* Из-за этого в литературе зачастую ошибочно утверждается, что машинное отделение у «Кобры» располагалось между котельными.



являлась только на полном ходу, кроме того, гребные винты, оптимизированные для работы на высоких оборотах, имели слишком маленькую площадь, чтобы обеспечить приемлемый КПД на малых скоростях. В довершение всего, установленные на «Вайпере» котлы системы Ярроу не были оборудованы обычными приспособлениями для улучшения экономичности на крейсерском ходу. В ответ на критику, в октябре 1900 г. Парсонс даже опубликовал в «Таймс» письмо, в котором говорил, что перед ним ставилась задача достижения максимально высокой скорости, а расход угля отходил на второй план. Тем не менее, плохая экономичность негативно сказывалась на боевых качествах корабля – например, базируясь на Портленд, он мог находиться на позиции у Олдерни (типичная задача на маневрах, имитирующая блокаду баз французских миноносцев) не более суток.

Испытания «Кобры» проходили не менее драматично. В августе 1899 г. – вскоре после спуска и еще до приобретения Королевским флотом – она была протаранена угольной баржей на якорной стоянке, что потребовало семимесячного ремонта. В июне следующего года на мерной миле корабль развил 34,88 уз., имея 50 т угля в бун-

керах (водоизмещение к началу испытаний 401 т, к окончанию – 350 т). Мощность при этом составила 11 500 л.с.

Программа официальных испытаний на расход топлива предусматривала 4-часовой пробег под обеими турбинами, за которым следовал 5-часовой только под правой турбиной и 3-часовой под левой. Первую пробу пришлось прервать после семи часов, поскольку на море поднялось 6-балльное волнение. В следующий раз качество котельной воды оказалось настолько плохим, что котлы пришлось погасить и произвести ее полную замену, что увеличило расход угля до 17,68 т за 12 часов, или до 1,47 т/ч. Под одной левой турбиной «Кобра» расходовала 1,24 т/ч, т.е. сжигая одну тонну топлива, могла пройти 12,2 мили.

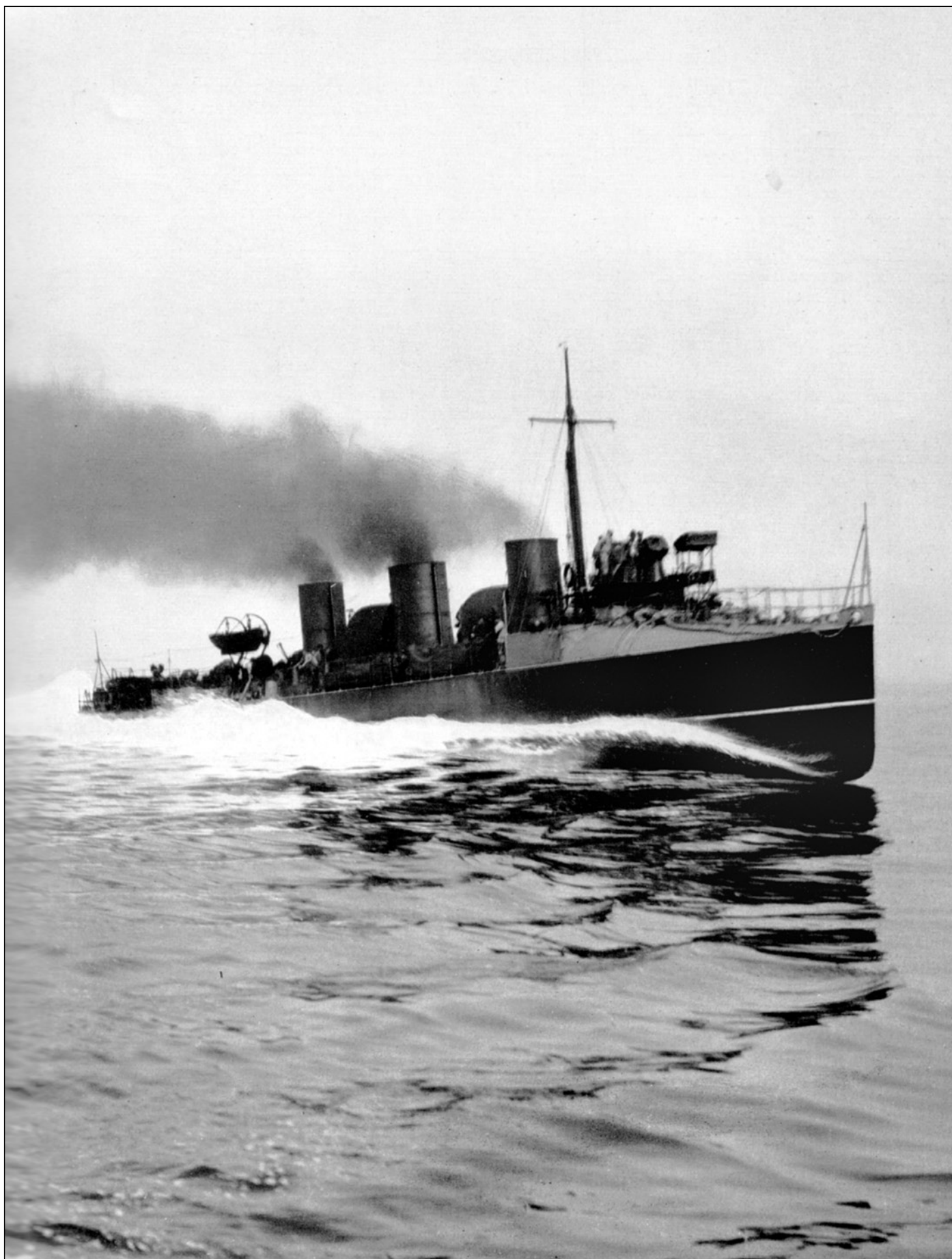
Испытания на полный ход оказались совершенно разочаровывающими. На мерной миле у Ньюкасла 21 августа 1900 г. «Кобра» показала среднюю по шести пробегам скорость 31,121 уз. при 1049,5 об/мин.

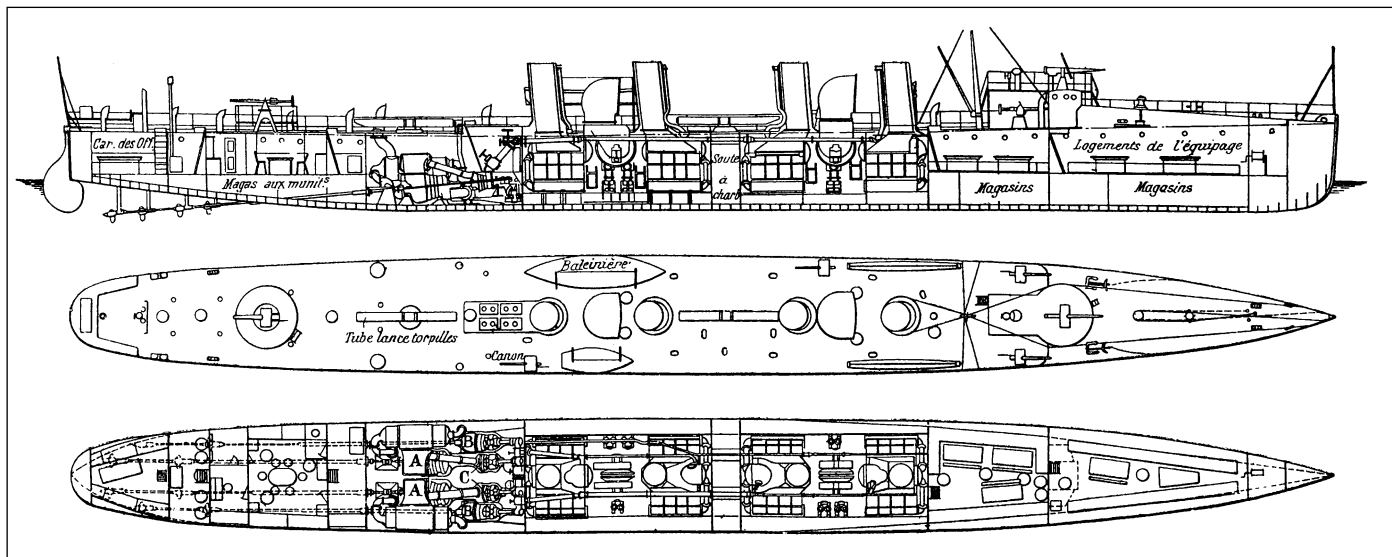
Проблема недостатка кочегаров и здесь дала себя знать. В рапорте об испытаниях главный инженер-механик флота отмечал: «Предлагается иметь 48 кочегаров при общей численности машинного персонала в 59 человек. Каждый кочегар будет подавать около [900 кг], каждый под-

Сравнение эскадренных миноносцев по расходу топлива

Корабль (тип)	Запас угля, т	Скорость, уз.	Миль на сожженную тонну угля	Дальность плавания, миль
«Viper» (специальный турбинный)	86	15,039	11,1	955
		31,118	3,51	305
«Cobra» (специальный турбинный)	106	15,114	10,42	1115
«Albatros» (специальный 33-узловой)	104	14,33	22,63	2355
		31,552	4,05	420
«Stag» (30-узловой)	78	13,081	32,03	2500
		30,156	5,63	440

Edgar March «British Destroyer. A History of Development»





носик – [1500 кг] в час. Всего 84 человека, что на 31 больше экипажа «30-узлового» эсминца, а жилые помещения рассчитаны только на 70». Еще более язвительный комментарий дал принц Луис Баттенберг, являвшийся председателем приемной комиссии: «Их Лордства обладают эсминцем с беспрецедентной скоростью, которая, однако, не может быть достигнута, поскольку необходимый персонал не может быть размещен на борту. Увеличение веса не может служить серьезной проблемой, когда первый же час полного хода облегчает корабль более чем на 13 тонн». На это Первый Морской лорд адмирал флота Уолтер Керр меланхолично заметил: «Увеличение экипажа уменьшит скорость, но скорость не может быть получена без увеличения экипажа. Раз в таком виде «Кобра» не может развить скорость более 32 узлов, число кочегаров следует увеличить». По его распоряжению Уайт внес в чертежи корабля необходимые изменения, позволившие разместить на борту 77 человек – то есть, число кочегаров увеличилось на две трети от дополнительно запрошенного.

Все эти перипетии заняли около года. Лишь в сентябре 1901 г. представители Адмиралтейства сочли «Кобру» пригодной к установке вооружения, для чего ей следовало перейти на одну из казенных верфей.

Гибель «Вайпера»

В субботу, 3 августа 1901 г. «Вайпер» под командованием лейтенанта Уильяма Спика вышел из Портленда в рамках ежегодных морских маневров. Ему ставилась задача: произвести поиск миноносцев условного противника, предположительно, находящихся в районе Нормандских островов, и к вечеру вернуться с донесением.

Достигнув Олдерни вскоре после полудня, эсминец начал прочесывать район на 22-узловой скорости. Хотя местами над водой стелились клочья тумана, в целом видимость была хорошей. К вечеру туман сгустился, и ход пришлось уменьшить до 16 узлов. Как раз в этот момент был замечен «неприятельский» корабль – миноносец №81. «Вайпер» снова увеличил ход до 22 узлов и стал нагонять свою цель, когда та отвернула в сторону скал Каскет. В 16:55 эсминец также совершил поворот на зюйд-зюйд-ост, а пятнадцать минутами позже – на норд-ост, уменьшив ход до 5 узлов, но было уже поздно.

В 17:23 справа по носу были замечены буруны прибора. «Вайпер» отвернул влево, однако опасность подстерегала уже со всех сторон, и вскоре корабль выскочил носовой частью на скалы рифа Ренонке.* Дав задний ход, эсминец

быстро сошел с них, не получив серьезных повреждений, однако в 17:35 налетел на другую гряду, потерял винты, после чего сильным течением был развернут и плотно посажен на камни средней частью, в то время как корма находилась на глубокой воде.

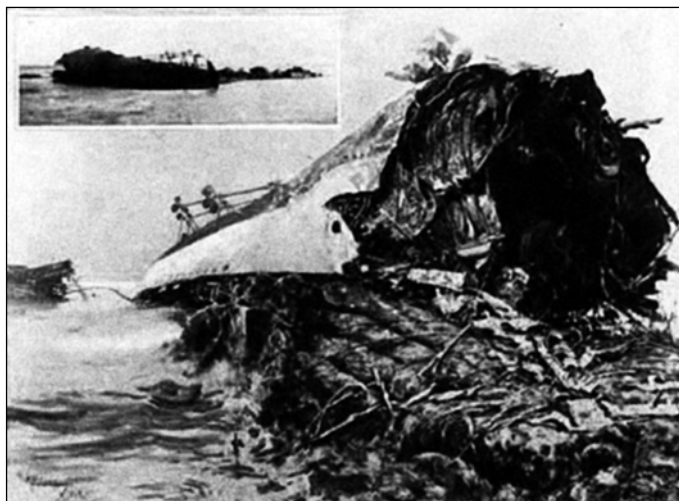
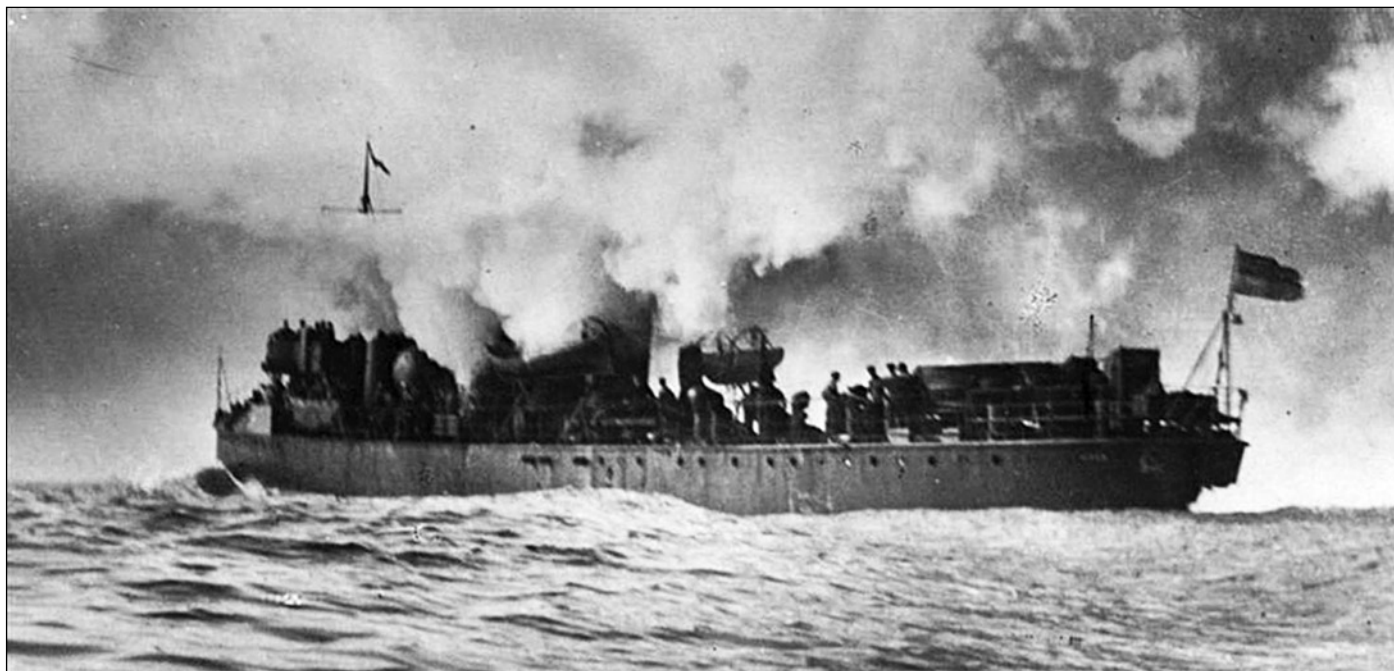
К 18:45 машинное и котельные отделения были затоплены, крен достиг опасной величины, и командир отдал приказ оставить корабль. При спуске шлюпок обнаружилось, что у одной из них пробито днище, но ее удалось залатать прямо на палубе. «В каждой шлюпке имелось по коробке бисквитов, два 8-пинтовых бочонка воды, и два котенка – любимца команды – также были спасены, но моряки не приложили никаких усилий по спасению собственного имущества», – с истинно викторианским благолепием сообщала «Таймс» от 5 августа. К счастью, обошлось без жертв.

Для привлечения внимания каждую минуту с момента аварии до оставления корабля производился выстрел из пушки, однако находившиеся поблизости эсминцы и миноносцы не смогли обнаружить шлюпки в густом тумане, и только посланный из Олдерни лоцманский катер сумел найти их и взять на буксир. Спустя каких-то полчаса туман развеялся, и спасенные были переданы на борт крейсера «Тэмз» («Thames»), где провели ночь, а утром были отправлены в Портсмут на эсминцах «Альбатрос» («Albatros») и «Контест» («Contest»).

На месте катастрофы из всего экипажа остались лейтенант Спик, старший механик Хилл и артиллерийский офицер. Обследовав наутро «Вайпер» вместе с другими офицерами, они сочли его состояние безнадежным. Корпус эсминца разломился между котлами №3 и №4, причем носовая часть лежала почти перпендикулярно килю и была частично скрыта под водой, а кормовая своими концами находилась на камнях, но под ее серединой оставалась чистая вода. Однако из-за сильного течения (его скорость составляла 7-8 миль в час) через три дня одна из частей кормовой оконечности разрушилась. В декабре 1901 г. остов корабля был продан всего за 100 фунтов компании «Эгнес & Со» из Саутгемптона для разборки на металл.

Для расследования обстоятельств катастрофы была создана комиссия под председательством командира броненосного крейсера «Нарсиссус» («Narcissus») кэптана Шортленда. Она установила, что лейтенант Спик не принял

* Риф Ренонке лежит к северу от острова Берхау и имеет протяженность около полумили с запада на восток. Его западная часть низкая и во время прилива наполовину скрыта под водой, тогда как у восточной оконечности имеется группа высоких скал, всегда возвышающихся над водой.



**Истребитель «Вайпер» на камнях рифа Ренонке.
Рисунок из иллюстрированной газеты того времени**

мер предосторожности при управлении кораблем в условиях тумана: не пользовался ни глубоководным лотом Томсона, ни обычным лотом, а ведение вахтенного журнала осуществлялось им недостаточно аккуратно (за весь день имелась всего одна запись). В свое оправдание тот заявил, что *«считал своим долгом, выполняя специальное задание в ходе маневров, проявить больше риска, чем в обычных условиях»*. В конечном итоге, Спик был признан виновным, ему был объявлен выговор, дальнейшая его карьера не задалась, и в 1910 г. он вышел в отставку, не достигнув высоких чинов. Остальные офицеры были оправданы, однако комиссия сочла возмутительным поведение штурмана «Вайпера» суб-лейтенанта Кеннета Маккензи Грива, допустившего небрежность в ведении прокладки и утратившего ориентировку к моменту вхождения в полосу тумана. Ему было выражено неудовольствие Их Лордств. В действиях механика Хилла комиссия не нашла ничего предосудительного и даже похвалила его за точное поддержание скорости корабля в сложных условиях. Впрочем, «Вайперу» это никак не помогло.

Катастрофа «Кобры»

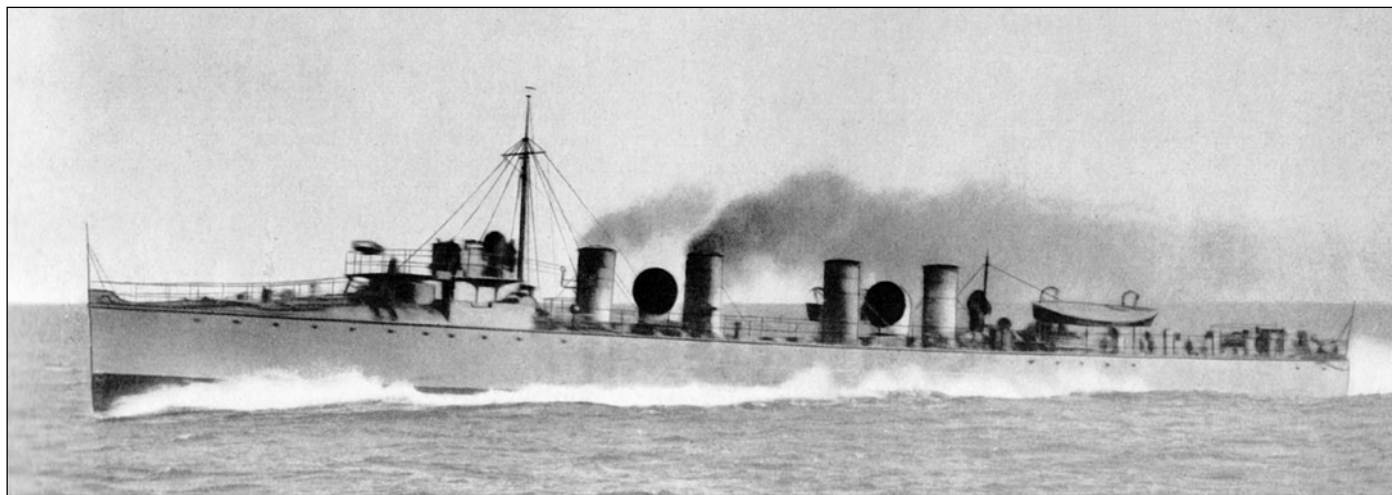
Не успели утихнуть страсти по поводу причин гибели «Вайпера», как еще более тяжелая катастрофа постигла «Кобру».

16 сентября 1901 г. эсминiec должен был начать переход из Эльсвика на казенную верфь в Портсмуте для установки вооружения, однако выход пришлось отложить на сутки из-за отсутствия на борту навигационного оборудования и не выверенных компасов. Командир корабля лейтенант Босворт Смит имел указание следовать на удалении не менее пяти миль от мыса Фламборо-Хэд, затем – между маяками Даджеон и Внешний Даусинг, а отмели Габбард и Галлопер огибать мористее. На ночь рекомендовалось встать на якорь у Гарвича или Грейт-Ярмута.

В 11 часов утра 17 сентября «Кобра» оставила Эльсвик, имея на борту экипаж в составе 54 офицеров и матросов, а также 25 инженеров и рабочих компании «Парсонс» во главе с ответственным сдатчиком Робертом Барнардом. Некоторое время было затрачено на спуск по реке и уничтожение девиации компасов, а когда в семь часов пополудни эсминiec вышел из устья Тайна и взял курс на юг, его встретил 6-балльный ветер, дующий с норд-веста. Из-за сильных размахов качки, делавшей крайне затруднительной подачу угля к котлам, два из них пришлось погасить, и к 10 часам ночи скорость упала с 17 до 5 узлов. Корабль *«шел всю ночь в ужасном состоянии»*. Согласно показаниям кочегара Джона Коллинза, в котельных отделениях продолжалась упорная работа, а погода к рассвету немного улучшилась, позволив увеличить скорость до 10 узлов.

В 07:00 18 сентября примерно в трех милях впереди открылся плавучий маяк Внешний Даусинг, и «Кобра» взяла курс на него. В этот момент, по словам выживших, эсминiec без какой-либо видимой причины *«сильно подпрыгнул»*, затем замер, внезапно окутался паром и переломился примерно посередине кормового котельного отделения. Кормовая часть быстро затонула, а носовая какое-то время продолжала качаться на волнах.

Старший механик Дж. Перси докладывал, что около 07:15 он находился в машинном отделении и почувствовал толчок, как будто в корабль что-то ударило. Он поднялся на палубу и обнаружил, что миноносец разламывается надвое, а он находится на кормовой части. Была



предпринята попытка спустить корабельный вельбот, но тот опрокинулся, когда 40-50 человек в панике попытались на него взобраться. На борту имелось три складных шлюпки, но ни одну из них не успели собрать, пока эсминiec еще держался на воде. Удалось спустить лишь 14-футовую динги, в которую сели петти-офицер Фрэнсис Барнс и еще семь человек. Барнс сначала отгонял от шлюпки паникующих, а затем попытался взять на борт еще четверых, включая самого Перси. Трое из них остались в воде, держась за борта, в течение трех часов, пока море не успокоилось настолько, что стало возможно втащить их внутрь. Перси рассказал, что еще один моряк, невероятным образом сумевший доплыть до их шлюпки, увидел, что *«если он добавит свой вес, все могут погибнуть, затем сказал «Это ради всех, прощайте», разжал ладони, погрузился и больше не всплыл»*. Эти двенадцать человек спустя 11 часов были подобраны пароходом «Харлингтон» («Harlington») и высажены на берег в Миддлсборо, остальные 65 погибли. Хотя у оказавшихся в воде моряков имелись спасательные пояса, их оказалось недостаточно, чтобы уцелеть в бушующем море. Лейтенанта Смита последний раз видели стоящим на мостике тонущего корабля.

Джон Смит, шкипер небольшого парового рыболовецкого судна, вышедшего из Ярмута тем же утром, сообщил, что около 16:30 он поднял из воды два тела, а вскоре увидел обломки «Кобры». Примерно 4,5-метровый кусок носовой оконечности эсминца держался на плаву кверху днищем. Никаких признаков жизни поблизости не наблюдалось. Подойдя к маяку и попросив передать на берег сообщение о трагедии, Смит вернулся к месту катастрофы, где обнаружил перевернутый вельбот и поднял из воды другие тела.

20 сентября командир гидрографического судна «Хэрти» («Hurty») командер Стори получил приказ отбуксировать все еще видневшуюся на поверхности моря часть «Кобры» на мелководье, однако смог сдвинуть ее всего на 100 метров, прежде чем та затонула. Вскоре у шведской судоподъемной фирмы «Нептун» был нанят пароход «Хераклес» («Heracles»). Старший водолаз фирмы Франк Карлсон совершил несколько погружений на носовую часть корабля, лежащую на дне на расстоянии менее двух миль от маяка Внешний Даусинг, на глубине 15 фатомов (около 27 м), в перевернутом виде, однако кормовая часть обнаружена не была.

Катастрофа «Кобры», произошедшая всего через полтора месяца после гибели «Вайпера», ошеломила британское общество, единодушно склонившееся к мнению, что причиной всех бед стала... паровая турбина. Впрочем, высказывались и альтернативные мнения. Кто-то считал, что эсминiec налетел на обломки затонувшего судна. Возникли

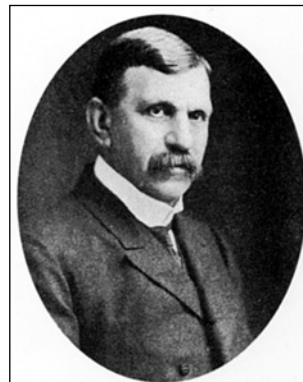
даже слухи, что идущий по мелководью корабль ударился о дно при сильном размахе качки. Эти домыслы были опровергнуты заявлением главного гидрографа Королевского флота: *«Кобра» находилась западнее плавучего маяка и не приближалась ни к каким отмелям»*. Никаких обломков кораблекрушения в окрестностях также не было обнаружено, да и было бы странно найти их в районе, в котором постоянно промышляли рыболовецкие суда из Ярмута и Лоустофта.

Более разумный аргумент привел капитан парохода «Оуквелл» («Oakwell») Шиллинг, сообщивший, что его судно налетело на плавающее бревно неподалеку от места катастрофы. Столкновение с бревном могло бы объяснить тот *«прыжок»* и резкую остановку «Кобры» в момент, предшествующий перелому.

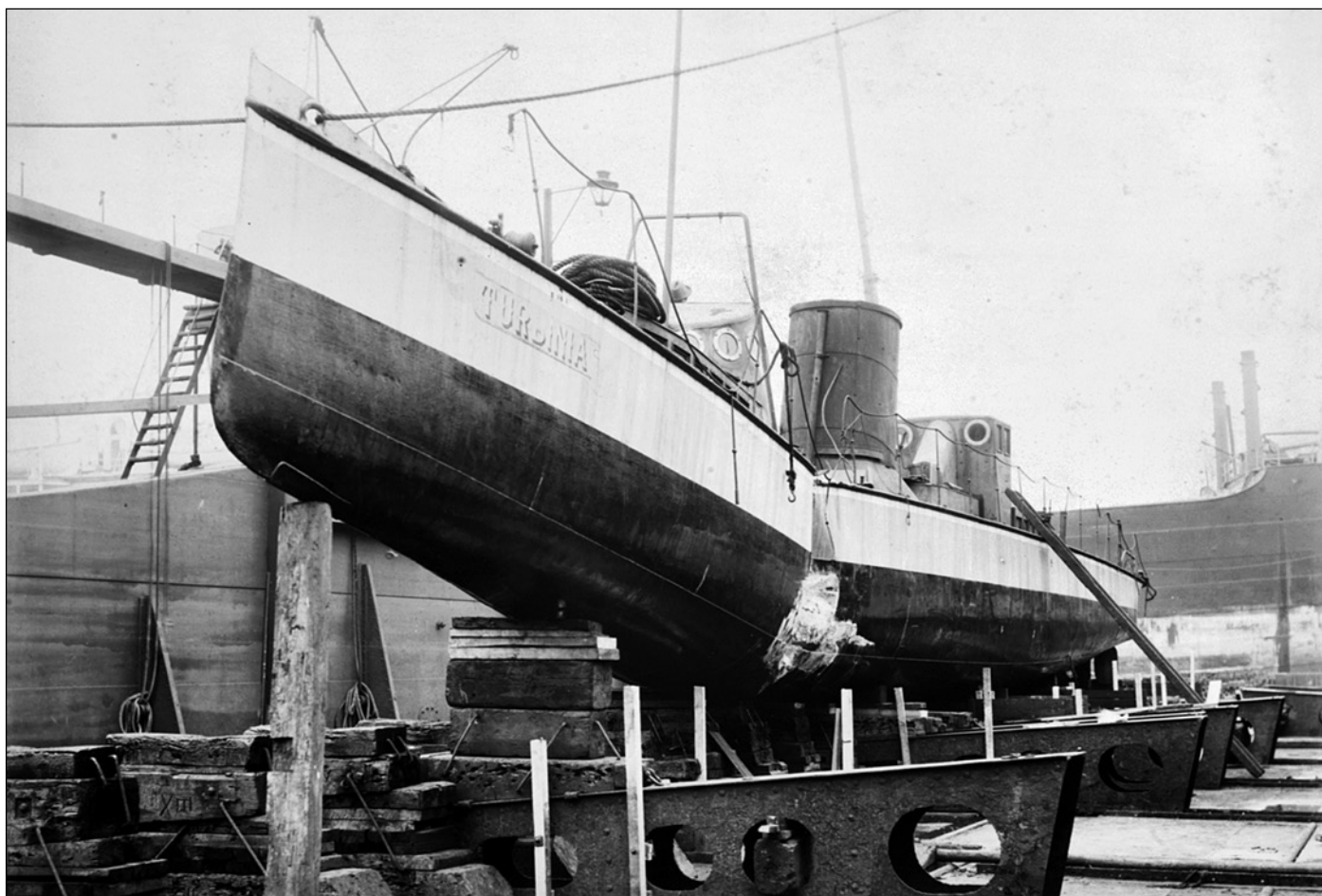
Собранный в середине октября 1901 г. в Портсмуте трибунал по делу гибели эсминца под председательством контр-адмирала Пелхэма Олдрича заседал шесть дней, опросил всех свидетелей, в соответствии с принятыми нормами, и вынес заключение: *«Кобра» не касалась мели и не имела контакта с каким-либо затонувшим объектом и была потеряна не в результате навигационной ошибки, а вследствие структурной слабости корпуса»*.

Надо заметить, что фирма «Армстронг» ранее построила всего два эсминца – уже упоминавшиеся «27-узловые» «Суордфиш» и «Спитфайр». Как показал главный конструктор фирмы Филип Уоттс, набор корпуса «Кобры» практически не отличался от предшественников, хотя вес силовой установки увеличился со 110 тонн до 183, что на 23 тонны превышало расчетное значение, притом, что «27-узловые» истребители были на 7 с лишним метров короче. Даже по сравнению с «Вайпером», имевшим аналогичную силовую установку, «Кобра» оказалась на 4 м длиннее, но на 0,15 м уже. Трибунал заключил, что ее корпус был слабее, чем у любого другого эскадренного миноносца, *«и ввиду этого факта можно только сожалеть о том, что она вообще была принята в состав флота Ее Величества»*.

Поскольку подобное заключение грозило грандиозным скандалом, вовлеченным в который оказались бы не только главный конструктор и руководство фирмы «Армстронг», но и главный строи-



Главный конструктор «Кобры» Филип Уоттс



тель флота и даже Первый Морской лорд, результаты расследования были засекречены на 50 лет! Виновные в катастрофе не понесли никакого наказания. Спроектировавший «Кобру» Филип Уоттс в 1902 году сменил Уайта на посту главного строителя Королевского флота и впоследствии вошел в историю как ведущий разработчик проекта «Дредноута». Фирма «Армстронг» после «Кобры» построила только один эскадренный миноносец («Африди» («Afridi») типа «Трайбл») и в дальнейшем, вплоть до слияния с фирмой «Виккерс» в 1927 г., их строительством не занималась.

Заключение

За годы, предшествующие началу Первой мировой войны, Королевский флот потерял по небоевым причинам – в результате навигационных аварий или столкновений – девять эскадренных миноносцев. Гибель «Кобры» стала самой крупной катастрофой в этом ряду, причем как по числу человеческих жертв, так и по нелепости причины. Ни до, ни после ни один британский эсминец не был потерян из-за слабости корпуса.

Поскольку гибели «Вайпера» и «Кобры» предшествовала катастрофа торпедного крейсера «Серпент» («Serpent», корабль разбился у мыса Финистерре 10 ноября 1890 г.), также сопровождавшаяся значительными человеческими жертвами, Адмиралтейство распорядилось больше «змеиных» названий своим кораблям не давать.*

Коммандер Дуглас Николсон, командовавший флотилией эсминцев в Портленде, не считал гибель «Вайпера» серьезной потерей: «Турбина – это очень милая игрушка, но пока не удастся справиться с сопутствующими ей дурными атрибутами, я не рассматриваю ее как нечто иное,

кроме игрушки». Главный инженер-механик Королевского флота, напротив, полагал, что *стакан скорее наполовину полон, чем наполовину пуст*; турбина станет стоящей штукой, как только удастся справиться с ее чрезмерным расходом топлива на малых ходах. И он, и Совет Адмиралтейства видели, что будущее именно за этим двигателем. Так что, катастрофы не остановили процесс внедрения на флоте паровых турбин. В том же 1901 году Адмиралтейство заказало фирме «Парсонс» эсминец «Велокс» («Veloх»), строившийся практически по чертежам «Вайпера», но с применением паровых машин в качестве двигателей экономического хода, за которым годом позже последовал «Иден» (типа «Ривер»), а начиная с кораблей программы 1905 года (тип «Трайбл») все британские эскадренные миноносцы оснащались только паротурбинными силовыми установками.

Что же касается родоначальницы турбинной эпохи, то она едва не разделила судьбу своих невезучих последователей. 11 января 1907 г. стоявшая у берега реки Тайн «Турбиния» была протаранена корпусом спускаемого на воду судна «Кросби» («Crosby»). От удара, пришедшегося в район ходовой рубки с левого борта, корпус яхты чуть не переломился пополам. К счастью, она была отремонтирована, а в 1926 г. подарена Чарльзом Парсонсом Лондонскому музею науки. С 1994 года «Турбиния» экспонируется в Музее науки и техники в Ньюкасле, ныне носящем название Музей Открытий.

* Впрочем, одно исключение из этого правила все же было сделано. Имя построенной в 1887 г. торпедно-канонерской лодки «Рэттлснейк» («Rattlesnake» – Гремучая змея) в 1909 г. было передано эскадренному миноносцу типа «Биггл», а в 1943 г. – тральщику типа «Элджирин».

Советский военно-морской флот и ленд-лиз 1941-1945

Александр Заблотский, Роман Ларинцев

В годы Второй мировой войны взаимодействие стран Антигитлеровской коалиции осуществлялось в самых разнообразных формах. Одним из наиболее значительных примеров такого сотрудничества стали поставки Советскому Союзу боевой техники и вооружения из Великобритании и США по программе ленд-лиза. Эта программа предусматривала передачу широкой номенклатуры вооружения и различных военных материалов для всех видов советских Вооруженных Сил.

Данная статья посвящена не самому важному и не самому объемному разделу программы союзной помощи, а именно поставкам техники и вооружения для нужд советского Военно-морского Флота. Начнем наш экскурс в прошлое с описания того состояния, в котором отечественный флот находился накануне и в первые месяцы войны.

Флот и судостроительная промышленность СССР накануне войны

Предвоенное строительство советского ВМФ определялось отсутствием у военного и политического руководства страны устоявшихся представлений о роли и месте морской силы в будущем конфликте. До середины 30-х годов прошлого столетия флот развивался в соответствии с концепцией «малой войны» на море. Для этого периода отечественной военно-морской истории характерно увлечение «дешевыми» средствами вооруженной борьбы. В основном упор делался на создание мощного подводного флота. Все проекты боевых кораблей и катеров, разработанные в те годы, уступали кораблям наших вероятных противников по совокупности своих боевых качеств.

Наследием середины 20-х – начала 30-х годов стала армада торпедных катеров и подводных лодок, а еще творения Остехбюро, «пригодные лишь для Дворца пионеров», как писалось в одном из отчетов того времени. Помимо всего прочего, в этот период было допущено серьезное отставание в развитии традиционных видов морского оружия. В частности, были утрачены ведущие позиции в области минно-трального вооружения, прочно занимаемые Российским флотом с начала 20-го века.

Сложная экономическая ситуация, вызванная послевоенной разрухой, необходимость восстановления или создания заново почти всех базовых отраслей промышленности не позволили СССР выделять достаточно средств на поддержание уровня военного судостроения, достигнутого к 1914 году. В результате был утрачен ряд технологий. Серьезно снизился общий уровень судостроительного производства. Общая техническая отсталость советской промышленности, унаследованная от царской России, обусловила серьезное отставание в области создания новейших военно-морских вооружений. К тому же, среди части отечественных военных специалистов существовала недооценка новейших средств вооруженной борьбы. Особенно плохо обстояла ситуация с внедрением на флоте современных технических средств обнаружения. Так, например, в области гидроакустики советская приборостроительная промышленность до 1940 года выпускала технику, находившуюся на уровне начала 20-х годов.

Переход к строительству в середине 30-х годов «большого морского и океанского флота» оказал неоднозначное влияние на процесс создания ВМФ СССР. С одной стороны, реализация столь масштабной программы повлекла за

собой резкий скачок практически во всех сферах научных разработок и производства вооружений для ВМФ. Именно программа «большого флота» инициировала возобновление работ в области минно-трального оружия, артиллерийского вооружения (особенно зенитных автоматов), технических средств обнаружения. Начавшееся в этот период перевооружение советской авиации на новые типы самолетов могло в перспективе привести к появлению в составе морской авиации машин, в большей степени отвечающих задачам ведения войны на море (например, гидросамолетов – дальних морских разведчиков). Молодые инженеры, пришедшие в этот период на верфи и в конструкторские бюро, действительно стали творцами советского океанского флота, но это уже другая, послевоенная история.

С другой стороны, скорое начало Второй мировой войны застало программу «большого флота» в начальной стадии реализации. Первые корабли, заложенные по новым проектам, могли быть сданы флоту не ранее конца 1942 – начала 1943 годов. Разработка принципиально новых видов вооружения и технических средств не вышла за рамки создания опытных образцов. Перегрузка промышленности новым судостроением усугублялась одновременным созданием новых промышленных мощностей. Это влекло за собой увеличение сроков постройки.

Огромный подводный флот, созданный в 30-е годы, также требовал больших средств на поддержание его в боевой готовности. Кроме того, начавшаяся Вторая мировая война потребовала форсирования программ создания сухопутных вооружений, увеличивая и без того большое напряжение оборонной промышленности.

Кроме собственно экономики, неблагоприятным фактором была сама география отечественного судостроения. Советская судостроительная промышленность в основной массе была сосредоточена в районах Ленинграда и Николаева. Судостроительная база на Севере и Дальнем Востоке еще только создавалась. Другим неблагоприятным фактором стала географическая разобщенность будущих морских театров военных действий. Межтеатровый маневр силами флота мог быть обеспечен только с использованием внутренних водных путей. Как показал опыт войны, пути эти (в первую очередь Беломорско-Балтийский канал) находились в опасной близости от границы.

Ленд-лиз и поддержание боеспособности флота в годы войны

Первые месяцы войны усугубили эту и без того непростую ситуацию. В августе 1941 года была потеряна Николаевская и блокирована Ленинградская судостроительная база. Завод «Красное Сормово» в Горьком перешел на выпуск танков. В октябре прекратили работу в связи с эвакуацией заводы – поставщики морского оружия с Донбасса и из Центрального промышленного района. Судостроительные предприятия внутри страны, никогда ранее не строившие ничего сложнее речного трамвайчика, смогли наладить выпуск боевых катеров, но не более того.

Положение с поддержанием боеспособности флота сложилось, без преувеличения, катастрофическое. Быстрая потеря верфей на юге страны и блокада Ленинграда привели к выходу из строя больше половины наличных судостроительных мощностей. Ситуация усугубилась несомненно правильным в конкретной обстановке приоритетным вни-

Основные судостроительные мощности СССР были потеряны в первые месяцы войны. Корпуса недостроенных и брошенных при оставлении Николаева подводных лодок С-36 и С-37. 1941 год.



манием руководства страны к проблемам армии и ВВС. Запросы флота при этом выполнялись по остаточному принципу и в последнюю очередь.

Справедливости ради следует сказать, что попытки изменить явно неблагоприятную ситуацию с пополнением флота предпринимались. Как правило, они совпадали с улучшением обстановки на сухопутных фронтах. Однако, во-первых, эти решения никогда так полностью и не выполнялись. Во-вторых, специфика судостроения с его длительным построечным циклом не позволяла получить результаты в кратчайшие сроки.

В этой ситуации единственным путем существенного усиления флота стала внешняя помощь, в свете чего стало логичным обращение о помощи к союзникам, крупнейшим морским державам, Великобритании и США. Уже на борту первых транспортов, пришедших с конвоями, в СССР прибыли неконтактные мины и тралы, а также корабельные зенитные установки. Не прошло и полутора месяцев, как английские мины были использованы Черноморским флотом для постановок у Очакова и Одессы. Однако не все было так просто, и на пути реализации морского раздела ленд-лиза имелся ряд как объективных, так и субъективных сложностей.

Во-первых, для США и Великобритании океанская составляющая войны имела несравнимо больший приоритет, чем морская для Советского Союза. Соответственно, те жертвы, на которые могли пойти союзники в области сухопутных вооружений, представлялись неприемлемыми, когда речь заходила о военно-морских поставках.

Во-вторых, ориентируясь в своих планах на Советский Союз исключительно как на главного участника сухопутной войны, англо-американские союзники строго дозировали свою помощь в авиационной и, особенно, морской областях. Принцип поставок, не выходящих за рамки повседневных нужд, в этих сферах соблюдался строго.

В-третьих, все относительно крупные корабли, полученные от союзников, могли быть использованы только на Северном и Тихоокеанском морских театрах. Переброска даже небольших кораблей и катеров, не вписывающихся в железнодорожные габариты, по внутренним водным путям на Балтику и Черное море была сопряжена с рядом неустраняемых ограничений. В частности, водный режим рек Европейской части страны ограничивал их использование для подобных межтеатровых перебросок несколькими месяцами в году.

Какова же оценка вклада наших союзников в поддержание боеспособности Советского ВМФ? На этот счет существует две полярные точки зрения.

Одна из них наиболее рельефно выражена в книге М.Н. Супруна «Ленд-лиз и северные конвои», изданной двадцать лет назад. В ней СССР наравне с Китаем отводится роль поставщика пушечного мяса, а отечественный ВМФ, если и сделал в ходе войны что-то полезное, то только исключительно благодаря помощи Великобритании и США. Что интересно, по последнему пункту Супрун не оригинален. Так, судя по всему, думала после войны и часть руководства НКВМФ. Но имеет право на существование и другая точка зрения. Она опирается как на общие соображения, что жизнь всегда сложнее любых черно-белых схем, так и изучение реалий войны на море, благо за последние двадцать лет массив доступных документов вырос в разы. Попробуем и мы разобраться в этом вопросе.

Итак, сами союзные поставки можно разделить на три большие группы:

- боевые корабли;
 - авиационная техника;
 - вооружение и технические средства, поставляемые «россыпью», т.е. отдельно от кораблей или самолетов.
- Значимость каждой из этих групп изменялась на протяжении войны. Для периода 1941-1943 годов наибольшее

значение имели поставки отдельных видов вооружения. С 1944 года все большее место начинают приобретать поставки боевых кораблей. Поставки же авиационной техники велись относительно равномерно.

Наибольшее влияние ленд-лизовские поставки оказали на боевую деятельность Северного флота. Это было связано, прежде всего, с наличием непосредственной связи с союзниками на Севере. Учитывая общую слабость корабельного состава СФ к началу войны, переданные по ленд-лизу корабли позволили усилить как ударные (торпедные катера), так и эскадренные силы флота (противолодочные корабли и тральщики). Поставки современных средств обнаружения позволили несколько улучшить положение в области гидроакустики и радиолокации. Начиная с 1943 года ленд-лизовские корабли и катера занимают все большее место в обеспечении повседневной деятельности флота. Ну а с передачей союзниками в состав СФ тяжелых артиллерийских кораблей в счет раздела ВМС Италии, стало можно говорить даже о сбалансированности корабельного состава Северного флота по классам.

Значительное число кораблей, переданных США советскому Тихоокеанскому флоту, тем не менее, имело сравнительно небольшое военное значение. Это обусловлено двумя обстоятельствами. Во-первых, переданные корабли существенно усиливали оборонительные возможности флота, но весьма скромно сказались на его ударной мощи. Даже после реализации в полном объеме т.н. «программы 17 октября 1944 года»¹ Тихоокеанский флот не представлял из себя серьезного противника для флота Японии. Во-вторых, скоротечность военной кампании и сам характер боевых действий (противодействие со стороны японского флота отсутствовало) не позволяет корректно оценить действия сил ТОФ в августе 1945 года.

Значение кораблей и катеров, полученных по ленд-лизу, в боевой деятельности Черноморского флота может быть оценено как чрезвычайно незначительное. Фактически речь идет о небольших эпизодах на завершающем этапе боевых действий. На Балтике боевые корабли ленд-лиза вообще не применялись. Таким образом, на Черном и Балтийском морях применение ленд-лизовской техники было или минимальным, или приобрело значительные масштабы в конце войны, когда ее исход уже не вызывал сомнений. При всем уважении к защитникам Советского Севера, значимость двух других западных театров для судеб страны была несоизмеримо выше. И воевали на этих театрах, в основном, отечественным оружием. Хотя, справедливости ради, следует отметить, что отсутствие в боевом составе этих флотов ленд-лизовских боевых кораблей зачастую негативным образом сказалось на решении боевых задач.

Использование боевых кораблей, полученных от союзников

Что же представляли собой боевые корабли и катера, поставленные Советскому Союзу по ленд-лизу? Скажем сразу, что в подавляющем большинстве случаев они превосходили по боевым качествам советские аналоги.

Эскадренные корабли (большие охотники типа SC и фрегаты типа «Такома») были оптимизированы для решения задач противолодочной обороны, имели хорошую мореходность и дальность плавания для кораблей своего класса. Опыт их использования по прямому назначению (т.е. для борьбы с подводными лодками) был получен только большими охотниками Северного флота. На Северном театре эти корабли интенсивно эксплуатировались, несмотря на то, что для условий Заполярья их мореходность не всегда удовлетворяла предъявляемым требованиям. Довольно большие потери (четыре корабля) были обусловлены в первую очередь недостатками в тактической подготовке командного состава и слабым владением новейшими видами оружия и средств наблюдения (радиолокации и гидроакустики).

Очень ценным приобретением для Северного флота явилась поставка тральщиков сначала из Великобритании, а затем из США. Прибывшие в 1942 году тральщики типа ТАМ позволили свести к минимуму результаты широкомащтабной минно-заградительной операции немецких подводных лодок в Карском море на подступах к важнейшим узлам коммуникаций в Арктике. На протяжении всего 1943 года они были единственными кораблями на Севере, способными бороться с магнитными минами противника. Несколько иную задачу решали тральщики типа АМ американской постройки. Учитывая их очень мощное противоло-

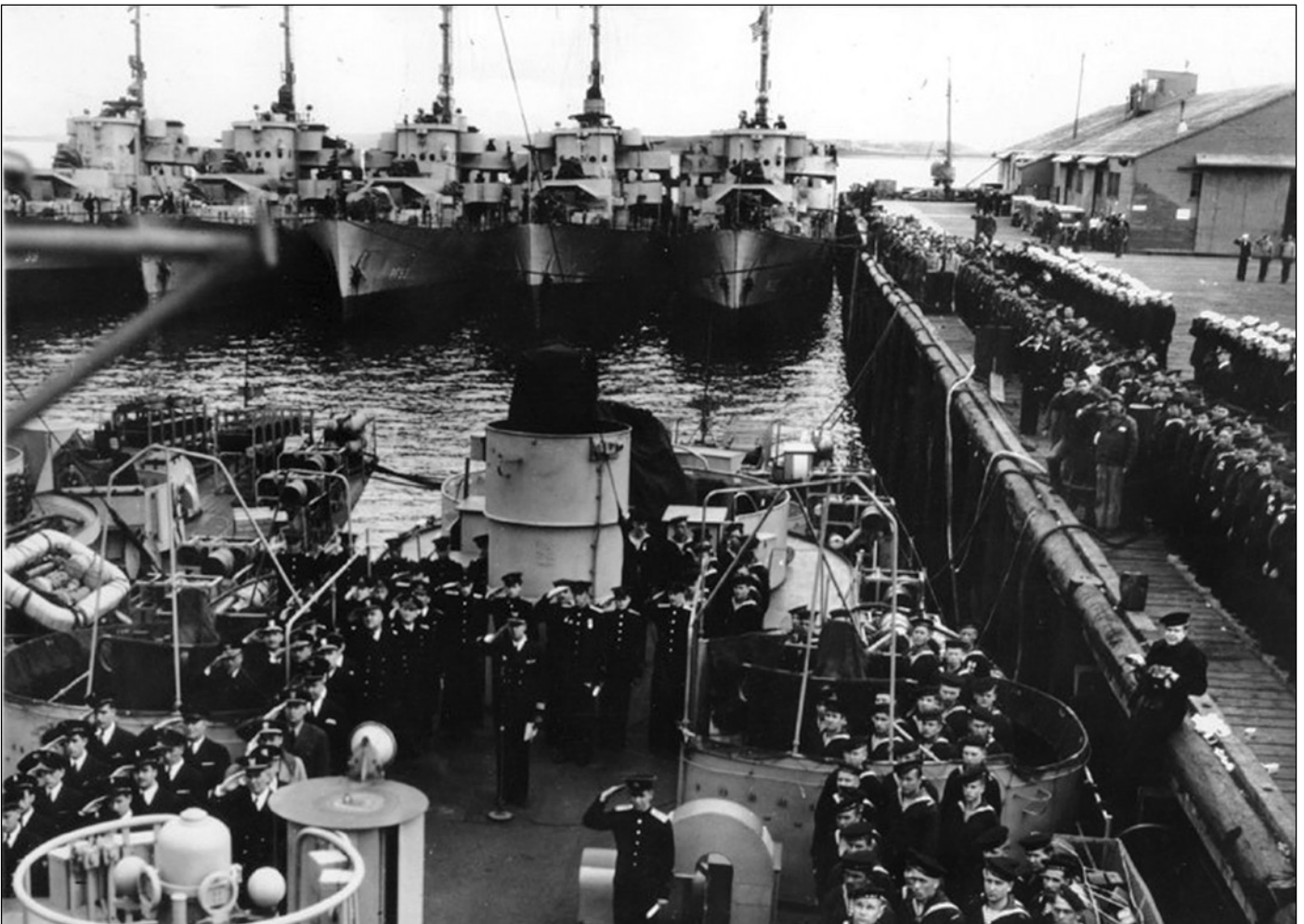


Большой охотник БО-246 типа SC

Поступление от союзников кораблей для ВМФ СССР

Класс корабля	1942	1943	1944	1945	1946	Всего
Линкор	-	-	1	-	-	1
Крейсер	-	-	1	-	-	1
Эсминец	-	-	9	-	-	9
Подводная лодка	-	-	3	-	-	3
Фрегат	-	-	-	28	-	28
Тральщик	10	9	3	67	10	99
Большой охотник	-	9	21	48	-	78
Малый охотник	-	-	56	4	-	60
Торпедный катер	-	14	64	78	36	202
Десантное судно	-	-	-	43	-	43
Десантный катер	-	-	-	6	-	6

Примечание: Торпедные катера, собранные заводом №5 в Ленинграде в 1946 и 1947 годах из узлов и деталей, доставленных россыпью, показаны 1946 годом.



Передача сторожевых кораблей типа ЭК (по американской классификации – фрегаты типа «Такома») советской стороне в Колд-Бее, май 1945 г.

дочное вооружение и эффективное гидроакустическое оборудование, командование Северного флота использовало их большей частью для решения задач противолодочной обороны. На счету тральщика американской постройки Т-116 (типа АМ) единственная подтвержденная противной стороной победа надводного корабля Северного флота над субмариной противника. Понесенные при решении задач ПЛО потери были обусловлены тактическими ошибками командиров конвоев, которые эти тральщики сопровождали. Несмотря на то, что по своему прямому назначению тральщики типа АМ использовались редко, это были единственные на Севере корабли, оснащенные высокопроизводительными тралями для уничтожения контактных и неконтактных мин.

Определенную роль тральщики, поставленные по ленд-лизу, сыграли в проведении послевоенного траления. Наибольшее значение их деятельность имела для очистки акваторий морей Северного и Тихоокеанского театров. В то же время на Балтике, где минная опасность была наибольшей, число импортных тральщиков значительно уступало числу тралящих кораблей бывшего германского флота, полученных по репарациям.

Торпедные катера американской постройки (типов «Воспер», «Хиггинс» и ELCO), составившие большую и качественно лучшую часть бригады торпедных катеров Северного флота, в 1944 году добились значительных успехов в борьбе с судоходством противника². Эффективность их действий за одну кампанию была больше, чем результаты действий торпедных катеров всего советского ВМФ за



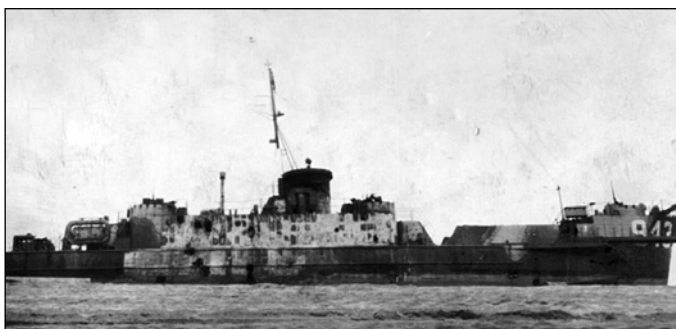
Американские торпедные катера А-2 Северного флота



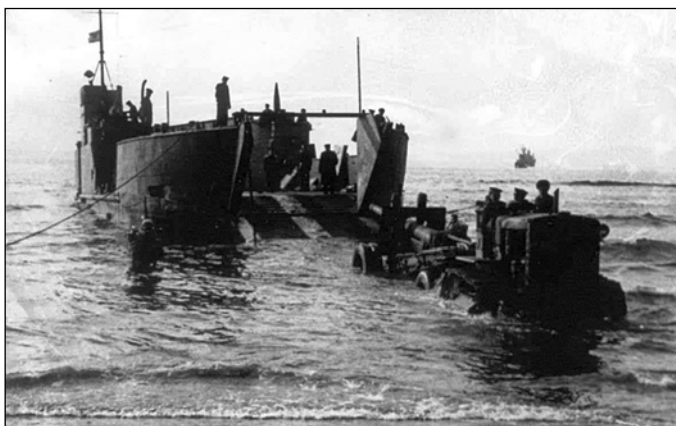
Американский торпедный катер А-1 в составе советского ВМФ



Малый охотник РТС-42 Северного флота



Полученные по ленд-лизу американские десантные корабли типов LCI и LCT не имели аналогов в советском флоте. Полузатонувший ДС-43 (LCI(L)-943), участвовавший в захвате острова Шумшу, на отмели у берега, где проходила высадка десанта, 1945 г.



Единственный раз ленд-лизские десантные корабли были применены по прямому назначению в Курильской десантной операции, высаживая войска на необорудованное побережье в августе 1945 года.

1941-1943 годы. Эти успехи были напрямую связаны со значительно более высокими тактико-техническими характеристиками катеров ленд-лиза по сравнению с катерами отечественной постройки. Большая мореходность и дальность плавания позволяли расширить район действий на коммуникациях противника. Относительно крупные размеры и мощное оборонительное вооружение увеличивали шансы в столкновениях с кораблями охраны противника. Увеличение численности торпедных катеров СФ, достигнутое в основном за счет американских поста-

вок, позволило перейти к более эффективной тактике поиска крупными группами. Впервые в боевых условиях ими была успешно применена радиолокация для обнаружения противника в условиях плохой видимости. К сожалению, переброска ленд-лизских торпедных катеров на Балтику и Черное море запоздала и не привела к сколь-нибудь серьезным результатам.

Малые охотники (типа РТС), полученные из США, имели, в отличие от других кораблей ленд-лиза, посредственные характеристики. Однако по своим данным они мало уступали многочисленным сторожевым катерам ВМФ СССР и могли применяться для решения самых разнообразных задач, решаемым эти классом боевых катеров.

Единственным классом кораблей, не имевшим прямых аналогов в отечественном флоте, были полученные из США десантные корабли (типов LCI и LCT). Они были способны обеспечить переброску личного состава и тяжелой техники на значительные расстояния. Однако, поставленные на Тихоокеанский флот, они не смогли в полной мере реализовать свои боевые качества из-за скоротечности кампании на Дальнем Востоке³.

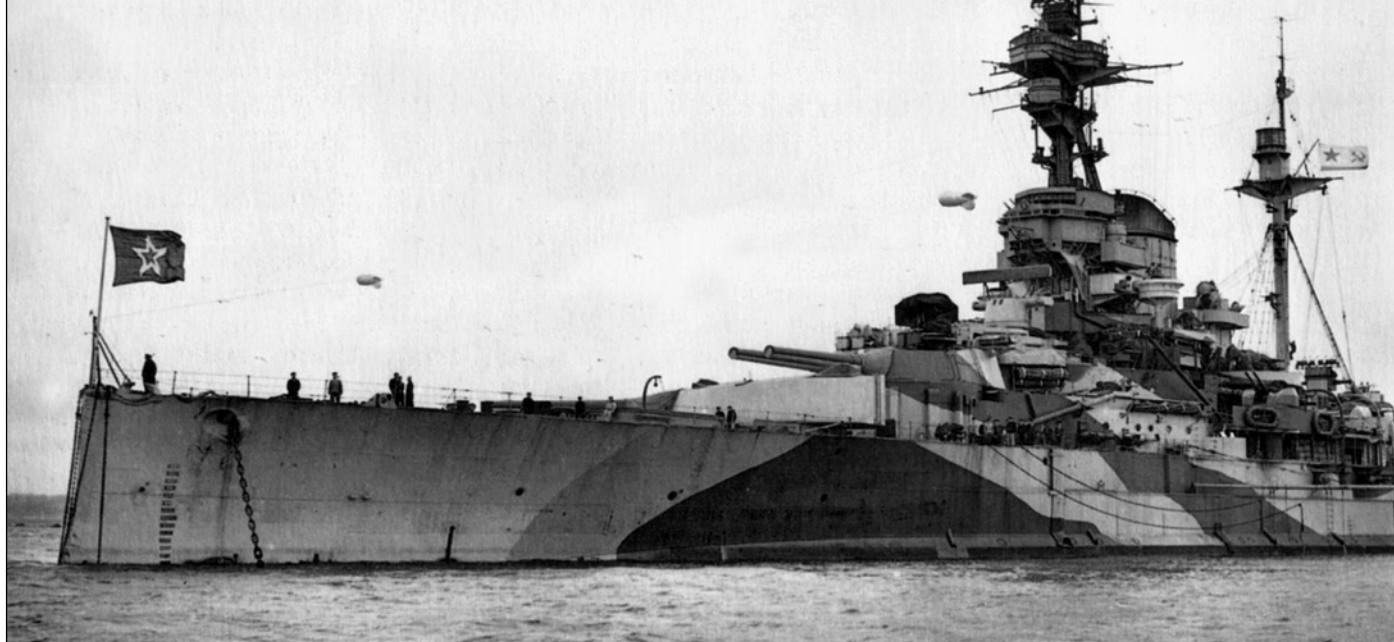
Кроме боевых кораблей, переданных по ленд-лизу, Советский Союз получил линейный корабль, легкий крейсер, девять эскадренных миноносцев и четыре подводные лодки в счет раздела флота Италии. Если корабли, поставляемые по ленд-лизу, как правило, были новой постройки, то передаваемые в счет раздела имели значительный срок службы, к моменту передачи физически и морально устарели. Исключение составили подводные лодки 1938-1942 годов постройки. Эсминцы длительное время находились на консервации, не имея постоянных экипажей. Это отрицательно сказалось на сохранности технических систем и корпусов кораблей. Данное обстоятельство послужило одной из причин быстрой гибели эсминца «Деятельный» в январе 1945 года.

Корабли, за исключением легкого крейсера⁴, были переданы Великобританией и в августе 1944 года вошли в состав эскадры Северного флота. Появление на Севере крупных артиллерийских кораблей позволило придать флоту более сбалансированный характер. Наличие хотя и устаревшего, но хорошо вооруженного линейного корабля теоретически снижало угрозу со стороны еще остававшихся в строю тяжелых кораблей Германии. Однако практического влияния на военную ситуацию переданные корабли не оказали. Ни линкор, ни крейсер не принимали участия в боевых действиях. Это объясняется, во-пер-



Подготовленные к передаче СФ в счет репараций Италии английские корабли: подводные лодки типа U (N-59, P-42 и P-43) и типа S (N-81) (на переднем плане) линкор «Ройял Соверен» (слева на заднем плане) и эсминцы (справа). Розайт, май 1944 г.

Линкор «Архангельск» (бывший английский «Ройял Соверен») на якорной стоянке в Ваенге, 1944 г. Обладание линкором на Севере было скорее элементом политического престижа, чем насущной военной необходимостью



вых, коренным изменением к этому времени обстановки на театре. Появление в зоне ответственности Северного флота крупных кораблей противника стало маловероятным. В водах Северной Норвегии оставался только линкор «Тирпиц», вскоре выведенный из строя английской авиацией. Тяжелые крейсера Кригсмарине были связаны выполнением задач поддержки своих сухопутных войск в Прибалтике. Во-вторых, даже в случае неожиданного появления крупных кораблей противника вряд ли можно сомневаться, что основная тяжесть борьбы с ними пала бы на союзные флоты. В-третьих, с очень большой долей уверенности можно утверждать, что настойчивое стремление советского руководства получить линейный корабль в большей степени диктовалось политическими, чем военными соображениями. При этом характерно, что и германское командование рассматривало наличие у Северного флота линкора «Архангельск» (бывший английский «Ройял Соверен») как элемент престижа. Об этом говорит тот

факт, что попытки уничтожить советский линкор на хорошо защищенной якорной стоянке предпринимались при отсутствии явной угрозы, исходящей от данного корабля.

Если линкор и крейсер, переданные Северному флоту, участия в боевых действиях не принимали, то совершенно иначе складывалась боевая карьера полученных от Великобритании эсминцев. На эти корабли с сентября 1944 года легла основная нагрузка по проводке конвоев в зоне ответственности Северного флота. Это в первую очередь объясняется тем, что эсминцы типа «Дерзкий» (бывшие американские «флэшдекеры», ранее переданные Великобритании) имели наиболее совершенное по качеству и самое мощное по количеству противолодочное вооружение среди всех кораблей эскадры СФ. Кроме того, отечественные эсминцы типа «Гневный» (проект 7), находившиеся в непрерывной эксплуатации с 1941 года, имели значительный износ механизмов, особенно машинно-котельной группы, и требовали ремонта. Больше всего был удельный вес ленд-лизовских эсминцев в конвойных операциях первого квартала 1945 года, когда эсминцам советской постройки было запрещено выходить в море.

Отметим, что, хотя английские корабли и классифицировались как «эскадренные миноносцы», но, скорее всего, должны были быть отнесены к «фрегатам» или «эскортным миноносцам».

Следует особо подчеркнуть, что степень освоения экипажами переданных кораблей новых средств вооружения была недостаточно высокой. Например, бомбометы «Хеджхог» в боевых походах использовали всего пять из девяти эсминцев. При этом три из пяти сделали из них всего по несколько залпов.

Подводные лодки английской постройки (типов S и U) имели достаточно высокие характеристики, примерно соответствовавшие таковым лучших советских лодок типа «С» (IX-бис серии). Кроме того, «англичанки» имели куда более совершенные средства обнаружения – современные гидроакустические станции, а также поисковые радиолокаторы типа 291W. Две из трех прибывших на Север ло-



Эскадренный миноносец СФ «Деятельный», полученный от Великобритании бывший американский «флэшдекер» DD198 «Херндон»

док успели принять участие в Петсамо-Киркенесской операции. На их счету два из трех потопленных в ходе операции кораблей противника. Успехи лодок следует отнести на счет хорошей подготовки экипажей и большого боевого опыта командиров. Однако и в подплаве наши моряки не успели в совершенстве освоить новые технические средства обнаружения.

Морской авиационный ленд-лиз

Поставки союзниками авиационной техники для морской авиации осуществлялись в рамках общих поставок для ВВС Красной Армии. Исключение составили гидросамолеты «Каталина», специально заказанные для флота. Как правило, все типы самолетов, поставляемые по ленд-лизу, имели высокие тактико-технические характеристики и мощное вооружение, были прекрасно оснащены средствами радиосвязи.

Самолеты-истребители импортного производства воевали в составе ВВС всех флотов. Наибольший удельный вес они имели в авиации Северного флота, составляя в отдельные периоды до 80 процентов численности истребительной авиации. В 1942-1944 годах ленд-лизские истребители вынесли на себе основную тяжесть воздушных боев в небе Заполярья. В авиации Черноморского флота импортные истребители начинают занимать существенное место с середины 1943 года. Но значительное поступление ленд-лизской техники отмечается уже после завершения боевых действий на Черном море. Истребительная авиация Балтийского флота на протяжении всей войны была в основном укомплектована самолетами отечественного производства. Исключение составил период 1942-1943 годов, когда один авиаполк использовал английские истребители «Харрикейн».

Использование импортных истребителей принципиально не отличалось от использования машин отечественно-



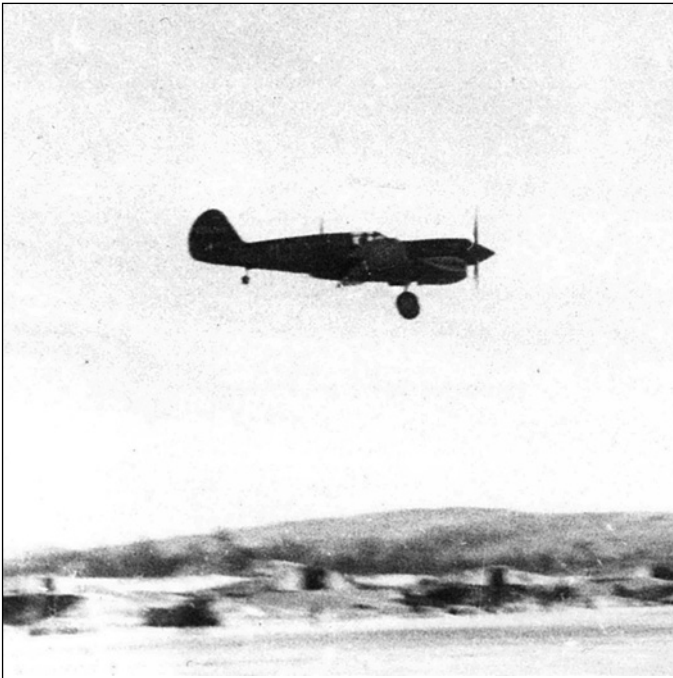
Подготовка к боевому вылету торпедоносца А-20 из 1-го гвардейского МТАП ВВС КБФ, сентябрь 1944 г.

го производства. Эффективность и тех, и других определялась не столько различиями в их качественных характеристиках, сколько мастерством пилотов и умением командиров грамотно планировать воздушный бой и управлять им. Разумеется, этот вопрос требует своего отдельного обстоятельного исследования. Однако, по результатам исследования результативности воздушных боев отдельных пилотов, можно утверждать, что при одинаковой квалификации летчиков эффективность их действий мало зависела от типа машин, на которых они воевали.

Существенное место в минно-торпедной авиации ВМФ заняли американские бомбардировщики типа А-20 («Бостон»). Правда, удельный вес импортных машин в минно-торпедной авиации Черноморского флота был относительно невелик. Но в авиации Северного и Балтийского флотов с конца 1944 года они составляли подавляющую массу самолетов-торпедоносцев. Это было связано с тем,

Летающая лодка «Каталина» из состава 118-го орап авиации СФ, 1944 г.





«Киттихаук» авиации СФ заходит на посадку на аэродром Ваенга-1, 1943 г.

что выпуск тяжелых самолетов отечественной промышленностью на протяжении всей войны не обеспечивал потребности всех потенциальных заказчиков, и подавляющая часть таких машин отправлялась в авиацию дальнего действия, являвшуюся стратегическим инструментом Верховного командования. Самолеты «Бостон» существенно превосходили основной отечественный торпедоносец Ил-4 по всем характеристикам. Следует отметить куда более комфортные условия для экипажей на борту американских машин, что было немаловажно при дальних полетах. При этом вдвое большая дальность полета самолета Ильюшина особого значения не имела, так как наша морская авиация действовала на сравнительно небольших расстояниях от своих аэродромов.

«Бостоны» сыграли значительную роль в боевых действиях советской минно-торпедной авиации. В 1944-1945 годах на их счету большая часть выведенных из строя вражеских кораблей и судов. Однако относительная эффективность, определяемая как затрата ресурсов на одну достигнутую победу, у самолетов-торпедоносцев американского производства ниже, чем у отечественных машин. Данный вывод, впрочем, вовсе не оспаривает технического совершенства американских самолетов. Эффективность торпедоносцев в значительной мере зависит от специфики применяемого ими оружия, а не от летных данных самолетов-носителей.

Совершенно особое место занимают в истории боевого применения авиации ВМФ американские истребители-бомбардировщики P-40 «Киттихаук». Они использовались исключительно на Северном флоте для борьбы с судоходством противника. При этом по числу выведенных из строя малых боевых кораблей и каботажных судов «Киттихауки» заняли первое место среди других типов ударных самолетов. В данном случае успеху способствовало гармоничное сочетание высоких летных данных самолета с правильно выбранной тактикой его применения. К сожалению, на других флотах этот положительный опыт не получил широкого распространения.

Единственным самолетом, поставляемым специально для морской авиации, стал дальний морской разведчик

«Каталина». Эта машина значительно превосходила отечественные гидросамолеты в решении задач морской разведки и противолодочной обороны, чему способствовало его разнообразное бортовое оборудование, в том числе РЛС. Самолет заслужил высокую оценку советских экипажей, но эффективность его использования существенно снижалась слабым освоением летным составом принципиально нового радиоэлектронного оборудования. Отметим, что американская машина сыграла значительную роль в выработке требований к отечественным гидросамолетам нового, послевоенного поколения.

Использование советским ВМФ отдельных видов вооружения и техники, поставленных по ленд-лизу

Значительное место в общем объеме военно-морских поставок союзников занимали вооружение и технические средства, поставляемые «россыпью», т.е. отдельно от кораблей или самолетов.

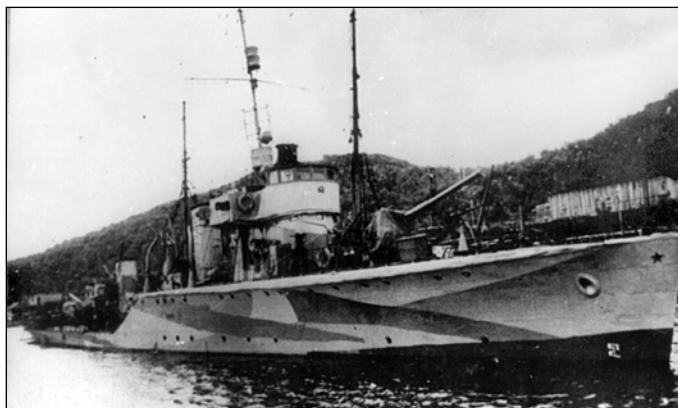
Из них наиболее значительное влияние на эффективность боевой деятельности советского ВМФ оказали поставки неконтактных индукционных мин английского производства. Английские мины использовались только Черноморским и Балтийским флотом, при этом наибольшая эффективность их применения была достигнута на черноморском театре. Широко и тактически грамотно применяя неконтактное минное оружие, моряки-черноморцы в 1941-1943 годах нанесли врагу чувствительные потери. На Балтике английские мины стали массированно применяться с 1943 года. Результаты использования были ниже, чем на Черном море. Однако и здесь ряд крупных судов погиб на минах английского производства. В целом, результативность минного оружия британского производства оказалась весьма высока.

Следует отметить, что мины британского производства стали образцом для разработки аналогичных отечественных мин семейства АМД-1, выпуск которых был налажен во второй половине войны.

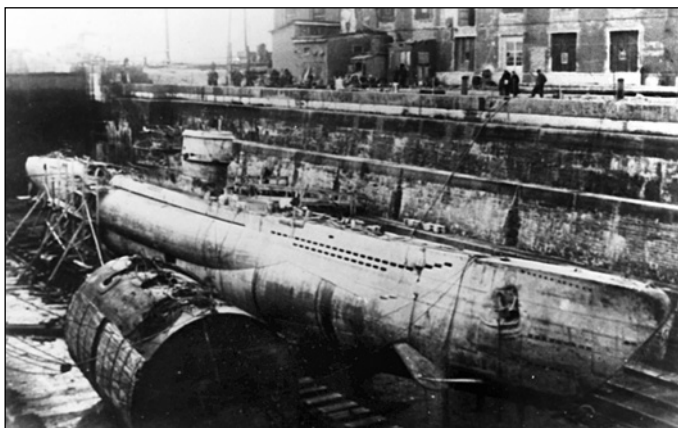
Одновременно с неконтактными минами союзники поставляли и средства борьбы с ними. СССР передавались акустические и электромагнитные тралы (в том числе береговые и речные), а также высокопроизводительные тралы для контактного траления типа «Оропеза», которые по своим основным характеристикам превосходили советские аналоги.



Английская неконтактная мина А Mk.I, поставлявшаяся по ленд-лизу в СССР



Начиная с 1942 года большое число гидролокаторов английского производства было установлено на надводных кораблях Северного флота. Сторожевой корабль «Гроза» одним из первых получил английскую ГАС



Немецкая подводная лодка U-250, потопленная малым охотником МО-103 с использованием ГАС «Асдик-134». Лодка снята после подъема в кронштадском сухом доке. 1944 г.

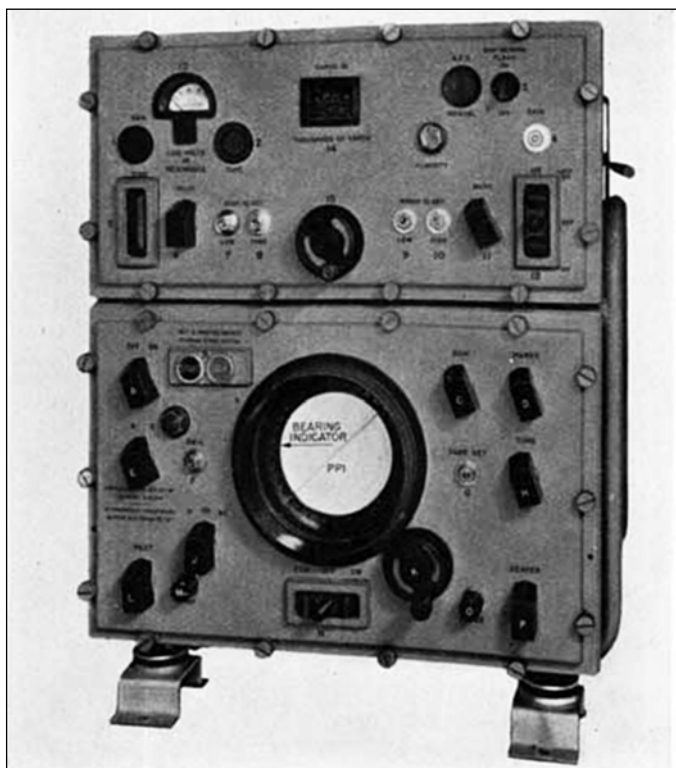
В годы войны советская промышленность не смогла освоить производства трала, подобного английскому типу LL. Созданные по образцу контактного трала «Орпежа» советские тралы семейства МТ, тем не менее, уступали своему английскому аналогу. Однако, несмотря на неоспоримое преимущество импортных тралов, широкого распространения они в отечественном флоте не получили. Причиной этого было отсутствие минных тральщиков, тактико-технические характеристики которых позволяли в полной мере использовать все возможности как электромагнитных, так и контактных импортных тралов. Большее распространение получили полученные от союзников акустические тралы, для использования которых не требовалось значительно переоборудовать тралящие корабли. Но в данном случае советская промышленность смогла быстро наладить выпуск акустических тралов собственной разработки.

Допущенное перед войной отставание советского ВМФ в оснащении кораблей малокалиберной автоматической зенитной артиллерией отрицательно сказалось на успешности ведения им боевых действий. Мощности отечественной артиллерийской промышленности оказались недостаточными, чтобы восполнить этот недостаток и после начала боевых действий. Фактически отсутствовали автоматические пушки малого калибра, пригодные для установки на катерах. Большинство мобилизованных с началом войны судов вооружалось артиллерией, малоприспособленной для

отражения атак с воздуха. Частично эта проблема была решена поставкой ВМФ СССР 20-мм автоматических пушек «Эрликон» и крупнокалиберных пулеметов. Система вооружения отечественных боевых катеров, серийно строившихся во время войны, была ориентирована именно на поставки вооружения из-за рубежа. Однако широкомасштабное поступление зенитных автоматов и крупнокалиберных пулеметов на флоты началось только с 1943 года. К этому времени угроза с воздуха на всех театрах значительно ослабла, поскольку в дело вступила самая лучшая система ПВО – советские танки на аэродромах Люфтваффе.

Значительную помощь оказали союзники в оснащении советских кораблей современными гидроакустическими средствами. Поставляемые из Англии гидроакустические станции «Асдик» по всем параметрам превосходили отечественные гидролокаторы семейства «Тамир». Только к концу войны отечественная промышленность стала в незначительных количествах выпускать гидроакустическую станцию «Тамир-9», приближающуюся по характеристикам к английским аналогам. В наибольшей степени импортная гидроакустическая аппаратура проявила себя в боевой деятельности подводных лодок Северного флота. Благодаря установке на них гидролокаторов «Асдик-129» подводники-североморцы получили возможность «видеть» под водой вражеские мины из противолодочных заграждений, выставленных противником у берегов Северной Норвегии и уклоняться от них. Так как английские гидроакустические приборы имели лучшие характеристики, чем отечественные также при работе в режиме шумопеленгования, то новое оборудование расширило возможности по обнаружению целей при плавании в подводном положении. Советская подводная лодка С-101 обнаружила и уничтожила немецкую субмарину U-639 28 августа 1943 года именно по данным английской гидроакустической станции.

Начиная с 1942 года большое число гидролокаторов английского производства было установлено на надводных



Аппаратура РАС типа SO-13 (фото из технического описания станции)

кораблях Северного флота. Однако, несмотря на интенсивность применения, достоверных случаев уничтожения с помощью английской гидроакустики субмарин противника на сегодняшний день не выявлено. Частично это можно объяснить сложной гидрологией полярных морей, частично – слабой подготовкой личного состава и несовершенной тактикой. В 1944 году часть кораблей Балтийского флота также получила на вооружение гидролокаторы «Асдик». Хотя на этом театре интенсивность использования гидроакустики была меньше, чем на Севере, единственный случай уничтожения вражеской подводной лодки на счету малого охотника МО-103, оснащенного импортной аппаратурой. На Черноморском флоте английские гидролокаторы на советских кораблях в боевых действиях не использовались.

Советская радиопромышленность до конца войны смогла освоить относительно массовый выпуск только радиолокаторов обнаружения воздушных целей. Производились также станции орудийной наводки для зенитной артиллерии, представлявшие собой воспроизведение английского аналога. Корабельные радиолокационные станции до 1945 года серийно не выпускались. Поэтому подавляющее большинство радиолокаторов, установленных в период войны на советских кораблях, было импортного производства. К концу войны почти все крупные корабли ВМФ СССР имели на вооружении РЛС различного назначения. Однако динамика поступления радиолокационных станций была такова, что в боевых действиях корабли отечественной постройки применяли РЛС только в конце 1944 и начале 1945 годов и только на Северном флоте. На кораблях Черноморского флота радиолокаторы стали устанавливаться уже после завершения боевых действий. На Балтийском флоте в конце 1944 года РЛС получил ряд кораблей, но сведений об их боевом применении нет. Значительно шире применялись в боевых условиях станции орудийной наводки, входившие во флотскую систему ПВО. Однако почти до конца войны на флотах они присутствовали в единичных экземплярах. Куда большее значение полученные по ленд-лизу РЛС имели как образцы для разработки аналогичных советских станций. После войны ряд импортных РЛС был почти полностью скопирован и серийно выпускался отечественной промышленностью.

Заключение

Попробуем подвести итог. С одной стороны, не вызывает сомнения, что советский военно-морской флот, как ни один другой вид вооруженных сил, нуждался в действенной и разнообразной помощи союзников по антигитлеровской коалиции. Не секрет, что большая часть отечественной программы военного судостроения, точнее, катеростроения, ориентировалась на поставки импортных двигателей и вооружения. Большая часть успехов Северного флота в конце войны также достигнута благодаря ленд-лизовой технике и вооружению. Союзные поставки позволили не только увеличить численный состав сил СФ, но и самым положительным образом отразились на эффективности их действий.

С другой стороны, конечно, можно только сожалеть, что на Балтике в 1945 году отсутствовали мореходные и хорошо вооруженные торпедные катера ЭЛКО, «Воспер» и «Хиггинс». Но их не было, и в решающую схватку с Кригсмарине вступили отечественные Г-5, Д-3 и первые «Комсомольцы». Вообще создается впечатление, что завораживающее техническое совершенство зарубежных образцов не позволило объективно оценить достоинства аналогичных отечественных систем. Вот характерный пример.

Кто бы ни писал про английские донные мины с индукционным взрывателем, в больших количествах и успешно



Полученный по ленд-лизу большой охотник за подводными лодками БО-220 типа SC. На топе мачты установлена антенна РЛС SF-1. Северный флот, 1944 г.

применявшихся советскими моряками, обязательно снисходительно упоманет о несовершенстве советской неконтактной мины МИРАБ, запущенной в производство накануне войны. Но вот несколько лет назад Санкт-Петербургский историк Александр Скробач написал статью «Гадкий утенок минной войны». В статье на основе анализа как советских, так и трофейных немецких документов убедительно доказано, что эффективность МИРАБов была, как минимум, не ниже, чем у английских образцов⁵. Кроме того, неожиданно выяснилось, что советские донные мины вытравить было труднее, чем британские. К сожалению, все это выяснилось через семьдесят лет после войны. А несколько сотен изготовленных МИРАБов так и остались лежать на флотских складах. При желании таких сюжетов со знаком как «плюс», так и «минус» можно найти достаточно много.

Безусловно, нельзя отрицать большую помощь, оказанную странами антигитлеровской коалиции Советскому Союзу в годы войны. В большинстве случаев технический уровень поставленного вооружения, если говорить о морской составляющей ленд-лиза, был выше, чем у аналогичных изделий отечественной промышленности. Но такое признание вовсе не отменяет того факта, что совершеннейшая на тот момент в мире военная машина Германии была сломлена в основном оружием, сделанным на заводах Урала, Сибири и в холодных заводских цехах блокадного Ленинграда.

Примечания:

1. Фактически с мая по сентябрь 1945 года на специально созданной на Аляске военно-морской базе Колд-Бей сменили флаг 215 кораблей, в том числе 28 фрегатов, 55 тральщиков, 32 больших охотника и 40 десантных кораблей.
2. Всего за год торпедные катера совершили 344 выхода, израсходовали 135 торпед и потопили два транспорта, четыре малых судна типа «моторбот», два тральщика и два сторожевика. Еще два тральщика были повреждены.
3. Единственный раз эти корабли были применены по прямому назначению – высадке десанта на необорудованное побережье – в операции по захвату острова Шумшу (Курильские острова) 18 августа 1945 года.
4. Американский крейсер «Милуоки», поднявший советский флаг 20 апреля 1944 года и принятый в состав СФ под названием «Мурманск», стал первым кораблем союзников, переданным СССР в счет будущего раздела итальянского флота.
5. Например, по результатам сравнительных испытаний на ЧФ, МИРАБ, находясь на глубинах в два раза превышающие предельные согласно ТТХ, работала в 17% случаев прохода над ней корабля-цели. Английская донная мина типа A-I-IV в тех же условиях при 148 проходах корабля-цели не работала ни разу!

Несостоявшийся линейный флот Второй Речи Посполитой

Сергей Трубицын

После завершения Первой мировой войны на политической карте мира появилось новое, точнее, хорошо забытое старое государство Польша, образованное на обломках трех империй: Российской, Австрийской и Германской. Военным и дипломатам вновь созданного государства удалось значительно прирезать его территорию за счет соседей. Одним из примеров подобного округления стала полоса земли, вошедшая в историю как Данцигский коридор. Она тянулась через бывшие германские земли к Балтике, обеспечивая Второй Речи Посполитой выход к морю. И хотя общая длина польского побережья Балтики составила только 71 км, для его защиты, по мнению руководства страны, был необходим полноценный военно-морской флот, становой хребет которого, согласно тогдашним воззрениям, должны были составлять линейные корабли.

Новообразованная морская держава не испытывала недостатка в морских офицерах, имеющих боевой опыт, к тому же некоторые из них по месту прошлой службы (в русском, австрийском, германском флотах) командовали линейными кораблями. Увы, вновь создаваемый флот не имел главного – кораблей. С большим трудом полякам удалось при разделе флота 2-го Рейха вытребовать себе лишь несколько небольших прибрежных миноносцев. В Финляндии удалось сторговать два сторожевых корабля (в польском флоте они числились канонерскими лодками), а в Дании приобрести несколько прибрежных тральщиков типа FM. Этих сил вполне хватало для обороны побережья, но Польша претендовала на роль, как минимум, ведущей региональной державы, одним из символов которой являлся мощный военно-морской флот, включавший тяжелые корабли.

Первая серьезная попытка обзавестись линейными кораблями была предпринята сразу после победоносной

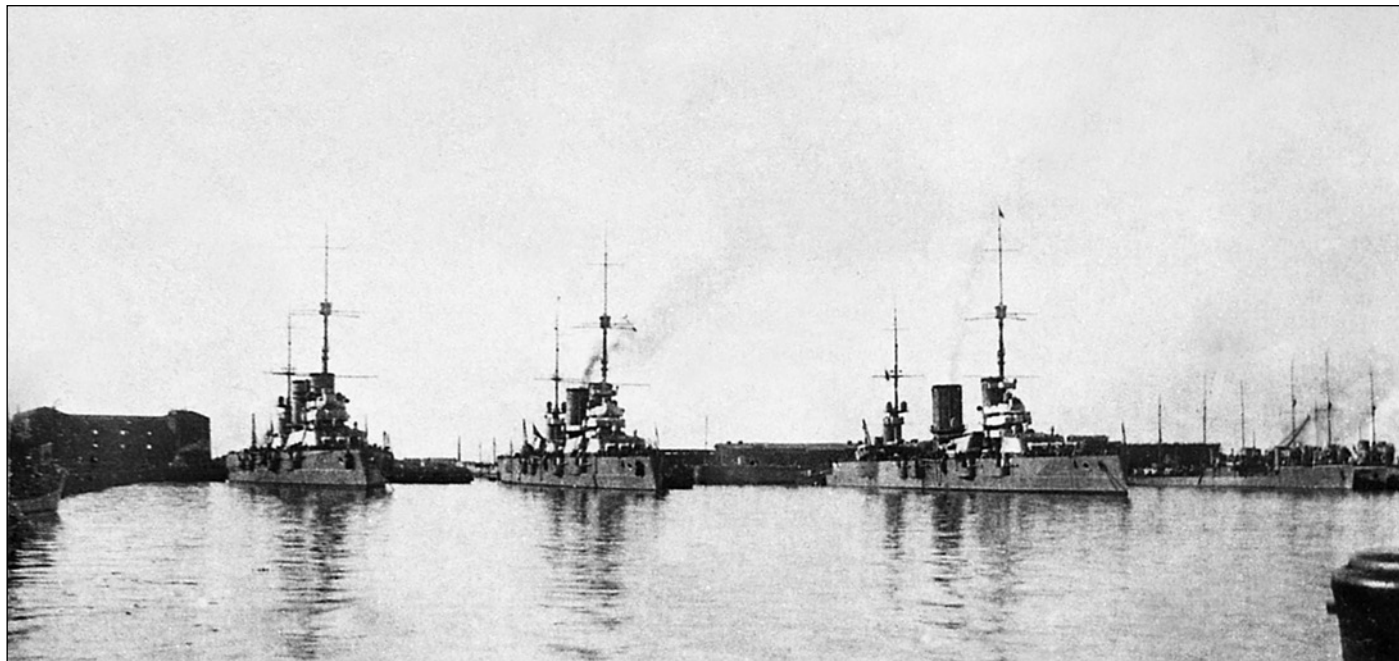
советско-польской войны. Во время переговоров о разделе имущества почившей в бозе Российской Империи на мирных переговорах в Риге, помимо прочих был поднят вопрос о получении кораблей из состава Балтийского флота. Первые польские предложения были следующими: РСФСР должен передать 2 линейных корабля типа «Севастополь», 10 больших эскадренных миноносцев типа «Новик», 5 подводных лодок, 10 тральщиков, 21 вспомогательное судно и транспорт. Кроме этого, РСФСР должна была достроить для Польши 2 крейсера типа «Светлана». Также Речь Посполита должна была получить большое количество различного флотского имущества – орудий, снарядов, торпед, мин, тралов и еще многого другого. Советским дипломатам удалось отклонить большую часть претензий, поэтому следующие польские предложения были более скромными – на сей раз Советы должны были расстаться с 5 «Новиками», 5 подводными лодками, 5 тральщиками, 2 вспомогательными кораблями и 1 недостроенным крейсером. Но поскольку в общем перечне вопросов флотские амбиции поляков стояли далеко не на первом месте, дипломатам РСФСР удалось довольно легко отклонить и эти претензии.

Что касается третьей империи – Австро-Венгерской, то даже в самых смелых планах поляки не рассчитывали на линкоры. Самым большим кораблем, на который они претендовали, был броненосный крейсер, который планировалось использовать как учебный корабль. Бывшим русским адмиралом и первым командиром линейного



К. Порембский

Фото из коллекции М. Боровика



Дредноуты Балтийского флота в Кронштадте, 1924 г. Слева направо: «Парижская Коммуна», «Марат» и «Октябрьская Революция». После окончания польско-советской войны 1920 г. польская сторона рассчитывала получить два из них...

корабля «Императрица Мария» К. Порембским был разработан план перспективного развития польского флота. Адмирал, видимо, не сумел перестроиться с реалий Российской Империи на реалии новой «великой державы» и предложил следующий состав польского флота: 2 линейных корабля, 6 крейсеров, 28 эскадренных миноносцев, 45 подводных лодок и большое количество малых боевых кораблей. Проект был сразу же отклонен.

В 1922 году завершила свою работу Вашингтонская конференция, и одним из ее решений стало кардинальное сокращение числа линейных кораблей. Первыми под нож должны были пойти эскадренные броненосцы. Флот Соединенных Штатов должен был расстаться с большим количеством кораблей этого класса, на слом должны были пойти 13 броненосцев: шесть типа «Коннектикут», пять типа «Вирджиния» и два типа «Мейн». Прибыль от их продажи на металл была минимальной, поэтому сенатор республиканец Дж. И. Франс предложил передать их Польше совершенно бесплатно. По одной из версий, столь радикальный способ утилизации был избран потому, что в Балтиморе, столице штата Мэриленд, имелась многочисленная польская диаспора, и на предстоящих выборах сенатор очень рассчитывал на их голоса... 22 июля 1922 года Франс подготовил проект закона, в соответствии с которым Президент США У. Г. Гардинг соглашался на передачу Польше шести эскадренных броненосцев. Вскоре об этом был проинформирован польский военный атташе майор К. Мах, затем американское предложение было передано во II отдел польского Генерального штаба. Оттуда информация поступила в командование флота и армейский штаб, отвечающий за оборону побережья. Первоначально новость была встречена с энтузиазмом – орудия эскадренных броненосцев могли обстреливать подступы к Данцигскому коридору, также они могли бо-

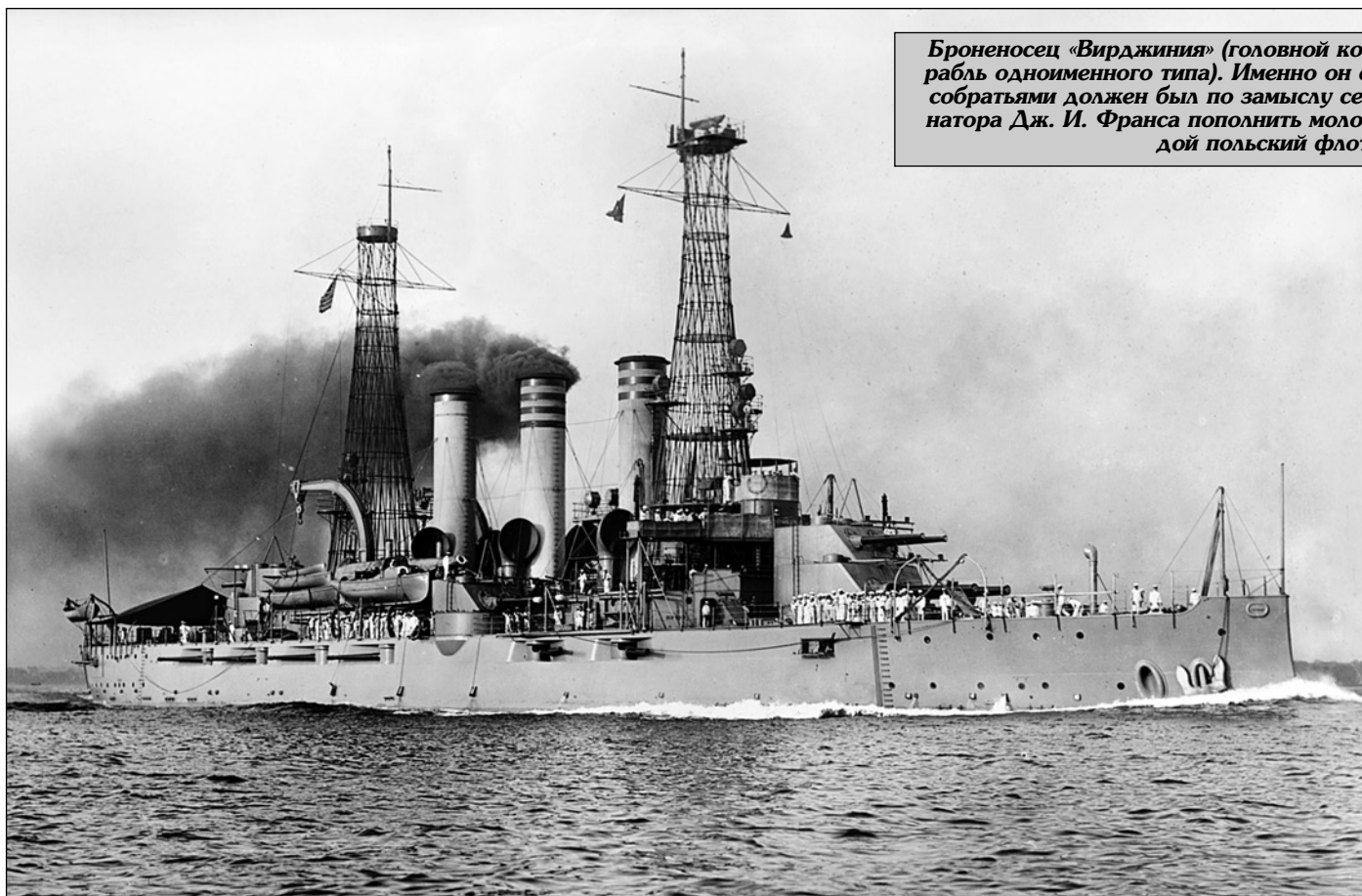
роться с немецкими кораблями типа «Шлезия» и использоваться в качестве учебных кораблей. Самым ярким сторонником пополнения флота эскадренными броненосцами был еще один выходец из Российского Императорского флота капитан 1-го ранга Ежи (Георгий) Свирский. Поэтому было решено, что ответ будет следующим: польское правительство выражает готовность принять дар и надеется, что соответствующий закон будет принят в ближайшее время. Также следовало отправить в США флотского офицера и инженер-механика для переговоров с представителями американского военно-морского министерства для определения порядка передачи кораблей и уточнения стоимости перегона. Единственное, что смущало польских моряков, это число передаваемых кораблей – шесть линкоров показалось многовато даже «флотоводцам Речи Посполитой». Они сочли, что Польше достаточно двух броненосцев, поэтому был подготовлен проект обращения к американской стороне о том, что остальные четыре корабля следует передать попарно Югославии и Румынии. Одновременно был подготовлен документ со сметой на расходы по перегону одного броненосца из американских портов в Польшу, и вот на этом этапе всплыли неприятные подробности. Расходы на перегон выглядели следующим образом:



Е. Свирский

Фото из коллекции М.Борвяка

Броненосец «Вирджиния» (головной корабль одноименного типа). Именно он с собратьями должен был по замыслу сенатора Дж. И. Франса пополнить молодой польский флот



1. Топливо и прочие материалы, необходимые для перегона (2500 т угля, вода, пополнение снабжения по различным частям). 25 000 долларов.
2. Отправка экипажа в США. 50 000 долларов.
3. Содержание экипажа в США в течение 1 месяца. 96 000 долларов.
4. Расходы на содержание экипажа броненосца во время перегона в Польшу, расчетное время перегона 1 месяц. 84 000 долларов.

Итого перегон одного корабля в Польшу должен был обойтись польской казне в 255 000 долларов.

При переводе долларов в польские марки* сумма получилась совсем астрономическая – 1,23 миллиарда. Это при том, что на все кораблестроение из бюджета выделялось всего 22,245 миллиарда польских марок или 4,6 миллионов долларов. При подсчете годовой стоимости безаварийной эксплуатации двух эскадренных броненосцев выходило, что их эксплуатация обойдется в 11% всего флотского бюджета. В панике был и Отдел личного состава: всего в польском флоте числилось 175 офицеров и 2508 старшин и матросов, штатная же численность экипажа одного эскадренного броненосца была равна 40 офицерам и 772 старшинам и матросам. Это означало, что при наличии в составе флота 2 подобных кораблей численность личного состава флота надо было увеличить на 60%. При этом численность офицеров возрастала на 45%, а матросов и старшин – на 62%. Также были выполнены расчеты на случай принятия в дар всех 6 кораблей. Результат был шокирующим, только расходы на окраску броненосцев были равны бюджету флота, а полные расходы на содержание кораблей соответствовали всему государственному бюджету Речи Посполитой. Министерство финансов встало на дыбы, многие высокопоставленные флотские офицеры тоже.

Дальнейшие события развивались следующим образом: американское предложение было сначала принято, но затем подвернулась юридическая лазейка, позволившая Польше выйти из этой истории без «потери лица». По условиям Вашингтонского договора, выводимые из состава флота корабли нельзя передавать третьим странам, их можно только продавать на слом, поэтому Польша «с чувством глубокого сожаления» вынуждена была отказаться от столь щедрого дара.

В заключение истории следует сказать несколько слов о том, какие конкретно эскадренные броненосцы должны были быть переданы Польше. 12 июля, за неделю до того, как сенатор Франс сделал свое щедрое предложение, флотом были выставлены на продажу пять броненосцев типа «Виргиния», шестым кораблем в этом лоте оказалась канонерская лодка «Топека» (бывший крейсер). Сенатор получил информацию о продаже шести кораблей и, не разобравшись, предложил все подарить Польше. Так завершилась первая попытка возрожденной Речи Посполитой обзавестись линейным флотом.

Казалось, что о линкорах благополучно забыли, польские ВМС развивались как типичный второстепенный флот. В 1932-34 годах проходила Женевская конференция, одним из ее решений стало установление верхней границы тоннажа польского флота в 150 000 тонн. Определенные круги в Польше стали задумываться о пополнении флота линейными кораблями. Во второй половине 1936 года в польской прессе активизировался журналист Юлиан Гинсберт, пишу-

щий под псевдонимом «Джим Покер», разработавший программу строительства ВМС. По мнению журналиста, польский флот должен был располагать 3 линейными кораблями, 1 крейсером-гидроавиатранспортом, 12 эскадренными миноносцами, 21 подводной лодкой, 3 большими минными заградителями и множеством малых боевых кораблей. По мнению журналиста, основные характеристики линкоров должны были быть следующими: водоизмещение 25 000 тонн, вооружение 9 305-мм и 12 150-мм орудий, броневой пояс толщиной 350 мм. Реализация данной программы должна была занять 10 лет и обойтись польской казне в 2,5 миллиарда польских злотых. В отличие от «хотелок» частных лиц, командование флота исходило из финансовых возможностей государства. В соответствии с разработанной им новой программой развития ВМФ предполагалось иметь к концу 1942 года в составе польского флота 8 эскадренных миноносцев, 12 подводных лодок, 12 тральщиков, 10 торпедных катеров и 1 минный заградитель. Флотская авиация должна была включать эскадрилью гидросамолетов-торпедоносцев. К несчастью, данный план должен был быть одобрен представителями Генерального Штаба и инспекции Вооруженных сил. Конечно, аппетиты моряков были признаны чрезмерными, программу сократили, и численность польского флота на конец 1942 года устанавливалась в 6 эскадренных миноносцев, 8 подводных лодок, 8 тральщиков, 1 минный заградитель и 3 торпедных катера. Но статьи Юлиана Гинсберта оказали влияние на представителей командования флота. Было принято решение: посмотреть, как может выглядеть флот, если удастся полностью выбрать квоту в 150 000 тонн. Гражданскому специалисту, инженеру-судостроителю А. Потуралу, работавшему по контракту на польский ВМФ, было предложено разработать программу строительства флота в рамках этого тоннажа. Конструктор прикинул, из каких кораблей должен был состоять такой флот, определил их тактико-технические элементы и выполнил схемы общего расположения. Среди них были и линейные корабли. Впрочем, вся эта затея имела чисто академический интерес.

В сентябре 1939 года в ходе краткосрочной военной кампании Польша была повержена. Но командование флота и ряд кораблей добрались до Англии и продолжили участвовать в войне на стороне союзников. По иронии судьбы именно в этот момент Польша, будучи оккупированной, чуть было не вошла в число стран-участников «линкорного клуба». История началась 22 июня 1940 года, когда в Компьенском лесу Франция подписала перемирие с Германией. В английском Адмиралтействе опасались, что французские корабли попадут в руки немцев, поэтому в кратчайшие сроки был разработан ряд мероприятий по нейтрализации флота бывшего союзника, вошедший в историю как операция «Катапульта». В ночь на 3 июля все французские корабли, стоявшие в английских портах, оказались захвачены штурмовыми отрядами английской морской пехоты. Среди трофеев оказался и линейный корабль «Пари»**. С началом Второй мировой войны он находился в составе Атлантического флота и базировался на Брест. 6 июня линкор перебирается в Гавр, так как флотское командование считало, что он сможет обстреливать наступающие немецкие войска в районе устья Соммы, но операция была сорвана из-за отсутствия самолета-корректировщика. «Пари» некоторое время находился в этом



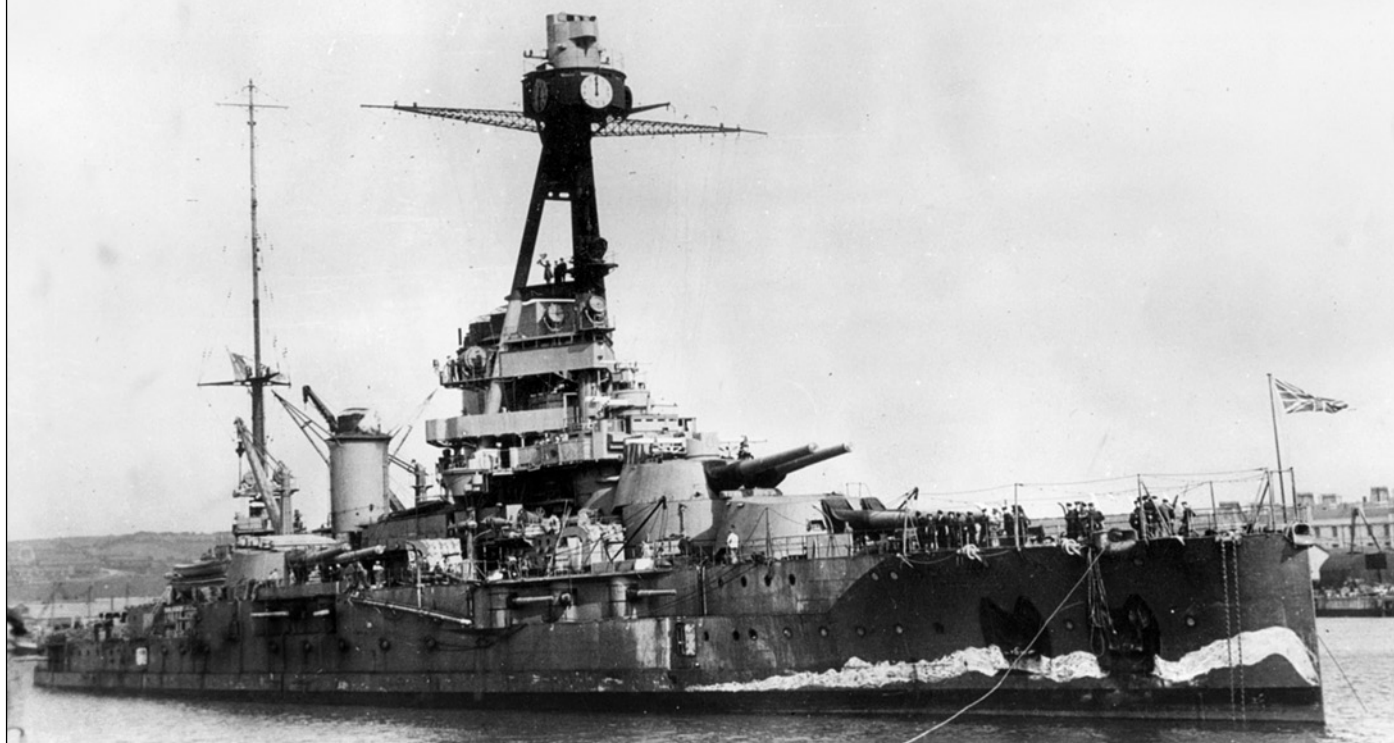
А. Потурал

фото из коллекции М.Борвяка

* Первая денежная единица независимой Польши XX века, в 1924 году заменена на злотые.

** «Пари» относился к первой серии французских дредноутов, вооруженных 305-мм артиллерией, в строй он вошел в 1 августа 1914 года. Корабль участвовал в Первой мировой войне, правда, встреч с противником не имел. В 20-е годы «Пари» два раза модернизировался, в основном он служил в качестве учебного корабля для артиллеристов, а затем – для электриков.

Бывший французский линкор «Пари», захваченный англичанами 3 июля 1940 г. в Плимуте в ходе операции «Катапульта»



порту, его зенитная артиллерия участвовала в отражении немецких авианалетов. Самый сильный из них имел место 1 июня, когда в корабль попала бомба, взорвавшаяся в носовой части, еще несколько легли рядом с бортом. Вскоре после завершения этого налета «Пари» ушел в Брест, прибыв туда 14 июня. Стоянка в этом порту завершилась 18 июня, когда немецкие войска находились уже на подступах к базе. «Пари» пришлось срочно выходить в море, имея на борту 1000 пассажиров. Несмотря на то, что его максимальная скорость не превышала 7 узлов, ему удалось добраться до Англии.

Англичане приняли решение передать этот корабль полякам для использования в качестве плавучей казармы и плавучей зенитной батареи в военно-морской базе Девонпорт. Уже 8 июля группа польских офицеров во главе с командиром плавучей базы «Гдыня» капитаном 2-го ранга К. Трзаско-Дурским выехала для осмотра линкора. Полякам корабль понравился, итогом осмотра стала бумага, направленная кавторангом командованию, в которой говорилось, что техническое состояние корабля нормальное, английское предложение следует принять. Были определены детали передачи корабля и его будущей службы под польским флагом. После передачи полякам название линкора сохранялось прежним, на нем

одновременно поднимались два флага – польский и французский. В переписке следовало использовать наименование «Французский корабль «Пари». По мнению К. Трзаско-Дурского, штатная численность экипажа нового линкора не будет превышать численности команды плавучей базы «Гдыня». Но через несколько дней поляки от «Пари» отказались. После войны бывший командующий флотом адмирал Е. Свирский в письме известному польскому историку Е. Пертеку, так объяснил свое решение: «Вы меня спрашивали, почему я отказался от «Пари». Корабль требовал большого ремонта, стоимость которого была очень велика. Также содержание корабля требовало много денег и людей, но свободных средств и людей у нас было мало. Наличие данного корабля в составе флота ничего бы не изменило...». Через некоторое время Британское Адмиралтейство было проинформировано об отказе польского флота от линейного корабля. «Пари» сначала числился в составе британского флота, затем был передан силам Свободной Франции, которые использовали его в качестве плавказармы. В 1945 году корабль был перегнан во Францию, а в следующем – исключен из состава флота. В декабре 1955 года «Пари» продали на слом. Это была последняя попытка моряков Речи Посполитой получить линкор. Так завершились мечты гордых поляков о линейных кораблях.

Список литературы

1. Мельтюхов М. Советско-польские войны. Военно-политическое противостояние 1918-1939 гг. – М.: Вече, 2001.
2. Bartelski A.S. Bartelski J.A. Polska eskadra pancernikow// Morza Statki I Okrety 10/2009 s. 19-21.
3. Conway, s All the world Fighting ships 1860-1905. London. 1979
4. Conway, s All the world Fighting ships 1906-1921. London 1985
5. Dumas R. Guiglini J. Les Cuirasses de 23 500 tonnes. Outreau 2005.
6. Koszela W. Krazowniki Polskiej Marynarki Wojennej. Warszawa 2014.
7. Pertek J. Mala flota wielka duchem. Poznan 1989.

Фото из коллекции М.Борвяка

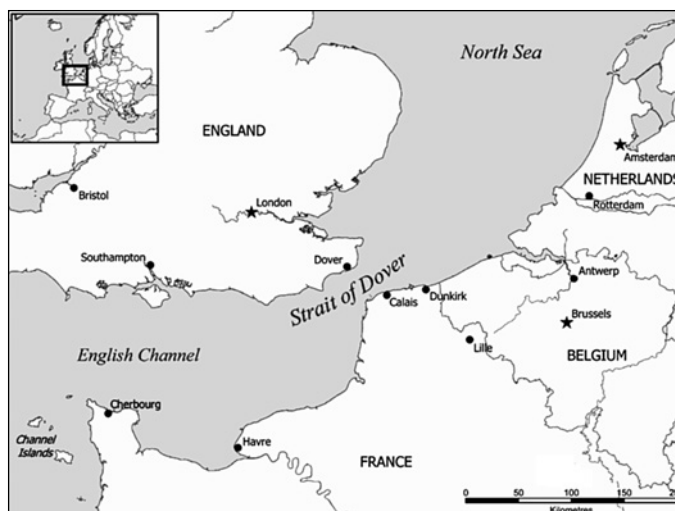


К. Трзаско-Дурский

Винни-Пух на страже Ла-Манша

Юрий Пахмурин

После падения Дюнкерка, выхода вермахта к Английскому каналу и начавшейся вскоре Битвы за Англию, британское командование вдруг с пугающей очевидностью поняло, что угроза высадки немцев в Англии вполне реальна, а Королевский флот хоть и способен остановить любую морскую атаку на британские берега, но в условиях господства Люфтваффе в воздухе, он рискует «очень быстро закончиться». В числе многочисленных мер по укреплению обороны побережья было и резкое усиление береговой артиллерии в районе Ла-Манша. Здесь британцам помогало наличие на складах большого количества вполне современных морских тяжелых орудий калибром от 152 до 381 мм, которые и устанавливались на создаваемых батареях. При строительстве батарей в районе Дувра выяснилось, что дальности большинства предлагаемых орудий не хватает для того, чтобы можно было перекрывать всю ширину пролива и обстреливать французский берег. Внимательно изучив все «загашники», англичане обратили внимание на 14-дюймовые запасные орудия для линкоров типа «Кинг Джордж V». При максимальной дальности стрельбы около 42 000 м они вполне могли выполнять эту задачу. Посмотрев еще внимательнее,



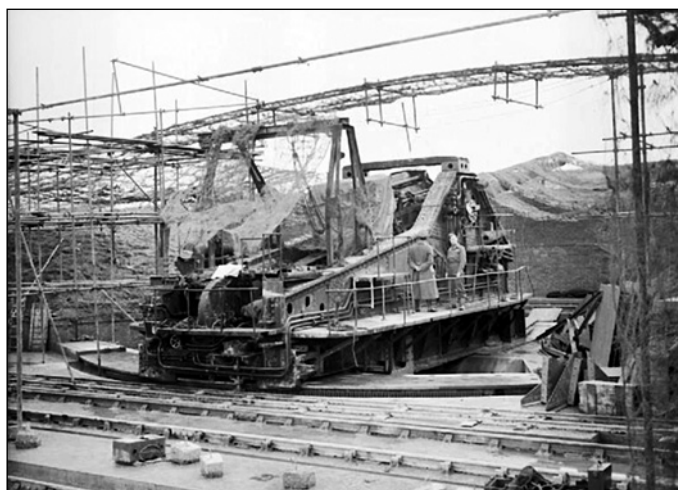
Установка ствола на лафет, 1940 г.



Построение личного состава. Сентябрь 1944 г.

британцы обнаружили и станки для этих орудий. Для одного из них можно было использовать станок, имевшийся на артиллерийском полигоне и использовавшийся для испытаний новых орудий, для второго прекрасно подходила установка, снятая в 1918 году с линейного крейсера «Фьюриес» при переоборудовании его в авианосец.

Сказано – сделано. В районе бухты Сент-Маргерит неподалеку от Дувра были оборудованы две открытые бето-



«Пух» готов к стрельбе. 10 марта 1941 г.

Марка орудия	Ordnance, BL, 14in Mk.7
Калибр, мм	356
Вес ствола с затвором, кг	80 900
Длина общая/нарезной части, мм	16 532/16 002 (45 кал.)
Затвор	поршневой с гидравлическим приводом
Вес стандартного снаряда, кг	720
Начальная скорость, м/сек.	747,25
Дальность стрельбы, м	42 000

Примечание:

Для стрельбы использовались разные снаряды и заряды, поданные со складов флота.

Наиболее часто применялись:

Заряд – 142 кг пороха марки Cordite MD, разделенный на 4 полужаряда
Снаряд – полубронебойный (common) весом 720 кг (69,92 кг ТНТ) с донным взрывателем

«Винни», укрытый маскоровочной сетью



Прибытие на батарею комиссии во главе с генерал-лейтенантом Томасом Хантоном

нированные позиции для 14-дюймовок. Уже в июле первое из них было установлено. 3 августа оно произвело первый выстрел. На следующий день его позицию посетил Уинстон Черчилль. В честь него пушка получила имя «Винни» («Winnie»). Все более чем пристойно. Но чувство юмора у артиллеристов оказалось незаурядным, и, когда через месяц в строй вступило второе орудие, оно получило имя «Пух» («Pooh») в честь Винни Пуха (Winnie-the-Pooh), героя книги Алана Милна.

Орудия располагались в открытых установках, обеспечивающих угол горизонтального обстрела 65 градусов. Позднее установки были оборудованы прикрытием из 6-мм брони для защиты от осколков снарядов и авиабомб. Погреба боепитания (отдельные для каждого орудия снарядные и зарядные) располагались в нескольких сотнях метров от орудий и соединялись с позициями железнодорож-



Снаряды к орудиям подавались на специальных тележках



Добро пожаловать в ствол!



Артиллеристы во главе с полковником Фостером рассчитывают данные для стрельбы

ными путями. Для защиты от артиллерийского огня и ударов авиации погреба были подземными и могли выдержать прямое попадание. Кроме того, они тщательно маскировались и, как и сами орудия, прикрывались зенитной артиллерией.

В ходе боевых действий орудия показали себя не слишком удачными. Так, из-за малой точности и скорострельности, огонь по кораблям был абсолютно бесполезен,

целью могли служить только стационарные объекты. Главной целью «Винни» и «Пуха» были немецкие береговые батареи на французском берегу. Стреляли и по портовым сооружениям. Всего с 1941 по 1944 год орудия произвели более тысячи выстрелов на ствол. Эффективность их стрельбы была невелика, хотя отмечались прямые попадания. Последние стрельбы «Батарея Винни Пух» провела 10 сентября 1944 года, выпустив 189 снарядов по немецкой береговой батарее «Тодт» на мысе Гри Не (4 380-мм орудия).

После окончания войны в Европе началась разборка установок, завершившаяся осенью 1945 года. К настоящему времени от всей «Батареи Винни Пух» остались только два полузаброшенных погреба боезапаса.

После стрельбы ствол не грех и пробанить!

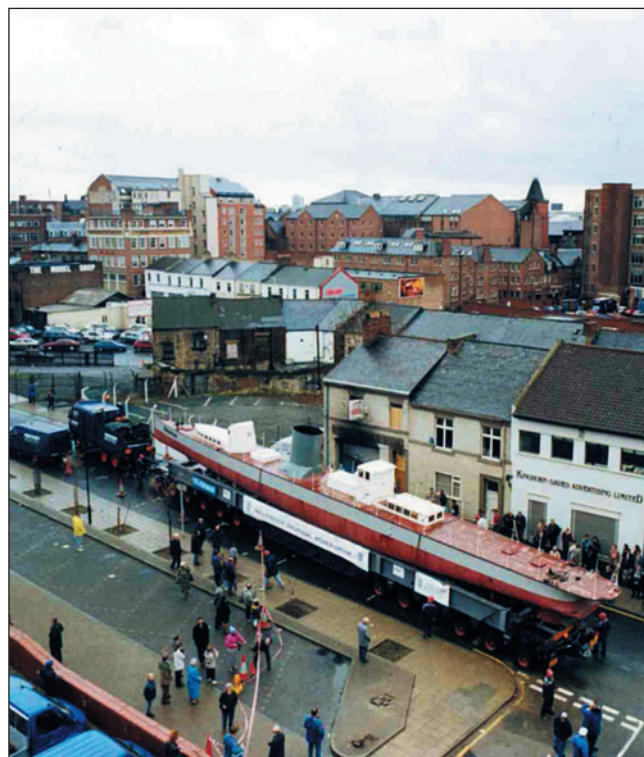




Слева и вверху: с 1994 года «Турбиния» экспонируется в Музей Открытий в Ньюкасле

К статье: Катастрофы «Вайпера» и «Кобры»

Внизу: «Турбинию» на трейлере транспортируют в Музей науки и техники в Ньюкасле





К статье: «Новое вино в старых мехах»: палубный истребитель «Супермарин» «Эттэкер»

