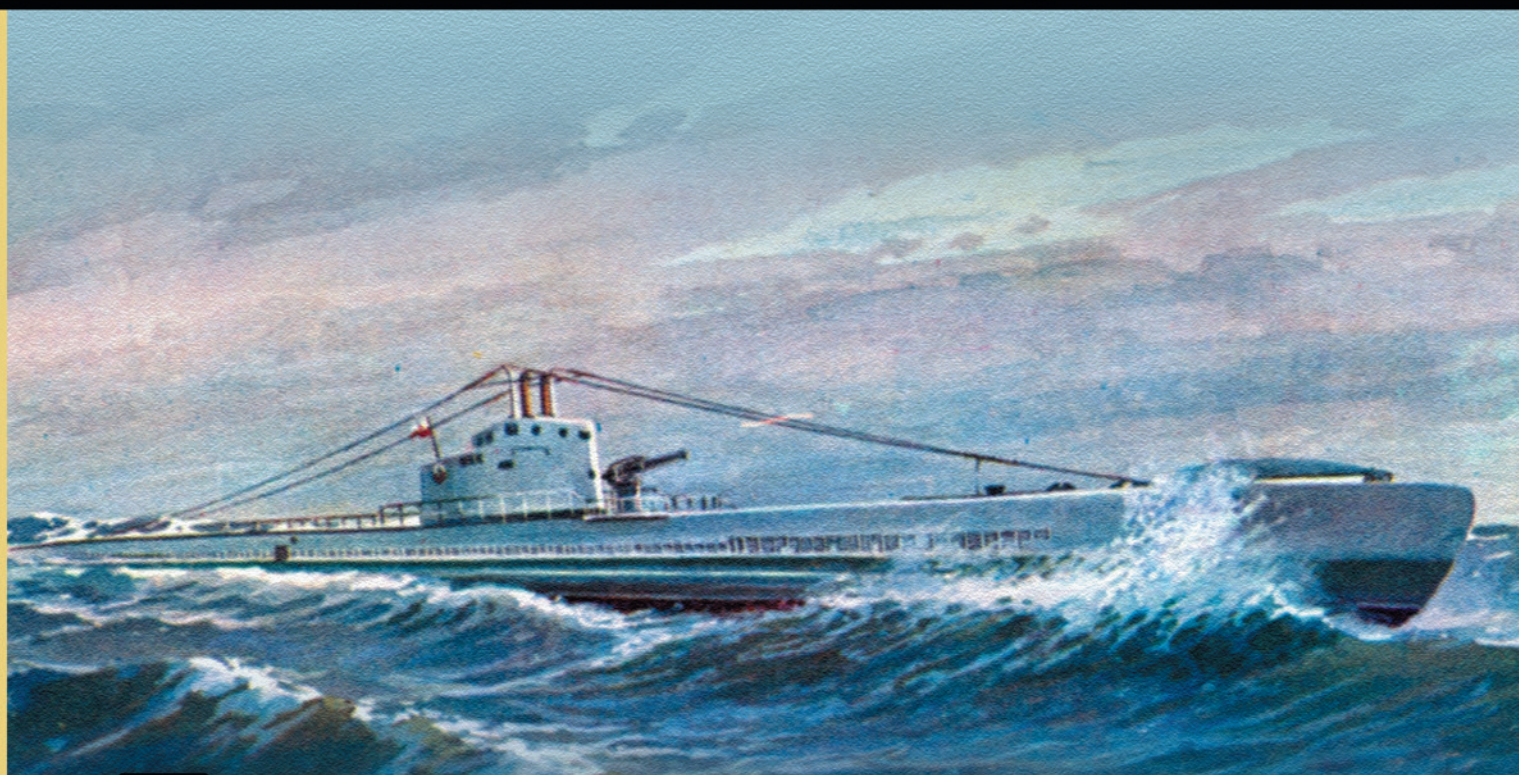
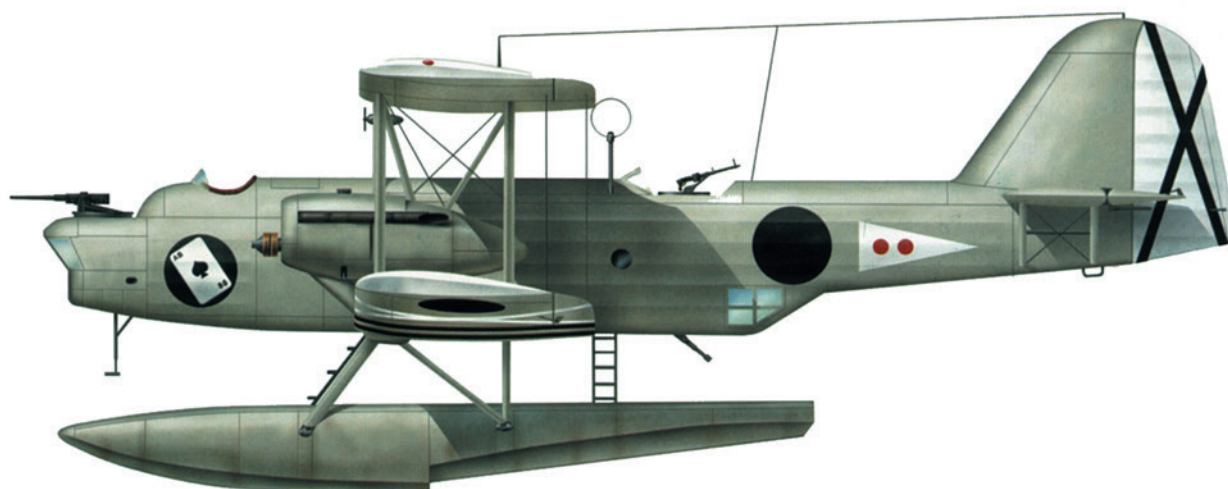


АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИИ

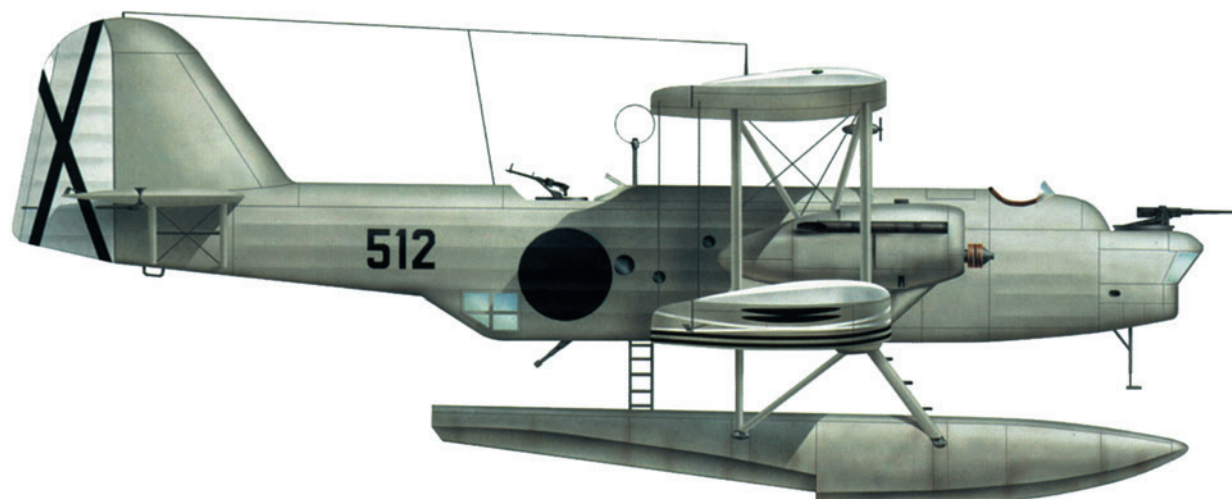


Подводные лодки типа «Вильк»

- «Пегасус», так и не ставший Пегасом
- «Фьюри». Норвежская лесная...
- Не-59 на испанской войне
- 14-я (802-я) авиагруппа авиации Японского Императорского флота
- Канонерская лодка «Яра»
- Кампания в Леванте (июнь – июль 1941 г.)
- Трагедия в Восточно-Китайском море или удар «Меч-рыбы»



*He-59B из состава AS/88. Обратите внимание на
вымпел «Комитета по невмешательству»,
нанесенный на фюзеляж самолета*



*He-59 номер 512 во время штурма Малаги,
февраль 1937 года*



*He-59B-2 по прибытии в Полленсу. Отметим
незакрашенную эмблему с черепом и костями.
Вскоре ее заменят на пикового туза*

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

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

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

www.worldtanks.ru

Подписано к печати 16.10.2017

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

| | |
|--|----|
| А. Пахомов | |
| «Пегасус», так и не ставший Пегасом | 1 |
| Ю. Пахмурин | |
| «Фьори», норвежская, почти лесная... .. | 4 |
| Н. Донцов, Ю. Сергеевич | |
| He-59 на испанской войне | 7 |
| Е. Пинак | |
| 14-я (802-я) авиагруппа авиации | |
| Японского Императорского флота | 15 |
| Н. Митюков | |
| Канонерская лодка «Яра» | 18 |
| М. Боровяк (перевод С. Трубицына) | |
| Подводные лодки типа «Вильк» | 21 |
| С. Марченко | |
| Кампания в Леванте (июнь – июль 1941 г.) | 38 |
| А. Заблотский | |
| Трагедия в Восточно-Китайском море, | |
| или удар «Меч-рыбы» | 55 |

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. Путиевский 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

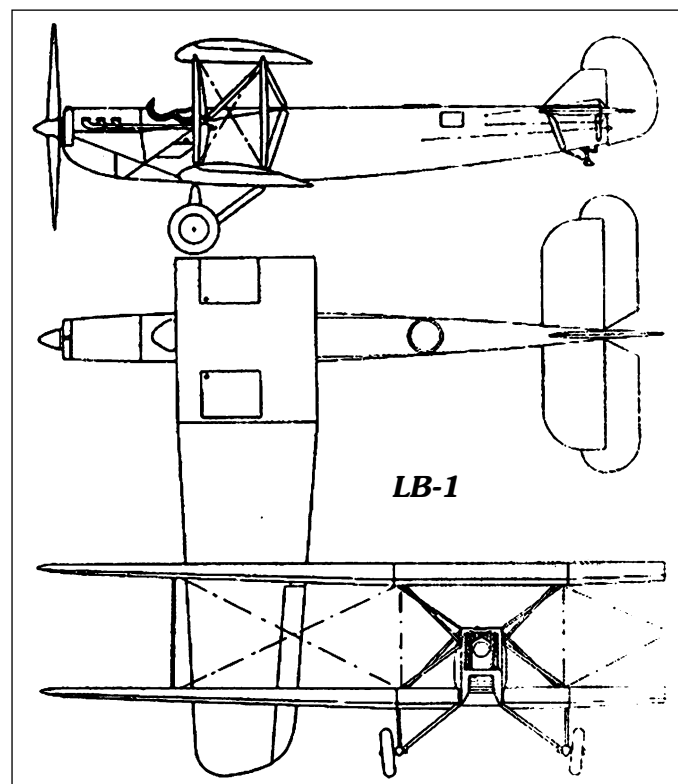
«Пегасус», так и не ставший Пегасом

Андрей Пахомов

До середины 1930-х гг. основными бомбардировщиками армейской авиации были двухдвигательные бипланы фирмы «Кейстоун» («Keystone»). Но их прародителем стал одномоторный самолет, построенный предшественником «Кейстоуна» — компанией «Хафф-Даланд» («Huff-Duland Aero Corporation») в 1923 году.

Как раз в 1923 году ВВС США (United States Army Air Corps, USAAC) сменили классификацию самолетов. Появилась новая категория «LB» (light bomber, легкий бомбардировщик). Первым в этой категории стал самолет LB-1, созданный конструкторами фирмы «Хафф-Даланд» из Олденбурга (Oldenburg, шт. Нью-Йорк).

LB-1 представлял собой достаточно крупный биплан смешанной конструкции (основу конструкции фюзеляжа составляла ферма, сваренная из стальных труб, крылья — деревянные) с полотняной обшивкой. На нем устанавливался один 12-цилиндровый V-образный двигатель жидкостного охлаждения «Паккард» («Packard») 1A-2500 номинальной мощностью 787 и максимальной — 800 л.с. Двигатель имел рабочий объем 4,162 л, весил 508 кг и оснащался двухлопастным деревянным воздушным винтом. Экипаж машины состоял из трех человек, двое из которых (пилот и бомбардир) сидели бок о бок в открытой кабине, находившейся за двигателем, третьим был стрелок, размещавшийся в открытой кабине, расположенной за крылом. Он имел спаренный 7,62-мм пулемет «Льюис» («Lewis») на установке с круговым обстрелом. Еще два пулемета устанавливались на нижнем крыле (по одному с каждой стороны фюзеляжа). Бомбы общим весом до 680 кг размещались на внешней подвеске под нижним крылом. Для прицеливания при бомбометании служило специальное окно в днище фюзеляжа.



Прототип XLB-1



Прототип XLB-1 (сер. 23-1250, борт. P395) был построен в 1923 году и прошел полный цикл сравнительных испытаний с двухмоторным бомбардировщиком NBS-1 фирмы «Мартин» («Martin») на авиабазе МакКук-Филд (McCook Field, шт. Огайо). Самолет «Кейстоуна» показал скорость на 40 км/час больше, чем соперник.

Удовлетворенные результатами испытаний военные в 1925 году заказали девять слегка модернизированных бомбардировщиков LB-1 «Пегасус» («Pegasus»). В отличие от XLB-1 он получил экипаж из четырех человек и модернизированный двигатель «Паккард» 1A-2540 (номинальная/максимальная мощность — 800/850 л.с.). Четвертым членом экипажа стал второй стрелок, получивший пятый «Льюис» на люковой установке, прикрывавший самолет снизу. Подверглись незначительной модернизации и многие другие части самолета — хвостовое оперение, капот двигателя, радиатор системы охлаждения и др. Борта фюзеляжа в районе кабины стрелка получили небольшие оконца. Максимальная бомбовая нагрузка LB-1 по сравнению с прототипом выросла почти вдвое и могла составлять до 1247 кг. Но «ничто не проходит бесплатно» — дальность LB-1 не превышала 700 км против 1500 у XLB-1.

Двигатель «Паккард» 3A-2540. Его более ранняя версия стояла на «Пегасусе»



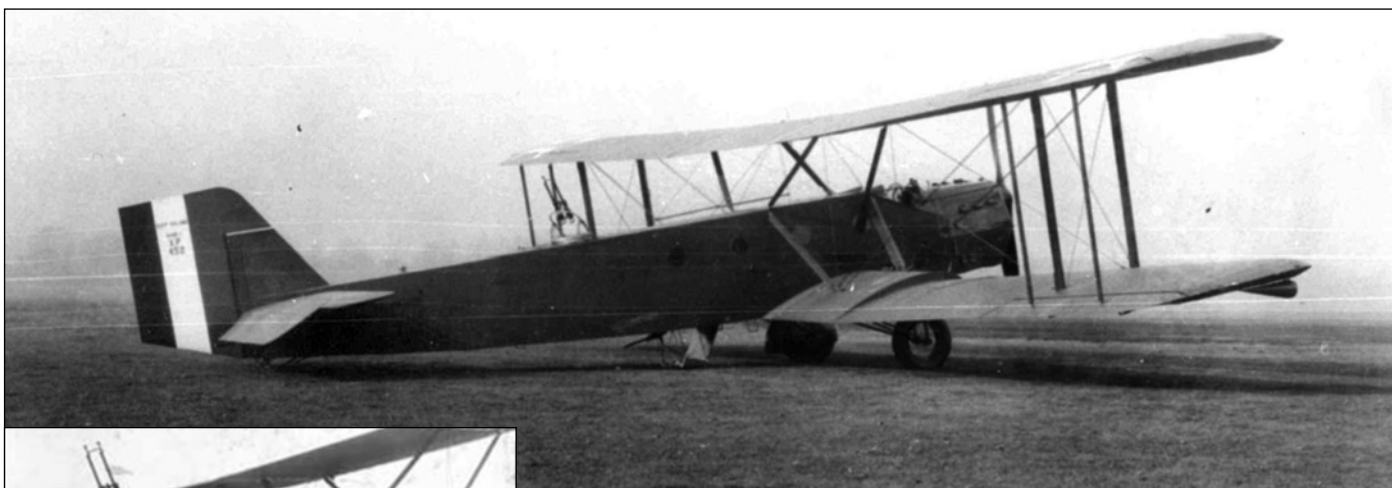
Серийные LB-1 (сер. 26-377 — 26-385) поступили в состав ВВС в июле 1927 года. Они вошли в состав 11-й бомбардировочной эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Марч-Филд (March Field, шт. Калифорния) и приданной учебному центру (Air Corps Training Center). После этого эскадрилью... немедленно расформировали, а самолеты и персонал передали 54-й бомбардировочной. Два LB-1 (борт. P438 и P450) перебросили на МакКук-Филд, где их использовали для нового цикла испытаний. На этот раз результаты были куда менее радужными, военные «вдруг» выяснили, что одномоторный бомбардировщик с двигателем в носу мало того, что полностью зависит от надежной работы единственного двигателя (что в то время было не очевидно), так еще и лишен возможности удобно разместить бомбардира и установить в носу фюзеляжа стрелковую точку. После недолгого размышления было принято решение в дальнейшем строить двухмоторные бомбардировщики. В свете этого отказались и от строительства усовершенствованного LB-1A.

Остальные LB-1 в составе USAAC долго не задержались, и к началу 1929 года все они были выведены из боевого состава и отправлены на слом.

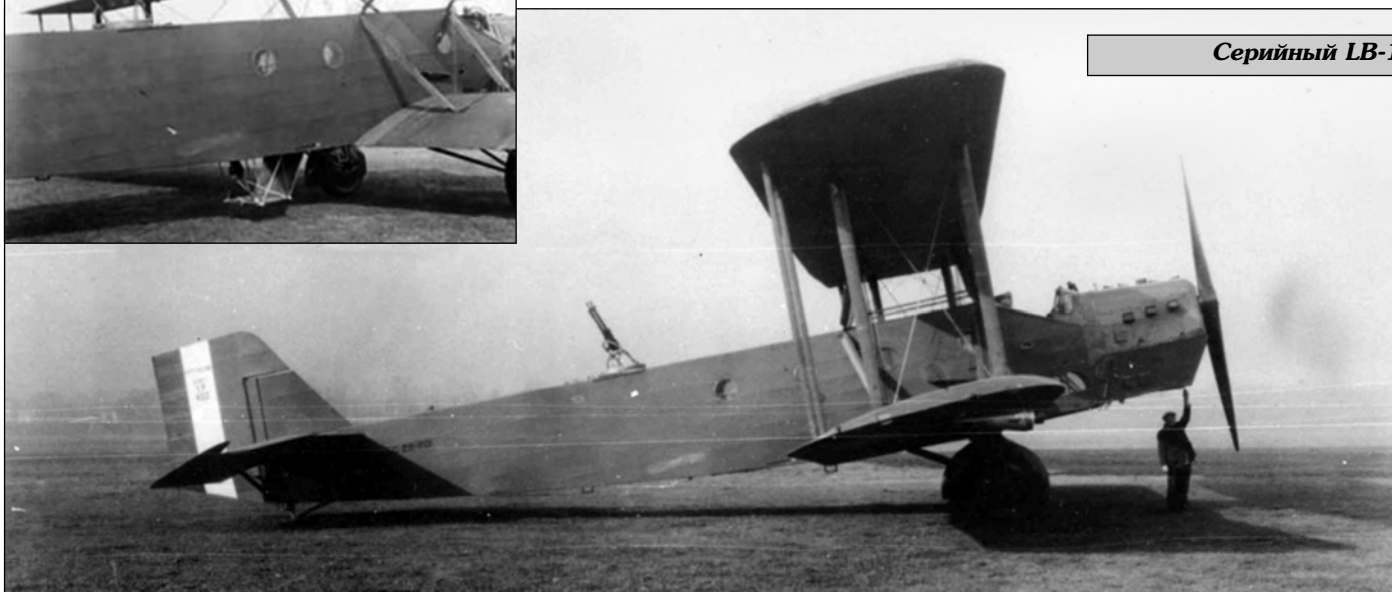
Тактико-технические характеристики одномоторных бомбардировщиков фирмы «Кейстоун»

| | XLB-1 | LB-1 |
|-----------------------------|--------|--------|
| Размах крыла, м | 20,27 | 20,27 |
| Длина самолета, м | 14,43 | 14,07 |
| Площадь крыла, кв.м | 109,02 | 109,02 |
| Вес пустого, кг | 2587 | |
| Взлетный вес, кг | 4693 | 5631 |
| Максимальная скорость, км/ч | 195 | 193 |
| Посадочная скорость, км/ч | 88,5 | 98 |
| Потолок, м | 6543 | 3400 |
| Дальность полета, км | 1512 | 692 |
| Экипаж, чел. | 3 | 4 |
| Вооружение: | | |
| 7,62-мм пулеметы | 4 | 5 |
| бомбы, кг | 680 | 1247 |

Второй серийный LB-1



Серийный LB-1



«Фьюри», норвежская, почти лесная...

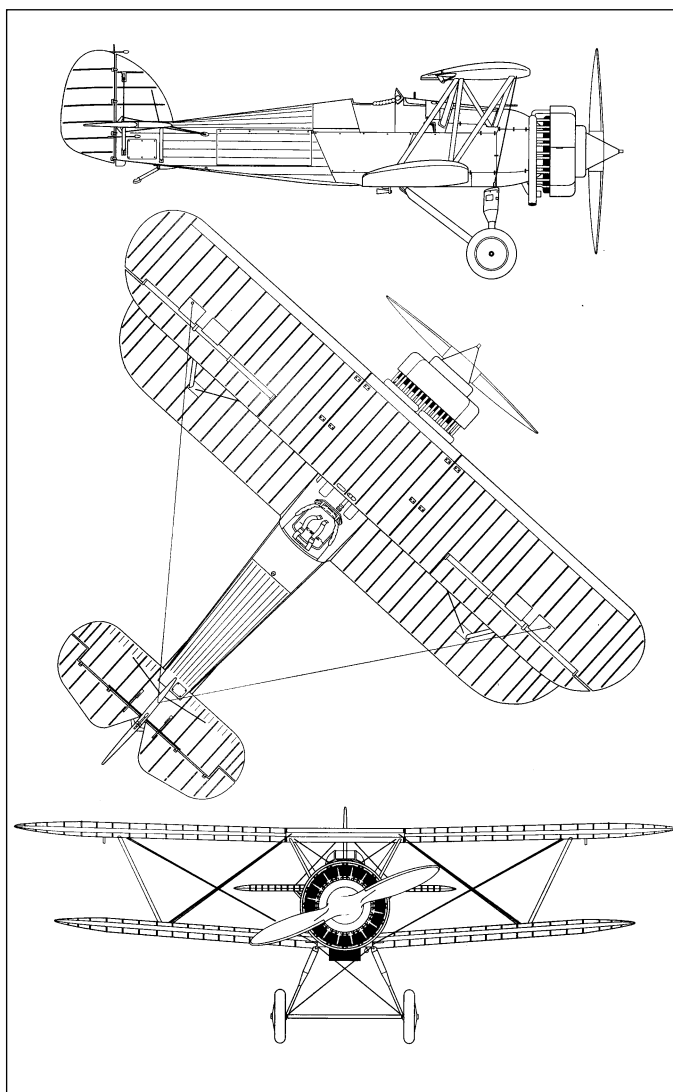
Юрий Пахмурин

В 1930 году на вооружение Королевских ВВС поступил новый самолет-истребитель «Хаукер Фьюри» («Hawker Fury»). Этот скоростной биплан стал одним из основных британских истребителей. В общей сложности из ворот британских авиазаводов вышли 265 «Фьюри» различных модификаций, еще 40 машин построили по лицензии в Югославии. Кроме ВВС Великобритании, «Фьюри» входили в состав ВВС Испании, Португалии, Югославии, Ирана и ЮАС. Королевские ВВС вывели эти самолеты из состава боевых частей в 1939 году, но повоевать «Фьюри» все же пришлось. Им «досталось» пылающее небо Испании, Югославии и Западной Африки. Мог «Фьюри» стать и основным самолетом-истребителем ВВС Норвегии, но не сложилось. А дело было так...

В 1932 году Норвегия приняла решение оснастить свои ВВС (Kongelige Norske Luftforsvaret) современными истребителями, на тот момент в их составе отсутствующими начисто. Рассматривались несколько кандидатов на закупку и постройку по лицензии. Одним из претендентов на звание «поставщика ВВС Норвегии» была известная британская авиастроительная фирма «Хаукер» («H.G. Hawker Engineering Co. Ltd»).

Прибывшей на Британские острова норвежской делегации продемонстрировали новейший на тот момент «Фьюри». Этот биплан с 525-сильным двигателем жидкостного охлаждения «Роллс-Ройс Госхок» IIS («Rolls-Royce Goshawk» IIS) на тот момент находился на уровне лучших истребителей мира. Норвежцы остались довольны самолетом, единственным их требованием стала замена двигателя на ПД воздушного охлаждения, так как норвежская авиация традиционно использовала именно такие двигатели. Конструкторы «Хаукера» предложили использовать 14-цилиндровую «двойную звезду» «Армстронг-Сиддли Пантер» IIIA («Armstrong Siddley Panther» IIIA) мощностью 530 л.с. Была быстро достигнута договоренность о поставке одного такого самолета, получившего название «Норведжен Фьюри» («Norwegian Fury») для испытаний с возможностью последующей покупки лицензии для постройки в Норвегии.

К концу лета 1932 года самолет (сер. 401) был построен. 9 сентября он первый раз поднялся в воздух с аэродрома Мартлшем-Хит (Marlesham Heath). После проведения коротких испытаний «Норведжен Фьюри», пилотируемый флайт-лейтенантом Булманом (Bullman), перелетел на норвежскую авиабазу Кьеллер (Kjeller) в 20 км севернее Осло (Oslo). Там норвежские пилоты должны были прове-



сти полномасштабные летные испытания, по результатам которых планировалось принять решение о лицензионном производстве «Норведжен Фьюри» на авиазаводе в Кьеллере.

Отличия самолета от стандартного были достаточно невелики и, в основном, были связаны с установкой двигателя «Пантер» IIIA. Вместо достаточно крупного радиатора системы охлаждения под фюзеляжем устанавливался гораздо меньший по размеру маслорадиатор, аналогичный устанавливавшемуся на самолете «Хаукер Демон» («Hawker Demon»), несколько отличались панели обшивки правого борта фюзеляжа, под двигателем разместили воздухозаборник карбюратора.

Зимой 1932/33 гг. самолет переставили на лыжное шасси и провели серию испытаний по зимней эксплуатации. Во время одной из посадок на снежную полосу самолет скапотировал и получил серьезные повреждения. Для ремонта «Фьюри» пришлось отправить в Англию на завод фирмы «Хаукер». В ходе ремонта англичане «с удивлени-



Норвежский «Фьюри» на аэродроме Кьеллер (вверху и на с.5)



«401» на заводском аэродроме «Фьюри»**«Норведжен Фьюри» в полете**

ем выяснили», что центр тяжести самолета при смене двигателей сильно сдвинулся вперед. Дело в том, что «Пантер» тяжелее «Кэстрела», а по длине короче лишь на 30 см, которые легко компенсировались большей «толщиной» моторамы. По не совсем понятной причине англичане, обнаружив проблему, не предприняли никаких мер по ее ликвидации, а просто отремонтировали самолет. Хотя, как минимум, облегчить положение было возможно, о чем свидетельствует опыт эксплуатации «Персиэн Фьюри» («Persian Fury») с двигателями воздушного охлаждения. Противокапотажные характеристики этих самолетов, хоть и вызывали временами недовольство у иранских пилотов, но, в целом, были вполне удовлетворительны.

В мае 1933 года отремонтированный 401-й вернулся в Норвегию, где сразу же продолжил выполнение программы испытаний. В июне при посадке самолет снова получил повреждения. Они были сравнительно невелики, и ремонт провели на авиазаводе в Кьеллере. В конце 1933 года «Норведжен Фьюри» продолжил полеты. Но не прошло и двух месяцев, как при очередной аварии самолет получил новые повреждения. На этот раз норвежцы решили, что «с них хватит», и поставили самолет на прикол. Соответственно, все разговоры о лицензионном производстве кончились сами собой. До 1936 года «Норведжен Фьюри» «спокойно гнил» в одном из ангаров авиабазы Кьеллер, но 30 июня 1936 года самолет сдали на слом. В воздухе 401-й провел всего 44 часа...

Тактико-технические характеристики самолета «Норведжен Фьюри»

| | |
|--------------------------------|---|
| Экипаж, чел. | 1 |
| Размах крыла, м | 9,14 |
| Длина самолета, м | 7,65 |
| Площадь крыла, кв.м | 23,41 |
| Взлетный вес, кг | 1620 |
| Силовая установка | ПД «Армстронг-Сиддли Пантер» IIIA, 530 л.с. |
| Максимальная скорость, км/час | 325 |
| Время подъема на высоту 3050 м | 5 минут 40 секунд |
| Практический потолок, м | 8473 |
| Дальность полета, км | 499 |
| Вооружение | два 7,69-мм пулемета «Виккерс» |

He-59 на испанской войне

Никита Донцов, Юрий Сергеевич

Среди множества немецких частей, составлявших «Легион Кондор» во время гражданской войны в Испании 1936—1939 гг., свой след оставила и AS/88 (SeeAufklarungsstaffel 88, 88-я морская разведывательная эскадрилья), на вооружении которой находились преимущественно гидропланы «Хейнкель» He-59 модификации B2, но было и несколько C, чьей специализацией была фоторазведка.

Начало

В сентябре 1936 года торговое судно «Виггер» компании «Гамбург-Бремен-Африка» вошло в порт Кадис, чтобы выгрузить находящиеся на борту гидросамолеты He-59B-2 и He-60E, к которым 14 октября добавятся еще два аппарата того же типа, доставленные в Кадис транспортом «Айзеннах» Северогерманского Ллойда. Вместе с самолетами прибыли и экипажи, командовал которыми капитан Карл-Хайнц Вольф. Через месяц прибывают еще два He-59B-2 — на этот раз по воздуху: их перегоняют пилоты обер-лейтенанты Клюмпер и Ляйхт.

Как только все самолеты были собраны и подготовлены к полетам, было объявлено о создании эскадрильи AS/88 под командованием капитана Вольфа, после чего немедленно стартовали разведывательные полеты, которые проводились с базы военно-морской авиации Кадис-Пунталес.

В конце декабря 1936 года AS/88 перебазировалась на гидроавиабазу в Аталайон, недалеко от африканского, но, тем не менее, полностью испанского города Мелилья, куда вскоре были доставлены дополнительные He-59. Доставка осуществил пароход «Капри» гамбургской компании «Сломан».

10 января 1937 г. He-59 под управлением обер-лейтенанта Клюмпера обнаружил почтовый корабль «Дельфин» Средиземноморской компании, шедший курсом на Малагу. Самолет вышел в атаку и сбросил торпеду, которая, однако, прошла мимо цели. Этот случай стал первым со времен Первой мировой войны боевым пуском авиаторпеды. После промаха Клюмпер вернулся в Аталайон, где распорядился вооружить его машину бомбами, после чего вновь взял курс на «Дельфин». На этот раз две бомбы попали в цель, что вынудило корабль выброситься на мель в районе Нерьи с потерей всего предназначавшегося республиканцам груза.

Через два дня после этого, 1 февраля, Клюмпер, проводивший разведку в районе военно-морской базы Картахена, обнаружил транспорт «Нурия Рамон» (2783 брт), шедший из Орана в Барселону с грузом угля. После нескольких выпущенных стрелком очередей, легших по носу и корме судна, по радио судну был отдан приказ следовать в порт Мелилья, что и было исполнено под контролем самолета.

Еще через три дня, 5 февраля, AS/88 приняла активное участие в последней фазе битвы за Малагу, прикрывая крейсер «Канариас», обстреливающий позиции республиканцев. Со стороны последних было отмечено появление патрульных И-15 «Чато» (мятежники именовали их «Кертисс»), проводивших внезапную атаку на гидросамолеты. Во время отражения этой атаки экипажи «Хейнкелей» поддались панике, следствием чего стало столкновение двух самолетов, после чего He-59 развалился при ударе о воду, а He-60 смог-таки аварийно приводниться, получив менее значительные повреждения. Экипажи были подняты на борт «Канариаса», подняли и He-60, а «останки» просто



He-59 номер 512 в сопровождении пары He-60E летит у побережья Малаги во время штурма города мятежниками

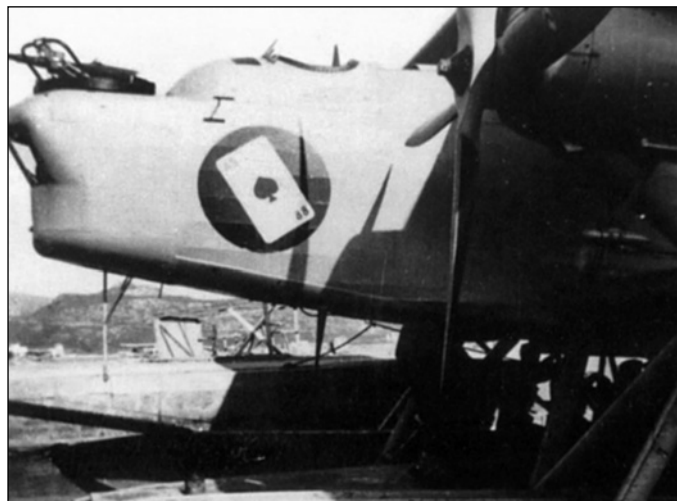
расстреляли в воде и затопили прямо на месте катастрофы. Добавим, что спустя несколько часов на борту крейсера скончался пилот He-59 обер-лейтенант Дитер Ляйхт, что стало первой смертью в 88-й морской эскадрилье...

Республиканская пропагандистская машина быстро приписала победы над гидросамолетами пилотам «Чато», а конкретно — американскому добровольцу Чарльзу Кочу, в момент катастрофы находившемуся в госпитале на базе ВВС в Лос-Альказаресе и страдавшему от гастроэнтерита, из-за которого он несколько дней спустя будет вынужден покинуть Испанию для продолжения лечения на родине.

После взятия Малаги мятежниками AS/88 перебазировалась туда, но уже 18 мая возвращается в Пунталес, где капитан Вольф покидает эскадрилью и отправляется в Германию. Новым командиром AS/88 становится капитан Кюдер.

Постоянное базирование

Верховное командование авиации мятежников ясно понимало, что AS/88 требуется специальная военно-морская база, отвечающая всем требованиям немцев, и в начале июля 1937 г. гидросамолеты отправились на авиабазу Полленса на Мальорке, где эскадрилья пробыла до окончания боевых действий.



He-59B с эмблемой AS/88



He-59 в Полленсе. Хорошо видна 20-мм пушка на носовой турели самолета

После прибытия на новую базу He-59 занялись выполнением двух крайне непохожих друг на друга задач. Первая состояла в ночном перехвате всех видов перевозок, осуществлявшихся на республиканском побережье. Для этого пилотам приходилось приглушать двигатели своих машин и подходить к местам скопления техники скрытно, чтобы не давать ПВО противника времени на открытие огня. Именно так немецким пилотам удавалось достигать выдающихся результатов. Второй задачей была атака любого корабля по наведению итальянских «Кантов» (Cant Z.501) из группы 2-G-62, которая базировалась в Полленсе и, по просьбам самих немцев, занималась дальней морской разведкой.

18 июля один из He-59B-2 аварийно приводнился в 25 милях от республиканского берега. К счастью для экипажа, другой «Хейнкель» наблюдал эту картину и сообщил на базу, откуда отправили фелюку, которой удалось взять гидросамолет на буксир. 31 июля на широте Марселя эскадрилья перехватила республиканский конвой и немедленно начала атаку. Однако зенитный огонь боевого охранения оказался настолько плотным и сильным, что один из «Хейнкелей» был сильно поврежден и совершил вынужденную посадку на море в 15 милях от побережья Каталонии, имея на своем борту раненых членов экипажа. Вскоре их подобрал крейсер «Канариас», а буксировкой поврежденного самолета занялся один из вспомогательных кораблей.

13 августа эскадрилья атаковала и уничтожила датский пароход «Эдит» (1566 брт) в 30 милях от Балеарских островов. В этой операции отличился лейтенант Ханс Хефе. 24-го два «Хейнкеля» бомбардировали грузовые автомо-

били во время их загрузки в порте Росас, при этом были отмечены многочисленные попадания. Появившиеся истребители И-15 завязали бой, в котором бомбардировщики мятежников сбили один истребитель и вернулись в Полленсу.

16 сентября состоялся ночной налет на железнодорожный вокзал Порт-Боу, где были повреждены два поезда, пришедших из Франции с разнообразными военными грузами. Тогда же «Хейнкели» безуспешно атаковал ночной истребитель республиканцев. В ночи на 4, 22 и 25 сентября мятежники бомбили нефтеналивные станции CAMPSA в Картахене и Барселоне и подожгли много цистерн с топливом. 30 сентября бипланы потопили в порту Валенсии «Гурчо» — крупный (3225 брт) каботажник, пришедший с военными грузами из Феодосии.

6 октября Журнал боевых действий (ЖБД) AS/88 отмечает, что один из He-59B-2 в районе Майорки заметил облако дыма, которое вскоре превратилось в корабль республиканцев. Остановив его очередью из пулемета, «Хейнкель» вызвал подкрепление, которое отконвоировало транспорт в один из ближайших портов. 30 октября настал черед транспорта «Ян Веемс» вместимостью 2349 брт, который принадлежал британской компании «Таймсайд». Транспорт этот был потоплен по пути из Марселя в Барселону, на его борту находились грузы военного назначения.

ЖБД AS/88 четко свидетельствует:

«В 6 часов 30 минут теплоход «Jan Weems» замечен в 15 морских милях к востоку от мыса Бахур идущим курсом 240 градусов на половине максимального хода и с полной загрузкой. Груз на борту — боеприпасы и хлопчатобумажные ткани с одной стороны, восемь грузовиков цвета хаки с другой. Флаг английский или гибралтарский.

Атака судна производилась по команде по радиации в 2,5 [мильях] от мыса Сан-Себастьян.

1. По многочисленным свидетельствам, после получения команды STOP теплоход начал выполнять маневры, похожие на латинскую S.

2. Предупредительная очередь по носу и по корме заставляет корабль застопорить ход, но экипаж расчехляет бортовое оружие.

3. Выполняется огонь длинными очередями по району ватерлинии и находящимся на палубе грузам.

4. Сброс бомбы приводит к многочисленным взрывам внутри корабля. Через 10 минут корабль полностью скры-



Датский транспорт «Эдит» за секунду до взрыва, 13 августа 1937 г.

ваается в воде. С корабля подобран экипаж и две пушки.

Погода: очень плохая видимость».

4 ноября настала очередь 643-тонного парохода «Ла Корс», принадлежавшего марсельской компании Луи Карлини. Судно было замечено в 08:45 в пяти милях к северо-востоку от Барселоны. После нескольких предупредительных очередей транспорт лег в дрейф и начал подавать сигналы сиреной, чтобы привлечь внимание республиканцев. Вскоре пришла помощь в виде одиночного И-15, который атаковал «башмачников» (Zapatones — прозвище, данное гидросамолетам испанцами), не добившись, впрочем, никаких успехов. Напротив, «Хейнкелю» удалось повредить его и заставить пойти на вынужденную. Что касается «Ла Корса», то его заставили взять курс на Пальмуде-Мальорка, где он был захвачен франкистами и вскоре вступил в строй под названием «Кастильо де Харандилья».

Заканчивая описание 1937 года, добавим, что 21 декабря пара He-59В-2 занималась бомбардировкой колонны грузовых автомобилей на прибрежной дороге севернее Кастельона, когда внезапно попала под сильный зенитный огонь, из-за чего один из самолетов был вынужден аварийно приводниться в двух милях от Беникарло. Второй «Хейнкель» пошел на посадку рядом с аварийным и смог забрать экипаж подбитой машины, после чего очередью из носовой пушки поджег и потопил аппарат, а затем взял курс на Полленсу.

1938 год начался неудачно, поскольку уже 13 января эскадрилья потеряла еще один He-59В-2. Возвращаясь с разведывательной миссии на побережье Леванта, экипаж самолета увидел, что Полленса покрыта густым туманом. При приводнении самолет скапотировал и был полностью разрушен, один из членов экипажа, унтер-офицер Харальд Каль, погиб, а остальные — серьезно ранены.

19 числа прибыл новый командир эскадрильи, будущий майор Мартин Харлингхаузен, который останется на этой



Хороший вид на носовую часть He-59

должности вплоть до окончания вооруженного конфликта. Девятью днями позже, 28 января 1938 г., He-59 (возможно, это была одна из машин модификации «С»), возвращался из полета в район острова Менорка и получил серьезные повреждения от зенитного огня республиканцев в районе порта Маон. Были повреждены правый поплавок и правый двигатель. Несмотря на это, пилот попытался вернуться домой, однако с такими повреждениями это было абсолютно нереально, и ему пришлось сажать самолет на воду в условиях достаточно сильного волнения. Конечно же,



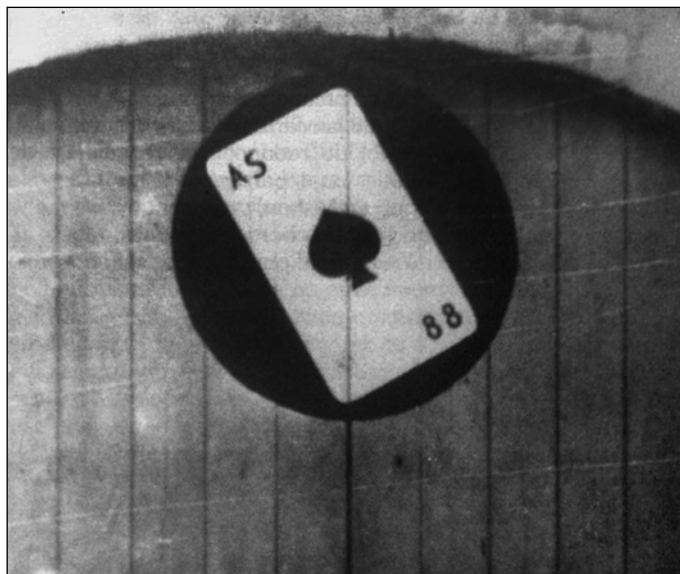
Вид с воздуха на гидроавиабазу в Полленсе

Последствия трамонтаны в Полленсе, февраль 1938 г.



в результате самолет был полностью разрушен, а экипажу пришлось использовать его обломки, чтобы удержаться на плаву. Волны на море не давали возможности другим гидросамолетам совершить посадку и спасти экипаж, но из Полленсы экстренно вышел корабль, который и поднял летчиков на борт.

Февраль 1938 года был отмечен в ЖБД AS/88 уже 4-го числа. В этот день пара «Хейнкелей» обнаружила в 2 милях от республиканского побережья пароход «Электра» вместимостью 1387 брт британской компании «Брюс и Ко» из Глазго. «Британец» шел курсом на Барселону, когда в него попали пять авиабомб, и к 7 часам утра он полностью сгорел. К счастью, экипаж успел воспользоваться спасательными шлюпками.



Эмблема AS/88 на воротах базы в Полленсе

11 февраля над Мальоркой пронеслась сильная трамонтана (холодный северный и северо-восточный ветер), при этом особенно досталось северной части острова. Ветер сильно повредил гидросамолеты, но, по счастливой случайности, машины AS/88 уцелели, лишь один аппарат по причине плохой погоды был вынужден приводниться у входа в порт, и ураган сорвал ему обшивку обоих левых крыльев.

Примерно в это же время отмечаются большие потери у республиканцев, причем речь в большей степени шла о потерях моральных, нежели материальных, и вызваны они были регулярным и успешным использованием «Хейнкелей» из AS/88, вынудившим правительственные войска серьезно укрепить свою зенитную артиллерию, установив на лафеты советских 76,2-мм пушек 20-миллиметровые «Эрликоны». 26-го числа пара «Хейнкелей» на бреющем полете провела атаку Сан-Фелиу-де-Гишольс, сбросив на порт четыре 250-килограммовые бомбы, предназначавшиеся двум транспортам, которые как раз должны были войти в эту гавань. Однако сожжен был лишь принадлежавший компании «Ибарра» 2265-тонный «Кабо Трес Форкас». В тот же день еще один «Хейнкель» (скорее всего, модели 59С) во время разведывательного полета подвергся атаке группы республиканских истребителей, которые вынудили его вернуться в Полленсу, ранив при этом пилота, капитана Зальхера.

Весь февраль 1938 года He-59 неизменно попадали под очень плотный зенитный огонь, причем не только республиканский, но также и французский, ведшийся с сопредельной территории страны. Несмотря на это, 14 февраля эскадрилья проводит успешную атаку на транспорт «Исла де Менорка» (1022 брт), перехватив его на широте Камбрильса. В результате судно было уничтожено.

Утром 15-го числа He-59B-2 завершал свою миссию по бомбардировке железнодорожного состава и автомобильной колонны в районе Винароса, когда взрыв одной из автомашин накрыл самолет, который получил значительные повреждения и был вынужден приземлиться. Экипаж в составе капитана Рюкера, обер-фельдфебеля Альфреда То-

нолло и унтер-офицеров Штромайера и Хайнца, которых сопровождал португальский доброволец из 2-G-62 Жозе Каэтану Сепульведа Веллосу, великолепно знающий район бомбардировки, не пострадал. Все они попали в плен, а республиканская пропаганда приписала эту победу сержанту Хосе Саррии Калатайуду, который в ночь с 14-го на 15-е неоднократно поднимался в небо на «Девуатине» D.510, прежде чем атаковать. На самом деле, все указывает на то, что истребитель просто не нашел противника. Несмотря на это, Саррия вскоре стал национальным героем республиканцев, получил звание лейтенанта и продолжил воевать в составе эскадрильи И-15.

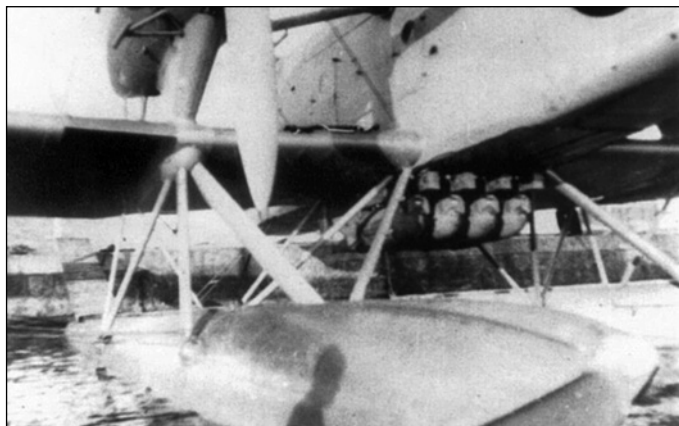
В тот же день Не-59 атаковали порт Таррагоны, где подожгли «Кабо Кульера» — транспорт копаний «Ибарра» вместимостью 2246 брт. 18-го числа повторилась атака на Сан-Фелиу-де-Гишольс, в результате которой один из «Хейнкелей» сбросил десять 50-килограммовых бомб на судно «Сан Сильвейро» и уничтожил его.

В ночь с 21 на 22 февраля AS/88 потерял один из лучших экипажей — во время налета на город Тортоса прямое попадание получил один из трех самолетов, в результате чего погиб экипаж — лейтенанты Хайо Юргенс и Карл Цункер и унтер-офицеры Курт Кетцель и Курт Вернер.

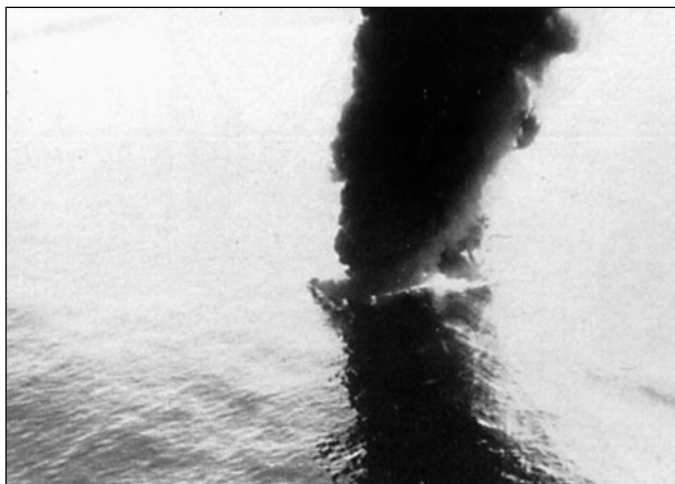
7 апреля наступает очередь «Рио Урумеа», 275-тонного буксира, мобилизованного в качестве корабля береговой охраны и получившего номер V-13. Немцы подловили его на выходе из порта Росас и потопили двумя 50-килограммовыми бомбами, сброшенными в 20:45 с одного из Не-59. 21-го один из «Хейнкелей» сбросил 500-килограммовую бомбу с взрывателем замедленного действия на неопознанный корабль в порту Сагунто, вследствие чего это судно было потоплено.

18 мая пятерка «башмачников» подожгла катера-тральщики D-130 и D-131, а также повредила парусник и нанесла незначительный ущерб портовым сооружениям Грао-де-Кастельона. 22 мая одиночный Не-59 сбросил с высоты 80 метров на порт Аликанте 500-килограммовую бомбу, в результате чего ко дну отправился неопознанный порт, а несколькими днями ранее эти же самолеты успешно атаковали расположенную там же нефтеналивную станцию CAMPESA.

Такая активность не могла остаться без внимания республиканской авиации, и в ночь с 20 на 21 мая три бомбардировщика СБ атаковали базу в Полленсе, однако все бомбы упали в воду с недолетом, не причинив никаких повреждений. 24 мая Не-58В обнаружили идущий в плотном тумане с выключенными огнями британский пароход «Тотпехолл» и потопили его при помощи двух 500-килограммовых бомб, сброшенных с высоты 50 метров. Произошло это в 03:50.



50-килограммовые бомбы на Не-59



27 мая 1938 г. — результаты атаки Не-59В на танкер «Наусика»

27 мая греческий танкер «Наусика» (5005 брт), идущий под панамским флагом, был атакован пятеркой Не-59В, которой командовал обер-лейтенант Брей. Командир сбросил с высоты 50—100 метров одну 250-килограммовую бомбу, после чего последовали одиннадцать заходов на корабль с пушечным обстрелом. На следующий день в полдень танкер сгорел, но экипаж его, к счастью, не пострадал.

Утром 4 июня целью эскадрильи стал порт Аликанте и находившийся там панамский танкер «Мэйрат», который был успешно подожжен. 7-е число стало днем повышенной активности AS/88, которая атаковала Грао де Кастельон, заметив в порту британский 1300-тонный транспорт, испанские 341-тонный пароход и 125-тонный парусник. Во время атаки досталось также и одному из гидросамолетов, который, впрочем, без проблем приводнился потом на своей базе.

Затем вновь пришел черед Аликанте, где английский танкер с красноречивым названием «Инглиш Танкер», шедший под британским флагом, но принадлежащий республиканской компании, пытался пришвартоваться к пирсу с целью произвести выгрузку топлива. Судно было уже в гавани, когда «Хейнкели» попали в него четырьмя 250-килограммовыми бомбами, вызвав страшный пожар во всем порту.

8-го был сожжен «Паскаль Флореш», в который с высоты 100 метров попала одна из зажигательных бомб. После этого, сбросивший бомбу «Хейнкель» совершил налет на порт Дения, в котором находился британский пароход «Брисбен» (4004 брт). В результате нескольких заходов судно было поражено и затонуло, причем погибли пять членов экипажа, а еще трое получили серьезные ранения. На следующий день такой же самолет был замечен в Грао де Кастельон, куда как раз зашел принадлежащий британской компании «Рольф энд Стоун» пароход «Исадора», шедший из Марселя. В 21:45 в это судно попали две сброшенные с самолета бомбы, которые вывели из строя машинное отделение и серьезно повредили транспорт, на следующий день ставший легкой мишенью для авиации франкистов.

21 июня одиночный Не-59В-2, вооруженный торпедой, выполнял задание по морской разведке в секторе Барселона-Валенсия с целью выявить передвижения транспортных кораблей республиканцев, когда на обратном пути встретил британский пароход «Торпнесс». Капитан Мартин Харлингхаузен сделал заход на корабль с целью изучения его груза, после чего сбросил на судно торпеду, попавшую в середину транспорта, взорвавшегося и затонувшего буквально в тот же момент. Отметим, что это была единственная удачная торпедная атака, проведенная немцами



Порт Гандия неподалеку от Валенсии. Видны результаты работы He-59

с конца Первой мировой войны. На следующий день в 04:10 около Валенсии был сожжен вместе со своим грузом 3054-тонный британский транспорт «Саньон», принадлежавший одной из лондонских компаний.

7 июля в Полленсу, с целью компенсации потерь, прибывают три новых He-59B-2. Весь июль будет продолжаться интенсивная охота на республиканские подводные лодки, которые, по непроверенным данным, неоднократно атаковали франкистский крейсер «Канариас», находившийся в водах Майорки. В это же время «Хейнкели» произвели большое количество атак на транспортные корабли и рыбацкие шхуны по всему средиземноморскому побережью.

10 июля группа самолетов заметила транспорт «Бетия» (1011 брт), шедший из Вилановы курсом на Барселону. В 04:10 судно подверглось атаке, две 50-килограммовые бомбы попали в палубу, после чего пароход своим ходом добрался до побережья, где выбросился на мель. Одинадцать днями позже к востоку от Паламоса был обнаружен 844-тонный пароход «Бодил», шедший во французский порт Ла-Нувель из Гдыни и имевший на своем борту самолеты и другие военные грузы для республиканцев. Транспорт был сожжен прямым попаданием 500-килограммовой бомбы.

24 июня AS/88 атаковала порт Гандия и в 21:25 сбросила на него четыре 250-килограммовые бомбы, которые сильно повредили находящиеся у причалов суда и сожгли 543-тонный испанский «Висенте». На следующий день операция по бомбардировке Гандии повторяется, теперь уже с 500-килограммовыми бомбами, уничтожившими 1451-тонный транспорт «Деллуин» из Суонси. Немного позже, примерно в 20 часов, на дно отправился 66-тонный испанский парусник «Антонио Матутас», а на следующий день эскадрилья повторила налет, уничтожив неопознанный транспортный корабль.

2 августа один из «Хейнкелей» был атакован И-15 СА-058, взлетевшим с аэродрома Ла Сеньера под Валенсией. Управлял истребителем лейтенант Хосе Фалько Санмартин,

командир эскадрильи ночных истребителей, которому удалось поразить He-59 и заставить его приводниться неподалеку от Винароса, откуда самолет и экипаж впоследствии были эвакуированы спасательным судном.

6 августа был замечен «Лейк Лугано» — британский транспорт, идущий под эстонским флагом и достигнувший к моменту обнаружения порта Паламос. Судно вместимостью 2120 брт было атаковано в 23:10, но четыре 250-килограммовые бомбы упали с недолетом, лишь слегка повредив его. В 01:45, 01:55 и 02:35 следующих суток атаки на судно повторились, при этом «Хейнкели» сбросили в общей сложности шестьдесят 50-килограммовых бомб и несколько торпед, которые серьезно повредили транспорт. Пожар на борту довершил начатое «Хейнкелями» дело.

15 августа настал черед испанского танкера «Кампомањес» (6276 брт), который был сожжен прямо в порту Валенсии. ЖБД AS/88 говорит: «В 21:45 самолет сбросил на большой танкер в порту Валенсия 4 250-кг бомбы. Одна бомба попала в гавань, а три легли на палубу корабля. Зенитный огонь велся противником лишь эпизодически».



Скапотировавший «Хейнкель», 29 августа 1938 г.

2 ноября Не-59В-2 был сбит в небе над Санта-Кристина-де-Аро, а экипаж (все целы и невредимы, лишь один легко ранен) попал в плен. 18 ноября Хосе Фалько, управляя «Чато» СА-036, поднялся в небо, как только посты наземного наблюдения сообщили о появлении Не-59, догнал франкистский самолет и, после короткого боя, сбил его недалеко от Вильяфранка.

Самой удачной атакой, поведенной силами AS/88 за всю гражданскую войну, стал налет на порт Барселоны в ночь с 25 на 26 ноября. Сброшено было в общей сложности 15 тонн бомб. Однако, несмотря на этот успех, год для AS/88 закончился на трагической ноте — лейтенанту Фалько на СА-230 удалось подловить еще один Не-59. В коротком бою двухмоторник был сбит, а весь экипаж погиб. Уже после окончания конфликта были найдены сгоревшие останки немецких летчиков.

К началу 1939 года на службе в AS/88 оставались восемь самолетов Не-59. 7 января «башмачники» провели бомбардировку вокзала Кастельдефельс, во время которой их внезапно атаковало звено республиканских истребителей, которые, отгнав бомбардировщики, не смогли помешать им спокойно вернуться на базу в Полленсе. 26-го войска националистов вошли в Барселону, а к 10 февраля франкисты получили контроль над всей Каталонией.

К этому моменту блокада портов стала практически тотальной, снабжение отсутствовало, что стало причиной большого количества выступлений и мятежей среди части мирного населения и армии республиканцев. Так, 8 февраля часть гарнизона острова Менорка выступила против республиканского правительства, а один из Не-59В-2 доставил туда из Полленсы офицеров-франкистов, которые должны были стать во главе восставшего гарнизона. Поздно ночью еще один «Хейнкель» атаковал колонну грузовиков на острове, а уже к полудню следующего дня контроль над Меноркой перешел к франкистам.

5 марта восстал гарнизон Картахены, и «Хейнкели» начали выполнять полеты на поддержку восставших. Именно тогда один из двухмоторников был сбит И-15 из 2-й истребительной эскадрильи. К счастью, «Хейнкелю» удалось приводниться в районе, который патрулировался самолетами «Кант» Z-501 из состава группы 2-G-62. Они сообщили о приводнении в Полленсу, откуда на помощь экипажу немедленно вышел вспомогательный крейсер «Мар Кантабрико», принявший экипаж на борт и потопивший поврежденный бомбардировщик.



Экипажи самолетов AS/88 вместе с испанским солдатом позируют в порту Полленса

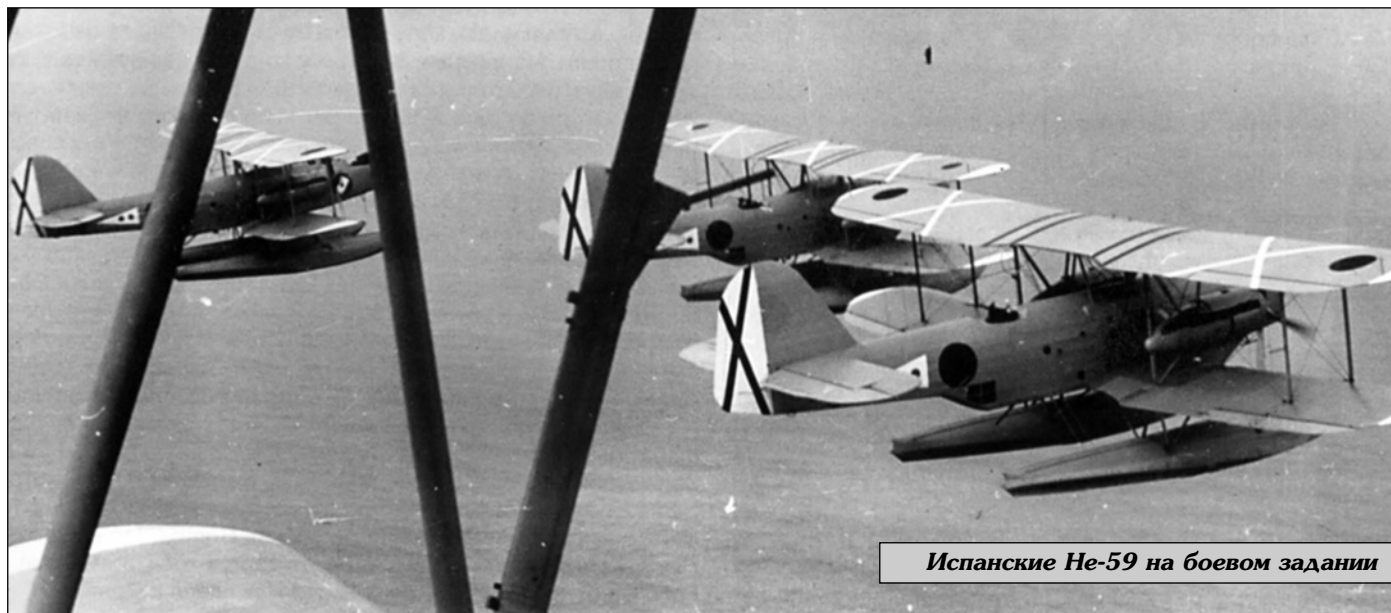
Война для AS/88 закончилась еще одной жертвой, когда 22 марта Не-59В по причине остановки двигателя совершил вынужденную посадку в 20 милях от Эс-Ведры рядом с Ибицей. Во время посадки оторвались верхнее крыло и левый поплавок — экипаж, хоть и пережил неприятные минуты, был замечен пролетавшим рядом «Кантом» Z.501 и вскоре спасен.

В составе ВВС Испании

После завершения гражданской войны AS/88 оставалась на базе в Полленсе вплоть до 30 апреля, где, после своего ухода, оставила оставшиеся три Не-59В-2, один Не-60Е и три совершенно новых «Арадо» (Аг-95А-0), полученные 3 апреля. Также был оставлен и спасательный бот «Польенса».

Не-59В-2 получили испанские обозначения 71-1, 71-2 и 71-3. В последующие месяцы было совершено лишь несколько полетов, поскольку основной задачей испанских ВВС была реорганизация боевых частей и перевод их на несение мирной службы.

1 сентября 1939 г. приказ 2-го отдела штаба ВВС Испании включил все стоящие в Полленсе машины в состав Смешанной группы гидроавиации (СГГ), состоящей из двух эскадрилий. 52-я состояла из «Хейнкелей» Не-59В-2



Испанские Не-59 на боевом задании



Персонал AS/88 в конце гражданской войны

и He-60E, а в 51-й осталось звено Ar-95. В составе не входящей в СГГ 53-й эскадрильи были «Канты» Z.501 и 506B. Командиром группы стал майор Игнасио Ансальдо, 52-й эскадрилей командовал капитан Хосе Мария Баррера. В 1940 году прошла следующая реформа — были учреждены полки, в состав которых вошли авиационные эскадрильи. За воздушную зону Балеарских островов отвечал 3-й полк, находившийся в Сон-Сан-Хуане и состоящий из 28-й истребительной группы, вооруженной истребителями И-16, а затем — ФИАТ CR.32, 113-й бомбардировочной



Испанские техники около He-59, 1941 год. Отметим двухцветные испанские кокарды

группы (на вооружении He-111B) и 51-й группы гидроавиации, состоящей из двух эскадрилий, по-прежнему базирующихся в Полленсе.

Из-за таких постоянных перестановок «башмачники» поднимались в воздух исключительно с целью проверки материальной части, при этом горючего у бомбардировщиков было в достатке — все-таки начинало сказываться влияние первых столкновений Второй мировой войны, и промышленность уже переводилась на военные рельсы.

2 ноября 1941 г. внезапный ураган накрыл Полленсу, разбив стоявший в гавани He-59B «71-1». К этому времени другие две машины уже активно ржавели, а на базе не сомневались в скорой замене парка. Точные даты списания самолетов неизвестны, но их последняя фотография датируется 9 сентября 1943 г., а в 1945 году их уже не было в составе ВВС Испании.

Коды, эмблемы, камуфляж

He-59B поступали в Испанию целиком в цвете RLM02. Руль направления был белым с нанесенным на нем черным Андреевским крестом, а по обе стороны фюзеляжа наносилась на уровне остекления кабины черная кокарда. Законцовки крыльев окрашивались в белый цвет, на верхней поверхности верхнего крыла справа и слева были кокарды и большие белые Андреевские кресты в черной рамке. То же самое повторялось на нижних поверхностях нижнего крыла.

Первые прибывшие в Испанию экземпляры He-59B несли заводской номер на хвостовой части фюзеляжа. Когда эмблемой AS/88 стал пиковый туз, его наносили внутри черной кокарды, расположенной на носу с каждого борта фюзеляжа между кабиной пилота и носовой стрелковой точкой. Через некоторое время несколько самолетов получили на фюзеляже ближе к хвосту белый выпелл с двумя красными кружками — такой же выпелл несли многие корабли, показывая, таким образом, свою связь с Комитетом по невмешательству.

Когда гидросамолеты передали в состав ВВС Испании, они сохранили все свои опознавательные знаки и эмблемы, как и полученные в конце гражданской войны номера 71-1, 71-2 и 71-3, однако на крыльях все черные кокарды и Андреевские кресты были заменены на национальную двухцветную кокарду Испании. В конце 1941 — начале 1942 гг. номера заменили на 51-2 и 51-3 (как говорилось выше, 71-1 был потерян от урагана). Никаких других изменений в маркировке и окраске He-59 не происходило.



He-59B-2 бортовой номер 71-3, февраль 1939 г.

14-я (802-я) авиагруппа авиации Японского Императорского флота

Евгений Пинак

К началу войны на Тихом океане авиация японского флота имела в своём составе две авиагруппы больших летающих лодок: «Йокогама» и «Токо». Этого хватало для патрулирования огромных пространств центральной части Тихого океана. Но с расширением японского оборонительного периметра эти авиагруппы были переброшены в южную часть Тихого океана, оставляя без присмотра Гавайское направление. А ведь там находилась главная база ВМС США, да и на атолл Мидуэй командование требовало обратить пристальное внимание.

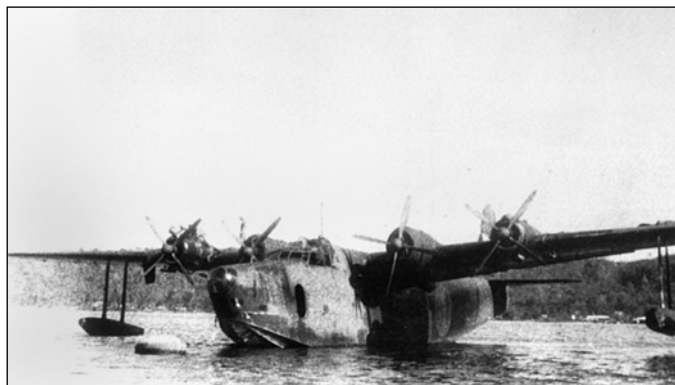
Поэтому 1 апреля 1942 г. на гидроаэродроме Имиеджи на атолле Джалуит (Маршалловы острова) взамен ушедшей в Рабаул группы «Йокогама» была сформирована новая авиагруппа больших летающих лодок, получившая номер 14 (аналогичный номеру группы, воевавшей в Китае в 1938-41 гг.). По штату новой АГ, подчинённой 24-й флотилии 11-го воздушного флота, полагались 16 больших летающих лодок-разведчиков. При этом половину из них выделила авиагруппа «Йокогама», а половину — «Токо». К сожалению, по дороге к новому месту базирования 2 машины из АГ «Токо» разбились.

Следует отметить, что служба летающих лодок-разведчиков была почти полностью лишена того риска и куража, который характерен для лётчиков-истребителей и даже, частично, бомбардировщиков. На долю экипажей летающих лодок обычно приходилось унылое патрулирование бескрайних просторов Тихого океана, где даже встреча с неприятельским разведчиком была из ряда вон выходящим событием. Впрочем, бывали и исключения из этого правила. Первой важной операцией новой авиагруппы стала операция «К» — разведка базы ВМС США Перл-Харбор, расположенной на острове Оаху. В начале марта 1942 г. летающие лодки уже бомбили цели на Гавайях, но на этот раз главной задачей стала разведка. Дело в том, что японский флот готовился к захвату атолла Мидуэй (операция «МI»), и его командованию было важно знать, какие боевые корабли противника находятся в Перл-Харборе?

Поскольку даже летающим лодкам Тип 2 не хватало дальности полёта для перелёта Джалуит—Оаху—Джалуит,

по дороге к Оаху их дозаправляли с подводных лодок у атолла Френч-Фригейт-Шолс (Гавайские острова). Но в этот раз это сделать не удалось. Японская подлодка «И-123», прибывшая к атоллу 30 мая, обнаружила там американские корабли, которые делали заправку невозможной. Подождав день (по другим данным — два) и убедившись, что американцы не собираются уходить, японское командование было вынуждено отменить разведку Перл-Харбора, лишив себя важной информации. Кстати, появление американских кораблей у Френч-Фригейт-Шолс было не случайным — американцы взломали японские шифры и получили информацию об операции «К» от самих японцев.

В июне 1942 г. 14-я авиагруппа участвовала в обеспечении операции «МI», закончившейся поражением японского флота у Мидуэя, а также операции «АL», закончившейся захватом островов Атту и Кыска в Алеутском архипелаге. После того, как интенсивность боевых действий в этих районах снизилась, её подразделения перебросили на юго-восточное направление — скорее всего, для подготовки операций по захвату островов Фиджи и Самоа. Кроме старых баз на атоллах Джалуит и Вотье, отряды 14-й АГ базировались на атолле Макин, островах Науру и Оушн. Не-



Н8К1 из 14-й АГ

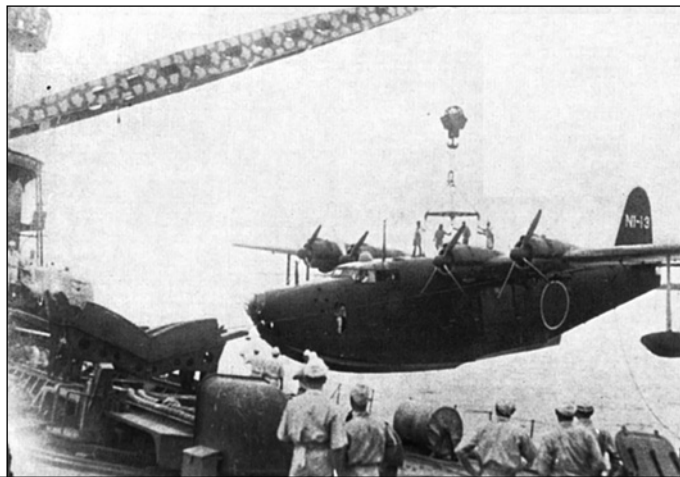


Н8К W-47 (командир — капитан-лейтенант Сато) из 14-й АГ во время технического обслуживания, Рабаул, август-октябрь 1942 г. В августе в Рабаул был переброшен отряд из 3 летающих лодок (W-45, W-46 и W-47)

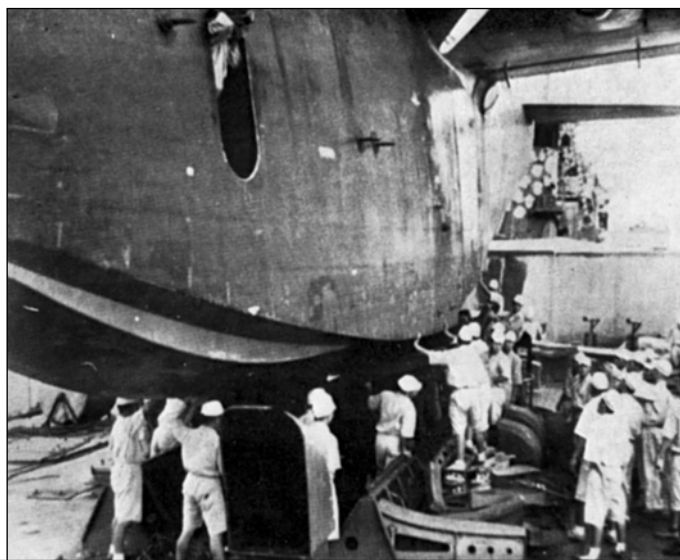
которое время летающие лодки авиагруппы также действовали из Рабаула и гидроаэродрома Шортленд на острове Бугенвиль (Соломоновы острова).

Именно отряду на Макине выпала сомнительная честь оказаться в числе целей первого американского рейда в войне на Тихом океане. 17-18 августа 1942 г. отряд американских морских пехотинцев высадился на остров с подводных лодок для отвлечения внимания японцев от высадки американцев на острова Гуадалканал и Флорида (Соломоновы острова). Морпехи смогли уничтожить небольшой японский гарнизон, среди которых был и наземный персонал из 14-й авиагруппы. Японцы попытались перебросить с Джалуита на Макин подкрепления на двух летающих лодках из состава 14-й АГ, но меткий огонь морпехов дал возможность приводниться только одной из них, да и та была подбита и сгорела. После того, как американцы оставили остров, подразделение 14-й АГ снова вернулось на Макин.

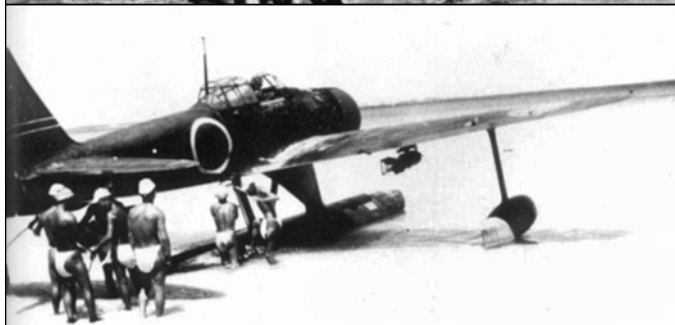
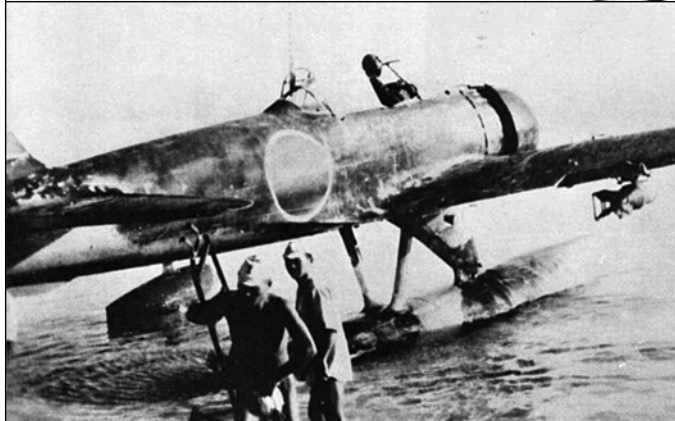
С 1 октября 1942 г. в состав авиагруппы был включён отряд из 12 гидроистребителей А6М2-N, пробывший в её составе до 21 октября 1943 г., когда его передали в 902-ю АГ. Его задачей было обеспечивать прикрытие с воздуха гидроаэродромов и других японских баз на тех островах, где не было обычных аэродромов.



Н8К2 N1-13 из 802-й АГ грузят на борт плавбазы летающих лодок «Акицусима», Шортленд, лето 1943 г.



Обслуживание Н8К2 на борту плавбазы летающих лодок «Акицусима», Шортленд, лето 1943 г.



Подготовка к боевому вылету А6М2-N из 802-й АГ



«Парковка» вернувшихся из полётов А6М2-N из 802-й АГ

В рамках общевзлётского переименования авиагрупп 14-я АГ с 1 ноября 1942 г. стала 802-й. Одновременно её вывели в непосредственное подчинение командованию 11-го воздушного флота — логичный шаг с учётом специфики действий группы на огромных просторах Тихого океана вне зоны ответственности 24-й воздушной флотилии. В подчинении 11-му воздушному флоту 802-я АГ пребывала до 1 сентября 1943 г., когда её передали в состав 22-й воздушной флотилии.



Горящие запасы топлива на Макине, 20 ноября 1943 г.



Американские солдаты рассматривают разбитый H8K из 802-й АГ вскоре после захвата Макина, ноябрь 1943 г.

Относительно спокойная служба авиагруппы продолжалась до сентября 1943 г., когда американская авиация начала наносить удары по островам Гильберта. 14 сентября во время бомбёжки Макина была потеряна одна летающая лодка, а атака 18 сентября добила все остальные самолёты 802-й АГ на острове. 14 ноября американцы снова атаковали базы японцев: на этот раз не только на островах Гильберта, но и на Маршалловых островах. Среди прочего, во время атаки Джалуита 802-я АГ потеряла три самолёта.

Атаки американцев были столь сильными, что ценные летающие лодки было решено отправить в тыл — на гидроаэродром Рои-Намюр на атолле Кваджалейн. Именно туда 7 декабря 1943 г. были отправлены 6 уцелевших H8K авиагруппы. При этом командир (капитан 1 ранга Камо) и значительная часть наземного персонала 802-й АГ остались на Вотье.

Несмотря на всё возрастающую интенсивность американских налётов на Кваджалейн, японцы попытались эвакуировать наземный персонал 802-й АГ. 2 февраля 1944 года. 3 летающих лодки прибыли на атолл Трук, откуда до 5-го числа вывозили наземный персонал авиагруппы с Вотье. При этом капитан 1 ранга Камо отказался эвакуи-

роваться первым и уступил своё место одному из подчинённых. Он так и не покинул Вотье, погибнув 13 февраля 1944 г. во время очередной бомбардировки атолла.

Тем временем 12 февраля бомбардировка Кваджалейна лишила авиагруппу ещё одной летающей лодки вдобавок к двум уничтоженным там же летающим лодкам 801-й АГ. Поскольку потери восполнить было нечем, к 1 апреля 1944 г. остатки авиагруппы (с 4 марта включённой в состав 14-го воздушного флота) вывели на остров Сайпан (Марианские острова), где включили в состав 801-й авиагруппы, а саму 802-ю группу — расформировали.

Командиры авиагруппы:

с 1 апреля 1942 г. по 1 марта 1943 г. — капитан 1 ранга Накадзима Дайсан (中島 第三),
с 1 марта по 25 октября 1943 г. — капитан 1 ранга Судзюки Юзиро (鈴木 由次郎),
с 25 октября 1943 г. по 13 февраля 1944 г. — капитан 1 ранга Камо Юхао (鴨 遊波夫) — погиб на острове Вотье от неприятельской бомбёжки.

Самолёты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

большая летающая лодка Тип 2 (H8K),
гидросамолёт-истребитель Тип 2 (A6M2-N).

Идентификационные коды самолётов авиагруппы:

с 1 апреля 1942 г. — W,
с 1 декабря 1942 г. — N1,
с 1 сентября 1943 г. — Y4,
с 15 сентября 1943 г. (приказ от 1 сентября 1943 г.) — 02.

Источники:

Ceo, Eduardo Aircraft of the Imperial Japanese Navy. Land-based aviation, 1926-1945 (II). — Valadolid, 2010.
Hata, I., Izawa, Y. Japanese Naval Aces and Fighter Units in World War II. — Annapolis, 1989.
Lansdale, James IJN Aircraft Markings/Codes & Regulations For Aircraft, Parts I-VI: 1940-1945 — <http://www.j-aircraft.org/smf/index.php?topic=11816.0>
Kawanishi H8K2 Emily. Famous airplanes of the world No.68. — Tokyo, 1975.
Rottman, Gordon L. Carlson's Marine Raiders: Makin Island 1942. — Oxford, 2014.
The Campaigns of the Pacific War. — Washington, 1946.
The Imperial Japanese Navy in World War II (1941 — 1945). Japanese Monograph 116. — Tokyo, 1952.

<http://arawasi-wildeagles.blogspot.com>
<http://homepage2.nifty.com/nishidah/>
<http://www.pacificwrecks.com>

Канонерская лодка «Яра»

Николай Митюков

Среди кубинских кораблей и судов было немало доставшихся «по наследству» от бывших хозяев колонии. Наверное, самым причудливым из них оказался путь под кубинский флаг буксирного парохода «Умберто Родригес» («Humberto Rodriguez»). Чего стоит только скандал с его захватом во время испано-американской войны и поистине уникальный случай признания захвата незаконным с последующим возвратом владельцу.

По данным из регистра Ллойда, буксирно-пассажирский пароход «Умберто Родригес» заложили на верфи «Рэйлтон Диксон» («Sir Raylton Dixon & Co») в британском городе Мидлсбро под стапельным номером 393. Тоннаж его составлял 338 брт, водоизмещение – 440 т, длина корпуса – 39,6 м, ширина – 7,5 м, глубина трюма – 4,45 м. Но, в соответствии с данными из журнала «Инджинир» [2], размеры судна несколько отличались: длина 41,3 м, ширина 6,6 м, высота борта 4,4 м. Помещения парохода, кроме грузов, могли вместить 12 пассажиров в носовых каютах. Каюты командира, офицеров и инженеров, а также кают-компания располагались в корме. Кубрики для команды и кочеваров также находились в корме. Учитывая предполагаемое место службы – тропики и субтропики, над палубой на всем протяжении судна можно было установить тенты. На тентовой палубе располагался и рулевой мостик. В качестве резервного движителя, судно снабжалось двумя мачтами с парусным вооружением шхуны [2].

Единственная машина тройного расширения мощностью 600 л.с. приводившая в движение гребной винт, имела диаметры цилиндров 394, 635 и 1041 мм, ход поршня составлял 762 мм. Машина изготавливалась в том же Мидлсбро компанией «Вестгарт, Инглиш & Ко» («Westgarth, English & Co»). Давление пара достигало 11 атм. Максимальная скорость – 12 уз, запас угля – 150 т. Пароход заложили по заказу ливерпульской компании «Хокс,ommerвилль & Ко» («Hawkes, Sommerville & Co»), выступавшей посредником кубинских судовладельцев, и, когда 12 августа 1893 г. судно спустили на воду, оно уже принадлежало компании «Сеньорес Исаак Родригес и Чиа» («Senores Isaac Rodriguez y Cia») из Нуэвитаса и именовалось «Умберто Родригес».

В понедельник 3 октября 1893 г. пароход покинул верфь для проведения ходовых испытаний и проверки машин и агрегатов. В этой поездке на борту находились сотрудники «Хокс,ommerвилль & Ко», представлявшие интересы кубинцев. По контракту скорость парохода должна была составить 12 узлов, и он без труда ее развил. Понятно было, что это не предел, но испытания на максимальную скорость не проводили из-за отсутствия соответствующего пункта в контракте. На той же неделе пароход осмотрели представители Ллойда, также давшие высокую оценку качеству судна, и «Умберто Родригес» зачислили в регистры и списки компании [1].

По прибытии на Кубу пароход начал совершать регулярные рейсы между Нуэвитасом и Гаваной, обычно ведя на буксире баржи «Тинима» («Tinima») и «Сан Фернандо» («San Fernando»), на которых, в основном, перевозился скот [3]. Обычно пароход выходил из Гаваны в Нуэвитас по субботам в три часа дня, а обратно – по вторникам в то же время [8].

В довоенный период буксир ничем не прославился – он нес обычную рутинную службу, часто перевоза военные грузы и корреспонденцию. Именно из депеш, доставленных «Умберто Родригесом», Испания узнавала подробности боевых операций в восточной части Кубы.

Уникальная операция спецслужб прошла на борту парохода 30 июля. В этот день без особого шума и огласки правоохранительные органы арестовали богатого плантатора из Сьенфуэгоса Антонио Регуэру Асеа (Antonio Reguera Asea) и журналистов Артуро Примельяса (Arturo Primellas) и Густаво Гавальда (Gustavo Gavalda), поддерживавших кубинских сепаратистов. По прибытию в Гавану всех троих препроводили в тюрьму [12].

18 сентября 1895 г., когда в Гаване затонул крейсер «Санчес Баркаизтеги» («Sanchez Barcaiztegui»), его остов едва не стал причиной еще одной катастрофы. Поскольку «Умберто Родригес» пришел в Гавану ночью, с него не увидели ограждающие вежи, и он налетел на мачты затонувшего крейсера, к счастью, без особого вреда для себя [3].

16 июня 1896 г. именно от возбужденных пассажиров парохода журналисты впервые узнали подробности о победе, одержанной войсками генерала Хименеса Кастельяноса (Jimenez Castellanos) над инсургентами Максимо Гомеса [16].

Во время испано-американской войны «Умберто Родригес» под прикрытием флага Красного креста попытался отбуксировать из Нуэвитаса в Гавану баржу «Сан Фернандо» и бригантину «Сафи» («Safi»), но был задержан американским вспомогательным крейсером «Бэдджер» («Badger») из состава блокадного дивизиона. Вот как описывает эти события полковник Я. Жилинский, прикомандированный к испанским войскам на Кубе:

«В конце июля дивизия *Puerto Principe* получила приказание перейти к *Пласетасу* (*Placetas*). Больные и раненые этой дивизии в числе около 400 человек, за невозможностью взять их с собой в поход, равно как и оставить в городе на произвол инсургентов, отправлены были 26 июля в 12 часов дня из порта Нуэвитаса в Гавану на каботажных судах "*S. Fernando*" и "*Safo*" на буксире парохода "*Humberto Rodriguez*" под флагом Красного Креста. В два часа дня того же 26 июля этот транспорт был захвачен американцами. Это вполне понятно, но простое чувство человеколюбия должно было подсказать американцам один из двух способов: или взять в плен и суда и больных и поместить последних в свои госпитали, или же взять одни суда, а раненых незамедлительно сдать испанским властям в Гаване. Вместо этого транспорт с больными отправился сначала в Карденас, оттуда к блокирующей эскадре в Гаване, где находился командор; по его приказанию суда с больными отправлены были к островам Тортугас у южных берегов Флориды, где их продержали три дня и, наконец, снова отправили в Гавану, куда они прибыли совершенно измученные на девятый день в три с половиной часа пополудни 4 августа и только в час ночи сданы были в госпиталь Регла (*Regla*). Суда были, разумеется, взяты американцами» [10, С. 149-150].

В итоге «Бэдджер» привел пароход в Ки-Уэст. Незамедлительно владельцы парохода подали протест по поводу его незаконного захвата. Оправдывая действия своего флота, газета «Лос-Анжелес Геральд» [7] писала, что для прикрытия флагом Красного Креста, следовало известить блокадный дозор заранее, дабы не подвергать находившихся на борту больных и раненых каким-либо опасностям. В этом случае американский флот сам бы сопроводил конвой до места назначения.

10 августа призовая команда в составе 23 человек с «Бэджера» под командой лейтенанта Петерса (Peters) привела «Умберто Родригес» в Нью-Йорк. Журналист из «Алек-



Кубинская канонерская лодка «Яра»

сандрия газет» по этому поводу писал: «*Humberto Rodriguez* – мощный железный паровой буксир с двумя мачтами. На фок-мачте развевался американский флаг, а грот-мачта украшалась испанскими государственными цветами, это был первый испанский флаг, который увидел Нью-Йорк с начала войны» [11].

По окончании войны международный арбитраж признал захват парохода незаконным, и американцы вернули его прежнему хозяину. Но к этому времени из-за обретения Кубой независимости, компания Родригесов решила свернуть свой бизнес и буксир выставили на продажу. Как сообщает регистр, с 1900 г. под тем же наименованием он вошел в состав компании «Аргилагос, Томео и Чиа» из Нуэвитаса для возобновления каботажных рейсов. Но очевидно, бывлой прибыльности достичь так и не удалось, поэтому судно еще раз сменило хозяина. По информации М. Галвеса Агилеры, в 1905 г. «Умберто Родригес» принадлежал судовладельцам Артуро Примельесу (Arturo Primelles) и Хоакину Коэльо (Joaquín Coello), но, поскольку в этом году была введена в строй железнодорожная линия, интенсивность каботажных перевозок еще более снизилась, и пароход простаивал. Так что не было ничего удивительного в том, что хозяева легко уступили его кубинскому правительству. В 1908 г. пароход исключили из морского регистра.

В 1905 г. было решено качественно усилить свои силы береговой охраны Кубы, состоявшие исключительно из мелких пароходиков, приобретением судна среднего тоннажа. Выбор пал на «Умберто Родригес», который после покупки получил новое наименование «Яра» («Yara»), в честь городка на востоке Кубы. Вообще, название «Yara» в кубинском флоте имело определенные традиции, еще в 1869 г. кубинские инсургенты захватили пароход «Комендарио» («Comendatario»), который объявили «кораблем «Яра» кубинских военно-морских сил», и он стал, таким образом, первым боевым кораблем ВМС Кубы.

14 июля 1905 г. вышел президентский декрет № 269 о покупке судна за 180 тыс. песо. Кроме того, он же выделял специальный кредит в размере 8000 долларов для расходов на будущий экипаж в течение ближайших шести месяцев, а также на оплату работ по переоборудованию. Среди прочего, декрет прямо требовал как можно скорее закончить все работы, принимая во внимание критическую ситуацию с охраной побережья в районе Сантьяго де Куба.

После переоборудования и ремонта «Яра» в 1906 г. стала флагманом Службы береговой обороны, как наиболее крупная единица. И, вероятно, самым первым заданием для нее стала инспекционная поездка генерал-майора Хуана Ривуса Риверы (Juan Rius Rivera). Занимая в это время пост секретаря правительства Кубы, генерал с инспекцией объездил практически всю страну [3]. Итогом стал президентский декрет 2 июля 1909 г., в соответствии с которым Служба береговой обороны преобразовывалась в Военно-морской флот. Это было не просто переименование, всего через па-

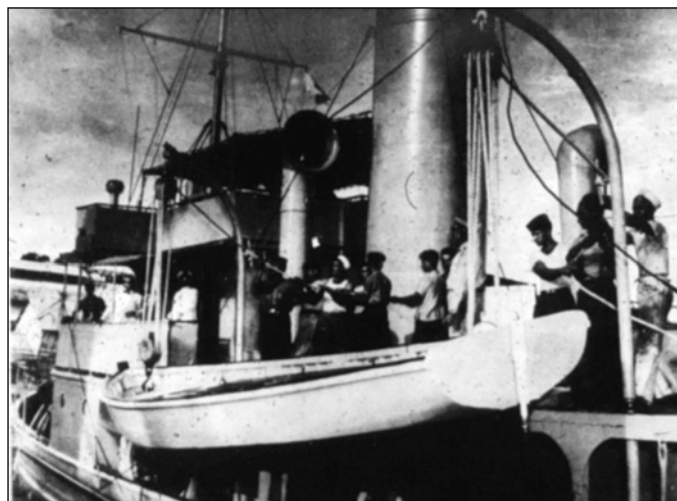
ру лет флот обновился качественно, так что теперь статус «Яры» автоматически снизился до корабля второй линии. Первым командиром ее, как корабль ВМФ Кубы стал капитан 3 ранга Диас де Гальего (Díaz de Gallego).

Впрочем, биография судна не изобиловала какими-то яркими эпизодами, несмотря на то, что оно пережило две мировые войны. С введением в строй в первой половине 1910-х гг. более сильных кораблей специальной постройки, «Яра» сложила с себя функции флагмана и начала выполнять банальную роль канонерской лодки и, по совместительству, судна береговой обороны. Но в средствах массовой информации название корабля появлялось, в основном, из-за стихийных бедствий.

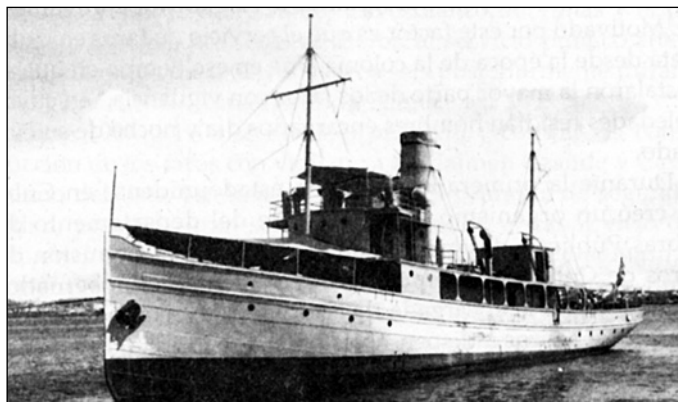
Первое из подобных сообщений поступило уже в 1909 г. 8 ноября пропал без вести пароход «Мария Эррера» («*María Herrera*») с 65 членами команды и неустановленным числом пассажиров на борту (50–60 человек). Поскольку предполагаемый курс парохода пересекался с маршрутом движения урагана, 22 ноября, спустя десять дней после возможной катастрофы, когда уже не осталось никаких шансов на благополучный исход, по прямому распоряжению кубинского правительства для поисков задействовали кубинские силы береговой обороны, среди которых была и «Яра». 30 ноября канонерка вместе с пароходом «Абана» («*Habana*») возвратилась в Сантьяго-де-Куба. За время поисков корабли дошли до побережья и Гаити, но не нашли ни единого свидетельства гибели «Марии Эрреры» [6].

13 сентября 1919 г. во время сильнейшего урагана оборвалась связь с испанским трансатлантическим пароходом «Бальбанера» («*Valbanera*»). Поскольку предполагалось, что ввиду невозможности его захода в Гавану, пароход уйдет в Матансас, для его встречи и сопровождения навстречу вышла канлодка «Яра». Однако усилия кубинского флота оказались напрасными, «Бальбанера» затонула со всеми 488 пассажирами и членами команды [5].

В ноябре 1932 г. на побережье провинций Санта Клара и Камагуани обрушился сильнейший ураган, унесший не одну сотню человеческих жизней. 10 ноября в Гавану пришло сообщение, что оборвалась связь с канонерской лодкой «Яра», стоявшей на якоре у мыса Бальенато, практически в самом центре урагана. Газеты не преминули заметить, что, вероятнее всего, корабль стал одной из жертв стихии. Проблема усугублялась тем, что ветер гнал волны высотой до десяти метров, так что укрыться под защитой берега не представлялось возможным. Впрочем, вскоре ведущие информационные агентства мира передали, что канонерке удалось укрыться в Нуэвитасе. Хотя она получила небольшие повреждения, никто из экипажа не по-



Подъем шлюпки на гидрографическое судно «Яра»



Гидрографическое судно «Яра», 1950 – 1955 гг.



радал [4]. Тем не менее, новости о судьбе корабля вызвали интерес по другую сторону Атлантики и публиковались в ряде ведущих газет Испании [17, 18], а известие, что с кораблем все благополучно, попало даже на первые полосы газет [19].

Впрочем, хоть канлодке и не удалось по-настоящему понюхать пороха, она все-таки оказывала посильную помощь флоту.

В конце августа 1931 г. группа вооруженных революционеров (около 40 человек), вооруженная двумя пулеметами, высадившись в порту Хибара, захватила полицейский участок, мэрию и ряд других ключевых пунктов. После этого повстанцы начали продвижение к городу Ольгин. Но во время этого похода им уже пришлось иметь дело с регулярными частями, в результате чего группа была разгромлена. Во время всех этих скоротечных событий крейсер «Патриа» («Patria») и канонерка «Яра» осуществляли блокаду Хибары для предотвращения проникновения морем дополнительных групп революционеров.

В мае 1932 г. американский генерал-майор О'Хэйр (J.J. O'Hare) в своем рапорте сообщал в Вашингтон о состоянии кубинского флота. Упомянул он и «Яру», действовавшую в это время у Антильских островов и вооруженную двумя 57-мм и двумя 47-мм орудиями. В конце 1941 г. вслед за США Куба вступила во Вторую мировую войну. Чтобы дать возможность Кубе лучше выполнять свои союзнические обязательства, США провели ремонт ряда наиболее ценных кораблей кубинского флота. В Пентагоне имели полное представление о возможностях своего союзника. В октябре 1940 г. американский морской атташе подробно описал состояние всех кораблей флота. В частности, для «Яры» он указал следующие характеристики: водоизмещение 339 т, длина 42,1 м, осадка минимальная 2,7 м, максимальная 3,9 м, состояние – хорошее, место базирования – Нуэвитас, скорость 10 уз, вооружение: два 57-мм орудия образца 1917 г. (боезапас 91 снаряд) и два 47-мм орудия образца 1917 г. (боезапас 110 снарядов), кроме того, на корабле имелось два 7,62-мм пулемета «Браунинг», два 11,43-мм пистолета-пулемета «Томпсон», 31 7,62-мм винтовка «Спрингфилд». Экипаж – 10 офицеров, 1 уорент-офицер и 42 матроса [13]. Судя по всему, канонерка эксплуатировалась очень интенсивно, поскольку

уже в мае 1943 г. подполковник Х. Бойден (H.D. Boyden) относительно состояния корабля был не столь оптимистичен: «Состояние корпуса и его силового набора плачевное. Рекомендуется провести небольшой ремонт своими силами, поскольку капитальный ремонт в США явно не даст гарантированный результат. Скорость небольшая. Подходит только для прибрежной работы. Срок приведения в относительно сносное состояние – две недели» [13].

После войны, желая найти применение уже порядком устаревшему судну, Кубинский флот передал его гидрографической службе, возглавляемой доктором Луисом Овеллом Риверо (Luis Howell Rivero).

Управление гидрографической службы Кубы (Oficina Hidrografica) было создано еще 15 июня 1922 г. как структура Генерального Штаба ВМС. Но фактически до прихода к власти Ф. Кастро, кубинцы не проводили полномасштабных гидрографических исследований. В основном, служба занималась картографированием кубинского побережья, составлением таблиц приливов и отливов и проведением научных исследований при тесном сотрудничестве, а нередко и по прямому указанию, с аналогичными структурами США.

Свою деятельность моряки осуществляли в тесной кооперации с Гаванским университетом и университетом Майами. Практиковались на «Яре» и совместные с американцами экспедиции [15]. Так, в ноябре 1950 г. три представителя американской гидрографической службы приняли участие в совместной двухнедельной экспедиции, осуществлявшей сбор планктона и замеры температур в океане на различных глубинах. Американцы отмечали, что судно было оснащено самым современным оборудованием [14].

Впрочем, даже во вспомогательных службах карьера корабля не могла продолжаться вечно. В 1955 г. корабль исключили из списков флота, и до сдачи на слом он долгое время стоял на приколе напротив гаванского бульвара Аламеда-де-Паула (Alameda de Paula). Интересно отметить, что в военно-морских справочниках он продолжал упоминаться как находившийся в строю вплоть до 1960-х гг. А справочник Джейна в 1957 г. сообщил дополнительную дезинформацию, указав, что «Яра» – бывший пароход «Руперто Родригес» («Ruperto Rodriguez»).

Литература

1. <http://www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteCuba/Mercantes/HumbertoRodriguez.htm>
2. Launches and trial ships//The Engineer. 1893. Oct. 6. P. 343.
3. Galvez Aguilera M. La Marina de Guerra en Cuba (1909 - 1958) Primera Parte. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 2007.
4. Maremoto de Santa Cruz del Sur (segun los cables) <http://hotel-telegrafo.blogspot.ru/2012/12/maremoto-de-santa-cruz-del-sur-segun.html>
5. Diaz Lorenzo J.C. El hallazgo del pecio del «Valbanera» <https://delamary-losbarcos.wordpress.com/2010/09/17/el-hallazgo-del-pecio-del-trasatlantico-valbanera/>
6. Guadalupe L.R. El naufragio del «Maria Herrera»//Boletin de de la Sociedad Meteorologica de Cuba. 1999. Vol. 5. № 2.
7. Los Angeles Herald. 1898. Vol. 25. № 333. 29 August.
8. Norton A.J. Habana and Cuba. Chicago-New York: Rand, McNally & Co., 1900. 390 p.
9. Westfield Republican. 1898. Wenesday, August 10. P. 2.
10. Жилинский Я.Г. Испано-американская война. Отчет командированного по Высочайшему повелению к испанским войскам... СПб.: Экономическая типолитография, 1899. 260 с.
11. Alexandria Gazette. 1898. Vol. 99. № 189. 10 August. P. 2.
12. Indianapolis journal. 1895. 31 July. P. 1.
13. The Cuban Navy as seen from the United States 1910–1946//Warship International. 1997. № 2. P. 143–156; № 4. P. 333–352.
14. Mallants S. Cuban expedition to probe secrets of ocean off Florida//Miami Daily News. 1950. Thursday evening. November 23.
15. Vetter R.C. International and National Organization of Oceanographic Activities. Report. Committee on Oceanography, National Research Council (USA). 47 p.
16. La Correspondencia de Espana. 17 de junio 1896. № 14.012. Pag. 3.
17. Luz (Madrid). 10 de noviembre 1932. Pag. 15.
18. Luz (Madrid). 11 de noviembre 1932. Pag. 15.
19. La Voz (Madrid). 11 de noviembre 1932. Pag. 1.

Подводные лодки типа «Вильк»

Мариуш Боровяк (перевод С. Трубицына)

История подводных лодок типа «Вильк» началась 1 декабря 1926 года, когда начальник Командования ВМФ командор Свирский подписал контракт на строительство трех подводных минных заградителей с частной судостроительной компанией «Шантье де Ателье Огустин Норман» из Гавра. Проект был детищем французских инженеров, причем ряд конструктивных решений они «подсмотрели» у ПЛ, входивших в состав французского флота. Например, у ПЛ «Виктор Ревель» (бывшая немецкая «U-79») было позаимствовано минное устройство. По контракту французы должны были полностью оснастить лодку, исключениями являлись только стрелковое оружие экипажа, топливо и ВВ для мин (все это должен был предоставить заказчик).

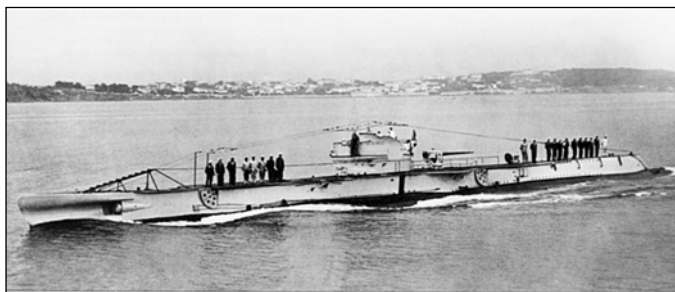
Общая сумма контракта составляла 38 221 380 франков, по курсу 1926 года эта сумма была равна 31 747 тысяч злотых. Любопытно, что в контракте имелась статья о том, что сумма платежей может быть увеличена, если вырастет заработная плата работников верфи. Платежи делились на 12 траншей.

В контракте прописывались следующие сроки передачи кораблей флоту Второй Речи Посполитой: первая подводная лодка – через 29 месяцев после подписания контракта, вторая – через 31 месяц, третья – через 33 месяца. Также был определен срок проведения испытаний – 3–4 месяца. Над польским заказом должны были работать три верфи. Головным предприятием была гаврская верфь компании «Норман», на которой строился сам «Вильк». Строительство двух других ПЛ осуществлялось по субконтракту другими верфями: «Рышь» строилась в Нанте на верфи «Сосьете Аноним дес Ателье де ла Луар», «Жбик» – в Кане на верфи «Шантье Наваль Франсез».

Для наблюдения за строительством лодок была сформирована специальная комиссия под руководством командора-поручника Ксаверия Черницкого, его заместителем был сначала командор-подпоручник Алоиз Чесновский, затем на это место был назначен командор-поручник Станислав Рымшевич. С 1927 года наблюдающим по корпусной части стал командор-подпоручник Александр Рылке, по механической части наблюдение осуществлял командор-подпоручник Станислав Каменский. В состав комиссии также входили подпоручник флота Збигнев Врочинский и представлявшие французскую сторону инженеры Соломон Легонье и Колин де Вердиерье.

28 мая 1927 года, произошла торжественная церемония закладки «Рыша». Сначала работы разворачивались по плану, но вскоре начало нарастать отставание от запланированных сроков. В результате первым на воду был спущен заложенный позднее «Вильк». Это произошло 12 апреля 1929 года с годовым опозданием. Через десять дней в Нанте была спущена «Рышь», а 14 июня 1930 года сошел на воду «Жбик».

В марте 1938 года на торговом судне «Виргиния» во Францию отправилась группа старшин и матросов, которые должны были пройти курс обучения в школе подводного флота в Тулоне. Эти люди должны были составить костяк экипажей новых польских подводных минных заградителей. По прибытии на место их распределили по специальностям: мотористы были расписаны по французским подводным лодкам, электриков и торпедистов разместили на устаревшем броненосце «Кондорсе». Позднее в обучающимся присоединились несколько офицеров. В декабре 1929 года во Францию прибыла первая группа старших старшин, которые должны были стать



Прародитель «вильков» – бывшая германская подводная лодка «U-79», получившая во французском флоте имя «Виктор Ревель»

старшинами боевых частей. До февраля 1932 года полугодовой курс обучения прошло три группы. Всего во Франции прошли подготовку 12 офицеров и 100 старшин и матросов. Электрики и торпедисты прошли курс по обращению с гирокомпасом, а для мотористов организовали двухмесячную практику на заводе в окрестностях Парижа, производившем дизеля. В конце 1928 года Евгениуш Плавский был назначен председателем комиссии по приемке 30 торпед «1924V», произведенных фирмой «Сосьете де Торпильерс де Сен-Тропе». Членами комиссии были Евгениуш Йозвиковски и Станислав Ласоцкий.

Работы на лодках тормозились изменениями в проект, которые вносили в проект польские представители. Значительные изменения внесли в минное устройство, которое отличалось от аналогичных, ранее смонтированных на французских субмаринах. Строители были вынуждены провести его дополнительные испытания. При проектировании за основу было взято устройство, установленное на «Викторе Ревеле», но у него обнаружилась масса недостатков. Больше всего проблем было с электрическими блокираторами. После внесения изменений некоторые из них заменили на ручную блокировку. Иосиф Унруг предложил использовать на подводных минных заградителях ряд новых технических решений. Среди них были установка в перископ стереоскопического дальномера и замена рукоятки горизонтального руля на штурвал. Также, по его требованию на лодках было смонтировано паровое отопление и появились запасные якоря.

Внесенные в проект изменения обошлись полякам в 16 980 злотых. Кроме этого, на всех подводных минных заградителях типа «Вильк» были установлены лаги Черникова. 120 мин типа «SM-5» для «вильков» поставила фирма «Саутер-Харле».

К интересным конструкторским решениям можно отнести минный люк, предназначенный для погрузки мин заграждения. Его форма отличалась от формы входных и торпедопогрузочных люков. Диаметр этого люка был больше, чем у остальных – 1,5 метра.

Отличалась от принятой во французском флоте и форма рубки. «Французская» рубка имела форму округлой башни, основанием которой был прочный корпус. На польских ПЛ рубка имела форму бочки, один бок которой был «смят» таким образом, что он прилегал к прочному корпусу подводного минзага. Дно «бочки» в кормовой части было вогнуто внутрь. Под воздействием давления носовая часть конструкции сжималась, кормовая растягивалась. Во время испытательных погружений выяснилось, что деформация рубки соответствует расчетной. Прочный корпус, изготовленный из стали толщиной 16–24 мм, во вре-

мья погружения показал такие же результаты, признаков разрушения не было. Прочный корпус «вильков» выдерживал погружение на глубину 80 метров. Подводные лодки заслужили репутацию хорошо построенных, с легкостью держащих глубину и имевших хорошую мореходность в плохую погоду. В верхней части корпуса в носу, корме и на рубке находились люки, предназначенные для попадания экипажа в лодку. Общая оценка качества корпуса, рубки, корабельных систем была высокой.

Единственным неудачным решением стал неправильный выбор двигателя надводного хода. На польских подводных лодках были установлены двигатели, аналогичные смонтированным на французской ПЛ «Ондин». Единственным отличием было то, что на французской субмарине были установлены 6-цилиндровые дизеля, эффективная мощность каждого из которых равнялась 600 л.с., а на «вильках» – 9-цилиндровые 900-сильные. На первых же испытаниях польских ПЛ были зафиксированы сильные вибрации, вызывавшие, помимо прочего, сильные переменные нагрузки на коленчатом валу дизеля. Проблема была тяжелой, и для ее ликвидации пришлось собрать особую комиссию. Вибрацию так не удалось ликвидировать полностью, но, используя амортизаторы, ее уменьшили до безопасных величин.

Со вспомогательными механизмами тоже были проблемы, особенно с электромоторами на «Рыше», где постоянно перегревались муфта сцепления и подшипники. Работы по устранению недостатков отнимали много време-



Президент Польши Игнаци Мосцицкий на палубе подводной лодки «Вильк», 1 сентября 1932 года. На первом плане слева капитан 2 ранга Е. Плавский (первый командир ДПЛ) и капитан 1 ранга Иосиф Унруг (командующий флотом)

ни, а часть проблем проявлялась только во время эксплуатации.

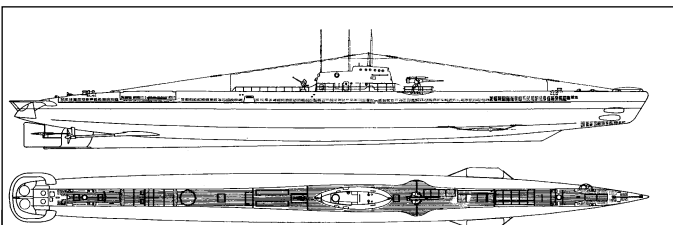
По контракту материалы, используемые для строительства подводных минных заградителей, должны были быть высокого качества, но часть использованных верфью для орудийной площадки и подкреплений под двигатели материалов оказалась «второго сорта». Очень слабой была конструкция верхней палубы, а на «Рыше» были проблемы с водонепроницаемостью корпуса. Ахиллесовой пятой «вильков» было отсутствие гидроакустических приборов, а также большая шумность электромоторов.

Подводные лодки типа «Вильк» с легкостью держали глубину. Для удержания подлодки на глубине от рулевых на вертикальных рулях требовался минимум движений. Это было очень важно: рулевые не нервничали и не уставали, как это бывает, когда подлодку «мотало» по синусоиде. Весьма удачными были форма прочного корпуса и внутреннее устройство подводных лодок.

Несмотря на двухлетнее опоздание, строительство трех польских подводных лодок приближалось к концу. 25 сентября 1930 года сформирована приемная комиссия, председателем ее стал командор Ч. Петеленц (через некоторое время его заменил командор-поручник Штаер). Ее членами были командор-поручники Рулке и Соколовский, капитаны флота Могучий и Шустовский и подпоручник флота Вольский (секретарь).

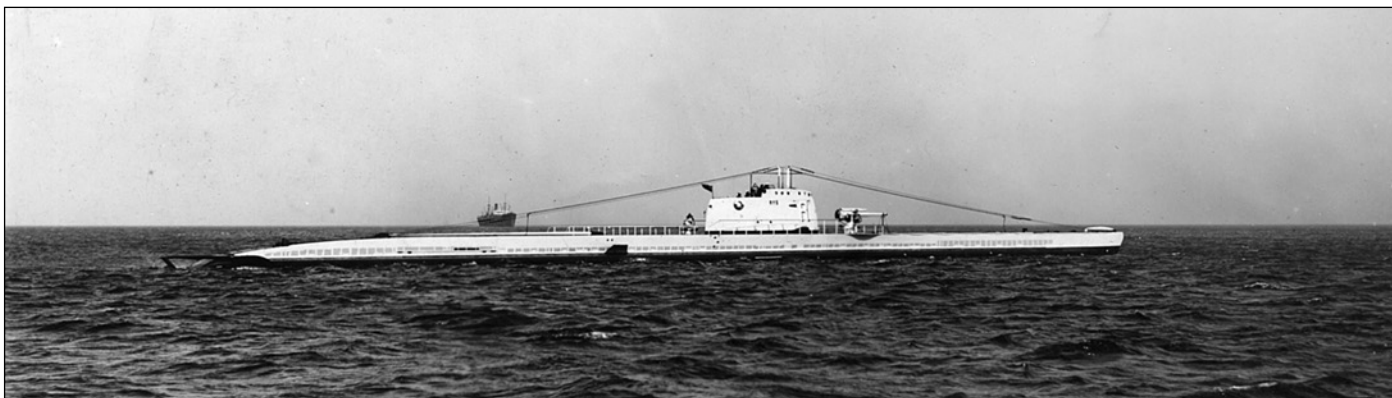
Так как срок сдачи был сорван фирмой-строителем по ее вине, она была оштрафована на сумму, равную 23 940 долларам. Формально, эта сумма была занижена, но начальник Контрольного управления ВМФ Польши порекомендовал ограничиться ей, так как иначе дело грозило перейти в арбитраж, который мог и удовлетворить эти требования.

Первой подводной лодкой польского флота стала «Рышь» (командир капитан флота Шустовский), военно-морской флаг на которой был поднят 2 августа 1931 года. Несмотря на то, что работы на подводной лодке не были завершены, она уже через несколько дней начала переход в Польшу. Через 17 дней ПЛ прибыла в Гдыню. Решение о столь срочном переходе в Польшу было вызвано финансовыми причинами. Стоянка субмарины в иностранном порту в ожидании монтажа минного устройства стоила очень дорого. Принимая во внимание, что работы могли затянуться на несколько недель, польской стороне «смети-



Тактико-технические элементы подводных лодок типа «Вильк»

| | |
|---|-------------------|
| Надводное водоизмещение: | 980 т |
| Подводное водоизмещение: | 1248 т |
| Наибольшая длина: | 78 м |
| Наибольшая ширина по ватерлинии: | 5,5 м |
| Осадка при нормальном водоизмещении: | 4,5 м |
| Мощность дизелей «Норман-Виккерс»: | 2х900 л.с. |
| Мощность электромоторов «Сосьете Эльзасьен де Констракшнс Механикс-Бельфор»: | 2х600 л.с. |
| Скорость в надводном положении: | 14,5 уз |
| Скорость в подводном положении: | 9,5 уз |
| Запас топлива (в том числе резерв в 43 т): | 86 т |
| Дальность плавания в надводном положении со скоростью 10 узл: | 3500 миль |
| Время погружения на перископную глубину (7-9 м): | 50 с |
| Время пребывания под водой при движении со скоростью | 5 узлов: 20 часов |
| Вооружение: | |
| Артиллерийское: 100-мм орудие «24А» фирмы «Шнейдер Крезо», 40-мм зенитное орудие (в 1935 г. его заменили на спаренный 13,2-мм пулемет «Гочкис» обр. 1930 г.) | |
| Торпедное: 6 550-мм торпедных аппаратов (4 носовых и 2 поворотных), 10 торпед «1924V» (6 в аппаратах, 4 запасных). | |
| Минное: 40 мин французского производства «SM 5». По 5 мин в 2 минных шахтах, остальные – в минном погребе, во время эксплуатации на борту обычно находилось 38 мин. Мины могли ставиться в подводном положении. | |
| Экипаж: | |
| Штат мирного времени: 5 офицеров и 42 старшин и матросов. | |
| Штат военного времени: 5 офицеров и 49 старшин и матросов. | |



«Рышь» на учениях. Фото из фондов Военно-морского музея в Гдыне

ли» дополнительные расходы. Поэтому от этого отказались, а время до начала работ использовали на боевую подготовку в Пуцком заливе.

Вторым «подводным хищником», на котором был поднят бело-красный флаг, стал «Вильк». Он стал единственным кораблем серии, на котором были завершены все работы. На нем воплощались в металл все изменения проекта, на него в первую очередь устанавливалось новое оборудование. К тому же, «Вильк» был головным кораблем серии и строился на верфи основного контрагента, поэтому он должен был пройти наибольшее число испытаний. Последние испытания ПЛ провели в Секванской бухте в окрестностях Гавра. 31 октября 1931 года состоялась торжественная церемония подъема на «Вильке» военно-морского флага, в которой принял участие морской префект Шербура адмирал Бартело, главой польской делегации был командор-поручик В. Штаер. Первым командиром подводного минного за-

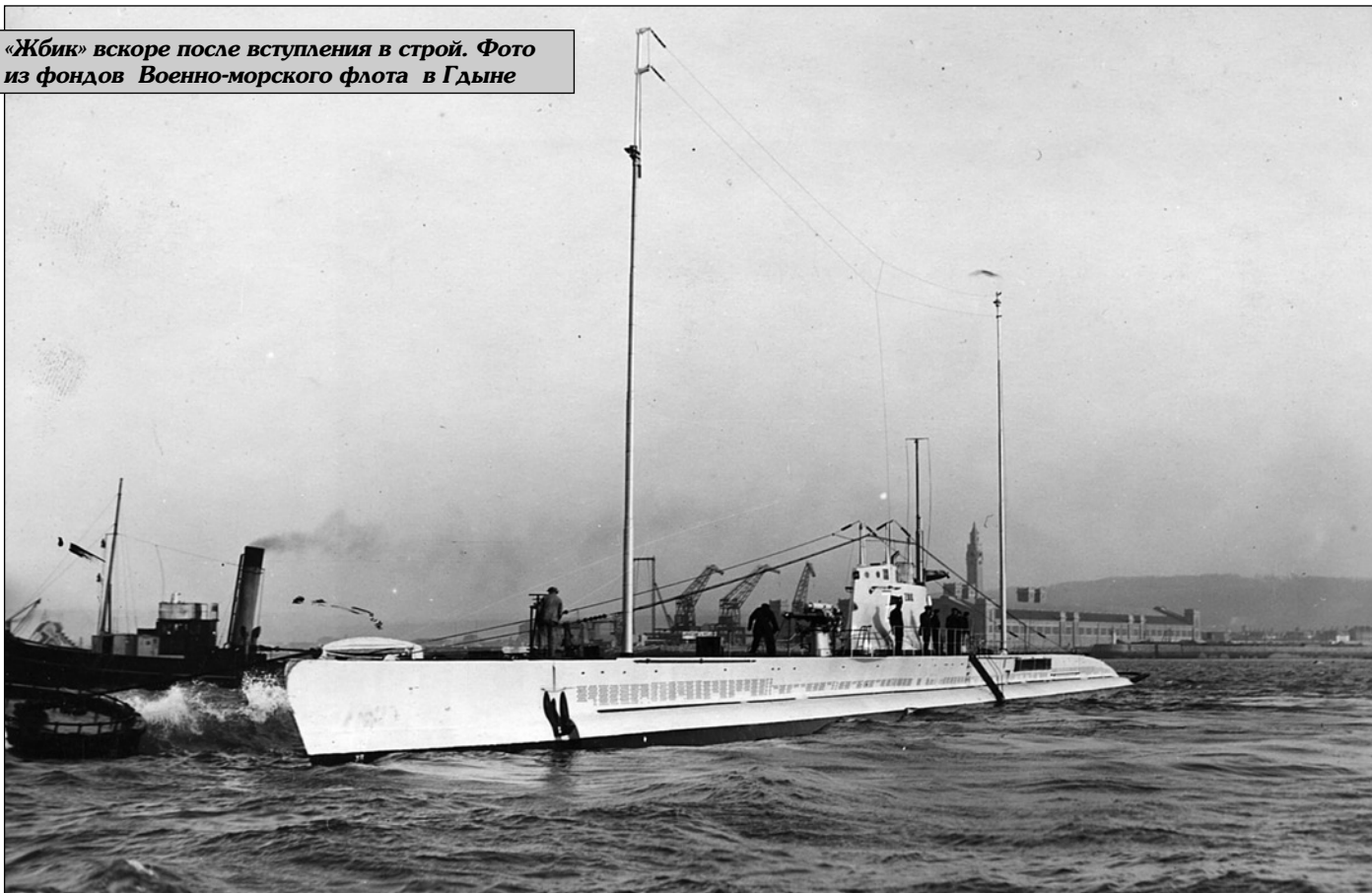
градителя стал капитан флота Могучий. Переход домой начался 19 ноября, через четыре дня жители Гдыни приветствовали новый корабль польского флота.

Вскоре после того, как «Рышь» и «Вильк» прибыли в Гдыню, была создана Группа подводных лодок, в которую зачислили оба подводных минзага. Данное подразделение находилось в административном подчинении дивизиона тральщиков. Командиром Группы был назначен Александр Могучий с оставлением в должности командира «Вилька».

20 февраля 1932 года польский флаг был поднят и на «Жбике». Лодка сразу же начала кампанию, первым ее командиром стал командор-подпоручник Плавский. 15 марта «Жбик» вышел в море из Шербура и начал переход в Польшу, через 4 дня он прибыл в Гдыню.

После того, как в Гдыню прибыл «Жбик», 1 мая был издан приказ о формировании дивизиона подводных лодок (ДПЛ). В него вошли все три подводных минных загради-

«Жбик» вскоре после вступления в строй. Фото из фондов Военно-морского флота в Гдыне

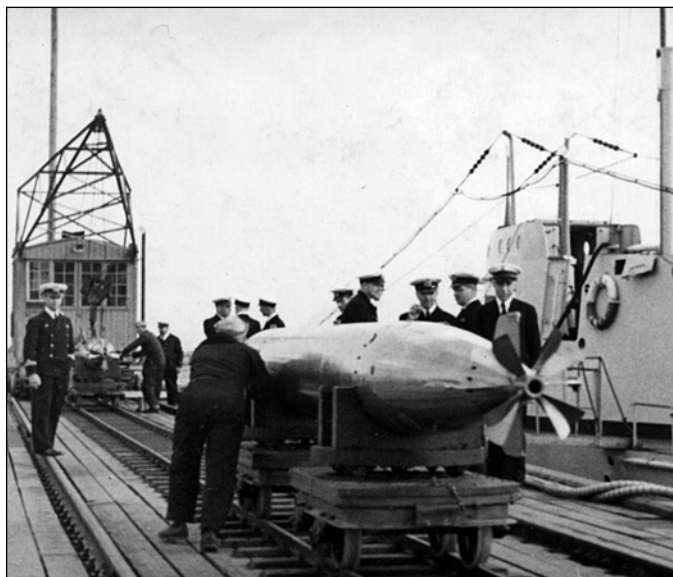


теля типа «Вильк», плавучая база «Львов» (с февраля 1933 до сентября 1937 года плавучая база «Славомир Червински»), старый миноносец «Куявяк». Командиром дивизиона был назначен командор-подпоручник Плавский, портом базирования стал Гдыня-Оксывье. Сначала экипажи проживали на кораблях-базах, но после заказа Польшей новых ПЛ, начались работы по созданию береговой инфраструктуры. С 1937 года началось строительство казарм. В конце 30-х годов была развернута база на Хеле, на которую лодки должны были базироваться в военное время. Субмарины получили тактические обозначения: первые буквы названия, нанесенные на рубку, на «Вильке» – «W», на «Рыше» – «R», на «Жбике» – «Z». Численность личного состава ДПЛ – 24 офицера и 192 старшины и матроса.

В случае войны с СССР или Германией лодки типа «Вильк» должны были активно действовать в открытом море, используя мины и торпеды. Появление в составе польского флота подводных лодок имело большое военное и политическое значение. Также, их можно было использовать в пропагандистских целях.

Началась боевая подготовка. Сначала она проводилась по французскому образцу, каждый подводный минный заградитель типа «Вильк» должен был находиться в море по 150 часов. Подлодки выходили в море по три, четыре, временами даже по пять раз в неделю. Также, субмарины по несколько дней несли дозоры.

Через три месяца после создания дивизиона ПЛ и два новейших эскадренных миноносца «Вихур» и «Бужа» на-



Погрузка торпед на подводную лодку типа «Вильк»

сят официальный визит в Стокгольм. Данное событие имело место 25–29 августа 1932 года. Возвращение на родину было задержано аварией на «Вильке». По прибытии в Гдыню была диагностирована сильная течь через валопровод, субмарина на девять месяцев вышла из строя. Ремонт был выполнен флотскими ремонтными мастерскими в Гдыне.

В конце лета 1933 года «Рышь» и «Жбик» вновь отправились с визитом в иностранный порт, на этот раз в Хельсинки, кроме ПЛ в нем принял участие учебный корабль «Вилья». На переходе подводные лодки провели учения с выходом в учебные торпедные атаки в подводном положении на учебный корабль.

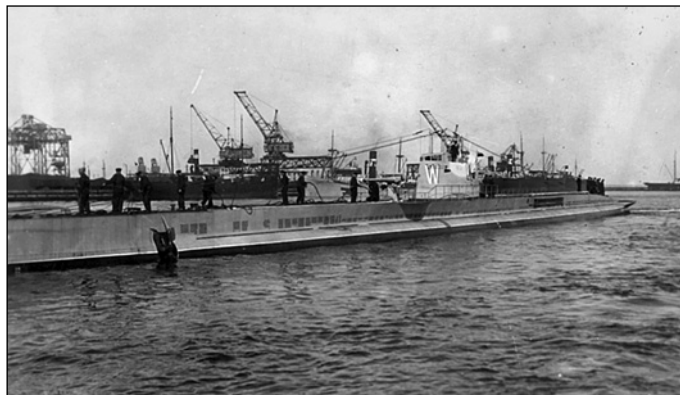
В феврале–марте 1934 года на «Вильке» проходил испытания аварийный буй польского производства. Они прошли успешно, но буй на вооружение не приняли, т.к. его размеры были слишком велики, что делало невозможным его использование на «вильках».

В августе 1934 года состоялся поход с заходом в иностранные порты, в котором приняли участие 3 подводных лодки под брейд-вымпелом командор-подпоручника Плавского. Во время этого похода подводные минные заградители и учебный корабль «Вилья» посетили Осло и Амстердам. На обратном пути они встретились с «Вихуром» и «Бужей» и вместе посетили Копенгаген. После окончания визита эскадренные миноносцы отправились на базу, а субмарины зашли в Карлскруну.

17 декабря 1934 года на «Вильке» сменился командир – командор-подпоручника Могучего сменил капитан флота Бруно Яблонский. Новый командир был хорошо подготовлен теоретически, во Франции он был слушателем Курсов по повышению квалификации младших лейтенантов, Курсов подводного плавания и Курсов минных офицеров. Был у него и практический опыт – в 1931–33 гг. он служил на «Рыше».

В июле 1935 года «Вильк», «Рышь» и «Жбик» отправились в очередной заграничный поход. С 14 по 22 июля они гостили в Таллине. Командор Плавский нанес визиты польскому консулу, министру иностранных дел Эстонии, руководителям вооруженных сил этого государства и властям города. Также, подводники были в гостях у представителей «Польско-Эстонского общества», несколько членов которого в ответ побывали на «Вильке».

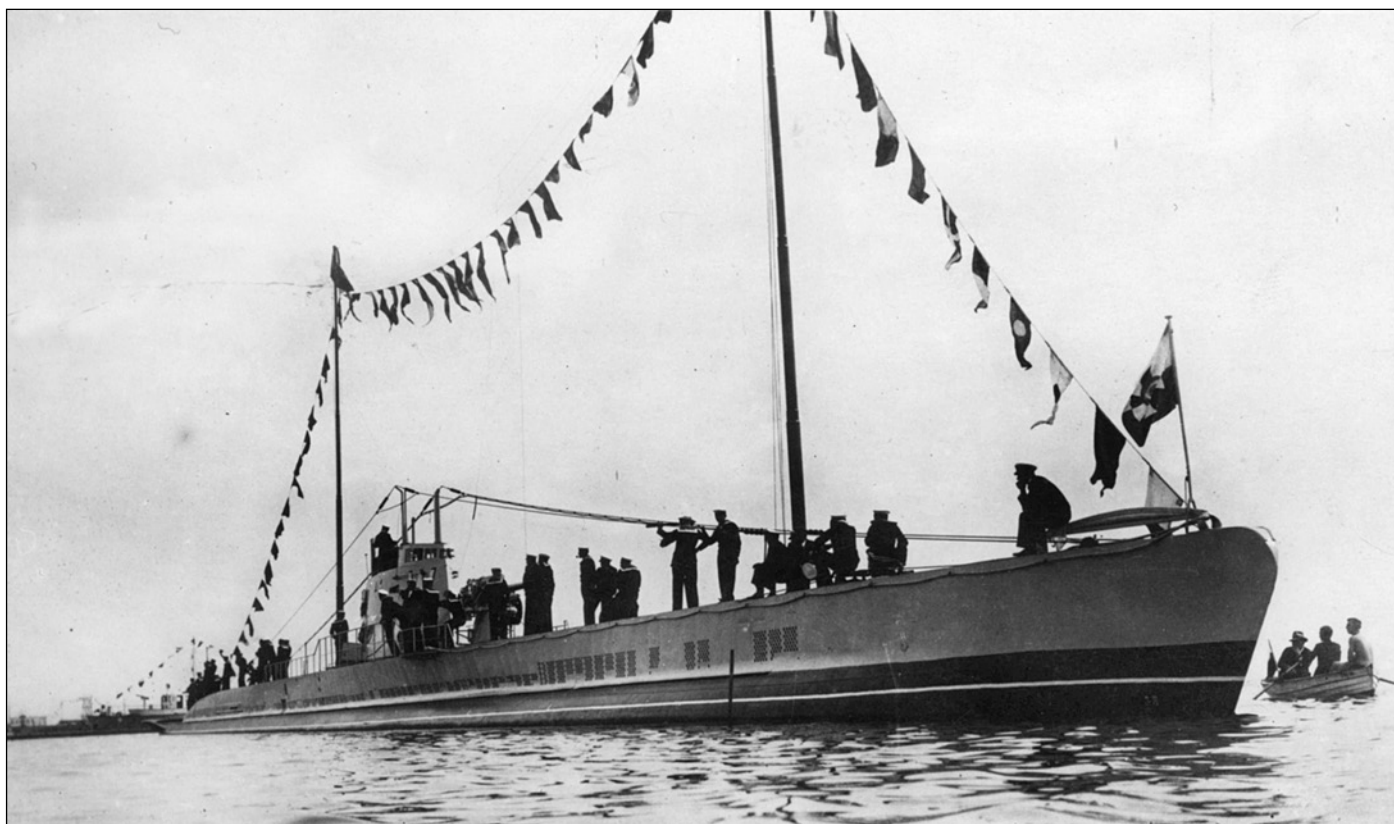
Еще один визит, правда, неофициальный, состоялся в августе 1936 года, снова в Эстонию. 14 августа 1936 года,



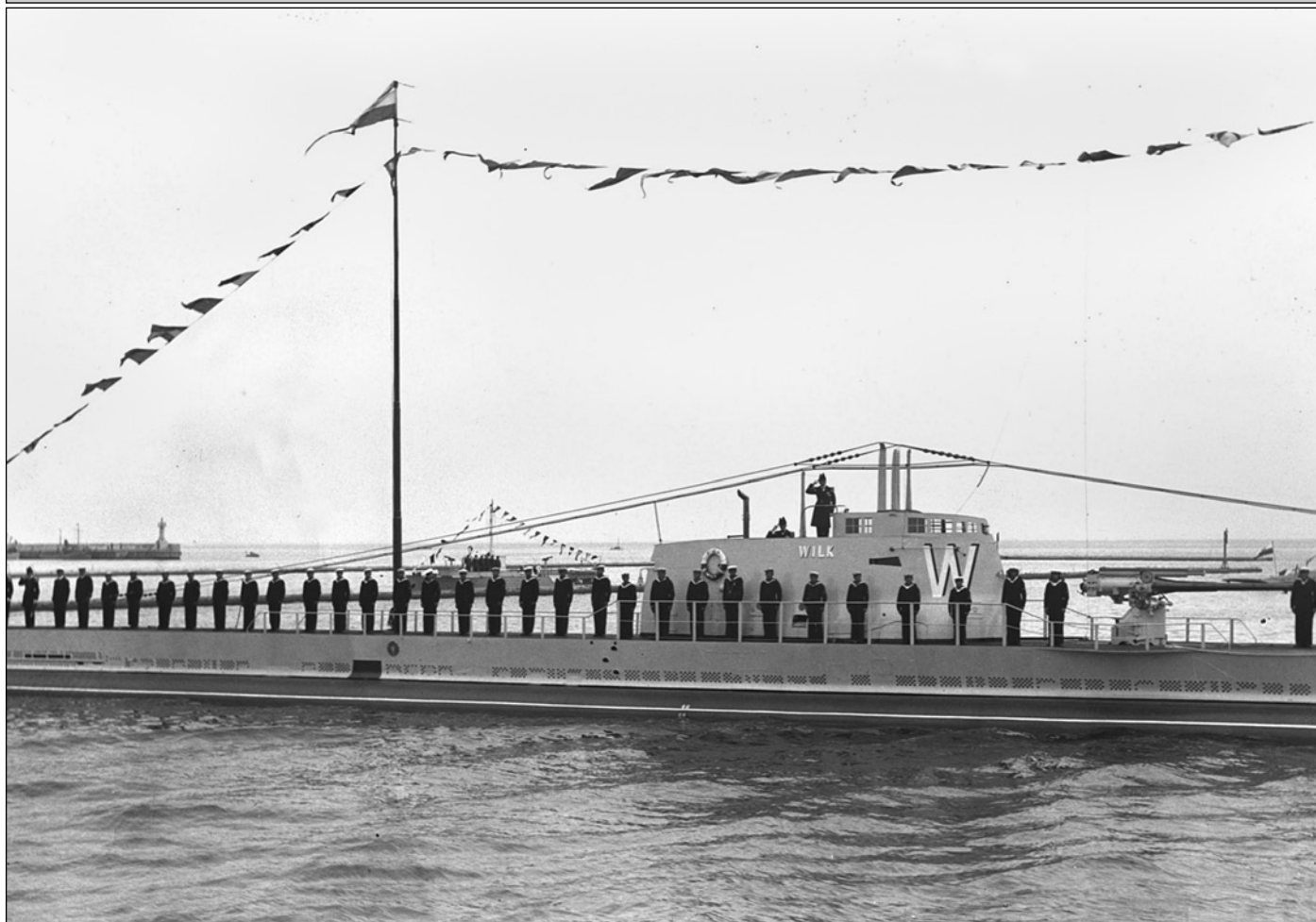
«Вильк» выходит из порта Гдыня, фотография была сделана в 1932–1933 годах.



«Вилька» во время маневров в Балтийском море, вид с высоты птичьего полета, апрель 1932 г. Фото из фондов Военно-морского флота



«Вилк» на параде с поднятыми флагами расцвечивания





Уникальная фотография, на которой запечатлен визит польских ПЛ под командованием капитана 2 ранга Плавского в Таллин во второй половине июля 1935 года. На первом плане «Вильк»

во время рутинного учебного похода в Балтийском море ДПЛ, сопровождаемый буксиром «Смок», зашел в устье реки Нарвы. В это время дивизионом командовал командор-подпоручник Могучий (он занимал эту должность до сентября 1939 года). За время стоянки он посетил представителей эстонских властей и принял их ответные визиты. Несколько офицеров-подводников посетили Нарву и ее окрестности.

Недавно выяснилось, что польские подводные лодки занимались шпионажем в советских водах. В феврале 1936 года в территориальных водах СССР неподалеку от Ленинграда советские сторожевые корабли вынудили всплыть «забредшую» туда «Рысь». Польская субмарина, соблюдая скрытность, попыталась приблизиться к входу в гавань Кронштадта. Шпионская деятельность ПЛ закончилась громким дипломатическим скандалом, ухудшившим и без того плохие отношения с восточным соседом. Выяснилось, что командующий флотом адмирал Унруг с разрешения Варшавы приказал командиру «Рыши» капитану флота Анджею Лосю провести разведку подходов к Кронштадту с производством фоторазведки.



Подводная лодка «Вильк» на маневрах в 1930-е годы. Хорошо видно палубное 100-мм орудие и открытый люк

В случае войны с СССР польские подводные минные заградители, а также минзаг «Грыф», должны были действовать активно. Зайдя как можно дальше в Финский залив, каждый из «вильков» должен был выставить по 40 мин «SM 5», затем они должны были действовать как обычные подводные лодки. Планировалось, что хотя бы одна польская подводная лодка будет находиться на подступах Кронштадту, что ограничит свободу действий Балтийского флота.

Ранним утром 1 апреля 1936 года на «Рыше» взорвалась аккумуляторная батарея, было ранено 11 старшин и матросов. Взрыв прогремел, когда подводная лодка стояла у причала, все люки и переборочные двери были открыты, поэтому сила взрыва была ослаблена. Всех пострадавших доставили в госпиталь.

Повреждения от взрыва были незначительны, несколько элементов аккумуляторной батареи потеряли герметичность, огонь нанес небольшие повреждения оборудованию центрального поста. Причиной взрыва стали старые аккумуляторные батареи, которые выделяли большое количество водорода, что при неработавшей вентиляции могло привести к взрыву. Несмотря на силу взрыва, повреждения были незначительны, поэтому в начале мая подводная лодка вернулась в состав флота. Ремонт «Рыши» был выполнен в доке Гдынской верфи.

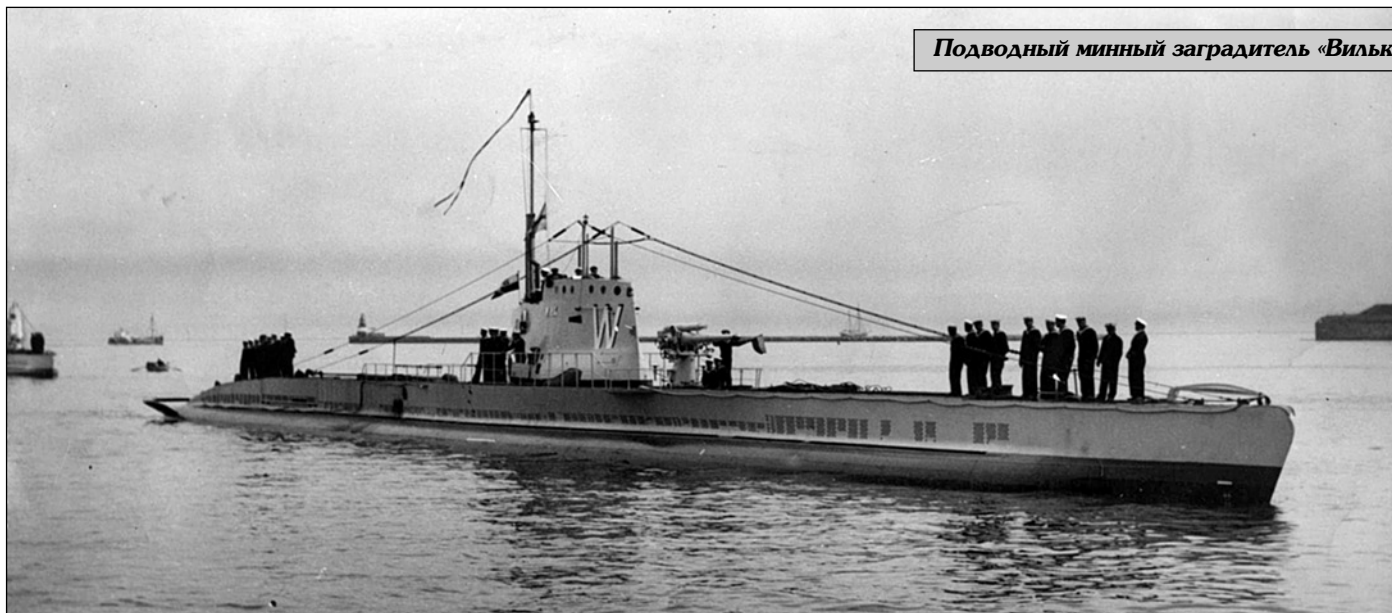
7 июля 1936 года командор Плавский покинул должность командира ДПЛ и был переведен в Варшаву на должность начальника Отдела подводного вооружения штаба флота, которую он занимал до начала Второй мировой войны.

Во второй половине 1930-х годов начались работы по модернизации лодок типа «Вильк», продолжавшиеся до начала Второй мировой. Зимой 1934/35 года были заменены предохранители мин, вместо гидростатических установили пружинные, что уменьшило риск преждевременного взрыва мины. В 1935 году с субмарин сняли 40-мм орудие «Виккерс», его место занял спаренный 13,2-мм пулемет «Гочкис».

Удалось договориться о закупке во Франции приборов беспузырной стрельбы для ПЛ, к 18 ноября 1938 года судостроительное предприятие «Шантье де ла Луар» поставило полный комплект приборов БТС для всех трех «хищников». Его общая стоимость составила 300 000 франков. Оборудование было смонтировано на лодках.

В июне 1938 года собранная по приказу контр-адмирала Свирского комиссия, в которую входили как строевые офи-

Подводный минный заградитель «Вильк»



церы-подводники, так и лодочные инженер-механики, подтвердила, что лодки типа «Вильк» должны быть снабжены гидроакустической аппаратурой. Для монтажа на субмаринах выбрали шумопеленгаторные станции. Планировалось закупить их у немецкой фирмы «Атлас-Верке» из Бремена, но это намерение осталось только на бумаге. Понимая это, комиссия генерала Коссаковского в июне 1939 года на француско-польских переговорах о материальной помощи подняла вопрос о поставке соответствующего оборудования французскими союзниками. Удалось договориться с французами о поставке шумопеленгаторов для «вильков». В июле 1939 года оборудование прибыло в Польшу, но времени на их установку уже не оставалось.

После того, как в состав флота вошли большие подводные лодки «Ожел» (февраль 1939 года) и «Семп» (апрель 1939 года), на «вильках» начались большие перемещения личного состава. В условиях нарастающей военной угрозы требовалось сформировать срочно экипажи для новых подводных лодок, для чего использовали часть специалистов с «Вилька» и «Жбика». Это ослабило боеготовность подводных минзагов, чтобы выйти на прежний уровень, надо было проводить интенсивные систематические учения. Экипажи лодок были пополнены за счет других флотских подразделений. Из курсантов Центра подготовки специалистов флота, располагавшегося на несамоходном учебном судне «Балтик», на «Вильк» перевели 17 матросов, на «Рышь» – 13, на «Жбик» – 14.

18 марта на Дивизионе эскадренных миноносцев и ДПЛ ввели повышенную боевую готовность, Гитлер готовился к захвату Клайпеды. 23 марта немецкие корабли, задействованные в операции, прошли вдоль польского побережья. Количество кораблей впечатляло. Соединение адмирала Бема, вышедшее в море из Свиномюнде, состояло из 62 боевых и вспомогательных кораблей. На флагмане находились Адольф Гитлер, главнокомандующий флотом адмирал Редер и другие руководители III Рейха. Еще одной причиной ввода повышенной боеготовности было опасение, что во время этой операции Вольный город Данциг будет присоединен к Германии.

23 марта началась частичная мобилизация польского ВМФ. Все корабли флота пополнили боезапас. На подводные минзаги типа «Вильк» были приняты по 22 мины типа «SM-5» и запасы топлива, а учебные принадлежности сдали на берег. Отменили все отпуска, экипажам было приказано перенести на корабли личные вещи. Для экипажей

ПЛ подготовили сухие пайки на 32 дня. С этого момента на флоте начался многомесячный период учений. Во время выходов в море «вильки» ставили мины, выполняли торпедные и артиллерийские стрельбы. Отрабатывались действия при всех возможных тревогах, как в надводном, так и в подводном положении. За этот период подводные лодки оставались в порту более чем на день только несколько раз. Также выполнялись регламентные работы на торпедах. Несмотря на усиленную боевую подготовку, чрезвычайных происшествий не было.

С мая надводные и подводные корабли стояли на гдынском и оксывском рейдах, находясь в шестичасовой готовности. Во время несения дозоров польские подводные лодки в подводном положении не раз приближались к немецкой ВМБ Пиллау.

Так как субмарины интенсивно занимались боевой подготовкой и находились в шестичасовой готовности, они не проходили докования и серьезных ремонтов, хотя доклады о необходимости этого отправлялись наверх еще в 1938 году. Самое плохое техническое состояние было у «Жбика». На «Вильке» не удалось заменить аккумуляторную батарею, которая вырабатывала много водорода, двуокиси углерода, оксида азота, антимонида водорода и других веществ, «не слишком полезных» для экипажа. Подводники жаловались на головные боли, удушье, раздражения на коже, апатию, нервозность и повышенную чувствительность. Командование флота эти жалобы игнорировало. Впрочем, игнорировало оно и другие требования офицеров ПЛ, в том числе просьбы о замене резиновых уплотнений в люках и дефектной системы смазки. По мнению офицеров «Вилька», качество перископов было неудовлетворительным. Командир «Вилька» капитан флота Богуслав Кравчук докладывал о плохом состоянии корпуса корабля, во многих местах листы корпуса подверглись коррозии, что повлекло возникновение течей. Очень шумной была работа электромоторов. На «Рыше» успели установить новый перископ немецкого производства, правда, смонтировали его в шахту от французского, через которую внутрь лодки поступала вода.

24 августа 1939 года ДПЛ был приведен в состояние полной боевой готовности. Как только начиналась мобилизация, командующий флотом становился командующим обороной побережья и подчинялся непосредственно Верховному главнокомандующему маршалу Рыдз-Смиглы. После объявления о повышении боеготовности экипажи под-



«Вильк» выходит в море на учения в Данцигскую бухту, время съемки 1938–1939 гг.

водных лодок пополнили запас топлива, приняли на борт торпеды и артиллерийский боезапас. Моряки догрузили также и продовольствие, теперь на борту был 42-дневный запас продовольствия. По завершении погрузочных работ на борту субмарин находились все технические средства, навигационные приборы и пособия, необходимые в военное время. Мины и торпеды были приведены в боевое положение.

26 августа командир дивизиона командор-поручник Могучий и его штаб перебрались из Гдыни на Хель. В здании, расположенном рядом с военным портом, кроме штаба, был размещен запасной экипаж для подводных лодок, которым командовал капитан флота Иосиф Вершовский.

31 августа казначей ДПЛ капитан флота Иосиф Шолц и вольнонаемный кассир Станислав Мажец выдали деньги командирам всех подводных лодок. На «Ожел» и «Семп» была выдана сумма, эквивалентная 9 тысячам долларов, командиры «вильков» получили сумму, равную 7 тысячам долларов. Этот «капитал» был размещен в сейфах подводных лодок.

В конце августа 1939 года ПЛ «Семп», «Жбик» и «Рышь» базировались на Хель, а «Ожел» и «Вильк» на Оксывье. В рамках планирования действий флота большое внимание уделялось различным вариантам использования ДПЛ. Незадолго до 1 сентября план использования подводных лодок в будущей войне был представлен командиром дивизиона командор-поручником Могучим командующему флотом адмиралу Унругу.

Этот план был утвержден. Основная его идея заключалась в том, что оборона подходов к Гдыне и Хели в западной части Данцигской бухты строилась в расчете на то, что польским подводным лодкам удастся атаковать немецкие корабли, если они рискнут произвести обстрел Хели или

попытаются высадить десант. По этому варианту три польских подводных лодки должны были занять позиции в районе Хельской косы, еще одна – восточнее ее оконечности, пятая субмарина должна была выйти в район Гдыни. Этот оборонительный план получил обозначение «Ворек», работу над ним завершили 24 августа 1939 года. По этому плану подводные минзаги должны были выставить минные заграждения на подступах к Хели. Подводные лодки имели приказ атаковать все немецкие корабли в районе патрулирования. Минные постановки были разрешены только после получения соответствующего приказа.

Подводные минные заградители типа «Вильк» могли нести по 38 мин «SM 5», но по приказу начальника штаба командора Мариана Майевского они приняли на борт только половину этого количества. По плану, они должны были выставить эти мины, затем зайти на базу за второй половиной. Это странное решение было ошибочным.

В соответствии с приказом подводные лодки должны были выйти в море, занять назначенные им позиции и ожидать дальнейших указаний. Подводные минные заградители типа «Вильк» развертывались таким образом, чтобы выполнять торпедные атаки на надводные военные корабли, вооруженные торговые суда, а также принять участие в отражении десанта. События первых дней войны показали, что план действия на коммуникациях между Рейхом и Восточной Пруссией был нереален. В штабе «только сейчас» поняли, что все необходимое для ведения войны было доставлено немцами в Пруссию до ее начала.

31 августа 1939 года между 20 часами и 24 часами командование польского флота передало сообщение на корабли, стоящие на рейде Оксывье – минный заградитель «Грыф», подводные лодки «Вильк», «Ожел», тральщики, учебно-артиллерийский корабль «Мазур», водолазное судно «Нурек», а также на группу катеров, пришвартованную к мобилизованному пассажирскому судну «Гдыня», что 1 сентября в 5 часов утра над портом пролетят три польских гидросамолета, направляющихся в Швецию, огня по которым открывать не надо. После войны выяснилось, что командиры и офицеры находившихся на рейде кораблей были введены в заблуждение, и что ни командование флотом, ни штаб армии «Поможе», которой командовал генерал-лейтенант Бортновский, данное сообщение не отправляло. Кто был истинным отправителем, до сих пор неизвестно, наиболее вероятно, что это сообщение было сфабриковано немецкой разведкой.

Утро 1 сентября 1939 года было туманным, силуэты приближающихся самолетов было очень трудно рассмотреть. Только после того, как они приблизились к элеватору на Оксывье и прозвучали первые выстрелы, польские



Подводная лодка «Вильк» на фоне порта Хель. Август 1939 г.

моряки увидели на крыльях черные кресты. По летящим на высоте 200 метров немецким гидросамолетам был открыт огонь со всех кораблей, стоящих на рейде. С «Вилька» и «Ожела» были произведены несколько выстрелов из пулеметов. Война началась.

На 1 сентября 1939 года численность личного состава ДПЛ составляла 38 офицеров, 188 старшин и 121 матрос, из них на борту подводных лодок находились 27 офицеров, 154 старшин и 103 матроса. К дивизиону подводных лодок были приписаны 8 офицеров, 4 старшины и 3 матроса, в запасном экипаже числились 3 офицера, 30 старшин и 15 матросов.

«Рышь»

1 сентября в 6:10 «Рышь» (командир – командор-подпоручник Гроховский) вышла в море из военного порта Хель. На подводной лодке был получен приказ о следовании на позицию северо-восточнее мыса Хель. Подводная лодка не была полностью исправной, последний раз она была на верфи осенью 1938 года. Незадолго до немецкого вторжения в Польшу лодка получила немецкий перископ «Цейс», который установили вместо французского прибора, что не гарантировало его правильную работу.

Около 15 часов была получена радиограмма, вводящая в действие план «Ворек». Вскоре были замечены 2 вражеских эсминца, находившихся за пределами позиции. Затем появились 4 немецких тральщика, шедшие в кильватерном строю в сторону Пиллау. После захода солнца «Рышь» пошла на север, там она смогла без помех зарядить аккумуляторную батарею.

2 сентября «Рышь» пошла на юг для занятия новой позиции, по пути на которую лодка обошла позицию «Жбика». Гроховский решил сменить район действий, рассчитывая атаковать вражеские корабли. Новая позиция совпала с зоной патрулирования германских гидросамолетов. В 9:35 субмарину атаковал вражеский самолет, за ее кормой – пять взрывов глубинных бомб. Через два часа произошла очередная воздушная атака на «Рышь». Пилот немецкого гидросамолета сбросил четыре «глубинки», взорвавшихся под водой по левому борту лодки. С 12:40 до 18:45 неподалеку от субмарины прогремели 17 взрывов глубинных бомб. За это время «Рышь» была атакована с моря и воздуха девять раз. К охоте на ПЛ подключились торпедные катера. Так как они имели информацию от пилотов Люфтваффе, их задача была облегчена. Польская субмарина не могла выполнять боевую задачу, независимо, велась ли на нее охота или нет. Большая часть глубинных бомб взрывалась в отдалении, но некоторые из них рвались рядом с подводным минным заградителем. Последствием близких взрывов стала течь топлива из цистерн, что демаскировало лодку. Во время атак субмарина спасалась только резкими изменениями курса и уходом на глубину. Подводники остро ощутили отсутствие гидроакустической аппаратуры. Из-за ее отсутствия у поляков не было шансов оторваться от преследователей, все маневры приходилось выполнять вслепую.

3 сентября в 0:50 радисты «Рыши» приняли радиограмму с приказом на минную постановку. Но, принимая во внимание вышеназванные обстоятельства, выполнение этого приказа было сочтено невозможным. На борту лодки находились 20 мин, которые должны были быть поставлены в 10 милях северо-восточнее оконечности Хельской косы. Незадолго до полуночи произошёл очередной контакт с противником. Гроховский принял решение уйти с позиции, пребывание на которой становилось опасной для ПЛ. Дальнейшие события развивались следующим образом: «После погружения длительное время наблюдал за тремя огоньками, которые следовали за нами. Все наши по-

пытки уйти за пределы действия гидроакустических станций катеров тральщиков [На самом деле это были торпедные катера – М.Б.] закончились неудачей. До рассвета оставалось всего 2 часа. Я принял решение всплыть в надводное положение и в надводном положении оторваться от преследования, при необходимости используя оружие и пулемет. После всплытия я заметил, что огни вражеских катеров погасли. Через некоторое время перед носом появился силуэт неопознанного корабля, скорее всего, это была подводная лодка. Был произведен двухторпедный залп, попаданий не зафиксировано. [В это время «Рышь» находилась северо-восточнее Хели – М.Б.] Через несколько минут силуэт растворился в темноте. Незадолго до рассвета нам удалось оторваться от преследования. Мы были поблизости от позиции, я отдал приказ о погружении. Вести наблюдение за горизонтом и воздухом с помощью перископа было практически невозможно, боевой перископ использовать для наблюдения за воздухом также было нельзя».

Хотя удалось избавиться от немецких торпедных катеров, положение польской подводной лодки ухудшилось. В 5:45 гидросамолет сбросил три глубинные бомбы, их взрывы прогремели за кормой. Для определения точного места лодки летчики использовали следы топлива на поверхности моря. Командир субмарины отдал приказ о погружении на большую глубину, также отдавались приказы об изменении курса и скорости. Но все было напрасно, через некоторое время последовала вторая атака, еще один немецкий гидросамолет сбросил восемь глубинных бомб. Затем последовала третья атака: сброшено еще 8 глубинных бомб. В 6:05 самолеты улетели. Положение «Рыши» было тяжелым, поэтому командир решил зайти в военный порт Хель для определения размеров негерметичных швов в балластных цистернах и проведения необходимого ремонта. Около 12 часов дня подлодка подошла к маяку Хель, она была тяжело повреждена, и ей требовалась помощь. Командир Гроховски позднее вспоминал: «Около полудня мы приблизились к маяку. Попытались установить связь со станцией командования флота, ответа не получили. Затем субмарина подошла к побережью рядом с маяком, я отдал приказ о всплытии, с помощью сигнального прожектора удалось связаться с наблюдательным пунктом. Я приказал спросить можно ли войти в порт, в ответ было заявлено, что в бухте находятся 10 вражеских торпедных катеров. В этот момент появился самолет, и я отдал приказ о срочном погружении, разговор завершился. В подводном положении мы вошли в порт и увидели горящий «Грыф» и лежащий кверху килем «Вихур». Посмотрев на это, я принял решение дожидаться ночи, лежа у маяка Ястарня, а затем выйти в море (...), добраться до Готланда и там уже как-нибудь привести в порядок балластные цистерны».

Командир направил свой корабль в сторону маяка Ястарня, там он намеревался пролежать на грунте до ночи, затем уйти на север и справиться там с повреждениями. Лодка легла на грунт, глубина на этом месте составляла 37 метров, всплывавшее топливо демаскировало субмарину. В 16:30 «Рыши» атаковали 2 гидросамолета, сбросившие 8 бомб, взорвавшихся рядом с лодкой. В балластных цистернах появились новые течи. После захода солнца подлодка всплыла. Ночь была ясной и лунной, но вскоре вахтенный увидел один, а через мгновение другой вражеский торпедный катер. В любую минуту могла последовать атака. Гроховский принял решение идти в порт Хель, где намеревался привести субмарину в порядок. Около полуночи лодка подошла к Хельскому сигнальному посту и просигналила: «Вынужден зайти в порт».

«Рышь» подошла к входу в порт в первые минуты 5 сентября, навстречу вышла моторная лодка, на борту которой

находился командир ДПЛ. Разговор между офицерами очень быстро перешел на повышенные тона. Могучий потребовал от Гроховского немедленно выйти в море, так как пребывание в базе очень опасно из-за угрозы авианалетов. Гроховский заявил, что не выполнит этот приказ, и заявил, что пребывание в море на лодке, находящейся в аварийном состоянии, опасно для экипажа. Он апеллировал к командующему флотом адмиралу Унругу, тот дал согласие на однодневную стоянку. Уставший экипаж получил день отдыха на берегу.

В 22 часа 5 сентября швартовы были отданы, и «Рышь» вышла в море. Почти весь день субмарина пролежала на грунте в районе Хели. В море было стравлено через клапаны топливных цистерн 48 тонн топлива. Ночью была принята новая радиограмма с приказом на минную постановку. На следующий день около полудня балластные цистерны были проверены на наличие течей, выяснилось, что швы герметичны.

7 сентября в 19:40 началась минная постановка, начальная точка которой находилась чуть дальше, чем предусматривалось планом. Постановку завершили через 40 минут, всего была выставлена одна линия из 10 мин «SM 5». Приказ на постановку был выполнен частично, командир заградителя принял решение не выставлять заграждение полностью, на борту «Рыши» осталось 10 мин. Причиной отказа от дальнейшей постановки стало присутствие в районе постановки немецких кораблей, второй причиной стало нежелание уходить дальше на север от позиции. Поэтому ПЛ ушла к берегу в районе Хели, а затем вошла в бухту, где и оставалась до 9 сентября, «неся дозор».

На лодку прибыл командор-поручник Могучий, в решительной форме высказавший недовольство действиями командира «Рыши» и отдавший категорический приказ о выходе из бухты. Гроховский в ответ заявил, что не может идти на новую позицию, так как подводная лодка подвергается постоянному преследованию. Командир дивизиона приказал слить топливо из балластных цистерн (незадолго до начала войны топливо было принято в две кормовые балластные цистерны для увеличения автономности субмарины) и после этого выйти, все-таки, в море, что Гроховский и сделал на рассвете 10 сентября.

11 сентября «Рышь» находилась на позиции, день прошел спокойно. В 22:00 радисты приняли радиограмму от командования флота: *«Попытаться прорваться в Англию. В Зунд войти после заката, в районе [маяка – М.Б.] Фалстерборгов. Вести боевые действия, пока это возможно, затем следовать в шведский порт».*

Командир «Рыши» начал просчитывать шансы прорыва в Великобританию. Были выполнены расчеты, подводная лодка должна была пройти 700 миль. Для прохождения данного пути со скоростью 8 узлов расход топлива должен был составить 17,5 т топлива, на случай непредвиденных обстоятельств следовало иметь еще как минимум 1,5 т топлива, а лучше еще больше. Фактический запас топлива в это время был равен 16,5 т. Многие механизмы требовали ремонта или замены. Перископ нельзя было использовать. Показаниям эхолота нельзя было доверять, то же самое можно было сказать о лаге.

Поэтому было принято решение остаться в Балтийском море и действовать до того, как будет израсходован запас топлива. В ночь на 12 сентября подводная лодка подошла к южному побережью острова Эланд. Командир рассчитывал справиться с небольшими авариями и дать день отдыха экипажу. Лодка находилась у входа в пролив Кальмар. Гроховский принял решение войти в пролив, но медлил с его исполнением. С наступлением ночи «Рышь» перешла к побережью Готланда.

Вечером 14 сентября субмарина находилась западнее Готланда. Следующие три дня лодка патрулировала у се-

верного побережья острова, рассчитывая найти достойные цели и ожидая развития событий. 18 сентября «Рышь» подошла к маяку Алмагрудет, затем взяла курс на Сандхамн, при этом была передана просьба прислать лоцмана. Ожидая его, «Рышь» находилась в шведских территориальных водах у маяка Ревенгегрудет. Лоцман появился около 5 часов утра, через некоторое время появилась моторная лодка с шведским офицером, который заявил, что заход подлодки в шведские территориальные воды может быть осуществлен только с согласия властей страны. Затем к польской ПЛ подошел шведский миноносец, который привел субмарину в Ставнас. Вскоре после прибытия в порт выяснилось, что произвести ремонт в течение 24 часов невозможно. Командиру «Рыши» пришлось принять решение об интернировании в Швеции.

«Жбик»

1 сентября в 6:10 подводный минный заградитель «Жбик» (командир – командор-подпоручник Михал Жебровский) вышел в море из военного порта Хель. Ему была нарезана позиция северо-восточнее Ястарни. Переход на позицию осуществлялся в подводном положении. В перископ были видны немецкие самолеты над Хелью. В 10:10 командование флота передало предупреждение о том, что субмарина следует находиться в подводном положении, так как авианалет мог последовать в любую минуту. После 11 часов штаб подтвердил состояние войны между Польшей и Германией и разрешение атаковать вражеские корабли. Затем польские подводники наблюдали транспорт, охраняемый военным кораблем. Видели также пролет на небольшой высоте шести гидросамолетов. Во время перехода на позицию командир «Жбика» видел в перископ два немецких эсминца типа «Леберехт Маас» и торпедный катер. Несколько раз вахтенные офицеры докладывали о пролетающих на высоте 20–50 м самолетах, ведущих противолодочный поиск. Подводная лодка выполнила маневр уклонения, погружаясь на глубину 16–18 метров, при этом она получала большую свободу маневра.

В 18:50 «Жбик» прибыл на позицию, сразу же было зафиксировано, что наблюдается большое движение кораблей Кригсмарине и пролеты самолетов противника. Было зафиксировано присутствие нескольких тральщиков и торпедных катеров. Но все замеченные корабли были слишком малы для торпед.

Уже в первую военную ночь лодке пришлось выполнять срочное погружение. Причиной стало обнаружение вражеской подлодки «U-18» (командир – капитан-лейтенант Макс-Герман Бауэр). В ее ЖБД появилась следующая запись: *«2.9.1939 в 01.52 во время расхождения с парходом в точке с координатами 55°50'Норд/18°55'(Ост) была замечена польская подводная лодка. В это время «U 18» шла на северо-восток, курс был изменен на северный. Целью данного изменения курса было поддержание визуального контакта с противником на большой дистанции, ожидая удобного момента для броска в атаку. Контакт с польской субмариной был потерян, и в 7 часов поиск был прекращен».* Ночь была темной, а у командира У-бота не было опыта проведения атак в подобных условиях, поэтому он принял решение атаковать утром. Только благодаря этому решению «Жбик» не был торпедирован на второй день войны.

Утром «Жбик» вернулся на позицию. Из записей в ЖБД с 2 по 4 сентября вытекает, что целей, достойных торпеды, лодке не встречалось. За эти два дня в окулярах перископа можно было наблюдать самолеты, тральщики, торпедные катера и два раза эскадренные миноносцы. Расстояние до эсминцев было слишком велико для выхода в торпедную атаку. Ночью субмарина отходила на север

для зарядки аккумуляторной батареи. Днем для экономии электроэнергии и из-за большого волнения на поверхности ПЛ находилась на глубине 20 метров.

3 сентября в 0:50 «Жбику», как и всем остальным «вилькам», был послан приказ на минную постановку и точные координаты ее места. Минам предназначалось усилить оборону полуострова Хель. Они должны были ставиться в секторах огня батареи XXXI [4 – 152,4-мм орудия – М.Б.] на оконечности полуострова, для того чтобы противнику было тяжелее их тралить. «Жбику» предстояло выставить заграждения с морской стороны полуострова, в 9 милях от маяка Ястарня на линии Хель– Вислоустье. Данная радиограмма не была принята радистами субмарины. Через два дня радиограмма повторно была передана в эфир. Она была получена, когда «Жбик» находился у южной оконечности шведского острова Готланд. После получения приказа субмарина пошла в район, назначенный для постановки. После выполнения этого задания субмарина должна была занять новую позицию.

Во время движения к Ястарне «Жбик» 5 и 6 сентября был дважды атакован немецкими эсминцами. В обоих случаях сбрасывались глубинные бомбы. К счастью, ни одна из них не нанесла повреждений лодке. Путь к месту постановки замедляли частые погружения для уклонения от вражеских патрулей.

Незадолго до полуночи 7 сентября польский минзаг приблизился к зоне патрулирования немецких подводных лодок, подчиняющихся командованию группы «Ост». В 23:15 тишину ночи нарушил мощный взрыв, и в девяти метрах по левому борту «Жбика» встал большой столб воды. Невидимым противником польских подводников была «U-22» (командир – капитан-лейтенант Вернер Винтер), входившая в состав 3-й флотилии подводных лодок. Командир У-бота заметил в перископ польскую лодку и произвел выстрел торпедой с небольшой дистанции. В ЖБД немецкой субмарины ход атаки был описан следующим образом: *«В 23 часа 5 минут патрулируем в районе севернее Розевы. Обнаружена вражеская подводная лодка, вероятно, идущая на нас, дистанция до нее приблизительно 600 метров. Наши координаты: 55°36' Норд/ 18°54' Ост. В 23 часа 9 минут дистанция до цели 200 метров, произведен выстрел торпедой. Она поразила польскую лодку в кормовую часть прямо за рубкой. Доложили о потоплении подлодки».*

Заявление о том, что польская подводная лодка была торпедирована, неправда. Члены экипажа «Жбика» утверждают, что взрыв прогремел в 200 метрах. По мнению польских подводников, причина взрыва – разрыв крупнокалиберного снаряда, выстрел которым был произведен с надводного корабля. Старший помощник командира капитан флота Камуда моментально сориентировался в обстановке и отдал приказ о срочном погружении. Выполнение этого маневра ввело в заблуждение нападающих. Взрыв прогремел на половине дистанции, разделяющей подводные лодки противников.

Для того чтобы не демаскировать себя, всю ночь и следующий день «Жбик» шел в подводном положении. Всплыл он только 8 сентября в 23:00 для зарядки аккумуляторной батареи. Незадолго до восхода солнца лодка прибыла в точку постановки минного заграждения, указанную в радиограмме командира ДПЛ. 9 сентября ПЛ выставила 20 мин «SM 5» в 9 милях северо-восточнее Ястарни. Первая мина была выставлена в 6:05, последняя – в 7:50. Всего выставили два заграждения, в каждом по 10 мин.

По мнению штабных офицеров, постановка минных заграждений в зоне досягаемости огня береговой батареи должна была затруднить их траление, но расчет на это оправдался не полностью. На одной из мин, поставленных «Жбиком» северо-восточнее Ястарни, подорвался немец-

кий тральщик «М-85», входивший в состав 7-й флотилии тральщиков, потери экипажа составили 23–24 человека. Это произошло 1 октября, после окончания боев на Побережье. Взрыв мины «SM-5» буквально разорвал носовую часть тральщика водоизмещением 640 тонн, через пару минут он исчез под водой. Место гибели тральщика: точка с координатами 54°45'N/18°45'E.

Долгое время считалось, что он был единственным немецким кораблем, ставшим жертвой польских подводников в кампанию 1939 года. Но был и еще один корабль, погибший на минах «Жбика», им стал немецкий траулер «Мюльхаузен» «PG 314». Это судно подорвалось на дрейфующей мине 22 января 1940 года и затонуло в точке с координатами 54°54'/18°40'E. Жертвами этой катастрофы стали все 14 человек, находившиеся на борту траулера.

После 10 сентября моряки польской подводной лодки несколько раз замечали немецкие торговые суда, но командир принимал решение об отказе от атаки, ожидая появления конвоев с охранением или боевых кораблей. Поэтому вместо использования торпед лодка несколько раз уходила на глубину, чтобы не быть обнаруженной врагом. «Жбик» не имел серьезных повреждений, экипаж стойко переносил трудности службы в военное время. Но командир знал о том, что среди экипажа было несколько случаев заболеваний. Симптомы были следующими: сильные желудочные боли, рвота, высокая температура и полное отсутствие аппетита. Было сильное опасение, что это групповое отравление. Все больше было докладов о случаях слабости.

11 сентября была получена радиограмма от командования, предназначенная «Вильку». Его командир капитан-лейтенант Кравчук получил разрешение на прорыв в Великобританию. Командир «Жбика» сначала был готов пойти на прорыв в Северное море вслед за однотипной субмариной. Но через некоторое время он задумался: получателем радиограммы был только «Вильк», и не было понятно, касается ли она остальных подводных лодок. Также Жебровский опасался, что в Зунде может встретиться с систершипом с непредсказуемыми последствиями.

12 сентября «Жбик» находился в районе Эланды. Командир принял решение остаться в центральной части Балтийского моря и приказал идти на восток. Следующие несколько дней подлодка находилась в северной части позиции. Погода была штормовой, и провентилировать отсеки возможности не было. В лодку поступала вода через негерметичные уплотнения люков и крышки торпедных аппаратов. В штормовом море ПЛ не могла находиться на перископной глубине, даже на 20-метровой субмарина подвергалась качке до 6°–7°. В подобных условиях лодка не могла идти на экономической скорости. Несколько раз субмарина всплывала в надводное положение, вода захлестывала рубочный люк и вентиляционную шахту. Повышенная влажность в отсеках стала кошмаром. Моряки опасались за состояние корабельного оборудования. Субмарина проходила последний ремонт в прошлом году. Покрывались плесенью еда и одежда. Как будто всего этого было мало, 15 сентября во время погружения «Жбик» принял 1,5 т воды: *«(...) механизм, закрывающий люк, был поврежден, образовалась щель толщиной 3 мм. В темноте ее не заметили, вода стали вливаться в рубку и центральный пост. Это ещё больше увеличило влажность, также произошло несколько коротких замыканий».*

Вскоре Жебровский получил приказ вести подводную войну в Балтийском море, по исчерпанию всех возможностей прорываться в Великобританию, если данный маневр невозможен, идти в один из шведских портов. Офицеры «Жбика» прекрасно понимали, что эти действия будут безуспешными. Субмарина будет постоянно уклоняться от атак вражеской авиации и противолодочных кораблей. Командир и офицеры подводной лодки приняли решение

о прорыве в Великобританию. Ночь с 16 на 17 сентября была штормовой, одна из волн захлестнула мостик и через вентиляционную шахту проникла в кормовые отсеки, при этом были залиты 7 элементов аккумуляторной батареи. В отсек начал выделяться хлор, находившиеся в отсеках были вынуждены надеть противогазы. Лодка не могла погружаться, только через 10 часов удалось ликвидировать последствия аварии. Следующие два дня субмарина провела на глубине 29 метров, переживая сильный шторм.

20 и 21 сентября с борта «Жбика» пять раз замечали груженые торговые суда, которые шли без охранения. Они шли на юг, дистанция между ними и подлодкой была 6000 – 7000 метров. Подводный минный заградитель в это время находился у северного побережья Готска Санден, польские подводники убедились, что вражеские самолеты и корабли не оставляют эти воды без внимания. Жебровский был вынужден принять решение о нахождении лодки в подводном положении. Ночью субмарине тоже не было покоя, приходилось погружаться, уклоняясь от кораблей, идущих без огней. Командир «Жбика» принял решение отказать от прорыва через Зунд.

День 25 сентября стал переломным в жизни ПЛ, находившейся в море почти месяц, дальнейшее патрулирование было бесцельным. Через позицию субмарины не прошел ни один охраняемый конвой. Действуя в рамках международного права, нельзя было топить одиночно следующие корабли. Ранним утром «Жбик» всплыл в надводное положение в районе маяка Алмагрудет. Жебровский принял решение следовать в шведский порт. Корабль был интернирован в Ставнесе, через некоторое время его перевели на постоянную стоянку в Вахольм.

«Вильк»

В 6 часов утра 1 сентября «Вильк» (командир – капитан флота Богуслав Кравчук) отошел от пирса и покинул порт Оксывье. Субмарина в подводном положении перешла на назначенную ей позицию в Данцигской бухте. Когда лодка готовилась выйти в море, над портом появились три немецких самолета-разведчика. Когда они пролетали над рейдом и портовыми складами, по ним был открыт огонь с кораблей, стоящих в портовом бассейне и на рейде, с «Вилька» было произведено несколько выстрелов из пулемета. В 10:10 командир подводной лодки получил сообщение о начале военных действий против Германии и детали действий по плану «Ворек».

«Вильк» вторым из дивизиона занял назначенную позицию, которая находилась южнее позиции «Рыша». В данном районе активно действовала вражеская авиация, поодиночке и группами германские самолеты вились над Данцигской бухтой.

Моряки «Вилька» наблюдали и вражеские боевые корабли, среди которых были и эскадренные миноносцы типа «Леберехт Маас», но выйти в атаку не удалось, слишком велика была дистанция. Вечером «Вильк» вернулся на хельский рейд.

2 сентября в 03:20 «Вильк» начал переход к южной оконечности косы Хель, где, исходя из полученной разведывательной информации, шансов встретить противника было больше. В 6 часов утра «Вильк» попытался выйти в атаку на обнаруженный в 3000 м тральщик, но тот изменил курс и пошел на юг, сорвав торпедную атаку. Через три часа был обнаружен немецкий эскадренный миноносец «Эрих Штайнбринк», дистанция до цели составляла 14 000 метров. Все было готово к торпедной атаке, если бы она завершилась выпуском торпед, то это была бы первая «боевая» атака польской подводной лодки. Попасть на такой дистанции можно было, конечно, только «волею господ», но попытаться-то можно... При сближении с целью подвод-

ный минный заградитель оказался между тральщиками «М-4» и «М-7» из состава 1-й флотилии тральщиков. Пока Кравчук маневрировал, выходя в атаку, «Вильк» был атакован противником.

Следствием взрывов серии глубинных бомб стало повреждение топливных цистерн, часть содержимого которых стала всплывать на поверхность. Командиры тральщиков сочли, что лодка потоплена, и вскоре стычки передали триумфальную радиограмму об одержанной победе. В Германии через несколько дней было опубликовано официальное сообщение об уничтожении первой польской подводной лодки. Небольшое нефтяное пятно уберегло подводников от длительных атак немецких тральщиков, на помощь которым шли два торпедных катера.

В ночь с 2 на 3 сентября на «Вильке» был получен приказ о постановке минного заграждения в 10 милях севернее Ястарни. Подготовка 20 мин была выполнена быстро и без происшествий. «Вильк» первым приступил к выполнению плана «Ворек».

ПЛ на рассвете прибыла в назначенный ей район. Рядом с местом минной постановки был замечен несущий дозор немецкий тральщик. Командир подводного минного заградителя, опасаясь обнаружения, принял решение отойти на север. Через некоторое время вражеский корабль изменил курс и начал отдаляться. «Вильк» начал постановку мин без каких-либо происшествий. Было выставлено 5 мин «SM-5» с интервалом 400 метров, но тут с востока к месту постановки приблизились два тральщика. Постановка была остановлена, через двадцать минут субмарина всплыла под перископ. Вражеских кораблей в поле зрения не было, и постановка была продолжена. Следующие пять мин были поставлены очень быстро. На борту «Вилька» осталось еще 10 «стальных шаров», но внезапно вышел из строя электромотор минного устройства левого борта, электрики не смогли починить его. Пришлось перемещать мины в минную трубу вручную, поэтому постановка затянулась на полтора часа. Только в 16:30 была выставлена последняя мина, и подводники вздохнули с облегчением. Принимая во внимание вышеописанное, понятно, что «линия» мины напоминала след змеи. Вечером субмарина прибыла в Пуцкую бухту, затем она сменила место стоянки, перебравшись ближе к Хели.

Впоследствии и выяснилось, что жертвой одной из мин, поставленных «Вильком», стал немецкий рыболовный катер «Хаймат» (13 брт). Это судно 25 августа 1939 года было мобилизовано Кригсмарине, войдя в состав Группы охраны порта Пиллау под обозначением «Н-505». После завершения Польской кампании (предположительно, в ноябре), «Хаймат» вернули владельцам. 7 декабря в его сети попала мина, которая ударилась о борт и взорвалась. Катер затонул в точке с координатами 54°37'N/19°47' E, в 1 миле от деревни Мовенхаген.

Ночная попытка подводников выйти на связь с командованием не увенчалась успехом. Капитан-лейтенант Кравчук хотел доложить о выполнении задания, но хельская радиостанция на связь не выходила.

Вернувшийся на свою позицию «Вильк» в 8 часов утра был обнаружен и атакован двумя немецкими тральщиками. ПЛ подвергалась атакам до середины дня. К счастью, во время этих бомбежек ни одна бомба не взорвалась настолько близко от лодки, чтобы уничтожить ее. Командир ПЛ во время атак приказывал ложиться на грунт. В корпусе «Вилька» появились течи. В 19:42 был отдан приказ о всплытии. Через четверть часа подлодка вошла в бухту. Второй раз за два дня лодка попыталась установить связь с командованием, ответа вновь не было. Не ответили также остальные субмарины ДПЛ.

С утра 5 сентября для подводников начался настоящий ад. Лодка была атакована 4 немецкими тральщиками

(«М-1», «М-4», «М-5» и «М-7») из состава 1-й флотилии тральщиков и гидросамолетом. Охота продолжалась восемь часов. На «Вильке» слышались 32 взрыва, бомбы сбрасывались сериями от 4 до 8. Последствием бомбежки стало поступление воды в глушитель дизеля левого борта. Откачивать воду возможности не было, поэтому маневрировать лодка могла с большим трудом. На поверхности появились пятна топлива, которые атакующие признали признаком потопления подводной лодки и прекратили преследование. В полночь 6 сентября «Вильк», находившийся в точке с координатами 55°N/18°55'E, обнаружил вражеский конвой, состоящий из нескольких транспортов с охранением из миноносцев и торпедных катеров. Командир подлодки считал, что он имеет дело с конвоем, идущим в Кенигсберг. Следующие два часа подлодка пыталась приблизиться к конвою для уточнения элементов движения и выхода в атаку, но безуспешно. Ночь была ясной, и вражеские военные корабли находились между «Вильком» и транспортами. К тому же, боевые корабли часто меняли курс, и через некоторое время они оказались рядом с польским подводным минным заградителем.

Кравчук, беспокоясь о безопасности экипажа, отдал приказ о смене курса и начал отрыв от противника. Он не хотел, чтобы его субмарина была замечена в лунном свете. После этого сразу же последовала атака глубинными бомбами. До рассвета оставалась два часа. Дневная атака с текущим из балластных цистерн топливом была, вне всякого сомнения, формой самоубийства. Из внешних топливных цистерн вытекало топливо, оставляя за лодкой ясно видимый след. Решение у этой проблемы могло быть только одно – откачать за борт топливо из негерметичных цистерн. При этом, правда, значительно уменьшалась дальность плавания. Очередная попытка связаться с командованием флота и доложить об обнаруженном конвое оказалась безуспешной. После выхода в эфир «Вильк» погрузился и, находясь в подводном положении, патрулировал по маршруту следования конвоя, ожидая появления новых вражеских кораблей. Командир принял решение остаться в этом районе на ночь.

Но события 7 сентября изменили намерения Кравчука. В 11 часов вахтенный офицер доложил командиру о появлении буксира, тянувшего баржу. «Вильк» приблизился к каравану, как вдруг за кормой прогремели два взрыва, а через минуту – еще четыре. Корабль находился на глубине 40 метров. Данную атаку выполнил немецкий самолет. После полудня ситуация стала развиваться по знакомому сценарию. В районе патрулирования польской подводной лодки появились вражеские торпедные катера, которые начали охоту за ней. Было сброшено несколько десятков глубинных бомб, взрыватели которых были установлены на разную глубину, часть из них взорвалась над подводным кораблем. Правда, эти действия были запоздалыми, «Вильк» в это время находился на глубине 87 метров. Вскоре выяснилось, что внутренний клапан глушителя дизеля не выдержал сотрясений и стал пропускать воду в отсек. «Вильк» пролежал на грунте до 20:25, затем всплыл и начал зарядку аккумуляторов.

Одному из радистов «Вилька» после многочисленных попыток удалось связаться с командованием флота, и в час ночи 8 сентября был получен приказ о немедленной смене позиции. Новая позиция была назначена между 17 и 18 меридианами, в районе севернее маяка Стили. Через эту позицию проходила трасса немецких торговых судов. С подводной лодки было передано донесение, в конце которого был важный вопрос: «Может ли подводная лодка атаковать невооруженные транспорты?» Такая возможность существовала, но по условиям Лондонского договора 1936 года подводная лодка должна была обеспечить безопасность команды потопленного торгового судна.

По вполне понятным причинам для «Вилька» это было невозможно. Во время спасения команды торгового судна польская субмарина подвергалась большой опасности, ее в любой момент могли атаковать вражеские корабли и самолеты. Таким образом, торпедная атака была невозможна, даже если Кравчук был уверен, что груз транспортов составляли солдаты и военное оборудование.

Из-за плохого технического состояния подводная лодка следующий день провела на старой позиции, находясь в подводном положении. В корпус «Вилька» уже два дня поступало от 10 до 30 т в день. В 11:20 на море началось оживленное движение торговых судов. «Вильк» в это время находился на поверхности, Кравчук решил отказаться от атаки в надводном положении и отдал приказ о погружении. Субмарина погрузилась на глубину 20 метров. Около 15 часов был отдан приказ об открытии крышки торпедного аппарата № 1, но и на этот раз все закончилось наблюдением за целью.

В 17 часов через позицию, занимаемую «Вильком», проследовал небольшой конвой: транспорт в охранении учебно-артиллерийского корабля «Бремзе» и миноносца. К выстрелу был приготовлен торпедный аппарат №4. Немецкие корабли приблизились на дистанцию 3000 метров, но затем выполнили поворот на 60° и начали отдаляться от субмарины. «Вильк» не успел занять позиции для атаки. Во время каждого погружения корабля в машинное отделение поступала вода, которую приходилось откачивать.

10 сентября прошло спокойно, в ЖБД появилось несколько записей о появлении невооруженных торговых судов. Внутрь корпуса через клапан глушителя постоянно поступала вода, это означало, что «Вильку» придется покинуть этот оживленный район Южной Балтики и отправиться на ремонт, который можно было произвести в Гдыне или на Хели. Также следовало пополнить запас топлива. Незадолго до полудня подводный минный заградитель погрузился на глубину 47 метров. Вечером «Вильк» всплыл.

В ночь с 10 на 11 сентября удалось установить связь со штабом флота, в радиограмме адмирала Унруга содержалось приказание прорываться в Англию. Если прорыв через Зунд по какой-то причине был невозможен, то следовало идти в один из шведских портов. Отремонтировать столь тяжелые повреждения за 24 часа было невозможно. Кравчук колебался, но склонялся к принятию этого решения. Большая часть экипажа высказывалась за попытку прорыва в Великобританию. Но среди подводников были и противники столь рискованного предприятия. Через некоторое время начались споры на повышенных тонах, прекращенные офицерами. Было принято решение, что, если во время прорыва подлодка встретит сильнейшего противника, бой будет вестись до конца, а после исчерпания всех возможностей к сопротивлению будут приведены в действие подрывные патроны.

11 сентября, когда «Вильк» находился в окрестностях острова Рюген, было замечено одинокое торговое судно, но оно было слишком далеко. Командир «Вилька» принял решение следовать дальше на запад в Мекленбургскую бухту. 12 сентября субмарина продолжила переход на запад, взяв курс на Зунд.

Два следующих дня «Вильк» провел, наблюдая за движением торговых судов в районе Треллеборга. Командир субмарины рассчитывал вечером пройти через пролив Флинтринне, но опасался, что там может быть выставлено минное заграждение, а в самом узком месте пролива возможна встреча с вражескими кораблями. Также Кравчука беспокоила возможность встречи со шведскими и датскими кораблями.

14 сентября в 20:00 «Вильк» всплыл и взял курс на маяк Фалстерборгов, при этом была пробита боевая тревога. Вскоре после того, как лодка вошла в пролив, были за-

мечены навигационные огни двух военных кораблей, шедших контркурсом. Расчет занял свои места у орудия. Вражеские корабли шли затемненными прямо на подводную лодку, вероятность столкновения была велика. Это были эсминец «Рихард Байтцен» и миноносец «Т-107». Через несколько минут один из вражеских кораблей осветил лодку прожектором, она находилась в луче около минуты. Подводникам показалось, что они обнаружены. Были увеличены обороты дизелей для того, чтобы побыстрее выйти из канала и получить возможность маневра во время артиллерийского боя. Но вражеские корабли прошли мимо, поэтому был отдан приказ об уменьшении скорости, так как следовало экономить топливо. За ночь подводная лодка прошла Зунд.

Старший механик подпоручник флота Ясинский нашел возможность сократить расход топлива, добавив в топливные цистерны 5 т машинного масла. Так как трубопровода между топливными и масляными цистернами не было, морякам пришлось носить масло в ведрах. Эта работа заняла целый день. На субмарине был введен режим экономии электроэнергии, в части элементов аккумуляторной батареи вместо электролита была вода.

Помощник командира капитан флота Карницкий доложил командиру о том, что возникли проблемы с дифферентовкой лодки. «Вильк» «дифферентовался» в Балтийском море, а соленость Северного моря в 10 раз превышала соленость Балтики, поэтому лодка «увеличила плавучесть» и испытывала проблемы с погружением. В отсеках нельзя было избавиться от постоянной влаги. Влажность была главным врагом электрической проводки. Люди жаловались на холод, а теплая одежда отсутствовала (по приказу командира ДПЛ она была зачопана в большом рву рядом с портом Хель). Влажные рабочие комбинезоны не могли согреть замерших подводников. Еды и воды было вдоволь. На борту субмарины было большое количество консервов, которые позволяли разнообразить меню.

Через четыре дня похода по Северному морю радисты «Вилька» установили связь с Британским Адмиралтейством. На randevу с польским подводным минным заградителем был отправлен эсминец «Стерди». Корабли встретились 20 сентября в 30 милях восточнее Ферт-оф-Форта. Вскоре подлодка прибыла в Росайт. По просьбе англичан польский флаг был спущен, а название лодки закрыто. Англичане рассчитывали сохранить прибытие польской ПЛ в секрете. В этот же день «Вильк» перешел в Скапа-Флоу.

22 сентября «Вильк» пришвартовался к кораблю-базе «Гринвич». Пребывание подлодки в Скапа-Флоу держалось в секрете. 10 октября 1939 года Польское Телеграфное агентство передало сообщение о прибытии «Вилька» в Великобританию, но подтверждения этой новости не было. Только через несколько месяцев информация о пребывании польского минного заградителя в Великобритании стала общедоступной. Это показало, что германское коммюнике, сообщавшее о потоплении четырех польских подводных лодок, ложно. На самом деле в 1939 году не была потоплена ни одна польская подлодка.

«Рышь» и «Жбик» в Швеции

Самыми тяжелыми для моряков «Рыша», «Жбика» и «Семпа» были первые недели интернирования в Швеции. Отсутствие свободы, сильные прогерманские настроения в шведских правящих кругах, плохое отношение подданных королевства и грустные новости, приходящие из Польши, привели многих подводников в состояние апатии, при этом желание продолжать борьбу с Германией отсутствовало. (Всего в Швеции был интернирован 171 польский подводник, из них 16 офицеров). Так что, когда некоторым подводникам разрешили выезд в Великобританию, на территории

которой формировались экипажи для новых ПЛ, многие сделали все возможное, чтобы избежать этого.

После того, как шведам стало известно о победе из Таллина «Ожела», они усилили меры безопасности. В частности, были разобраны валы: соединительные винты из них были вынуты, разукомплектована часть прочих механизмов. С субмарин выгрузили все оставшееся на борту вооружение. Несмотря на стоянку и частичный демонтаж корабельного оборудования, начались ремонтные работы. Также силами экипажей на «Рыше» и «Жбике» проводились работы по консервации. Моряки работали на лодках только до обеда. Затем они занимались изучением языков: английского, французского и шведского.



Подводные лодки «Рышь», «Жбик» и «Семп» в Швеции



Часто происходили конфликты между подводниками и шведскими властями, отчасти их причиной была «неточность и неясность» международного права. Моряки остро ощущали отсутствие свободы. Передвигаться они могли только в строю и только с конвоем. В конце 1939 года данное положение было изменено: получившие права на прогулку давали расписку о том, что не будут бежать. Подводники были размещены в лагере на острове Ваксхольм, его территория с пирсом, у которого находились пришвартованные субмарины, была отделена от мира колючей проволокой. У ворот стояли часовые.

В апреле 1940 года в Швецию из Великобритании прибыл с поручением от командования флотом командир «Вилька» капитан флота Кравчук. Он должен был принять командование над «Семпом» и всеми субмаринами, интернированными в Швеции. В качестве эmissара Лондонского правительства ему предстояло добиться освобождения интернированных в Швеции подводных лодок и их экипажей, но двухмесячные переговоры завершились неудачей.

Улучшение бытовых условий и большая свобода, которую позволили шведские власти, должны были разрядить атмосферу среди польских моряков. Об этом свидетельствуют следующие приказания местных властей: разрешение выходить с территории лагеря, медицинская помощь, разрешение культурной и спортивной жизни, а также получение возможности заработка за пределами лагеря.

Королевский флот продолжал наблюдать за польскими ПЛ, интернированными в Швеции. Ни поляки, ни англичане не могли допустить возможности захвата лодок немцами. Планировалось их бегство в Англию, если угроза захвата становилась реальной, то единственным выходом было самозатопление «Рышя», «Жбика» и «Семпа». Но эти планы так и не были реализованы.

4 июля субмарины из Стокгольма были переведены на озеро Маларен. Сначала они были размещены у острова Хогхолмен, но для улучшения условий размещения экипажей они были переведены к острову Фалскер. Дисциплина упала, основными проявлениями чего стали опоздания на построения, проводимые властями лагеря, уклонение от несения службы и хозяйственных работ в лагере. Шведские власти в начале октября 1940 года решили перевести поляков ближе к материковому побережью. Подводные лодки были отбуксированы к деревне Мариефред, где климат и условия размещения были лучше. В этот момент у подводников рухнули надежды на скорое расставание со Швецией. Старшины и матросы активно работали, их использовали на рубке леса на Хогхолмене, прокладке и чистке канализации в окрестностях деревни Мариефред, и на металлургическом производстве. Поляков задействовали и в сельском хозяйстве, их часто можно было видеть на окрестных полях и огородах.

В конце октября 1944 года часть подводников получила разрешение на выезд в Великобританию. Данным разрешением воспользовались немногие. 4 декабря в Англию отбыла первая группа подводников: 3 офицера и 17 старшин. После окончания войны в июне 1945 года отбыла вторая группа, из 7 человек. Готовилась к отъезду в Соединенное Королевство еще 18 старшин и матросов, но в последний момент они отказались от этого, решив вернуться в Польшу.

Боевая служба «Вилка» в Великобритании

Техническое состояние «Вилька» после прибытия в Великобританию в сентябре 1939 года было неудовлетворительным. Ремонтные работы свелись к латанию дыр. После стоянки в Скапа-Флоу польская ПЛ была направлена в Данди, где она прошла полуторамесячное докование. По завершении работ лодка 23 ноября перешла в Росайт, где была зачислена в состав 2-й флотилии подводных лодок (бортовой номер «N 64»). В первый боевой поход «Вильк» вышел в конце октября, ему была назначена позиция в Скагерраке и северной части Каттегата. Второй боевой поход состоялся с 26 декабря 1939 года по 9 января 1940 года в район патрулирования у норвежского побережья севернее входа в пролив Скагеррак. Во время этих походов встреч с противником не было. В начале февраля 1940 года субмарина прибыла в Данди, где на заводе «Каледон» она прошла капитальный ремонт, завершившийся в июне 1940 года. С 18 июня 1940 года до 21 января 1941 года «Вильк» совершил 7 боевых походов, все они были безуспешны. Во время пребывания в базе экипаж был занят ремонтными работами. Сильный удар по моральному духу экипажа был нанесен гибелью «Ожела». Во время третьего боевого похода (18–25 июня 1940 г.) «Вильк» столкнулся с неопознанным плавающим объектом. Долгие годы счи-



«Вильк» в составе 2-й флотилии подводных лодок. На заднем плане видна плавбаза «Форт»





Погрузка торпед на «Вильк». Вверху – в поворотный ТА, внизу (три фото слева) – через торпедопогрузочный люк



Подводные лодки «Вильк» и «Ожел» в английской базе





«Вильк» у борта эсминца «Бужа». Рядом новые подводные лодки «Сокол» и «Дзик», переданные англичанами

талось, что субмарина протаранила немецкую или голландскую подлодку, но эти гипотезы не подтвердились. Во время седьмого похода полякам попался шедший без конвоя норвежский транспорт, находившийся под немецким контролем, но выполненная торпедная атака закончилась ничем. «Проклятая лодка» – такими словами все чаще и чаще моряки называли «Вильк». 19 июля 1941 года покончил с собой командор-подпоручник Богуслав Кравчук. В сентябре «Вильк», которым командовал командор-подпоручник Бруно Яблонский, зачислили в состав 4-й флотилии подводных лодок в качестве учебного корабля. В апреле 1942 года корабль был выведен в резерв второй категории, война для него закончилась.

Возвращение в Польшу

24 октября 1945 года в Гдыню вернулись «Рышь» и «Жбик», моряки которых сделали все возможное, чтобы они совершили переход на Родину своим ходом. 30 октября лодки были включены в состав военно-морского флота ПНР. Исключены из списков они были в сентябре 1955 года.

В октябре 1952 года в порт Гдыни вошел буксир «Сва-

рожич» с «Вильком» на буксире. В 1953 году комиссия признала «Вильку» непригодным к дальнейшей службе. В январе 1954 года начались работы по его разборке, продолжавшиеся несколько месяцев.

Память

В экспозиции Музея ВМФ в Гдыне находятся спаренный 13,2-мм пулемет и 100-мм орудие со «Жбика». Корабельные рынды «Жбика» и «Рыша» экспонируются на борту корабля музея «Блискавица».

На кладбище в Мариефреде есть небольшой польский участок, на котором захоронены 23 старшины и матроса с «Семпа», «Жбика» и «Рыша». В 1989 году там была установлена памятная табличка, посвященная памяти польских подводников, нашедших последний приют в шведской земле. На этом же кладбище есть еще одна памятная табличка, посвященная польским подводникам, ее текст гласит: «Морякам Польского военно-морского флота, нашедшим покой в Швеции, которые во время фашистской агрессии 1939 года с честью защищали свою Родину и остались ей верными до конца».

Памятная табличка находится также на острове Форскарв в бывшем здании железнодорожной станции Мариелунд, в самом здании находится небольшой музей, экспозиция которого рассказывает о истории поляков, интернированных в Швеции. Рядом в 1996 году установлен небольшой памятный знак с мемориальной доской.

В 1980 году в музее крепости Ваксхольм была открыта небольшая экспозиция, посвященная польскому флоту и судьбам польских подводных лодок, интернированных в Швеции.

В публикации использовались фотографии из коллекции автора



Капитан-лейтенант Богуслав Кравчук. 3 мая 1940 года командир «Вилька» был произведен в капитаны 3 ранга. Он также был награжден Орденом «Виртути Милитари» V класса, «Морской медалью» и английским орденом «За доблестную службу» (Distinguished Service Order)

Кампания в Леванте (июнь – июль 1941 г.)

Сергей Марченко

Конфликт в Сирии 8 июня – 14 июля 1941 г. в рамках Второй мировой войны по своим масштабам и результатам является совершенно незначительным событием. Однако, он представляет интерес с военной точки зрения, поскольку оказался наиболее продолжительным и ожесточенным противостоянием между британскими вооруженными силами и французскими войсками, верными правительству Виши.

Военно-морская составляющая конфликта характеризовалась подавляющим превосходством англичан на море, которое еще больше усугублялось откровенной беспомощностью французских подводных лодок и авиации в борьбе с Королевским флотом. Однако пять недель у берегов Леванта не превратились для британских моряков в отдых из-за действий базирующейся в Бейруте пары «суперэсминцев», которые с самого начала боевых действий показали себя грозными бойцами.

Подоплека конфликта

Весной 1941 года отношения между бывшими союзниками – вишистской Францией и Британской империей – оставались холодными. Лондон не доверял режиму маршала Петэна и подозревал его в более тесном сотрудничестве со странами Оси, чем тот демонстрировал. Британская военно-морская политика, которую адмирал Сомервилл назвал «явная невменяемость», была определяющей по отношению к Франции и предполагала блокирование французских портов, что, в конечном счете, приносило пользу Оси. Франция, тем временем, испытывала один из самых трудных периодов в своей истории. Большая часть территории страны была занята врагом, а неокупированная подчинялась тягостным условиям, наложенным германо-итальянской комиссией по перемирию. Однако правительство Виши все еще управляло огромными территориями – вторая по размеру колониальная империя и флот оставались в значительной степени нетронутыми. Берлин не желал давить на Францию из опасения, что флот и колонии могут присоединиться к союзникам. Последствия этого, как объяснял гросс-адмирал Редер Гитлеру в меморандуме в марте 1941 г., были бы страшными: «Наш плацдарм в Африке будет потерян, ...союзники получат новую поддержку – и политическую, и пропагандистскую. Франция не будет участвовать в восстановлении Европы».

Учитывая объемы французских перевозок, инциденты в море между бывшими союзниками были удивительно редкими. К маю 1941 г. британцы захватили или потопили 143 французских судна (792 000 брт), в основном – вскоре после заключения перемирия. Германия наблюдала за напряженными англо-французскими отношениями с интересом и надеждой. Когда премьер-министр Рашид Али в апреле 1941 г. захватил власть в Ираке и 2 мая начал военные действия против британцев, Берлин быстро ответил на его призыв о помощи и запросил разрешение у французов организовать воздушный мост в Ирак через Сирию. 6 мая, в соответствии с «Парижскими протоколами», Германия заключила соглашение с правительством Виши о доставке военного снаряжения в Сирию и транспортировку его оттуда иракцам. Французы также согласились предоставить в аренду несколько авиабаз в Северной Сирии для переброски немецких самолетов в Ирак. В этот же день было создано Авиационное командование Ирака, и уже 9 мая пер-

вые немецкие самолеты на своем пути к Мосулу заправились горючим в Алеппо. Немецкая поддержка иракцам, однако, не помогла. Англичане решительными действиями в короткое время сломили сопротивление иракских войск, и 31 мая в Багдаде было установлено пробританское правительство.

Успех Великобритании в Ираке совпал с ее поражением на Крите – 31 мая, когда было подписано перемирие в Багдаде, завершалась эвакуация войск из Сфакии. Овладение Сирией теперь стало задачей первостепенной важности.

В течение нескольких предшествующих недель будущее Сирии было предметом обсуждения британского правительства и дискуссии между ним и главнокомандующим на Среднем Востоке генералом Уэйвеллом. В послании Черчиллю 22 мая Уэйвелл писал: «ВВС Германии, базирующиеся в Сирии, находятся ближе к Суэцкому каналу, чем они будут в Мерса-Матрух... В настоящее время положение на Ближнем Востоке определяется, главным образом, воздушной мощью и обладанием военно-воздушными базами. Воздушные базы противника в Греции делают удержание Крита проблематичным, а в совокупности с авиабазами в Киренаике, на Крите и в Сирии мы затруднились бы удержать Египет. Армия должна отбросить врага в Киренаике как можно дальше на запад, а также попытаться удержать его от утверждения в Сирии, одновременно удерживая Крит и Кипр».

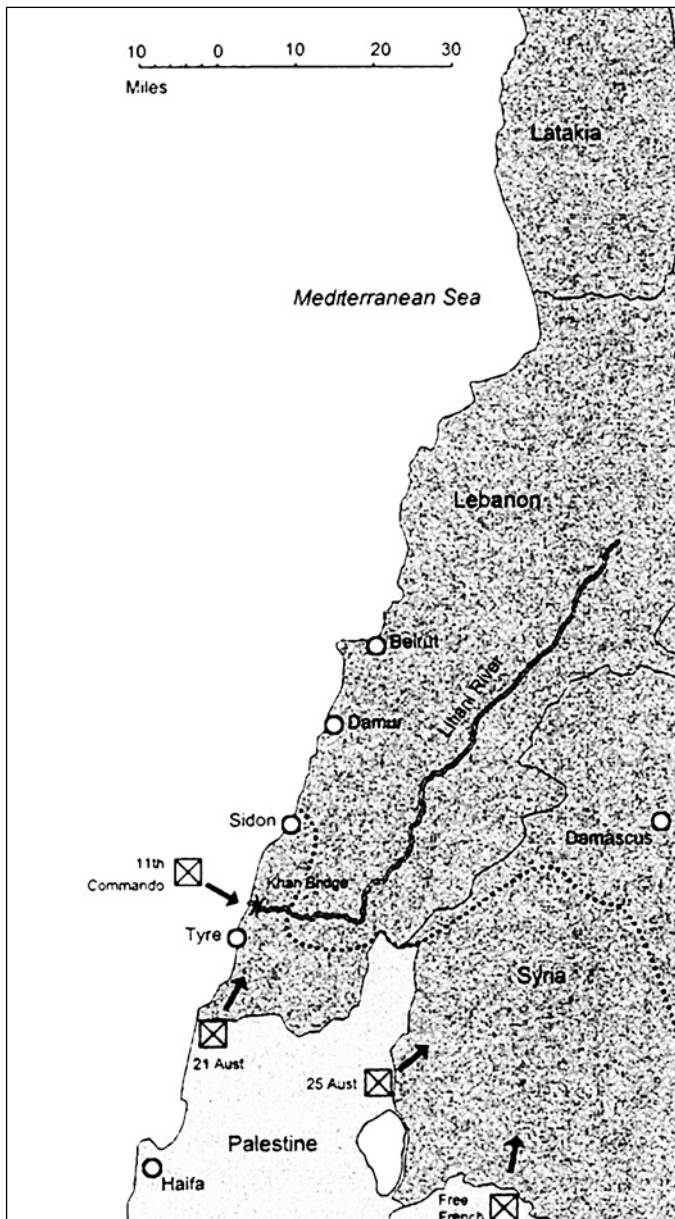
Прибывший в Сирию немецкий советник при посольстве в Париже Рудольф Ран обеспечил сотрудничество в иракских делах с Верховным комиссаром Виши в Сирии генералом Денцем, однако немцы не смогли здесь закрепиться по нескольким причинам. Во-первых, Германия вела переговоры о дружбе с Турцией (завершились подписанием 18 июня договора), что исключало поддержку через ее территорию. Во-вторых, планируемая немцами и итальянцами атака Кипра с посредством парашютных десантов оказалась нереальной из-за тяжелых потерь, понесенных немецкими десантниками на Крите. В-третьих, итальянцы отказались от вторжения на Кипр с Родоса даже с немецкой поддержкой с воздуха. Таким образом, Рану, в конце концов, пришлось сворачивать деятельность в Сирии, чтобы не дать повода для атаки британских сил. Однако использование самолетами Оси сирийских аэродромов в качестве промежуточных пунктов заправки на пути в Ирак уже было достаточным поводом для ответных действий.

Силы и планы сторон

19 мая Комитет начальников штабов приказал главнокомандующему на Среднем Востоке быть в готовности к вторжению в Сирию по первому же сигналу. С силами, необходимыми для проведения операции, определились 25 мая. В Палестине и Трансиордании под командованием ге-



Верховный комиссар
Виши в Сирии генерал
Анри Денц



нерала Г.М. Уилсона находились 7-я австралийская дивизия, 5-я индийская бригада, части 1-й кавалерийской бригады и бригада сил Свободной Франции – эти силы должны были наступать с юга на Бейрут и Дамаск. Группировка генерала Куинана – 10-я индийская дивизия, части 17-й индийской бригады, Соединение Хаббани и Арабский легион – вторглась в Центральную и Северную Сирию из Ирака. В резерве находились австралийские 6-я дивизия и 17-я бригада. Всего силы британцев и «свободных французов» насчитывали 34 000 человек. Их первоначально поддерживали 60 боевых самолетов. У эр-коммодора Брауна в Палестине были 11-я эскадрилья «Бленхэймов» и 80-я, 3-я австралийская и 208-я смешанная истребительные эскадрильи, а у вице-маршала авиации д'Альбиака в Ираке только 84-я эскадрилья «Бленхэймов». Кроме того, из Палестины действовала 803-я истребительная эскадрилья флота, а с Кипра – 815-я и 829-я торпедоносные.

Им противостояли 45 000 французских военнослужащих, в том числе 35 000 в регулярных частях, при 90 танках. В ВВС имелось 18 бомбардировщиков (две эскадрильи), 45 истребителей и 45 разведчиков.

Британский Средиземноморский флот был серьезно ослаблен потерями у Крита. Командующий флотом адмирал



Солдаты 7-й австралийской дивизии. В центре – командир, генерал-майор А.С. Аллен

Э.Б. Каннингхэм позднее назвал Сирийскую кампанию «относительно мелкой», однако вынужден был привлечь для участия в ней всю разведывательную авиацию флота. Противостоящие морские силы противника были незначительными, но для того, чтобы пресечь все попытки доставки французам подкреплений с запада, на Кипре была сосредоточена группировка морской авиации из 815-й и 829-й эскадрилий «Свордфишей» и «Альбакоров». Для участия в операции были задействованы почти все боеспособные корабли Средиземноморского флота. Командовал выделенными морскими силами командующий 15-й эскадрой крейсеров вице-адмирал Кинг.

В начальной стадии операции силы адмирала Кинга должны были содействовать продвижению 21-й австралийской пехотной бригады генерала Стивенса на север вдоль приморского шоссе Хайфа–Бейрут. В первый день планировалось высадить с моря на побережье севернее и южнее устья реки Литани 11-е коммандо из Бригады специального назначения, чтобы захватить мост Куасмие (операция «Арран»). Задействованные в операции силы включали Соединение В – крейсера 15-й эскадры «Феб» (флагман Кинга) и «Эйджекс» и эсминцы «Кандагар», «Кимберли», «Джекел» и «Джэнес» и Соединение С (десантно-штурмовой корабль «Гленгайл», крейсер ПВО «Ковентри» и эсминцы «Айлекс», «Айсис», «Хотспур» и «Хироу»); с воздуха их прикрывали «Фулмары» 803-й эскадрильи.

Англичанам противостояла Морская дивизия Леванта под командованием контр-адмирала Гутона в составе



Лидер «Вальми» в гавани Бейрута во время Сирийской кампании



**Капитан 1 ранга
Жерве де Лафон**

контрминоносцев «Гепард» (брейд-вымпел капитана 1 ранга Жерве де Лафона) и «Вальми» (капитан 2 ранга Почо), авизо «Элан» (капитан 3 ранга Флери), 9-го дивизиона подводных лодок («Суффлер», «Кайман» и «Марсуэн») и 52-го отряда тральщиков («Джебел-Санэн», «Авосетт», «Марсали», «Жан-Мик» и «Ле Сид»). Главной базой французов в Сирии был Бейрут (начальник порта капитан 3 ранга Жиро-Журдан). Французскому морскому командованию

подчинялись также танкер «Адур» (4500 брт) и патрульная эскадрилья морской авиации 19S в составе пяти летающих лодок «Луар-130», которая базировалась на Триполи.

После заключения перемирия 3-й дивизион контрминоносцев («Гепард», «Вальми» и «Верден») поначалу находился в составе 3-й легкой эскадры. С 1 сентября 1940 г. эта часть флота занималась охранными функциями. «Гепард» и «Вальми», вместе с авизо «Ле Грандье» и «Аннамит», должны были войти в Морскую дивизию Леванта, но, из-за нападения союзников на Дакар, 25 сентября были включены в состав Сил открытого моря; 16-18 октября состоялся первый выход в море этого соединения. 28 октября 3-й дивизион был расформирован, а «Гепард» и «Вальми», наконец, получили приказ готовиться к передислокации в Сирию. 4 ноября они покинули Тулон и 11-го пришли в Бейрут.

Начало военных действий. Высадка десанта у реки Литани

«Гленгайл» вышел из Александрии 3 июня и на следующий день прибыл в Порт-Саид, где принял на борт десантные суда и амуницию; сюда же 4 июня эсминцы «Айлекс» и «Хотспур» доставили из Фамагусты 11-е коммандо подполковника Педдера. 7 июня Соединение В покинуло Алек-



Истребители «Девуатин-520» из эскадрильи GC III/6

сандрию, а Соединение С – Порт-Саид, и оба направились к берегам Ливана. «Гленгайл» своевременно прибыл к месту высадки, но из-за яркой луны был замечен еще в 8 милях от берега. Так как на море была сильная зыбь, затрудняющая посадку на высадочные средства, а у берега – высокий прибой, командир десантного корабля отказался от продолжения операции. «Гленгайл» с двумя эсминцами вернулся в Порт-Саид, а «Ковентри» с «Айсисом» и «Хотспуром» в 06:00 8 июня соединились с адмиралом Кингом к югу от Тира.

После полуночи 8 июня 21-я австралийская бригада пересекла палестино-ливанскую границу и устремилась на север. Французы быстро оставили территорию к югу от реки Литани и закрепились на ее северном берегу, взорвав мост Куасмие. Тир австралийцы заняли уже в 15:30, однако, выйдя к Литани, остановили продвижение. Получив известие об этом, Кинг начал подготовку к высадке десанта – эсминца «Кимберли» между 20:00 и 21:00 обстрелял позиции французов у моста.

В этот день прикрывавшие с воздуха корабли Кинга «Фулмары» 803-й эскадрильи провели два боя с французами. Сначала, около 13:00, их атаковала пара «Девуатинов-520» из эскадрильи GC III/6, но англичане один из них сбили. Шесть других «Девуатинов» из той же эскадрильи



«Бленхеймы» 84-й и 203-й эскадрилий летят для нанесения удара по французским войскам



Штурмовой транспорт «Гленгайл»

напали на такое же количество «Фулмаров» в 15:32. На этот раз в ходе боя было сбито два английских самолета (все летчики погибли), еще два повреждено.

«Гленгайл» пришвартовался в Порт-Саиде на рассвете 8 июня и тут же получил приказ снова выйти в море для продолжения операции. Теперь предстояло высадить весь десант тремя группами севернее устья реки. Одновременно австралийцы при поддержке артиллерии наводили понтонный мост и переправлялись на северный берег Литани.

«Гленгайл» подошел к побережью в 03:00 9 июня. Море было намного спокойнее, и 11 десантных катеров в 04:20–04:50 доставили три группы десантников на берег; четвертая группа (два взвода) осталась в резерве на корабле. После этого десантная флотилия своим ходом отправилась в Хайфу в сопровождении «Гленгайла», «Айлекса» и «Хироу», а Кинг отошел на запад.

Северная группа Z из 102 командос (два взвода) капитана Мура к 06:00 захватила защищенный четырьмя пулеметными гнездами и бронемашинами мост Кафр-Бадда к северу от реки и много пленных. После этого Мор помчался устанавливать контакт с высадившейся южнее группой. В полдень французы с восемью бронемашинами атаковали взвод шотландцев у моста. Коммандос отбивались до 16:00, когда подошли еще шесть БА и атаковали другой взвод. Пленные французы были отбиты, а шотландцы в 17:30 начали отход. Большая часть десантников отступила к востоку и затем перешла на южный берег Литани выше моста, а отходившая на юг, к устью реки, меньшая часть во главе с капитаном Муром сдалась.

Центральная группа Y из 158 человек (три взвода) во главе с самим Педдером под сильным пулеметным огнем высадилась на берег одновременно с северной, в 04:20. Коммандос пересекли пляж и шоссе, после чего, захватывая вражеские узлы сопротивления, попытались с северо-востока приблизиться к казармам, но попали под ружейно-пулеметный огонь. Около 09:00 погиб Педдер, а вскоре были выбиты все офицеры. После этого десантники

заняли оборону близ казарм и оборонялись в окружении до 17:00, когда вынуждены были сдаться в плен.

Южная группа X из 140 бойцов (три взвода) майора Кейеса в 04:50, миновав песчаную косу в устье Литани, высадилась к югу от него. Здесь она встретила готовившихся к переправе австралийцев с каноэ. Позиция была открытой, и коммандос несли потери от огня 75-мм орудий, минометов и пулеметов, а после 09:00 их обстреляли еще и два французских лидера. В это же время австралийская артиллерия начала артподготовку. Воспользовавшись ею, перебравшиеся через реку на каноэ за два рейса полтора десятка коммандос в полдень взяли французскую позицию на господствующей над берегом высоте. В 13:30 сюда прибыл с десанниками Кейес и приготовился к отражению контратаки, но, так как ее не последовало, шотландцы захватили артиллерийскую позицию, откуда французы обстреливали австралийцев.

После того, как французская артиллерия замолчала, австралийцы по косе у устья Литани перешли на северный берег, а около 21:00 попытались штурмовать ферму Айтения,



Разбившийся 8 июня при посадке «Девуатин-520» из эскадрильи GC III / 6



«Блэнхейм» наносит удар по французским позициям

но были отбиты. Однако утром следующего дня французы сдались захваченному ими накануне в плен капитану Муру.

Коммандос понесли тяжелые потери. Из 395 человек, принимавших участие в высадке, 45 погибло и 9 пропали без вести, а 50 получили ранения.

8 июня все три французские субмарины, базирующиеся на Бейрут, находились в море. В 03:10 9 июня «Кайман» безуспешно выпустила две торпеды по крейсеру «Феб» (по другой информации – по «Эйджексу», который, к тому же, был опознан как линкор «Бархэм»). Два британских эсминца попытались отыскать субмарину, но не смогли установить контакт.

Бой у Сидона

Контрминоносцы Жерве де Лафона начали боевые действия 8 июня, когда, вместе с авизо «Элан», эскортировали суда «Шато Икем» (2536 брт) и «Сан-Дидье» (2778 брт) из Бейрута к о-ву Кастеллоризо. Британские самолеты заметили конвой, и он вынужден был укрыться в Триполи, причем «Шато Икем», имевший проблемы с машинами, буксировался «Гепардом» (12 июня оба судна оставили Триполи и 20-го прибыли в Салоники).

Вернувшись в Бейрут на рассвете 9 июня, «Гепард» и «Вальми», после получения сообщения от «Каймана», в 07:00 снова вышли в море для разведки обстановки. Сто-

яло тихое утро с ясным небом и легким бризом. В 08:45 Жерве де Лафон достиг Рас-Сарафенда, в шести милях к северу от реки Литани, где обнаружил скопление мачт в западно-юго-западной части горизонта. Поскольку они вскоре исчезли, французские корабли приблизились к берегу. Заметив к югу от устья реки расположение британцев, они открыли по нему огонь. Французы испытывали недостаток в фугасных снарядах, поэтому, попав под обстрел батареи 2/4-го полка, они в 09:22 ушли; «Гепард» израсходовал 42 снаряда, а «Вальми» – 20. Жерве де Лафон знал, что мощная вражеская эскадра находится рядом и уходил на север вдоль побережья. В 11:45, на подходе к Бейруту, он получил приказ адмирала Гутона вернуться на юг и разведать морские силы врага, не вступая с ними в бой.

В 10:05 Кинг узнал, что французские боевые корабли обстреляли войска на берегу, и, отправив «Ковентри» в Хайфу, полным ходом помчался к месту событий. Но когда он прибыл, де Лафон уже давно ушел. Тогда Кинг приказал, чтобы четыре его эсминца прошли на север вдоль побережья, в то время как сам повернул к Хайфе.

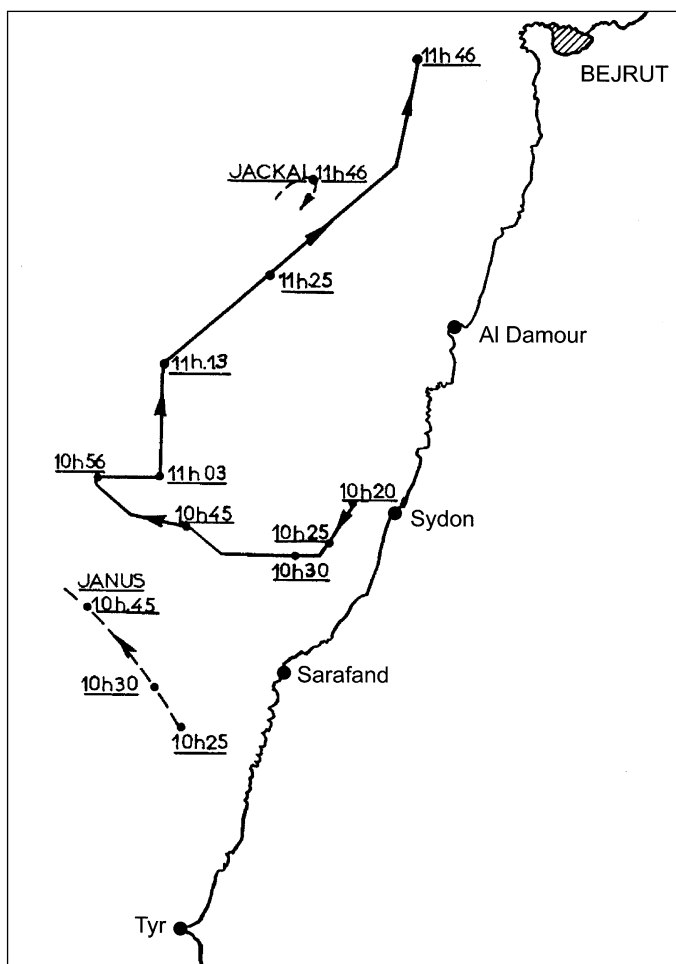
Французский дивизион подошел к Сидону, когда в 13:25 «Гепард» увидел мачты эсминца к юго-западу. Они принадлежали «Джэнесу» (флаг командера Тофилла). «Джекел» следовал за ним в 8 кабельтовых, «Хотспур» – в миле позади «Джакеда», а «Айсис» шел вдоль берега в двух милях к югу от «Хотспура». Тофилл увидел французов в 13:29, когда те поворачивали на запад. Из-за большой дистанции британский командир еще не мог стрелять. Увеличив ско-



Французский авизо «Элан»

Лидер «Вальми» сопровождает транспорт





рость до 30 узлов, он повернул на северо-запад, срезая курс противника.

Тофилл был опытным командиром, ветераном кампании в Норвегии и сражений против итальянцев, включая битву у Матапана. Он считал, что у него будет время, чтобы сосредоточить свои корабли до выхода французов на дальность стрельбы их орудий. Но Жерве де Лафон, едва завершив поворот, в 13:30 с 80 кбт дал первый залп по «Джэнесу». Снаряды «Гепарда», отмеченные зелеными всплесками, упали в двух, а красные с «Вальми» – в трех кабельтовых от противника. Вторые залпы уже легли с накрытием. Тем не менее, «Джэнес» продолжал сближаться, «Джекел» стремился занять позицию у него за кормой, а «Хотспур» оставался дальше к югу. «Джэнес» начал стрелять спустя пять минут после французов, в 13.35, с 75 кбт, но его залпы ложились с большими недолетами.

Французы, выпуская по пять залпов в минуту, сначала шли на запад, а затем отклонились к северо-западу, параллельно британцам. В 13:43 залп «Гепарда» с дистанции 50 кбт накрыл «Джэнес», получивший три прямых попадания. Один снаряд сделал пробоину в кормовой части палубы, другой попал в мостик, убив 12 и ранив еще 12 человек (всех, кроме Тофилла), а третий – в котельное отделение №1, разрушив паровую магистраль.

Чтобы избежать выхода из строя и котла №2, «Джэнес» застопорил ход, и тут же получил еще два снаряда. Эсминец загорелся и завалился на циркуляцию. Орудия продолжали стрелять, но каждая установка по своим данным целеуказания. «Гепард»,двигающийся на запад на 22 узлах, с 45 кбт выпустил по британскому эсминцу торпеду.

В 13:50 «Джекел», развернувшись, прикрыл «Джэнес» дымовой завесой; одновременно выпустив в противника три торпеды. «Хотспур» продолжал оставаться вне дальности эффективной стрельбы.

В 13:54 французские корабли прекратили огонь и повернули на восток. Несколько минут спустя Жерве де Лафон

Эсминец «Джэнес» (фото 1941 г.)





Лидер «Гепард» в бою у Сидона 9 июня 1941 г.

увидел «Айсис», мчащийся на север, чтобы присоединиться к сражающимся. Израсходовав половину драгоценных боеприпасов, французы взяли курс на север.

«Джекел» последовал за ними на полной скорости, периодически меняя курс, чтобы не дать противнику пристреляться. «Хотспур» держался в 12,5 кбт у него за кормой, в то время как «Айсис» шел по правой раковине «Хотспура». В 14:14 французы изменили курс к северо-востоку, прямо на Бейрут, находившийся в двадцати милях, и начали ставить завесу из черного дыма из труб и белого – дымовых шашек. Однако, она не смогла укрыть их от «Джекела», державшегося в 6,5 милях позади, и Жерве де Лафон приказал артиллеристам отогнать его огнем. Вскоре после этого 138-мм снаряд разорвался на верхней палубе «англичанина», вызвав небольшой пожар в каюте баталера (у кормового машинного отделения) и ранив одного человека. В 14:20 французы прекратили стрелять и увеличили скорость до 24 узлов.

В 14:21 британский снаряд попал в кубрик команды «Гепарда», вызвав незначительные повреждения. Французы выпустили больше дыма и увеличили скорость до тридцати узлов, однако дым по-прежнему не обеспечивал прикрытия, и в 14:33 де Лафон снова изменил курс и выпустил несколько залпов в «Джекел» перед тем, как возобновить движение к Бейруту. Этот маневр помог разорвать дистанцию – в 14:46 «британец», израсходовавший в бою 611 120-мм снарядов, прекратил преследование.

«Гепард» в дополнение к полученному попаданию незначительно пострадал от осколков.

«Феб» в 14:50 подошел к «Джэнесу». «Кимберли», сопровождаемый «Эйджексом» и «Кандагаром», отбуксировал «Джэнес» в Хайфу, где только к 05:00 следующего дня уда-

лось взять под контроль пожар на нем. Ремонт корабля в Саймонстауне (Южная Африка) занял более полугода.

Разбирая ход боя, Адмиралтейство резюмировало, что Тофилл должен был держать свои корабли вместе, хотя и признало, что французы превосходили английские эсминцы в точности стрельбы и дальности артиллерии.

В 14:20 три патрулировавших над крейсерами Кинга «Харрикейна» 80-й эскадрильи заметили приближавшиеся со стороны берега самолеты вишистов. Это были четыре бомбардировщика «Блош» MB-200 из эскадрильи EB 3/39 и шесть бомбардировщиков «Мартин-167» из GB I/39, которые прикрывала шестерка «Девуатинов» из GC III/6. Французы начали атаку кораблей Кинга в 15:25. «Харрикейны» бросились на MB-200 и сбили два бомбардировщика, но не заметили летевшие выше «Девуатины». Тройка D-520 контратаковала англичан. При этом су-лейтенант Ле Глоан сбил одного за другим два «Харрикейна»; оба пилота погибли. В 15:40 в район боя на помощь своим прибыли еще три «Девуатина» и три «Харрикейна». Между ними произошел встречный бой. Пока двое англичан атаковали двоих французов, заявив, что сбили обоих, командир французов капитан Ришар напал на третьего англичанина, также заявив о его уничтожении. Затем Ришар сам был подбит и едва сумел уйти. Реально в ходе схватки в лобовом столкновении погибли «Девуатин» и «Харрикейн», но и англичанин, и попавший в плен француз остались в живых.

Вечером 9 июня «Феб» обстрелял расположение французов к северу от моста Куасмие, однако удар пришелся по австралийцам, которые уже заняли эти позиции. Зато на следующее утро «Кандагар» и «Кимберли» провели удачный обстрел, уничтожив технику посланного на подмогу французам у Литани батальона, в результате чего их контратака сорвалась.

Рано утром 10 июня 21-я бригада по наведенному понтоному мосту перешла Литани, подавила оставшиеся узлы сопротивления и устремилась на север следом за отходившим противником. 12 июня ее передовой батальон вступил в контакт с врагом у Сидона.

По результатам первых обстрелов в 7-ю австралийскую дивизию был направлен офицер флота для связи с эсминцами, выполнявшими заявки сухопутных войск.

Генерал Денц по-своему оценил действия британского флота по поддержке австралийских войск. 11 июня он запросил адмирала Дарлана о возможности использования «Ju.87, способных поражать корабли». Дарлан отреагировал немедленной посылкой в Сирию 12 бомбардиров-

Бомбардировщики «Мартин-167F» эскадрилий 6В и 7В





Британские солдаты поддерживаемые легким танком Mk.VI в Сирии, 13 июня 1941 г.

щиков «Мартин 167F» эскадрилий 6В и 7В флотилии 4F авиации флота, а затем и истребительной эскадрильи 1АС (12 «Девуатинов-520»).

Угроза от вражеских лидеров, самолетов и подводных лодок вынудила командующего Средиземноморским флотом адмирала Каннингхэма 10 июня отрядить на усиление Кинга 10-ю флотилию эсминцев («Стюарт», «Джегуар», «Гриффин» и «Дефендер»), а 13-го легкий крейсер «Линдер» и эсминцы «Джервис» и «Хэсти» сменили крейсер «Эйджекс» и эсминцы «Хотспур», «Стюарт» и «Кандагар».

Действия авиации сторон против кораблей

Первой добилась успеха британская морская авиация. 11 июня «Свордфиши» 829-й эскадрильи бомбили корабли в Бейруте. После этого французы решили увести оттуда танкер «Адур» дальше на север, в Джунех, однако, не успев соединиться с кораблями сопровождения, в 01:30 12 июня танкер был торпедирован «Свордфишем» 815-й эскадрильи в 8 милях к северу от Бейрута. В 04:30 «Адур» вернулся в Бейрут, где стал на ремонт.

13 июня французы направили против британских кораблей у Сидона четыре истребителя MS-406 из GC I/7 и четыре бомбардировщика LeO-451 из GB I/31, однако те долетели только до Джезины, где были перехвачены «Харрикейнами» 80-й эскадрильи. В схватке один из англичан был сбит стрелком атакованного им бомбардировщика.

В начале июня 10-й германский авиакорпус перебазировался с Сицилии на аэродромы Греции и Крита (Элевсин и Ираклион), а также на итальянский аэродром Гадурра на острове Родос. Отсюда он принялся совершать налеты на Александрию, Порт-Саид и Хайфу. У берегов Леванта действовали II/KG26, Stab., I. и II./LG1 (III./LG1 находилась в Северной Африке), разведку вели Ju.88 из 1.(F) /121 и 2.(F)/123.

В ночь на 12 июня немцы заминировали подходы к Хайфе, что задержало выход «Феба» и четырех эсминцев на пять часов. Утром 13 июня три разведчика 10-го авиакорпуса сообщили о том, что «британские корабли, покинувшие Александрию, направляются к побережью Ливана; в составе соединения, предположительно, находится ли-

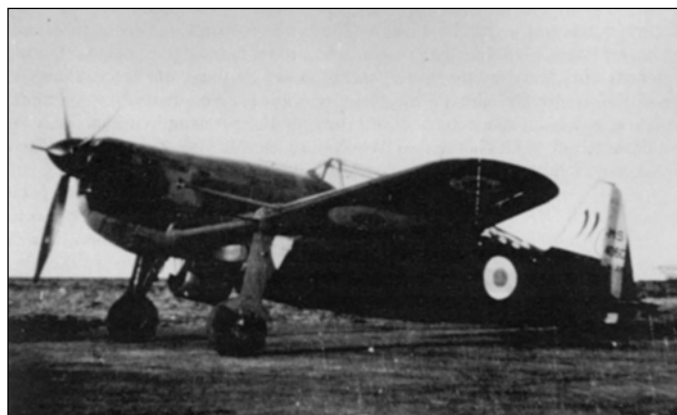
нейный корабль типа «Бархэм». На самом деле, в состав обнаруженной британской эскадры входили крейсера «Феб» и «Эйджекс» с эсминцами. Немцы немедленно подняли две группы бомбардировщиков. Группа из четырех Ju.88 из I/LG1, не получив целеуказания, в 15:00–15:35 отбомбилась по аэродрому в Никосии (Кипр). Вторая группа из девяти бомбардировщиков Ju.88 I. и II/LG1 (еще три вернулись назад) под командованием капитана Коллеве после 15:00 начала было атаку «двух крейсеров и шести эсминцев» юго-западнее Бейрута, но была сама атакована «Томагавками» из патрулировавшей над кораблями восьмерки 3-й эскадрильи RAAF; два «Юнкерса» рухнули в море, британские корабли не пострадали. Таким образом, решение от 10 июня о том, что ответственность за прикрытия кораблей возлагается на «Фулмары», а «Харрикейны» прикрывают сухопутные войска, реально не выполнялось.

14 июня разведчики 10-го авиакорпуса выявили множество вражеских боевых кораблей у берегов Ливана, однако вылеты против них отложили на следующий день. Зато отличились французы. Британские легкий крейсер «Линдер» и эсминцы «Джервис» и «Гриффин» обстреливали береговые цели в районе Сидона, когда в 16:20 «Гриффин» заметил к северу два эсминца. Группа обстрела и группа прикрытия – крейсер ПВО «Ковентри» с эсминцами «Айлекс» и «Айсис» – бросились на перехват. В 16:35 «Линдер» обнаружил противника, но «Гепард» и «Вальми» успели уйти под защиту четырехорудийной батареи на мысе Рас-Бейрут прежде, чем крейсера смогли открыть по ним огонь.

Около 18:00 на британские корабли, которые следовали без прикрытия с воздуха, вышли четыре бомбардировщика LeO-451 из GB I/31 в сопровождении шести «Деву-



Истребитель «Харрикейн» прикрывает колонну техники



Истребитель MS-406 из состава GC I/7

атинов». Бомбардировщики уже начали сбрасывать бомбы, когда появился отозванный с разведвылета на Бейрут «Харрикейн» флайт-офицера Кука из 80-й эскадрильи. Его атаковала тройка «Девуатинов». Англичанин был поврежден, но тут подоспели еще два его товарища. В ходе «собачьей свалки» с четырьмя французами один «Харрикейн» был сбит (пилот погиб), а три «Девуатины» ушли сильно поврежденными, причем один из них разбился при посадке. Корабли не пострадали.

Ночью 14/15 июня поиск у побережья Сирии и Хайфы тремя группами вели 11 бомбардировщиков He.111 из состава II/KG26.

Утром 15 июня два немецких разведчика заметили три вражеских соединения, причем в состав одного из них якобы входили «линкор и 4 крейсера». Были подняты 13 Ju.88 из II/LG1 капитана Коллеве и шесть из I/LG1 капитана Хоффмана. Потеряв по пути к цели девять самолетов (шесть вернулись назад и три не нашли противника и отбомбились по аэродромам на Кипре), в 17:03 девять «Юнкерсов» группы Коллеве пошли в атаку на Соединение В (крейсер «Линдер», эсминцы «Джервис», «Хэсти», «Айсис» и «Айлекс»). Сам Коллеве и еще два пилота претендовали на потопление легкого крейсера. На самом деле, их жертвой стал эсминец «Айсис» – корабль был поражен двумя близкими разрывами 1000- и 500-кг бомб, вызвавших излом корпуса с затоплением прилегающих отсеков. Кроме того, атакованному одиночным «Юнкерсом» «Джекелу» 500-кг бомба пробила палубу и ушла за борт, где взорвалась, нанеся кораблю лишь легкие повреждения. Шесть «Харрикейнов» 80-й эскадрильи повредили два Ju.88, из которых один сел в Турции и был интернирован. «Айсис» же на следующий день своим ходом в сопровождении «Ковентри» добрался до Хайфы, откуда затем ушел на ремонт в Сингапур.



Истребитель MS-406 из состава GC I/7



Счетверенный 12,7-мм зенитный пулемет «Виккерс» крейсера «Линдер» (фото июля 1941 г.)

Эскадрилья 6В морской авиации на самолетах «Мартин-167F» из Сиди Ахмеда (Тунис) через Бриндизи и Афины прибыла на аэродром Раяк в Сирии утром 15 июня, а уже в 18:40 того же дня три ее самолета вылетели на первое задание – атаку британских кораблей у побережья Ливана. Их прикрывали семь «Девуатинов-520» из GC III/6 и шесть «Моранов-406» из GC I/7; кроме того, вместе с ними действовала четверка LeO-451 из GB I/12. Англичане были атакованы в 19:18. Пилот самолета 6ВЗ заявил о «потоплении» вражеского корабля, но на самом деле атакованный эсминец «Айлекс» был только поврежден – разорвавшиеся у борта две бомбы вызвали затопление котельного отделения №1. Корабль был отбуксирован «Хэсти» в Хайфу, затем, после временного ремонта, добрался до Александрии, откуда через Дурбан ушел на капитальный ремонт в США.

В 19:30 GB I/31 отправила на английские корабли еще четыре LeO-451, но их атака была отбита зенитным огнем, один самолет получил повреждения.



Эсминец «Айсис», поврежденный авиацией 15 июня 1941 г.

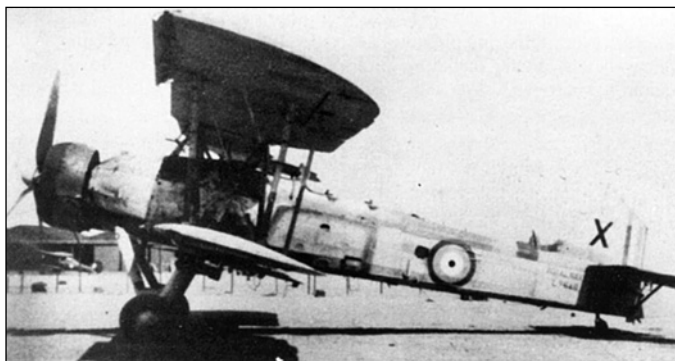
Это был самый напряженный день для Королевского флота за всю кампанию. По свидетельству старшего офицера «Хотспура» лейтенанта Ходжинсона, *«следующие три недели, проведенные у берегов Сирии, были медовым месяцем по сравнению с Грецией и Критом».*

Гибель «Шевалье Поль»

Британское вторжение привело Дарлана в ярость. Как утверждают, штаб адмирала едва отговорил его от отправки Сил Открытого моря к Бейруту с конвоем, доставляющим легкую бригаду – единственную мобильную часть во всей армии Виши, но 11 июня «суперэсминец» «Шевалье Поль» был направлен в Бейрут с грузом из 800 138-мм снарядов для кораблей Жерве де Лафона. Это было необходимо, поскольку «Гепард» к этому времени израсходовал 383 снаряда, еще 250 передал на «Вальми» и остался всего с 200 138-мм снарядами.

«Шевалье Поль» под командованием капитана 2 ранга Сала вышел из Тулона в 22:10 (по Гринвичу) 11 июня. Он прибыл в Бизерту в 20:00 12 июня и в полночь 12 июня после дозаправки (принял 560 т мазута) покинул ее. Корабль проследовал маршрутом Бизерта – остров Касо (восточнее Крита) через Мессинский пролив при очень хорошей погоде без каких-либо инцидентов, не встретив по пути ни одного судна. У Касо он оказался в 05:00 15 июня. Следуя по маршруту, ему оставалось пройти 420 миль за 21 час до точки, лежащей в 20 милях от мыса Сент-Андре, а затем еще 90 миль до Триполи. Имея 250 т мазута, чтобы следовать за графиком, ему нужно было израсходовать не более 200 тонн, чтобы в конце пути оставался резерв 50 т, что было ничтожно мало в случае встречи вражеских сил.

15 июня в 13:00 южнее Каstellоризо прямо по курсу была замечена низколетящая летающая лодка «Сандерленд», которая быстро удалилась к западу. В 13:50 самолет того же типа появился прямо по курсу, и в 6000–7000 м повернул на 90° вправо. Он поддерживал контакт, держась со стороны солнца всю вторую половину дня. В 15:00 был замечен второй «Сандерленд». Он поддерживал контакт с кораблем, находясь на большом расстоянии на востоке, в то время как первый держался на западе. Нечего было и думать о том, чтобы ускользнуть от них засветло. Видимость

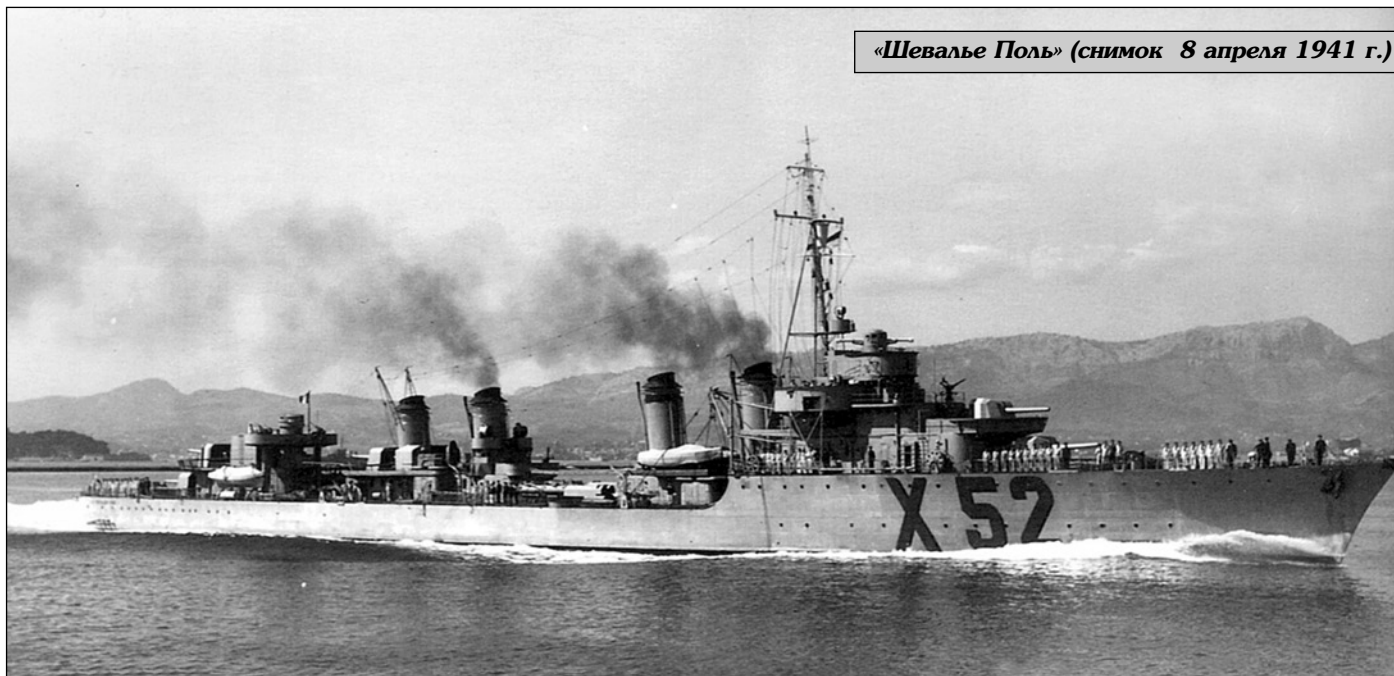


«Суордфиш» (L7648) 815-й эскадрильи

была превосходная, море спокойное. «Шевалье Поль» следовал на 28 узлах, намереваясь попытаться оторваться с наступлением ночи. Солнце село в 17:10, но в 17:45 обе летающие лодки продолжали слежку. В это время корабль снизил скорость до 12 узлов, чтобы не иметь заметной кильватерной струи, и повернул на юг. Десять минут спустя оба преследователя исчезли. В 19:00 «Шевалье Поль» снова дал 28 узлов, и в 22:50 был в точке в 20 милях от мыса Сент-Андре. Луна поднялась в 21:31.

В это время шесть британских торпедоносцев «Свордфиш» из 815-й эскадрильи, которые взлетели после получения сообщения от «Сандерленда» из 230-й эскадрильи, базирующейся в Александрии, уже искали «четырёхтрубник». Самолеты, направленные для ночной атаки, были оснащены дополнительными топливными баками типа LR, размещенными в кабине наблюдателя, так что их экипажи в этом полете состояли из двух человек.

Согласно отчету Сала, в 00:04 (по Гринвичу) 16 июня был услышан и замечен одномоторный биплан по пеленгу 180°. Французы забили тревогу, но самолет удалился. В 00:07 заметили самолет того же типа очень близко от себя и на малой высоте по пеленгу 70°. Снова забили тревогу. Увидев след торпеды, повернули на 25° вправо. Французы открыли огонь, но через 10 секунд после сигнала тревоги торпеда попала «Шевалье Полю» в правый борт и взорвалась в носовом машинном отделении – оно, как и кормовое котельное, было немедленно затоплено, ко-



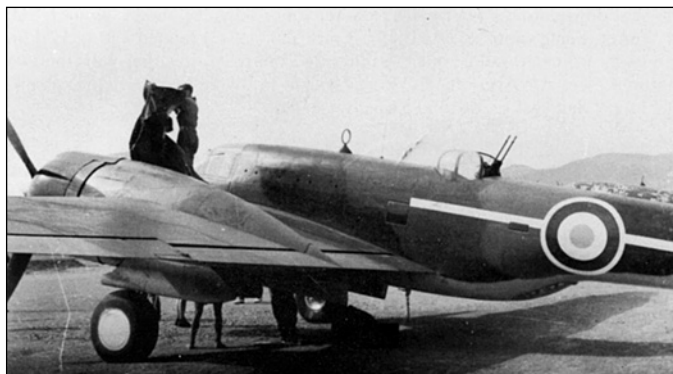
«Шевалье Поль» (снимок 8 апреля 1941 г.)

тел №3 взорвался, кормовое машинное отделение было затоплено через 5 минут. Коллектор №1 был незамедлительно изолирован. Оставшееся носовое котельное отделение прекратило подачу пара. Корабль получил крен в 4–5° и начал медленно погружаться кормой. Экипаж спокойно собрался на левом борту. Погода была безветренная, на море – полный штиль. В 00:17 еще один «Свордфиш» зашел по левому траверзу и сбросил торпеду. Она прошла в 5 метрах по корме, а самолет был сбит из пулемета «Браунинг».

Корабль погружался очень медленно. Когда возможности осушить затопленные отделения и спрямить контрминоносец были исчерпаны, капитан решил эвакуировать весь экипаж, оставшись на борту с группой офицеров и добровольцев, чтобы затопить «Шевалье Поль», если с рассветом появятся английские корабли. Если французские корабли сумеют подойти раньше, можно было попытаться использовать буксировку и осушить кормовые отсеки, поскольку затопления не распространялись. Все лодки и плоты, а также все, что могло плавать, было сброшено в воду, на них погружены запасы продовольствия и воды, а также наиболее важные документы и карты, после чего все плавсредства отошли на 500 м от корабля. По радио послали сообщение о торпедировании.

Солнце встало в 02:10. Корабль продолжал медленно погружаться, вода начала просачиваться из затопленных помещений через водонепроницаемые переборки. В 04:15 рядом приводнилась летающая лодка «Луар-130». Самолет снова взлетел в 04:30, приняв на борт раненых.

В 06:45 вода достигла палубы по правому борту. Капитан 2 ранга Сала потерял надежду спасти корабль и решил ускорить его погружение, открыв кингстоны и иллюминаторы правого борта, когда в 07:00 на горизонте появились «Гепард» и «Вальми». Несколько минут спустя крен увеличился, кормовая часть погрузилась, и через несколько секунд «Шевалье Поль», задрав нос, исчез с поверхности. «Гепард» и «Вальми» быстро подняли на борт всех уцелевших французских моряков и экипаж уничтоженного английского самолета (лейтенант Клиффорд и суб-лейтенант



Бомбардировщик «Мартин-167F» эскадрильи 7В

Винтер). Из 255 членов экипажа потопленного корабля 249 были спасены, в том числе трое раненых.

«Гепард» и «Вальми» вышли из порта уже через час после просьбы «Шевалье Поля» о помощи, но тут же наткнулись на «Линдер», «Джервис» и «Кимберли», патрулирующие у побережья. «Кимберли» полным ходом пошел на сближение и вступил с французами в перестрелку. Поскольку у Жерве де Лафона почти не было боеприпасов, он прикрылся дымовой завесой и отступил в Бейрут. В этом кратковременном столкновении французы израсходовали 78 снарядов. «Кимберли» претендовал на попадания, но фактически ни одна из сторон не добилась успеха. После того, как одиночный самолет неудачно отбомбился по «Кимберли», корабли союзников поспешно отошли, а «Гепард» с «Вальми» вышли еще раз, однако прибыли слишком поздно.

Бой у Бейрута

16 июня к эскадре Кинга присоединился легкий крейсер «Найяд» с эсминцами «Кингстон» и «Низам», сменившие «Феб», «Гриффин» и «Дефендер». В то же время адмирал Каннингхэм, обеспокоенный растущим числом кораблей в



«Джегуар» во главе флотилии



Вид на мостик «Гепарда» из «вороньего гнезда»

ремонте и недостаточным числом истребителей, выделяемых Королевскими ВВС, рекомендовал командиру 15-й эскадры крейсеров в светлое время суток оставаться в Хайфе, чтобы не нарваться на германские и французские самолеты. Он заявил: *«Армия должна выбрать между поддержкой с моря приморского фланга и истребительным прикрытием войск».*

Однако опасения командующего Средиземноморским флотом оказались напрасными. Вмешательство немцев оказалось разовым, а что касается французсов, то, хотя с 14 июня в Сирию начали прибывать самолеты из метрополии и Французской Северной Африки, британцы непрерывными атаками вражеских аэродромов быстро подавили активность противника. Прибывшая 17 июня на семи «Мартинах-167» эскадрилья 7В вместе с 6В вынуждена была заняться поддержкой сухопутных войск.

17 июня, после остановки операции «Бэттэкс» (провальная попытка Уэйвэлла деблокировать Тобрук), из Египта прибыли 45-я эскадрилья «Бленхэймов» и две эскадрильи «Харрикейнов», а четыре эскадрильи «Веллингтонов» из района Суэцкого канала должны были содействовать наступлению на Бейрут и Дамаск.

После получения известия о гибели «Шевалье Поля» 16 июня с 800 138-мм снарядов из Тулона в Сирию был направлен лидер «Вокелен». 20-го в 13:40 английский самолет заметил его, но вскоре контакт был потерян, и атак не последовало. На конечном участке маршрута поддержку с воздуха осуществляли девять «Мartiнов» флотилии 4F и истребители GC I/7 и GC II/3. В 08:40 21 июня лидер благополучно достиг Бейрута.

В 14:00 этого же дня «Джекел» остановил французское госпитальное судно «Канада» и в сопровождении Соеди-



«Девуатины-520» из состава эскадрильи GC II/3

нения В («Найяд», «Дикой», «Хотспур» и «Хэвок») привел его в Хайфу. На следующий день, после досмотра, судно было отпущено.

Защитой Бейрута должна была заниматься эскадрилья GC III/6, но 22 июня три «Бленхэйма» флайт-офицера Мура из 11-й эскадрильи, наносившие удар по французским кораблям в гавани, повредили «Вокелен» близкими разрывами (100 осколочных пробоин в корпусе и 40 – в надстройках по правому борту, погибло 7 и ранено 10 членов экипажа). Заодно прямое попадание получило судно «Бродвэл» (3271 брт). Самолет Мура в ходе налета был сильно поврежден.

После этого адмирал Гутон решил, что, поскольку истребители не могут обеспечить защиту кораблей от атак вражеских бомбардировщиков, лидерам необходимо оставить Бейрут. В ночь с 22 на 23 июня «Гепард» и «Вальми» покинули гавань и вдоль берега на 8 узлах двинулись на север.

В это время Кинг с «Найядом», «Линдером», «Джегуаром», «Кингстоном» и «Низамом» находился в 10 милях к северу от Бейрута, следуя на 7 узлах на юг; «Джервис», «Хэвок», «Хотспур» и «Дикой» были развернуты мористее в противолодочном патруле. В 01:48 23 июня наблюдатели «Найяда» сообщили о двух силуэтах в 2,5 милях впереди на северном курсе вблизи берега.

Как только английские прожекторы осветили французсов, те увеличили скорость и повернули на юг. В 01:50, едва Жерве де Лафон завершил разворот, флагманский «Найяд» с дистанции 25 кбт накрыл «Гепард», попав невзорвавшимся 133-мм снарядом в кормовой погреб (французсы заявляют, что снаряд был 6-дюймовый), что обошлось без последствий – погреб был пуст (команда не успела загрузить его перед выходом). «Гепард» открыл ответный огонь, пошел зигзагом, выставил дымовую завесу, а в 01:53 выпустил две торпеды.



Крейсер «Найяд»

Крейсер «Линдер» (снимок 1942 г.)

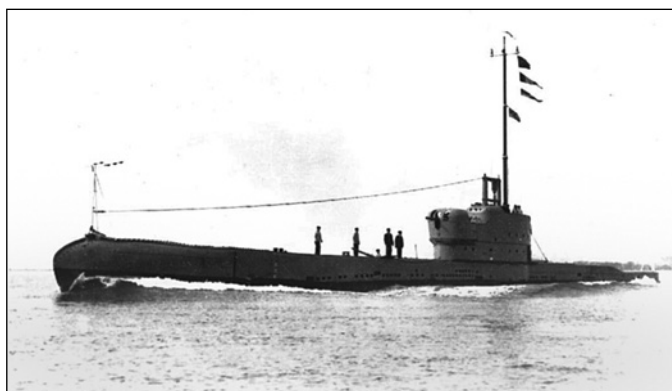
В 01:55 бой достиг кульминации – скорость достигла 28 узлов, когда между французскими кораблями прервалась связь. Каждому из них пришлось маневрировать самостоятельно. Англичане непрерывно освещали их осветительными снарядами и прожекторами. «Линдер» выпустил четыре торпеды, «Джегар» – еще две. Французские корабли прижимались к побережью настолько близко, что британские перелеты рвались на берегу. Наконец, четырехорудийная 164-мм береговая батарея в Нахр-эль-Кебель открыла огонь, после чего англичане отвернули. Столкновение продолжалось около 11 минут. Корабли де Лафона ушли назад в порт без дальнейших повреждений. «Гепард» израсходовал 60 138-мм снарядов.

Авизо «Элан», следовавшее собственным маршрутом, добралось только до Рас-Бейрута, где село на мель; позже его удалось снять оттуда и отвести в гавань.

Французская подводная лодка «Суффлер» с началом боевых действий патрулировала у Тира, *атаковала три эсминца*, сама *была атакована глубинными бомбами* и вернулась в Бейрут 11 июня. Впоследствии имели место столь же безрезультатные выходы «Суффлера» 14–18 и 20–21 июня.

24 июня лодка вышла в свой последний поход. На следующий день около 13:00, когда она находилась на поверхности в 3 км от Калдеха (12 км к югу от Рас-Бейрута), заряжая батареи, были замечены приближающиеся с запада четыре торпеды. Сманеврировать французы не успели, и одна торпеда попала в середину корпуса. «Суффлер» немедленно переломился и ушел на дно с 50 членами экипажа; уцелело только четверо находившихся на мостике.

Утром 25 июня британская субмарина «Парфиан», патрулируя в районе Бейрута, в перископ заметила на поверхности неприятельскую подводную лодку. Коммандер Римингтон собирался было атаковать противника торпедами, но цель погрузилась. Оставаясь на позиции, в 12:35 британская субмарина к юго-западу от Бейрута в 3 милях по пеленгу 5° снова заметила французскую лодку в надводном положении. В 12:46 последовал четырехторпедный залп с дистанции 10–15 кбт. Одна торпеда попала под руб-

**Подводная лодка «Парфиан»****Автомобиль командиров Свободной Франции генерала Жоржа Катру и генерал-майора Поля Луи ле Жентильома в сопровождении конного эскорта на улицах Дамаска, июнь 1941 г.**



Британские войска в Дамаске. На переднем плане «Брэн-кэрриер» индийского контингента, далее виден разбитый вишистский легкий танк «Рено» FT-17. 26 июня 1941 г.

ку цели, после чего та переломилась пополам и быстро затонула.

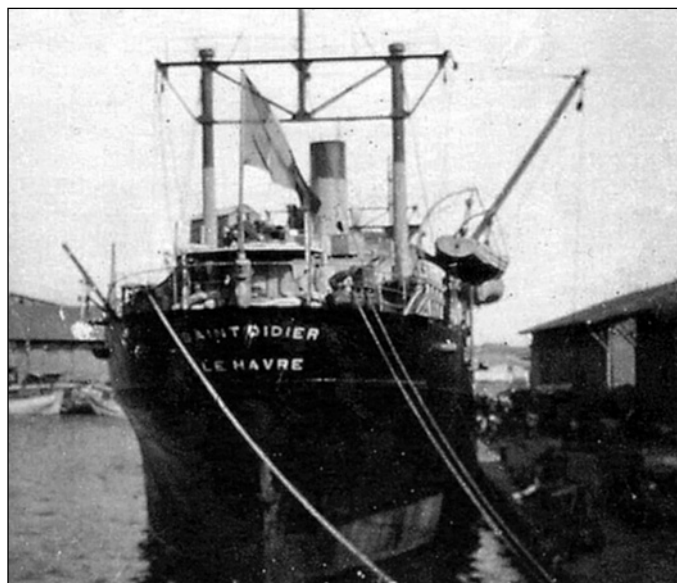
Дамаск был взят британцами еще 21 июня, но французы продолжали сопротивление. Дарлан возродил свою идею направить четыре пехотных батальона в Сирию на борту «Страсбурга», четырех крейсеров, дивизиона лидеров и дивизиона эсминцев под германским воздушным прикрытием. 24 июня его представитель сделал соответствующее предложение итало-германской Комиссии по перемирию. 27 июня информация об этом дошла до Лондона. Немцы были несколько озадачены готовностью Франции к разжиганию конфликта с Великобританией на море. Однако нет свидетельств того, что Силы Открытого моря

когда-либо реально готовились к такой операции, поскольку ее неудача в уже проигранной кампании подрывала потенциал французского флота. Возможно, Дарлан просто проверял реакцию немцев. 30 июня он решил, что крупномасштабная война с Великобританией не служила бы интересам Франции.

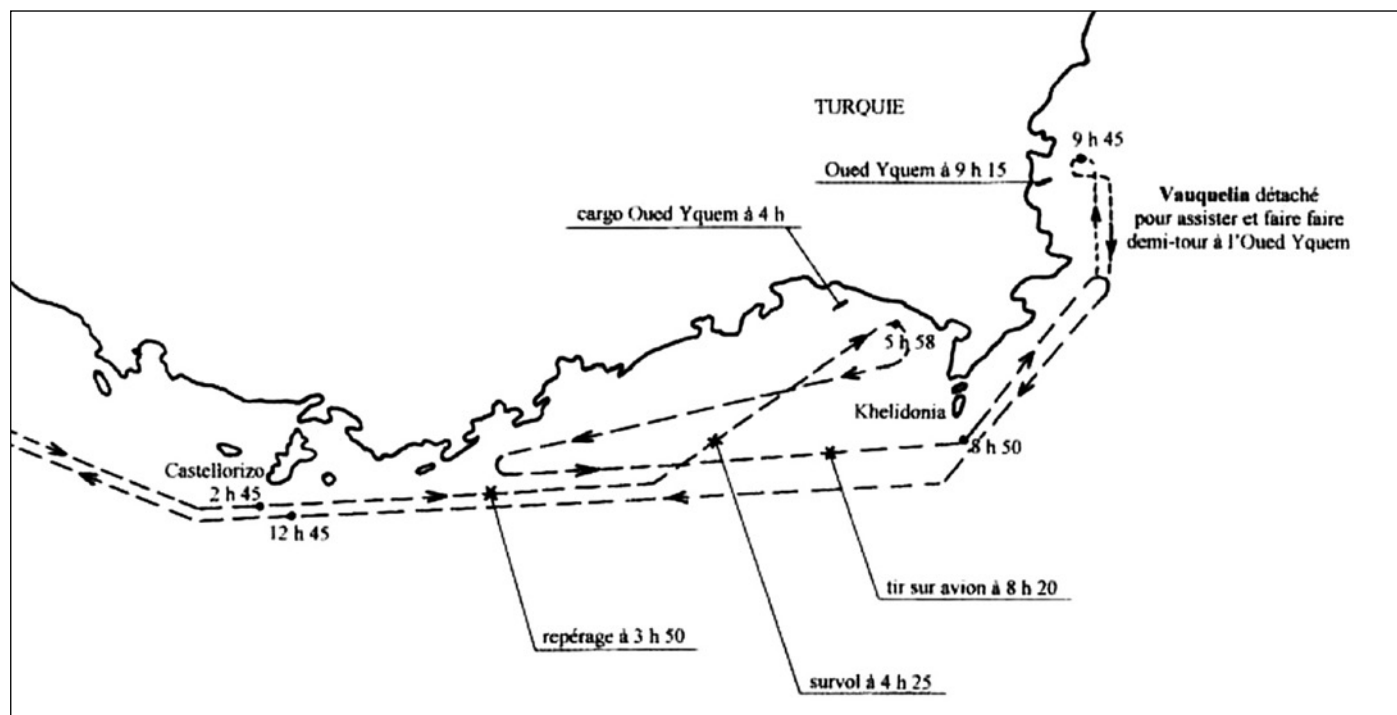
Срыв попытки доставки снабжения в Сирию

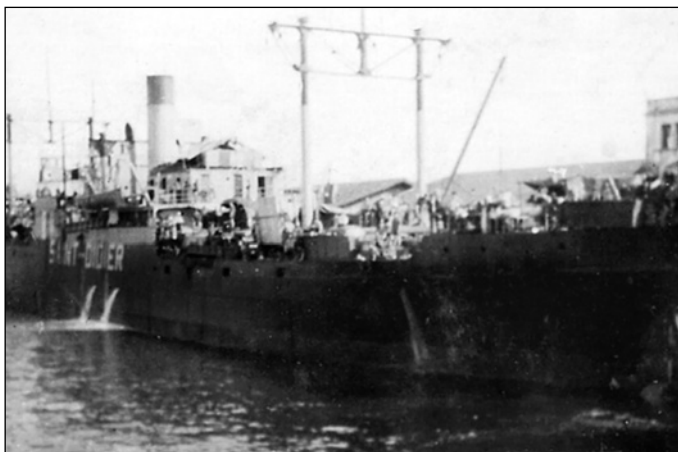
В начале июля, когда исход боев в Леванте уже не вызывал сомнений, французы, при содействии немцев и итальянцев, попытались доставить туда войска и грузы.

29 июня «Гепард», «Вальми» и «Вокелен» покинули Бейрут и 1 июля прибыли в Салоники. В тот же день из Салоник в Сирию вышло судно «Сан-Дидье» с четырьмя батареями зенитной артиллерии на борту, а в 04:45 следующего дня – судно «Шато Икем» с тремя зенитными батареями.



Транспорт «Сан-Дидье» под погрузкой в Салониках





Транспорт «Сан-Дидье» перед отправкой в Сирию

Британская авиация на Кипре (около 30 самолетов) была предупреждена и вела регулярную разведку – обнаруженное 2 июля «Бленхэймом» у мыса Халидония судно на следующий день было проверено «Свордфишами» 815-й эскадрильи, которые установили, что это турецкое «Техни-сахар».

4 июля торпедоносец «Свордфиш» 815-й эскадрильи обнаружил «Сан-Дидье» под турецким флагом у мыса Хеллион, у входа в залив Анталья. Последовавшая в 07:00 торпедная атака оказалась неудачной (торпеда прошла под судном и взорвалась на берегу). В 12:25 и 13:25 это судно, уже под французским флагом, снова было атаковано «Свордфишами», и снова неудачно. Из-за проблем с машинами «Сан-Дидье» не мог дать более 5 узлов, поэтому капитан решил остановиться в турецкой гавани Анталья, куда судно зашло в 17:10. В 18:40 четыре «Альбакора» 826-й и 829-й эскадрилий нашли француза у входа в порт в 150 метрах от турецкого судна. Все самолеты дружно атаковали и под огнем зенитной артиллерии сбросили четыре торпеды. Первая прошла мимо французского и турецкого судов и взорвалась в порту среди фелюг, две из

которых затонули. Три другие торпеды поразили «Сан-Дидье», который в 22:00 ушел на дно; 13 членов экипажа были убиты, 33 ранены. Один из «Альбакоров» (L7133) был потерян во время вынужденной посадки вблизи Ларнаки (на Кипре) – это была единственная потеря в ходе 22 вылетов против французского судна.

5 июля три контрминоносца, приняв борт по 150 солдат алжирского пехотного батальона, который прибыл из Франции по железной дороге, и по 30 тонн боеприпасов, вышли из Салоник и на 19 узлах направились в Бейрут. В этот же день «Шато Икем» был замечен «Бофайтером», но судно находилось вне радиуса действия «Свордфишей» и укрылось на Родосе.

6 июля «Свордфиш» заметил три лидера, отстаивающиеся в турецких водах у мыса Анамур. В 08:40 «Бофайтер» обстрелял «Шато Икем» у Родоса, ранив 7 человек. Судно вернулось на Родос, затем перешло на Кастеллоризо, где экипаж усилил его зенитную артиллерию за счет перевозимых орудий, и, не дождавшись распоряжений, в 23:00 снова направились в Триполи.

7 июля французские лидеры были вновь замечены «Бофайтером», а в 08:15 «Свордфиш» 815-й эскадрильи нашел «Шато Икем» между островом Грамбуза и турецким берегом. Последовала атака судна, но сброшенная торпеда прошла мимо цели и взорвалась на турецком берегу. Восемь торпедоносцев были готовы подняться в воздух из Никосии, однако вылет авиагруппы был сорван налетами немецкой авиации в 09:10 и 10:45, в результате чего был уничтожен один «Альбакор». Лидеры присоединились к «Шато Икему» в 350 км к западу от Никосии, после чего французы начали отход на запад. В середине дня два «Бленхэйма» 203-й эскадрильи нашли и безуспешно бомбили «Шато Икем» в заливе Пинкеа, а в 19:00 его обстреляла летающая лодка «Сандерленд».

8 июля британские самолеты продолжили преследовать французов – около полудня «Шато Икем» был обстрелян «Бофайтером» (4 раненых), но два «Свордфиша» в турецких территориальных водах не атаковали, а при посадке в Никосии самолет P4082 из 815-й эскадрильи разбился.

Лидер эсминцев «Вальми»





Бомбардировщики LeO-451 из GB I/25

Лидеры вернулись в Салоники 9 июля, а «Шато Икем» – несколькими днями позднее. Поскольку в это время в Сирии уже велись переговоры о прекращении огня, более попыток доставить туда войска и грузы не предпринималось.

Последние операции у берегов Леванта

В ночь на 5 июля 21-я австралийская бригада начала операцию по захвату города Дамур, расположенного на побережье Средиземного моря в 30 км к югу от Бейрута и в 3 км к северу от одноименной реки. В ранние часы 6 июля река Дамур была форсирована в двух местах, после чего австралийцы устремились на север – часть сил направилась в обход города с востока, а остальные продвигались вдоль прибрежного шоссе. 8 июля была перерезана дорога Дамур–Бейрут, а в 02:00 9 июля наступающие с юга войска вышли к окраине Дамура. Окружение не удалось – французы успели отступить, но австралийцы немедленно начали продвижение по прибрежному шоссе на Бейрут. 10 июля они были уже в 5 милях от Бейрута.

Взятие Дамура решило исход кампании. Генерал Денц еще 8 июля, до падения города, начал переговоры о перемирии. Режим прекращения огня вступил в силу в 00:01 12 июля.

Корабли Кинга приступили к обстрелам французских позиций в районе Дамура 25 июня, повторив бомбардировки 25-го, 27-го, 28-го и 30 июня, а затем 2 июля. В последнем случае «Найяд», «Перт», «Кандагар», «Кингстон», «Хэвок» и «Гриффин» обстреляли и уничтожили французскую батарею из четырех орудий вместе со складом боеприпасов в Аби. Однако возвращение в Хайфу оказалось несколько испорченным – к югу от Тира самолеты Королевских ВВС подвергли корабли, опознанные разведчиками как «три французских эсминца с тремя судами», бомбардировке. Целью оказался крейсер «Перт», но, к счастью, обошлось без попаданий.

Очередной обстрел позиций французов у Дамура «Эйджекс», «Джекел», «Низам», «Кимберли», «Хэвок» и «Хэсти» провели 4 июля, продолжив огневую поддержку сухопутных войск 5-го, 6-го и 7-го; командующий 1-ым австралийским корпусом генерал Лаварак очень высоко оценил эффективность этих бомбардировок. Только после полудня 7 июля французская авиация – 14 LeO-451 из GB I/31, /12 и /25 под прикрытием 12 «Девуатинов» предприняли единственную вялую попытку атаковать корабли противника, однако, хотя британские истребители не перехватили их, налет закончился конфузом. Позднее на эту же цель вышли Ju-88 из II/LG1, но на этот раз самолеты были своевременно перехвачены «Харрикейнами» 80-й эскадрильи, повредившими два бомбардировщика. Вечером 7 июля адмирал Кинг резюмировал: «Совершенно ясно, что захват Дамура является вопросом времени».

В ночь на 8 июля один из находившихся в дозоре у входа в Бейрута британских торпедных катеров, МТВ-68 лейтенанта Смита, обследуя бон, нашел брешь в его обороне и, воспользовавшись налетом Королевских ВВС, пробрался в гавань. Сначала он «выпустил в транспорт торпеду», но взрыва не последовало. Затем Смит у северного мола заметил «два 3000-тонных судна». Из-за слишком малой дистанции для торпедной атаки он сбросил две глубинные бомбы рядом с их машинными отделениями. В это время французы заметили катер и обстреляли его, после чего Смит покинул гавань. В ходе атаки был поврежден только танкер «Пегас» (3663 брт).

С началом переговоров, 8 июля, адмирал Гутон отдал приказ способным двигаться кораблям и судам уходить в Турцию, а остальные затопить. 9-10 июля в Искандерун ушли танкер ВМС «Адур» и танкер «Цирус» (405 брт), авизо «Элан», пять тральщиков, три буксира и траулер; подводные лодки «Кайман» и «Марсуэн» отправились в Бизерту.

Водоналивное судно «Ла Мар» было атаковано с воздуха, укрылось в Триполи и было там затоплено. 9 июля по прямому приказу из метрополии из Бейрута вывели и затопили задержанные здесь в июне 1940 года три британских судна – «Бродвэл», «Лесбиан» и танкер «Пегас».

Получив сообщение воздушной разведки о вышедших в море французских судах, в ночь с 10 на 11 июля легкие крейсера «Эйджекс» и «Феб» с эсминцами «Джекел», «Гриффин», «Кингстон», «Хэсти» и «Кимберли» обыскали побережье Сирии, но ничего не обнаружили и засветло вернулись в Хайфу.

Завершение боевых действий

14 июля в Сен-Жан-д'Акре было подписано соглашение о перемирии (Конвенция Акра). Общие потери вишистов в Сирии составили 1558 убитых и пропавших без вести и 1790 раненых. Союзники потеряли убитыми и ранеными 1552 австралийцев, 1900 британцев и индийцев, и 650 «свободных французов». Французские ВВС потеряли 169 самолетов (с 14 июня по 4 июля в Сирию в дополнение к имевшимся прибыло еще около 100 самолетов) – 45 на земле, 20 в авариях, 54 серьезно поврежденными, 16 от зенитного огня и 26 погибло в воздушных боях, британская авиация – 41 (3 на земле, 4 сбиты зенитками, 27 погибло в воздушных боях, остальные разбились в авариях). Способные летать французские самолеты через Родос и Афины отбыли во Францию. С 7 августа по 27 сентября 37 563 военнослужащих и гражданских лиц были репатриированы из Сирии в метрополию, а 5668 человек перешло на сторону «Свободной Франции».

Безвозвратные потери в корабельном составе понесли только французы. Лидер, подводная лодка и торговое судно были потоплены, а все корабли и суда, интернированные турками, были проданы Турции 8 ноября 1943 г.; исключение составил только «Элан», возвращенный Францией в декабре 1944 г. Корабли де Лафона вышли из Салоник 18 июля и 22-го прибыли в Тулон, где вошли в состав сил 3-го округа.

Французский Левант отказался иметь дело со «Свободной Францией», и мандат перешел под управление Великобритании.

Итоги

По большому счету, у французов в Сирии не было ни малейшего шанса выстоять. В полуокружении британских владений, без необходимой помощи со стороны метрополии и временных союзников – Германии и Италии, этот осколок французской колониальной империи в восточном углу Средиземного моря был обречен с того момента, как



Австралийские солдаты позируют на фоне захваченных на аэродроме в Алеппо вишистских истребителей MS-406 из состава GC I/7

правительство Виши дало себя втянуть в иракскую авантюру Гитлера.

Поскольку кампания была сухопутной (военно-морская ее составляющая оказалась крайне незначительной), прибытие на театр кораблей Сил открытого моря ничего бы не изменило, разве что привело бы к столкновению с британским Средиземноморским флотом, обладавшим в этом регионе развитой системой баз. Ко всему, дипломатическая и техническая стороны вопроса, а именно получение разрешения на операцию от итало-германской Комиссии по перемещению и выделение немцами необходимого количества топлива, были делом не одного дня. Немцы же и итальянцы ограничились разрешением французским кораблям и самолетам, следовавшим в Сирию и обратно, использовать свои воды, воздушное пространство, порты и аэродромы.



Война в Сирии окончена. Верховный комиссар Виши в Сирии генерал Анри Денц спускается с борта корабля в Марселе, сентябрь 1941 г.

В этих условиях корабль Жерве де Лафона, с самого начала боевых действий испытывавший острую нехватку боеприпасов главного калибра, сумели достаточно ярко себя проявить. Представляются очевидными два момен-

та: во-первых, от более решительных действий в стычках с англичанами французов удерживал «снарядный голод», а, во-вторых, британцы после боя 9 июня действовали у побережья Ливана исключительно соединениями, в состав которых входил хотя бы один легкий крейсер, из-за опасения оставить свои эсминцы один на один с французскими лидерами. С другой стороны, де Лафон в течение всего времени мог рассчитывать только на свои силы, поскольку даже морская авиация была задействована главным образом на сухопутном фронте. Так что, даже то, что он сумел увести свои корабли из Бейрута невредимыми, является большим успехом.

Через полтора года, в ноябре 1942-го, Раймону Жерве де Лафону, уже контр-адмиралу и командиру 2-й легкой эскадры, снова пришлось противостоять многократно превосходящему противнику – на этот раз американским силам вторжения у Касабланки...

Литература

- Гаррос Л. Военно-морской флот Франции во Второй мировой войне (1997)
 Bertke D.A., Kindell D., Smith G. World War II Sea War, Vol 4: Germany Sends Russia to the Allies (2012)
 Campbell J. Naval Weapons of World War Two (1985)
 Jackson A. The British Empire and the Second World War (2006)
 Jordan J., Moulin J. French Destroyers: Torpilleurs d'Escadres and Contre-Torpilleurs, 1922-1956 (2015)
 Langtree C. The Kelly's: British J, K, and N Class Destroyers of World War II (2002)
 Lassaque J. Contre-torpilleurs de type Guepard 1928-1942 (2010)
 O'Hara V.P. Struggle for the Middle Sea: The Great Navies at War in The Mediterranean, 1940-1945 (2009)
 Roskill S.W. War at Sea 1939-1945. Vol.I (1956)
 The Royal Navy and the Mediterranean. Vol.II: November 1940 – December 1941 (2002)
 Sutherland J., Canwell D. Vichy Air Force at War: The French Air Force That Fought the Allies in World War II (2011)
 Taghon P. Die Geschichte des Lehrgeschwaders 1. Bd.1: 1936-1942 (2004)
 Whitley M.J. Destroyers of World War Two (1988)
 «Le Fana de l'aviation» № 359 (12/99)

Александр Заблотский

Владивосток за годы войны перевалил импортных грузов почти в четыре раза больше Мурманска и почти в пять

Для приемки новых судов были привлечены моряки Балтийского бассейна, практически прекратившего перевоз-

Место гибели пароходов ДГМП «Кола» и «Ильмень» в Восточно-Китайском море («Суда министерства морского флота погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.» Справочник, М.: 1989)

The map shows the East China Sea (Восточно-Китайское море) and the surrounding landmasses of Korea (Корея), Japan (Япония), and the Soviet Union (СССР). The Korean Peninsula is labeled 'Корея' and 'П-ов Корея'. The Japanese archipelago is labeled 'Япония'. The Soviet Far East is labeled 'СССР'. The Sea of Japan is labeled 'Японское море'. The Korean Strait is labeled 'Корейский пролив'. The Yellow Sea is labeled 'Жёлтое море'. The Pacific Ocean is labeled 'Тихий океан'. The locations of the ships 'Kola' (Кола) and 'Ilymen' (Ильмень) are marked with small icons and labeled 'Кола (пу)' and 'Ильмень' respectively. The map includes latitude and longitude lines, with labels for 30°, 35°, and 40° latitude and 120°, 130°, and 140° longitude.

ки, а также черноморцы. Из Самарканда во Владивосток прибыли выпускники эвакуированного Одесского института инженеров морского флота.

Кроме того, для решения кадрового вопроса 15 июля 1942 года народный комиссар морского флота СССР подписал приказ о введении на судах ученичества из числа подростков в возрасте 14 лет. Однако даже этот шаг не разрешал всех проблем с кадрами, и тогда 16 октября 1942 года приказом № 300 наркома морского флота СССР на судах морского флота был введен институт воспитанников-юнг, разрешающий принимать на флот двенадцатилетних подростков. Таким образом, в строй моряков-дальневосточников встало более 3000 подростков. Почти все они предварительно проходили двухмесячное обучение в мореходных школах городов Владивостока, Находки, поселка Раздольное и железнодорожной станции Океанская.

Одним из судов, полученных из США, был пароход «Кола». Грузовой турбоход «Сатартия» («Satartia»), полной вместимостью 4994 брт, был построен в 1919 году на верфи «Американ Интернейшнл Шипбилдинг Корпорэйшн» («American International Shipbuilding Corporation») в Хог-Айленд, штат Пенсильвания. Одновальная котлотурбинная главная энергетическая установка мощностью 2400 л.с., работавшая на жидком топливе, обеспечивала судну скорость полного хода 11,5 узлов. На борту было установлено вооружение, включавшее 102-мм орудие, шесть 12,7-мм крупнокалиберных пулеметов и четыре 7,62-мм пулемета.

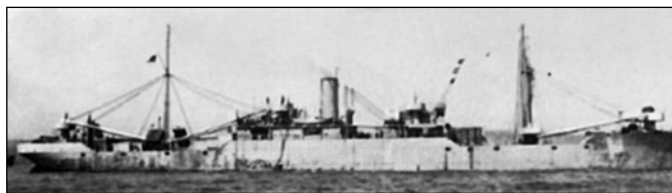
14 декабря 1942 года «Сатартия» была принята в Сиэтле от Военной судовой администрации США советской закупочной комиссией и включена под названием «Кола» в состав Дальневосточного государственного морского пароходства.

Капитаном «Колы» стал Лев Михайлович Соловьев, который до войны был капитаном-наставником в Черноморском государственном морском пароходстве. С началом боевых действий он был переведен во Владивосток, где принял пароход «Петр Великий», а затем был назначен на «Колу». Состав экипажа составляли моряки, прибывшие на Дальний Восток из блокадного Ленинграда и ранее плававшие на судах Балтийского морского пароходства. Примерно две трети экипажа составляла молодежь в возрасте до 30 лет, включая трех юнг – 16-летнего Руслана Уткина и 14-летних Спартака Ганзюка и Мая Быстрякова.

13 февраля 1943 года «Кола» под командованием капитана Л.М. Соловьева вышла из Владивостока в свой второй рейс под советским флагом. Судно следовало в балласте в Петропавловск-Камчатский и далее в американские порты. На борту, кроме штатного экипажа, находилась военная команда под командованием лейтенанта Н.П. На-

горного, моряки Дальневосточного пароходства, следовавшие в Америку для приемки судов, передаваемых по ленд-лизу, а также девять пассажиров, в том числе четверо детей (работники советских представительств в США и члены их семей). Всего согласно судовой роли на пароходе было 73 человека.

Суда ДГМП обычно зимой шли до Петропавловска-Камчатского через пролив Лаперуза и южную часть Охотского моря. Затем от Петропавловска курс прокладывали вдоль восточного побережья Камчатки к мысу Кроноцкий, потом шли к островам При-



Пароход ДГМП «Кола»

былова и оттуда спускались к Алеутским островам и выходили через пролив Уника в Тихий океан, следуя в Порт-Анджелес на западном побережье США к западу от Сиэтла.

Однако зимой 1943 года в проливе Лаперуза сложилась тяжелая ледовая обстановка, кроме того, японские власти ужесточили правила прохода через пролив, ограничив ширину разрешенного фарватера, мотивировав это опасностью прорыва американских подводных лодок в Охотское и Японское моря. В этой обстановке руководство пароходства вынуждено было направить суда в США обходным маршрутом через Цусимский пролив и далее вокруг Японских островов. Незамерзающий Сангарский пролив был закрыт японскими властями для советских судов.

На инструктаже перед отходом в рейс капитан Соловьев получил карты, на которых красной тушью была очерчена узкая полоса для прохода судов вблизи японского побережья. Выходить из неё категорически запрещалось. Также капитану сообщили, что на маршруте его перехода не зафиксировано действий американских подводных лодок. Сам маршрут был согласован с японскими властями и через американского военно-морского атташе доведен до сведения командования ВМС США.

Во избежание атак все советские суда в годы войны на Дальнем Востоке в темное время суток должны были нести положенные ходовые огни, а на фок-мачте дополнительно к ним яркий белый огонь. Кроме того, они обязаны были круглосуточно на видном месте нести государственный флаг СССР, а также иметь на обоих бортах и люках трюмов такие же флаги, нарисованные яркими красками. Ночью флаги должны были подсвечиваться. Эти опознавательные знаки показывали, кому принадлежит данное судно.

15 февраля 1943 года в южной части Цусимского пролива «Кола» задержал японский сторожевой корабль. После сигнала японцев «Застопорить ход» радист И.Х. Кириленко передал радиogramму во Владивосток, текст которой гласил: «Судно задержано японским патрульным судном в Цусимском проливе». Со сторожевика запросили флажным семафором название судна, скорость, порт приписки и порт назначения. После завершения опроса сторожевик поднял сигнал: «Следовать по назначению». И.Х. Кириленко вторично связался с Владивостоком и сообщил, что «судно отпущено японским военным кораблем и следует по назначению». «Кола» вышла в Тихий океан.

На исходе 16 февраля пароход «Кола» следовал рекомендованным курсом. Заканчивались очередные сутки рейса и вахта третьего помощника капитана И.П. Шевченко. В полночь капитану Л.М. Соловьеву предстояло изменить курс судна – лечь на северо-восток. Но этот маневр «Коле» выполнить уже не удалось. В 23 часа 30 минут по судовому времени раздался сильный взрыв – в левый борт парохода попали две торпеды. «Кола», которая находилась в 250 милях южнее острова Сикоку, была атакована американской подводной лодкой SS-276 «Софиш» («Sawfish») под командованием лейтенант-коммандера Сэндса (E.T. Sands).

«Меч-рыба», именно так переводится название субмарины, принадлежала к подводным лодкам типа «Гэйтоу» («Gato»). Она была заложена 20 января 1942 года на верфи «Портсмут Нэйви Ярд» («Portsmouth Navy Yard») в шта-



Капитан парохода «Кола» Л.М. Соловьев

те Мэн, спущена на воду 23 июня 1942 года и принята ВМС 26 августа того же года. После прохождения курса боевой подготовки SS-276 перешла через Панамский канал из Атлантики в Тихий океан и 31 января 1943 года вышла из Перл-Харбора в свой первый боевой поход с задачей вести крейсерство у южного побережья Японии.

Хотя командир «Софиш» лейтенант-коммандер Сэндс был достаточно опытным подводником, в командование над своей первой подводной лодкой S-29 вступил в конце 1940 года, в боевой поход он шел тоже в первый раз. Торпедная атака «Колы» стала его боевым дебютом.

Вот как Сэндс описал свою атаку в журнале боевых действий SS-276: «16.02.43 г. 19:07 постоянно виден белый свет. Пеленг 180 градусов. Повернул на сближение. Контакт радаром на расстоянии 15 000 ярдов. Из-за яркой луны подойти ближе не могу. Пошел параллельным курсом. 22:00 опередил цель. Расстояние 1500 ярдов. Иду на глубине 40 футов. Отслеживаю по радару до 500 ярдов. Приближаюсь по перископу. 22:29 выстрелил тремя торпедами из носовых аппаратов. Два попадания, одно у фок-мачты, другое в кормовую часть. 22:38 цель затонула в координатах 30 градусов 45 минут с.ш., 135 градусов 33 минуты в.д.».

Первая торпеда попала в район надстройки судна, разрушив жилые помещения. Вторая попала в топливный диптанк. На палубу выбросило мазут, и она моментально стала скользкой. Погас свет. Оставшиеся в живых в абсолютной темноте бросались за борт или скатывались по скользкой палубе в воду и стремились отплыть как можно дальше от тонущего парохода.

Радист И.Х. Кириленко успел включить аварийную радиостанцию и передать в эфир условный сигнал, означавший, что судно торпедировано. Затем повторил открытым текстом: «Торпедированы. Быстро тонем». Эти слова он пе-

редал несколько раз. Не зная точных координат, Кириленко в своей последней радиogramме не указал место трагедии.

Пароход резко накренился на левый борт и в течение 2-3 минут ушел под воду. Большинство членов экипажа и пассажиров погибли при торпедировании «Колы». Те, кому удалось покинуть гибнущее судно, из последних сил поплыли к всплывающим с погрузившегося парохода спасательным шлюпкам и плотам. При этом в воде погибла дублер кочегара, 22-летняя Вера Гунько.

На покрытой мазутом поверхности воды плавали доски, лючины, опрокинутая шлюпка, вельбот. Люди зывали о помощи, кричали, цеплялись за плавающие предметы. На днище перевернутой шлюпки выбрались старший механик Ф.Т. Мотин, боцман П.Д. Матвеев, буфетчица Л.Я. Полевая; неподалеку от них на плоту находились капитан Л.М. Соловьев с несколькими членами экипажа.

В это время в 300-350 метрах от барахтающихся в воде моряков всплыла подводная лодка. Обычно подводники в таких случаях забирали из шлюпок или поднимали из воды капитана потопленного судна. При особой удаче – вместе с судовым журналом, содержащим массу интересной информации. Однако командир «Софиш» не проявил интереса к судовым документам, мер по оказанию помо-



Командир ПЛ SS-276 «Софиш» лейтенант-коммандер Е.Т. Сэндс



Подводная лодка SS-276 «Софиш» (конец 1943 г.)

щи тонущим также не предпринял. Субмарина оставалась на поверхности ещё минут десять, потом ушла из района гибели «Колы».

С большим трудом моряки поставили шлюпку на киль и стали руками вычерпывать из нее воду. Потом обнаружили в шлюпке закрепленное ведро. Спасшиеся моряки разместились в уцелевших после гибели судна спасательной шлюпке и рабочем вельботе. С рассветом сделали переключку.

В вельботе капитана Льва Михайловича Соловьева оказались судовой электрик Вячеслав Рябков, машинист Корнилий Тихонов, кочегар Александр Летин, дублер кочегара Афанасия Сащенко, буфетчица Любовь Полевая, юнга Руслан Уткин, лейтенант Николай Нагорный и единственный уцелевший пассажир, 14-летний подросток Миша. В шлюпке старпома Виктора Михайловича Алексева – старший механик Федор Тимофеевич Мотин, 3-й механик Геннадий Смаричевский, 4-й механик Семен Лебединский, радист Иван Кириленко, боцман Петр Матвеев, матрос Михаил Шаповалов, судовой токарь Константин Чернявский, машинисты Михаил Платонов и Петр Владыкин, юнга Спартак Ганзюк, краснофлотец Георгий Сидоренко.

Одновременно с переключкой провели ревизию имущества, находившегося в шлюпке и вельботе. В шлюпке, где находился радист И. Кириленко, уцелели только шлюпочный компас, топорик, мачта, кливер, четыре весла, багор и ведро. Паруса не было, вместо шлюпочного руля приспособили одно из весел. Ещё хуже было с провизией. Галеты и шоколад в цинковых ящиках были залиты морской водой и размокли. Правда их ещё можно было есть. Пресной воды в шлюпке не было совсем.

В шлюпке поставили мачту, подняли кливер, подошли к вельботу, приняв с него буксирный конец. Поделили провизию и то небольшое количество пресной воды, имевшейся на вельботе. Теперь возник вопрос, что делать дальше, ведь до побережья Японии было более 200 миль. Капитан Соловьев принял решение держать по шлюпочному компасу курс на юг, надеясь через три-четыре дня дойти до небольших островов, расположенных, как он полагал, где-то недалеко. До побережья Японии, по его же расчетам шлюпка и вельбот скорее всего не дошли бы.

Положение на шлюпке старпома осложнялось тем, что опытных рулевых среди находившихся на ней моряков не было. Кроме того, старпом Алексеев вышел в рейс нездоровым (ему предлагали остаться во Владивостоке, однако он посчитал для себя невозможным списаться на берег), боцман Матвеев, не успевший еще как следует окрепнуть после блокадной зимы в Ленинграде, тоже находился в тяжелом состоянии. «Дед», стармех Мотин вывихнул руку в ночь гибели «Колы». Остальным никогда не приходилось иметь дело со шлюпочным рулем. Поэтому на руле попеременно стояли только радист Кириленко и третий механик Смаричевский.

20 февраля ночью стал усиливаться ветер и к утру он достиг десятибалльной силы. Пошла крупная зыбь. Волны накатывались на шлюпки. Буксир, соединявший шлюпку с вельботом, мешал ею управлять. Радист Кириленко стоял на руле и с трудом ворочал веслом. Он старался поставить шлюпку носом к волне. Неожиданно на волне произошел резкий рывок. Буксирный трос не выдержал и лопнул. Шлюпку и вельбот ветер стал отгонять в разные стороны и скоро вельбот исчез в ночной тьме. Как оказалось, навсегда. Когда и где погибли находившиеся в нем члены экипажа «Колы» во главе с капитаном Львом Михайловичем Соловьевым, мы уже никогда не узнаем.

Ко всему прочему, шлюпка потеряла плавучий якорь, и её накрыло сильной волной, обдав людей с ног до головы холодной водой. Принялись вычерпывать ее. По указанию старпома Алексева моряки из воздушного ящика

шлюпки соорудили самодельный плавучий якорь и бросили его за борт. Шлюпку развернуло против ветра, и она стала более послушной.

Когда шторм стих, по предложению старшего помощника, изменили курс на противоположный тому, которым шел капитан Соловьев на вельботе. Старпом исходил из того, что мимо расположенных к югу небольших островов, куда проложил курс капитан, можно легко пройти, не заметив их. Все согласились, что предложение разумное. Решили двигаться на север, к берегам Японии.

На следующее утро моряки принялись за изготовление из брезента паруса. Под руководством больного боцмана Матвеева в работе приняли участие все, кто мог двигаться. Установили мачту и с большим трудом подняли сшитый парус. Выбрали плавучий якорь. Шлюпка, качаясь на волнах, пошла своим ходом новым курсом.

Обессиленные и полураздетые моряки страдали от холода, при этом шлюпку периодически накрывали холодные волны. Пожалуй, труднее всего приходилось четырнадцатилетнему юнге Спартаку Ганзюку.

«Кругом опять стояла ночь, шлюпка качалась на плавучем якоре. Я забился под кормовые банки, пытаюсь заснуть. Но холод очень уж донимал, и нельзя было лежать спокойно. Я ворочался с боку на бок и всякий раз, поднимая голову, оставлял пряди волос на борту шлюпки. Они прилипали к застывшему мазуту и с треском отрывались от головы при каждом движении. В конце концов я встал и тут же сквозь шум услышал, что рядом со мной кто-то громко стучит зубами.

Это был наш юнга Ганзюк. Он ползал по всей шлюпке в поисках мало-мальски удобного места. Я окликнул его и предложил лечь рядом: так легче согреться. В тонком резиновом плаще, босой, юнга весь дрожал. Мне нечем было его прикрыть. Я обнял мальчика и прижал к себе, но он стучал зубами непрерывно и подробно, не в силах сдерживать колотившую его дрожь» – вспоминал позже радист И. Кириленко.

Но самым тяжелым испытанием стало отсутствие пресной воды. Особенно страдали и трудно переносили жажду тяжело болевшие краснофлотец Г. Сидоренко, токарь К. Чернявский, боцман П. Матвеев, юнга С. Ганзюк, старпом В. Алексеев. Украдкой моряки начали пить забортную воду, уговаривая в то же время друг друга не делать этого.

Ночью 24 февраля 1943 года, на восьмые сутки после гибели судна, в шлюпке скончались 4-й механик Семен Абрамович Лебединский и машинист Петр Иванович Владыкин. Тела умерших предали морю. Стармех Мотин записал в свой блокнот фамилии усопших и дату их смерти.

Теперь уже никто из моряков не упрекал друг друга и не уговаривал не пить морскую воду. Люди пытались хоть как-то утолить жажду. Механики Мотин и Смаричевский и машинист Платонов сумели собрать из железной банки изпод сигнальных ракет и медной трубки, найденной в шлюпке, самодельный опреснитель соленой воды. Используя в качестве топлива деревянные банки шлюпки, разожгли небольшой огонь. Вскоре из трубки показались первые капли дистиллированной воды. Опреснитель позволял получить несколько сотен граммов пресной воды. На всех.

25 февраля утром похоронили в море юнга Спартака Федоровича Ганзюка и краснофлотца Георгия Брониславови-



**Юнга парохода «Кола»
С.Ф. Ганзюк**

ча Сидоренко. На следующий день 26 февраля по морскому обычаю похоронили боцмана Петра Дмитриевича Матвеева. Скончавшихся товарищей оставляли в шлюпке на некоторое время, чтобы по ошибке не принять живого, но потерявшего сознание, за мертвого.

Старпом В. Алексеев впал в забытие и бредил. Тем мизерным количеством воды, что удавалось получить из опреснителя, утолить жажду было невозможно. Есть не хотелось. Шоколад и калорийный пищевой концентрат пеммикан лежали практически нетронутыми.

Утром 27 февраля опять опреснили немного забортной воды. Первую порцию горячей влаги, как всегда, решили дать больному старпому Алексееву, который сидел, прислонившись к матче. Его стали будить, но он оказался мертвым. Старшего помощника капитана Виктора Михайловича Алексеева похоронили в море. За старшего в шлюпке остался «дед» – старший механик Федор Тимофеевич Мотин.

В этот день на полученной из опреснителя воде развели шоколад из аварийного запаса. Им в первую очередь напоили токаря Чернявского, тихо лежавшего на дне шлюпки. Однако в полдень 1 марта умер и он. После того как Константина Иосифовича Чернявского предали морю, в шлюпке осталось пять человек.

К этому моменту шлюпка осталась почти без банок и воздушных ящиков, их пустили для поддержания огня при опреснении воды. Поэтому приходилось постоянно следить за уровнем воды на дне шлюпки, вычерпывая её за борт. Все обессилели. Чаще стали отдыхать. Голод и жажда окончательно подкосили людей. Их тела покрылись гнойными язвами. Ноги и руки опухли, перестали сгибаться.

Слегли Мотин и Платонов. Лежал у весла и Смаричевский. Шлюпка никем не управлялась, моряки потеряли всякую надежду на спасение и уже ждали наступления неизбежного конца. И тут на горизонте появились два дымка. Через некоторое время дымки превратились в два небольших японских военных корабля. С них тоже заметили шлюпку, подошли ближе, застопорили ход и спустили на воду вельбот.

Находившийся на вельботе, японский офицер велел морякам перейти из шлюпки в вельбот. Когда он убедился, что никто из них не в состоянии двигаться, по его команде матросы перетаскивали каждого в вельбот, взяв за руки и ноги. Не взяли только матроса Михаила Игнатьевича Шаповалова – он был мертв. На календаре было 4 марта 1943 года, шли 16-е сутки с момента гибели «Колы». Шлюпка находилась в 40 милях юго-восточнее мыса Муротосаки на острове Сикоку. Японский тральщик спас старшего механика Федора Тимофеевича Мотина, 3-го механика Геннадия Львовича Смаричевского, радиста Ивана Харитоновича Кириленика и машиниста Михаила Федоровича Платонова.

Вот что вспоминал машинист М.Ф. Платонов: «Когда японцы подняли нас на борт корабля, то сразу перенесли на кормовую палубу и положили на кусок брезента. Собрались матросы и с любопытством смотрели на нас. Первое, что мы попросили, дать воды. Японцы принесли каждому по литровой банке. Увидев, с какой жадностью мы пили, судовой медик отобрал воду и жестом дал понять, что сразу так много пить нельзя. Потом он оказал нам медицинскую помощь. Мы знаками попросили офицера похоронить по морскому обычаю нашего товарища, оставшегося в шлюпке. Японские матросы не откладывая спустились на вельбот и выполнили просьбу».

Когда через двое суток моряков свозили с борта корабля на берег, И.Х. Кириленко через переводчика обратился к командиру корабля: «Господин командир! Я и мои товарищи выражаем вам и вашей команде благодарность за оказанную нам помощь в море. Мы были в крайне бедственном положении. Будем помнить о вас, моряке-джентльмене. Желаем вам благополучного плавания». Выслушав,

офицер приложил палец к козырьку и ответил: «Я счастлив, что имел возможность оказать вам помощь. Желаю доброго здоровья».

Едва моряки с «Колы» ступили на землю, как почувствовали, что она уходит из-под ног. Их качало от слабости и истощения, приходилось прилагать большие усилия, чтобы удержаться на ногах. Спасенных моряков накормили, затем в сопровождении жандармов отправили в город Модзи, в жандармское управление. На следующий день моряков повели в баню, выдали старое, но чистое белье, солдатские шинели и деревянные колодки на ноги.

С этого дня начались вежливые, но по-азиатски хитрые допросы. Главное, чего хотели японцы, чтобы моряки сделали официальное заявление для прессы, что их судно потопила американская подводная лодка. Но они, в свою очередь, честно отвечали, что не знают, кто торпедировал «Колу». Как вспоминал И. Кириленко: «Несколько раз – и обиняком и прямо – у меня спрашивали: не американской ли была лодка? Судя по всему, японским следователям очень хотелось, чтобы допрашиваемый ими советский моряк показал, что пароход «Кола» был торпедирован именно американской подводной лодкой. Я насторожился и отвечал, взвешивая каждое слово».

Кроме того, японцы использовали представившуюся возможность получить сведения интересующую их разведку. Среди многочисленных и, на первый взгляд, безобидных вопросов, задаваемых морякам были и такие: «Будьте добры объяснить, когда и с каким грузом пароход «Кола» пришел во Владивосток перед последним рейсом, в котором его постигло печальное бедствие?» или «Мы вас просим сообщить, не видели ли вы до потопления каких либо судов поблизости? Не было ли в их числе американских?». Вопросы зачастую повторялись. Японцы извинялись и тут же задавали очередной каверзный вопрос. Со своей стороны, спасенные моряки просили скорейшей встречи с представителями советского посольства.

23 марта 1943 года спасенных членов экипажа парохода «Кола» передали советскому консулу в Токио. 1 апреля через Корею и Маньчжурию они выехали домой во Владивосток. Подлечившись и отдохнув, все четверо продолжили плавать на судах Дальневосточного морского пароходства.

Вернемся, однако, назад, в трагическую ночь с 16 на 17 февраля 1943 года на борт SS-276 «Софиш», продолживший свое патрулирование. Не успел лейтенант-коммандер Сэндс дать отбой боевой тревоги, а члены экипажа субмарины бурно обсудить свою первую атаку и первый боевой успех, как на горизонте появилась новая потенциальная цель.

Вот выдержки из журнала боевых действий SS-276: «17.02.43 г. 03:20 пеленг на цель 270 градусов. Приблизились до 8000 ярдов, так как луна была слишком яркой, и я боялся быть замеченным, решил удалиться от цели на дистанцию 15 000 ярдов. 05:37 цель стала пересекать курс по носу. 06:39 произвели выстрелы трех торпед. Последовали попадания. Судно затонуло за 3 минуты». Однако и на этот раз мишенью Сэндса стали не японцы, а союзники. Его «Меч-рыба» отправила на дно советский транспорт «Ильмень».



Радист парохода «Кола» И.Х. Кириленко

Пароход ДГМП «Ильмень». Снимок сделан 22 сентября 1942 г. в одном из американских портов



Грузовой пароход «Ирма Кимме» («Irma Kimme»), полной вместимостью 2369 брт, был построен в 1923 году на верфи «J. Frerichs & Co AG» в Айнсварден, Германия. В 1926 году судно было переименовано в «Атену» («Athena»). В 1933 году «Атена» была приобретена СССР и под названием «Ильмень» вошла в состав Балтийского государственного морского пароходства. В 1939 году «Ильмень» был передан Мурманскому государственному морскому пароходству. В мае-июне 1942 года под командованием капитана Анатолия Даниловича Могучего в составе союзного конвоя QP-12 совершил переход в Исландию и США. В конце 1942 года с импортным грузом «Ильмень» пришел во Владивосток и вошел в состав Дальневосточного государственного морского пароходства.

После разгрузки и небольшого ремонта «Ильмень» 22 января 1943 года с грузом угля вышел из Владивостока в Петропавловск-Камчатский. В Петропавловске «Ильмень» должен был выгрузить уголь и следовать в США за ленд-лизскими грузами.

Капитан А.Д. Могучий намеривался выйти в Тихий океан через пролив Лаперуза и Охотское море. На третьи сутки судно подошло к кромке льда в проливе. Проводкой судов там занимался пароход «Балхаш», который имел мощную машину и прочный корпус. Однако в тяжелом льду он повредил носовую часть и вынужден был прекратить работу. Капитан «Балхаша» Ф.М. Светлов оповестил суда, ожидавшие проводку, что его судно идет в порт на ремонт. Вскоре капитан «Ильменя» получил указание пароходства возвращаться и следовать в порт Находка. 10 февраля поступило новое распоряжение – идти в бухту Наездник. Из неё 11 февраля «Ильмень» вторично вышел в рейс, следуя в Петропавловск через Корейский пролив и далее вокруг Японии. На борту находились 36 членов экипажа и воен-

ная команда, обслуживающая орудие и зенитные пулеметы, в составе помощника капитана по военной части Е.В. Соколова и пяти краснофлотцев.

Утром 16 февраля на выходе из пролива к пароходу приблизился японский военный корабль. На этот раз командир японского сторожевика даже не останавливал советское судно, ограничившись запросом по международному своду сигналов. Заходя то с правого, то с левого борта запросил: «В какой порт следуете?». Ему сообщили. Потом поступили другие вопросы. Дав требуемую информацию о пункте назначения и порте приписки, «Ильмень» продолжил свое одиночное плавание. Выйдя в Восточно-Китайское море, пароход лег на курс 85°.

17 февраля в 7 часов 45 минут утра по судовому времени пароход был торпедирован. Стоявший на вахте старший помощник капитана Б.А. Крамской заметил с левого борта на траверзе три следа от торпед, стремительно мчащихся к судну. Он успел крикнуть рулевому: «Лево на борт!», но было уже поздно. В носовой части судна раздался взрыв. Потом последовали взрывы под мостиком и в районе угольной ямы.

Торпеды разворотили левый борт «Ильменя» от полубака до средней надстройки. Упала носовая мачта, сорвало лебедки, полетели бронированные плиты со стен рубки. Пароход стал зарываться форштевнем в воду. По судну покатился водяной вал. Боцман М.Ф. Семенякин, как только вода скатилась, сбросил в воду спасательные плоты с обоих бортов. Старпом Б.А. Крамской и военный помощник Е.В. Соколов разрубили найтовы аварийного леса, сбросили спасательные круги и попытались открыть дверь радиорубки, где находился радист А.А. Спилов, передававший последнюю радиogramму с координатами места торпедирования «Ильменя». В момент взрыва и резкого диф-



Пароход ДГМП «Ильмень»

ферента судна на нос на корме сорвалась с фундамента пушка и придавила входную дверь радиорубки, которая открывалась в сторону кормы. За полторы-две минуты, оставшиеся до гибели парохода, они так и не сумели спасти радиста.

Тем временем «Ильмень» быстро погружался в воду. Безвыходность положения была слишком очевидна, и капитан А.Д. Могучий приказал команде оставить судно. Стремительно увеличивающийся дифферент и крен затруднял спуск шлюпок. Левая шлюпка перевернулась и накрыла кока Д.И. Кириченко и кочегара П.А. Раффе. Правую шлюпку спустить не удалось. Отдали только ее крепления, и впоследствии она всплыла сама.

Видя, что экипаж не успевает вовремя занять места в шлюпках, капитан крикнул: «Всем выбрасываться за борт!». Боцман М.Ф. Семенякин, старпом Б.А. Крамской, военный помощник Е.В. Соколов и другие члены экипажа прыгнули в воду. Капитан А.Д. Могучий поплыл прямо с верхнего мостика к перевернутым шлюпкам. Отплыв на некоторое расстояние, моряки увидели, как из скрывающейся трубы вырвалось облако пара и дыма. «Ильмень» ушел под воду.

При погружении судна образовалась огромная воронка. Старпома и военного помощника стало затягивать в этот бурлящий поток. Но на счастье им подвернулась под руку доска, они ухватились за нее, и это их спасло.

С большим усилием моряки поставили шлюпки на ровный киль, вычерпали воду привязанными ведрами. Все снаряжение в шлюпках было прочно, по-хозяйски закреплено и поэтому полностью сохранилось.

Одновременно собирали людей, плававших поодаль друг от друга. Кочегара И.А. Фарбмана, плававшего в спасательном жилете, подобрали в бессознательном состоянии. Когда его втащили в шлюпку, он на мгновение пришел в себя, хотел что-то сказать, но ему не хватило сил, и он скончался. Как только подобрали из воды всех людей, сделали перекличку. Недосчитались семерых.

Погибли радист Азарий Анатольевич Спилов, старший механик Николай Иванович Синиок, 2-й механик Георгий Константинович Бондарев, матрос 1-го класса Александр Семенович Сальников, кочегары 1-го класса Иосиф Анатольевич Фарбман и Павел Абрамович Раффе, кок Дарья Ивановна Кириченко.

Атаковав «Ильмень», лейтенант-коммандер Сэндс не стал, как восемь часов назад, всплывать, очевидно, опасаясь находиться над водой в светлое время суток, а наблюдал за агонией судна в перископ. Досмотрев «спектакль» до конца, подводная лодка SS-276 «Софиш» продолжила свое патрулирование к юго-востоку от острова Кюсю.

Спасшиеся моряки с «Ильменя» забрали снабжение с плотов и распределили людей поровну на две шлюпки, под командованием капитана и старшего помощника. До бли-

жайшего берега было около 200 миль, и перед капитаном Могучим, как и накануне перед капитаном Соловьевым встал вопрос – что делать дальше? А.Д. Могучий принял решение идти не к далекому берегу, а на северо-запад, в район, где проходили рекомендованные курсы для советских судов. Пошли сначала на веслах, чтобы разогреться после «купания» в холодной воде. К полудню подул попутный ветер, на шлюпках поставили паруса.

Примерно через шесть часов моряки с «Ильменя» заметили на горизонте дымок. Он то появлялся, то исчезал.

Постепенно шлюпки и пароход сближались. Это оказался пароход ДГМП «Каширстрой» под командованием капитана Г.И. Макарова.

Моряки «Каширстроя» потом рассказывали, что, заметив вдалеке прыгающие на воде точки, они приняли их вначале за подводные лодки. Затем им показалось, что это рыболовные шхуны. Приблизившись, различили шлюпки с красными парусами. Поняли, что люди терпят бедствие.

В судовом журнале парохода «Каширстрой» записано: «Тихий океан, среда 17 февраля 1943 года, на пути в Петропавловск. В 14 часов 15 минут определили, что замеченные в 13 часов суда оказались спасательными шлюпками с красными парусами. Повернули на них. В 15 часов 40 минут начали принимать людей и поднимать шлюпки с потопленного парохода «Ильмень». Принято на борт 35 человек». Капитан судна Г.И. Макаров в графе «примечание» сделал запись: «Потопление парохода «Ильмень» по показаниям экипажа произошло в широте 30 градусов 35 минут северной и долготы 136 градусов 30 минут восточной тремя торпедами, пущенными подводной лодкой с близкой дистанции».

Возникает закономерный вопрос – почему судьбы экипажей «Колы» и «Ильменя» сложились по-разному? Ведь оба судна находились в одинаковой ситуации. Оба погибли от торпед, выпущенных одной и той же подводной лодкой в Тихом океане практически в одной точке, в двухстах милях к югу от японского острова Сикоку, с разницей в восемь часов. Проще всего, конечно, объяснить все исключительно просчетом капитана Л.М. Соловьева, однако в той обстановке любое принятое решение было связано

Капитан парохода «Ильмень»
А.Д. Могучий

Пароход ДГМП «Каширстрой» (фото 1944 г.)

Пароход ДГМП «Каширстрой» (фото 1954 г.)



с риском и не давало стопроцентной гарантии спасения. Тем не менее, на то, что все сложилось, так, а не иначе, безусловно повлиял ряд обстоятельств.

Во-первых, «Кола» была торпедирована около полуночи, когда экипаж, кроме моряков, стоящих на вахте, и пассажиры спали. Напротив, «Ильмень» был атакован субмариной утром, непосредственно перед сменой вахт, когда на судне был объявлен подъем и весь экипаж уже был на ногах.

Во-вторых, на «Ильмене» был штатный и сплаванный экипаж, в отличие от только что принятой в США «Колы» с фактически сборным экипажем. По воспоминаниям И. Кириленко, комплектование экипажа «Колы» отдельными специалистами продолжалось вплоть до выхода парохода в свой последний рейс.

Отсюда вытекает, в-третьих. Служба на «Ильмене» капитаном А.Д. Могучим и его старпомом Б.А. Крамским была налажена не в пример лучше, чем их коллегами Л.М. Соловьевым и В.М. Алексеевым на «Коле».

Ну и, наконец, в-четвертых. Хотя оба капитана не были дальневосточниками, видимо свою роль в принятых ими решениях сыграло то, что черноморец Л.М. Соловьев, всю свою карьеру судоводителя плывал на юге, в отличие от А.Д. Могучего, плававшего в сложных условиях Заполярья.

Но вернемся опять в весну 1943 года. Итак, в течение неполных суток на стол начальника Дальневосточного государственного морского пароходства Г.А. Мезенцева, помимо двух аварийных радиogramм с двух судов пароходства, легла радиogramма капитана Г.И. Макарова о спасенных с «Ильменя».

Свою лепту внесли и японцы, опубликовавшие в своей печати заявление от имени спасшихся моряков о потоплении «Колы» американской субмариной. В ответ 21 марта 1943 года вышло сообщение ТАСС, в котором, в частности, говорилось: «Японские газеты «Асахи» и «Ниппон

таймс» опубликовали 18 марта интервью, якобы данные четырьмя уцелевшими при потоплении «Колы» членами команды парохода. В этих интервью советским морякам приписывается заявление, что якобы пароход «Кола» был потоплен американской подводной лодкой. В управлении Дальневосточного пароходства указывают, что, как явствует из уже известных обстоятельств гибели парохода «Кола», сообщения японской прессы о заявлениях, будто бы сделанных советскими моряками, не заслуживают никакого доверия».

Поэтому делу о потоплении «Колы» и «Ильменя» американской подводной лодкой был дан ход, вероятно, по линии Министерства иностранных дел и американской военной миссии в Москве.

SS-276 «Софиш» вернулась из своего первого боевого похода на атолл Мидуэй 25 марта 1943 года. Кроме «Колы» и «Ильменя», на счету Сэндса были потопленный японский сторожевой корабль «Синсей Мару» и поврежденные флотский танкер «Осе» и армейский транспорт «Клайд Мару». По распоряжению командующего подводными силами Тихоокеанского флота США адмирала Ч. Локвуда по приходу в базу был изъят для расследования журнал боевых действий субмарины и опрошен её командир. Проведенное расследование быстро установило, что «Кола», как и «Ильмень», стала «несчастной жертвой торпед, выпущенных «Софиш». Впрочем, никаких последствий для Сэндса это заключение не имело. В своих послевоенных мемуарах Локвуд фактически оправдывает своего подчиненного, утверждая, что «ходовые огни на обоих судах, очевидно, горели вполсилы», поэтому командир SS-276 испытывал значительные затруднения при определении их национальной принадлежности. Однако, судя по известным обстоятельствам обеих атак, Сэндса больше интересовал тоннаж потенциальной жертвы, чем её национальная принадлежность. Как бы то ни было, но уже 15 апреля 1943 го-

да лейтенант-коммандер Сэндс повел свою лодку в очередной боевой поход к берегам Японии.

Сэндс командовал SS-276 «Софиш» до декабря 1943 года. Был награжден Серебряной звездой и Военно-морским крестом. Умер в 1987 году. Сама субмарина SS-276 также пережила войну. Она была выведена в резерв в 1946 году, списана и отправлена на слом в 1960 году.

Анатолий Данилович Могучий, так сказать, «вернул долг» 27 апреля 1944 года, когда пароход «Ола», которым он командовал, спас у Алеутских островов оставшихся в живых членов экипажа погибшего 22 апреля парохода «Павлин Виноградов».

Именем капитана Льва Михайловича Соловьева был назван построенный в 1974 году сухогрузный теплоход «Ка-

питан Лев Соловьев». Судно вошло в состав Черноморского морского пароходства с портом приписки Одесса. Списано и продано на слом в 2000 году.

Радист парохода «Кола» Иван Харитонович Кириленко описал пережитое в своих записках, которые впервые увидели свет под названием «Плещут холодные волны» в журнале «Дальний Восток» в 1947 году. Годом позже они вышли отдельной книгой под названием «Последний рейс «Колы». Записки радиста».

Эта, ныне ставшая библиографической редкостью книга, да памятная плита у памятника погибшим в годы войны морякам торгового флота во Владивостоке, напоминают о той давней, а ныне практически забытой, маленькой трагедии большой войны...

Судовая роль парохода «Кола»

| Фамилия, имя, отчество | Должность | Год рождения | Примечание |
|--------------------------------------|---------------------------|--------------|--|
| 1 Соловьев Лев Михайлович | Капитан | 1901 | Погиб в шлюпке после 20.02.1943 |
| 2 Кобыща Николай Савельевич | 1-й помощник капитана | 1903 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 3 Алексеев Виктор Михайлович | Старший помощник капитана | 1912 | Умер в шлюпке 27.02.1943. Похоронен в море |
| 4 Никитин Антон Сергеевич | 2-й помощник капитана | 1907 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 5 Шевченко Иван Павлович | 3-й помощник капитана | 1892 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 6 Леонова Калерия Папьевна | Бухгалтер | 1910 | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 7 Мотин Федор Тимофеевич | Старший механик | 1911 | Спасен 04.03.1943 |
| 8 Яровой Николай Федорович | 2-й механик | 1914 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 9 Смарицкий Геннадий Львович | 3-й механик | 1909 | Спасен 04.03.1943 |
| 10 Лебединский Семен Абрамович | 4-й механик | 1912 | Умер в шлюпке 24.02.1943. Похоронен в море |
| 11 Ковалевский Константин Васильевич | Врач | 1880 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 12 Кириленко Иван Харитонович | Радиотехник | 1901 | Спасен 04.03.1943 |
| 13 Залеская Людмила Михайловна | 2-й радист | 1922 | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 14 Капелюшок Афанасий Иванович | Матрос 1-го класса | 1914 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 15 Багров Сергей Алексеевич | Матрос 1-го класса | 1926 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 16 Чукин Иван Николаевич | Матрос 1-го класса | 1907 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 17 Шаповалов Михаил Игнатьевич | Матрос 1-го класса | 1925 | Умер в шлюпке 04.03.1943. Похоронен в море |
| 18 Гримм Эдмунд Давидович | Матрос 1-го класса | 1900 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 19 Насонов Степан Степанович | Матрос 1-го класса | 1911 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 20 Матвеев Петр Дмитриевич | Боцман | 1904 | Умер в шлюпке 26.02.1943. Похоронен в море |
| 21 Шманай Осип Тарасович | Плотник | 1889 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 22 Васичкин Владимир Анатольевич | Матрос 2-го класса | 1925 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 23 Чернявский Константин Иосифович | Токарь | н/д | Умер в шлюпке 01.03.1943. Похоронен в море |
| 24 Рябков Вячеслав Иванович | Электрик | 1913 | Погиб в шлюпке после 20.02.1943 |
| 25 Платонов Михаил Федорович | Машинист | 1923 | Спасен 04.03.1943 |
| 26 Владыкин Петр Иванович | Машинист | 1916 | Умер в шлюпке 24.02.1943. Похоронен в море |
| 27 Тихонов Корнилий Тихонович | Машинист | 1905 | Погиб в шлюпке после 20.02.1943 |
| 28 Баранов Александр Александрович | Кочегар 1-го класса | 1914 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 29 Матолыгин Василий Иванович | Кочегар 1-го класса | 1922 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 30 Летин Александр Петрович | Кочегар 1-го класса | 1924 | Погиб в шлюпке после 20.02.1943 |
| 31 Молдованов Владимир Яковлевич | Кочегар 1-го класса | 1924 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 32 Ключко Анатолий Демьянович | Кочегар 1-го класса | 1924 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 33 Котов Леонид Иванович | Старший кочегар | 1914 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 34 Верчик Александра Федоровна | Дублер кочегара | 1924 | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 35 Сашенко Афанасия Ивановна | Дублер кочегара | 1920 | Погибла в шлюпке после 20.02.1943 |
| 36 Баровикова Анна Андреевна | Дублер кочегара | 1915 | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 37 Гунько Вера Ивановна | Дублер кочегара | 1920 | Погибла в воде при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 38 Кравцов Николай Николаевич | Дублер 2-го механика | 1911 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 39 Полевая Любовь Яковлевна | Буфетчица | 1917 | Погибла в шлюпке после 20.02.1943 |
| 40 Павлова Нина Ивановна | Дневальная | 1902 | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 41 Шипаренко Михаил Иванович | Дневальный | 1920 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 42 Тузова Марфа Степановна | Дневальная | 1896 | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 43 Макаренко Матрена Евгеньевна | Кок | 1907 | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 44 Анфиногенов Иван Наумович | Кок-пекарь | 1900 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 45 Уткин Руслан Георгиевич | Юнга | 1927 | Погиб в шлюпке после 20.02.1943 |
| 46 Ганзюк Спартак Федорович | Юнга | 1929 | Умер в шлюпке 25.02.1943. Похоронен в море |
| 47 Быстряков Май Серафимович | Юнга | 1929 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 48 Нагорный Николай Павлович | Лейтенант | 1917 | Погиб в шлюпке после 20.02.1943 |
| 49 Пастухов Владимир Павлович | Старшина охраны | 1914 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 50 Егоров Александр Иудович | Старшина охраны | 1918 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 51 Мерзляков Николай Иванович | Краснофлотец | 1919 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 52 Мишустин Евгений Васильевич | Краснофлотец | 1918 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 53 Ковальчугов Александр Филиппович | Краснофлотец | 1920 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 54 Климашев Григорий Федотович | Краснофлотец | 1918 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |

| Фамилия, имя, отчество | Должность | Год рождения | Примечание |
|------------------------------------|------------------------------------|-----------------|---|
| 55 Малышев Константин Иванович | Краснофлотец | 1922 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 56 Аничкин Александр Ильич | Краснофлотец | 1922 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 57 Сидоренко Георгий Брониславович | Краснофлотец | 1921 | Умер в шлюпке 25.02.1943. Похоронен в море |
| 58 Межмал Константин Петрович | Дублер старшего помощника капитана | 1915 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 59 Альхимченко Валентин Федорович | 2-й помощник капитана | 1921 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 60 Востротин Игорь Федорович | Дублер радиста | 1916 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 61 Вошук Александр Антонович | 4-й механик | 1912 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 62 Бучковский Анатолий Антонович | 4-й механик | 1917 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 63 Буянкин Матвей Иванович | 3-й механик | 1902 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 64 Абакумец Иван Иванович | 3-й механик | 1908 | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 65 Герасимов Алик | Пассажир | 1938 (вероятно) | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 66 Герасимова (мать Алика) | Пассажир | н/д | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 67 Миша (фамилия неизвестна) | Пассажир | 1928 (вероятно) | Погиб в шлюпке после 20.02.1943 |
| 68 Ребенок (фамилия неизвестна) | Пассажир | н/д | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 69 Ребенок (фамилия неизвестна) | Пассажир | н/д | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 70 Женщина (фамилия неизвестна) | Пассажир | н/д | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 71 Женщина (фамилия неизвестна) | Пассажир | н/д | Погибла при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 72 Мужчина (фамилия неизвестна) | Пассажир | н/д | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |
| 73 Мужчина (фамилия неизвестна) | Пассажир | н/д | Погиб при торпедировании судна 16.02.1943 |

Судовая роль парохода «Ильмень»

| Фамилия, имя, отчество | Должность | Год рождения | Примечание |
|------------------------------------|------------------------------------|--------------|--|
| 1 Могучий Анатолий Данилович | Капитан | 1911 | - |
| 2 Крамской Борис Аркадьевич | Старший помощник капитана | 1910 | - |
| 3 Музыченко Дмитрий Ефимович | 2-й помощник капитана | 1917 | - |
| 4 Семенова Тамара Константиновна | 3-й помощник капитана | 1914 | - |
| 5 Спиров Азарий Анатольевич | Радист | 1913 | Погиб при торпедировании судна 17.02.1943 |
| 6 Лукина Лариса Васильевна | Судовой медик | 1911 | - |
| 7 Синиок Николай Иванович | Старший механик | 1912 | Погиб при торпедировании судна 17.02.1943 |
| 8 Бондарев Георгий Константинович | 2-й механик | 1909 | Погиб при торпедировании судна 17.02.1943 |
| 9 Марков Иван Андреевич | 3-й механик | 1912 | - |
| 10 Семенякин Михаил Федорович | Боцман | 1914 | - |
| 11 Сидоренко Филипп Федорович | Плотник | 1911 | - |
| 12 Платошин Степан Дмитриевич | Матрос 1-го класса | 1913 | - |
| 13 Кузнецов Григорий Иванович | Матрос 1-го класса | 1906 | - |
| 14 Сальников Александр Семенович | Матрос 1-го класса | 1917 | Погиб при торпедировании судна 17.02.1943 |
| 15 Григорьев Константин Алексеевич | Матрос 2-го класса | 1926 | - |
| 16 Прокофьев Николай Владимирович | Матрос 2-го класса | 1926 | - |
| 17 Котов Григорий Иванович | Юнга | 1928 | - |
| 18 Гончаров Леонид Карпович | Машинист 1-го класса | 1918 | - |
| 19 Преловский Николай Дементьевич | Кочегар 1-го класса | 1923 | - |
| 20 Фарбман Иосиф Анатольевич | Кочегар 1-го класса | 1902 | Подобран с воды после торпедирования судна, умер в шлюпке 17.02.1943 |
| 21 Прасков Андрей Георгиевич | Кочегар 1-го класса | 1903 | - |
| 22 Ушаков Василий Лаврентьевич | Кочегар 1-го класса | 1894 | - |
| 23 Гусев Ефим Григорьевич | Кочегар 1-го класса | 1916 | - |
| 24 Чужайкин Алексей Федорович | Кочегар 1-го класса | 1915 | - |
| 25 Раффе Павел Абрамович | Кочегар 1-го класса | 1905 | Погиб при спуске шлюпки после торпедирования судна 17.02.1943 |
| 26 Петрухин Александр Николаевич | Кочегар 2-го класса | 1913 | - |
| 27 Васютин Геннадий Александрович | Машинист | 1927 | - |
| 28 Кириченко Дарья Ивановна | Кок | 1895 | Погибла при спуске шлюпки после торпедирования судна 17.02.1943 |
| 29 Манвелова Валентина Ивановна | Камбузница | 1924 | - |
| 30 Горбунова Наталья Моисеевна | Дневальная | 1910 | - |
| 31 Прудкина Наталья Ивановна | Дневальная | 1921 | - |
| 32 Соколов Евгений Васильевич | Помощник капитана по военной части | 1913 | - |
| 33 Руденко Анисий Карпович | Краснофлотец | 1914 | - |
| 34 Черкасов Александр Ануфриевич | Краснофлотец | 1919 | - |
| 35 Безрученко Василий Савельевич | Краснофлотец | 1917 | - |
| 36 Макаров Николай Михайлович | Краснофлотец | 1914 | - |
| 37 Сахаров Александр Сергеевич | Краснофлотец | 1915 | - |
| 38 Гусев Михаил Васильевич | Дублер старшего помощника капитана | 1912 | - |
| 39 Быстренко Виктор Иванович | Матрос | 1921 | - |
| 40 Попов Виктор Степанович | Старший машинист | 1918 | - |
| 41 Ледомский Георгий Григорьевич | Машинист 1-го класса | 1916 | - |
| 42 Терещенко Филипп Семенович | Кочегар | 1913 | - |

Справа: памятник морякам торгового флота,
погибшим в годы Великой Отечественной
войны во Владивостоке
Внизу: мемориальная доска погибшим
членам экипажа парохода «Кола», у
памятника морякам торгового флота во
Владивостоке



АЛЬБОМ
ВНУТРИ

УНИКАЛЬНЫЕ
МАТЕРИАЛЫ

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ ИМПЕРАТРИЦА МАРИЯ

С. Е. ВИНОГРАДОВ

5

ПЯТЫЙ РИМ



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

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

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



Индекс 84963