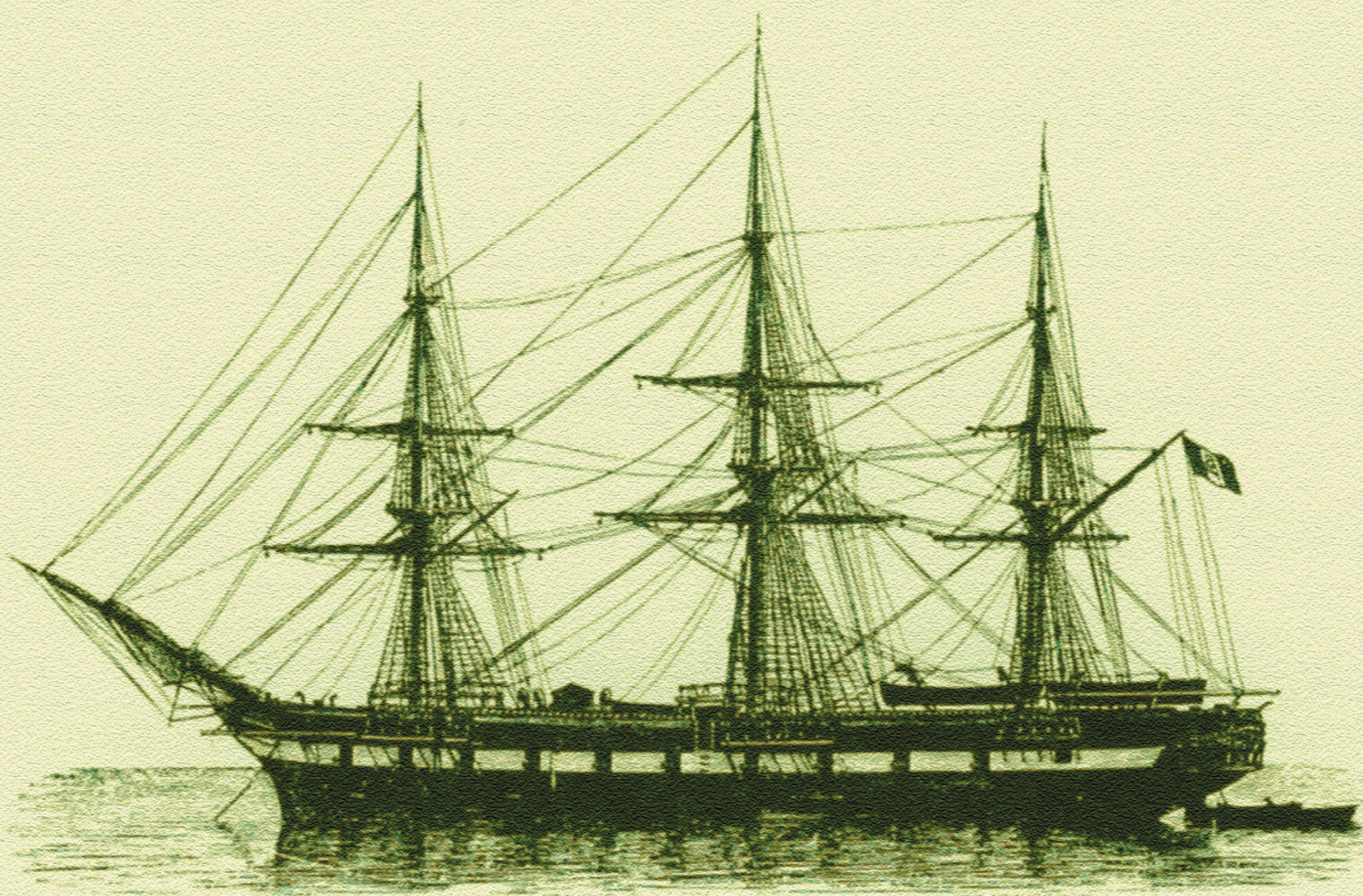


АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ

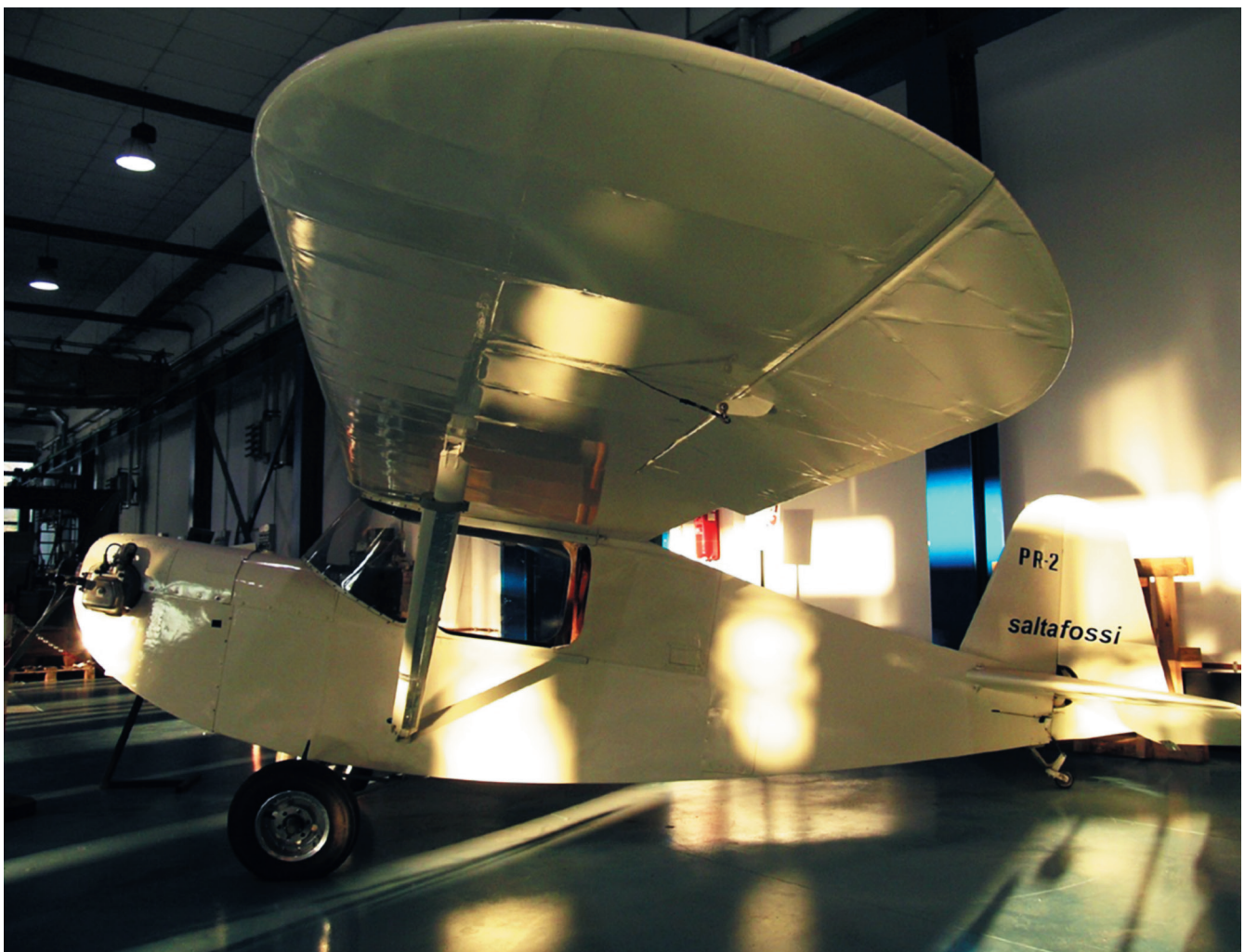


Винтовой корвет «Маджента»

- Очень долгий взлет
- Три флага, три облома...
- Авиагруппа «Йокосука»
- «Елизаветинцы»



Самолет PR.2 «Салтафосси».
К статье «Очень долгий
взлет»



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

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

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор:

Ответственный секретарь:

Тел. 8 (915) 314-44-52

Интернет-магазин:

www.worldtanks.ru

Подписано к печати 20.06.2018

Отпечатано с диапозитивов заказчика

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

Возрастная категория 12+

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

Ю. Пахмурин	
Очень долгий взлет	1
Ю. Пахмурин	
Три флага, три облома... ..	3
Е. Пинак	
Авиагруппа «Йокосука»	5
Е. Целиков	
Винтовой корвет «Маджента»	28
А. Дашьян	
«Елизаветинцы»	43

Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

В Москве

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

• Интернет-магазин «Компания РПК» <http://www.rpk-models.ru>
Тел.: +7(495)363-62-29

В Санкт-Петербурге

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47).
Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10:00 – 17:00.

На 4-й странице обложки приведена карта Туниса к статье «Винтовой корвет «Маджента»

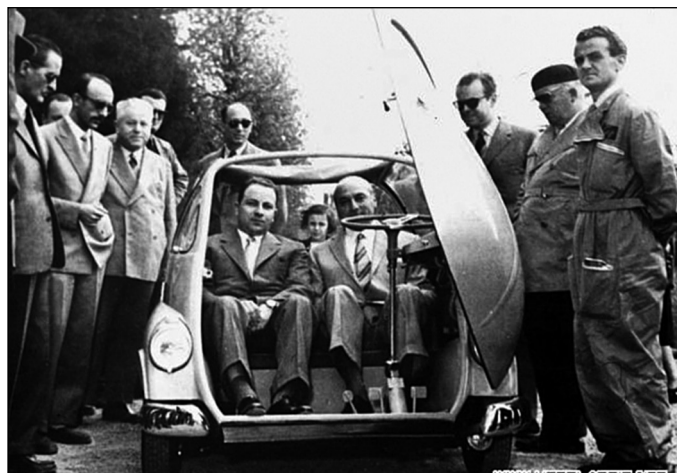
Очень долгий взлет

Юрий Пахмурин

*«Итальянской двуколке для взлета
необходимо не более 56 лет»
(неизвестный инженер)*

Судьба самолета PR.2 «Салтафосси» («Saltafossi», двуколка) хоть и не изобилует заметными событиями, крайне необычна. Построенный в 1946 году самолет благополучно «пролежал в сарае» до начала XXI века и лишь затем, благодаря усилиям группы энтузиастов смог подняться в воздух. А начиналась эта история так...

В 1945 году итальянский инженер Эрменгильдо Прети (Ermengildo Preti) решил построить самолет. Надо сказать, что Прети был хоть и молодым, но достаточно опытным конструктором — на его счету было уже несколько построенных и прекрасно летавших планеров. Понимая, что построить что-либо серьезное в частном порядке в условиях, мягко говоря, небогатой послевоенной Италии, он остановил свой выбор на сверхлегком одноместном самолете, который, по его мнению, именно в этих условиях вполне мог найти применение. Прети удалось заинтересовать своей идеей студентов и руководство Миланского технического университета (Politecnico di Milano). А главное, нашелся тот, кто будет строить самолет, и место, где его будут строить. За строительство «Салтафосси» взялся Анжело Кабрилья (Angelo «Сапо» Cabrilla), работавший в мастерских при университете, которые располагались в коммуне Венегон-Супериоре (Venegono Superiore) севернее Милана. Там и начали строить самолет. «Салтафосси» представлял из себя одноместный высокоплан крайне малого размера цельнодеревянной конструкции с неубирающимся шасси. В свою кабину единственный член экипажа попадал через боковое окно. Панель приборов практически отсутствовала. Странной особенностью самолета было отсутствие закрылков — видимо они пали жертвой упрощения и облегчения конструкции. Возникли проблемы с тем, чтобы «достать» двигатель подходящей мощности и малого веса, который бы смог поднять в воздух предельно облегченную (сказывался «планерный» опыт Прети) конструкцию. К сожалению, «самолетостроителям» удалось получить (причем, насколько известно, «с возвратом») только 20-сильный автомобильный двигатель MB-3, мощности которого явно не хватало, но выбора все равно не было. В 1946 году самолет достро-

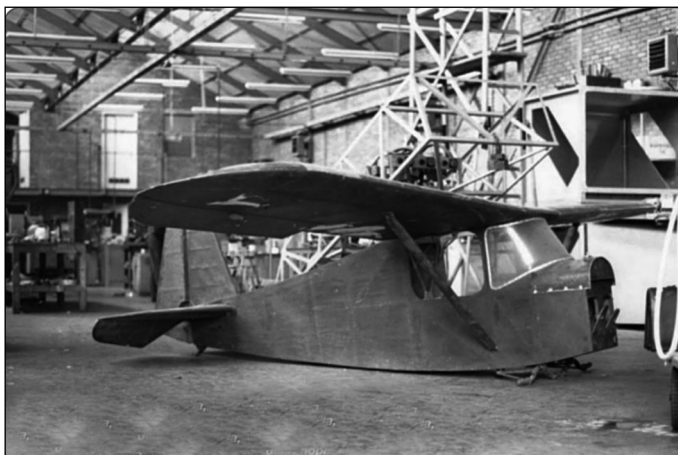


Эрменгильдо Прети (слева) и Энцо Риволта в своем самом знаменитом «творении» — мотоколяске «Изетта»



«Салтафосси» в изначальном варианте, 1946 г.

или. О том, что произошло дальше, «показания свидетелей расходятся». В литературе упоминаются три версии: по одной, испытания самолета так и не состоялись, по другой — самолету не хватило мощности двигателя, чтобы подняться в воздух, по третьей — нормально «Салтафосси» не летал, но подлет совершить все-таки удалось. На-



«Салтафосси» ждет своего часа, 1974 г. Остекление кабины уже заменено

иболее вероятной, судя по всему, можно считать вторую версию. Точно известно одно — вскоре двигатель с PR.2 сняли, сам самолет задвинули в дальний угол мастерских, а его создатели занялись другими делами. Прета, например, прославился не только на всю Италию, но и на весь мир, создав легендарную мотоколяску «Изетта» («Isetta»). Что происходило с «Салтафосси» в последующие годы, непонятно, но самолет явно не был бесхозным. По крайней мере, на фотографии, сделанной в 1973/74 гг., видно, что остекление кабины заменено на изогнутое. В 1988 году PR.2, лишившийся, все-таки, большинства металлических деталей, обратил на себя внимание группы энтузиастов, объединившихся в «Группу друзей исторических самолетов» («Gruppo Amici Velivoli Storici», GAVS). Они решили сохранить самолет, а в дальнейшем, если удастся, довести его до летного состояния. В 2000 году начались работы по восстановлению «Салтафосси». Проведя расчеты, специалисты GAVS, которыми руководил известный авиаконструктор-«самодельщик» Джанкарло Дзанардо (Giancarlo Zanardo), сочли, что с «родным» 20-сильным двигателем PR.2 летать не может. Его заключение гласило: «Самолет не имеет закрылков, из-за чего разбег и пробег составят более 300 метров. Для большей безопасности полета необходимо установить двигатель мощностью 60 л.с.». После долгих раздумий конструкторы решили установить на самолете 45-сильный автомобильный «опозитник» DAF-44. Естественно, пришлось изготовить и новый воздушный винт. 20 октября 2002 года «Салтафосси» спустя 56 лет после своего «рождения» поднялся в воздух. В настоящее время самолет выставлен в небольшом музее, расположенном в кампусе Миланского технического университета в Бовисе (Bovisa), одном из районов Милана.

Тактико-технические характеристики

Силовая установка:

на 1946 год	2-цилиндровый ПД MB-2, 20 л.с.
на 2002 год	2-цилиндровый ПД DAF-44, 45 л.с.
Размах крыла	6,6 м
Длина самолета	4,55 м
Площадь крыла	6,98 кв.м
Вес пустого	160 кг
Взлетный вес	230 кг



Он все-таки летает! PR.2 в воздухе, 2002 г.

Три флага, три облома...

Юрий Пахмурин

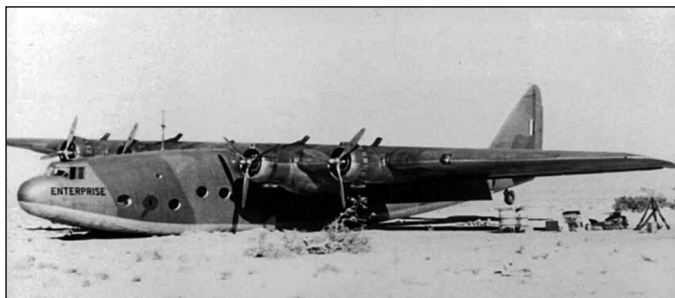
«— Господи, за что мне все это?
— Ну не люблю я тебя...»
(просто анекдот)

И Разным самолетам выпадают разные судьбы. Одни эксплуатируются долго и славно, другие проживают «жизнь долгую, но безвестную», в жизни третьих главным событием становится трагическая гибель... Но встречаются и такие, судьбу которых можно охарактеризовать одной фразой — «Ну не везет...». Именно в их «стройные ряды» попал последний построенный самолет «Энсайн» (Armstrong Whitworth Ensign Mk.II, A.W. 27A).

Флаг первый, британский...

Последний построенный на заводе в Хэмбле (Hamble) пассажирский «четыrehмоторник» «Энсайн» (сер. AW.1822) первый раз поднялся в воздух 28 октября 1941 года. Через два дня он вошел в состав флота авиакомпании BOAC. Самолет относился к машинам модификации Mk.II, которые, в отличие от предшественников, оснащались более мощными и надежными американскими двигателями «Райт Циклон» (Wright GR-1820-G102A Cyclone). Лайнер получил гражданскую регистрацию G-AFZW и собственное наименование «Энтерпрайз» (Enterprise).

Облет самолета силами экипажа во главе с кэптенем Хьюстоном (W.B. Houston) прошел без происшествий, и в конце января 1942 года «Энтерпрайз» решено было отправить из небезопасного европейского неба в Западную Африку. Перелет должен был происходить по маршруту Брэмкоут — Портрит — Гибралтар — Батерст — Такоради — Фритаун (Bramcote — Portreath — Gibraltar — Batherst — Tacoradi — Freetown). Для его совершения на самолет установили два дополнительных бензобака общей емкостью 4590 литров в пассажирском салоне, доведя таким образом общий запас топлива до 9430 литров. 1 февраля 1942 года «Энтерпрайз» оторвался от полосы в Портрите, покинув (как оказалось, навсегда) небо Британии. Благополучно достигнув Гибралтара, самолет дозаправился и в 03:18 3 февраля вылетел в Батерст. Все шло нормально, но в 11:20, когда лайнер находился у побережья Французской Восточной Африки в 480 км от цели полета, левый внутренний двигатель начал терять масло. Экипаж заглушил его и продолжил полет на трех оставшихся «Циклонах». Но не прошло и десять минут, как начал терять масло левый внешний двигатель, а правый внутренний стал работать с перебоями. Не решившись более испытывать судьбу, Хьюстон немедленно повернул в сторону недалекого берега и, снизившись до 300 метров, начал искать место для вынужденной посадки. Достаточно быстро удалось найти подходящую ровную площадку, на которую, не выпуская шасси, и приземлился «Энтерпрайз». Поврежденный



«Энтерпрайз» после вынужденной посадки в дюнах недалеко от Нуакшота, февраль 1942 г.

при посадке самолет практически не получил. Приземлившись, Хьюстон сообщил спасательной службе координаты точки посадки (18030' с.ш., 1602' в.д.) и запросил помощи. Место посадки находилось в нескольких километрах от города Нуакшот (Nouakchott), а отношения между вишистской Францией и Великобританией в тот момент напоминали вялотекущую войну. Помощь не заставила себя ждать. Совершивших «пеший марш» до находящегося в полутора километрах побережья океана членов экипажа подобрала там оперативно прибывшая летающая лодка «Сандерленд» (Sunderland) из 204-й эскадрильи и благополучно доставила в Батерст. А «Энтерпрайз» так и остался лежать в пустыне. Так случился первый облом...

Флаг второй, французский...

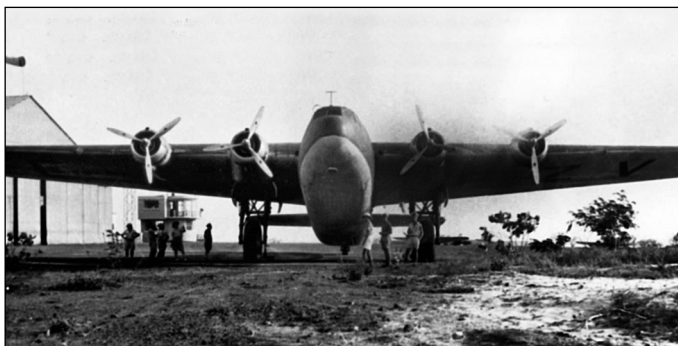
12 февраля французский патруль обнаружил лежащий в нескольких километрах от столицы колонии британский «четыrehмоторник». Французы решили восстановить самолет. Для этого они выкопали траншеи под внутренними мотогондолами, в которых располагались стойки шасси. Выпустив шасси, самолет выкатили на ровное место и «верблюдом» оттащили его к берегу океана, откуда по достаточно ровному пляжу с твердым грунтом отбуксировали на аэродром Нуакшот, где приступили к ремонту. Там же заменили регистрационный номер на новый, французский. Интересно, что номер был, как бы сказали сейчас, «фэйковым». Французы просто заменили в нем британскую «G-» на французскую «F-», создав таким образом «незарегистрированную регистрацию» F-AFZW.

К началу марта ремонт бывшего «Энтерпрайза» был закончен. «Новый» самолет передали авиакомпании «Эр Франс» (Air France). Он получил «нормальную» гражданскую регистрацию F-BAND. Несмотря на нехватку запчастей, новым владельцам удалось полностью восстановить функциональность самолета. В этом им помогло то, что самолет был практически новым, а двигатели отработали не более 60 часов. Серьезной проблемой были покрышки основных стоек шасси, так как стоявшие на самолете не пережили буксировки, а запасных не было. Но и эту проблему удалось решить — соответствующие шины нашлись на складах в Ле-Бурже (Le-Bourget), куда их завезли еще перед войной, когда «Энсайны» начали полеты на линии Лондон — Париж (London — Paris). Там же удалось найти некоторые запасные части для «британца». Получение «всей этой радости» потребовало длительных переговоров с занимавшими Ле-Бурже немцами, так что получить требуемое французам удалось только к июлю 1942 года.

15 июля самолет первый раз поднялся в воздух «под французским флагом». В ходе 15-минутного полета пи-



Флаг первый. Он еще «Энтерпрайз»



«Нуакшот» в Нуакшоте, 1942 г. Самолет еще несет «фэйковый» номер F-AFZW



«Нуакшот» прогревает двигатели перед взлетом. Аэродром Уакам, Сенегал



«Нуакшот» в Агадире



«Нуакшот» на аэродроме Мариньян

лоты проверили все системы трофея, замечаний не было. Еще один полет продолжительностью 55 минут состоялся 21-го. 27 июля лайнер перелетел в Дакар. Там его перекрасили, смыв британский камуфляж, на самолет нанесли новый регистрационный номер, трехцветные (в цвет флага) полосы на фюзеляже, крыльях и руле поворота, а также эмблему авиакомпания на носу фюзеляжа и новое название машины — теперь она называлась «Нуакшот». По некоторым сведениям, после этого самолет совершил несколько полетов по Французской Западной Африке, посетив Порт-Этьен (Port Etienne), Бамако (Bamako) и Гао (Gao).

В начале сентября 1942 года «Нуакшот» подготовили к перелету во Францию, пилотировать его должны были опытные пилоты «Эр Франс» Фуланше (Fulanchier) и Мерелар (Merelard). В начале октября самолет прибыл в Алжир (Algier), откуда ему, используя испанское воздушное пространство над Балеарскими островами, удалось благополучно «просочиться» во Францию. Вскоре «Нуакшот» прибыл на аэродром Мариньян (Marignane), где его встретили с радостью, тем более что в состав груза лайнера входило более полутонны продовольствия для семей работников авиакомпания и много личных посылок. Тут же французы приступили к работам по получению самолетом сертификата летной годности, что и произошло 4 ноября. Самолет сочли вполне удачным и пригодным к эксплуатации. Казалось бы, «Нуакшоту» предстоит спокойная (насколько это возможно в условиях бушующей войны) эксплуатация на линиях «Эр Франс», но не тут-то было...

8 ноября войска союзников высадились в Алжире и Тунисе, а в 07:00 11-го германские войска вошли в «Свободную зону» Франции, оставшуюся под контролем правительства Виши. В тот же день руководство «Эр Франс» решило перегнать «Нуакшот» (как и большинство других своих самолетов) на аэродром Монтудро (Montaudran) под Тулузой (Toulouse). 11 ноября «герой нашего повествования» прибыл туда. Забегая вперед, можно сказать, что это был его последний полет.

Так случился второй облом...

Флаг третий, германский...

Хозяйственные немцы быстро провели инвентаризацию авиатехники (всего 1876 различных ЛА), попавшей в их руки при оккупации Свободной зоны. Естественно их внимание привлекли лайнеры «Эр Франс», в т.ч. и «Нуакшот». Рейхсминистерство авиации обратилось к руководству авиакомпания «Люфтганза» (Lufthansa) с запросом об использовании «двойного трофея». Полученный 2 марта 1943 года от руководства «Люфтганзы» ответ был несколько обескураживающим. В нем говорилось, что самолет устарел, его эксплуатация нецелесообразна, а вот четыре двигателя просто необходимы как запасные для используемых «Люфтганзой» самолетов DC-3, поэтому их нужно снять и отправить в Германию. Так и поступили...

Уже 1 июня «Циклоны» были демонтированы и отправлены в Берлин, а оставшийся в Монтудро планер самолета в декабре 1943 года решили отправить на слом (тем более, что считалось, что из-за своих размеров он демаскирует аэродром), что и было выполнено к 31 мая 1944 года.

Так самолет постиг третий и последний в его истории облом...

В некоторых источниках встречаются сведения о том, что немцы установили на самолет двигатели «Даймлер-Бенц» и использовали его для перевозок, но ни фотографий, ни каких-либо документов, свидетельствующих об этом, не найдено, а вот акт о сдаче самолета на металлолом существует. Так что, к сожалению, это лишь красивая легенда...

Авиагруппа «Йокосука»

Евгений Пинак

Авиагруппа «Йокосука» сыграла особенную роль в истории авиации Японского императорского флота. Она стала не просто первой постоянной авиагруппой флота. С первого и до последнего дня своего существования она была важнейшим испытательным и исследовательским центром, где испытывались самолеты для морской авиации и отработывалась доктрина ее применения.

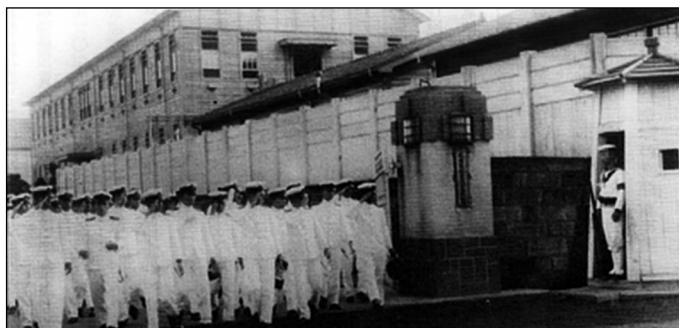
Следует отметить, что — в отличие от большинства других «именных» авиагрупп — АГ «Йокосука» была названа не по названию своего аэродрома, а по названию главной военно-морской базы, которой она подчинялась. Фактически ее аэродром и штаб находились в городке Оппама к северу от Йокосуки. Однако следует иметь в виду, что и японские, и американские источники обычно называют этот аэродром и наземную базу авиагруппы — «Йокосука».

* * *

Фактически история авиагруппы началась еще до ее официального создания 1 апреля 1916 г. Первой организацией, ответственной за развитие военной авиации в Японии, стала Временная ассоциация по исследованию военных аэростатов, созданная 30 июля 1909 г. В ее состав входили представители армии, флота, Токийского университета и Центральной метеорологической обсерватории. Совместная работа армейцев и моряков — насколько известно автору, впервые в мире — открывала дорогу к единым военно-воздушным силам. Но увы — в конце концов, ведомственные интересы возобладали. В июне 1912 г. флот покинул Временную ассоциацию и основал



Здание штаба авиагруппы «Йокосука», 1932 г.



Главные ворота в расположение авиагруппы «Йокосука», 1935 г.



Бывший аэродром авиагруппы «Йокосука», город Оппама, 1946 г. На этом фото видно, что со временем аэродром разросся на север путем высыпания грунта в море, а также обзавелся полноценными взлетно-посадочными полосами. Строения бывшего Авиационного арсенала флота находятся на полуострове в нижней части фото

свою собственную Военно-морскую ассоциацию авиационных исследований.

С уходом из Временной ассоциации японский флот уже не мог свободно пользоваться армейским аэродромом и базой в городке Токородзава (к западу от Токио). Нужно было обустраивать свой аэродром на земле, принадлежащей флоту. Ближайшим к научным центрам в Токио и самым технически развитым арсеналом флота был на тот момент арсенал при главной военно-морской базе в городе Йокосука к югу от Токио, где и решили устроить флотский аэродром. Но в самой Йокосуке, зажатой между холмами и морем, для большого аэродрома не было места, поэтому его решили обустроить в городке Оппама, расположенном в нескольких километрах севернее.

Особенностью нового аэродрома было то, что его полетное поле (специальных взлетно-посадочных полос тогда

Два американских танкодесантных корабля типа LST у рампы для спуска в воду гидросамолетов, аэродром Оппама, 1945 г.



еще не делали) плавно спускалось в море, что позволяло использовать его для базирования как колесных машин, так и гидросамолетов.

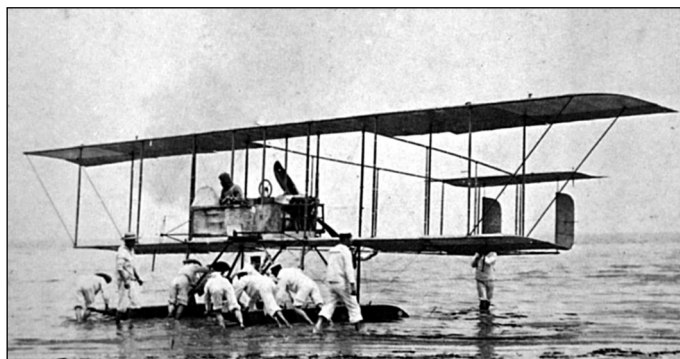
Одновременно с созданием в Японском императорском флоте специальной организации, отвечающей за авиацию, за границу были посланы первые курсанты для обучения полетам: двое во Францию, трое в США. Там же были заказаны и первые флотские самолеты: по два гидросамолета «Морис Фарман» во Франции и «Кертис» в США. Французские машины прибыли в Японию первыми, и 6 октября 1912 г. капитан-лейтенант Канэко Едзо совершил

первый в истории японской морской авиации полет, пробыв в воздухе 15 минут и поднявшись на высоту целых 30 метров.

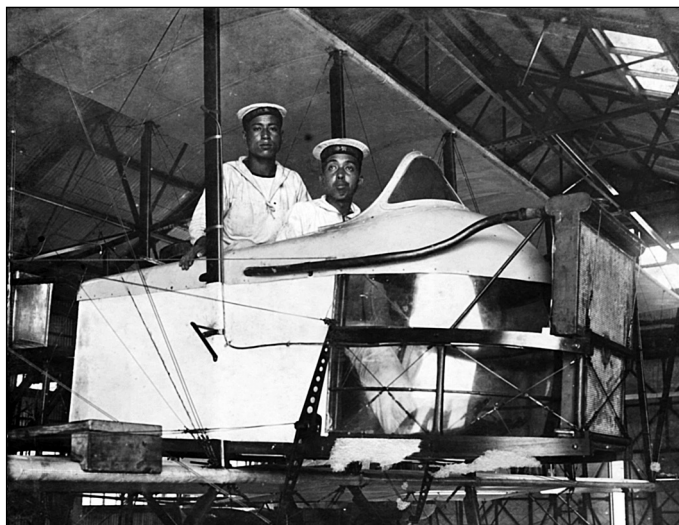
Уже 12 ноября 1912 г. два гидросамолета участвовали в морском параде, проходившем неподалеку от порта Йокогама. В присутствии императора Тайсе (Есихито) и флотского начальства капитан-лейтенант Канэко, взлетевший на своем «Фармане» с аэродрома Оппама, показывал взлет и посадку, а капитан-лейтенант Коно Санкти, поднявший свой «Кертис» с более спокойной воды у Йокогамы, совершил облет всего флота.

Год спустя флотская авиация уже принимала полноценное участие в маневрах флота. Осенью 1913 г. три гидросамолета (два «Фармана» и «Кертис») приняли участие в маневрах на борту военного транспорта «Вакамия-мару». Действия самолетов и их носителя на маневрах явно были оценены положительно. Поэтому, когда в августе 1914 г., Япония вступила в Первую мировую войну и решила захватить германскую колонию Циндао в китайской провинции Шаньдун, командование флота приказало обеспечить экспедиционную эскадру поддержкой с воздуха.

23 августа 1914 г. — в день объявления Японией войны Германии — на стоявший в Йокосуке «Вакамия-мару» были погружены четыре гидросамолета (1 большой и 1 малый гидросамолеты тип «Мо» («Морис Фарман») в собранном состоянии, а также 2 малых гидросамолета тип «Мо» в разобранном состоянии), 7 человек летного и 46 —



Поплавковый «Фарман» MF-11 авиации флота, 1914 г.



Два матроса авиагруппы «Йокосука» в кабине гидросамолета тип «Мо» малой модели

технического состава. Все они входили в состав Сводного морского авиаотряда, которым командовал капитан 2 ранга Ямадзаки Таро. В тот же день корабль отправился к Шаньдуну.

1 сентября «Вакамия-мару» прибыл в залив Цзяочжоу на побережье Шаньдуна. Поначалу полетам мешала плохая погода, но к 5 сентября она улучшилась, и авиаотряд начал боевые операции. Первым заданием для летчиков была разведка ситуации в Циндао и окрестностях. При этом командование особо интересовало вопрос, какими морскими силами располагает противник, поэтому к донесению о разведке была приложена схема расположения судов в гавани Циндао. Похоже, что именно это донесение окончательно убедило японцев, что в Циндао нет эскадры вице-адмирала фон Шлее (броненосные крейсера «Гнейзенау», «Шарнхорст», легкие «Нюрнберг» и «Лейпциг») и крейсера «Эмден». В свою очередь, эта информация позволила отозвать от Циндао новейшие корабли флота для

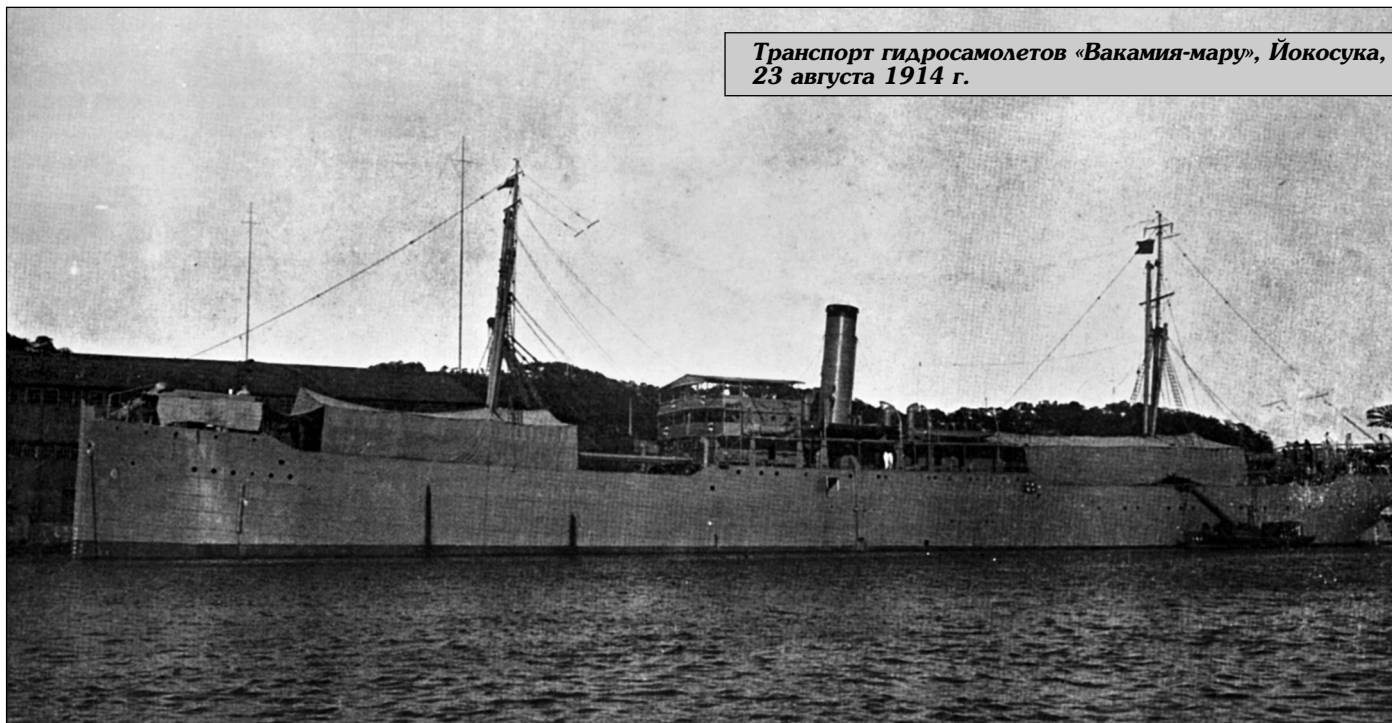
поиска немецких кораблей в других районах. Так в первый же день своей боевой работы японские самолеты, вроде бы не имевшие особой боевой ценности, оказали важную услугу флоту. На следующий день летчики отправились на разведку укреплений крепости, совершив при этом первую воздушную бомбардировку в истории японской авиации — ее целью стала батарея у горы Ильтис.

В дальнейшем летчики Сводного авиаотряда летали на разведку, искали минные заграждения на подходах к Циндао, наблюдали за результатами артиллерийского огня, бомбардировали разные военные объекты, корабли и суда. Следует отметить, что, несмотря на все усилия японских летчиков, им так и не удалось добиться попаданий ни в один из неприятельских кораблей. Неудачей окончилась и все попытки японцев уничтожить единственный немецкий самолет (типа «Таубе») — стрельба из пистолетов при встречах в воздухе была абсолютно неэффективна, а попытки уничтожить самолет на земле (как бомбежками с самолетов, так и артиллерийским огнем) успеха не принесли.

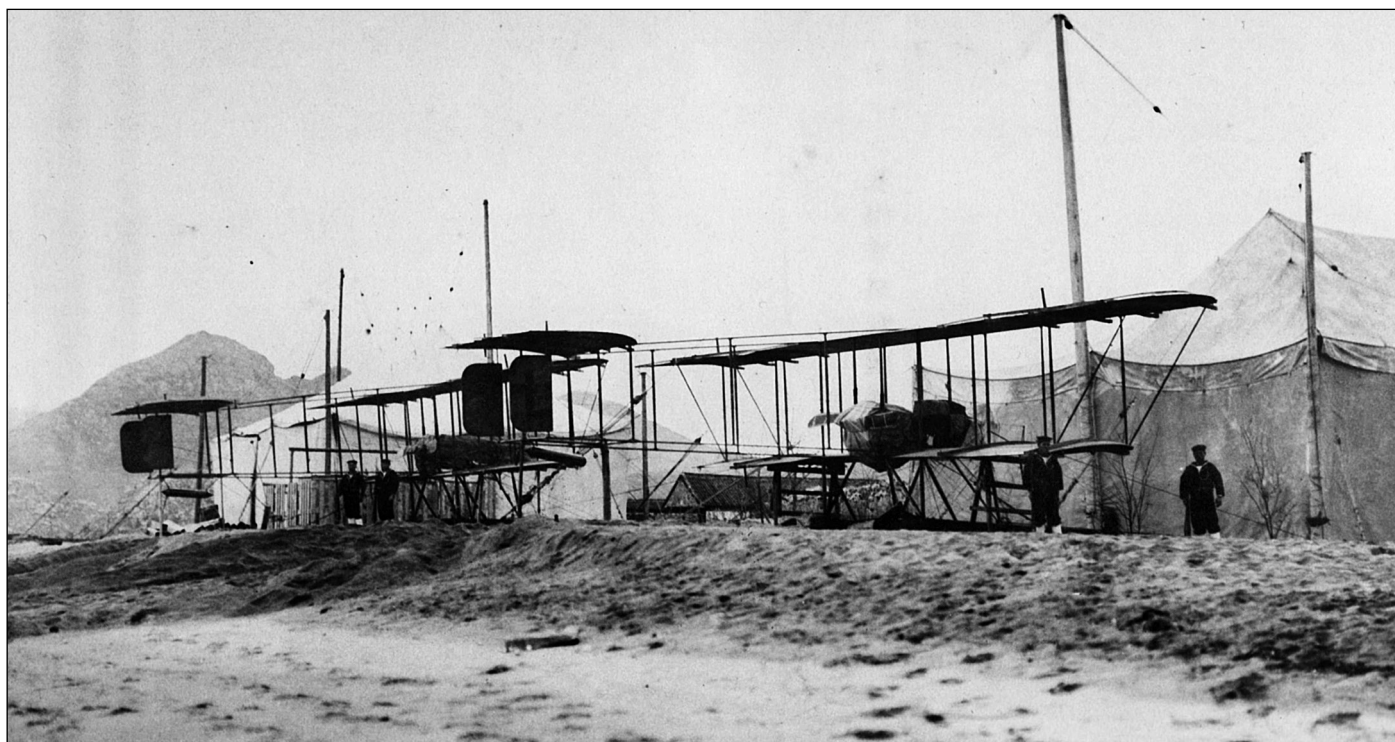
Приходилось выполнять летчикам и агитационные задачи — так, во время последнего боевого вылета 6 ноября 1914 г. над батареями и портом сбрасывались листовки с призывом не взрывать и не портить имущество и оборудование. На следующий день (7 ноября) гарнизон Циндао капитулировал.

За время осады самолеты Сводного авиаотряда совершили 49 боевых вылетов общей продолжительностью 71 летный час, и сбросили на противника 199 бомб. Эти действия японского авиаотряда были первыми в мире успешными атаками береговых целей, выполненными морской авиацией. Японцам же принадлежит еще одно мировое первенство в области военной авиации — первая в истории ночная бомбардировка.

За время боевых действий авиаотряд пополнился одним малым и одним большим гидросамолетом тип «Мо», таким образом, общее количество действовавших под Циндао самолетов флота составило 6 единиц. При этом потеря авиаотряд не понес. А вот их база «Вакамия-мару» подвернулась на mine, вынудив отряд действовать с импровизированного берегового гидроаэродрома.



Транспорт гидросамолетов «Вакамия-мару», Йокосука, 23 августа 1914 г.



Гидросамолеты тип «Мо» на береговом аэродроме возле Циндао, 1914 г.

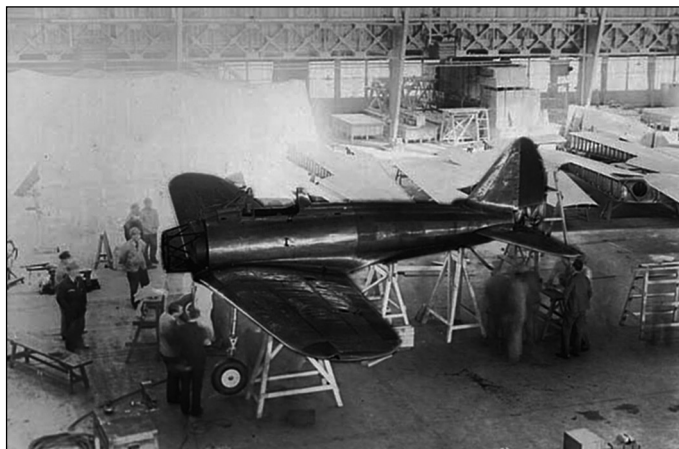


Подъем на борт «Вакамия-мару» гидросамолета тип «Мо», 9 июля 1917 г.

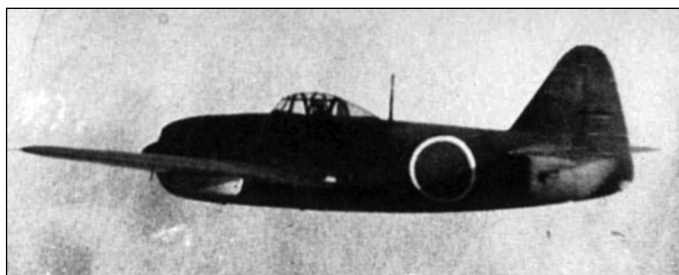
Успехи морской авиации во время осады Циндао были отмечены руководством флота, и в 1915 г., для несения гидросамолетов был оборудован еще один военный транспорт — «Такасаки-мару». Пусть еще несовершенная технически, авиация уже стала неотъемлемой частью флотских учений.

* * *

1 апреля 1916 г. временные авиаорганизации в составе Японского императорского флота были переформированы в постоянную часть, получившую название Авиагруппа военно-морского флота «Йокосука» (яп. «Йокосука кайгун кокутай»). В течение всего своего существования авиагруппа непосредственно подчинялась командованию главной военно-морской базы Йокосука. Первым командиром авиагруппы стал капитан 1-го ранга Ямаути Сиро, который ранее был командиром «Вакамия-мару», а до того в составе Сводного авиаотряда участвовал в осаде Циндао.



Первый прототип палубного истребителя А6М1 на заводе фирмы Мицубиси в городе Нагоя, март 1939 г.



Прототип истребителя-перехватчика N1K-J в полете. Пилот — главный старшина Охара Редзи



Прототип истребителя-перехватчика J2M



Капитан-лейтенант Миками Кадзуки (второй слева во втором ряду) с другими летчиками из авиагруппы «Йокосука»



Главный старшина Охара Редзи у своего истребителя А6М5, 1944 г.

Важнейшей задачей авиагруппы «Йокосука» с самого начала ее существования было испытание самолетов. Через руки ее испытателей прошли практически все машины, когда-либо бывшие на вооружении авиации японского флота.

Например, 6 июля 1939 г. именно пилот авиагруппы «Йокосука» капитан 1-го ранга Маки Сигэхадзу первым среди летчиков японского флота поднял в воздух прототип «Опытного палубного истребителя 12-Се» — тогда еще

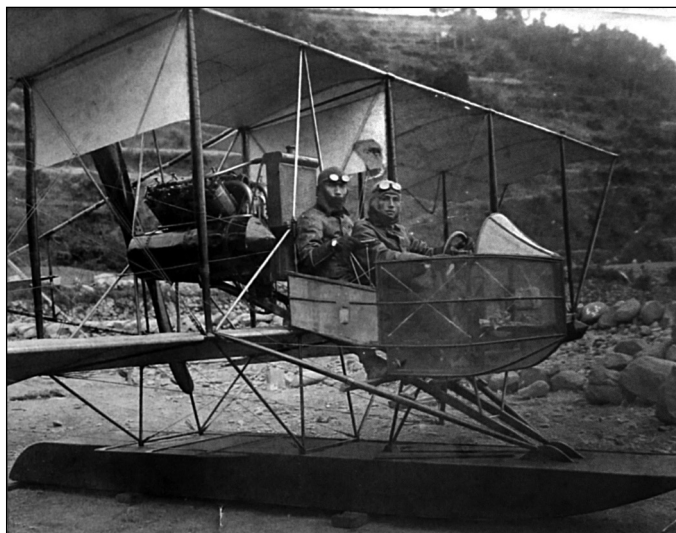
не ставший легендарным «Рэйсэном» А6М1. Позднее один из участников испытаний — капитан-лейтенант Миками Кадзуки — вспоминал, что испытатели не только тестировали сам А6М1, но еще и сравнивали его с испытывавшимися параллельно немецким «Хейнкель» He.112 и американскими «Чанс Воут» V-143 и «Северский» 2РА-В3. Поскольку и на японской, и на иностранных машинах летали одни и те же пилоты (например, тот же Миками), им было легко выявить сравнительные достоинства и недостатки каждой модели.

Осенью 1943 г. в авиагруппу передали на испытания предсерийные образцы истребителя-перехватчика J2М1 «Рэйдена». И в этот раз пилоты испытательного отряда не только проверяли характеристики J2М1 (выявив при этом немало проблем), но и «прогоняли» его через учебные бои с истребителями А6М3 и учебные атаки ударных самолетов G4М1 с целью выявить достоинства и недостатки самолета в воздушных боях. Например, они выявили посредственную маневренность самолета (что не удивительно для тяжелого перехватчика), зато отметили его приспособленность к атакам на вертикалях в стиле «ударил-ушел». К сожалению, эти выводы не были достаточно ясно подчеркнуты в отчете об испытаниях, поэтому боевым частям пришлось самостоятельно доходить до этой тактики в ходе боев.

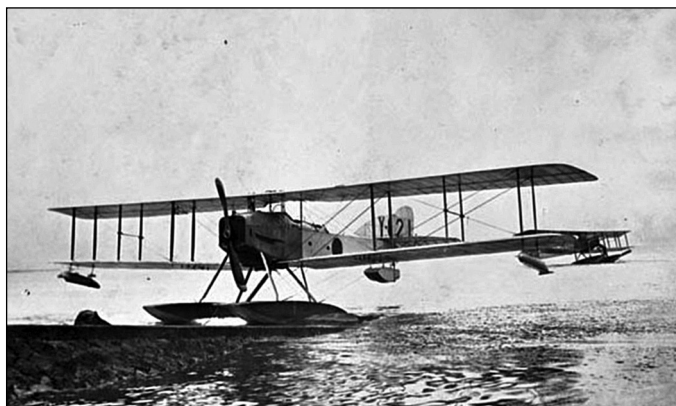
Испытания новых машин были делом опасным. Например, во время опытной атаки G4М1 «снизу-вверх» пропеллер «Рэйдена» главного старшины Охара Редзи внезапно почти перестал вращаться. Охара с трудом посадил машину, но на земле неполадок не обнаружили и Охара получил приказ повторить такую же атаку на следующий день. Чуда не произошло — во время этой атаки пропеллер вообще перестал вращаться. Для менее опытного летчика это закончилось бы катастрофой, но в испытательный отряд набирали лучших из лучших. Не был исключением и главный старшина Охара, ветеран боев над Рабаулом, Соломоновыми островами и Новой Гвинеей, одержавший 16 побед на своем «Рэйсэне». С высоты 5000 м он смог посадить на аэродром свой J2М1 с неработающим пропеллером. Именно благодаря его удачной посадке механики смогли выяснить, что на самолете отказал регулятор изменения шага винта.

Такие случаи были не единичными во время испытания новых самолетов. Случалось, даже опытные летчики гибли во время испытаний.

В Опаме испытывали не только самолеты. Например, в 1941 г. в рамках подготовки к атаке японской авианосной авиацией американской военно-морской базы Перл-Харбор именно специалисты авиагруппы «Йокосука» испытывали новые «противолинкорные» бронебойные бомбы, переделан-



Гидросамолет-разведчик Йокосе Тип Ка, 1912 г. Этот самолет фактически был копией американского «Кертис» модель D



Гидросамолеты-разведчики Йокосе Ро-го Ко-гата авиагруппы «Йокосука».



Гидросамолеты-разведчики Йокосе Тип 14 (E1Y) авиагруппы «Йокосука» и их экипажи



Памятник погибшим летчикам авиагруппы «Йокосука», установленный в 1939 г.

ные из артиллерийских снарядов, а также новые стабилизаторы для авиационных торпед, которые позволили использовать их в мелкой гавани американской базы.

При проведении испытаний пилоты и техники авиагруппы «Йокосука» работали в тесном контакте с инженерами и испытателями Авиационного арсенала флота (известен по сокращенному японскому названию, как «Йокосе»). Этот арсенал был создан еще в апреле 1913 г. в виде не-

большой фабрики для сборки и строительства самолетов для японского флота. Вскоре его специалисты начали разрабатывать и собственные конструкции самолетов и проводить исследования в сфере авиации. Одной из первых самостоятельных разработок арсенала, запущенных в серийное производство, стал двухместный гидросамолет-разведчик Йокосе Ро-го Ко-гата. В апреле 1919 г. три таких машины, переделанные в одноместные для увеличения запаса топлива, совершили рекордный по тем временам перелет по маршруту Оппама — Куре — Тинхай (Корея) — Сасебо — Оппама общей протяженностью 1300 километров. Скорее всего, пилотировали эти самолеты именно летчики авиагруппы «Йокосука».

В декабре 1919 г. разросшийся арсенал был переориентирован на исследовательские задачи. В апреле 1923 г. его свели с другими исследовательскими организациями флота в Институт технических исследований флота и перевели в Токио — как раз «подгадав» к страшному Токийскому землетрясению 1 сентября 1923 г. Возрожденный буквально из пепла институт возобновил свою работу только в следующем году. 1 апреля 1932 г. авиационное подразделение института было выделено в отдельный Авиационный арсенал флота, который разместился в Оппама рядом с базой авиагруппы «Йокосука».

В 1940 г. арсенал переименовали в Авиационно-технический арсенал флота, а в 1945 г. разросшийся арсенал разделили на два: собственно арсенал стал 1-м техническим арсеналом флота, а исследовательская лаборатория стала 2-м техническим арсеналом флота. Среди самолетов, разработанных специалистами арсенала, были учебный самолет К5У, палубный ударный самолет В4У, пикирующие бомбардировщики D4У «Суйсэй» и P1У «Гинга», базовые разведчики R1У «Сеюн» и R2У «Кэюн» реактивный

самолет-снаряд для камикадзе «Ока», а также реактивный истребитель «Кикка», разработанный на базе немецкого Me.262.

Работа авиагруппы «Йокосука» «на перспективу» не ограничивалась только испытаниями самолетов. Она была еще и центром разработки доктрины применения морской авиации: как отдельных типов/классов самолетов, так и смешанных соединений палубной или базовой авиации. Этому способствовала уникальная концентрация опытных испытателей и инструкторов, а также беспрепятственный доступ к новейшим типам самолетов.

Под руководством капитана 1-го ранга Камэи Есио лучшие пилоты морской авиации отработали уникальную тактику воздушного боя, основанную на действиях одиночного пилота. А в 1932 г. под руководством капитан-лейтенанта Кобаяси были созданы «специальные авиакоманды» для отработки групповой тактики воздушного боя звеньями из трех истребителей. Маневры, которые



Гэнда Минору



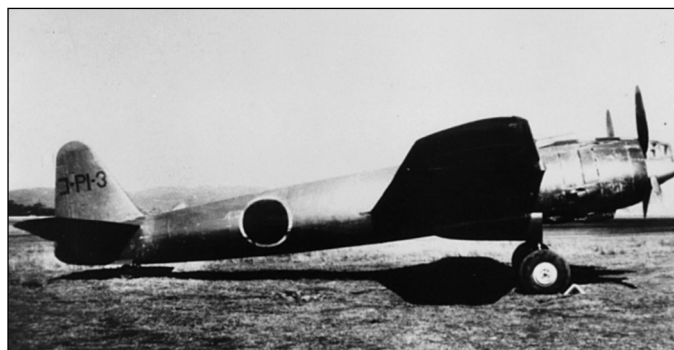
Футида Мицуо



Палубный ударный самолет (бомбардировщик-торпедоносец) Йокосе Тип 96 (В4У) с авианосца «Кага», Китай, 1937 г.



Прототип №9 палубного бомбардировщика (пикировщика) Йокосе «Суйсэй» (D4У)



Прототип №3 базового бомбардировщика (пикировщика) Йокосе «Гинга» (P1У)



Трофейный реактивный самолет-снаряд для камикадзе Йокосе «Ока» (MXU-7), установленный в качестве памятника на американской базе



Палубный истребитель Тип 3 (A1N) авиагруппы «Йокосука». Обратите внимание, что он несет номер двухсотой серии, которая будет официально закреплена именно за пикировщиками

они отрабатывали, оказались весьма эффектными на вид, поэтому команды стали регулярно демонстрировать свое мастерство пилотажа во время различных торжественных мероприятий. В честь одного из своих лидеров, капитан-лейтенанта Гэнда Минору, они получили прозвище «Цирк Гэнда». Ну а сам Гэнда позднее прославился участием в разработке плана атаки Перл-Харбора в 1941 г. и командованием элитной 343-й (истребительной) авиагруппой флота в 1945 г.

В 1929 г. летчики авиагруппы «Йокосука» на палубных истребителях Тип 3 (A1N) впервые в Японии провели пробы новой тактики бомбардировки — с пикирования. После серии испытаний, проведенных летчиками с авианосцев «Хосе», «Кага» и «Акаги», именно летчикам авиагруппы «Йокосука» в 1932 г. доверили финальную отработку тактики «специального бомбометания» (такое название в японском флоте получило бомбометание с пикирования). Используя два импортных британских истребителя «Бристоль Бульдог» со специально усиленной конструкцией, летчики авиагруппы успешно отработали тактику и технику бомбометания с пикирования, доведя бомбовую нагрузку своих самолетов до 250 кг.

Отрабатывалась в авиагруппе и техника горизонтального бомбометания — что не удивительно, поскольку именно при авиагруппе «Йокосука» находился курс подготовки бомбардиров. В октябре 1935 г. одним из его инструкторов был назначен бывший выпускник курса капитан-лейтенант Футида Мицуо, 7 декабря 1941 г. возглавивший атаку Перл-Харбора в качестве бомбардира головного ударного самолета B5N2.

Не оставалась без внимания и отработка тактики применения авиачастей. В течение всей войны в Китае, а затем на Тихом океане специалисты авиагруппы работали над обобщением опыта операций: от первых побед до кровавых поражений конца войны. Например, их исследование по тактике авианосных соединений от 20 мая 1943 г. во многом определило тактику применения японских авианосцев 13 месяцев спустя в сражении у Марианских островов (также известно, как сражение в Филиппинском море).

* * *

Не менее важной работой авиагруппы была подготовка летчиков и техников. Собственно говоря, именно аэродром Оппама и стал базой первого учебного центра летчиков и авиатехников японского флота, поскольку поначалу именно тут находились почти все опытные летчики японского флота, пригодные к выполнению работы инструкторов.

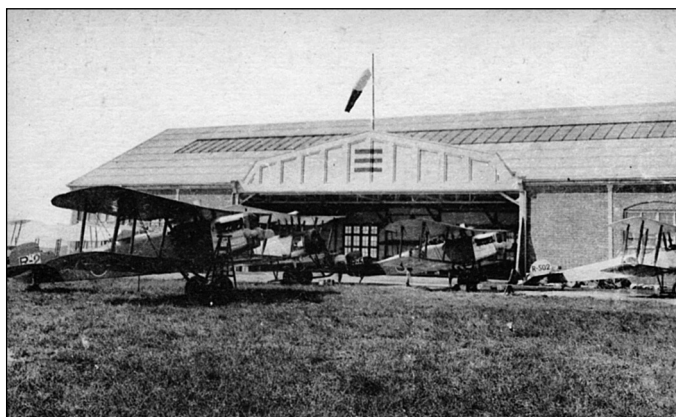
Но Оппама быстро стал мал для нужд растущей морской авиации. Поэтому в сентябре 1921 г. часть программ по подготовке личного состава авиации флота перенесли на новый аэродром в Касумигаура к северо-востоку от Токио, где 1 ноября 1922 г. была сформирована одноименная учебная авиагруппа. Но похоже, что через несколько лет

места перестало хватать и там, поэтому в 1930 г. в АГ «Йокосука» вернули обучение летчиков разведывательной авиации. Два года спустя в состав авиагруппы вернулась программа подготовки специалистов по обслуживанию авиационного вооружения, а с 1934 г. АГ «Касумигаура» передала в АГ «Йокосука» и все остальные программы подготовки авиатехников.

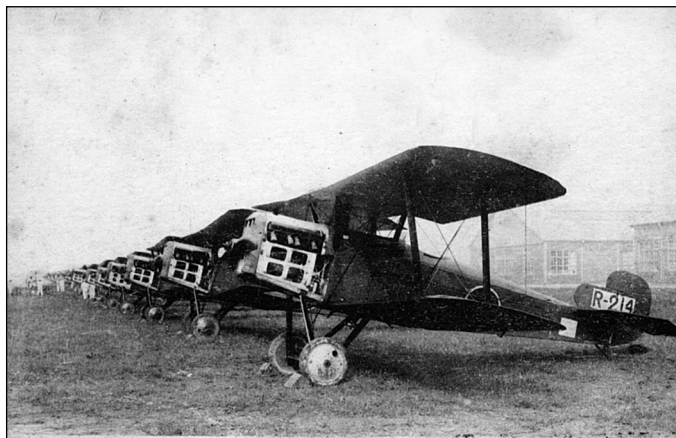
Также при авиагруппе «Йокосука» проводились различные курсы усовершенствования летного состава, как, например, штурманов или бомбардиров.



Посещение командующим военно-морской базы Йокосука аэродрома Касумигаура, 1921-22 гг.



Разведчики Тип 10 (2MR1) и учебные самолеты АВРО-504 (британской разработки) у ангара на аэродроме Касумигаура, 1922 г.



Истребители Тип 10 (1MF2) на аэродроме Касумигаура, 1922 г.



Принц-регент Хирохито (будущий император Сева) (справа) и капитан 1 ранга Вильям Фрэнсис Форбс-Сэмпилл (слева), аэродром Касумигаура, 1921 г.



Капитан 1 ранга Форбс-Сэмпилл знакомит адмирала флота Того Хэйхатиро с устройством истребителя «Глостер Спэрроухок», аэродром Касумигаура, 1921 г.

Филиал авиагруппы «Йокосука» в Касумигаура сыграл одну очень важную роль в развитии японской морской авиации. Именно там в ноябре 1921 г. разместилась так называемая «миссия Сэмпилла» — группа из 30 летчиков, авиа-механиков и инженеров во главе с отставным капитаном 1 ранга лордом Сэмпилом, приглашенная из Великобритании для ознакомления авиаторов Японского императорского флота с новейшими достижениями в авиации. В течение 18 месяцев она знакомила японцев с новыми самолетами и авиатехникой, обучала их технике торпедометания, навигации, полетов с авианосца. Вместе с миссией в Японию прибыли около 100 новейших самолетов двадцати различных моделей, а также различные наставления, пособия, чертежи самолетов и авианосцев.

Вклад миссии Сэмпилла в развитие японской морской авиации был огромен, ведь благодаря ей японцы смогли быстро и подробно ознакомиться с последними достижениями в авиации и опытом Первой мировой войны в воздухе. И именно авиагруппа «Йокосука» обеспечивала процесс обучения у англичан в течение первого года работы Миссии.

1 июня 1930 г. при авиагруппе «Йокосука» открылась новая программа по обучению летчиков «Курсанты подготовительного отделения авиации флота», больше известная, как «Екарэн» (от сокращения ее японского названия «Кайгун хикко ека рэнсю сэй»). Задачей программы, официально организованной приказом Морского министерства от декабря 1929 г., было обучение для службы в морской авиации гражданской молодежи. Дело в том, что до создания этой программы летчиком или техником в авиации флота мог стать только военнослужащий. Чтобы уйти в авиаторы, он должен был оставить свой корабль или береговую часть — то есть выходило, что флот зря тратил

ся на его подготовку в качестве корабельного или сухопутного специалиста. Курсанты же программы «Екарэн» набирались «на гражданке» из юношей 15-17 лет и сразу готовились в качестве авиаторов. Учитывая высокий престиж военной службы и популярность профессии летчика, недостатков в желающих не было, что позволяло флоту отбирать лучших из лучших. Так, на первый курс «Екарэн» в 1930 г. отобрали 79 курсантов из 5807 кандидатов!

Не удивительно, что программа «Екарэн» дала авиации флота немало хороших летчиков. Среди прочих ее выпускником был старшина Нисидзава Хироеси — лучший ас японской морской авиации, одержавший, по некоторым данным, до 87 побед в воздушных боях. А среди курсантов первого выпуска был дослужившийся до капитан-лейтенанта Эндо Сатио, который в конце войны прославился тем, что сбил 8 и повредил 8 американских тяжелых бомбардировщиков В-29, отличавшихся феноменальной живучестью.

В 1937 г. программа «Екарэн» была расширена на юношей 16-19 лет, которые уже закончили среднюю школу. За счет сокращения общеобразовательных часов обучения их программа, названная «Екарэн-Ко», то есть «Екарэн-А», длилась всего 1,5 года против 4 лет у предыдущей программы, названной «Екарэн-Оцу», то есть «Екарэн-Б».



Старшина Нисидзава Хироеси у своего истребителя А6М

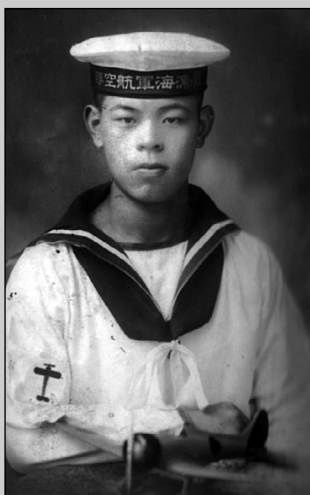


Японские летчики на фоне ночного истребителя J1N1-S «Гэкко», 1945 г. Капитан-лейтенант Эндо Сатио — второй слева

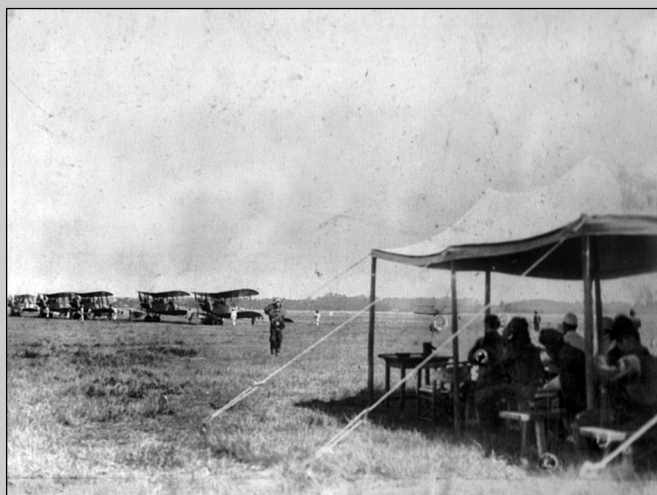
Но по мере увеличения потребности в летном и наземном персонале морской авиации курсанты и их матчасть просто перестали помещаться на базе Оппама, поэтому с 1 марта 1939 г. обе программы «Екарэн» были переведены в Касумигауру. Но и там не хватало свободного места, поэтому с 15 ноября 1940 г. программы «Екарэн» перевели в Цутиуру, где была сформирована одноименная учебная авиагруппа. Ее первым командиром стал капитан 1 ранга Аоки Таидзиро — бывший командир отделения «Екарэн» в авиагруппе «Йокосука».

После начала войны нагрузка на учебную часть авиагруппы снова возросла настолько, что 1 ноября 1942 г. из ее состава выделили подразделения, осуществлявшие подготовку авиатехников и оружейников. Первое подразделение стало авиагруппой «Оппама» («Оихама»), а второе — авиагруппой «Сусаки». Любопытно, что АГ «Оппама», не имевшая на вооружении ни одного летающего самолета (только нелетающие самолеты для тренировки авиамехаников), получила, тем не менее, свой собственный код, который с гордостью рисовала на килях своих машин. При этом код («オヒ» — «Ои-Хи») соответствовал не современному произношению названия города «Оппама», а старо-

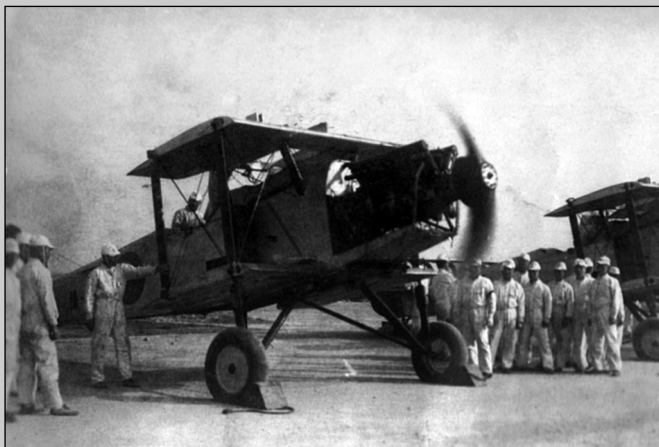
Фотографии из альбома одного из курсантов «Екарэн». Он начал обучение еще в авиагруппе «Йокосука», после чего был переведен в авиагруппу «Касумигаура». Приблизительно 1939-40 гг.



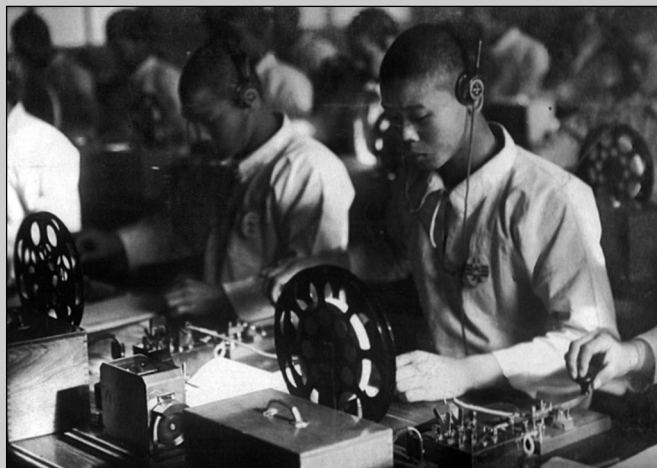
Курсант гордо демонстрирует на камеру нашивку матроса 2 статьи авиации флота (слева) и не менее гордо позирует на фоне учебного самолета (справа)



Перед полетом курсант (стоит в центре фото) должен был обязательно доложить руководителям полетов (сидят справа под навесом)



Изучение матчасти с помощью полуразобранного боевого самолета



Занятия по радиodelу



А6М из состава авиагруппы «Оппама». Обратите внимание на код «ОиХи-160», как и положено боевому истребителю



Обучение авиатехников на самолетах А6М

му «Оихама» — именно так официально называлась авиагруппа, хотя несложно догадаться, что фактически ее название (записывавшееся, как и все другие в Японии, иероглифами) обычно произносилось на современный лад, как привычнее.

Но и после этого обучение личного состава продолжало оставаться одной из важных задач авиагруппы. Например, согласно штатам середины 1943 г., 23 из 26 командиров линейных дивизионов, на которые делилась

авиагруппа, совмещали свои обязанности с должностью инструктора. А всего по штатам 1943 г. авиагруппа «Йокосука» должна была насчитывать 225 регулярных и 248 специальных (произведенных из нижних чинов) офицеров, 12 старших гражданских чиновников (приравнялись к офицерам), 127 мичманов, 875 старшин, 17 младших гражданских чиновников (приравнялись к старшинам) и 1826 матросов — всего 3330 человек.

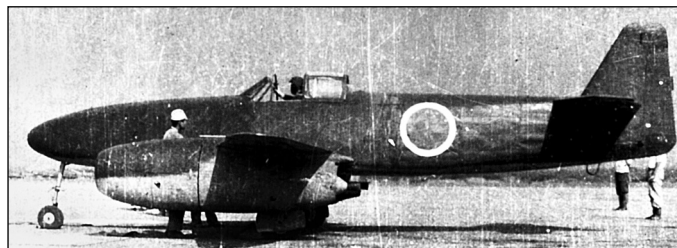
Также авиагруппа «Йокосука» участвовала в формировании новых авиачастей. Поначалу это был естественный процесс, поскольку именно тут были сконцентрированы кадры авиации флота. С ростом количества и усилением специализации авиагрупп на АГ «Йокосука» стали возлагать задачи формирования только групп одномоторных самолетов.

Например, в ноябре 1940 г. и январе 1941 г. авиагруппа «Йокосука» сформировала четыре авиагруппы гидросамолетов-разведчиков для патрулирования принадлежащих Японии островов Тихого океана: 7-ю (позднее 16-я), 8-ю (позднее 18-я), 17-ю и 19-ю. В январе 1942 г. она сформировала авиагруппу авианосца «Сехо», а в мае — 2-ю авиагруппу базовой авиации из истребителей и пикировщиков (позднее переименована в 582-ю авиагруппу). В ноябре 1943 г. она сформировала 301-ю (истребительную) авиагруппу. В марте 1944 г. АГ «Йокосука» помогала при формировании 302-й (истребительной) авиагруппы для прикрытия Токио от налетов неприятеля, а в июле 1944 г. сформировала 131-ю (разведывательно-истребительную) авиагруппу.

В начале февраля 1945 г. АГ «Йокосука» начала формирование первой в японской авиации авиагруппы реактивных истребителей — 312-й. На ее вооружение должен был поступить истребитель «Мицубиси» J8M1 «Сюсуй» (японская версия немецкого Me.163), который как раз испытывался в Оппама. Увы — до конца войны было произведено только 5 самолетов, ни один из которых не попал в 312-ю авиагруппу.



Учебно-тренировочный самолет Тип 93 (K5Y) из авиагруппы «Йокосука», использовавшийся 312-й авиагруппой (судя по всему, для поддержания налета ее пилотов до поступления J8M1), 1945 г.



Прототип «Накадзима Кикка» перед испытательным полетом, 1945 г.

»Мицубиси« J8M1 «Сюсуй» на аэродроме Йокосука после войны

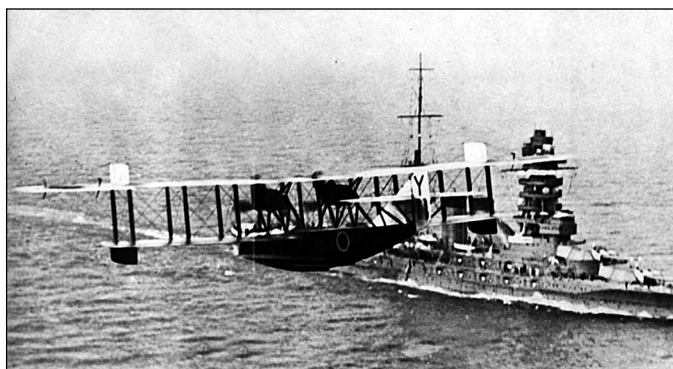


В процессе подготовки к американскому вторжению на Японские острова авиагруппа «Йокосука» в июне-июле 1945 г. начала формирование сразу трех авиагрупп ударных самолетов, которые предназначались для «специальных атак» камикадзе: 723-й, 724-й и 725-й. При этом первая из этих авиагрупп должна была вооружаться спешно переоборудованными самолетами-разведчиками «Сайун», а остальные две — новейшими реактивными самолетами «Кикка» (единственный двухдвигательный самолет из авиагрупп, которые формировала АГ «Йокосука» во время войны). Но их формирование так и не было закончено до капитуляции Японии.

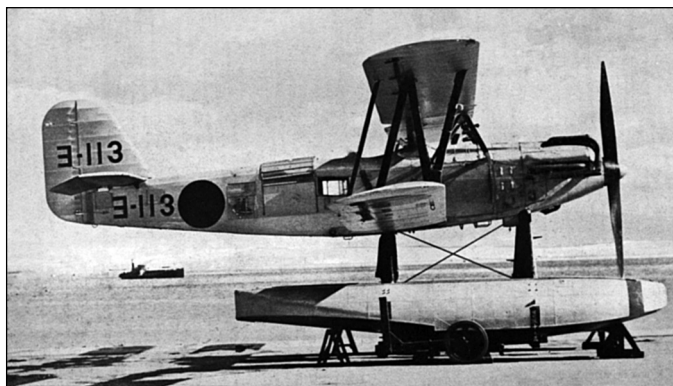
* * *

С самого начала существования на авиагруппу «Йокосука» возлагались и боевые задачи. Когда авиагруппа была единственной боевой частью авиации флота, она по умолчанию должна была действовать на передовой. Но даже после формирования новых авиагрупп на нее продолжали возлагать задачу прикрытия с воздуха района Канто на острове Хонсю, в который, среди прочего, входили столица страны Токио, большой порт Йокогама и главная военноморская база Йокосука. В 1920-х годах на авиагруппу «Йокосука» также возлагалась обязанность патрулирования Токийского залива и подходов к нему, но с июня 1930 г. для выполнения этой задачи была сформирована отдельная авиагруппа «Татэяма», из которой в апреле 1936 г. для выполнения дальних патрулей и атак неприятельских кораблей была дополнительно выделена авиагруппа «Кисарадзу».

С началом в августе 1937 г. «инцидента» с Китаем, который быстро перерос в полномасштабную войну, размах подготовки летчиков и интенсивность боевой подготовки начали расти. При этом подготовка авиагруппы проводилась в условиях, максимально приближенных к боевым, что иногда приводило к потерям. Так, 16 сентября 1938 г.



Летающая лодка «Шорт» F.5 авиагруппы «Йокосука» пролетает над линкором типа «Нагато», 1920-е гг.



Гидросамолет-разведчик Тип 94 (E7K1) авиагруппы «Йокосука»



Группа палубных истребителей A5M авиагруппы «Йокосука»

главный старшина Кога Къето (ветеран боев в Китае с 13 заявленным победами) во время учебного ночного перехвата был ослеплен лучами прожектора и разбился. Еле живого летчика доставили в госпиталь, где он умер на следующий день.

К началу войны на Тихом океане в декабре 1941 г. авиагруппа «Йокосука» штатно насчитывала (с запасными машинами, но не считая учебных самолетов, прототипов и иных несерийных машин) 24 палубных истребителя, 12 палубных бомбардировщиков (пикировщиков), 36 палубных ударных самолетов, 12 базовых ударных самолетов, 3 больших летающих лодки, 12 2- и 8 3-местных гидросамолетов-разведчиков.

Со временем численность авиагруппы росла и к апрелю 1944 г. она насчитывала 48 палубных и 12 ночных истребителей, 48 палубных истребителей-бомбардировщиков, 24 палубных разведчика, 36 палубных бомбардировщиков, 36 палубных ударных самолетов, 48 базовых ударных самолетов, 6 больших летающих лодок, 8 2- и 8 3-местных гидросамолетов-разведчиков, а также один транспортный самолет.

Любопытно отметить, что источники почти ничего не пишут о наличии в составе авиагруппы «Йокосука» во время войны на Тихом океане учебных машин — хотя учебные машины не могли не находиться в составе частично учебной авиагруппы, и их присутствие подтверждается фотографиями. Только в период конца 1943 — начала 1944 годов в составе авиагруппы указывают 12 учебных разведчиков.

По некоторым данным, еще в 1942 г. небольшие группы базовых ударных самолетов Тип 1 (G4M) авиагруппы «Йокосука» отправлялись в Рабаул (ныне Папуа-Новая Гвинея) для действий на передовой. К сожалению, детали применения этих отрядов автору неизвестны (это могли быть и обычные перевозки пассажиров, поскольку транспортных самолетов постоянно не хватало). Неизвестно также, отправлялись ли на передовую самолеты других типов из состава авиагруппы.

Точно известно, что в феврале 1944 г. 2 эскадрильи (18 машин) G4M были отправлены на Марианские острова для усиления главной силы японской морской авиации — 1-го воздушного флота (объединял части базовой авиации). В конце марта они были переброшены на аэродром Пелелиу (острова Палау) в ожидании американского генерального наступления на Новой Гвинее. 14 апреля 1944 г. личный состав этих эскадрилий вернулся в Японию, передав самолеты в состав 761-й (ударной) авиагруппы, где они и были почти все уничтожены в боях весны-лета 1944 г.

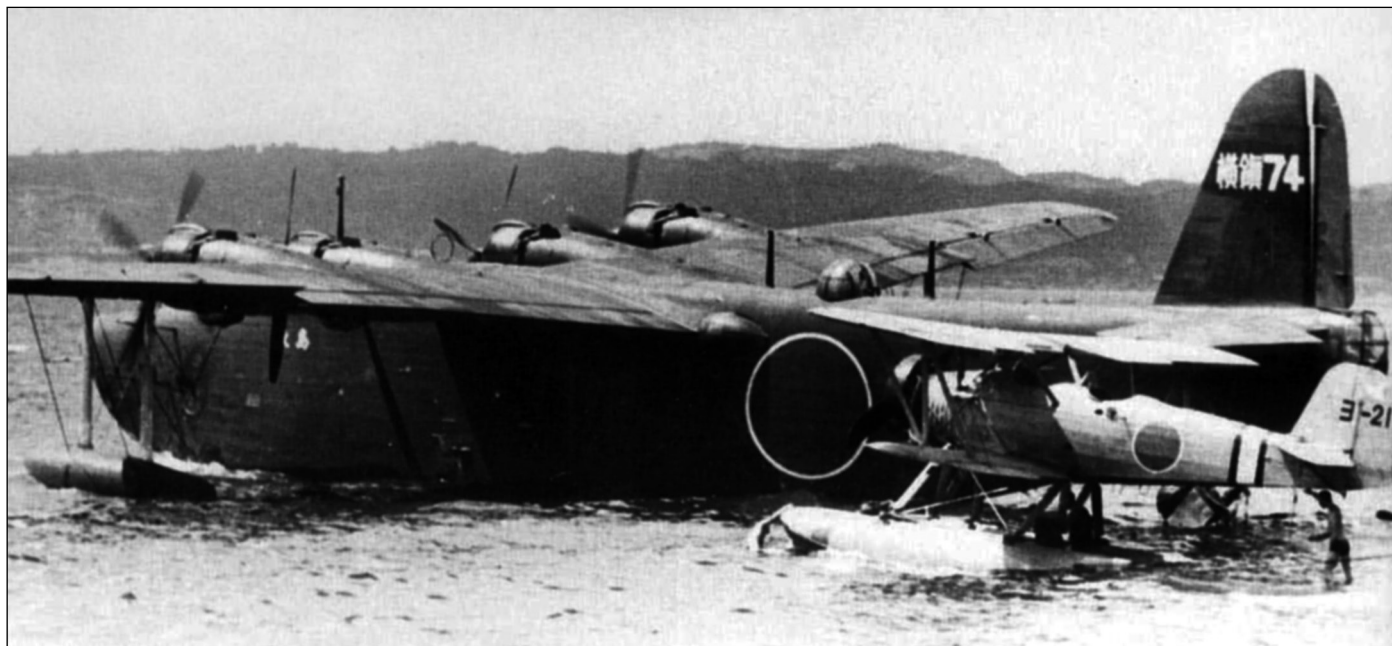
В феврале 1944 г. пришло время готовиться к отправке на передовую и главным силам авиагруппы «Йокосука». Американские войска продвинулись к «Сфере абсолютной национальной обороны» Японской империи, которую руководство страны решило защищать любой ценой. Решающая битва ожидалась в центральной части Тихого океана, где было много воды, но мало суши — поэтому решающей силой с обеих сторон должны были стать морская



Трехместный гидросамолет-разведчик Тип 0 (E13A) авиагруппы «Йокосука»



Ударные самолеты G4M авиагруппы «Йокосука». Вероятно, Рабаул, 1942 г.



Учебный гидросамолет Тип 93 (K5Y2) из авиагруппы «Йокосука» пришвартован у летающей лодки Тип 2 (H8K). Необычно то, что K5Y2 несет маркировку не учебной машины, а боевого самолета-разведчика (номер машины в первой сотне). Также обратите внимание, что номер K5Y2 совпадает с номером E13A на предыдущем фото

авиация и флот. Но большие потери, которые понесла авиация флота в боях над Соломоновыми островами и островом Новая Гвинея, делали задачу формирования сильной группировки авиачастей для решающей битвы (названной операцией «А») крайне сложной задачей. Для максимального усиления было решено задействовать все резервы, в том числе и авиагруппу «Йокосука». Кроме того, оставшиеся в Японии боевые эскадрильи авиагруппы «Йокосука» готовились к участию в отражении возможного рейда американских авианосных соединений на Японские острова (операции «То»).

15 июня 1944 г. крупные силы американцев начали высадку на острове Сайпан (Марианские острова). В тот же день японское командование отдало приказ о начале операции «А» по разгрому американского наступления.

В рамках операции «А» авиагруппа «Йокосука» вместе с 27-й воздушной флотилией (252-я (истребительная), 301-я (истребительная), 752-я (ударная) авиагруппы) сфор-

мировали так называемый отряд «Хатиман», названный в честь японского бога войны. Его возглавил командующий 27-й воздушной флотилией контр-адмирал Мацунага Тэй-ити, а личный состав был укомплектован лучшими летчиками обеих командований. К моменту отправки на передовую отряд был достаточно грозной силой и насчитывал 232 самолета, в том числе 112 операционно-пригодных машин из состава АГ «Йокосука»: 52 истребителя Тип 0, 17 базовых ударных самолетов Тип 1, 15 палубных бомбардировщиков (пикировщиков) «Суйсэй», 20 палубных ударных самолетов «Тэндзан» и 8 палубных разведчиков Тип 2 (другой источник говорит о 122 машинах). Позднее на передовую перебрасывали дополнительные силы авиации, в том числе ночные истребители из состава авиагруппы «Йокосука».

По плану отряд «Хатиман» должен был сосредоточиться на аэродроме острова Иводзима, откуда совместно с японским авианосным соединением (1-й мобильный флот) и другими частями базовой авиации должен был принять участие в решающей атаке американского авианосного соединения (58-е оперативное соединение 5-го флота) в районе Марианских островов. Но из-за плохой погоды до Иводзимы смогли добраться только ударные самолеты, а истребителям пришлось повернуть назад. В результате «Хатиман» не смог в полном составе принять участия в решающей атаке американского авианосного соединения, назначенной на 19 июня 1944 г. (битва у Марианских островов). Только в ночь с 21 на 22 июня три базовых ударных самолета из состава 3-го авиаотряда авиагруппы «Йокосука» вместе с девятью «коллегами» из других частей провели ночную бомбежку захваченного американцами аэродрома Аслито на острове Сайпан. Но ни эта, ни последующие атаки, проводившиеся малыми силами в ночное время, не смогли нанести американцам серьезного ущерба.

22-го числа на Иводзиму с пятой попытки смогли, наконец, перебраться 27 истребителей А6М, ведомые командиром истребителей авиагруппы капитаном 3 ранга Накадзима Тадаси. Еще 24 А6М и 5 ночных истребителей J1N1-S прибыли на остров 25 июня. Постепенно прибывали на Иводзиму и самолеты из других авиагрупп.



Эскадрилья А6М из состава 252-й авиагруппы на острове Иводзима, 1944 г. На заднем плане видна гора Сурибаси



Базовый бомбардировщик «Гинга» из состава авиагруппы «Йокосука»



Капитан 3 ранга Накадзима Тадаси, командир истребителей авиагруппы «Йокосука» в боях июня-июля 1944 г.

результатам боя японские летчики заявили о сбитии 37 вражеских самолетов (10 вероятно), из которых 17 машин (6 вероятно) записали на свой счет пилоты авиагруппы «Йокосука». Свои же потери составили 23 А6М, 9 из которых входили в состав авиагруппы «Йокосука».

Японские истребители разделились на две группы: выше и ниже слоя облаков. Верхняя группа смогла застать американские истребители врасплох и нанести им потери. При этом отличился старшина 1-й статьи Муто Канэеси из АГ «Йокосука», заявивший о 4 сбитых машинах неприятеля. А вот у нижней группы ситуация оказалась прямо противоположной — ее застала врасплох атака «Хэллкетов», «свалившихся» на нее из облаков. В тяжелом бою японские летчики понесли серьезные потери.

Мичман Сакаи Сабуро, который участвовал в этом бою, вспоминал о поразительном случае, которому он стал свидетелем: «я увидел то, что было самым удивительной воздушной схваткой за все сотни воздушных боев, в которых я участвовал. Я повернулся вправо и разинул рот.

«Хеллкэт» отчаянно вертелся, пытаясь удрать от висящего у него на хвосте «Зеро», который вел огонь из пушек с дистанции менее 50 ярдов. Но вплотную к «Зеро» за ним гнался другой «Хеллкэт». В следующую секунду откуда-то



Мичман Сакаи Сабуро (фото конца 1930-х гг. во время его службы в Китае)

сверху свалился еще один «Зеро», который в крутом пике погнался за этим «Хеллкэтом». Они летели один за другим, напоминая извивающуюся змею! Второй «Зеро», поглощенный погоней за «Хеллкэтом», не подозревал, что на него самого спикировал третий «Хеллкэт». А третий «Зеро», видя эту удивительную процессию, заложил крутой вираж и внезапно атаковал замыкающий «Хеллкэт».

Видеть это было странно и страшно. Мимо меня пронеслась колонна смерти, причем каждый пилот был полон решимости уничтожить свою добычу, ведя огонь из всех пушек и пулеметов. «Хеллкэт», «Зеро», «Хеллкэт», «Зеро», «Хеллкэт», «Зеро». Неужели все эти пилоты, и

японцы, и американцы, настолько глупы, что никто из них не следит за собственным хвостом?

Головной истребитель «Хеллкэт» судорожно завилал, выбросил хвост черного дыма и рухнул в море. Почти в тот же момент взорвался преследовавший его «Зеро», превратившись в огненный клубок. «Хеллкэт», нанесший смертельный удар, продержался на 2 секунды дольше. Снаряды следующего «Зеро» оторвали ему крыло, и он завертелся, падая в море. Но едва отлетело отстреленное крыло, как яркая вспышка взрыва засвидетельствовала гибель второго «Зеро». И как только третий «Хеллкэт» проскочил сквозь облако дыма, снаряды гнавшегося за ним «Зеро» разнесли его кабину в щепки.

Пять самолетов упали в море. Я видел пять всплесков. Последний «Зеро» сделал петлю, развернулся и улетел, единственный уцелевший в этой кровавой кутерьме.»

Бой заканчивался, и уставший Сакаи, который к тому времени уже успел поучаствовать в двух стычках с «Хэллкетами» (по результатам этих боев он заявил две победы) решил вернуться обратно на аэродром, пристроившись к группе из 15 «Рэйсэнов», замеченной им неподалеку. Но усталость и проблемы со зрением (Сакаи почти лишился зрения правым глазом вследствие попадания пули в голову в воздушном бою над островом Гуадалканал в 1942 г.) сыграли с Сакаи дурную шутку — самолеты оказались американскими «Хэллкетами».

Любой другой летчик, оказавшись в одиночестве против 15 вражеских истребителей, был бы немедленно сбит. Но мичман Сакаи Сабуро не был «любым другим летчиком»: этот ас еще довоенной подготовки, ветеран кампаний в Китае и Юго-Восточной Азии закончил войну четвертым по результативности среди японских летчиков с 64 победами на своем счету. Сакаи смог выжить в этом бою — но далось это ему очень нелегко. Великолепное описание этого боя в его мемуарах хорошо показывает, чего ему это стоило:

«Мои руки начали неметь от напряжения, так как приходилось постоянно закладывать левые виражи, чтобы уклониться от трасс «Хеллкэтов». Если я хоть немного ослаблю давление на ручку, это сразу же приведет к гибели. Но как долго я смогу выдерживать виражи на такой высокой скорости?

Я должен выдержать! Пока «Хеллкэты» пытаются сохранить круговой строй, только один самолет может атаковать меня. А я не сомневался, что сумею уклониться от атаки одиночного самолета. Трассы проходят вплотную, но этого мало. Они должны точно попасть в цель, чтобы сбить мой самолет. И не имеет значения, пролетела пуля в 100 ярдах или в 100 милях, если я от нее увернулся.

Мне требовалось время. Чтобы уклониться от истребителей, которые один за другим бросались на меня, а потом возвращались на свое место в кольцо.

Крен. Полный газ.

Ручку влево.

Еще один!

Резко вправо. Море и небо дико завертелись.

Скольжение!

Следующий!

Близковато!

Трассы. Яркие. Сверкающие. Искрящиеся.

Всегда под крылом.

Ручку вперед.

Держать скорость!

Вираз влево.

Вираз.

Моя рука! Я ее почти не чувствую!»

В конце концов Сакаи смог добраться до острова Иводзима, где мощный зенитный огонь позволил ему оторваться от преследователей и спрятаться в грозном об-

лаке. Из последних сил японский летчик смог посадить свой А6М, на котором, как это ни удивительно, после такого ожесточенного боя не нашли ни одной пробоины!

После полудня японцы отправили в атаку против американского авианосного соединения 3 бомбардировщика «Суйсэй», 9 ударных самолетов «Тэндзан» и 23 истребителя «Рэйсэн» (9 из которых принадлежали к авиагруппе «Йокосука»). Судя по всему, именно эту атаку описывает мичман Сакаи в своих мемуарах. Правда, в них он датирует ее 4 июля, но другие источники это не подтверждают. Согласно Сакай, ему и летчикам было приказано таранить американские авианосцы — за 4 месяца до первой атаки отряда камикадзе в октябре 1944 г. Но летчики ударной группы так и не стали первыми камикадзе Японии. В сумерках машины ударной группы перехватили американские истребители, сбившие 7 ударных самолетов и 10 истребителей, в том числе 4 из авиагруппы «Йокосука». Остальным пришлось вернуться на базу, так и не добравшись до американского соединения.

Вечером в атаку американских авианосцев отправились 16 новейших базовых бомбардировщиков (пикировщиков) «Гинга» (P1Y) под командованием капитан-лейтенанта Обути. Но только один самолет смог атаковать американские корабли, а остальные не нашли их в темноте. При этом на базу не вернулись 7 машин. Никакого ущерба американские корабли не понесли.

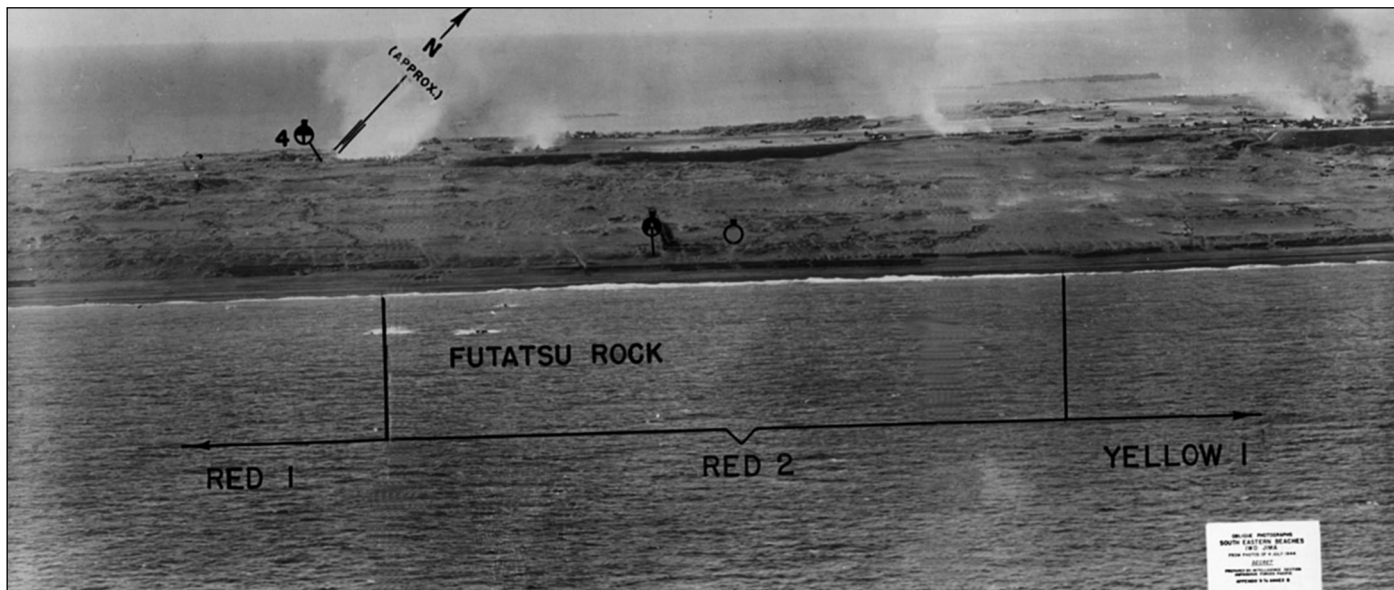
3 июля американская палубная авиация снова атаковала Иводзиму, нанеся существенный урон. Вдобавок вследствие несчастного случая на острове взорвался склад боеприпасов, нанеся дополнительный ущерб самолетам и личному составу. На следующий день утром остров снова подвергся атаке с воздуха. На сей раз «Хэллкеты» пришли не одни, а сопровождая бомбардировщики и пикировщики. А с 15:30 остров начали обстреливать корабли неприятеля: 5 тяжелых крейсеров и около 15 эсминцев. Результатом стало почти полное уничтожение японской авиации на острове, причем большинство самолетов погибли на земле: американцы заявили о 116 уничтоженных самолетах. Уцелевший летный и наземный персонал эвакуировали с острова на транспортных самолетах 6 июля. Сакаи с издевкой вспоминал, что эвакуация проходила строго по старшинству, поэтому его вместе с группой других пилотов чуть было не оставили на острове.



Подбитый и горящий ночной истребитель J1N над американским эскадрным авианосцем «Корал Си». Неподалеку от Сайпана, 18 июня 1944 г. С усовершенствованием американской техники и тактики ночные операции японских летчиков все чаще заканчивались подобным образом

Кроме того, американцы утопили у острова небольшое транспортное судно, а также сделали серию качественных снимков побережья, которые стали основой планирования американского десанта на остров.

Результаты боев в воздухе стали настоящим шоком для пилотов-истребителей авиагруппы «Йокосука», гордившимся своим элитным статусом. Заявив об уничтожении



Фотография берега острова Иводзима, сделанная с американского самолета 4 июля 1944 г. На заднем плане видны столбы дыма от горящих на аэродроме японских самолетов. Пометки и надписи на переднем плане — границы секторов для высадки американских войск, которая планировалась, в том числе, и по этим фотографиям

Пожары и взрывы на аэродроме Иводзима, вид сверху, 4 июля 1944 г.



52 американских самолетов, сами они потеряли 22 пилота, в том числе своего командира капитан-лейтенанта Ямагути, погибшего 4 июля. А на самом деле результаты были еще более печальными. За три дня активных боев летчики всех авиагрупп отряда «Хатиман» и, возможно, ПВО Иводзимы сбили всего 27 американских самолетов. Во время налета 24 июня американцы потеряли 6 (по другим данным, 9) «Хэллкетов», во время налета 3 июля — 6 «Хэллкетов», а во время налета 4 июля — 6 «Хэллкетов», 1 бомбардировщик-торпедоносец ТВМ «Эвенжер», 3 пикировщика SB2C «Хэллдайвер» и 1 гидросамолет-корректировщик OS2U «Кингфишер».

Даже гибель 3 июля ночного истребителя «Хэллкет» и возможная гибель еще нескольких истребителей вечером 24 июня (например, Сакаи заявил об одном сбитом «Хэллкете») не меняет общей картины. Истребители отряда «Хатиман» только в дневных воздушных боях 24 июня, 3 и 4 июля потеряли 66 машин — то есть их потери были в 2 раза больше американских. С потерями во время атак вечером 24 июня и во время рейдов ударных самолетов к Сайпану соотношение потерь уже становится 1 к 3 в пользу американцев. Разительный контраст с результатами воздушных боев в 1941–42 гг.!

Впрочем, если посмотреть на эти бои без оглядки на «элитный статус» авиагруппы «Йокосука», то их результат не выглядит удивительным. В составе отряда «Хатиман» было мало опытных летчиков, а недавние выпускники летных школ имели минимальный налет. У американцев даже недавние выпускники летных школ имели хороший налет и прошли «обкатку» в рейдах авианосных соединений против слабых японских баз. Их тактика была шаблонной, но против неопытных японских летчиков она вполне работала. Американские истребители «Хэллкет» по своим ха-

рактеристикам превосходили японские «Рэйсэны» модели А6М5. Кроме того, они использовали бензин с более высоким, чем у японцев, октановым числом, позволявший «выжать» из двигателя больше мощности. Проблемы у японских летчиков возникали даже там, где этого вряд ли кто ожидал: из-за плохого качества воды на острове Иводзима часть личного состава (в том числе летчики) страдала поносом — что никак не повышает эффективность пилота в воздушном бою. И это не говоря уже о том, что американских самолетов было банально больше, чем японских.

После неудачных действий с Иводзимы основной задачей боевых частей авиагруппы «Йокосука» стала оборона с воздуха района Канто. В этих боях истребительные эскадрильи авиагруппы возглавлял капитан 3 ранга Ибусуки Масанобу, а его помощниками были капитан-лейтенанты Цукамото Юзоо, Ямамото Сигэхиса и Ивасита Кунио. К перехвату вражеских самолетов также регулярно привлекался и отряд испытателей авиагруппы.

Серьезным вызовом для ПВО Канто, да и всей Япо-



Командиры истребительных отрядов авиагруппы «Йокосука», 1945 г. Слева направо: капитан-лейтенант Ивасита Кунио, капитан 3 ранга Ибусуки Масанобу, капитан-лейтенант Цукамото Юзоо



Мичман Тогути Юдзабуро и лейтенант Хагири Мацуо на аэродроме Оппама, март 1945 г. На заднем плане видны N1K2-J (слева) и А6М (справа) из состава авиагруппы «Йокосука»

нии, с ноября 1944 г. стали налеты тяжелых бомбардировщиков «Боинг» В-29 «Суперфортеcss», базировавшиеся на островах Сайпан и Тиниан. Они летели к целям на высоте до 10 километров, поэтому их перехват был крайне трудной задачей. Даже если мотор японского истребителя «вытягивал» подъем на такую высоту, это занимало столько времени, что обычно его пилот успевал совершить всего одну атаку бомбардировщика. Учитывая мощное оборонительное вооружение и отменную живучесть В-29, сбить их было весьма непросто. В отчаянии некоторые летчики решались на таран американских машин, чтобы хоть как-то помешать им бомбить родные города. Позднее был даже сформирован специальный «таранный» отряд для борьбы с В-29.

В-29 атаквали Японию и по ночам. Тут они шли на меньших высотах (около 3 километров), зато в темноте их было очень сложно обнаружить. Специально для противодействия ночным бомбежкам в составе АГ «Йокосука» еще в декабре 1943 г. была сформирована эскадрилья двухмоторных ночных истребителей-перехватчиков J1N1-S «Гэкко», оснащенных радаром. Увы — эта эскадрилья так и осталась единственной в составе авиагруппы.

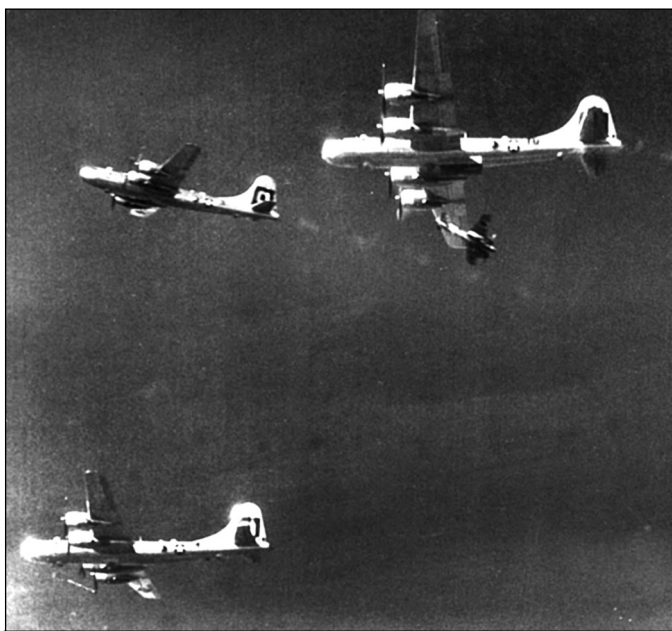
Периодически наведывались в район Канто и летчики американской авианосной авиации. Обычно их задачей была борьба с японской авиацией путем «выбивания» ее в воздушных боях и на аэродромах.

Именно против такого рейда 16 и 17 февраля 1945 г. вместе с другими авиачастями сражались пилоты истребителей «Рэйсэн», «Сидэн-кай» и «Рэйдэн» истребительно-го и испытательного отрядов АГ «Йокосука». В условиях плохой видимости (низкая облачность, местами снег) американцам было трудно реализовать численное превосходство, и японские летчики смогли потрепать как минимум две истребительные эскадрильи противника.

17-го 10 японских истребителей атаковали группу из 19 истребителей «Хэллкет» и «Корсар», шедших на штурмовку аэродрома Ацуги. Благодаря снегу, атака с высоты 2500 метров застала американцев врасплох, и они не смогли оказать эффективного сопротивления. Японцы погнали налетчиков в сторону моря, заявив после боя о сбитии всех 19 машин (6 вероятно)! Но без трагедии все равно не обошлось: единственный сбитый у японцев главный старшина Ямадзак Такаси (другая версия написания имени: Мицугу) смог спастись с парашютом, но был до смерти забит на земле разъяренным местным населением.



В-29 сбрасывают зажигательные бомбы на Йокогаму, май 1945 г.



Японский двухмоторный истребитель атакует В-29 снизу. Скорее всего, это армейский Ки-45, но аналогичной тактики придерживались и флотские истребители



Пылающий В-29 летит к земле, 1945 г.



Два пикировщика SB2C-3 с авианосца «Лексингтон» пролетают над 58-м оперативным соединением, направляясь к Токио, 16 февраля 1945 г.

ем, принявшим его за американского летчика. Для предотвращения подобных инцидентов в дальнейшем японские летчики стали носить на рукавах своих летных курток или комбинезонов государственные флаги «Хиномару».

Всего в боях 16-17 февраля 1945 г. японцы заявили о 98 (по другим данным, даже о 275) сбитых американских самолетах, а американцы — о 332 (еще 177 были заявлены уничтоженными на земле). На самом деле американцы потеряли в воздухе только 49 машин, а японцы — только 30. Заметная разница с заявками сторон!

А вот во время рейда американской авианосной авиации 25 февраля 1945 г. заявки японских летчиков оказались очень точными: из 10 заявленных ими побед американцы

подтверждают 9. К сожалению, автору не удалось проверить точность американских заявок о 25 японских самолетах, сбитых в воздухе, и 30 — уничтоженных на земле.

Среди заявивших о победах в тех боях был Муро Канэси, произведенный к тому времени в лейтенанты. Согласно легенде, на своем «Сидэн-кай» (N1K2-J) он в одиночку вступил в бой с 12 американскими истребителями и сбил 4 из них. Невероятное достижение даже для такого опытного пилота, как Муро (он начал свой боевой путь еще в Китае). Но некоторые историки сомневаются в этой истории. Дело в том, что подробные описания этого боя — в отличие от пропагандистских статей в газетах — появились только после войны, когда Муро был уже мертв (он погиб в воздушном бою 24 июля 1945 г., сражаясь в составе 343-й АГ) и не мог их опровергнуть или подтвердить. Да и сами описания заметно различаются по датам и деталям: 16, 17, 25 или 26 февраля, сбито 3 или 4 машины, сбиты «Хэллкеты» или «Корсары», летал ли Муро на А6М или N1K2-J и т.п. Зато полученная Муро незадолго до смерти благодарность в приказе, где подробно расписываются его достижения



Перехватчик N1K-J из авиагруппы «Йокосука» после вынужденной посадки. Судя по отсутствию видимых пулевых пробоин, причиной посадки могла стать и техническая неисправность



Лейтенант Муро Канэси, февраль 1945 г.



Лейтенант Куротори Сиро и главный старшина Курамото Дзюзо у своего «Гэкко» с отметками побед над В-29. По некоторым данным, их машина имела номер «Йо-101»

по защите Японии с воздуха, ни словом не упоминает об этом подвиге — хотя в то отчаянное для Японии время приуменьшать подвиги своих летчиков командованию было совсем не с руки. В благодарности написано, что он сбил по 3 американских истребителя 16-го (в благодарности ошибочно написано «15-го», но в этот день рейда не было) и 25 февраля 1945 г., но ни слова не было о том, что он сбил их в одиночку. Не подтверждают этого подвига и американские документы.

Кроме регулярных перехватов В-29 и отражения рейдов авианосной авиации, в начале апреля 1945 г. авиагруппа



Летчики и наземный персонал стоит у своего «Гэкко» номер «Йо-101». Командиром экипажа самолета был Лейтенант Куротори Сиро, а командиром техников — техник-лейтенант Хидэ Минору



Палубный ударный самолет (пикировщик-торпедоносец) «Рюсэй» авиагруппы «Йокосука» готовится к вылету, 1945 г.

«Йокосука» отправила одну эскадрилью истребителей под командованием капитан-лейтенанта Ивасита Кунио на остров Кюсю. Этот остров был расположен ближе других крупных островов к острову Окинава, на который как раз высадились американские войска. Эскадрилья Иваситы прикрывала самолеты летчиков-смертников, шедшие в свой последний полет к целям у Окинавы в рамках операций «Кикусуй», а также осуществляла прикрытие с воздуха их аэродромов. После окончания операции «Кикусуй №3» в середине апреля эскадрилья вернулась в Оппаму.

С апреля 1945 г. авиагруппа «Йокосука», как и другие авиачасти, почти прекратила активные боевые действия. Ее самолеты были рассредоточены по полевым аэродромам в ожидании американского вторжения на Японские острова, ожидавшегося осенью. Только иногда летчики авиагруппы поднимались на перехват вражеских самолетов — в первую очередь В-29. Но теперь В-29 сопровождали армейские истребители Р-47 «Тандерболт» и Р-51 «Мустанг», действовавшие с аэродромов на острове Иводзима (захвачен американцами в марте 1945 г.), поэтому заявки на победы во время дневных перехватов стали очень и очень редки. Зато в мае о нескольких сбитых В-29 заявили экипажи ночных истребителей «Гэкко» из состава авиагруппы.

Особо отличился экипаж ночного истребителя-перехватчика J1N1-S «Гэкко» в составе лейтенанта Куротори Сиро (оператор радара) и главного старшины Курамото Дзюзо (пилот). В ночь на 16 апреля 1945 г. они заявили об 1 сбитом и 1 поврежденном В-29, а в ночь с 25 на 26 мая — о 5(!) сбитых и 1 поврежденном В-29. Даже если принять во внимание регулярное завышение летчиками количества своих побед (тем более ночью), даже пара сбитых В-29 за вылет — это огромное достижение, требовавшее от летчиков незаурядного умения, мужества и везения. Поэтому нет ничего удивительного в том, что командующий Военно-морским районом Йокосука вице-адмирал Тоцука Мититаро выразил летчикам специальную благодарность в приказе, а также позаботился о том, чтобы они вне очереди были произведены их в следующие воинские звания.

В конце концов американцам не понадобилось вторгаться на Японские острова. 15 августа 1945 г. под воздействием потока поражений, катастрофической ситуации со снабжением промышленности и населения (японцев довели до такого состояния, что правительство серьезно опасалось революции), применения американцами ядерных бомб небывалой мощности и вступления в войну СССР император Сева (Хирохито) отдал приказ прекратить войну.

Именно летчику из авиагруппы «Йокосука» (капитан-лейтенант Судо Дэн) поручили возглавить печальную миссию: организовать транспортировку японской делегации (начальник генерал-лейтенант Кавабэ Торасиро), которая отправилась в Манилу обсуждать условия капитуляции с американским командующим генералом Дугласом МакАртуром. 19 августа два самолета (транспортный G6M1-L и переделанный G4M1) привезли делегацию на аэродром на острове Иэсима (неподалеку от острова Окинава), откуда японская делегация отправилась дальше в Манилу на американских транспортных С-46.

Предосторожность американцев (явно опасавшихся провокаций японцев), скорее всего, спасла японской делегации жизнь. Когда на следующий день японцы вернулись из Манилы, и Судо повез их на своем G6M1-L обратно в Японию, внезапная нехватка топлива вынудила его сажать самолет на воду в устье реки Тэнрю (остров Хонсю). К счастью, обошлось без жертв. А G4M1 вообще не смог вылететь из-за поломки. По счастью, после ее устранения 21 августа он добрался до Японии (аэродром Кисарадзу) без приключений. Несложно представить, что произошло бы при попытке долететь до Манилы на этих самолетах...



G6M1-L японской делегации только что приземлился на остров Иэсима, 19 августа 1945 г.

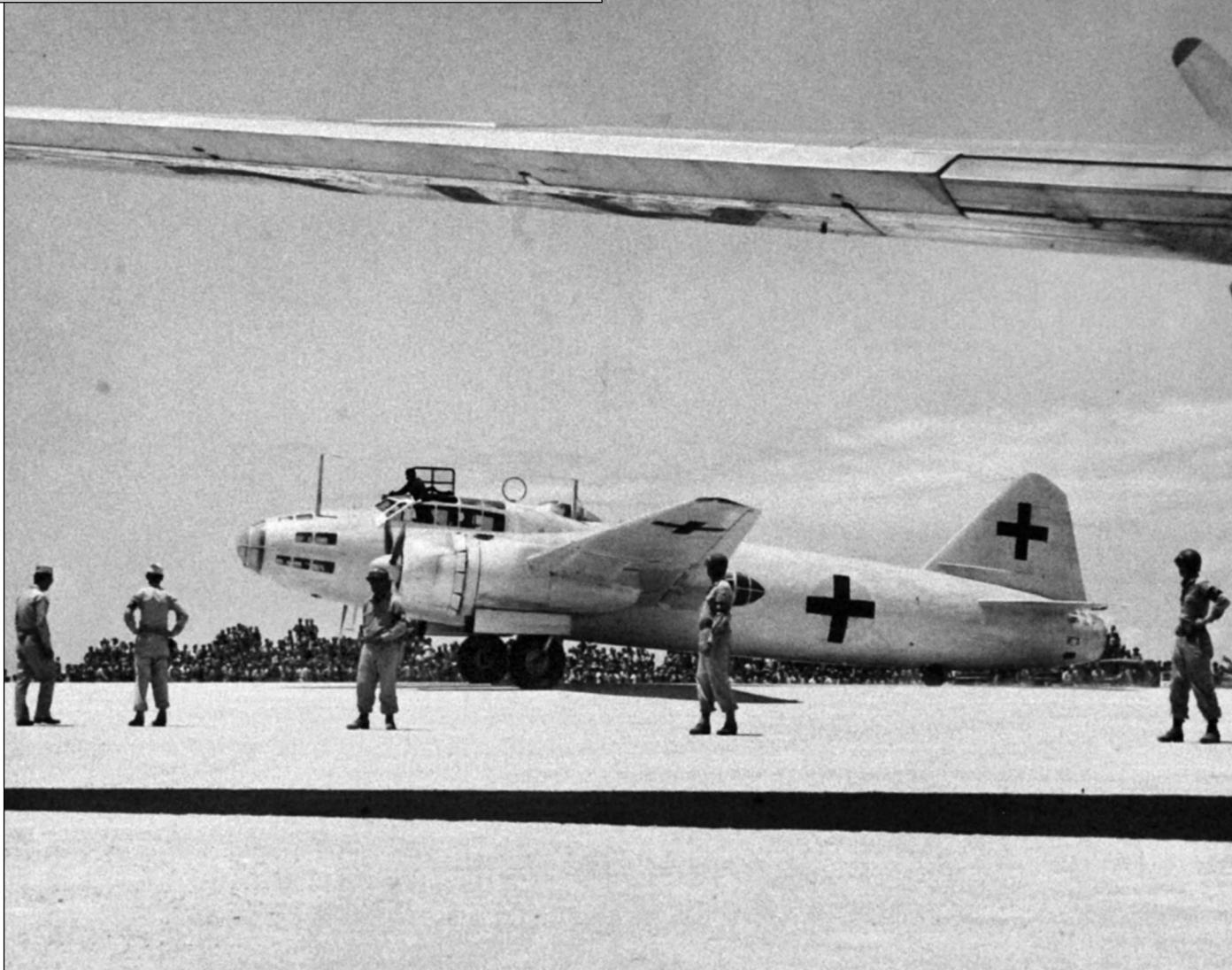
2 сентября 1945 г. на борту американского линкора «Миссури», стоящего на якоре в Токийском заливе, представители Японии подписали официальный акт о капитуляции страны и ее вооруженных сил.

На момент капитуляции Японии авиагруппе по штату полагались 24 дневных и 12 ночных истребителей, 24 базовых разведчика, 12 палубных и 8 базовых бомбардиров-



Летчики японских самолетов отдыхают после перелета, 19 августа 1945 г.

G4M1 (его можно отличить от G6M1-L по наличию дополнительных окон в носовой части) после приземления, 19 августа 1945 г.





Аэродром Оппама, 6 сентября 1945 г. Кроме самолетов авиагруппы «Йокосука» и прототипов, на фото виден D4Y3 из состава 601-й (палубной) авиагруппы) и G4M из состава 706-й (ударной) авиагруппы. Обратите внимание на то, что опознавательные знаки на киях ударных самолетов G4M (слева на фото) и перехватчика «Тэнрай» (G5N1) (в центре фото) закрашены — вероятно, для понижения заметности при действиях ночью. Согласно приказу американского командования, со всех самолетов сняты пропеллеры во избежание их угона



Американцы осматривают самолеты на аэродроме Оппама, август 1945 г. Слева виден хвост одного из прототипов G5N1, справа — носовая часть G4M.

щиков (пикировщиков), а также 1 транспортный самолет (не считая учебных самолетов, прототипов и иных несерийных машин). Приблизительно четверть из этих самолетов были запасными и к ним не полагалось экипажей. По штату, с учетом курсантов, в авиагруппе должно было быть 160 офицеров и 9412 нижних чина, в то время, как фактически в строю на 1 сентября 1945 г. находились только 32 офицера и 1882 нижних чина. Такая разница явно происходит из-за полного прекращения программ обучения летчиков, для которых не хватало ни самолетов, ни авиабензина.

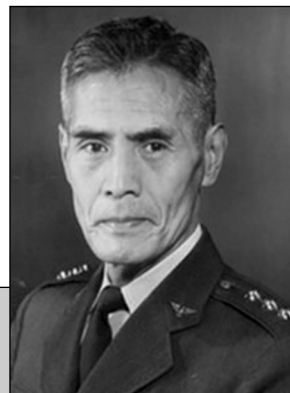
* * *

После капитуляции Японии авиагруппа «Йокосука» была расформирована, но часть ее личного состава продолжила свою исследовательскую и испытательную работу — те-

перь уже для американских оккупационных властей.

Ветераны авиагруппы послужили и при создании новой авиации Японии — Военно-воздушных сил самообороны. Одним из их создателей и третьим главнокомандующим стал никто иной, как ветеран АГ «Йокосука» Гэнда Минору.

**Генерал-лейтенант Военно-воздушных сил самообороны Японии
Гэнда Минору**





На первый взгляд — обычная подготовка к вылету перехватчиков N1K2-J в конце войны. Только присмотревшись к маркировке самолетов, можно увидеть на них «звезды и полосы» новых американских хозяев

Командиры авиагруппы:

с 01.04.1916 — капитан 1 ранга Ямаути Сиро,
с 01.12.1917 — капитан 1 ранга Масако Харада,
с 01.07.1919 — контр-адмирал Есида Сэйкадзэ,
с 01.12.1919 — контр-адмирал Ямаути Сиро,
с 12.11.1920 — капитан 1 ранга Тадзири Юдзи,
с 01.11.1922 — капитан 1 ранга Марухаси Сэитироо,
с 01.12.1923 — капитан 1 ранга Сиро Иноэ,
с 01.12.1924 — капитан 2 ранга Итикава Дайсукиро,
с 01.11.1927 — капитан 1 ранга Вада Хидэо,
с 30.11.1929 — капитан 1 ранга Хонори Горо,
с 02.04.1931 — капитан 1 ранга Ямада Тадахару,
с 15.11.1932 — капитан 1 ранга Ониси Дзюнро,
с 15.11.1934 — капитан 1 ранга Сигияма Тосиаки,
с 01.12.1936 — капитан 1 ранга Миямото Садако,
с 25.12.1937 — капитан 1 ранга Кувахара Торао,
с 15.12.1938 — контр-адмирал Тоцука Мититаро,
с 15.01.1940 — контр-адмирал Кувахара Торао,
с 15.11.1940 — капитан 1 ранга Кэйсо Уэно,
с 23.11.1942 — контр-адмирал Кусака Рюноске,
с 06.12.1943 — контр-адмирал Ямада Садакити,
с 15.03.1944 — вице-адмирал Кира Сюнити,
с 10.07.1944 — контр-адмирал Хаттори Кацудзи,
с 29.09.1944 — капитан 1 ранга Като Юоо,
с 20.03.1945 — контр-адмирал Мацуда Тиакэ.

Самолеты, которые использовались авиагруппой (в хронологическом порядке):

в авиагруппе проходили испытания почти все типы самолетов японской морской авиации, а также несколько типов армейских и трофейных самолетов (например, истребитель ВВС Японской императорской армии Ки-84 или трофейный истребитель ВМФ США F6F «Хэллкет»);



Двойной трофей. Американский палубный истребитель F6F-5 «Хэллкет» был подбит над Японией и пошел на вынужденную посадку. Машина была отремонтирована и испытана японцами, а в августе 1945 г. она снова досталась американцам после капитуляции Японии. Аэродром Оппама, сентябрь 1945 г. Интересно, что на киле «Хэллкета» нанесен номер не истребителя, а учебного самолета

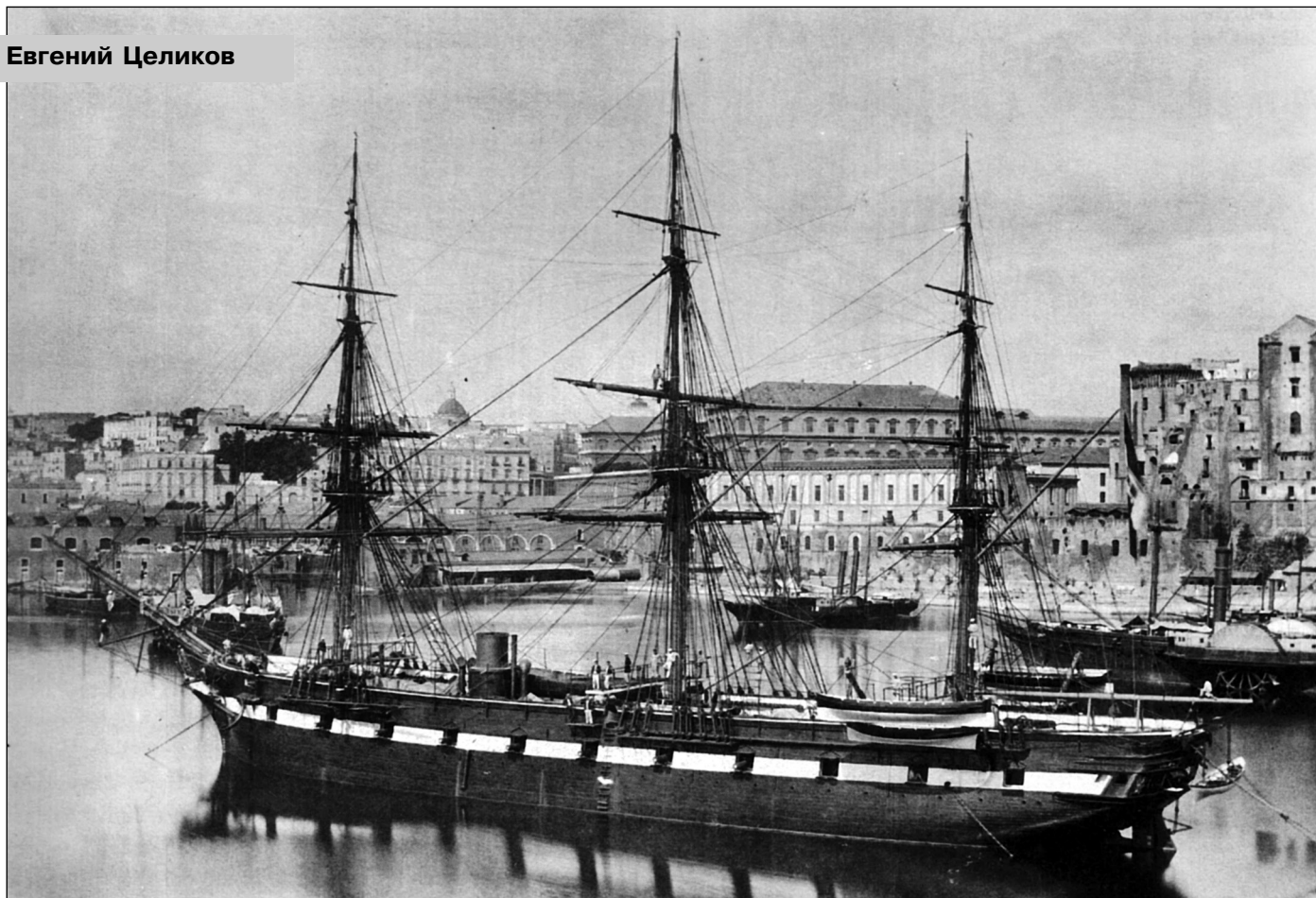
в боевых подразделениях авиагруппы в 1944-45 гг. использовались следующие самолеты:
палубный истребитель Тип 0 (A6M),
базовый ударный самолет Тип 1 (G4M),
палубный ударный самолет «Тэндзан» (B6N),
палубный разведчик Тип 2 (D4Y1-C),
палубный бомбардировщик «Суйсэй» (D4Y),
палубный разведчик «Сайун» (C6N),
базовый бомбардировщик «Гинга» (P1Y),
базовый истребитель-перехватчик «Рэйдэн» (J2M),
базовый истребитель-перехватчик «Сидэн» и «Сидэн-кай» (N1K-J),
базовый истребитель-перехватчик «Гэкко» (J1N1-S),
палубный ударный самолет «Рюсэй» (B7A),
базовый истребитель-перехватчик «Тэнрай» (G5N1).

Идентификационные коды самолетов авиагруппы:

с 1 апреля 1916 г. для всех боевых самолетов — Y,
с 1 апреля 1916 г. для всех учебных самолетов — R,
с 26 июля 1921 г. — Э (буква хираганы «Йо» (или «Е»)). По некоторым данным, кодом самолетов авиагруппы (или всего отряда «Хатиман»), действовавших с острова Иводзима в июне-июле 1944 г., была латинская буква O. Для прототипов самолетов, приписанных к Авиационному арсеналу флота — □ (буква хираганы «Ко»), затем код прототипа латинскими буквами, после которого шел порядковый номер прототипа.

Источники:

Ceo, Eduardo Aircraft of the Imperial Japanese Navy. Land-based aviation, 1926-1945 (I). — Valadolid, 2010.
Mitsubishi G4M Type 1. Famous airplanes of the world No.60. — Tokyo, 1975.
Hata, Ikuhiko and Izawa, Yasuho Japanese Naval Aces and Fighter Units in World War II. — Annapolis, 1989.
Izawa, Yasuho and Holmes, Tony J2M Raiden and N1K1/2 Shiden/Shiden-Kai Aces (Aircraft of the Aces). — 2016.
Mikesh, Robert and Abe, Shizoro. Japanese Aircraft 1910-1941. — Annapolis, 1990.
O'Malley, Dave A Green Cross To Bear. The Japanese surrender flights. — <http://www.vintagewings.ca/VintageNews/Stories/tabid/116/articleType/ArticleView/articleId/451/language/en-CA/Green-Cross-to-Bear.aspx>
Prange, Gordon W. At Dawn We Slept: The Untold Story of Pearl Harbor; Revised Edition. — 1991.
Research on Striking force tactics. Yokosuka naval air group. 20 May 1943. — 1944 (американский перевод трофейного документа).
Sakaida, Henry Kaneyoshi Muto famous 12 against 1 combat myth. — [http://www2awartobewon.com/featured-article/kaneyoshi-muto-combat-myth/Tagaya, Osamu Aichi 99 Kanbaku 'Val' Units: 1937-42 \(Combat Aircraft\). — 2016](http://www2awartobewon.com/featured-article/kaneyoshi-muto-combat-myth/Tagaya, Osamu Aichi 99 Kanbaku 'Val' Units: 1937-42 (Combat Aircraft). — 2016).
Tagaya, Osamu Mitsubishi Type 1 Rikko 'Betty' units of World War 2. — Oxford, 2001.
The Campaigns of the Pacific War. — Washington, 1946.
The Imperial Japanese Navy in World War II (1941 — 1945). Japanese Monograph 116. — 1952.
Сакаи Сабуро; Кайдин, Мартин; Сайто, Фред Самурай! Божественный ветер— М., 2005.
<http://ameblo.jp/pico3298/>
<http://blog.livedoor.jp/baycitypumper/>
<http://ca-69boston.org/july-4-1944-2/>
<http://cb1100f.b10.coreserver.jp>
<https://www.chuckstoyland.com/category/wwii/iwo-jima/>
<http://www.combatmuseum.org/ieshima/ieshima.html>
<https://forum.warthunder.com/index.php?/topic/175903-debut-of-zero-sen/>
<http://www.jyai.net/military/data-07/index09.htm>
<https://www.history.navy.mil>
<http://pacificwrecks.com>
<http://photobucket.com/gallery/user/mokyme/>
http://s2s.jp/furusato/furusato_p187.html
http://www.thedonhansenstory.com/lyle/war_stories_4.htm
<https://www2db.com>
<https://ww2aircraft.net>
<http://www.ww2incolor.com>
<http://waralbum.ru>
Архив фотографий сайта J-aircraft.org.



«Маджента» в Неаполе в июле 1870 г.; справа на заднем плане видны aviso «Мессаджери», aviso «Пелоро» и корвет «Тукери»

Винтовой корвет «Маджента»

«Маджента» — первый корабль итальянского флота, совершивший кругосветное плавание. Изначально корвет строился для флота Великого герцогства Тосканского. На тот момент тосканский флот представлял собой несколько небольших судов, задачей которых являлось осуществление пограничного и таможенного контроля в прибрежных водах, строящийся корвет был крупнейшим военным кораблем герцогства. Он был заложен в сентябре 1859 г. в Арсенале Медичи в Ливорно по проекту инженера Джузеппе Микели. Закладку произвели через три месяца после сражения у Мадженты, которое произошло 4 июня 1859 г. и положило начало национальному объединению Италии.

Из-за политических и военных событий 1859-60 гг., связанных с упразднением Великого герцогства Тосканского и вхождения его территории в состав Королевства Сардиния, строительство корабля было приостановлено. Право собственности на него перешло к Сардинскому флоту, а 17 марта 1861 г. — к новоучрежденному Королевскому Итальянскому флоту (*Реджиа Марина*). На строительство корабля были выделены необходимые суммы, и он был спущен на воду 17 июля 1862 г. Поскольку в Ливорно не имелось необходимого оборудования для снаряжения и вооружения кораблей, 16 сентября 1862 г. «Мадженту» отбуксировали для достройки в Геную. Она была завершена строительством в декабре 1863 г. Реджиа Марине корабль обошелся в 2 339 000 лир.

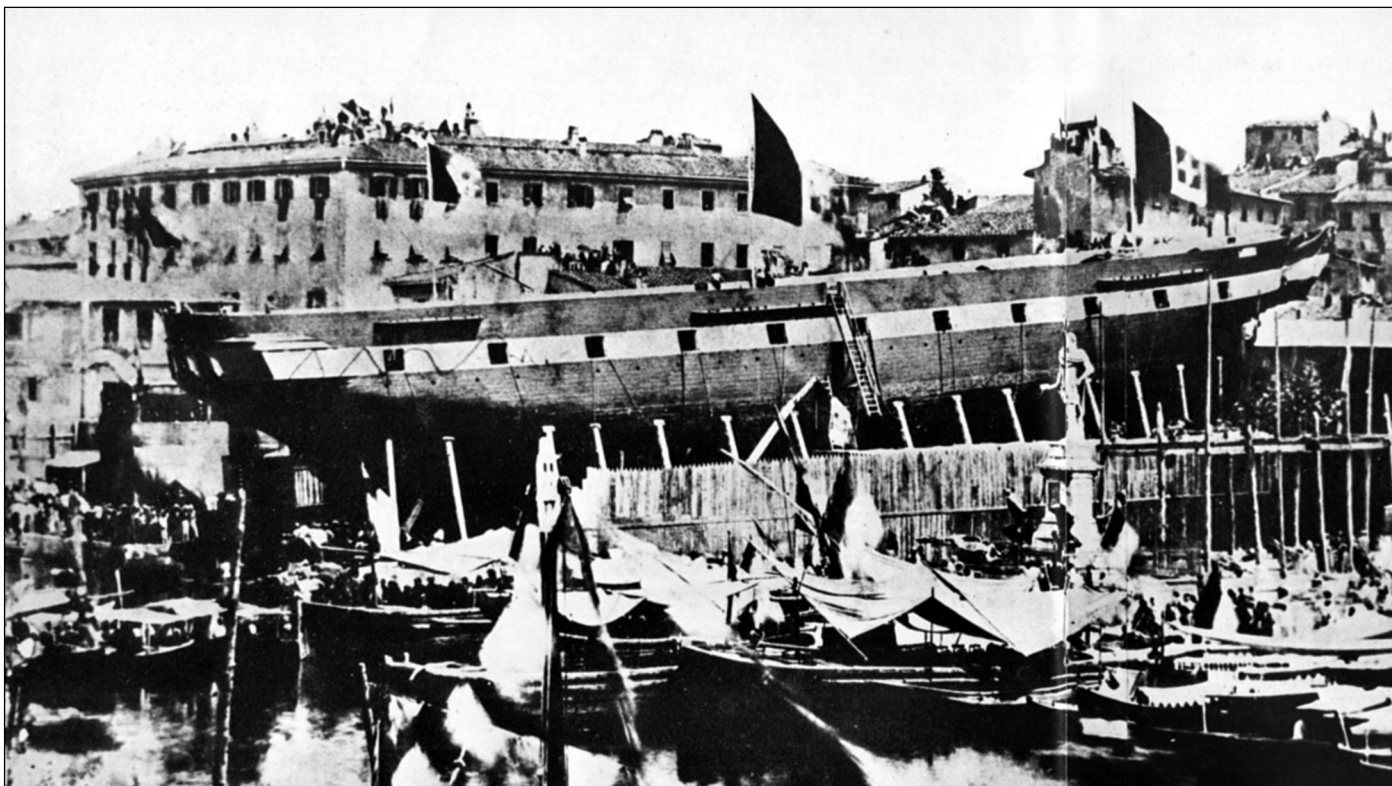
Устройство

«Маджента» была 22-пушечным винтовым корветом 1 класса с закрытой батареей и одним из лучших деревянных кораблей итальянского флота, по размерам сходным с фрегатами тех лет.

Деревянный корпус в подводной части покрывался медными листами, предохранявшими от обрастания.

Корабль имел хорошее внутреннее расположение. Верхняя палуба была большой и просторной, без полубака и квартердека. Батареинная палуба также была светлой и просторной, с широкими орудийными портами, которые обеспечивали хорошую вентиляцию даже в жарком климате. При необходимости в орудийные порты вставлялись застекленные рамы, при этом батареинная палуба получала хорошее естественное освещение, позволявшее не использовать в дневное время свечи и масляные лампы. В корме находились апартаменты командира: столовая, спальня, гостиная, кабинет и ванная. Слева от них располагалась небольшая библиотека, где хранились карты и навигационные инструменты. Кроме того, в корме находились офицерские помещения, кюйт-камера (пороховой погреб) и кладовые. В середине корпуса располагалась машина и котлы. В носовой части батареинной палубы находились лазарет, каюты унтер-офицеров и некоторых офицеров.

На трех мачтах корвет нес парусное вооружение корабля. Центр парусности был смещен от миделя в корму из-



«Маджента» на верфи в Ливорно 17 июля 1862 г.

за расположения дымовой трубы между фок- и грот-мачтами.

Управление кораблем как под парусами, так и под парами, могло осуществляться с одного из трех мостиков: один располагался в носу, сразу за фок-мачтой, второй в центре, перед грот-мачтой, и третий — перед бизанью.

Вооружение составляли четырнадцать гладкоствольных железных 40-фунтовых «коротких» пушек, четыре 16-см (40-фнт) нарезных дульнозарядных чугунных пушки и две 20-см (80-фнт) гладкоствольных железных пушки-гаубицы. Это было достаточно мощное вооружение, однако быстро устаревшее.

«Маджента» оснащалась горизонтальной паровой машиной простого расширения с рубашкой, изготовленной в 1860 г. британской фирмой «Penn & Sons» из Гринвича. Она имела номинальную мощность 500 л.с. и индикаторную 1900 л.с. Пар она получала от двух цилиндрических котлов (среднее давление 1,15 кгс/см²). Машина считалась вспомогательной, однако была способна дать кораблю скорость до 11,4 уз. Как и многие другие корабли той эпохи, «Маджента» была оптимизирована, в первую очередь, для плавания под парусами. Для этого телескопическая дымовая труба убиралась, а съемный двухлопастной винт, чтобы не создавать сопротивление движению, мог быть поднят в специальный колодец под кормовым подзором. В отличие от «чистых» парусников, остойчивость у парусно-паровых судов менялась по мере расходования угля и котельной воды.

Когда корабль начал службу в составе флота, в среде морских офицеров распространилось мнение, что «Маджента» более чем любой другой корабль подходит для длительных океанских плаваний. Но это относилось только к надежности ее конструкции и наличию просторных внутренних помещений. Несмотря на хорошее качество постройки и прочность, ее поведение в море при неблагоприятных погодных условиях говорило о том, что как парусник корвет был все же не очень хорош. Мачты, прочные и

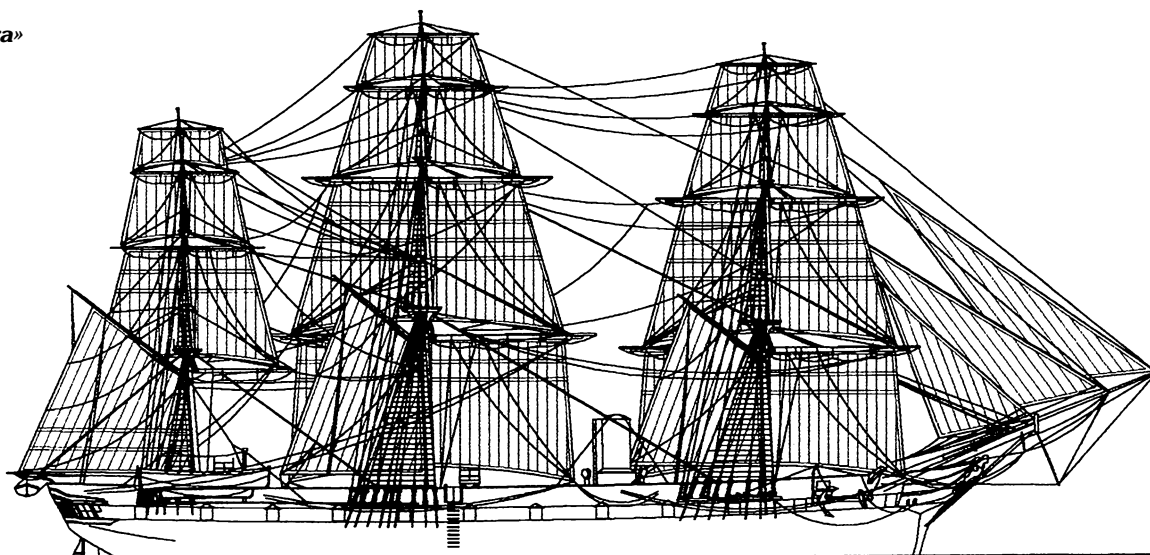
Тактико-технические характеристики

Водоизмещение (т):	
нормальное	2552
полное	2712
Размерения (м):	
длина между перпендикулярами	63,75
длина наибольшая	67,11
ширина наибольшая без обшивки	12,95
осадка носом/кормой	5,96/6,23
Силовая установка:	1 гориз. ПМ «Penn & Sons», 2 цилиндрических ПК
Мощность:	500 нар. л.с. (1900 инд. л.с.)
Скорость:	11,4 уз
Вооружение:	4 — 16-см НДЗ, 2 — 20-см ДЗ, 14 — 40-фнт ДЗ
Экипаж:	308 (14) чел.

Характеристики артиллерии

	Калибр, мм	Длина ствола мм	клуб.	Вес орудия, кг	Вес снаряда, кг сплошного	бомбы
40-фнт (16-см) нарезная дульнозарядная пушка	165	3215	16,7	-	50	28,2
20-см гладкоствольная пушка-гаубица	205	3130	13,1	3302	-	21
40-фнт гладкоствольная «короткая» пушка	165	2772	14,2	2133	16	10,7

«Маджента»



способные противостоять тайфуну, были низкими и тяжелыми относительно размеров корпуса, а недостаточная площадь парусов делала его медлительным и не очень маневренным. Вообще, под парусами «Маджента» шла и маневрировала не очень хорошо. При ветре под большим углом или по траверзу она испытывала бортовую качку. Идя в бейдевинд, корвет отклонялся от курса на каждом галсе, а со свежим ветром и волнами с кормы подвергался сильной килевой качке.

Служба

Первой операцией итальянского флота, в которой он заявил о себе как серьезная сила, и в которой приняла участие «Маджента», стала экспедиция в Тунис в апреле-сентябре 1864 г. Начавшиеся там массовые беспорядки (из-за финансовой несостоятельности правительства) угрожали интересам и безопасности проживавших в стране европейцев. В начале 1864 г. итальянский консул обратился к правительству с просьбой отправить в Тунис военные корабли для защиты многочисленной итальянской колонии.*

Тунис так явно значился в экспансионистских амбициях Италии, что в 1864 г. она хотела заключить с Францией соглашение о его территориальном разделе по причине значительного количества живущих там итальянцев. Но вскоре стало ясно, что колонизация Туниса будет слишком обременительной для казны. Ставку сделали на экономическое проникновение и надежду, что Франция увязнет в Алжире.

23 апреля в порты Тунис и Сус были отправлены фрегат «Гарибальди» и корвет «Этна» соответственно. Но уже 27-го министр иностранных дел писал командующему Практической эскадрой контр-адмиралу Альбини о необходимости отправки в Тунис новых сил.

Утром 28 апреля Альбини убыл в Тунис с передовым отрядом кораблей: фрегатами «Мария Аделаида», «Дюка ди Дженова» и корветом «Маджента». В 10 ч утра 30 апреля отряд прибыл в Тунис, где уже находились французские корабли. Затем прибыли фрегат «Италия», авизо «Сирена», «Мессаджеро», «Розолино Пило», «Архимеде», еще позже

пришли броненосцы «Мария Пиа» и «Кастельфидаро» с фрегатом «Карло Альберто».

Альбини было предписано действовать в согласии с командами французских и британских сил. Беспорядки шли по нарастающей, а соперничество между англичанами и французами было очень явным. Последние распространяли слухи о неминуемой высадке своих войск. Бей Туниса был против этого, его поддерживали англичане, на желавшие высадки чьих-либо войск, хотя ситуация становилась все хуже. Французы же показательно демонстрировали силу, прислав мощное соединение. Турки прислали соединение из трех кораблей.

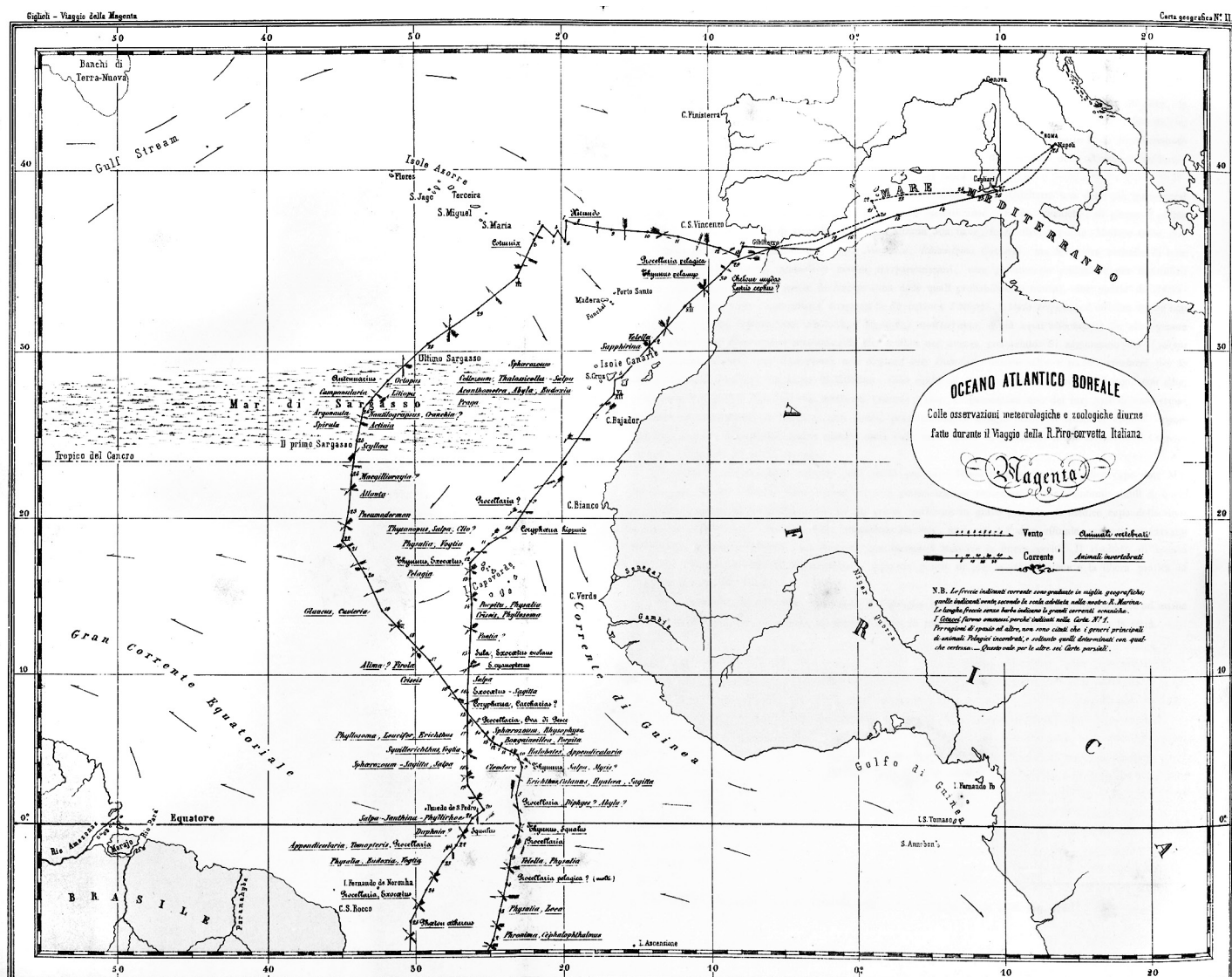
Восстание достигло наивысшего накала, когда Сфакс оказался в руках повстанцев. В Сусе царила анархия, и командующий войсками бея заявил, что не может гарантировать безопасности европейцев, многим из которых пришлось спасаться на кораблях. «Этна» и «Розолино Пило» приняли на борт 190 британских подданных.

Тем временем Альбини послал в плавание вдоль восточного побережья Туниса «Мессаджеро», командир которого, капитан 2 ранга Карло Альберто Раккиа, собрал интересную информацию о Бизертских озерах и перспективности устройства там базы флота. Сосредоточенный там флот располагался бы в 120 милях от Сицилии и в 150 от Сардинии, контролируя центр Средиземного моря. 8 июня Альбини доложил об этом министру. Министр Куджа за день до этого телеграфировал адмиралу о необходимости подготовки плана высадки. Альбини предложил использовать 10 140 человек сухопутных войск, чтобы занять Тунис, Сус, Сфакс и Хаммамет. Но возможные политические осложнения вызвали озабоченность в Турине (тогдашней столице Италии) — там не хотели оккупации, но и не желали утверждения в Тунисе другой державы, особенно Турции. Правительство Мингетти боялось сопротивления французов, которые были готовы противостоять высадке сил любой другой державы. Уже тогда Франция претендовала на первостепенное влияние в Тунисе. Альбини же теперь думал только о защите местных итальянцев.

«Маджента» находилась на станции в Сфаксе до июля 1864 г., когда была заменена прибывшим из Неаполя корветом «Этна». После улучшения обстановки необходимость в присутствии эскадры отпала. Морские силы всех стран покинули Тунис 23 сентября.

Альбини оставил «Этну» в Тунисе и «Сирену» в Сусе, где оба корабля были заняты только лишь наблюдением за обстановкой.

* * Итальянская колония в Тунисе насчитывала несколько десятков тысяч человек. Влияние итальянцев и их глубокое проникновение в общество было таким, что многие из них смогли поставить себя на вершину политической, коммерческой, а иногда и военной элит этой страны (с 1861 г. в Тунисе немусульмане были уравнены в правах с мусульманами).



Карта перехода через Атлантику неверно указывает положение Саргассова моря, из-за чего в некоторых публикациях говорится о том, что «Маджента» якобы прошла через его воды, полные водорослей. Но командир корабля в своем отчете о переходе через Атлантику не упоминает Саргассово море

Кругосветное плавание

Хотя в итальянских источниках, посвященных кругосветному плаванию «Мадженты», нигде не упоминается австрийская экспедиция, совершившая в 1857–59 гг. кругосветное плавание на фрегате «Новара», не будет ошибкой утверждать, что именно она стала побудительным моментом для отправки подобной экспедиции итальянцами, ибо в то время Австрия рассматривалась ими как первейший конкурент.

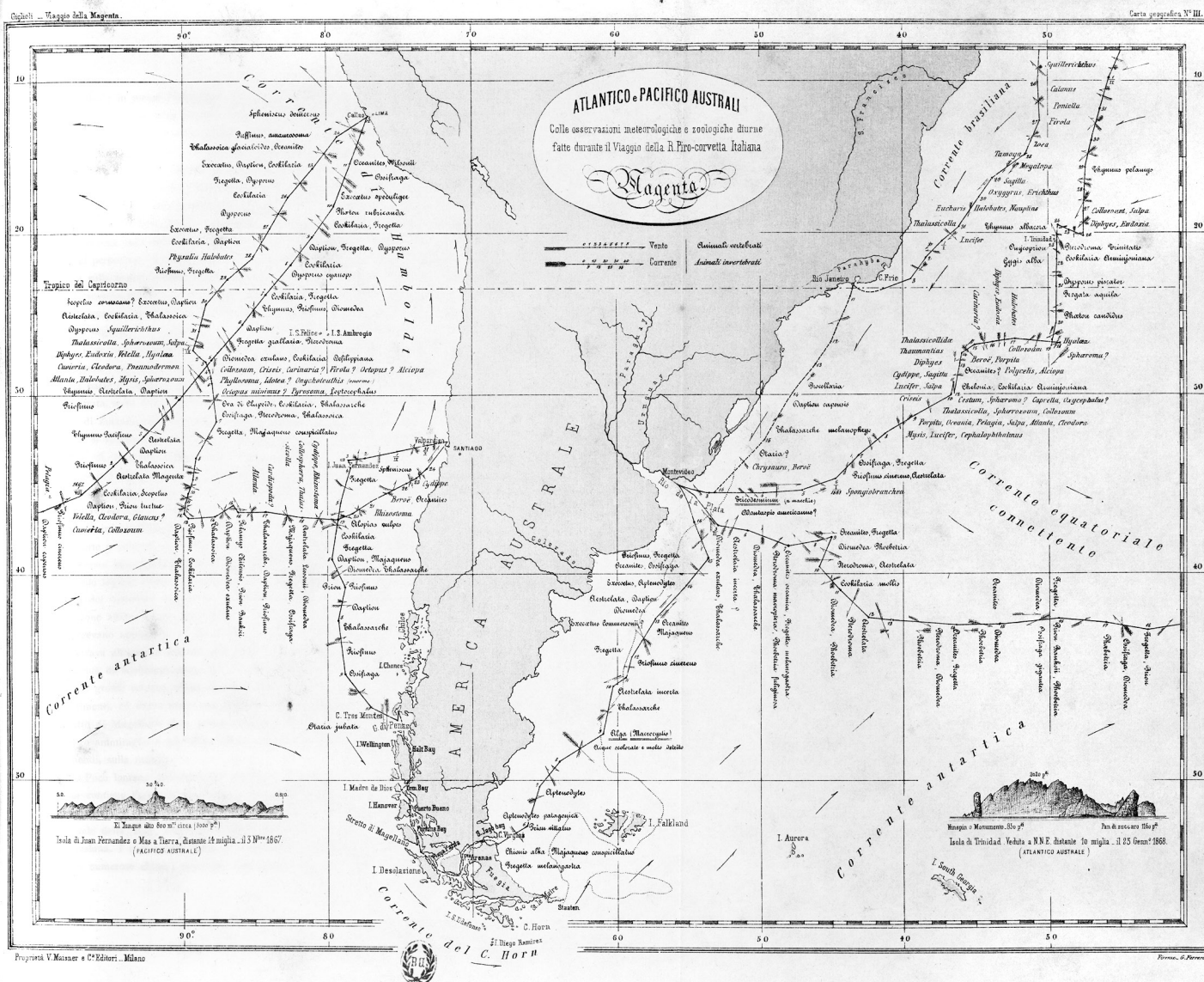
Уже с момента своего создания в 1860 г. итальянское Морское министерство обдумывало вопрос кругосветного плавания. О том, какой корабль лучше всего подходит для этой миссии, министерство запросило мнение командующего флотом адмирала Франческо Серра. Адмирал ответил: «В этой связи я отмечу, что в Реджиа Марина нет судов, способных совершать длительные плавания. * В доказательство этого я напомним, что в прошлом году нам пришлось прибегнуть к парусному фрегату «Эуридик», чтобы назначить корабль, который будет отправлен в Китай». Далее адми-

рал выразил мнение в пользу корвета с закрытой батареей, снабженного квартердеком. Можно сказать, что его ответ задавал тон работам на «Мадженте».

Проект кругосветного плавания был разработан еще в 1862 г., но оставался в планах до тех пор, пока министр Куджа не дал его подготовке конкретный импульс. Сохранились документы от 1864 г., в которых говорится о снаряжении для путешествия «Мадженты». 7 августа министр рекомендовал отобрать в его экипаж моряков из обоих департаментов (военно-морских округов), которые были бы «красивыми и военного вида». 5 сентября он предоставил бесплатный пропуск для пяти или шести католических священников-миссионеров из Турина, «имея ниженазванных [...] в интересах содействия цивилизации народов, среди которых наши миссионерские священники собираются распространить религию Христа».

15 сентября командующий Вторым департаментом адмирал Толозано докладывал, что корвет «Маджента» находится в строю, и 18-го числа назначенный его командиром капитан 1 ранга Гульельмо Актон был вызван в Турин «для того, чтобы обсудить с господином министром вопросы, касающиеся кругосветного плавания». Однако произошедший политический кризис помешал продолжить подготовку, и в начале октября она была приостановлена.

* Надо отметить, что в строю флота уже было несколько винтовых кораблей: «Карло Альберто», «Мария Аделаида», «Витторио Эмануэле», «Принчипе Умберто», («Дюка ди Дженова» и «Маджента» находились в постройке), тем не менее Серра не считал их пригодными для дальнего плавания.



После перерыва, связанного с отставкой правительства Мингетти, подготовка кругосветного плавания была возобновлена. В конечном итоге министры Ламармора и Анджиолетти выбрали «Мадженту», как корабль, наиболее подходящий для экспедиции.

Назначенный главой экспедиции Гульельмо Актон был заменен капитаном 2 ранга Витторио Арминьеном, которого отправили в Париж, чтобы связаться с находившейся в Европе японской дипломатической миссией. Был изменен и офицерский состав, так что из первоначально назначенных остались только младший лейтенант Антонио Арезе и мичман Иниго Суардо. Мирная цель плавания подтверждалась «декларацией о нейтралитете» «Мадженты».

1 апреля 1865 г. «Маджента» из Неаполя была отправлена в качестве стационара в устье Ла-Платы, куда она прибыла, совершив переход через Атлантику. Сменив «Фулминанте», она стала флагманом командира Южно-Американской дивизии контр-адмирала Винченцо Риккарди ди Нетро.*

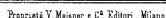
Когда корвет уже находился в Южной Америке, правительство утвердило его для кругосветного плавания. Стоимость экспедиции составляла 300 000 лир, что показалось

министру финансов чрезмерным, и было решено, что члены экспедиции, чтобы добраться до «Мадженты», пересекут Атлантику на борту фрегата «Реджина». На фрегат были погружены запасы и материалы, подготовленные к путешествию, в том числе подарки для японских и китайских властей. Целью плавания являлось установление дипломатических отношений со странами Дальнего Востока (для чего Арминьен был снабжен верительными грамотами полномочного посла), а также продвижение и пропаганда международного образа Италии. Вторая задача заключалась в выполнении научных и натуралистических исследований по просьбе Итальянского Королевского Географического Общества. Для этого на корабле находились известный путешественник, зоолог, член Королевской Академии наук профессор Филиппо де Филиппи (которому, кроме работы по собиранию образцов флоры



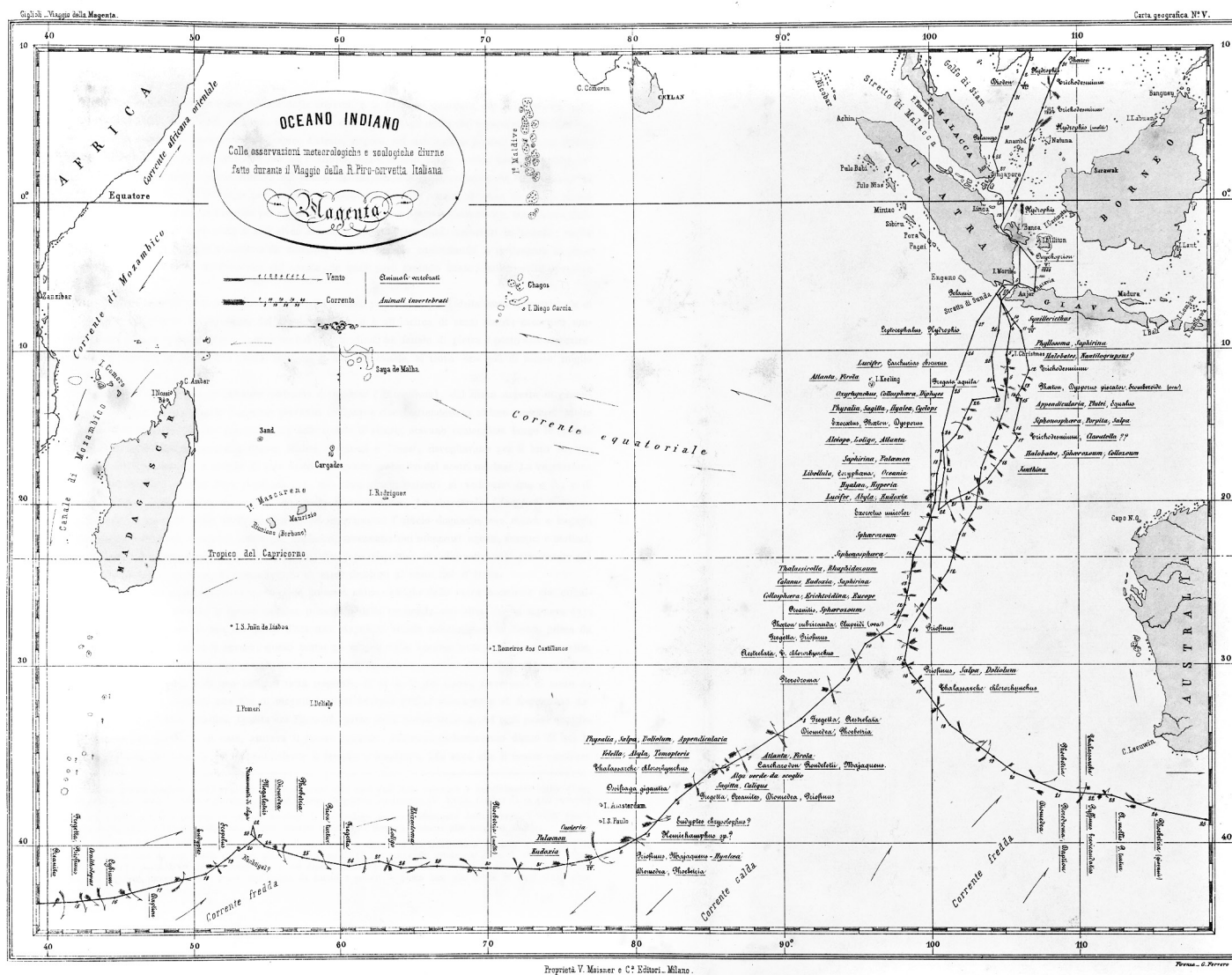
Профессор Филиппо де Филиппи

* Интересно, что в то время итальянские адмиралы вовсе не горели желанием служить в Южно-Американской дивизии. В морском министерстве назначение туда считалось едва ли не ссылкой. Два контр-адмирала предпочли уйти со службы, но не отправиться в Южную Америку!



A black and white portrait of a man with a prominent mustache, looking slightly to the left. He is wearing a dark, high-collared jacket over a white shirt and a dark bow tie. A patterned scarf is visible at the neck. The background is a plain, light color.

«Арсенал-Коллекция» №3'2018 33



волнами, корвет встретил 12 февраля. Качка была чрезмерной. Второй шторм — в форме циклона, — который «Маджента» преодолела, имел место 14-15 марта на 35-м меридиане, юго-восточнее Африки. Сильный ураган не дал должным образом отпраздновать день рождения короля. Склонившись к северо-востоку после 75-го меридиана, корвет быстро вошел в пассаты и более мягкий климат. 24 апреля был виден остров Рождества. В ту же ночь на борту случился пожар, к счастью — небольшой, который сразу же был потушен.

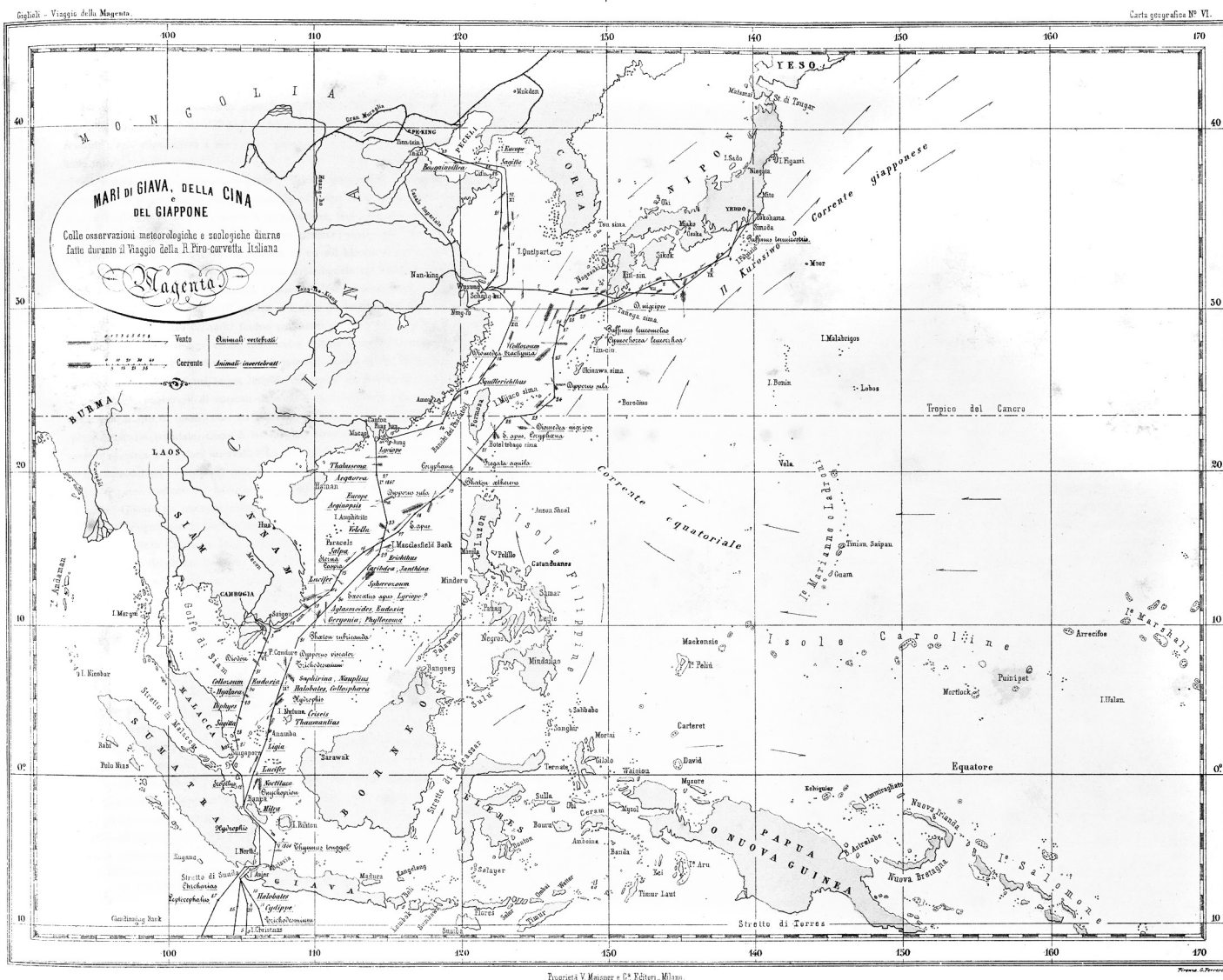
На рассвете 26 апреля была замечена западная оконечность Явы, и утром, идя под парами, «Маджента» вошла в Зондский пролив, разделяющий Яву и Суматру. Джилиоли писал: «После 84 дней моря и неба, покрытые густой тропической растительностью берега Явы и Суматры в узком проливе, этот земной рай, развеял всю скуку долгого плавания, мы пожарили нашими подозрными трубами эти новые берега».

Мимо корвета в спокойных зеленоватых водах пролива плыли огромные акулы и многочисленные морские змеи. Лунный свет освещал каждую точку, что позволило продолжать движение всю ночь. Уже на следующее утро корабль оказался среди сотни островков, находящихся перед заливом Бантам. В этот же день, 27 апреля, в половине второго часа дня «Маджента» бросила якорь на рейде Батавии. На следующее утро Де Филиппи и Джилиоли, сойдя на берег, поселились в удобном Морском отеле в Рысвике.

Днем 6 мая «Маджента» покинула Батавию, а 8 мая вошла в пролив Банка, где ночью стала на якорь напротив форта Тобаали, продолжив движение на рассвете. Слева виднелись низкие болотистые берега Суматры, а справа — покрытая пышной растительностью гористая Банка. 11 мая корвет вышел из пролива, а 13-го прошел траверз острова Пуло-Линга с его двойной горной вершиной, называемой Уши Осла. 15 мая «Маджента» вошла в пролив Рио, образованный островом Бинтан на западе и цепью островов на востоке, самый крупный из которых Пуло-Баттам. Плавание в спокойных водах, среди островов, покрытых всеми красотоми тропической растительности, радовало глаз, но все эти красоты таили вполне серьезные опасности — коралловые рифы и подводные скалы. К тому же, эти красивые острова еще несколько лет назад были пиратскими гнездами, и местные обитатели лишь ждали случая, чтобы вновь заняться прежним ремеслом.

Тем же вечером корвет бросил якорь на рейде Сингапура, уже в то время являвшегося торговым и деловым центром Малайзии. Во время своего пребывания в Сингапуре члены экспедиции совершили различные поездки, в том числе одну — через остров, на виллу итальянского консула Левесона.

Утром 26 мая «Маджента» продолжила путь, направляясь во французскую Кокхинхину. 28-го с корабля увидели принадлежащую султанату Джохор группу островов Пуло-Аор, Тиоман и Тинг, а 1 июня — принадлежавший Фран-



ции Пуло-Кондор. Вечером 3 июня корвет стал на якорь вблизи мыса Сен-Джеймс. До восхода солнца некоторые из членов экспедиции высадились на берег. Там находился небольшой отряд французских моряков под командованием капитан-лейтенанта, который сердечно принял итальянцев и выделил ученым сопровождающего для посещения близлежащих лесов.

После их возвращения на борт «Маджента» снялась с якоря и пошла по узкой и извилистой, но глубокой реке Сайгон до города Тхузамот, расположенного на 48 км выше Сайгона. После обеда корвет прошел перед этим городом, столицей французской Кохинхины. С 4 по 11 июня «Маджента» стояла в Сайгоне, где ученые совершили несколько поездок по местности. Как отметил Джильоли: «Коренные народы жалко живут в хижинах аттап, и если бы не было китайцев, не было бы коммерции. У французов нет ничего, кроме военных, и они не из тех, кто строит процветающую колонию или делает ее полезной для метрополии».

Ночью 11 июня корвет снова оказался в соленых водах океана. Горные хребты Аннама были видны еще несколько дней. 21-го с корабля заметили острова Ботель Тобаго-Сима и Ботель Тобаго у южного побережья Формозы. Вечером были видны поднимавшиеся выше облаков его величественные горы. Наконец, 30 июня в поле зрения показались вулканические острова, являющиеся самыми южными владениями Японии: Ярубасима, Аогасима и дру-

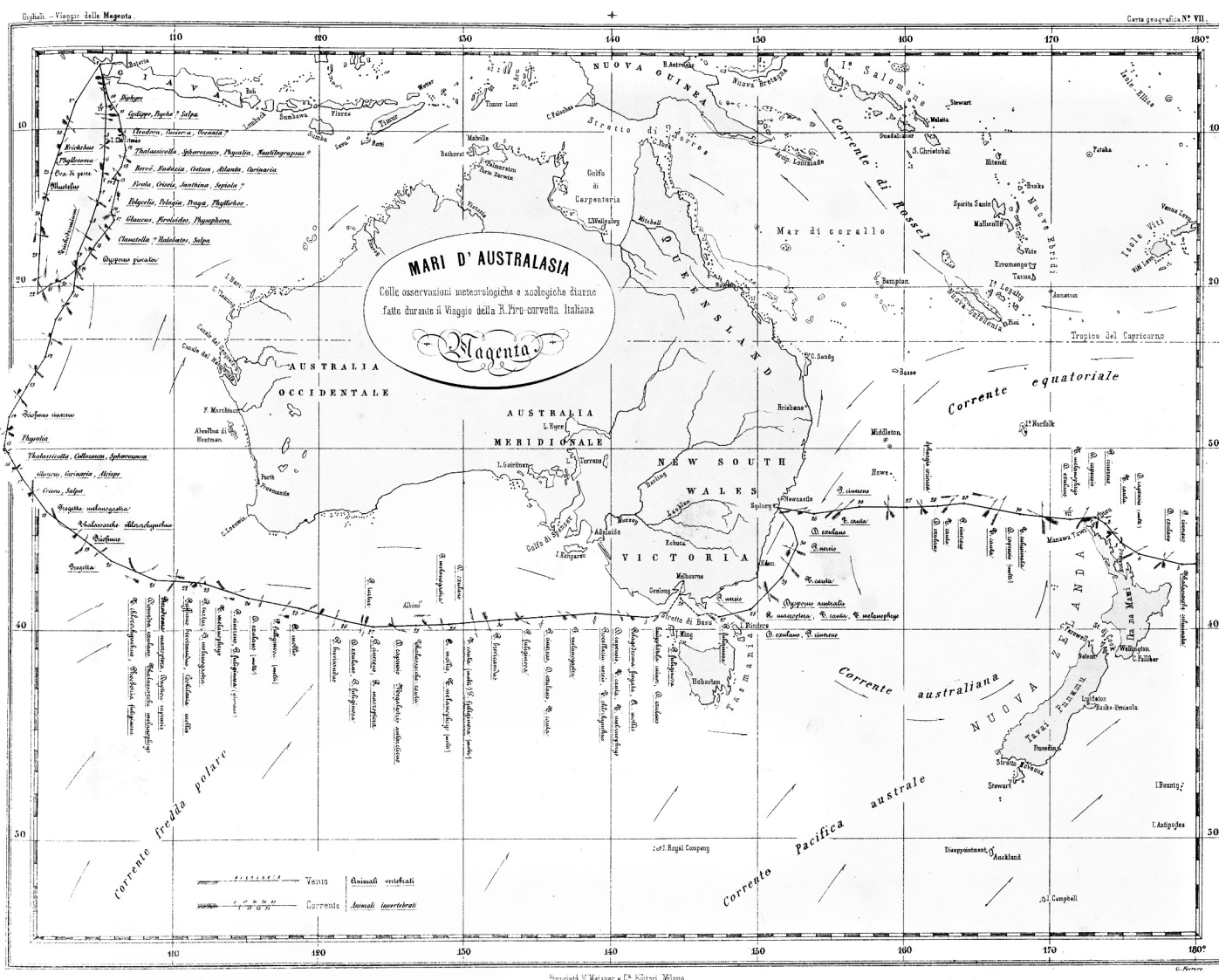
гие. Действующий вулкан Аогасима напомнил итальянцам их Стромболи. «Маджента» прошла проливом Ван Димена и продолжила движение на север. 4 июля на корабле явно ощущали течение Курошио, а днем на горизонте виднелась сияющая своей белой мантией вершина Фудзиямы. В ту же ночь «Маджента» бросила якорь в небольшом японском порту Симода.

На рассвете корабль снова был в движении, и вскоре вошел в залив Эдо, постоянно встречая многочисленными рыбацкие лодки. Около 3 часов дня «Маджента» бросила якорь на рейде Йокогамы. В тот же вечер, снявшись с якоря, итальянцы отправились по дипломатическим делам в Аджино — небольшое селение на полуострове Сагами — и через несколько дней снова вернулись в Йокогаму.

Пятьдесят дней, которые дипломатическая миссия провела в Японии, «Маджента» периодически совершала переходы между Эдо (Токио) и Йокогамой, обеспечивая дипломатические переговоры.

25 августа 1866 г. был подписан первый договор о дружбе, которым, начиная с 1867 г., устанавливались дипломатические отношения между Италией и Японией.*

* Этот договор имел и экономическую часть. Договор, в 23 статьях и 6 коммерческих правилах, сопровождаемый дополнительным соглашением из 11 статей и двух преискурантов, предусматривал открытие для итальянских кораблей портов, уже предоставленных для внешней торговли другим странам.



Выйдя 1 сентября из Йокогамы, «Маджента» покинула Японию — по словам Джильоли, «возможно, страну наиболее интересную, что он посетил в своем длинном путешествии». Корвет пошел прежним курсом через пролив Ван Димена и уже 8 сентября был в огромном устье реки Янцзы с островами Седла и Гуцлафа в поле зрения. В ту ночь «Маджента» бросила якорь на реке, а на следующий день с благоприятным приливом пошла далее. Она была в виду города Паотанг и почти в Вузунге, когда из-за отсутствия бакена пришлось выйти из канала, и тут корвет сел на мель. Во время прилива, заведя верп и работая лебедкой, «Маджента» пошла обратно, и на следующий день, 10 сентября, оказалась в реке Вангпо, бросив якорь немного выше городка Вузунг.

Корабль оставался на реке десять дней, жара стояла чрезмерная. Джильоли провел несколько дней в Шанхае. 19 сентября корвет покинул Янцзы, отправившись в Печеллийский залив. 21-го с корабля были видны горы Шаньдун, 22-го он пошел мимо островов Мяо-тау и вечером 23-го бросил якорь в устье реки Пейхо, напротив Таку, примерно в 9 милях от берега. На следующее утро дипломатическая миссия отправилась в Тяньцзинь, а оттуда на пароходике вверх по реке в Пекин.*

Ученые остались на борту, изучая зоологию залива, которая оказалась очень интересной. Был период миграции птиц, которые постоянно садились на мачты «Мадженты». «Я сделал очень большую коллекцию видов птиц Се-

верного Китая, не сходя с борта корабля», — отмечал Джильоли. В октябре, пока шли переговоры в Пекине, ученые побывали в Таку, Синьхо и других пунктах на реке Пейхо, дойдя почти до Тяньцзиня.

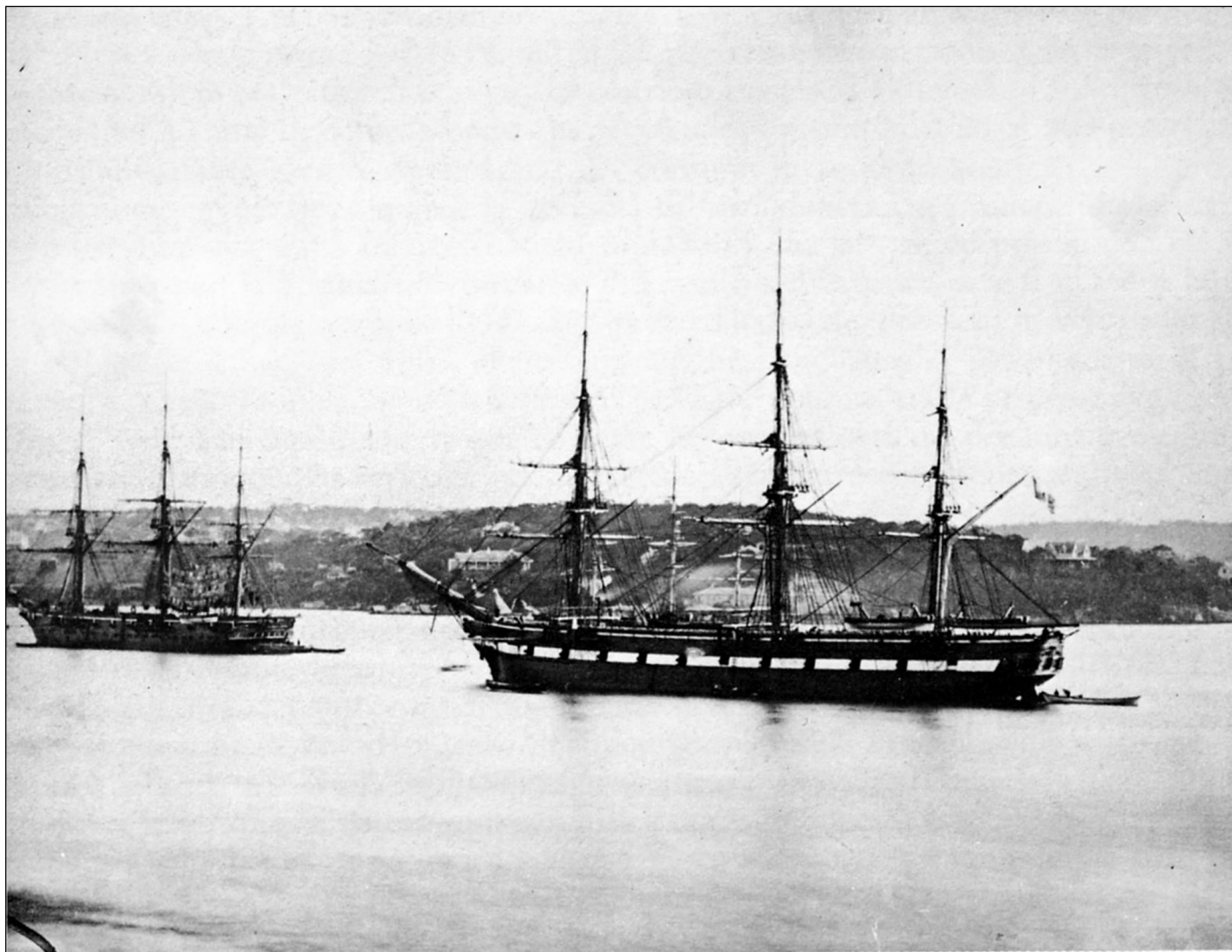
26 октября 1866 г. в Пекине был подписан первый договор между Италией и Китаем о торговле и мореплавании.**

Через несколько дней дипломатическая миссия вернулась на борт, и 8 ноября «Маджента» покинула Печеллийский залив, где уже начинался зимний сезон. 15 ноября корабль стал на якорь на реке Вангпо, выше Вузунга. На этот раз ученые для своих исследований сделали длительную остановку в провинции Цзянсу. Их коллекции, особенно орнитологические, пополнились многими видами.

10 декабря корвет снялся с якоря и до заката вышел из Янцзы, направившись на юг с намерением посетить Амой, но в Формозском проливе стояла плохая погода, не позволившая пристать к скалистым берегам Фуцзяня. Ко-

* * Когда начались дипломатические переговоры, князь Чунь передал итальянцам копию торгового договора, подписанного между Китайской империей и послами, отправленными императором Клавдием в I веке н.э., напомнив тем самым о древних связях между Италией и Китаем.

** Соглашение с Китаем содержало 55 статей, 9 торговых правил и тарифов на экспорт и импорт. Статья 54 предоставила Италии режим наибольшего благоприятствования, открыла доступ итальянской торговли в девять портов и предоставила дипломатическому представителю короля право, до сих пор предоставляемое только послам Франции и Великобритании, проживать в Пекине вместо Тяньцзиня.



«Маджента» во время кругосветного плавания

рабль зашел на несколько дней в бухту Биас, в нескольких милях к северу от Гонконга (еще недавно печально известную как место пиратских сборищ). 19 декабря, пройдя между островом Гонконг и континентом, он стал на якорь в красивой бухте порта Виктория.

«Маджента» больше месяца стояла в Гонконге. Члены научной экспедиции совершали поездки в Коулун, Макао и Кантон. Пребывание там было продлено из-за болезни профессора Де Филиппи. Он, как и все, подвергнулся воздействию здешнего коварного климата, и 12 января появились первые симптомы дизентерии. Врачи рекомендовали изменение климата, и корвет отправился в Сингапур, но, увидев, что профессору стало только хуже, пришлось вернуться обратно. Только в порту его состояние заметно улучшилось, и 23-го казалось, что он был вне опасности и достаточно крепок для схода на берег. Профессор хотел вернуться в Европу через Суэцкий канал. 26 мая он покинул борт корабля, и все были уверены, что в Мельбурне получат новости о его выздоровлении. К сожалению, этого не произошло.

«Маджента» двинулась на юг. 5 февраля был пройден экватор, 8-го остановились у кораллового островка Норт у побережья Суматры, 9-го прошли Зондский пролив. Корвет был уже в Индийском океане, достигнув 20° южной широты, когда 22 февраля случилась серьезная поломка руля, и корабль был вынужден вернуться, идя полным ходом

под машиной, в Батавию — ближайшее место, где был возможен ремонт. Прибыв туда 1 марта, пошли прямо в арсенал Онруст.

Там экипаж постигло еще одно несчастье — на борту вспыхнула эпидемия оспы, жертвой которой, по большей части, были простые матросы. 12 марта все были очень огорчены известием о смерти профессора Де Филиппи (он умер 9 февраля). Это была тяжелая утрата для итальянской науки.

Из-за ремонта руля пребывание «Мадженты» на Яве продолжалось более месяца. Джильоли совершал различные поездки в Батавию, на ближайшие острова, на реку Муара и в Тангеранг.

3 апреля ремонт был завершен, и вскоре после заката «Маджента» вышла из Зондского пролива. Итальянцы с сожалением покидали прекрасную Яву. Переход в Австралию оказался довольно быстрым и удачным. 4 мая, обогнув Австралию с юга, «Маджента» прибыла в залив Порт-Филипп и стала перед районом Сандридж (ныне Порт-Мельбурн). Якорь не отдавали. На борт прибыло большое количество людей во главе с губернатором сэром Джоном Джоунгом, приветствовавшим экипаж «Мадженты».

«Маджента» оставалась в колонии (будущий штат) Виктория до 25 мая. 31-го корвет отправился в Порт-Джексон. Джильоли отметил, что «это, наряду с Рио-де-Жанейро, самый красивый город на земле!» В Сиднее, как и в Мель-

бурне, «Мадженту» приветствовали с истинным энтузиазмом, а ученые получили подарки из коллекций австралийских музеев. В Сиднее «Маджента» оставалась почти месяц. С 19 по 22 июня она благополучно перенесла сильный шторм, который застал ее пришвартованной у причала.

Выйдя из Сиднея 24 июня, моряки «Мадженты» с большим сожалением уходили из Австралии. 1 июля с корвета заметили мыс Оту и острова Манава-Тави в Новой Зеландии. В течение трех дней «Маджента» шла вдоль этих берегов, ожидая благоприятного ветра, чтобы зайти в Окленд, но, к сожалению, его не было.

Далее корвет совершил быстрый и удачный переход в Перу, в котором корабль сопровождали лишь обычные спутники моряков — альбатросы и буревестники. 6 июля был пройден 180-й меридиан — линия перемены дат, и календарь перевели на сутки назад. Наконец, 12 августа на «Мадженте» начали чувствовать так называемую перуанскую росу — очень тонкую разновидность осадков, которые в Перу делятся всю зиму. В тот же день открылось пустынное побережье острова Сан-Лоренцо и далее порт Лима. После обеда, идя под парусами, «Маджента» вошла на рейд Кальяо, где бросила якорь. Корвет пересек Тихий океан, пройдя около 7100 миль. На следующий день члены экспедиции отправились в Лиму, где их радушно встретил итальянский консул. Джильоли собрал в Перу множество предметов, представляющих большой этнологический интерес.

23 августа корвет убыл из Перу. Переход в Вальпараисо был достаточно медленным из-за противных ветров. По пути не было ничего примечательного, кроме встречи с огромным кальмаром.

25 сентября 1867 г. «Маджента» вошла на рейд Вальпараисо. Ветер наконец-то утих, и корвет вошел в порт, буксируемый своими шлюпками, как и военные корабли других стран, которые были здесь. Остановка в Чили была длительной, и итальянские моряки нашли там очень теплый прием. Джильоли отправился из Вальпараисо в Сантьяго по железной дороге. Там он поселился у итальянского консула и потратил все свое время на работу. У него была интересная встреча с чилийскими учеными, от которых Джильоли получил богатую коллекцию чилийских млекопитающих и птиц, а также научные книги. Пробыв в Сантьяго две недели, он вернулся в Вальпараисо, где корабль уже был готов к отплытию.

30 октября «Маджента» вышла в море. Командир имел намерение пройти фьордами чилийской Патагонии, которые обещали много нового и интересного. 3 и 4 ноября в поле зрения были острова Хуан Фернандес, а 11-го «Маджента» бросила якорь в заливе Пеньяс, недалеко от полуострова Трес-Монтес. Один день пребывания там позволил сошедшему на берег Джильоли собрать хорошую зоологическую коллекцию.

В полночь корвет снялся с якоря, чтобы днем добрать до входа в узкий и длинный пролив Мессьер, протянувшийся на 75 миль между материком и большим островом Веллингтон и имевшим ширину в среднем от 3 до 6 миль. Утром он должен был быть там, но плотный туман сильно ограничивал видимость. Внезапно туман рассеялся, и перед кораблем открылись рифы острова Гуайонеко. Спустя немного времени «Маджента» была в бухте Тарн, и уже вскоре она пошла проливом Мессьер, спокойные воды которого заключены между высокими скалистыми берегами, вершины которых покрыты снегами. Дождь в этих местах обычно лил 23 часа из 24. Из-за отвесных берегов в этих местах мало якорных стоянок, и часто 100-м глубиной находилась буквально в нескольких метрах от этих скал.

После обеда 11 ноября «Маджента» вошла в Хальт-Бей, где была хорошая якорная стоянка. Эта миниатюрная бух-

та, едва вмещавшая только «Мадженту», была закрыта высокими горами с одной стороны и небольшим островком с другой. Джильоли отмечал: *«Казалось, корвет стоял на высокогорном озере в Швейцарии, так как края бухты были покрыты живописной растительностью, а два водопада спадали с горы, склон которой был почти вертикальным»*. «Маджента» пробыла там с 12 по 24 ноября — время, использованное всеми с пользой. Джильоли проводил зоологические изыскания, экипаж запасал воду и дрова, командир и офицеры составляли более подробные карты пролива и описывали гидрографию этой самой узкой и труднопроходимой точки пролива, названного Энльс Нарроуз. В целом участники экспедиции выполнили гидрографические исследования каналов Патагонии, дав названия некоторым бухтам (Маджента, Арминьен и Либетта — по фамилии старшего офицера корвета Паскуале Либетта) и островам (Джильоли, Басси, Кандиани; последний в честь младшего лейтенанта Камило Кандиани, секретаря Арминьена в дипломатической миссии в Пекине).

25 ноября «Маджента» покинул Хальт-Бей. Зная каждую точку этой узости, он пересекал ее на полном ходу, используя машину. Обходя остров Миддл-Исланд, корвет встретился нос к носу с французской канонеркой «Ламонт-Пике», которая, не зная этих мест, шла очень медленно, буквально крадучись. Французы, должно быть, были очень удивлены, увидев такой большой корабль, как «Маджента», идущий через эти опасные места на скорости 9 узлов. Как позже писал Джильоли, *«среди них наверняка найдутся те, кто будет держать пари, что мы налетим на камни»*.

На ночь воспользовались не очень хорошей якорной стоянкой возле Томбей в архипелаге Мадре-де-Диос, где вынуждены были пришвартоваться к берегу. На рассвете следующего дня двинулись далее, прошли каналы Консепсьен и Иносентес, а затем узкую и сложную узость Гуйа Нарроуз. Рядом с заливом Пил-Инлет встретили много льда, вероятно, от расположенного здесь большого ледника.

Плавание по длинным и извилистым каналам Патагонии было довольно затруднительным из-за того, что существующие карты не соответствовали реальности, а также размеров самого корвета — самого большого корабля, который до сего времени входил в эти узости. Но это позволило составить подробные карты этих мест, работа над которыми была завершена 26 декабря.

В 10:30 26 ноября «Маджента» прибыл в Пуэрто-Буэно, название которого говорит само за себя — это хорошее место с внутренней гаванью, очень удобной для небольших кораблей, где итальянцы обнаружили следы пребывания «Ламонт-Пике». Из-за бурной погоды, с штормом и крупным градом, им пришлось на два дня задержаться в Пуэрто-Буэно.

Утром 28 ноября корвет покинул эту гавань и канал Сармьенто. В 12 часов показались Кордильера-ди-Сармьенто — самые высокие горы на этой широте, и «Маджента» вошла в канал Смита, проходящий вблизи опасной отмели Клойн-риф. В 3 часа дня 28 ноября корвет бросил якорь в заливе Фортуна-Бей — не очень хорошем убежище на юго-восточной оконечности острова, у входа в канал Катлер, который, как предполагалось, ведет в пролив Нельсона, поскольку гидрография этих участков была далеко не исследована.

Там ученые провели один день, который посвятили исследованиям естественной истории. 30 ноября покинули Фортуна-Бей, спускаясь каналом Смита, прошли между островами Фэрвэй и мысом Филипп, входя в Магелланов пролив шириной в 7 миль, с берегами из огромных гранитных скал, с хаосом ледников и водопадов. В 12 часов «Маджента» была на траверзе мыса Тамар, а вечером

вошла на якорную стоянку Плайя-Парда, небезопасное место, в окрестностях которого находятся несколько больших ледников. На следующий день двинулись дальше. Когда «Маджента» прошла недалеко от полуострова Уллоа Огненной Земли, с нее увидели дым. Отправив шлюпку в Чанс-Бей, встретили там людей — местных аборигенов, представляющих человечество в этих малопривлекательных землях. Эти голые мужчины, женщины и дети были в двух каное, где они держали огонь. Они попросили табака, используя несколько английских слов, дав в обмен две стрелы с наконечниками из зеленого обсидиана.

Вскоре корвет вошел в Лонг-Рич, который входит в большой залив Сольтегуа, далее прошел огромную гранитную скалу Эль-Морион, и в 12 часов был на траверзе мыса Фроуард — края американского континента. Далеко на противоположном берегу была видна гора Сармиенто, высокий конус которой господствует над всеми окрестными высотами Огненной Земли. Здесь местность начинает меняться — горы менее высокие, а лес — более цветущий. В половине восьмого вечера 1 декабря «Маджента» бросила якорь перед чилийской колонией Пунта-Аренас — единственным пристанищем цивилизации в этих местах. Корвет оставался там три дня. Губернатор чилийской провинции Магальянес дон Дамиано Риобо был очень любезен к путешественникам, дав им лошадей и проводника для осмотра местности.

Утром 4 декабря корвет снялся с якоря. В поле зрения появился британский военный корабль «Нассау», направлявшийся снимать гидрографию этих берегов. «Маджента» прошла мыс Грегори — важную точку, восточнее которой местность начинает полностью меняться: здесь начинаются пампасы, растягивающиеся по всей Восточной Патагонии до Ла-Платы. Тут почти нет деревьев, и климат из влажного становится сухим. Джильоли писал: *«Этот замечательный контраст без очевидной причины весьма удивителен и заслуживает внимания»*.

В Магеллановом проливе, в районе так называемых узостей Ферст и Секонд Нарроуз, Джильоли удалось собрать некоторые образцы морских животных. Там же, 8 и 12 декабря, пришлось противостоять двум сильным штормам.

Пройдя Секонд Нарроуз, бросили якорь в бухте Сантьяго-Бей, где члены экспедиции сошли на берег. Следующим утром при благоприятном приливе «Маджента» прошла Ферст Нарроуз, в 12 часов была на траверзе мысов Данджеснес и Вирджиния, и в 3 часа дня вышла в открытое море.

Переход в Монтевидео был коротким. 17 декабря 1867 г., после 48 дней плавания из Вальпараисо, «Маджента» завершила кругосветное плавание, начатое 2 февраля прошлого года. В 2 часа дня корвет вошел на рейд, приветствуя своего старого товарища — фрегат «Реджина», на котором держал флаг контр-адмирал граф Ангуиссола. Буэнос-Айрес был охвачен холерой, и поездку туда пришлось отменить.

2 января 1868 г. под крики «Ура!» экипажей «Реджины» и «Эрколе», пожелавшим морякам «Мадженты» счастливого возвращения к семьям, корвет покинул Монтевидео. Как только корабль вышел из устья Ла-Платы, котлы погасили и пошли под парусами, используя переменный, от юго-западного до северо-западного, ветер. Сезон не был благоприятным для быстрого перехода — на протяжении почти всех 6800 миль, которые требовалось пройти, преобладали противоположные и слабые ветра. После двух дней плавания подул северный ветер, который почти весь год царит вдоль побережья Америки. «Маджента» двинулась на восток, чтобы пересечь 30-ю параллель, по возможности, на 35° западной долготы. На 19-й день корвет все еще не прошел тропиков, оставаясь в штиле. Лавируя все эти дни в попытках поймать ветер и мало чего

достигнув, подняли пары в обоих котлах и далее шли под машиной в течение 36 часов, пока не поймали легкий восточный ветер. 23 января «Маджента» прошла очень близко от необитаемого и почти недоступного острова Триндади и затем снова оказалась в штиле.

Днем 27 января на 18° южной широты подул пассат. Он варьировался от восточного до юго-восточного и привел корабль к экватору. 6 февраля на 23° западной долготы «Маджента» встретила несколько торговых судов, обменявшись с некоторыми из них сигналами с использованием кодекса сигналов Фредерика Марриата, который в то время был широко распространен. В том числе переговаривались с клипером «Маргерита» из Генуи, перевозившем эмигрантов. 7 февраля «Маджента» в последний раз прошла экватор. Для пересечения области штиля снова употребили движущую силу машины, задействовав оба котла. В этом переходе не удалось получить удовлетворительных результатов по расходу угля, имея кардиф посредственного качества, погруженный в Монтевидео. Израсходовав 165 тонн угля, корвет мог бы пройти 800 миль в спокойном море, а так прошел чуть больше 600. Когда погасили котлы, «Маджента» находилась на 3°40' с.ш. и семь дней ждала ветра. На переходе машина работала только 36 часов.

На 12-й день негатив от потерянных дней компенсировался необыкновенной рыбалкой, благодаря которой рыбы было достаточно для всей команды. Далее, с ветрами, варьирующимися от северного до восточного, корвет пошел на 35-й меридиан, но после 19° ветер переменялся на восточный и юго-восточный. 28 и 29 февраля «Маджента» проходила в среднем 204 мили за сутки, что было чем-то необычным в этой кампании.

С 3 по 8 марта дул западный ветер. 6 го корвет встретил французский барк «Фелисия», шедший из Марселя в Стерборо (Сьерра-Леоне). «Маджента» уже семьдесят дней находилась в плавании, и запасы подходили к концу, почти не оставалось топлива. Один из офицеров и боцман были сильно больны, матрос умер от болезни груди. Попросили у французозов помощи и приняли шлюпку с 53 килограммами галет и других припасов.

На «Мадженте» надеялись прибыть в Гибралтар 14 марта, чтобы отпраздновать день рождения короля, но с 12-го по 14-е дул противный восточный и северо-восточный ветер, поэтому пришлось воспользоваться машиной. Находясь в 126 милях от Гибралтара, развели пары и запустили машину. 15 марта, после 74 дней плавания, корвет вошел на рейд Гибралтара.*

Как только экипаж отдохнул, пришла телеграмма, вызывающая корабль в Неаполь. Войдя 18 марта в Средиземное море, «Маджента» 24-го числа зашла в залив Пальма на Балеарских островах, 26-го — в Кальяри на Сардинии и, после штормового перехода, вечером 28 марта прибыла в Неаполь. Как заметил Джильоли, там его встретили *«не более чем судно, возвращающееся из Кальяри!!!»*.

Итоги и оценка плавания

Первое кругосветное плавание корабля итальянского флота можно считать наиболее важным мероприятием из осуществленных *Реджиа Марина* в первое десятилетие своего существования.

Путешествие вызвало живой интерес современников, главным образом, потому, что привело к удачному завершению дипломатической миссии в Китае и Японии — странах, чьи порты до того момента были закрыты для итальянских торговых судов. В то время Китай вышел из пораже-

* Как писал Арминьен, «это на 20 дней больше перехода, совершенного «Принципе Умберто» в 1866 г.».



Офицеры «Мадженты». В центре, в треуголке и с саблей, Витторио Арминьен, за ним в цилиндре Энрико Джильоли. Неаполь, 30 марта 1868 г.

ния в опиумной войне против франко-британцев, Япония была разорвана гражданской войной, ознаменовавшей конец периода сегуната и начало зарождения империи. В обеих странах к европейцам относились с подозрением. Заключение договоров являлось большим достижением, получившемся, надо заметить, с первой попытки и без поддержки большого военного флота, как это делали другие державы. Были подписаны первые экономические договоры о торговле и мореплавании между Италией и этими двумя странами.*

Арминьен выполнил океанографические, метеорологические и географические исследования, составив карту Японии, за что Итальянское географическое общество удостоило его золотой медали. Он первым, в 1868 году, опубликовал отчет о плавании: «Япония и путешествие корвета «Маджента».

Научное значение экспедиции определялось работой натуралиста Джильоли и собранными им коллекциями. За время плавания были проведены важные натуралистические и зоологические наблюдения, собраны 5986 образцов более 2000 различных видов животных, в настоящее время хранящиеся в зоологическом музее «Ла Спекола» во Флоренции.

* Необходимыми, например, для импорта в Италию шелкопрядов. В то время европейская шелковая индустрия переживала серьезный кризис, из-за эпидемии, уничтожившей шелкопрядов. Только в Китае и Японии они могли быть здоровыми. И цены на шелковые вещи из Китая и Японии были гораздо ниже.

И если коллекция млекопитающих была сравнительно небольшой, то орнитологические коллекции, в которых имелись некоторые ранее неизвестные виды, оказались большими и очень интересными. Весьма крупными получились коллекции рептилий и земноводных, особенно австралийских, а также ракообразных и рыб, небольшими, но интересными — коллекции моллюсков, насекомых и минералов. Была собрана небольшая палеонтологическая коллекция. Из этнологических предметов Джильоли привез несколько мумий, скелет австралийского аборигена, китайские черепа и т.п. Стараясь отразить характер, искусство и промыслы народов посещенных стран, он собирал на свои личные средства костюмы, оружие, посуду и прочие вещи, и, когда было возможно, делал фотографии. Джильоли в 1875 г. опубликовал объемное сочинение о плавании «Мадженты», а также ряд других работ узкоспециального характера.

Что касается самого плавания, то не трудно заметить, что корвет большую часть пути шел под парусами, и лишь в немногих случаях использо-



Титульный лист книги Джильоли

валась машина. Это лишь подтверждает тезис, что в те времена к машине относились как к не более чем вспомогательному средству.

Дальнейшая служба*

Вернувшись в Италию, «Маджента» 31 марта 1868 г. закончила кампанию и была разоружена в арсенале Неаполя, проведя в таком состоянии почти год.

12 апреля 1869 г. она была введена в состояние ограниченного вооружения (неполный экипаж и запасы) для отправки в Венецию. Командовал кораблем в это время капитан 2 ранга Джулио Видуна. С 20 мая корабль уже находился в Венеции, стоя на якоре около Венецианских садов. Командиром в это время был капитан 2 ранга Сиккарди. Находясь в Венеции, «Маджента» использовалась для подготовки новобранцев. В этот период она села на мель около Отранто, в результате чего получила некоторые повреждения киля и корпуса в носовой части.

В январе 1870 г. корвет числился как находящийся в хорошем состоянии, но требовал постановки в док для ремонта части киля, поврежденного при посадке на мель.

В июле-августе 1870 г., под командованием капитана 2 ранга Кристофоро Монолессо, «Маджента» вошла в состав Средиземноморской эскадры (*Squadra del Mediterraneo*; командующий контр-адмирал Улиссе Изола), совершив с ней несколько походов в Тирренском море. В августе она входила в состав Дивизии деревянных кораблей этой эскадры. Необходимо отметить, что хотя обе дивизии (деревянных и броненосных кораблей) составляли часть единой эскадры, действовали они раздельно. Если броненосцы в основном занимались боевой подготовкой, то на деревянные возлагались функции контроля национальных вод.

В сентябре флот понадобился как весомый аргумент (от внешнего вмешательства) при окончательном решении вопроса о вхождении в состав Италии Папской области. В это время все броненосцы были введены в строй, что, при скудности выделяемых на флот средств, производилось в том числе и за счет разоружения других, менее значимых, кораблей. Уже в сентябре «Маджента», вместе с входившими в состав Дивизии деревянных кораблей фрегатами «Италия» и «Дюка ди Дженова», не числилась в штатном расписании флота.**

Корвет не упоминается в документах до сентября 1872 г. Можно смело утверждать, что в течение двух лет он находился в разоруженном состоянии.

Королевским декретом от 6 мая 1872 г., учреждалась Постоянная эскадра из двух дивизий, которая окончательно была сформирована лишь к середине июля. 25 сентября была сформирована Нештатная дивизия (или Приданная — *Divisione Aggregata*), флагманским кораблем которой стала «Маджента», официально вступившая в кампанию в этот же день. Затем корвет под командованием капитана 1 ранга Джузеппе Мантезе убыл в Гаэту, где 3 октября присоединился к дивизии, включавшей также броненосцы «Террибиле» и «Варезе», пароходно-корвет «Эрколе» и колесный aviso «Сирена».

После краткого периода обучения дивизия направилась в Неаполь для совместных учений с Постоянной эскадрой. Днем 27 октября Средиземноморская Постоянная эскадра под командованием контр-адмирала Брокетти,*** вый-

дя из базы рано утром, готовилась начать учения в Неаполитанском заливе.

В 7 часов утра король Виктор Эммануил II, в сопровождении герцога Генуэзского, морского министра Аугусто Риботти, командующего Второго департамента и морского префекта Неаполя, у Конного причала военного порта поднялся на борт aviso «Мессаджеро». Стоявшая в предыдущие дни плохая погода улучшилась, на небе была легкая облачность, и море можно было назвать спокойным. В 07:10, когда «Мессаджеро» проходил мимо построенной в линию эскадры, с кораблей прогремел приветствующий монарха артиллерийский салют. Легкий туман, простираясь вдоль берегов залива, частично скрывал движение эскадры от зрителей, собравшихся на всех городских возвышенностях.

В 07:15, по сигналу с «Ромы», корабли начали взаимные перестроения, совершая эволюции в составе дивизий. Несмотря на медленный темп, который задавали своей малой скоростью «Италия» и «Мессина», точность выполнения совместных эволюций таким количеством кораблей вызвала удивление монарха. По его приказу с «Мессаджеро» командующему эскадрой передали сигнал: «Я доволен маневрами».

Примерно через час с небольшим эскадра, дойдя до замка Кастель-дель-Ово и, прекратив тактические эволюции, стала выстраиваться в боевой порядок для атаки крепости. Первая колонна отвернула влево, вторая вправо, построившись в форме дуги, чтобы сосредоточить огонь по замку. Слева от него, у местечка Санта-Лючия, были построены корабли обороняющейся Нештатной дивизии: «Маджента», «Эрколе», «Сирена», «Варезе» и «Террибиле», которые должны были поддерживать крепость огнем. Защиту от тарана кораблей противника обеспечивала внешняя линия минного заграждения и рельеф дна. Неожиданным препятствием оказались рыбацкие сети, которые вынудили несколько изменить порядок построения. Стрельба продолжалась около 20 минут. Со стороны Санта-Люции, где оборона была сильнее, броненосцы стреляли в основном из носовых пушек, а фрегаты продолжали сражаться с крепостью со стороны Киайя.

Как только атака закончилась, «Мессаджеро» стал перед замком Кастель-дель-Ово, а корабли обороняющейся стороны направились к эскадре, которая уже выстроилась для парада. Король, находясь на мостике «Мессаджеро», прошел на нем вдоль строя эскадры, приветствуя каждый корабль. После парада эскадра, построившись в колонну, стала на якорь на рейде и приветствовала короля артиллерийским салютом в момент, когда «Мессаджеро» входил в порт.

На следующий день Нештатная дивизия была расформирована, и составлявшие ее корабли возвратились в свои департаменты.

После докования корвет, первоначально вошедший в состав Практической эскадры, оставаясь под командованием Джузеппе Мантезе, был отправлен стационаром в Левант. Выйдя 6 ноября 1872 г. из Неаполя, «Маджента» зашла в близлежащий Поццуоли и уже 7-го отправилась в турецкую Смирну. 30 ноября она бросила якорь в бухте Урла в 30 милях от Смирны, и находилась там до марта 1873 г. 23 февраля корвет пришел на помощь итальянскому пароходу «Имера», севшему на мель в заливе Смирны.

10 марта «Маджента» отправилась из Урла в Тенедос, куда прибыла днем 16-го числа. На следующий день она ушла в Метелины на Лесбос, прибыв на место 19 марта. 25-го, из-за плохой погоды, корвет направился в Патамос, но зашел в Чешме, бросив там якорь 27 марта, а 1 апреля отправился в Самос, куда прибыл 3-го. 14 апреля по телеграфу был получен приказ идти на Родос, а затем возвращаться в Италию.

* Поскольку в итальянских источниках встречаются разночтения, при написании этого раздела автор опирался на документы, публиковавшиеся журналом «Ривиста Мариттима» в 1868-73 гг.

** В итальянских документах той поры значились только корабли, находящиеся в кампании.

*** Первую дивизию составляли «Рома» (флагман), «Италия», «Принципе Умберто», aviso «Ведетта». Вторая дивизия состояла из «Принципе ди Кариньяно», «Конте Верде» и «Мессины».

18 апреля с Родоса «Маджента» ходила на Самос, 30-го с Родоса отправилась в Мессину, куда и прибыла 25 мая, а уже 29-го отправилась в Неаполь, прибыв туда 3 июня. 17 июня корвет ушел под парусами в Венецию. Прибыв на место, 24 июля он закончил кампанию и разоружился. В таком положении корабль оставался вплоть до исключения из списков судов флота.

Еще в конце 1872 г. морской министр Аугусто Риботти заявил в парламенте, что «стоящие в гаванях суда одинаково не способны ни принять бой, ни убежать от неприятеля». Деньги, которые, по словам министра, он надеялся выручить от продажи «бесполезных блокшивов, теперь или гниющих в гаванях, или же гоняющих гусей по Атлантическому и Тихому океанам [...] было бы гораздо полезнее употребить на подготовку средств обороны страны».

На заседании парламента 26 февраля 1875 г. морской министр адмирал Сен-Бон представил законопроект о продаже 7 броненосных кораблей, 13 винтовых (среди которых была и «Маджента») и 2 парусных.

Судьба корвета решалась на парламентских слушаниях 1 марта 1875 г. Предложение о списании в числе прочих судов корветов «Маджента», «Принчипесса Клотильда» и «Этна» вызвало неоднозначную реакцию. Парламентарии отмечали, что эти три корабля, хотя и не принадлежали к современному типу, но были одними из немногих, способных совершать длительные плавания. Документы, представленные в парламентскую комиссию, говорили, что после ремонта эти корабли смогут служить более семи лет. Было внесено предложение сохранить два из трех корветов, исключив вместо них некоторые из старых колесных кораблей. Большая часть комиссии решила, что они должны остаться в составе флота. В качестве довода в пользу сохранения кораблей говорилось даже о том, что «Маджента» и «Клотильда» дороги итальянцам как корабли, связанные с важными событиями итальянской морской истории. Но у этого предложения были и противники. Депутат Де Амедага решительно выступил против: «Ремонт, который необходимо будет провести [...], потребует миллион с половиной. Но даже отремонтированными эти корабли смогут противостоять только морю, а не бороться с противником или защищать торговлю, и прослужат всего восемь лет. [...] Я слышу от некоторых высказывания: корабли, которые вы хотите продать, полезны и будут служить. Я отвечаю: те, кого призвали служить на них, заявляют, что они совершенно бесполезны».

В итоге, при голосовании председательствующий вынес предложение министра о продаже «Мадженты», «Принчипесса Клотильды» и «Этны» отдельной статьей, и депутаты утвердили их продажу вместе с другими кораблями. Правда, они выразили опасение — не придут ли завтра продаваемые корабли под чужим флагом сражаться против Италии. Поэтому была принята поправка, разрешающая производить продажу только гражданам Италии или итальянским компаниям. Все корабли были исключены из состава флота королевским декретом от 31 марта 1875 г. на основе принятого парламентом закона.

Так, прослужив в составе флота всего 11 лет и не будучи изношенной, «Маджента» была продана на разборку. С нее сняли все оборудование и выставили на торги один лишь корпус.* Впоследствии некоторые вещи с «Мадженты» использовались на других кораблях. Например, авизо «Эсплораторе» в 1878 г. получил одну из его шлюпок (длиной 7,60 м).

* «Морской сборник» №7 за 1875 г. приводит стоимость выставленного на торги корпуса в рублях — 711 250 руб.

Приложение

Витторио Арминьен

Родился 09.10.1830 в Шамбери (Савойя). В 12 лет поступил в Королевскую военноморскую школу в Генуе, окончив ее мичманом 2 класса в 1846 г.

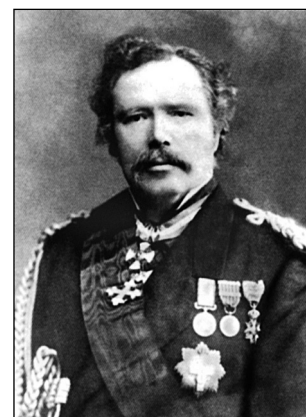
В 1848-49 гг. в сардинском флоте, служа на парусном фрегате «Сан-Микеле» и колесном корвете «Триполи», принял участие в кампании на Верхней Адриатике; в 1855-1856 гг., в чине старшего лейтенанта, участвовал в Крымской войне на винтовом фрегате «Карло Альберто» и корветах «Аурора» и «Сан-Джованни».

В связи с договором 1860 г. между Сардинией и Францией, которым последней уступалась Ницца и Савойя, Арминьен 15.06.1860 подал в отставку, перейдя во французский флот в том же чине (капитан-лейтенант), где командовал фрегатами «Зеноби» и «Асмондэ». После провозглашения 17.03.1861 Королевства Италия Арминьен выбрал итальянское гражданство и службу в итальянском флоте, где, благодаря вмешательству графа Кавура, был восстановлен в звании капитана 2 ранга.

Летом 1861 г., будучи начальником артиллерии Южного департамента (Неаполь), Арминьен был послан во Францию, в Ля-Сейн, чтобы принять новейший броненосный корвет «Террибиле», которым командовал до 1863 г. Благодаря тому, что он окончил Туринский университет и курсы французской Школы Корпуса корабельных инженеров, осенью 1862 г. Арминьен был послан в Великобританию с директором морских строений по вопросу приобретения паровых машин для строящихся кораблей. С июля 1863 г. по январь 1864 г. — начальник штаба Практической эскадры.

В 1864-65 гг. Арминьен стал первым директором Артиллерийской школы, расположенной на борту фрегата «Партеноне». В январе 1866 г. принял винтовой корвет «Маджента» и отправился в кругосветное плавание, завершив его в Неаполе в марте 1868 г.

В январе 1868 г. произведен в капитаны 1 ранга и занимал ряд береговых должностей: директора вооружений 1-го и 2-го департаментов, директора Военно-морской школы в Генуе, затем командовал фрегатом «Витторио Эммануэле» и 2-й дивизией Постоянной эскадры. В 1876 г. произведен в контр-адмиралы. Вышел в отставку в июне 1877 г. Умер в Генуе 04.02.1897.



Витторио Арминьен

Литература и источники:

- «Rivista Marittima»: 1868, № 4; 1869, №№ 4, 5; 1870, №№ 7-9; 1872, №№ 9, 10; 1873, №№ 1-7, 9; 1875, №2 (приложение)
 Giglioli E.H. Il viaggio della Magenta.
 Paoletti C. La Marina Italiana in Estremo Oriente (1866-2000). — Roma: USMM, 2000.
 Alberini P., Prosperini F. Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico. — Roma: USMM 2015.
 Bargoni F., Gay F., Gay V.M. Navi a vela e navi miste italiane 1861-1887. — Roma: USMM, 2001.
 Gay F., Gay V.M. Le navi di linea italiani 1861-1875. — Roma: USMM, 2011.
 Gabriele M. La prima Marina d'Italia (1860-1866). — Roma: USMM, 1999.
 «Морской сборник», 1875, №7.



Крейсер «Рэйли» во время проведения испытаний. Все корабли серии получили свои имена в честь английских мореплавателей времен королевы Елизаветы, поэтому зачастую негласно именовались «елизаветинцами»

«Елизаветинцы»

Проектирование

Первая мировая на море началась для британского флота не совсем так, как ожидалось. Оказалось, что в борьбе с германскими рейдерами, к которой Адмиралтейство вроде бы и готовилось, «что-то пошло не так». И хотя объективно действия эскадры Шпее и одиночных германских легких крейсеров нанесли британскому судоходству относительно незначительный материальный ущерб, удар был нанесен по всей глобальной системе британского судоходства – поиск и уничтожение небольших сил противника, действующих на просторах Мирового океана, заставили Великобританию пойти на немислимые накануне войны действия – привлечение к охоте на германские рейдеры части сил Гранд-Флита! Островная психология как первопричина паранойи Адмиралтейства во всем, что касается безопасности морских коммуникаций. И хотя рейдеры были довольно быстро «переловлены» (впрочем, быстро – не значит легко), в представлении англичан всегда существовала вероятность того, что немцы отправят в океан достаточно крупные крейсерские силы. А тут еще слухи о том, что немцы перевооружают свои легкие крейсера с 105-мм артиллерии на 150-мм...

На этом фоне ситуация с проектированием новых крейсеров для британского флота, сложившаяся в первые месяцы войны, выглядит крайне непонятной и запутанной. Хотя главный кораблестроитель еще в октябре представил Совету Адмиралтейства свои соображения о тенденциях развития крейсеров для защиты коммуникаций от вражеских рейдеров, каких-либо серьезных последствий его меморандум не имел*. Лишь в июне 1915 г. Совет Адми-

ралтейства постановил начать разработку проекта нового легкого крейсера, специально предназначенного для поиска и уничтожения вражеских рейдеров в любой части Мирового океана. 9 июня Третий лорд Адмиралтейства Ф. Тюдор направил в Отдел кораблестроения запрос о возможности создания на основе проекта крейсера «Бирмингем» нового корабля с усиленным вооружением, увеличенными скоростью и дальностью. Особо подчеркивалось, что главный калибр новых крейсеров должен позволять вести огонь по противнику с дистанций, на которых вражеские 150-мм орудия (основное вооружение новых германских легких и вспомогательных крейсеров) будут малоэффективны. Фактически Адмиралтейство вернулось к концепции «атлантического крейсера», с той разницей, что теперь в его проекте предусматривалось наличие системы централизованного управления огнем. Всего предполагалось в рамках программы кораблестроения 1915/16 гг. построить 6 кораблей.

В сжатые сроки Отдел кораблестроения во главе с Джастасом д'Эйнкуртом (d'Eyncourt) подготовил и представил на рассмотрение Совета Адмиралтейства несколько эскизных проектов 9000-тонного крейсера, различавшихся составом артиллерии: с единой батареей из 8, 12 или 14

* По мнению д'Эйнкурта, необходимо было строить корабли на основе имеющихся «Бирмингемов», но больших размеров, что позволяло улучшить мореходные качества и повысить скорость хода до 30 уз. Вооружение предполагалось из 10 или более 152-мм орудий, по возможности расположенных линейно. В качестве альтернативного рассматривался калибр 140 мм. Особо отмечалось, что новые корабли не должны испытывать проблем с бункеровкой, для чего не менее пятой части котлов должны иметь угольное отопление.

152-мм орудий, со смешанной батареей из двух 234-мм и восьми 152-мм орудий. Ни один из них не удовлетворил Адмиралтейство — 152-мм орудия не обеспечивали заметного превосходства над германскими кораблями (имевшими, как уже указывалось, такой же калибр артиллерии), смешанное вооружение затрудняло корректировку стрельбы, а 234-мм орудия требовали силовых приводов и были недостаточно скорострельны. Увеличить их число не представлялось возможным без резкого роста водоизмещения, поэтому проект было решено переработать под более легкую 190-мм артсистему, еще допускавшую ручную подачу снарядов. Переработанный вариант получил шифр F и после дальнейшей проработки был реализован.

Отсутствие жестких ограничений при проектировании привело к росту водоизмещения почти до 10 000 т. Проектирование было завершено летом 1915 г., но заказы на постройку четырех кораблей — «Рэйли» (Raleigh), «Хокинс» (Hawkins), «Фробишер» (Frobisher) и «Эффингем» (Effingham) — разместили только в декабре. В апреле следующего года заказали пятый — «Кавендиш» (Cavendish).

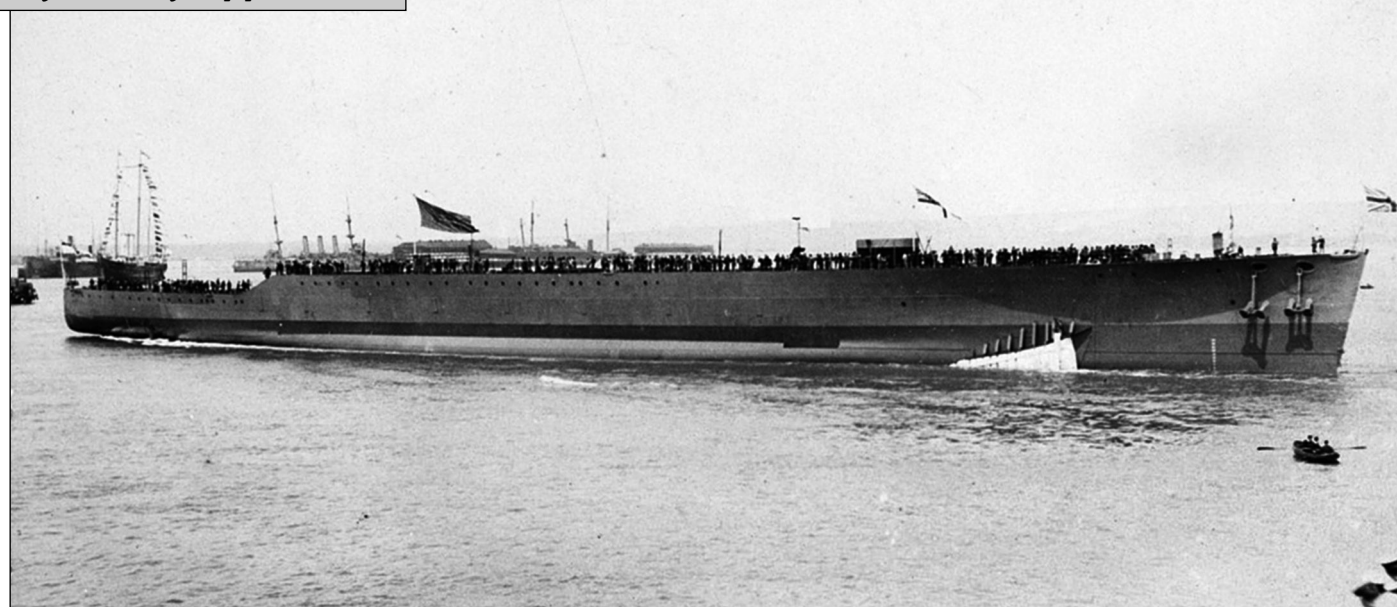
К этому моменту уже стало ясно, что угроза массового появления в Атлантике германских рейдеров оказалась преувеличенной, и от строительства шестого корабля серии благоразумно отказались. Да и постройка уже заказанных единиц велась довольно неспешно — корпуса четырех кораблей заложили летом — осенью 1916 г., а «Эффингема» — только в апреле 1917 г. До окончания Первой мировой войны успел вступить в строй только один представитель этого типа — «Кавендиш» (переименованный в июне 1918 г. в «Виндиктив»), достроенный в качестве крейсера-авианосца, остальные были сданы флоту в 1919–25 гг.

Корабли этого типа стали прародителями класса «вашингтонских» крейсеров, т.к. на момент созыва одноименной конференции являлись «самыми большими легкими крейсерами» в мире, и поэтому их параметры были выбраны в качестве граничных.



«Эффингем» на стапеле

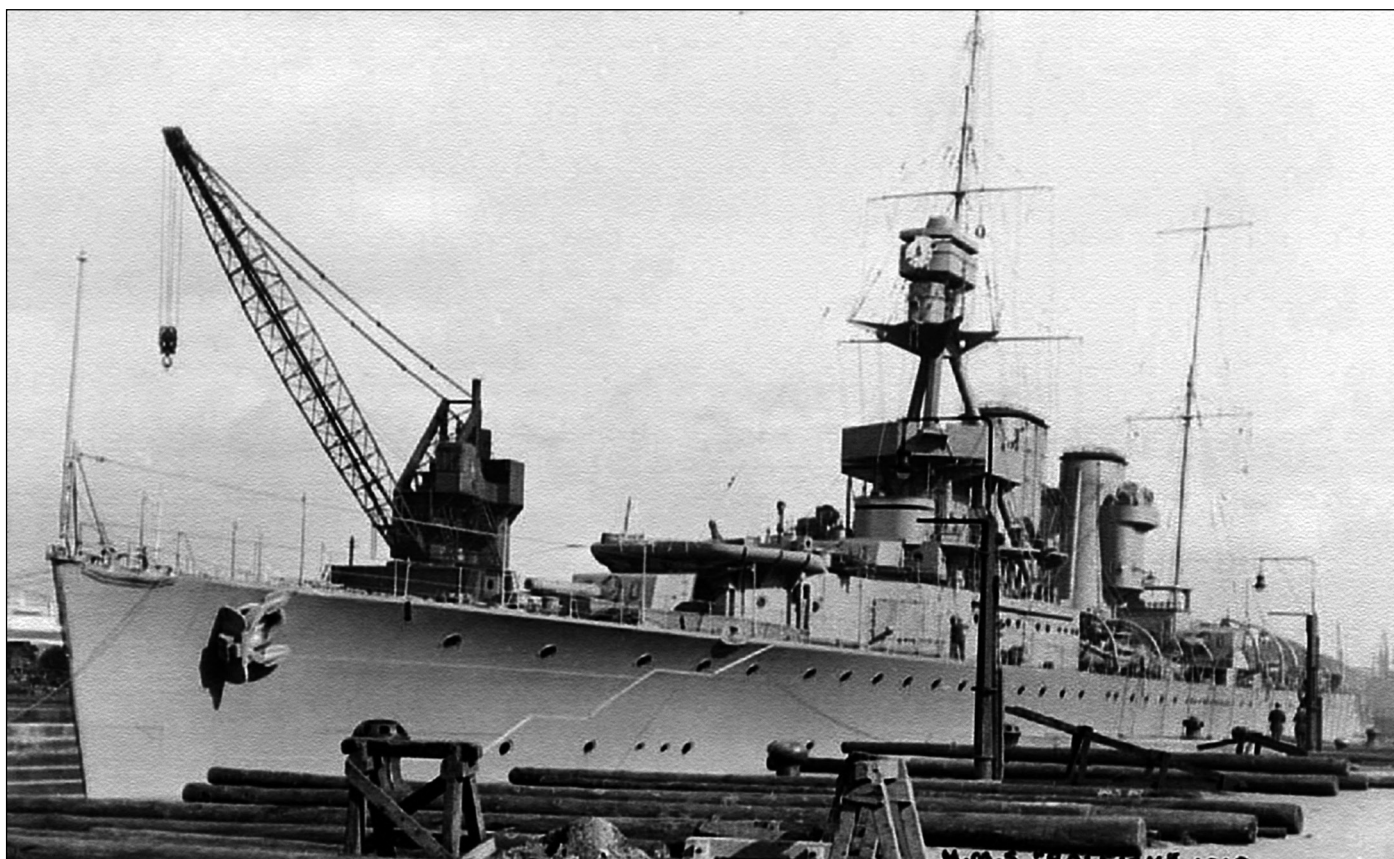
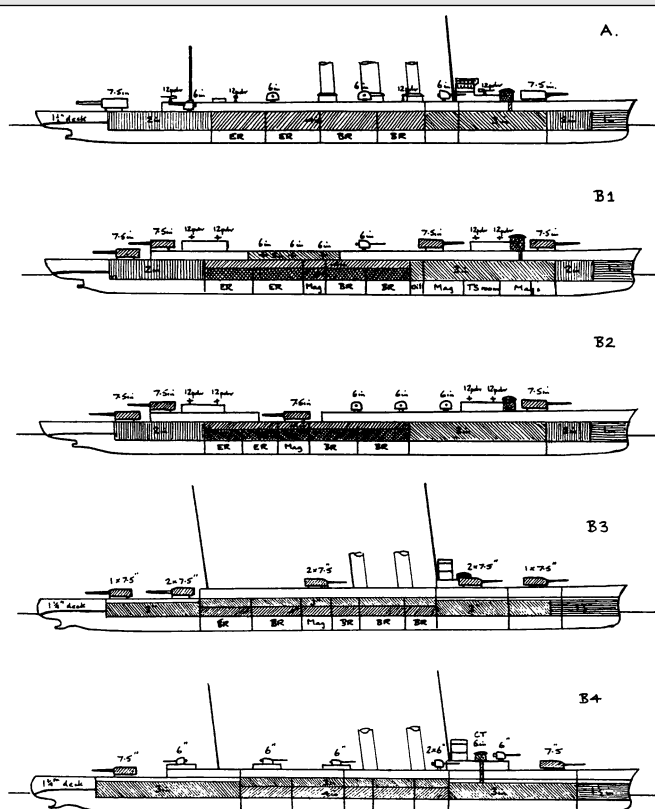
Спуск на воду «Эффингема»



Название	Место постройки	Заказан	Заложен	Спущен на воду	Введен в строй
«Рэйли»	«Уильям Бирдмор энд Ко», Глазго	12.1915	04.10.1916	28.08.1919	07.1921
«Хокинс»	верфь ВМС, Чатем	12.1915	03.06.1916	01.10.1917	23.07.1919
«Фробишер»	верфь ВМС, Девонпорт	12.1915	02.08.1916	20.03.1920	20.09.1924
«Эффингем»	верфь ВМС, Портсмут	12.1915	06.04.1917	08.06.1921	02.07.1925
«Виндиктив»	«Харланд энд Вольф», Белфаст	04.1916	29.06.1916	17.01.1918	21.09.1918

«Атлантический крейсер»

«Атлантический крейсер» – собирательное название ряда проектов, созданных в 1912 г. заместителем главного кораблестроителя Адмиралтейства Уильямом Берри (отвечающим на тот момент за проектирование крейсеров) по требованию Первого лорда. Занимавший эту должность Уинстон Черчилль, обеспокоенный слухами о том, что Германия планирует построить серию крейсеров с 170-мм артиллерией, потребовал от Берри создать «на всякий случай, если слухи окажутся правдой» корабль, способный бороться с новой угрозой. Было подготовлено три проекта – А, В1 и В2 со смешанным вооружением из 190- и 152-мм орудий. Все три проекта были в той или иной мере отвергнуты, в первую очередь как раз из-за смешанного вооружения, затрудняющего управление огнем. На основе вариантов В1 и В2 в июле 1913 г. главный кораблестроитель подготовил новый проект В3 с «единым» главным калибром. Одновременно с этим был подготовлен альтернативный вариант В4 с чисто нефтяным отоплением котлов (все остальные «атлантические крейсера» имели смешанное угольно-нефтяное отопление). Дальнейшего развития идея «атлантического крейсера» тогда не нашла. Так как слухи о 170-мм германских крейсерах оказались именно слухами, Черчилль рекомендовал отделу главного кораблестроителя не отвлекать силы на проектирование кораблей для отдаленных театров.



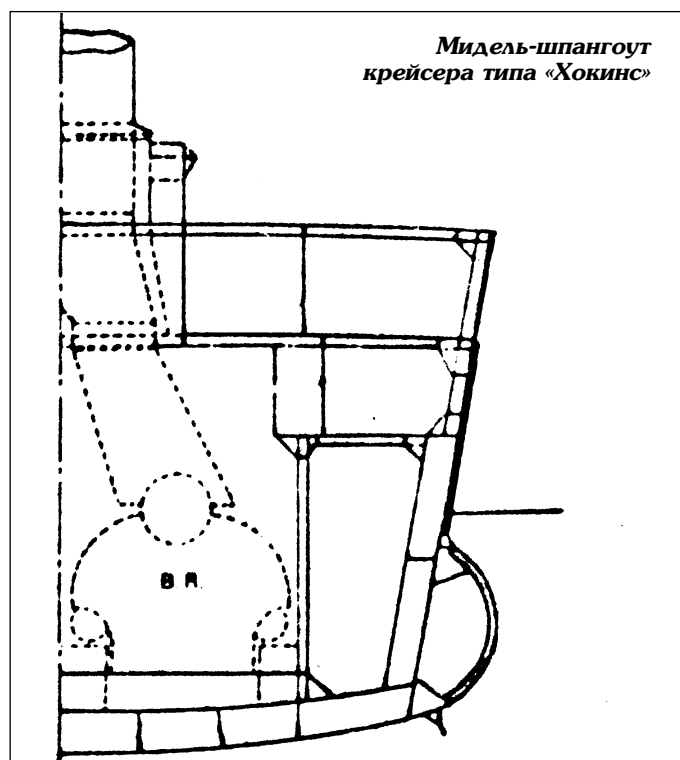
Крейсер «Рэйли» в достройке, 1919 г.

Конструкция

Крейсера типа «Хокинс» имели высокортный корпус с протяженным полубаком, в основу которого были положены теоретические построения корпуса легкого линейного крейсера «Корейджес». Как и у последнего, в сечении по мидель-шпангоуту «Хокинс» имел достаточно необычные обводы — выше ватерлинии он был трапециевидным (угол наклона около 10°), ниже — переходил в були. Последние имели глубину около 1,5 м и были призваны защищать машинные и котельные отделения от подводных взрывов. По всей длине корпуса проходило второе дно, набор — продольный, со шпацией 0,6 м (2 фута). Большая высота надводного борта (в районе форштевня достигала 7,5 м — на метр больше, чем на «Бирмингеме») обеспечивала хорошую мореходность.

Схема бронирования принципиально не отличалась от примененной на кораблях типа «Бирмингем», правда, за счет почти в полтора раза большего водоизмещения удалось защитить броней практически весь надводный борт. Наиболее толстым — 76 мм (51-мм никелевые плиты на 25,4-мм обшивке из судостроительной стали) — пояс по ватерлинии (по высоте он простирался до верхней палубы) был в средней части напротив машинно-котельных отделений. Далее к оконечностям его толщина снижалась последовательно до 63, а затем 51 и 38 (в нос) или 57 (в корму) мм. Выше главного пояса (от его верхней кромки до палубы бака) тянулся более тонкий 51-мм пояс — от орудия ГК №1 до среза полубака. Горизонтальное бронирование практически не отличалось от примененного на «Бирмингеме»: палуба примыкала к верхней кромке главного броневое пояса. Над машинно-котельными отделениями ее толщина достигала 38 мм, над отделением рулевой машины — 25 мм, в остальных местах — 13 мм.

В то же время на типе «Хокинс» было внедрено одно новшество, впоследствии получившее широкое распространение на крейсерах британского флота — речь идет о «коробчатой», или «локальной» защите жизненно важных мест. Погреб боезапаса защищались по периметру 13-мм, а сверху — 25,4-мм плитами.



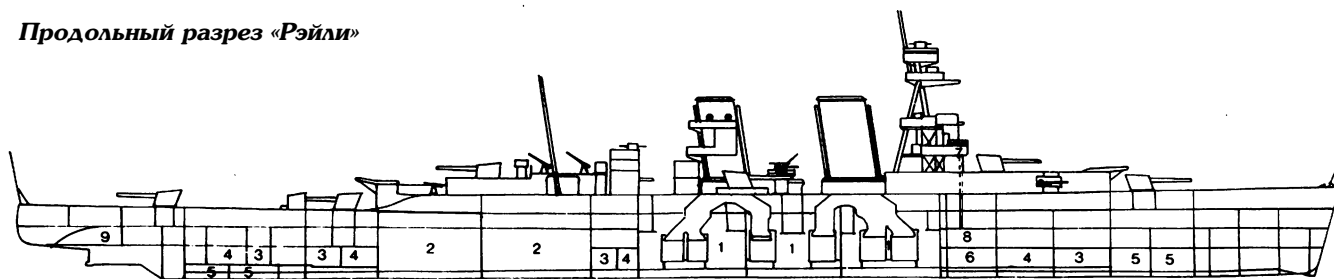
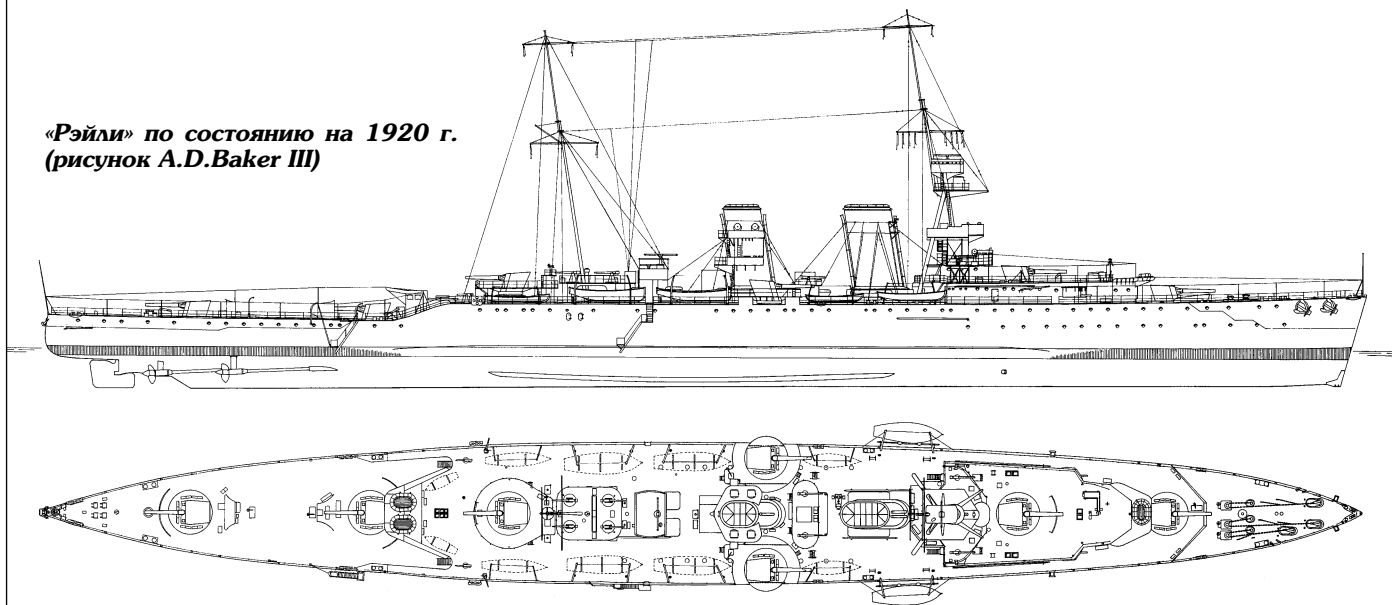
Тактико-технические характеристики крейсеров типа «Хокинс» по состоянию на момент вступления в строй

Водоизмещение, т:	
порожнем	9520 («Хокинс»)
с 1/2 топлива	9750 (проект)
Размерения, м:	
длина между перпендикулярами	172,2 (проект)
	172,3 («Хокинс»)
длина наибольшая	184,4 (проект)
	184,2 («Фробишер»)
ширина наибольшая	19,8 (проект)
ширина по ватерлинии	17,7 (проект)
высота борта:	
в носу	7,5 (проект)
на миделе	6,3 (проект)
в корме	4,6 (проект)
осадка:	
носом (водоизмещение легкое)	5,0 (проект)
кормой (водоизмещение легкое)	5,6 (проект)
Энергетическая установка	
«Хокинс» и «Виндиктив»	
4 ТЗА «Парсонс», 12 котлов «Ярроу», (8 — с нефтяным отоплением, 4 — с угольным), мощность 60 000 л.с., запас топлива 2340 т (1480 — нефть, 860 — уголь)	
«Рэйли»	
4 ТЗА «Браун-Кертис», 12 котлов «Ярроу», (8 — с нефтяным отоплением, 4 — с угольным), мощность 70 000 л.с., запас топлива 2340 т (1480 — нефть, 860 — уголь)	
«Фробишер» и «Эффингем»	
4 ТЗА «Браун-Кертис», 10 котлов «Ярроу», (только нефтяное отопление), мощность 65 000 л.с., запас топлива 2186 т (нефть)	
Скорость, уз.:	
«Хокинс» и «Виндиктив»	30
«Рэйли»	31
«Фробишер» и «Эффингем»	30,5

Водоизмещение и остойчивость

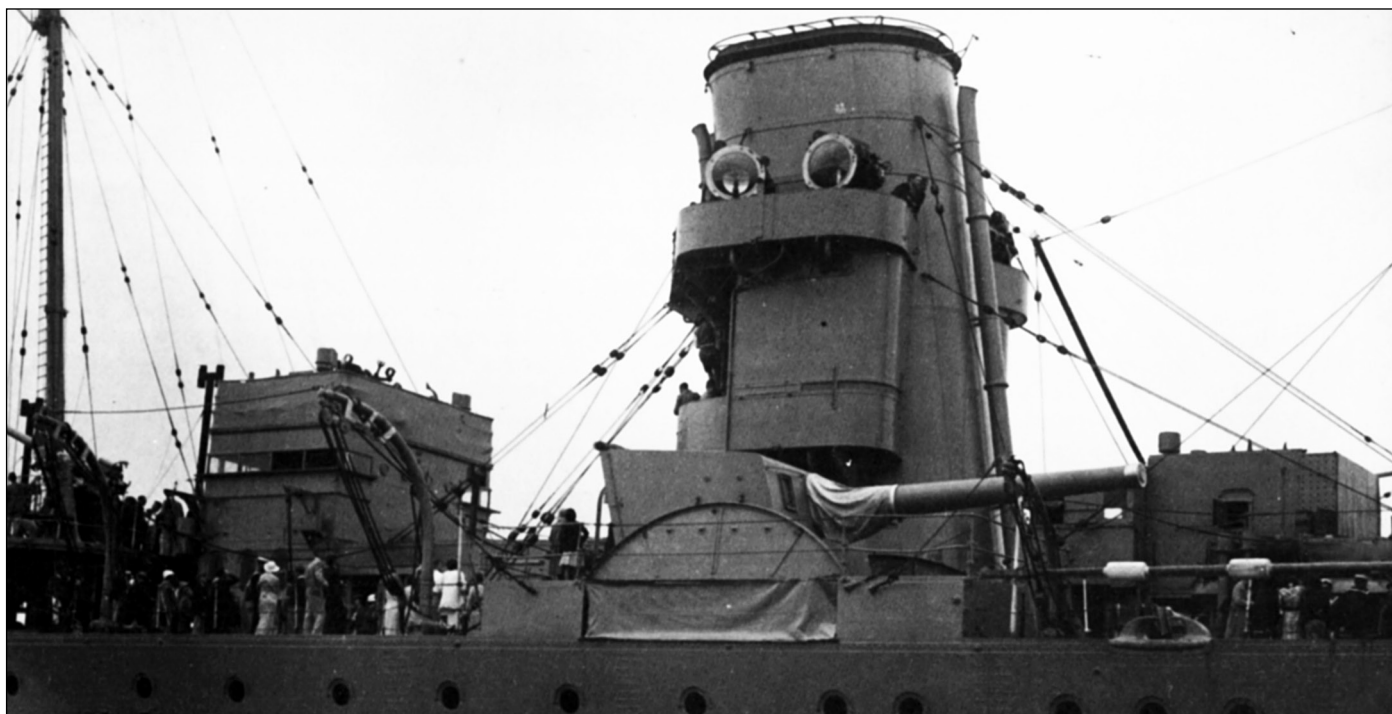
	Водоизм. (т)	Метацентр. высота, м	Закат диаграммы стойчивости
«Хокинс», июнь 1919 г.			
Порожнем	9515	0,76	61°
С 1/2 топлива	10 835	0,82	62°
Полное	12 110	1,22	67°
«Хокинс», декабрь 1929 г.			
Порожнем	9635	0,51	56°
С 1/2 топлива	11 348	0,93	67°
Полное	12 820	1,29	67°
«Фробишер», август 1924 г.			
Порожнем	9540	0,58	58°
С 1/2 топлива	11 120	0,95	62°
Полное	12 300	1,25	67°
«Виндиктив», август 1918 г.			
Порожнем	9394	1,09	-
«Виндиктив», январь 1924 г.			
Легкое	9710	1,04	59°
С 1/2 топлива	11 256	1,03	60°
Полное	12 510	1,28	66°

Продольный разрез «Рэйли»

«Рэйли» по состоянию на 1920 г.
(рисунок A.D.Baker III)

Основу вооружения крейсеров типа «Хокинс» составляли 190-мм/50 орудия Mk.VI** в палубных установках Mk.V, обеспечивающих максимальный угол возвышения 30°, стреляв-

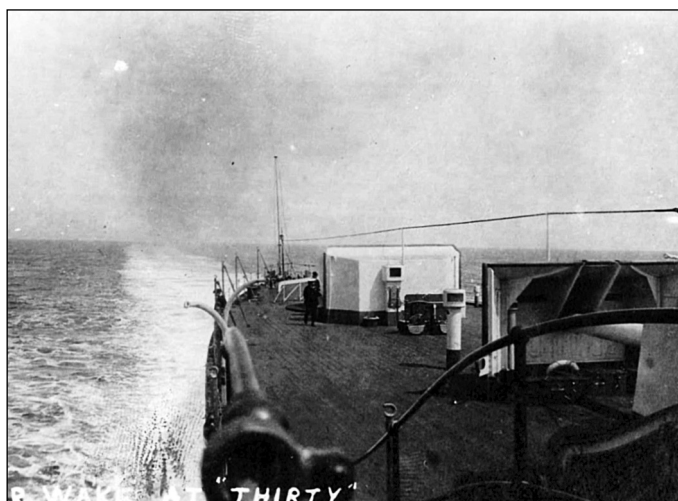
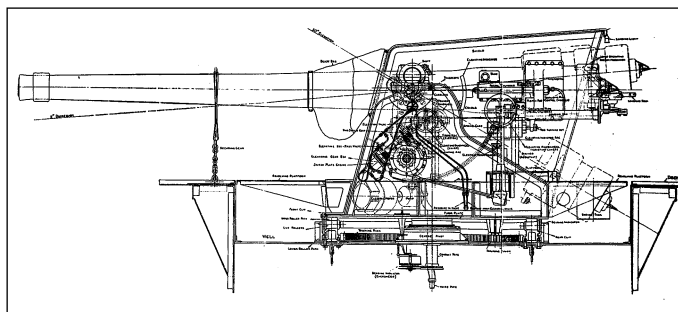
шие 90,7-кг снарядами на 19 300 м. Практическая скорострельность составляла 3-4 выстр./мин. Из семи орудий пять стояли в диаметральной плоскости и два — побортно.



Крейсер «Эффингем», вид на бортовое 190-мм орудие Mk.VI. Хорошо видна конструкция откидной платформы, в походном положении поднятой вертикально

Вооружение крейсеров типа «Хокинс» по состоянию на момент вступления в строй

	Проектное	«Хокинс»	«Рэйли»	«Виндиктив»	«Фробишер»	«Эффингем»
Артиллерийское						
190-мм/45 орудий BL Mk.VI в палубных установках Mk.V	7	7	7	5	7	7
76-мм/40 орудий 12-цент. Mk.II в палубных установках Р Mk.I	8	6	4	4	-	-
76-мм/45 20-цент. орудий Mk.I в палубных установках HA Mk.II	4	4	4	4	-	-
102-мм/45 орудий Mk.V в палубных установках HA Mk.III	-	-	-	-	3	3
2-фунтовых 40-мм «пом-помов» Mk.II в палубных установках Mk.II	-	-	-	-	2	2
Торпедное						
533-мм подводных ТА	2	2	2	2	2	2
533-мм надводных фиксированных ТА	4	4	4	4	4	4
Приборы управления огнем						
Счетное устройство (стол Дрейера)	Mk.I	Mk.I	Mk.I	Mk.I	Mk.III	Mk.III
Дальномеры:						
9-футовых	1	1	1	1	-	-
12-футовых	1	1	1	1	3	3
15-футовых	1	1	1	1	1	1



Кормовые орудия «Хокинса». Хорошо видны защитные экраны, предохраняющие расчеты соседних орудий от воздействия пороховых газов

Главный калибр дополняли шесть противоминных 76-мм/50 12-фунтовых орудий Mk.I, стоявших парами в районе носовой надстройки, между дымовыми трубами и в кормовой надстройке за орудием ГК №5, и четыре зенитных 76-мм/45 на станках Mk.II на платформе в районе грот-мачты. Вступившие в строй последними «Фробишер» и «Эффингем» вместо 76-мм орудий получили по три зенитных 102-мм/45 орудия (два побортно в районе грот-мачты и одно — на юте между орудиями ГК).

В ходе постройки в состав вооружения включили 2х1 40-мм/40 автомата Mk.II «пом-пом».

Торпедное вооружение по проекту состояло из двух подводных траверзных 533-мм ТА под носовой надстройкой, но уже в 1917 г. их решено было дополнить четырьмя неподвижными надводными ТА на уровне верхней палубы в районе грот-мачты.

Система управления огнем ГК включала главный пост (директор) с 15-футовым (4,57-м) дальномером на площадке фок-мачты. Резервный пост управления огнем с 12-футовым (3,66-м) дальномером находился на кормовой надстройке. Система управления огнем ГК также могла использоваться для управления огнем противоминной артиллерии. Для управления зенитным огнем служил переносной 9-футовый (2,7-м) дальномер, который мог устанавливаться на крыше боевой рубки или на кормовой надстройке. «Фробишер» и «Эффингем» отличались директором новой модели и двумя дополнительными 12-футовыми дальномерами по бокам мостика.

По проекту крейсера типа «Хокинс» оснащались четырехвальной ЭУ, расположенной по линейной схеме. Двенадцать котлов «Ярроу» (рабочее давление пара 16,5 атм.) размещались по четыре в трех КО: в двух первых стояли котлы с чисто нефтяным, а в кормовом — со смешанным отоплением. Дымоходы КО №1 и №2 выводились в носовую, а №3 — в кормовую дымовые трубы. Машины располагались в двух машинных отделениях, при этом внешние валы приводились в движение ТЗА носового МО, а внутренние — кормового. Каждый ТЗА (на «Хокинсе» и «Виндиктиве» — системы «Парсон», на остальных — «Браун-Кертис») включал в себя ступени высокого, низкого давления и турбину крейсерского хода. Суммарная мощность ЭУ составляла 60 000 л.с. Наибольший запас топлива составлял 1480 т нефти и 860 т угля, что обеспечивало дальность плавания 5400 (14 уз) миль.

В 1917 г. было решено увеличить мощность силовой установки до 70 000 л.с. за счет повышения паропроизводительности котлов и модернизации турбин. Ожидалось, что это позволит поднять скорость хода на 1 уз. Усовершенствование ЭУ осуществили на «Рэйли», «Фробишере» и «Эффингеме», поскольку «Хокинс» и «Виндиктив» к этому времени находились в высокой степени готовности, не допускающей сколько-нибудь серьезной переделки. На этом изменения в ЭУ не закончились. В ходе достройки «Фробишера» и «Эффингема» было решено перевести на

Испытания

	Год	Мощность л.с.	Обороты* в мин.	Скорость уз.
«Виндиктив»	1918	63 600	-	29,12
«Хокинс»*	1919	61 000**	400**	28,7
«Рэйли»	1920	70 000*	-	31
«Фробишер»	1924	-	-	30,5
«Эффингем»	1925	-	-	30,5

* - при полном водоизмещении

** - приблизительно

*** - номинальная

число нефтяное отопление — угольные котлы в КО №3 заменили на два нефтяных (как и в КО №1 и №2), а высвободившееся пространство использовали для хранения возросшего до 2150 т запаса нефти. Мощность ЭУ составила 65 000 л.с.

Модернизации

«Виндиктив» (б. «Кавендиш»)

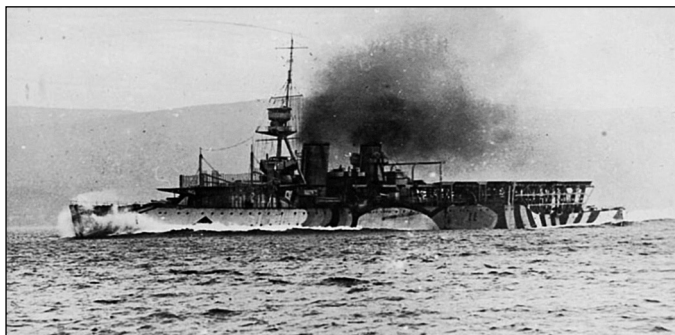
Еще в январе 1917 г. Совет Адмиралтейства принял решение заказать два авианесущих корабля, оборудованных взлетной (в носу) и посадочной (в корме) площадками. Однако отсутствие свободных мощностей вынудило в апреле отказаться от идеи постройки кораблей «с нуля» и обратить внимание на уже находящиеся на стапелях корпуса. Строящиеся «елизаветинцы» как нельзя лучше подходили на эту роль, и уже в июне последовало решение перестроить в авианосец «Кавендиш».

Хотя силуэт крейсера значительно изменился, фактически большинство изменений касалось надстроек — внутренние помещения остались практически без изменений. Посадочная площадка длиной 58,8 и шириной 17,4 м монтировалась в корму от второй дымовой трубы, для чего пришлось демонтировать грот-мачту и 190-мм орудия №5 и №6, кормовой пост управления огнем передвинуть к второй дымовой трубе, а четыре 76-мм зенитных пушки — на новую платформу между дымовыми трубами, где ранее стояли две противоминных 76-мм пушки. Общее число последних сократилось до четырех — две на крыльях носовой над-



Крейсер-авианосец «Кавендиш» в достройке

стройки, две — у среза протяженного полубака. Часть носовой надстройки, включая боевую рубку и 190-мм орудие №2 также были демонтированы а их место занял обширный ангар (длина 23,8 м, ширина 14,9 м), вмещавший шесть разведывательных самолетов. Крыша ангара одновременно служила взлетной платформой, общая длина которой с учетом навеса над орудием №1 составляла 32 м. Взлетная и посадочная платформы соединялись между собой узкой (ширина 2,4 м) эстакадой по левому борту, которая позво-



«Виндиктив» на ходовых испытаниях

Крейсер-авианосец «Виндиктив»



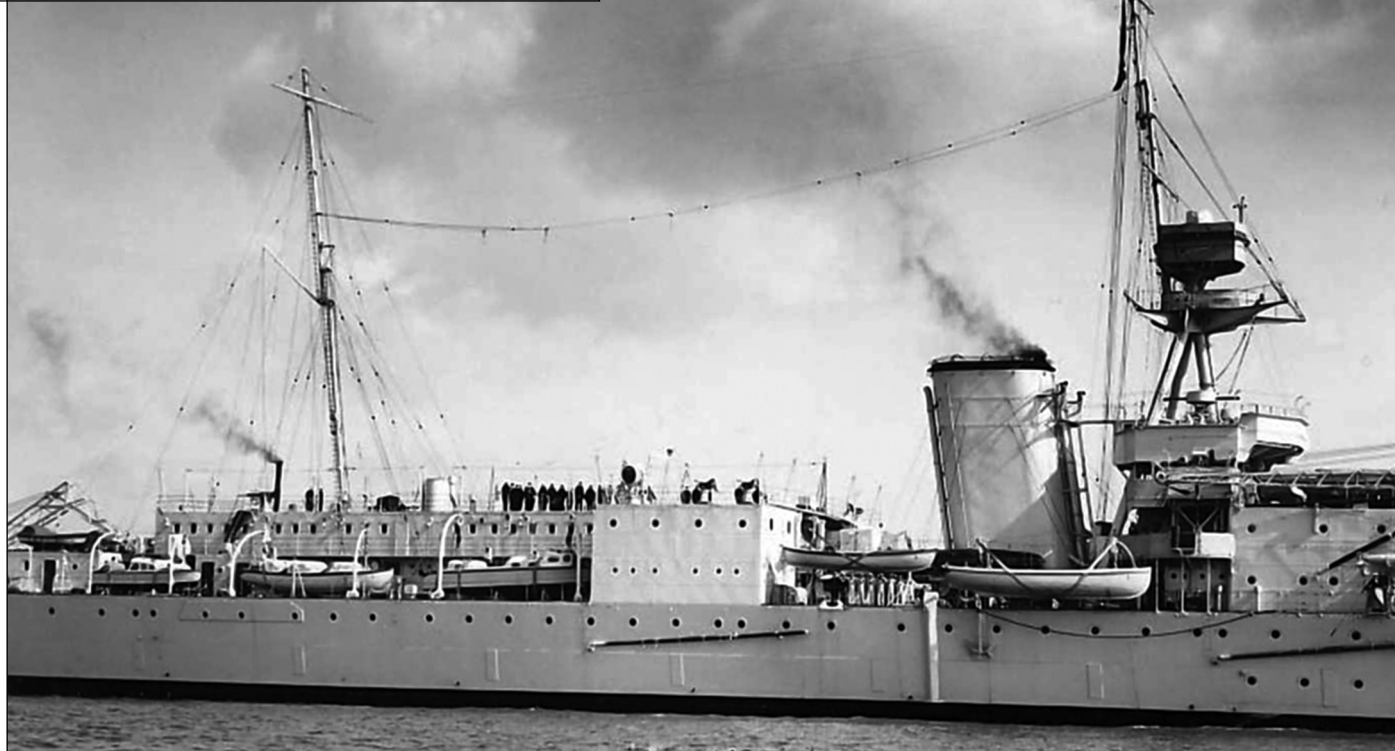
Крейсер «Виндиктив», 1932 г.

ляла перекачать колесный самолет с посадочной платформы к ангару (подъем и погрузка самолетов в ангар осуществлялась через люк в крыше ангара с помощью двух грузовых кранов, смонтированных по краям взлетной платформы). Для компенсации возросшего «верхнего веса» и недопущения уменьшения метacentрической высоты верхнюю часть булей выполнили более полной.

В 1923-25 гг. «Виндиктив» прошел на верфи в Портсмуте обратную перестройку в крейсер — с него сняли обе полетные платформы с соединительной эстакадой, однако авиационный ангар был сохранен. На свои штатные места вернули недостающие 190-мм орудия, кроме №2. Все 76-мм пушки (как зенитные, так и противоминные) демонтировали и заменили тремя 102-мм/45 орудиями Mk.V

на станках Mk.III (два на платформе за кормовой трубой и одно между орудиями ГК №5 и №6). Кроме того, корабль получил один 40-мм автомат «пом-пом». Другие изменения касались установки поворотной пневматической катапульты PIII (длиной 15,2 м) на крыше ангара. На корабль могли базироваться 6 гидросамолетов «Фейри» IID. Летом 1928 г. катапульту с «Виндиктива» сняли. Вместо старых дальномеров установили три 12-футовых (из которых один зенитный). Стандартное водоизмещение составило 9996 т, полное — около 12 000 т.

С мая 1936 г. по сентябрь 1937 г. на верфи в Портсмуте «Виндиктив» переоборудовали в учебный корабль. С него сняли старое вооружение, заменив на два 120-мм/45 орудия Mk.IX на станках Mk.XVIII. Авиационный ангар ис-

Учебный корабль «Виндиктив», август 1937 г.



Плавмастерская «Виндиктив» в Мерс-эль-Кебire, 1943 г.

пользовали под учебные классы, а в средней части корпуса соорудили надстройку с жилыми помещениями на 200 курсантов. Котельное отделение №3 ликвидировали, кормовую дымовую трубу демонтировали. Мощность ЭУ понизилась до 25 000 л.с., скорость — до 24 уз. В 1938 г. на «Виндиктиве» установили счетверенный 40-мм «пом-пом» (на крыше жилой надстройки).

С сентября 1939 г. по март 1940 г. корабль прошел на верфи в Девонпорте переоборудование в плавмастерскую. Был демонтирован бывший ангар, носовая и кормовая надстройки увеличены в размерах, кроме того, смонтирована еще одна на юте. В них оборудовали ремонтные мастерские и жилые помещения для персонала. Было значительно усилено вооружение — вместо снятых 120-мм орудий смонтировали 6х1 102-мм/45 Mk.V, а число счетверенных «пом-помов» увеличили до двух. Управление огнем осуществлялось двумя постами HACS Mk.IV. Стандартное водоизмещение возросло до 10 000 т, полное — до 12 000 т. Первоначальным планом предусматривалось усиление палубного бронирования, но это так и не было сделано.

В апреле 1944 г. на «Виндиктиве» дополнительно установили 6 20-мм/70 автоматов. В октябре того же года 102-мм орудия были демонтированы, а число «Эрликонов» возросло до 14 (к апрелю 1945 г. — до 20).

«Рэйли»

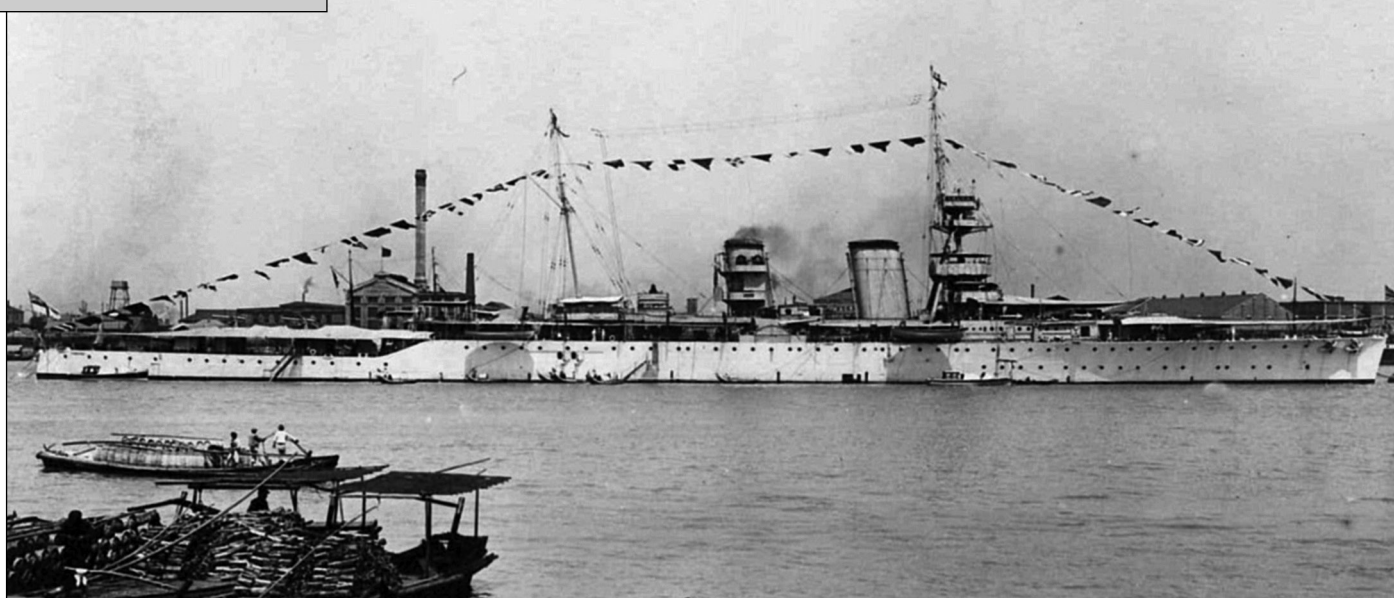
В 1921 г. в Девонпорте при оснащении корабля в качестве флагманского демонтированы противоминные 76-мм орудия.

«Хокинс»

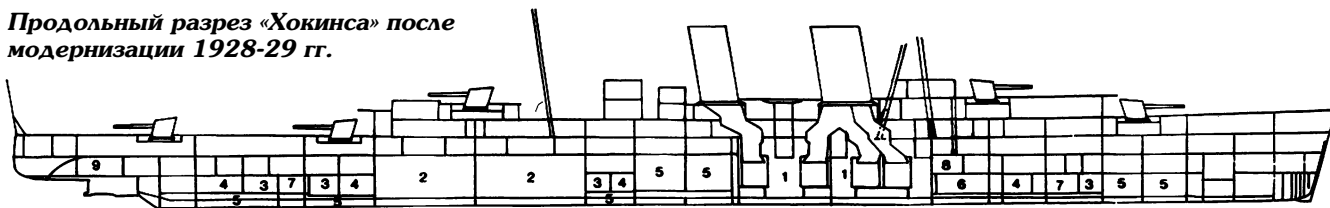
В 1921 г. с корабля сняли все противоминные 76-мм орудия. В 1926-27 гг. во время ремонта в Гонконге было изменено расположение зенитных 76-мм пушек — две из четырех установок с платформ в районе грот-мачты перенесли на ют — между кормовыми орудиями ГК. Тогда же 40-мм «пом-помы» перенесли на щиты бортовых орудий главного калибра.

В октябре 1928 г. — ноябре 1929 г. «Хокинс» прошел модернизацию на верфи в Чатеме, в ходе которой его ЭУ пе-

«Хокинс» в 1926-27 гг.



Продольный разрез «Хокинса» после модернизации 1928-29 гг.



ревели на чисто нефтяное отопление. При этом все угольные котлы из КО №3 были демонтированы, а высвободившееся место использовали для хранения топлива — общий его запас возрос до 2600 т. Оставшиеся восемь ПК форсировали, благодаря чему мощность ЭУ понизилась незначительно — до 55 000 л.с. Скорость составила 29,5 уз. С корабля сняли 76-мм пушки, а вместо них установили 4х1 102-мм/45 орудия Mk.V — два побортно в районе грот-мачты и два между дымовыми трубами. Между кормовой трубой и грот-мачтой смонтировали пост управления зенитным огнем HACCS Mk.I с 15-футовым (4,57 м) дальномером. Кроме того, корабль имел три 12-футовых дальномера.

В 1937 г. крейсер частично разоружили (были демонтированы 190-мм орудия и надводные ТА).

«Хокинс» с сентября 1939 г. по январь 1940 г. прошел ремонт, в ходе которого на свои места было возвращено

штатное вооружение: 7 190-мм орудий ГК, 4 102-мм зенитных орудия, 4 одноствольных 40-мм «пом-пома» и 6 ТА.

В ходе ремонта в декабре 1941 г. — мае 1942 г. в Портсмуте на корабль установили 2х4 40-мм автоматов «пом-пом» и 7х1 20-мм/70 «эрликонов», одновременно сняв два из четырех одноствольных «пом-помов». Корабль получил РЛС типов 273, 285 и 281. В декабре 1943 г. сняли надводные ТА.

Во время ремонта в Росайте в августе 1944 г. счетверенные «пом-помы» были заменены таким же числом восьмиствольных, кроме того, добавили еще 2 20-мм автомата.

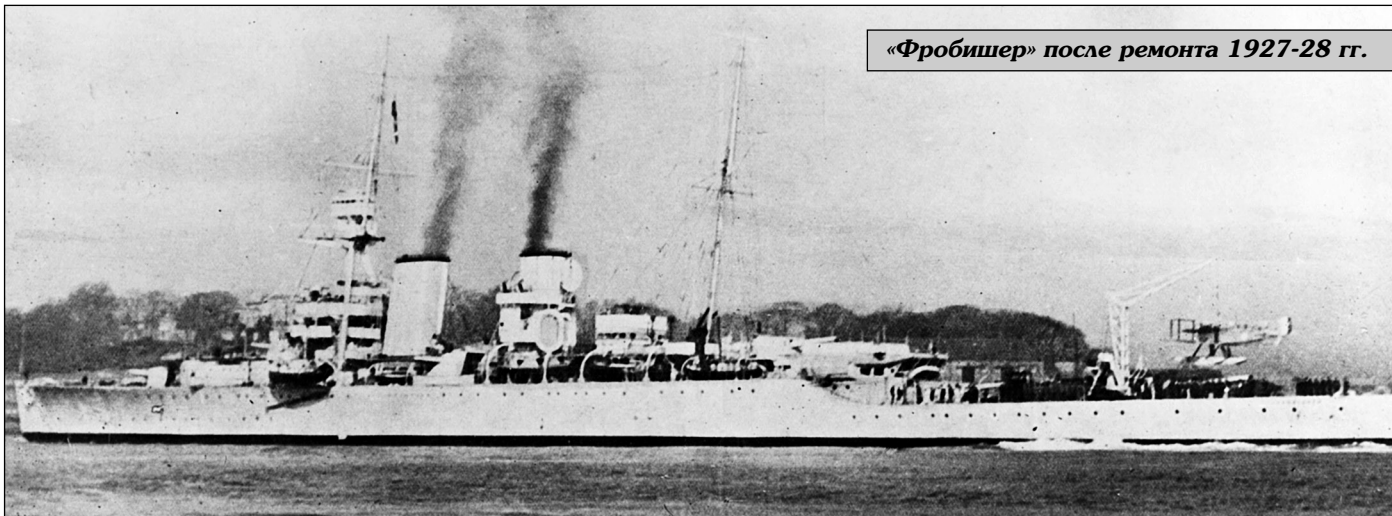
«Фробишер»

Во время ремонта в 1927-28 гг. крейсер оснастили поворотной катапультной на юте. Тогда же число 102-мм/45 зенитных орудий довели до четырех — установку с юта сня-

«Хокинс» после модернизации 1928-29 гг.



«Хокинс» в годы Второй мировой войны

«Фробишер» после ремонта 1927-28 гг.

ли, перенесены вместе с дополнительным орудием на позицию между дымовыми трубами.

В соответствии с решениями Лондонской конференции 1930 г. крейсера этого типа подлежали разоружению к декабрю 1936 г., как превышающие лимит, отведенный Англии на крейсера с артиллерией свыше 155 мм. В 1932 г. «Фробишер» переоборудовали в учебный корабль — с него демонтировали два 190-мм орудия ГК и надводные ТА. В 1937 г. крейсер вывели в резерв и разоружен (были демонтированы 190-мм орудия и надводные ТА).

С января 1940 г. по март 1942 г. корабль прошел ремонт в Плимуте, в ходе которого на него возвратили штатное вооружение: 5 190-мм орудий ГК (бортовые не устанавливались), 5 102-мм зенитных орудий и ТА, кроме того, установили 4х4 40-мм/40 «пом-пома», 7х1 20-мм «эрликонов» и РЛС типов 281, 273 и 285. В декабре 1943 г. были демонтированы надводные ТА.

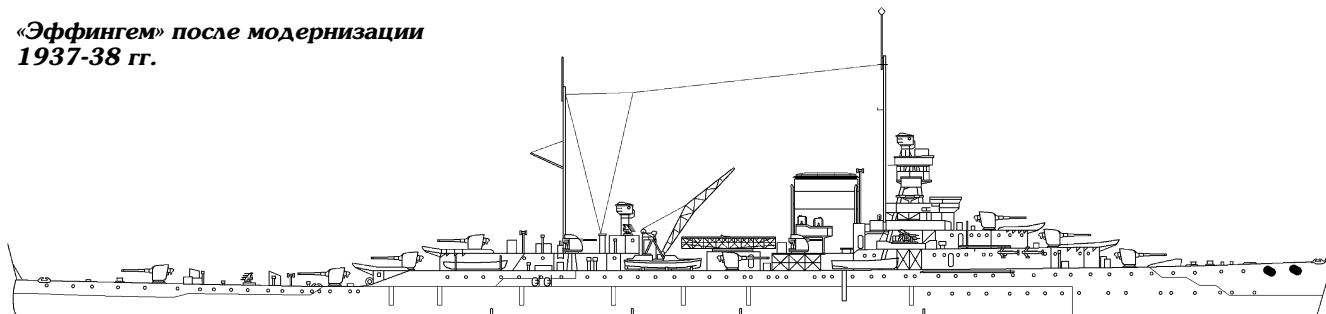
В ходе ремонта в Клайде в мае—апреле 1944 г. «Фробишер» получил дополнительно 12х1 20-мм/70 автоматов и станцию постановки помех типа 650*.

Осенью 1944 г. корабль частично разоружили — на нем остались 3 190-мм и 1 102-мм орудия и 13 20-мм автоматов.

**«Эрликоны» (вверху) и «пом-пома» (внизу) — основное зенитное вооружение «Фробишера» в годы Второй мировой**

«Эффингем»

Для сохранения в строю крейсеров типа «Хокинс» после Лондонской конференции было решено перевооружить их на 152-мм артиллерию. Первым в 1937 г. — июне 1938 г. кардинальную модернизацию прошел «Эффингем». Вместо 190-мм пушек он получил 9х1 152-мм/45 орудий Mk.XII на станках RXIII с углом возвышения 30° (7 в диаметральной плоскости и 2 побортно). 102-мм зенитки перенесли на один ярус выше — на надстройку. Установили 3х4 12,7-мм пулемета — два на надстройке перед грот-мачтой и один на юте. Число котлов было сокращено до восьми, а их дымоходы выведены в одну вертикальную (а не наклонную,

«Эффингем» после модернизации 1937-38 гг.

«Эффингем» в Портленде, август 1939 г.



как ранее) широкую дымовую трубу. Высвободившееся в корпусе пространство использовали для хранения дополнительного запаса топлива. Кроме того, установили новые вертикальные фок- и грот-мачты вместо прежних наклонных. Демонтировали подводные ТА, а надводные восстановили на своих местах.

В первой половине 1939 г. «Эффингем» прошел второй этап модернизации, в ходе которого на него были установлены два поста управления зенитным огнем HACS Mk.III (на носовой и кормовой надстройках), авиационная катапульта (за дымовой трубой), два восьмиствольных 40-мм «пом-пома» (по бокам носовой надстройки). Кроме того, одноствольные 102-мм орудия были заменены на четыре спаренные установки Mk.XIX того же калибра.

К аналогичным по составу работам на «Хокинсе» должны были приступить в сентябре 1939 г., но в связи с начавшейся войной было решено ограничиться установкой первоначального вооружения.

Несостоявшаяся модернизация

Опыт эксплуатации первых «хокинсов» принес обескураживающие, на первый взгляд, выводы — самые совершенные крейсера Королевского флота были, мягко говоря, небоеспособны. Отчеты командиров, в целом благоприятно отзывавшихся об обитаемости новых кораблей, единогласно оценивали артиллерию «елизаветинцев» негативно, в первую очередь, указывая на низкую скорострельность. Впрочем, к артиллерии имелись и другие претензии...

Так, командир «Хокинса» отмечал неудачное расположение двух кормовых орудий ГК, которые при малейшем волнении моря или большом ходе крейсера становились «мокрыми». При этом ведение огня на углах, близких к траверзу, было просто опасно для расчетов, которым приходилось находиться в непосредственной близости от борта.

Контролер Адмиралтейства, ознакомившись с рапортом, счел необходимым узнать мнение командира «Рэйли» Артура Бромли. Последний меланхолично заметил, что «мокрые» кормовые орудия — характерная черта ВСЕХ легких крейсеров. Более неприятно то, что носовое орудие №1 — еще более «мокрое». Хуже с его точки зрения было другое — кормовые орудия испытывали на больших ходах настолько сильную вибрацию, что серьезные опасения вызывает боеготовность их расчетов, вынужденных терпеть подобные неудобства длительное время.

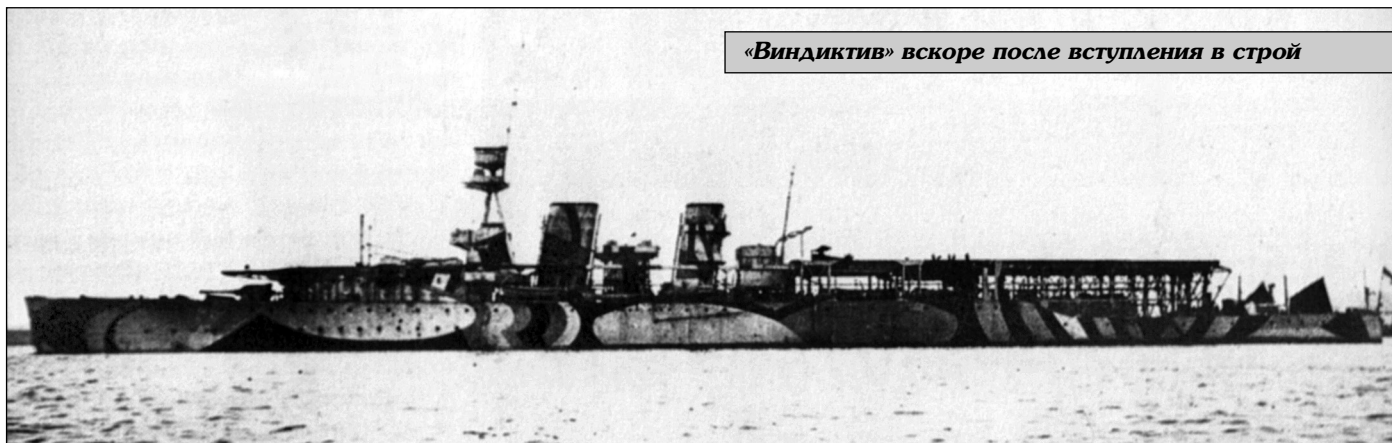
Кроме того, Бромли считал, что 190-мм орудие вообще мало подходит для вооружения легких крейсеров как из-за низкой скорострельности в сравнении с 152-мм, так и из-за непропорционально большого орудийного расчета: для носового орудия №1 он составлял 25 человек, возвышенного №2 — целых 43, бортовых №3 и №4 — 39 и 44 соответственно. Многочисленность расчетов была связана с полным отсутствием механизированной подачи и, как следствие, большим числом ручных операций — причем для бортовых орудий ситуация усугублялась тем, что оба этих орудия имели общие зарядные и снарядные погреба. По мнению командира «Рэйли», о нормальной подаче можно было говорить только после установки полноценного элеватора с силовым приводом, подающего снаряды и заряды непосредственно к орудию — но подобную модернизацию осуществить на кораблях типа «Хокинс» невозможно без капитальной перестройки. Руководитель департамента вооружения разделял точку зрения Бромли и отмечал, что в будущих проектах (имелись в виду первые проработки проекта будущих «Кентов») это будет учтено, но с «Хокинсами» поделаться уже ничего нельзя.

Уже в 1925 г. (последний в серии корабль только-только вступил в строй) в Адмиралтействе всерьез задумались о перевооружении «хокинсов» — предлагалось установить на них по три двухорудийных 203-мм башни, таких же, как на новейших крейсерах типа «Кент». Увы, если с размещением двух башен в носу проблем не возникало, втиснуть кормовую никак не получалось — подача не вписывалась в существующий корпус, и кормовую башню пришлось поднять на уровень выше (как сделали на крейсерах типа «Эдинбург» с башней №4). Когда провели калькуляцию весов, выяснилось, что после переоборудования стандартное водоизмещение превысит договорные 10 000 т. В конце концов от попытки превратить «хокинсы» в «полноценные 8-дюймовые крейсера» отказались со следующей мотивировкой:

1. Денежные средства лучше направить на новые корабли;
2. 203-мм орудия и башни нужны для «Кентов»;
3. Ведущие военно-морские державы будут возражать против увеличения Англией числа своих 203-мм крейсеров подобным образом, считая это (и вполне справедливо) нарушением условий Вашингтонского договора;
4. И вообще — «не очень то и хотелось».

Оценочная стоимость перевооружения одного крейсера составляла как минимум 700 000 фунтов.

История службы



«Виндиктив» вскоре после вступления в строй

«Виндиктив»

После непродолжительных испытаний, 18 октября 1918 г. «Виндиктив» присоединился к Гранд-Флиту, оказавшись единственным из «елизаветинцев», формально «успевшим» на войну. До конца года он проводил летные испытания и учения. К этому периоду относится единственная успешная посадка самолета на «Виндиктив» — 1 ноября 1918 г. Уильям Уэйкфилд с большим трудом смог без последствий «уронить» свой «Сопвич-Пап» на палубу крейсера.

2 июля 1919 г. «Виндиктив» в составе Балтийских сил был направлен на Балтику для поддержки новообразованных прибалтийских государств и Белого движения в борьбе с Советской Россией. На его борту находилась смешанная авиагруппа из десятка разведчиков «Сопвич» и «Гриф-фин» и бомбардировщиков «Шорт» 184. Командовал ей майор Грэхем Дональд. Однако уже 6 июля «Виндиктив» умудрился неподалеку от Ревеля на большом ходу сесть на песчаную отмель, причем настолько плотно, что снять его удалось далеко не сразу. Выброшенный за борт боезапас и почти весь запас топлива ситуацию не улучшили — пришлось снимать все что можно было снять, но даже после того, как корабль разгрузили на 2200 т, объединенных усилий крейсеров «Даная», «Клеопатра» и трех буксиров не хватило, чтобы стянуть «Виндиктив» с отмели. Лишь через восемь дней после посадки на мель нагнанная западным ветром вода поднялась на 20 см, и «Виндиктив» удалось стащить с мели и отбуксировать в Ревель. Пикантность ситуации в том, что британцы при этом прошли через минное поле, о наличии которого их прибалтийские союзники забыли упомянуть.

14 июля авианосец выгрузил свою авиагруппу в Бьорке и направился в Копенгаген за новой партией самолетов,



Февраль 1919 г., «Фьюриес» и «Виндиктив», фото с борта авиатранспорта «Пегасус»

доставленных туда ранее авианосцем «Аргус». Четыре дня спустя контр-адмирал Вальтер Коуэн приказал Дональду атаковать Кронштадт ночью. Поскольку аэродром в Бьорке еще не был закончен, стартовать самолеты должны были с «Виндиктива». Взлетную палубу пришлось удлинить до 36 м, чтобы позволить «шортам» стартовать с бомбовой нагрузкой (51-кг бомбы). Хотя зенитный огонь заставил самолеты держаться довольно высоко, пилоты отчитались о двух попаданиях в плавбазу «Память Азова». В реальности жертвой британских летчиков стал не старый крейсер, а танкер «Татьяна», в который попала одна бомба, вызвавшая пожар и убившая одного человека.

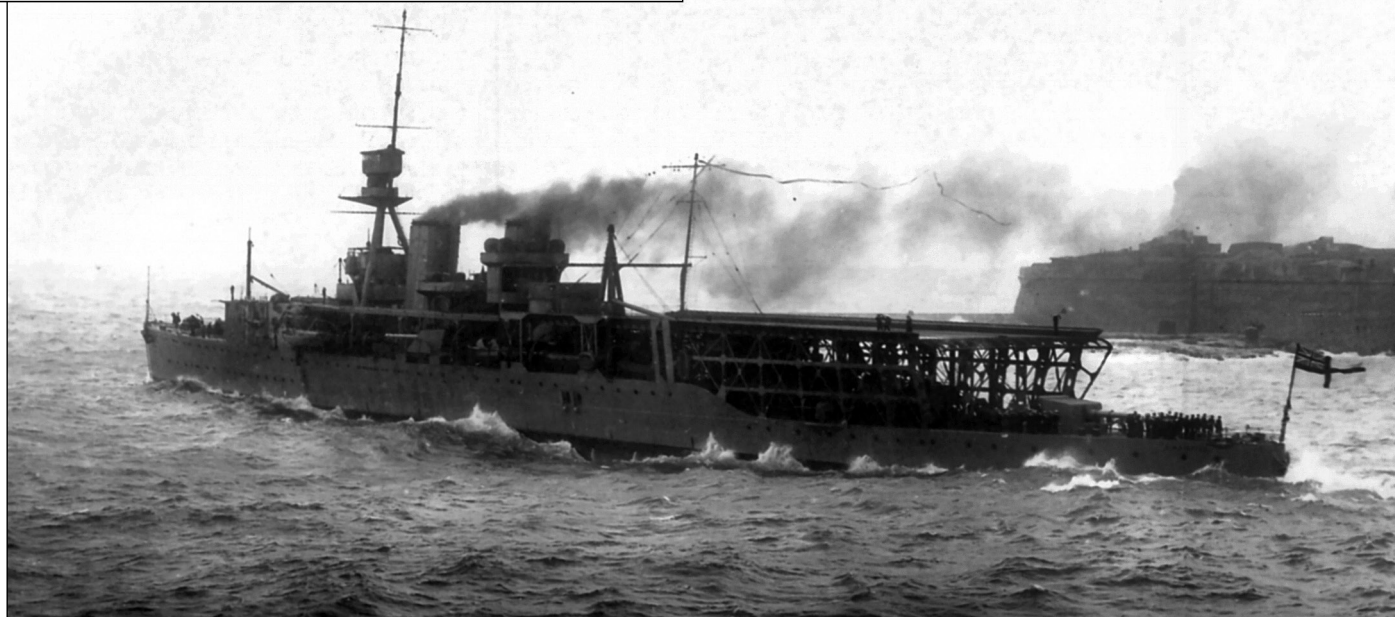
«Виндиктив» находился на Балтике до декабря 1918 г. Хотя его авиация активно использовалась с береговых аэродромов (например, во время атаки британских ТКА на корабли в Кронштадте в ночь на 18 августа), с самого крейсера полеты более не производились, а он использовался как плавбаза, обслуживая авиатехнику и прибывшие на Балтику торпедные катера (СМВ). 22 декабря «Виндиктив» ушел в метрополию.

Прибыв 24 декабря в Портсмут, корабль стал в резерв. Ремонт повреждений от посадки на мель обошелся в 200 000 фунтов. Одновременно решалась дальнейшая судьба корабля, поскольку в существующем виде он не представлял какой-либо боевой ценности, кроме, разве что, очень быстрой плавбазы. От идеи перестроить «Виндиктив» в полноценный авианосец со смещенным к борту «остро-



«Виндиктив» на мели, июль 1919 г. Балтика

«Виндиктив» покидает Мальту, начало 1920-х гг.



вом», впервые выдвинутой еще в июле 1918 г., после некоторых размышлений отказались – «Виндиктив» сочли слишком мелким для полноценного авианосца, да и послевоенное финансирование флота не располагало к подобным дорогостоящим экспериментам.

В течение следующих нескольких лет корабль находился в резерве или использовался в качестве быстроходного войскового транспорта.

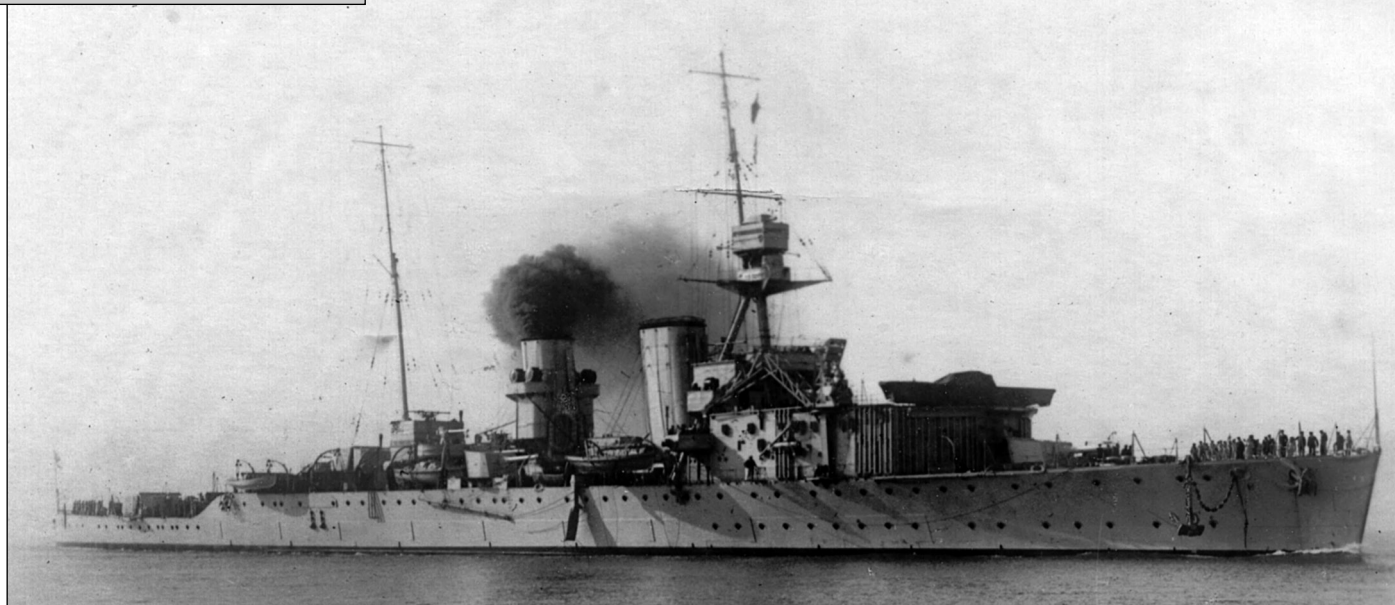
С 1 марта 1923 г. на верфи в Чатеме он прошел переоборудование обратно в крейсер.

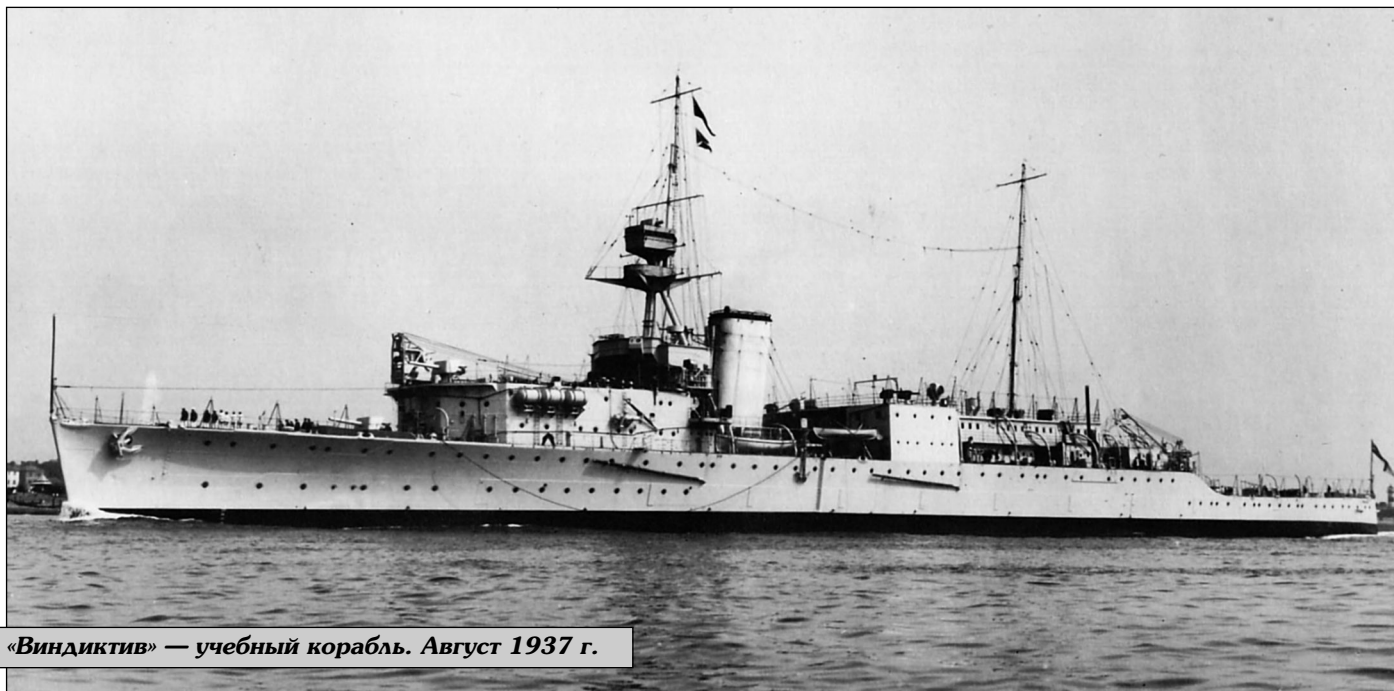
1 января 1926 года «Виндиктив» был направлен на Китайскую станцию, присоединившись к 5-й эскадре крейсеров. На борту корабля находились шесть поплавковых разведчиков «Фэйри» III D, активно использовавшихся в антипиратских рейдах. Крейсер находился в дальневосточных водах до 14 марта 1928 г., после чего в мае вернул-



Захваченные китайские пираты на палубе «Виндиктива», ноябрь 1926 г.

«Виндиктив» в 1926-28 гг.





«Виндиктив» — учебный корабль. Август 1937 г.

ся в Англию. Выведен в резерв в 1929 г., после чего совершал лишь эпизодические выходы, последним из которых стало участие в юбилейном смотре флота королем Георгом V на Спитхэдском рейде 15 июля 1935 г.

В 1936-37 гг. «Виндиктив» прошел переоборудование в учебный корабль. В новом качестве он вошел в строй 7 сентября 1937 г.

С августа 1939 г. по март 1940 г. в Девенпорте «Виндиктив» передестроили в плавмастерскую. В этом качестве он участвовал в Норвежской кампании, будучи штабным кораблем в Харстаде. 24.04.1940 с него высаживался десант под Нарвиком, а в начале июня «Виндиктив» участвовал в эвакуации войск.

В июле 1940 г. корабль передали Южно-Атлантическому командованию с базированием на Фритаун. В конце 1942 г. он участвовал в операции «Торч». В ночь на 12 но-



Норвежская кампания. «Виндиктив» под бомбами



«Виндиктив» следует в Гибралтар, конец 1942 г. На заднем плане — плавбаза «Гекла»



«Виндиктив» прибыл в Блайт, февраль 1946 г.

ября был атакован к западу от Гибралтара ПЛ U-515, но сумел уклониться от торпед. С декабря 1942 г. базировался на Гибралтар.

С августа 1943 г. по март 1944 г. «Виндиктив» базировался на Оран. В апреле 1944 г. он перешел в Англию для подготовки к участию в операции «Оверлорд». Использовался в качестве плавбазы эсминцев и эскортных сил до окончания войны в Европе.

В июне 1945 г. корабль вывели в резерв, 24 января 1946 г. его продали на слом (разобран в Блайте).

«Рэйли»

После переоборудования в апреле 1922 г. стал флагманом Североамериканской и Вест-Индской станции.

8 августа 1922 г. в условиях сильного тумана на шести-узловом ходу сел на камни косы Пойнт-Аромор (п-ов Лабрадор, Канада). Хотя внешне корабль казался целым, его днище было вспорото на значительном протяжении, пробито двойное дно в машинных и котельных отделениях, котлы и турбины сорваны со своих фундаментов. Под ударами набегающих волн крейсер сильно раскачивался, усугубляя повреждения, но вскоре занял устойчивое положение с дифферентом на нос и небольшим креном на левый борт. При посадке на камни никто не пострадал, но во время эвакуации погибло 10 человек.

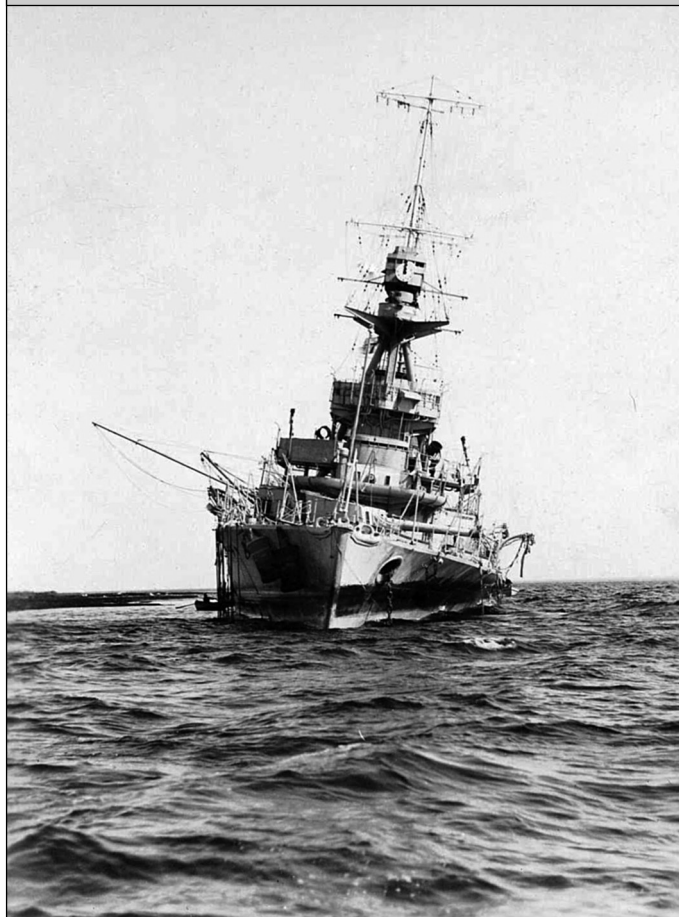
Впоследствии «Рэйли» осмотрела специальная комиссия, признавшая его не подлежащим восстановлению. С корабля демонтировали орудия, а корпус оставили на месте аварии. В июле 1927 г. его разрушили подрывными зарядами (использовались глубинные бомбы), доставленными легким крейсером «Калькутта».

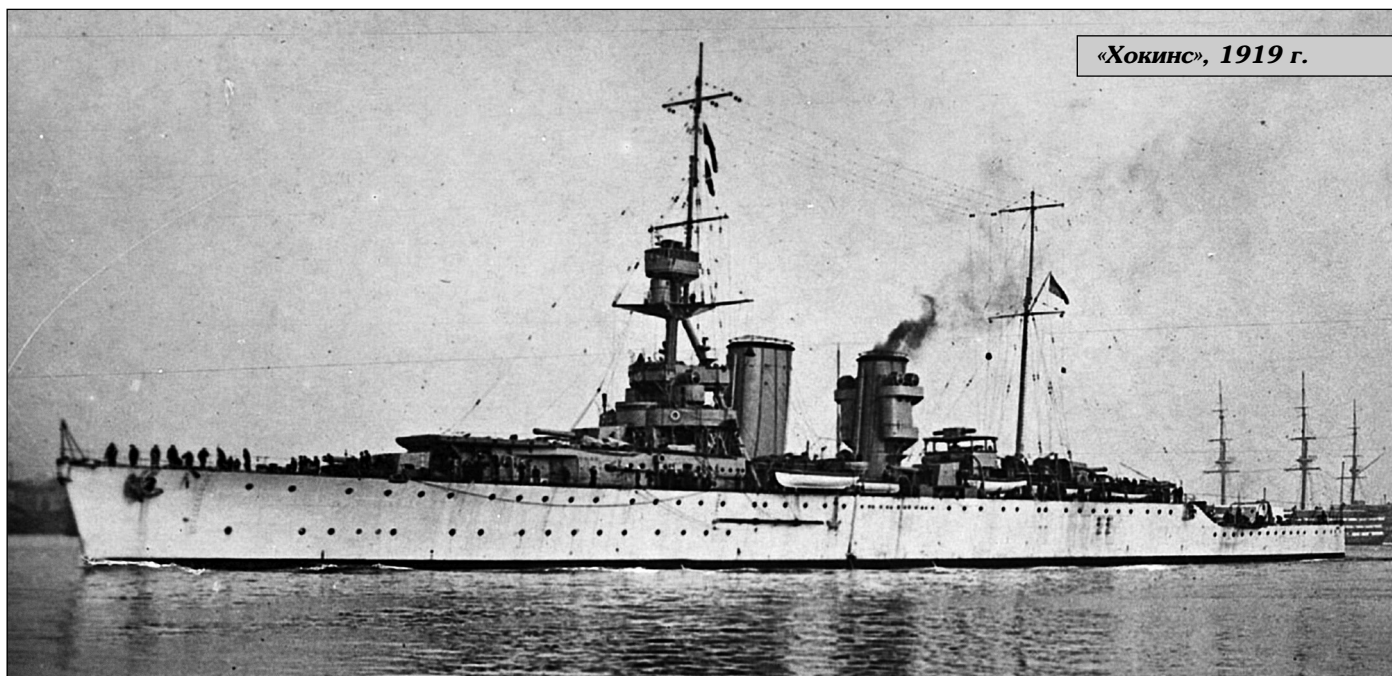


«Виндиктив» в Панамском канале, 18 февраля 1922 г.



Крейсер «Рэйли» на камнях





«Хокинс», 1919 г.

«Хокинс»

После вступления в строй «Хокинс» ушел на Китайскую станцию, став флагманом 5-й эскадры легких крейсеров. В 1925-26 гг. он прошел ремонт в Гонконге, в 1928 г. вернулся в Англию, где прошел ремонт и модернизацию на верфи в Чатеме, вступил в строй в декабре 1929 г. в качестве флагмана 2-й крейсерской эскадры Атлантического флота.

В мае 1930 г. корабль вывели в резерв. В 1932 г. он был вновь введен в строй в качестве флагмана 4-й эскадры крейсеров Североамериканского командования. Выведен в резерв в апреле 1935 г. В 1937 г. согласно условиям Лондонского морского договора с крейсера сняли 190-мм орудия и надводные ТА. В сентябре 1938 г. рассматривался вопрос перестройки «Хокинса» в учебный корабль (по типу «Виндиктива»), но до реализации дело не дошло.

С началом войны «Хокинс» на верфи в Портсмуте прошел ремонт и вооружение штатными артсистемами. После

испытаний (декабрь), в январе 1940 г. направлен в Южную Атлантику, став флагманом победителя битвы при Ла-Плате контр-адмирала Харвуда.

В начале 1941 г. корабль действовал в Индийском океане, поддерживая операции против Итальянской Восточной Африки. Захватил несколько немецких и итальянских судов (например, 12.02.1941 — итальянское «Адриа»).

С декабря 1941 г. по май 1942 г. «Хокинс» проходил ремонт в Портсмуте, после чего в течении двух лет нес службу в составе Восточного флота, базируясь на Коломбо и обеспечивая проводку конвоев вокруг Африки. В марте 1944 г. направлен в Англию. 19 марта в Красном море он столкнулся с греческим эсминцем «Канарис» без серьезных последствий для корабля. По прибытии в Англию крейсер прошел ремонт (конец марта — начало апреля) и был включен в состав 1-й крейсерской эскадры Флота Метрополии. В июне 1944 г. участвовал в операции «Оверлорд», обеспечивая огневую поддержку десанта на участке «Юта».



«Хокинс» в Шанхае, вторая половина 20-х гг.



«Хокинс» в Индийском океане

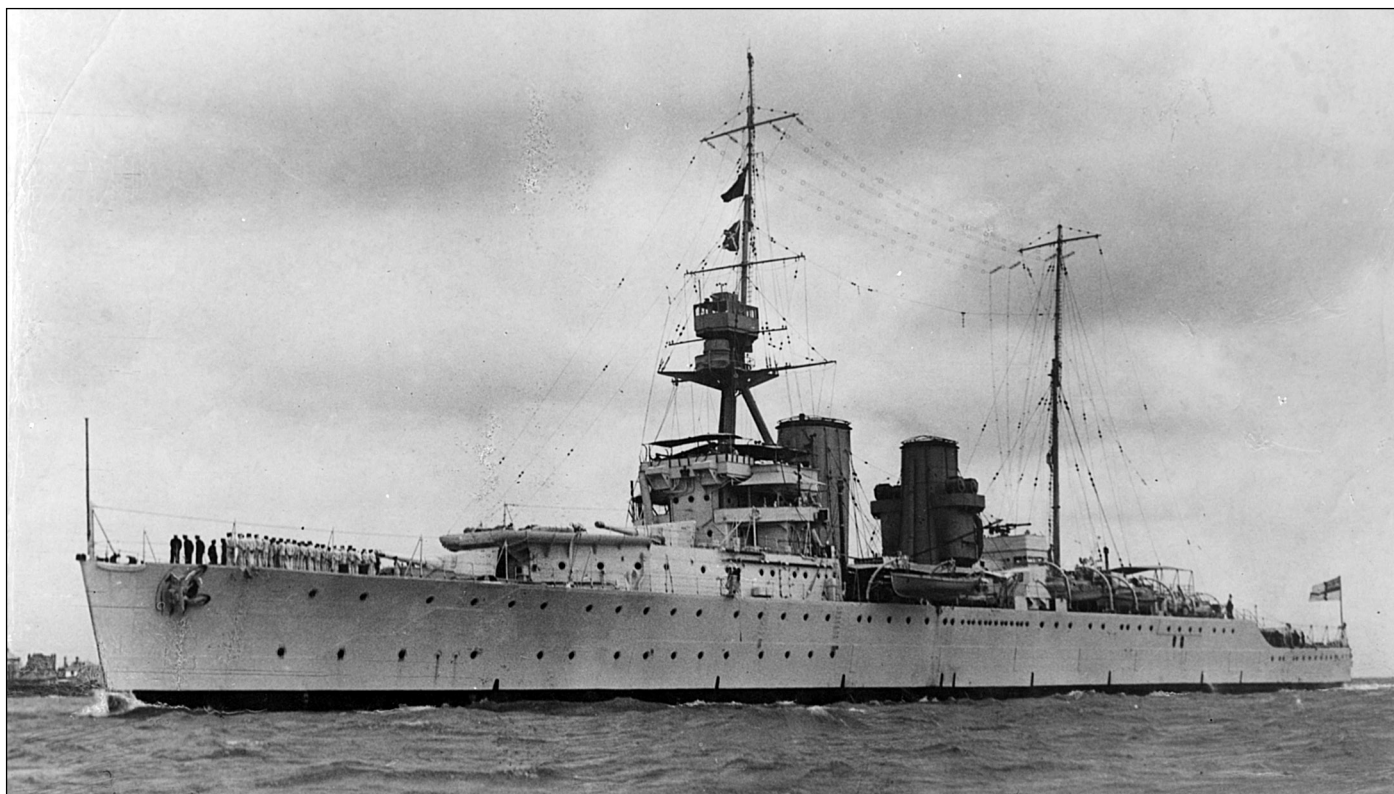
В сентябре 1944 г. корабль стал в ремонт, который так и не был завершен, и в июне 1945 г. «Хокинс» вывели в резерв. В январе 1947 г. крейсер низвели до роли плавучей мишени для авиации. 26.07.1947 он был продан на слом и в декабре того же года прибыл на разборку в Далмер.

«Эффингем»

После вступления в строй в 1925-32 гг. «Эффингем» являлся бессменным флагманом 4-й эскадры крейсеров в составе Дальневосточной эскадры. 30.09.1932 его вывели в

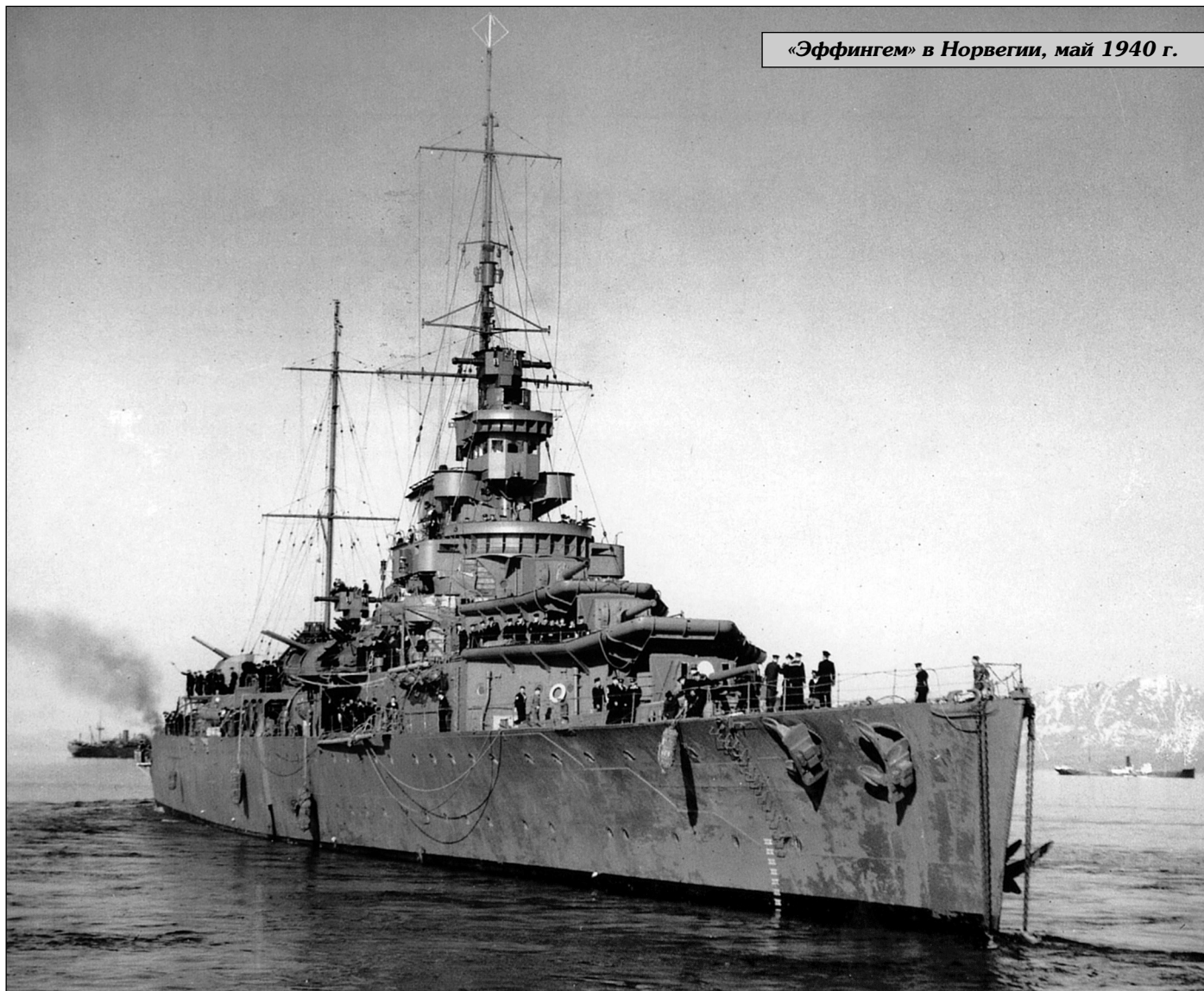
резерв в Портсмуте, в 1934 г. – перевели в Девенпорт. В 1937-38 гг. прошел обширную модернизацию.

Начало войны крейсер встретил в составе 12-й эскадры крейсеров Флота Метрополии. Он нес службу в составе Северного патруля, в ноябре 1939 г. перевез в Галифакс груз золота на 2 млн фунтов. В апреле 1940 г. корабль принял участие в Норвежской кампании, 17.04.1940 был безуспешно атакован германской ПЛ U-38 у Лофотенских о-вов, а в конце апреля – начале мая обстреливал вражеские позиции у Нарвика и Экинеса.

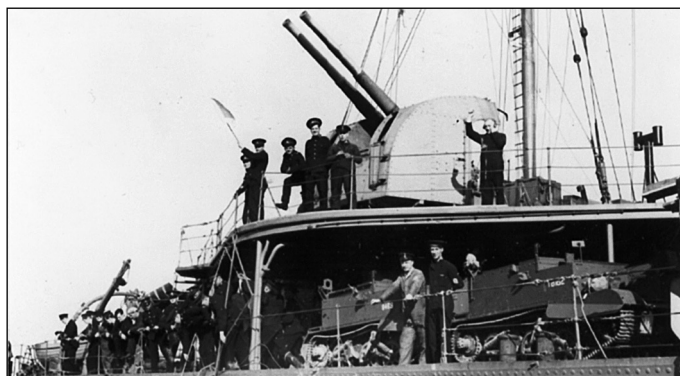


«Эффингем» покидает Портсмут, май 1929 г. В период с 1925 г. по 1932 г. крейсер долгое находился в составе Дальневосточной эскадры, кратковременно возвращаясь в метрополию для проведения плановых ремонтов

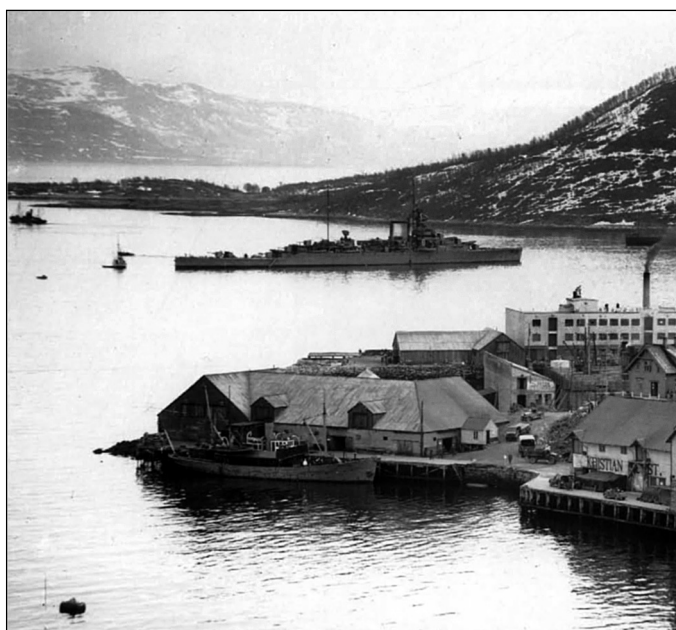
«Эффингем» в Норвегии, май 1940 г.



Около полуночи 17 мая при переброске пехотных подразделений из Харстада в Буде на скорости 23 уз. вылетел на каменную гряду в Вест-фьорде, всего в 20 минутах от конечной цели маршрута. Авария была тем более обидна, что гряда была хорошо известна и отображена в картах, но при прокладке курса штурман карандашом так



Не только пехоту... На фото, сделанном в Харстаде в мае 1940 г. хорошо видно, что «Эффингем» перевозил и легкую бронетехнику, в частности «Юниверсал Кэриеры»



«Эффингем» в гавани Харстада



«Эфтингем» на камнях



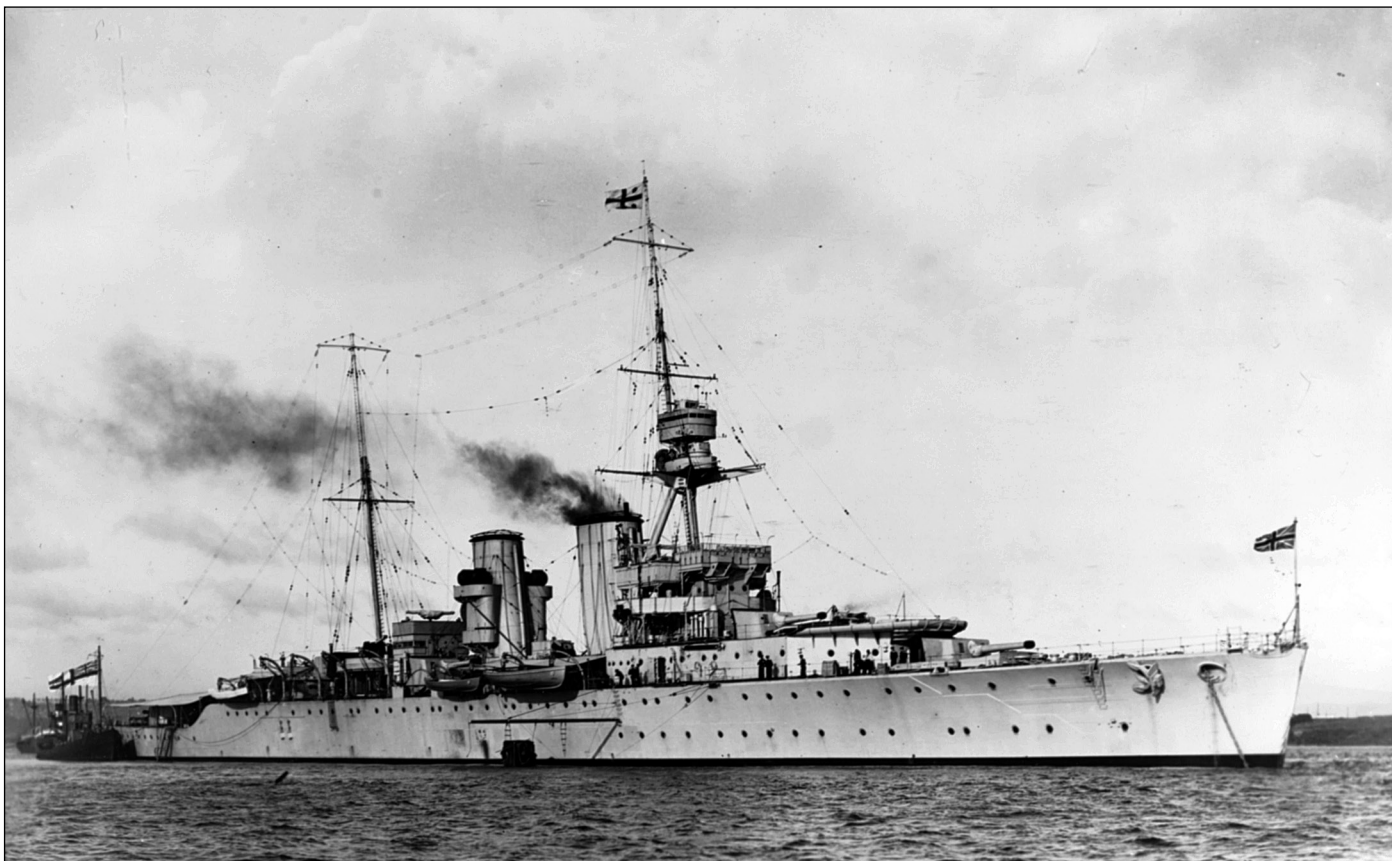
«Останки» «Эфтингема»

«хорошо» перечеркнул отметку гряды, что фактически «закрасил» ее. При посадке на камни никто не пострадал (ушибы и ссадины не в счет), но вот корабль погиб... После того, как стало ясно, что надежды спасти «Эфтин-

гем» нет, с него сняли экипаж и 21 мая добили крейсер торпедой с эсминца «Матабеле», после чего злосчастный «Эфтингем» опрокинулся на борт. Еще несколько лет разграбление остова корабля было немаловажным источником дохода для местного населения.

«Фробишер»

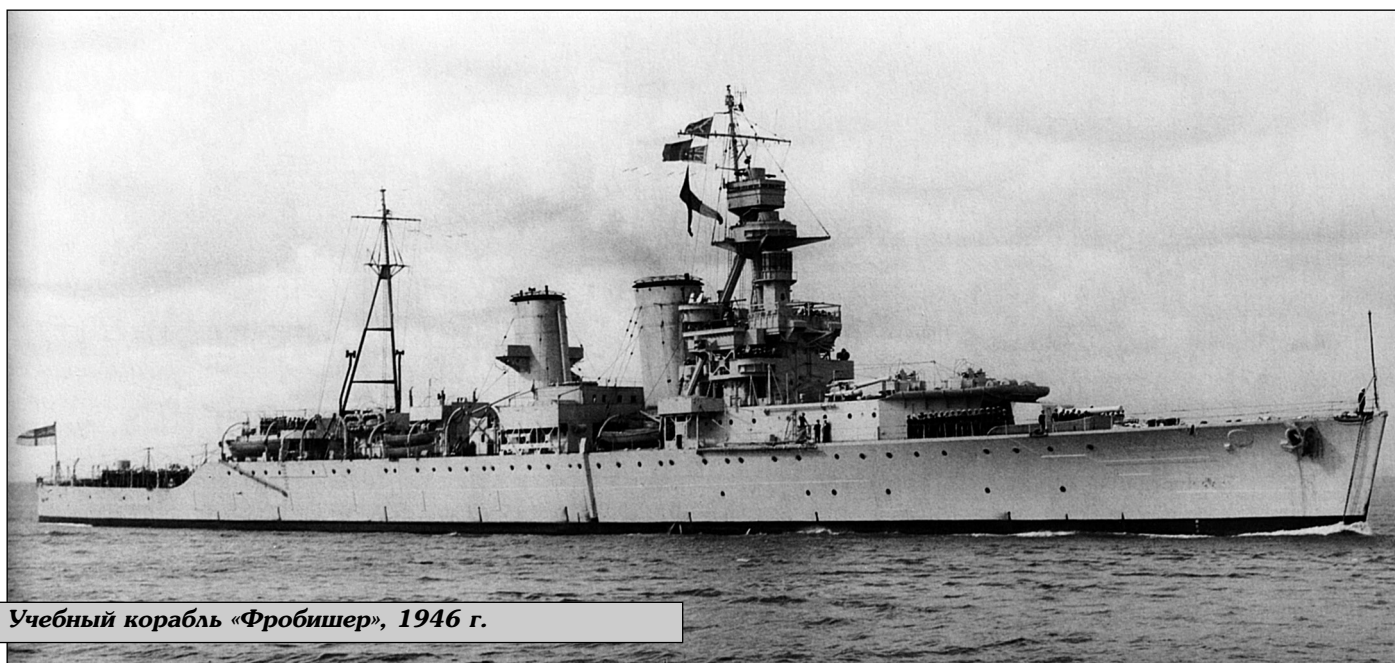
После вступления в строй «Фробишер» направили на Средиземное море, где он стал флагманом 1-й крейсерской эскадры, а в 1926 г. непродолжительное время крейсер служил на Китайской станции. В 1927 г. корабль прошел модернизацию в Девонпорте. С февраля 1928 г. – вновь в составе 1-й крейсерской эскадры Средиземноморского флота. В 1929 г. очередной ремонт, после чего «Фробишер» присоединился к Атлантическому флоту. В ноябре 1930 г. его вывели в резерв, а в 1932 г. частично разоружили и сделали учебным кораблем. В этой роли «Фробишер» служил до начала 1939 г., когда он был вновь выведен в резерв в Портсмуте для подготовки к кардинальной модернизации, продлившейся с октября 1939 г. по январь 1940 г. В январе 1940 г. корабль перевели в Девонпорт для установки вооружения. Работы продолжались до конца 1941 г., и только в январе 1942 г. «Фробишер» прошел испытания. В марте 1942 г. он перешел в состав Восточного флота, войдя в 4-ю эскадру крейсеров. Действовал в Индийском океане, в основном, эскортируя конвои. В марте 1944 г. корабль ушел в Англию. В июне 1944 г. он поддерживал высадку в Нормандии на участке «Суорд», 09.08.1944 был поврежден циркулирующей торпедой с германского «шнелльбота». Два месяца ремонтировался. С октября 1944 г. по март 1945 г. крейсер прошел переоборудование в учебный корабль в Росайте. В апреле 1947 г. его вывели в резерв, а 28.03.1949 продали на слом. В мае того же года бывший крейсер прибыл в Ньюпорт на разборку.



«Фробишер» — флагман 1-й крейсерской эскадры Средиземноморского флота

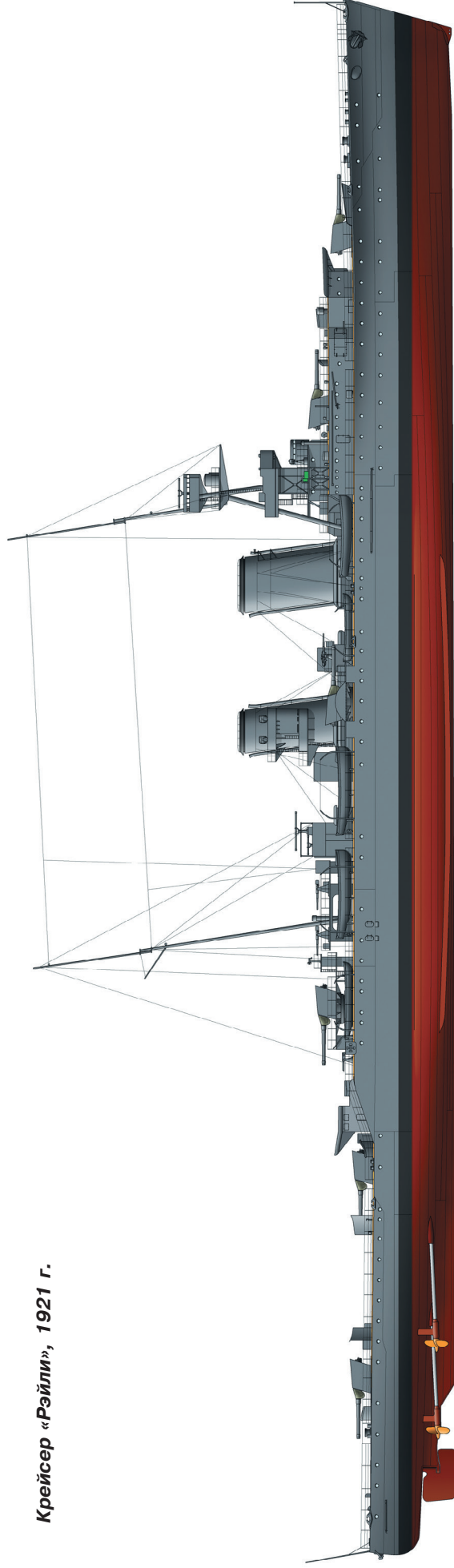


«Фробишер» в 1942 г.



Учебный корабль «Фробишер», 1946 г.

Крейсер «Рэйли», 1921 г.



Крейсер «Хокинс», 1923 г.

