



International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204
2015. Vol.(5). Is. 1. Issued 4 times a year

EDITORIAL STAFF

Mitiukov Nicholas – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)

Mamadaliev Anvar – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation

EDITORIAL BOARD

Anca Alejandro – Institute of Naval History and Culture Naval, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Katorin Yuri – National research university of information technologies, mechanics and optics, St. Petersburg, Russian Federation

Fedorov Aleksandr – Rostov State University of Economics, Taganrog, Russian Federation

Menjkovsky Vaycheslav – University of Belarusian State, Minsk, Belarus

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Zherebtsov Igor – Institute of Language, Literature and History, Komi Science Centre, Syktyvkar, Russian Federation

Journal is indexed by: CrossRef, OAJI

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 26/2 Konstitucii, Office 6
354000 Sochi, Russian Federation

Website: <http://ejournal37.com/>
E-mail: sochi003@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing
House *Researcher*

Passed for printing 10.03.15.

Format 21 × 29,7/4.

Enamel-paper. Print screen.

Headset Georgia.

Ych. Izd. I. 4,5. Ysl. pech. I. 4,2.

Circulation 500 copies. Order № INJ-5.

© International Naval Journal, 2013

International Naval Journal

2015

Is.

1



International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204
2015. № 1 (5). Выходит 4 раза в год.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Митюков Николай – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)

Мамадалиев Анвар – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Анка Алехандро – Институт военно-морской истории, Испания

Каторин Юрий – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США

Рожков Андрей – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

Федоров Александр – Ростовский государственный экономический университет (РИНХ), Таганрог, Российская Федерация

Меньковский Вячеслав – Белорусский государственный университет, Минск, Беларусь

Жеребцов Игорь – Институт языка, литературы и истории Коми научного центра РАН, Сыктывкар, Российская Федерация

Журнал индексируется в: CrossRef, OAJI

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи,
ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6
Сайт журнала: <http://ejournal37.com/>
E-mail: sochi003@rambler.ru

Учредитель и издатель: ООО "Научный из-
дательский дом "Исследователь"" -
Academic Publishing House *Researcher*

Подписано в печать 10.03.15.

Формат 21 × 29,7/4.

Бумага офсетная.

Печать трафаретная.

Гарнитура Georgia.

Уч.-изд. л. 4,5. Усл. печ. л. 4,2.

Тираж 500 экз. Заказ № INJ-2.

International Naval Journal

2015

№

1

CONTENTS

Articles and Statements

Column by chief editor	4
Turreted ironclads "Kronprinz Erzherzog Rudolf" and "Kronprinzessin Stefanie" Zvonimir Freivogel	7
Aircraft Carriers on the Rivers Yuri F. Katorin	14
"Cruseros" of "Compañía Arrendataria de Tabacos" Jesús María Medel Soteras	23
Cruisers "Canarias" and "Balears" Alfredo Aguilera, Tadeusz Klimczyk, Miguel Lopez, Guillermo Montenegro, Hans Reichenberg	35
The Participation of Ukrainian Companies in Building the Mechanisms for Naval Aviation Andrey I. Kharuk	47

Column by chief editor

Колонка главного редактора

Уважаемый читатель, вы держите в руках уже пятый номер журнала. Спасибо за все присланные исправления и уточнения к опубликованным материалам. Мы просим прощения за допущенные ошибки и неточности в тексте.

Читая работу [1], анонимный читатель отметил, что в статье про ВМС Португалии "*верфь семейки Орландо разместилась в какой-то там Лигурии*". Разумеется, речь идет о Ливорно, находящемся в области Лигурия, а не Легурия.

Известный военно-морской историк В. Кофман отзывается о журнале: "*Довольно неплохо сделано в целом. Аккуратно и даже красиво. И внушительно, как умеют делать только наши научные работники :-)* И содержание внушает. Статьи ... немного разные, но ту или иную информацию содержат. Немного режет глаз английский текст. Начиная с перечня состава редакции. Там есть интересности. Например: *University of Belarusian State, Minsk – не совсем грамотно. Но это не суть. Действительно, важен почин*".

Э. Журавлев, специалист в области пластикового моделирования указывает, что "*словосочетание – **независимый исследователь**, мне встретилось впервые*". Что на это ответить? Если раньше статья воспринималась как продукт творчества, то сейчас это единица научно-технической продукции, сродни изготовленной на заводе детали. Борьбаться против сложившейся системы глупо и непродуктивно, а она требует, чтобы конкретные авторы указывали конкретную организацию, которую они представляют. Поэтому при создании различных научных индексов необходимость аффилиации авторов даже не оспаривается. А как быть, если автор пенсионер, а если он пишет совершенно не по теме своей основной работы? Обычно такие авторы искусственно высасывают из пальца в качестве аффилированной организации разные леспромхозы и заводы, которые в принципе не занимаются данной тематикой. Поэтому мы и решили, вместо аффилиации указывать словосочетание "*независимый исследователь*", как указание того, что аффилиция для данного автора не имеет значения.

А. Гайдук относительно статьи "Потери и приобретения шведского торгового флота во Второй мировой войне" [2] отметил: "*Умолчу об исковерканных именах, часть приведенных названий мне и вовсе не известна*". Прилагаемый в этой работе список составлен по архивным документам Отделения ЦВМА, фонд 88, дело 36 591, листы 7-27, куда внесены незначительные изменения, касающиеся главным образом допущенных ошибок в названиях судов. Вполне вероятно, что не все ошибки удалось выявить. Мы с большим удовольствием опубликуем работу, где бы более подробно проанализирован весь список.

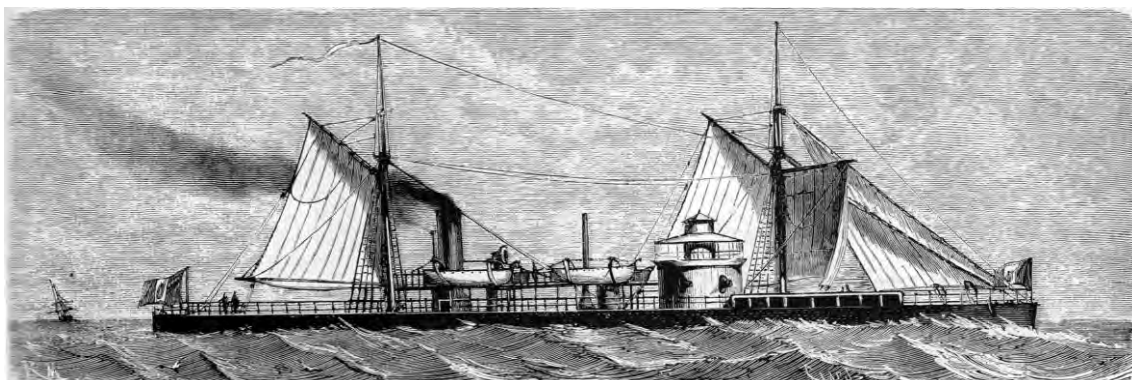
М. Ферапонтов, ознакомившись со статьей о перуанских мониторах [3] отмечает, что автор поддался на довольно распространенную ошибку в идентификации фотографии, источник которой является Википедия. Приведенная ниже фотография атрибутирована как "*Монитор «Atahualpa» под перуанским флагом*". Однако при ближайшем рассмотрении оказывается, что флаг у данного монитора имеет горизонтальные полосы, что явно не согласуется ни с американским, ни с перуанским флагом. А кроме того, архитектура корабля на фото разительным образом отличается от "Atahualpa". С другой стороны, все становится более-менее понятным, если предположить, что на фото аргентинский монитор типа "Лос Андес" (см. рисунок).



Монитор «Atahualpa» под перуанским флагом [3]



Модель монитора "Лос Андес" в Национальном военно-морском музее Аргентины.
Обратите внимание на архитектуру корабля



«Atahualpa» под перуанским флагом (гравюра 1879 г.)



Монитор "Лос Андес", обратите внимание на флаг



Флаг Республики Аргентина

Примечания:

1. *Mitiukov N.W.* Portuguese Navy During the Last Years of the Monarchy // International Naval Journal. 2013. Vol. 2. № 2. P. 70-104. DOI: 10.13187/inj.2013.2.70.
2. *Olyunin L.A.* Gains and losses of the Swedish Merchant Navy in World War II // International Naval Journal. 2014. Vol. 3. № 1. P. 49-54. DOI: 10.13187/inj.2014.3.49.
3. *Katorin Y.F., Yurin I.V.* Peruvian Monitors of American Origin // International Naval Journal. 2013. Vol. 2. № 2. P. 54-61. DOI: 10.13187/inj.2013.2.54

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 7-13, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.5.7
www.ejournal37.com



Articles and Statements

UDC 94(436).08

Turreted ironclads "Kronprinz Erzherzog Rudolf" and "Kronprinzessin Stefanie"

Zvonimir Freivogel

German Society for the Maritime and Naval History, Germany
Dr., DD.

Abstract

This work gives a describing of construction and a history of service of the first Austro-Hungarian turret ironclads "Kronprinz Erzherzog Rudolf" and "Kronprinzessin Stefanie".

Keywords: Austria-Hungary, Imperial & Royal Navy, World War One, naval warfare, Adriatic.

First and only Austrian and later Austro-Hungarian ship-of-the-line was the twin-decked "Kaiser", with an combined sail and steam propulsion, built at Pola from 1855 through 1862, being followed by the "armoured frigates" (broadside battery ironclads, built at Trieste) "Drache" and "Salamander", "Kaiser Max", "Prinz Eugen" and "Juan de Austria", "Erzherzog Ferdinand Max" and "Habsburg", that all participated in the battle of Lissa in 1866. From 1867 through 1881 three centre battery battleships were built, "Lissa", "Erzherzog Albrecht" and "Tegetthoff". Some of the older vessels were officially "modernised", remaining in service until the end of the XIX century: in fact they received new hulls and were built as centre battery ships, retaining only parts of the machinery, armour and names of the Lissa veterans. Old "ship-of-the-line" "Kaiser" was rebuilt along the same lines: upper part of her hull war built anew from iron and the ship remained in service and in reserve until the end of WW I, from 1902 through 1918 without propulsion as a hulk re-named "Bellona". First barbette ironclads, "Rudolf" and "Stefanie", were built in the 1880s, to be followed during the last years of the 19th century by first modern battleships of the "Monarch" class. Most A-H battleships were smaller and weaker than the contemporary units of other navies, because they were designed to operate in the Adriatic and Eastern Mediterranean, protecting the coast of an enclosed sea, like the Imperial German Navy during her early years. The leadership of the A-H Navy was not giving enough thoughts to the protection against torpedoes and mines, but was commissioning the very first triple-turreted Dreadnoughts of the world, being followed by other navies shortly thereafter. During their construction, bigger and better armed battleships of the "Super-Dreadnought" type were designed, to replace old units of the "Monarch" class, but the outbreak of WW I postponed these plans, that were cancelled with the disappearance of the A-H Empire in 1918.

A-H battle fleet was obsolete in the last decades of the 19th century, and the leading naval architect Moriz Soyka was ordered to design two new ironclads of the barbette type (called turreted ironclads by the A-H Navy). They were modelled after the French vessels "Victorieuse", "Dévasta-

tion" and "Admiral Duperré", built between 1875 and 1879, and marked the transition from centre battery ships with auxiliary rigging to barbette battleships with steam propulsion only. Because of long building time they were obsolete at their commission, but other states, like France and Russia, proceeded for some time to build barbette ironclads.



"Kronprinz Erzherzog Rudolf"

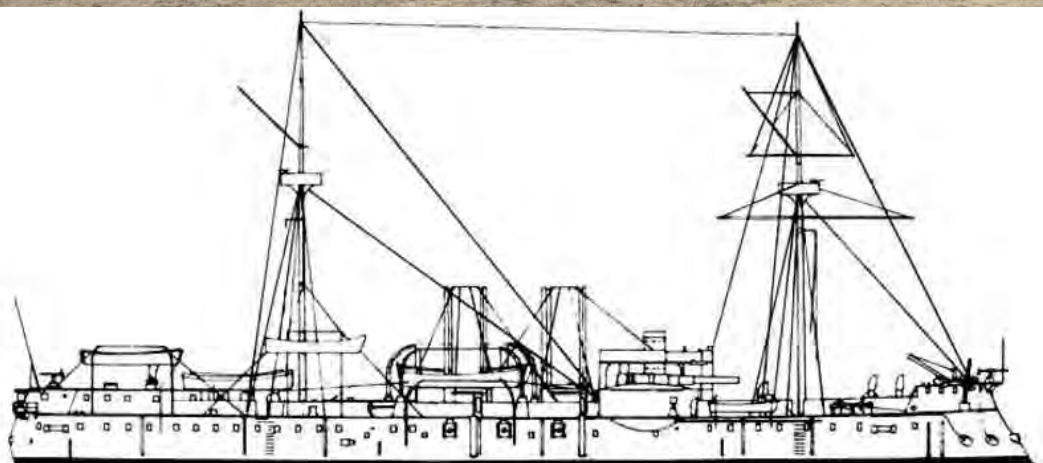
Some other A-H warships mounted at the same their guns in barbets, like the cruisers of the "Franz Josef" class and the armoured cruiser "Maria Theresia", that were meant to replace costly battleships in the long run. These hopes vanished soon and the money was actually spent on several useless warships, what postponed the construction of new battleships until 1893. The A-H Navy was partially lucky, because her fleet was not composed of many single battleship prototypes, like the French navy, that was notorious for that matter.

These A-H "turret" battleships were named SMS "Kronprinz Erzherzog Rudolf" and SMS "Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie" after the Crown Prince and the only son of the Emperor Franz Josef I, and his spouse. The better informed readers would remember Prince Rudolf because of his forbidden affair with the Countess Maria Vecera, and their joint suicide in the Mayerling Castle. Prince Rudolf was also in some occasions visiting Zagreb, and well known are the Rudolf Military Barracks. The letters SMS (or S.M.S.) had the meaning "Seiner Majestät Schiff", i.e. "His Majesty Ship" (HMS).

"Kronprinz Rudolf" was built by the Naval Arsenal at Pola and "Kronprinzessin Stefanie" by the Stabilimento tecnico triestino (STT) at Trieste. The ships needed five years to be completed, being commissioned in 1889, but the building time of "Stefanie" was shorter because of her smaller dimensions, and the better experienced shipyard at Trieste.

Appearance

Both units belonged officially to the same class, but differed in many points. "Rudolf" was bigger, armed with three main guns, but her secondary armament was of smaller calibre than on the sister-ship and she was having only one mast, placed aft of the second funnel. "Stefanie" was smaller, and she was armed with only two main guns, her secondary battery was of bigger calibre and she was having two masts. Hull of both ships was relatively short, but the form of the hull differed too: "Rudolf" was flush-decked, and "Stephanie" was having raised forecastle and poop, and her secondary artillery was placed one deck lower than on the bigger vessel. Two of the barbets were installed forward, on ships' sides, and the third (on "Rudolf" only) was placed aft.



"Kronprinzessin Stefanie"

Middle part of the hull was recessed, to make possible for the artillery to fire over the ship's ends. The conning tower was topped by an open bridge; and both ships were having two funnels. The submerged ram forward was more pronounced on the "Rudolf", and the ships were having two propellers and one rudder of the simple streaming form. Both units were having stern galleries, a relic of the sailing man-of-war era. Open galleries were retained for the long time in the A-H Navy, being disposed off after the "Erzherzog" class, being built between 1902 and 1907. Other navies retained the galleries longer, like the British Royal Navy up to the "Revenge" class built in 1915.

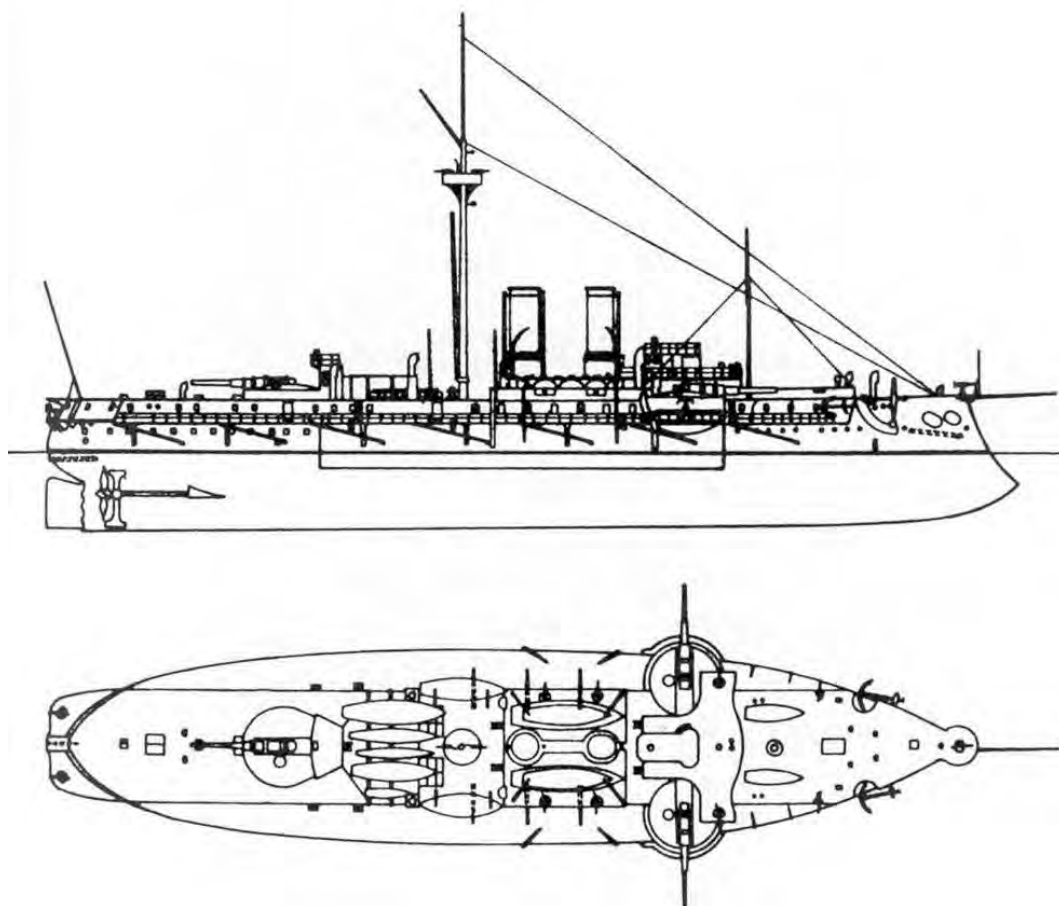
Propulsion and armour protection

"Stefanie" was having two three-cylinder compound steam reciprocating engines with an output of 8000 ihp (indicated horsepower) or 5,882 kW and reached the maximal speed of 17 knots (kts). "Rudolf" received two more modern three-cylinder triple-expansion steam reciprocating engines. The output was lower with only 6,426 ihp or 4,725 kW, but according to some sources the output was greater with 10,000 ihp (7,352 kW). Because of weaker machinery or of bigger displacement the ship reached only 15.72 knots.

The ships were armoured with "compound" plates of iron and steel, placed on layer of wood to augment the elasticity. On "Rudolf" her side belt, 222 to 305 mm thick, was protecting the hull

between the forward and after barbettes. Bulkheads were between 203 and 243 mm thick, closing the armoured citadel from both ends, and armoured deck was between 50 and 70 mm thick. Barbetttes were having 245 mm armour and conning tower 305 mm.

"Stefanie" was having thinner side armour of only 229 mm, but it covered the whole length of the hull. Conning tower was protected by 225 mm of armour, the barbetttes with 283 mm and armoured deck was only 25 mm strong. In spite of smaller protected area "Rudolf" was better armoured of the pair.



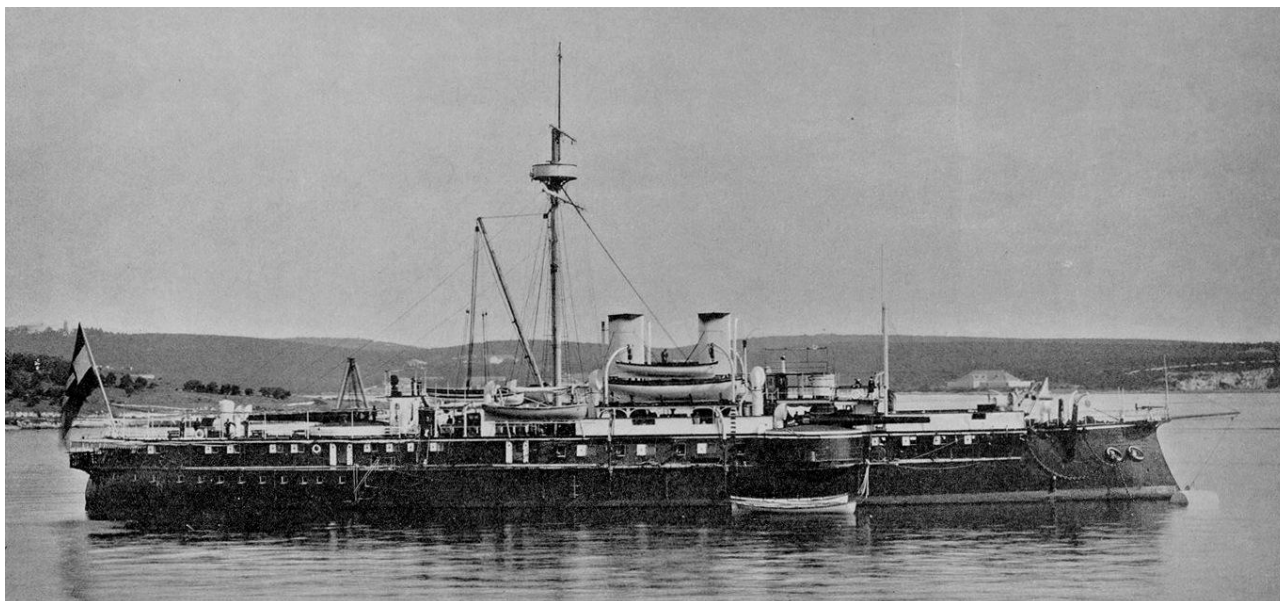
"Kronprinz Erzherzog Rudolf"

Armament and crews

"Rudolf" carried three heavy guns of the Krupp C 80 type in calibre 305 mm/L35 (length of the barrel was 35 calibres) on sliding mountings produced by Armstrong, Mitchell & Co. Two guns were placed forward side by side, to fire over the bow and stern, but this was not tested in practice, because of possible damages to the hull and superstructures. Third barbette was placed on the **stern, one deck higher than both forward guns. Secondary armament included at first six "iron-bronze" guns of 120 mm calibre, replaced later by six 120 mm/L35 QF (quick-firing) guns made by Krupp.** For use against torpedo boats "Rudolf" was armed with numerous light pieces: five Hotchkiss 47 mm/L44 QF guns, two 47 mm/L33 QF guns, two 37 mm/L44 QF guns and two 66 mm/L15 guns of the Uchatius type for landing parties. Two of the QF guns were placed in the "fighting top" on the single mast. Torpedo armament comprised four 400 mm tubes: one on the bow, one on the stern and two broadside torpedo tubes, placed below and aft of the after barbette.

"Stefanie" was having only two 305 mm/L35 Krupp C 80 guns and six secondary Krupp C 86 guns of 150 mm/L34 calibre. The anti-torpedo boat battery was having more guns than on her half-sister, comprising seven 47 mm/L44 QF guns, two 47 mm/L33 QF guns, two 37 mm/L44 QF guns and two 66 mm landing guns. Two single guns were placed in fighting tops on both masts. The torpedo battery was the same as on the "Rudolf".

The complement of "K. E. Rudolf" included between 447 and 450 crew members (officers and men) and of "K. E. Stefanie" some 430 crew members.



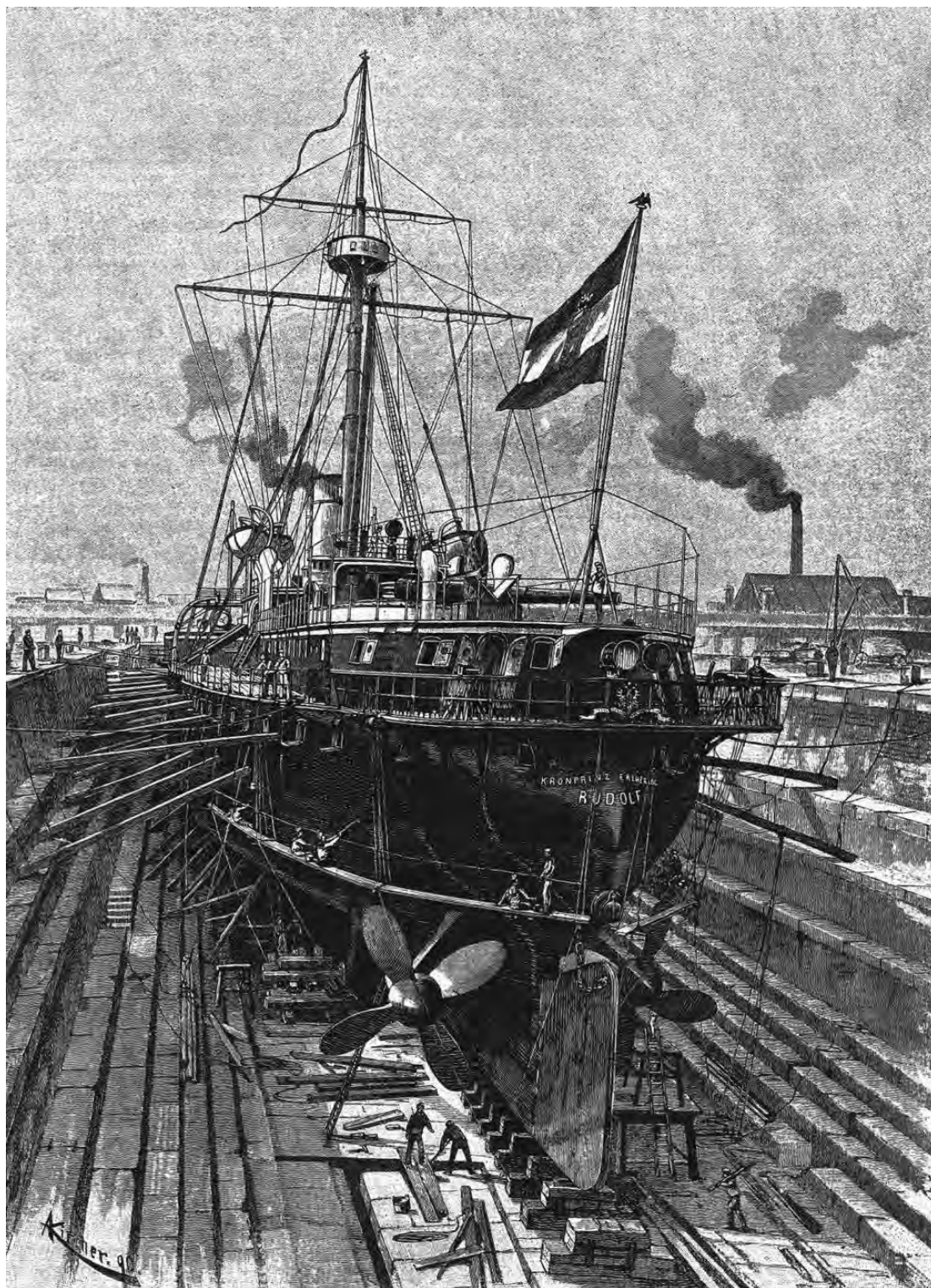
"Kronprinz Erzherzog Rudolf"



"Kronprinzessin Stefanie"

Service and fates

Both ships were completed and commissioned in 1890, to be sent in company of the cruiser "Kaiser Franz Josef I" to a training cruise in the Baltic, being invited there by the German Emperor William II. The units underway visited the harbours of Gibraltar, Portsmouth and Cowes, participating there in the fleet review honouring British Queen Victoria. During the cruise in the North and the Baltic Seas the ships exercised together with the units of the Imperial German Fleet, and "Rudolf" was detached to the Swedish naval base of Karlskrona, to be repaired there. The A-H naval detachment left northern waters and during the return to the Adriatic made port calls at Cherbourg, Lisbon and Palermo. In 1891 both ironclads were part of the "summer squadron" (A-H ships were activated for exercises during the summer and taken into reserve during the winter, except some active vessels) and in 1892 visited Genova (again together with the cruiser "Franz Josef I") during the festivities of 400th anniversary of the Columbus' first voyage to America. "K. E. Rudolf" was at this time the flagship of the A-H fleet.



"Kronprinz Erzherzog Rudolf"

"K. E. Stefanie" was in 1897 sent to Candia (Chania of today) on Crete, together with the torpedo vessel (destroyer) "Satellit" and three torpedo boats, to augment the A-H naval squadron operating there, and trying to maintain peace between Greek and Turkish population on this island under Ottoman administration. Local A-H squadron initially included the armoured cruiser "Kaiserin und Königin Maria Theresia" with the torpedo ship "Sebenico" and was part of an international fleet of 23 British, French, Italian, Russian, German and Austro-Hungarian ships. Later A-H forces were reinforced by small cruisers "Tiger" and "Leopard", torpedo vessels "Blitz" and "Ko-

met", five torpedo boats, and the auxiliary ship "Cyclop". Because of adverse weather, the international fleet left Candia and sailed to the Suda Bay. On 7 March 1897, sailors from "K. E. Stefanie", together with the crews of other ships, took part in the rescue of 2000 Turks, encircled by rebellious Greeks in the valley of Kandanos. Some 570 armed seamen were sent to help the negotiations, and to evacuate enclosed Turks. There followed other similar operations, like the resupplying of isolated Turk garrisons and demolition of abandoned houses near the fortresses, that were used for covert attacks against Turk soldiers. The sea blockade was organised at the same time, to cut the supply of the "rebels" with arms and ammunition, and the ships of the international fleet stopped a Greek fleet detachment under Crown Prince George, that was coming to aid the Greeks on Crete, and compelled these ships to withdraw. A-H warships were fired upon on 30 March and 12 April, but nobody was hit. "K. E. Stefanie" then left Crete - in company with other units of the international squadron - and was sent to Phaleron near Athens, where the Greek population was in unrest, treating the foreign nationals, because in the meantime the Ottoman Empire proclaimed war against Greece. Crete was finally put under Greek control, the above mentioned Crown Prince George became the first governor of the island (but Crete remained a Turkish protectorate until 1913), and the international fleet was free to return home.

Two ironclads of the "Rudolf" class were not sent to China in 1900 to operate against "Boxer" rebels, because A-H cruisers, like "Maria Theresia" and three new units of the "Zenta" class, were better suited for this role.

In the meantime new battleships were built for the A-H Navy, and both ships of the "Rudolf" class were transferred to the reserve fleet, to be decommissioned in 1906. "K. E. Stefanie" was in 1908 sent to the Bocche di Cattaro to serve as a local defence ship, and "K. E. Rudolf" followed two years later. "Stefanie" was disarmed and hulked in 1913 (losing her armament and machinery), to become the accommodation ship of the mining school at Pola, under the name "Gamma". She was interned there in 1918, delivered to Italy in 1920, to be scrapped soon.

"Rudolf" served during the WW I at first as the local defence ship, and from 1916 onwards as the headquarters ship of the mine defence in the Bocche, being anchored off Kumbor. Her crew participated in the sailor's mutiny in February 1918, but she was fired upon and damaged by the coastal batteries, when trying to enter the Bay of Tivat (middle bay of the Bocche) to reinforce the mutineers on auxiliary ship "Gää" and armoured cruiser "Sankt Georg". She was compelled to return to her anchorage, and after the mutiny was put down, all older warships were decommissioned, including SMS "Rudolf".

After the WW I – in accordance with the decisions of the peace conference – "Rudolf" was left to the new navy of the Kingdom of SHS (later Yugoslavia) as its only (but totally obsolete) battleship. She was renamed "Kumbor", and was to serve as a training ship (or stationary school ship) but was stricken and scrapped already in 1922.

УДК 94(436).08

Башенные броненосцы "Kronprinz Erzherzog Rudolf" и "Kronprinzessin Stefanie"

Звонимир Фрифогель

Германское общество морской и военно-морской истории, Германия
Доктор

Аннотация. В работе дается описание конструкции и история службы первых австро-венгерских башенных броненосцев "Kronprinz Erzherzog Rudolf" и "Kronprinzessin Stefanie".

Ключевые слова: Австро-Венгрия, Императорский и Королевский флот, Первая мировая война, война на море, Адриатика.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 14-22, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.5.14
www.ejournal37.com



UDC 94(47)

Aircraft Carriers on the Rivers

Yuri F. Katorin

National research university of information technologies, mechanics and optics, Russian Federation
197101, Sankt-Peterburg, Kronverkskiy prospekt, 49
Dr. (military), Professor
E-mail: katorin@mail.ru

Abstract.

The article tells about the history activities, construction and development of the aircraft carriers on rivers in Russia and USA. The author notes that river carrier rightly belongs to the paradoxes of shipbuilding. For example, such as exotic the history of world shipbuilding, neither before, nor after did not know the American ships very puzzled Japanese intelligence agencies.

Keywords: the fleets, shipbuilding, aircraft carrier, aeroplane, river.

Введение

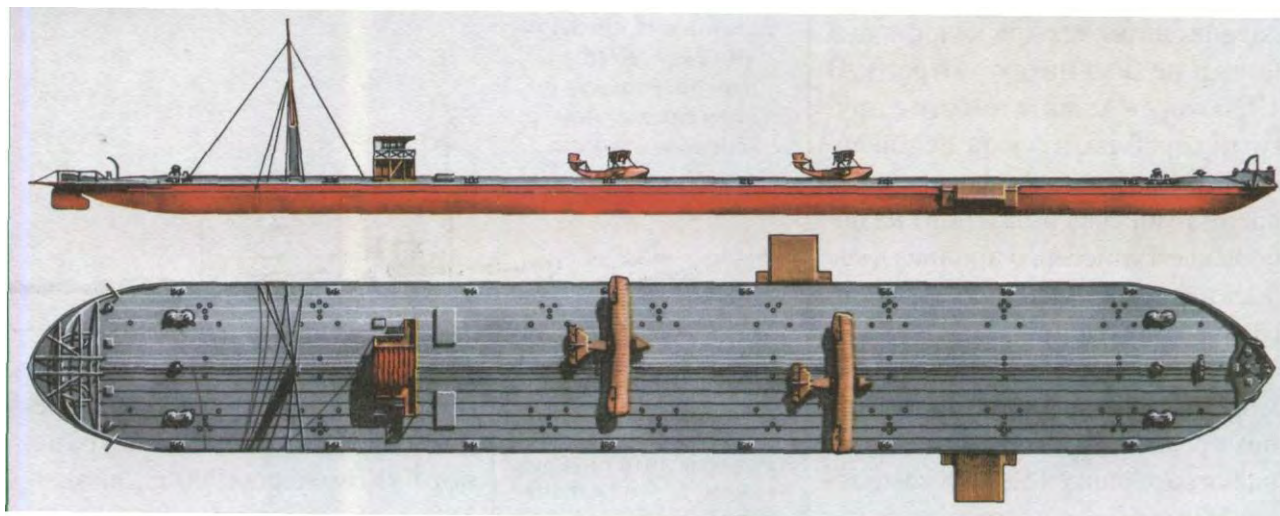
За весь период Первой мировой войны боевая гидроавиация для совместных действий с речными кораблями в России не применялась. Эта идея возникла с началом Гражданской войны, в связи с появлением на Волге, Каме, Северной Двине, Днепре и других реках военных флотилий из вооруженных буксиров, пассажирских пароходов и барж. Уже вскоре после начала операций этих формирований стала ощущаться большая потребность в информации о противной стороне, получить которую старыми средствами, как-то: катерами-разведчиками, наблюдательными постами и прочим, оказалось очень трудно.

По требованию командования флотилий, с Балтийского флота для речных сил, действовавших на Волге, Каме и Северной Двине, перебросили несколько специально сформированных гидроавиаотрядов. Однако, выяснилось, что для их активной работы нет приспособленных плавучих средств, и никто не знал, что они должны из себя представлять, так как условия службы гидроавиации на реках резко отличались от таковой на море.

Обсуждение

Первый такой отряд 29 августа 1918 года выступил на фронт в район г. Свияжска, где находилась Волжская флотилия, ведущая бои с белочехами, захватившими Казань. С этого дня и началась боевая деятельность волжских авианосцев. Согласно штатного расписания, гидроавиаотряд должен был состоять из следующих плавучих средств: баржи, достаточных размеров для размещения шести гидросамолетов, и буксира для нее, от мощности которого зависела скорость передвижения всего отряда; пассажирского парохода, в каютах и помещениях 3-го класса которого намечалось разместить личный состав, в салонах – канцелярию и общую кают-компанию, на нижней палубе – автомобили, кухню, повозки и лошадей, в трюмах – технические и хозяйственные средства отряда, а в отдельной барже – гусяне – бомбы и

горючее. Кроме того, отряду придавались паровой мелкосидящий катер для связи, два моторных катера для оказания помощи гидросамолетам и несколько шлюпок [1].



Баржа-авианосец "Коммуна"

Для базирования самолетов переоборудовали нефтеналивную баржу, снабдив ее наклонными деревянными платформами для спуска и подъема гидросамолетов. Все операции с крылатыми машинами выполнялись вручную. Барже придали буксир, и получился необычайный в истории авиатранспорт "Коммуна" (водоизмещение – 900 т, длина – 140 м, ширина 19 м, осадка средняя – 1,1 м; скорость буксировки по течению – 7,5 – 11 км/ч, вооружение – шесть самолетов). С осени 1918 года красные летчики делали иногда по 5–6 вылетов в сутки, бомбили корабли и укрепления белых [2].

Недостатком авиабаржи "Коммуна" являлась ее тихоходность, а отсутствие крыши способствовало быстрому выходу гидросамолетов из строя. Поэтому летчики и комсостав вышли с предложением о сооружении баржи-ангара, и в марте 1919 года бывший завод "Теплоход" в Нижнем Новгороде получил заказ на изготовление такого плавсредства [2].

Им стала баржа № 507, получившая наименование "Смерть" (честно говоря, возникает весьма неприятная ассоциация для летчиков). В ходе переоборудования с верхней палубы сняли все надстройки, трубы, кнехты, мачты. Затем палубу выровняли, застелили досками и установили два деревянных ангара, рассчитанных на размещение до 10 гидросамолетов типа М-9. Однако принять участие в боях ей не пришлось, поскольку ко времени прихода в Астрахань, в 1920 году, фронт в этом районе был ликвидирован, поэтому освобожденную от авиаимущества баржу "демобилизировали" и передали в водный транспорт [3].

Еще одна авиабаржа создана путем переоборудования нефтеналивной баржи "Евпраксия". Ее передали как плавучий ангар для переведенной из Петрограда в Нижний Новгород Школы морской авиации (Нижегородская). В ангаре баржи из шести пролетов, могло разместиться до 8 гидросамолетов. Ворота только с одного борта и закрывались парусиной. В носовой части надстройка с небольшой мастерской, а управление баржей осуществлялось из отдельной, возведенной выше ангара рубки. Для спуска гидросамолетов на воду приспособили небольшую баржу типа гусяна, срезав у нее под углом один борт и пристроив к нему специальный слип. Она не была жестко прикреплена к авиабарже и могла передвигаться вдоль всего борта к любому пролету ангара. Сама идея такого спуска самолетов на воду являлась хорошей, но поскольку гусяна передвигалась вручную, на это уходило очень много времени [4, 5].

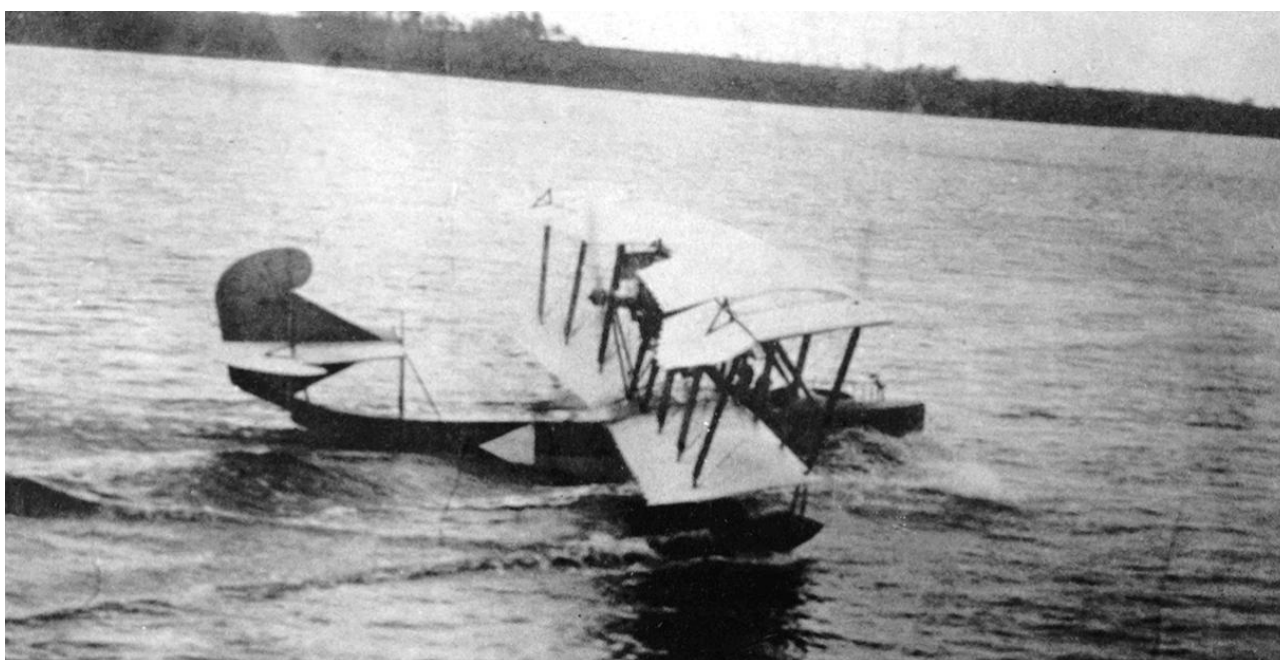
Для Каспийского воздушного дивизиона, действовавшего на нижнем плесе Волги и на Астраханском рейде, на бывшем заводе Нобеля в течение 1919 года переоборудовали две баржи. На освобожденной от всего лишнего палубе первой (ранее железная нефтеналивная баржа "Протопоп Савва") соорудили помещения для экипажа и небольших мастерских, а

трюмы приспособили под склады имущества отряда. Для спуска и подъема гидросамолетов с каждого борта установили по 2 поворотных крана [2].

Отряд, размещенный на этой барже, являлся, по сути, промежуточным между корабельным и речным. Палубу второй баржи приспособили для размещения 5 гидросамолетов, а кормовую часть срезали и оборудовали наклонным слипом, позволявшим летчику легче выходить на него при возвращении на судно. Однако такая конструкция имела два недостатка – при ее устройстве пришлось ликвидировать рули, вследствие чего баржа рыскала при буксировке, а наличие лишь одного спуска стесняло действия всего отряда [2].

Результаты

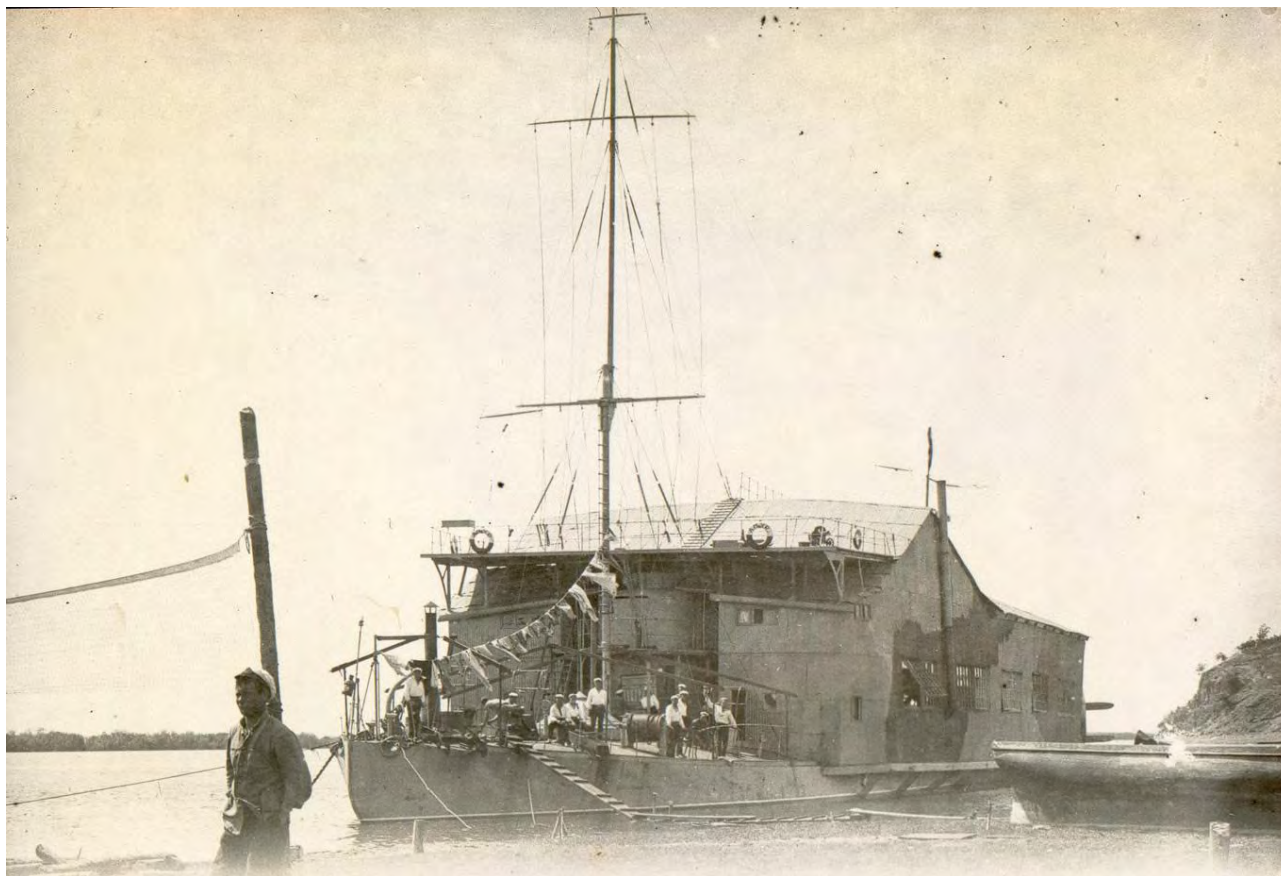
За период 1918–1920 годов 19 морских авиационных отрядов сражались против белых не только на Волге, но и на Северной Двине, Каме, Днепре, Селенге, Онежском и Ладожском озерах, на Енисее, Иртыше, а также на Балтийском, Каспийском, Черном и Азовском морях. За смелые боевые действия на Волге и в море летчики Каспийского воздушного дивизиона А. Демченко, А. Волынский, П. Полозенко, С. Козлов и другие награждены орденом Красного Знамени – в то время высшей наградой Советской Республики [4, 5].



Гидросамолет белой флотилии

По примеру красных, иметь в составе своих речных соединений на Каме подобные авиатранспорты решили и в колчаковском флоте. В начале лета 1919 года с этой целью под авиаматку в Перми переоборудовали деревянную баржу "Данилиха", длиной 84 м. Палубу на барже опустили с таким расчетом, чтобы при полной нагрузке высота ее борта над уровнем воды была от 18 до 22 вершков. Она располагала ангаром на четыре пролета, который должен был вмещать по одному самолету типа М-9 в каждый пролет, но иногда в них можно было разместить (в собранном виде) и больше машин, поскольку запас площади позволял их устанавливать плотнее. Ангары закрывались с обеих сторон легкими деревянными воротами-створками, скользящими по рельсам. Спуски были размещены по одному на каждой стороне баржи и перемещались по рельсам, прикрепленных к бортам. Окончания спусков покоились на плавающих с двух сторон железных бочках. Их конструкция позволяла принимать на них гидросамолеты и перемещать до любого пролета вдоль всего корпуса гидробазы. Серьезным недостатком этой авиабаржи была малая высота ангаров, ибо при самостоятельном заходе на аппарат (при работающем моторе) самолет задевал концами винта его верхнюю балку и ломал винт. Уже в марте в распоряжение Речной боевой флотилии были переданы 2-й и 3-й воздухоплавательные отряды сухопутной армии. Во флотилии они

получили наименование 1-й и 2-й плавучие воздухоотряды [7]. В июле 1919 года "Данилиха", так и не принявшая участия в боях, была захвачена красными в Перми – и впоследствии сожжена при отступлении на р. Чусовой [8].



Плавучий авиангар "Амур"

Гидросамолеты вошли в состав вновь формируемой Обь-Иртышской речной боевой флотилии. Флотилия действовала на Оби, Иртыше, Тавде, Тоболе. Она состояла из двух дивизионов, причем 1-й предназначался для ведения активных боевых действий, а 2-й – для обороны. 18 августа 1919 г. управляющий Морским министерством контр-адмирал М.И. Смирнов утвердил временный штат Обской флотилии. По штату в состав флотилии входил Штаб командующего, 1-й и 2-й дивизионы вооруженных судов (по 6 кораблей в каждом), службы связи, плавучей мастерской и базы флотилии. Главная база флотилии находилась в Томске [9].

Хотя флотилия и подчинялась морскому министерству, именно по его линии шло ее снабжение, в оперативном плане она подчинялась командованию тех сухопутных подразделений, с которыми она взаимодействовала. Всего в состав флотилии входили 15 вооруженных пароходов, 2 бронекатера, 11 катеров, 2 теплохода-базы и 1 баржа [10].

Обь-Иртышская Речная Боевая флотилия принимала участие в боевых действиях в сентябре – октябре 1919 года. Корабли флотилии активно принимали участие в контрнаступлении колчаковских войск на Тоболе. Основными ее задачами были: борьба с артиллерией противника, обеспечение перевозок грузов по реке, поддержка сухопутных войск артиллерийским огнем. Морские самолеты базировались на теплоход-базу "Игорь". Кроме того, гидроавиации были приданы катера "Альфа" и № 1. В ходе недолгой кампании Обь-Иртышской флотилии гидроавиация выполняла преимущественно разведывательные задания. О них в выявленных в настоящее время документах и мемуарах имеются лишь отдельные упоминания. Начиная с ноября 1919 года колчаковские войска стремительно отступали. 4 ноября Красной армией был занят Ишим, 14 ноября – Омск, 22 декабря – Томск. Все ко-

рабли флотилии попали в руки красноармейцев. Не избежали этой участи и гидроавиационные части (вместе с большинством их личного состава). Эшелон Гидроавиационной станции с самолетами был захвачен на железнодорожной станции Енисей. В апреле приказом по 5-й армии гидроавиастанция была включена в состав советской Сибирской военной флотилии, базировавшейся на Байкале и реках Сибири [10].

После окончания Гражданской войны опыты по созданию речных авианосцев продолжались. В 1928 году на Дальневосточная (Амурской) военной флотилии башенная канонерская лодка "Вихрь" была разоружена и переоборудована в несамоходный авиатранспорт на 4 гидросамолета МР-1 (поплавковый вариант разведчика-бомбардировщика Р-1) – "Амур". Она использовалась как база 68-го речного авиаотряда. Для этого с нее сняли все надстройки, на освобожденной верхней палубе соорудили большой ангар, а также необходимые ремонтные мастерские и склады. Плавбаза имела жилые помещения для команды и летного состава. Откидывающаяся задняя стенка ангара служила для спуска самолетов на воду. Летчики отряда ласково называли свой авиангар "мама". Впрочем, столь ценный боевой корабль быстро вернули в первоначальный вид [5].



Летчики 68-го речного авиаотряда, на заднем плане самолеты МР-1

Однако еще до переклассификации "Амура" обратно в монитор 68-й авиаотряд, успел принять самое активное участие в вооруженном конфликте на советско-китайской границе, связанном с захватом китайскими войсками Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). 7 сентября 1929 года двумя гидросамолетами МР-1 из 68-го авиаотряда была проведена разведки и фотосъемки района Сахалина. Вылетев с базы 7 сентября в 10.00, они вернулись в Благовещенск 8 сентября в 12.00. Активные боевые действия в районе Лахасусу против китайской военной флотилии в устье Сунгари начались 12 октября. Р-1 из 40-й эскадрильи и МР-1 из 68-го отряда наносили бомбовые удары по вражеским укреплениям, кораблям и огневым точкам. Авиация во многом содействовала захвату Лахасусу.

30 октября советская Дальневосточная военная флотилия (ДВФ) двинулась вверх по Сунгари, ей поставили задачу разгромить вражескую группировку в районе Фугдина (Фуцзинь). Гидросамолеты 68-го отряда вели воздушную разведку, прикрывали с воздуха корабли с десантом. В первый день операции МР-1 выполнили 17 разведывательных вылетов. На следующий день командир отряда Э.М. Лухт (1893–1940) и летчик Д.И. Боровиков парой

бомбили вражеские корабли и укрепления. По самолетам открыли массированный сильный огонь с земли. Однако это не помешало летчикам прицельно отбомбиться по китайской канонерской лодке. В тот же день Лухт и Боровиков еще раз показали свое высокое боевое мастерство. Конная группа белокитайцев численностью 300 человек напала на высадившийся с кораблей Амурской флотилии десант. Снизившись до 50 метров, летчики стали расстреливать конницу из пулеметов и нанесли ей значительный урон. Позже Э.М. Лухт докладывал: "Летчиками отряда уничтожены канонерка... вооруженный пароход, баржа... Подавлены вражеская артиллерия и пулеметные точки. Рассеяна белокитайская конница, чем оказана помощь десанту". Утром 1 ноября Фугдин был занят десантными войсками почти без сопротивления. По представлению командующего флотилией Э.М. Лухт был награжден вторым орденом Боевого Красного Знамени. Награду ему вручил командарм ОДВА Василий Константинович Блюхер (1890–1938) [11].



Командир 68-го авиаотряда Эдуард Мартынович Лухт (1893–1940) (слева);
Э.М. Лухт с летчиками (справа)

В авторитетных европейских изданиях, таких как "Дейли Телеграф", "Таймс", "Пари Матч" и пр., сразу же отметили, что всего у китайцев на Сунгари имелось семь канлодок и вооруженный пароход. Журналисты, получив сведения, что во время боя и после него были уничтожены шесть пароходов, а наиболее сильная канлодка из боя вышла сильно поврежденной и, придя в Фугдин, затонула, сделали вывод, что "если так, то в настоящее время на Сунгари китайской военной флотилии нет" [12].

Это был флагман китайской флотилии канонерская лодка "Цзянхэн". Построена в Кобэ на верфях "Кавасаки" в 1907 году по заказу наместника Лянгуана Чэнь Гуантао. Стоимость составила 135 000 юаней. Водоизмещение 550 т, основные размерения 180 x 28 x 7,5 футов. Силовая установка – 2 угольных котла, паровая машина мощностью 950 л.с. 2 винта, скорость 13 узлов, экипаж – 15 офицеров, 90 матросов и старшин. Вооружение: одно 4,7" (120-мм) орудие Армстронга с длиной ствола 57 калибров, три 3" (76-мм) орудия японского производства, четыре 47-мм зенитных орудия, четыре 7,92-мм пулемета [13]. В канонерку попали три бомбы и она очень быстро затонула, как удалось позже выяснить по показаниям местных жителей и пленных, со всего экипажа удалось спастись только четверым. Это судно до 1943 года считалось крупнейшим неприятельским кораблем, потопленным советской авиацией [11].

Сунгарийская операция успешно завершилась 16 октября. В донесении в Москву указано, что потерь не было, только три самолета получили пулевые пробоины, но остались в строю. Самолеты действовали почти беспрепятственно, сталкиваясь лишь со стрелковым огнем с земли. Китайцы даже не пытались применить против советской авиации имевшиеся в их распоряжении "Бреге". Противник, напротив, понес весьма значительные потери. 17 октября в Шанхайской прессе сообщили о поражении китайской военной флотилии на реке Сунгари, трех потопленных и четырех поврежденных канонерских лодках, а также о 1000 убитых матросов. За активное участие в разгроме китайских милитаристов постанов-

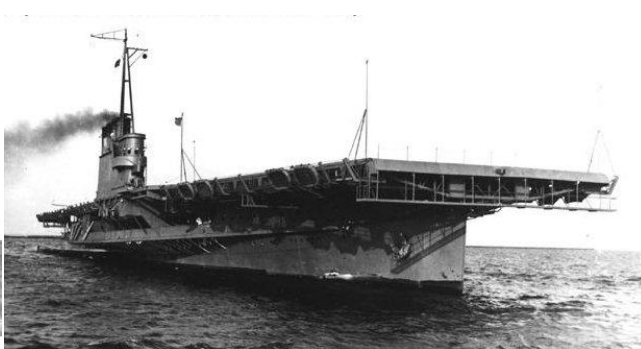
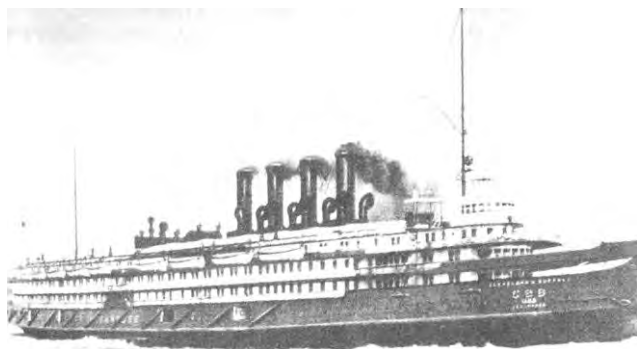
лением ЦИК СССР от 23 марта 1930 года ДВФ была награждена орденом Красного Знамени [11].



Личный состав 68-го авиаотряда на фоне авиаматки "Амур"

Использовали речные (вернее озерные) авианосцы и в США. В годы войны американцами было заложено и ускоренными темпами строилось 148 авианесущих кораблей всех подклассов, включая 38 эскортных, переданных Англии (по годам: 1941 — 16; 1942 — 30; 1943 — 63; 1944 — 34; 1945 — 5). Для такой армады определено были нужны самолеты и летчики. Хорошие летчики. Летных училищ было много и в добровольцах недостатка не было, но летчик пусть даже и прекрасно обученный на наземном аэродроме, в море сразу становился зеленым новичком. А лишних кораблей, для перевода их в класс учебных, попросту не было. И вот тогда американские военные недобрым глазом посмотрели на два гигантских колесных парохода, которые с туристами на борту курсировали по озеру Мичиган. Дальше события развивались стремительно: туристов высадили, с пароходов срезали надстройки и вместо них установили летные палубы. Пароход "Сизэндби" стал учебным авианосцем "Вулверин", а пароход "Грейтер Буффало" — учебным же авианосцем "Сэйбл". Стандартное водоизмещение первого из них составляло 7315 т, второго 8114 т, главные размеры 152,4 x 29,9 x 4,7 м и 163,1 x 27,4 x 4,7 м соответственно, скорость хода составила 16 и 18 узлов. Каждый корабль оборудовали аэрофинишерами; ангаров, самолетоподъемников и катапульт не было [14].

Они все так же шлепали своими плицами по Мичигану, но их жизнь изменилась радикально. Для местных курсантов-летчиков установился маршрут: аэродром Гленвью — озерный авианосец — аэродром Гленвью. За день на каждом из кораблей выполнялось до 300 взлетов и посадок. Перед отправкой на фронт в 1943 году нормой считались 8 посадок на палубу. В 1945 году — не меньше 14. На "Сэйбле" и "Вулверине" прошли подготовку примерно 15 000 летчиков, которые по ходу дела разбили около сотни самолетов. После войны оба корабля были незамедлительно отправлены на слом [14].



Пароход "Сиэндби" из-за четырех труб называли "Титаником", хотя он был колесным (слева), авианосец "Вулверин" (справа)

Заключение

Конечно, речной авианосец вполне справедливо относят к парадоксам кораблестроения. Например, поскольку такой экзотики история мирового судостроения, ни до того, ни после не знала, американские корабли весьма озадачили японские спецслужбы. В марте 1943 года Императорская Морская разведка Японии, получила от своих коллег из Имперского Управления Безопасности Рейха, важную информацию. На озере Мичиган, появились два новых больших американских авианосца. На кораблях кипела боевая работа, и каждый день на них происходило до шестисот взлетов и посадок. Один из этих гигантов был четырехтрубным, а по бокам корпусов были какие-то странные движители. Но самым непонятным было то, что Мичиганское озеро не сообщалось с океаном и авианосцы ну никак не могли его покинуть.

Примечания:

1. Военно-технический альманах "Тайфун". 1997. №3. 46 с.
2. Кузнецов Н.А. Речная боевая флотилия в кампании 1919 г. на Каме // Вестник молодых ученых. Исторические науки. 2000. № 5. С. 43–56.
3. Бойков Б.В. Корабельная авиация. М.: Военмориздат, 1946. 420 с.
4. Морская авиация России. М.: Машиностроение, 1996. 268 с.
5. Столярский С.Э. Применение гидроавиации для совместных действий с речной военной флотилией. М., 1921.
6. РГАВМФ. Ф. Р-1722 – Морское министерство белогвардейского правительства Колчака, г. Омск.
7. РГАВМФ. Ф. Р-2180 – Речные флотилии Всероссийского правительства (белых).
8. Кадесников Н.З. Краткий очерк Белой борьбы под Андреевским флагом на суше, морях, озерах и реках России в 1917–1922 гг. Л.: Кучково поле, 1991. 224 с.
9. Макаров В.С. Материалы для истории флота в период Гражданской войны 1917–1920 гг. Сибирь // Морские записки. 1954. № 2. С. 38–44.
10. Кузнецов Н.А. Морская авиация и морские летчики в Белом движении на Востоке России (1919) // Война и оружие: Новые исследования и материалы. Вторая Международная научно-практическая конференция, 18–20 мая 2011 года. СПб., 2011. Ч. 1. С. 451–472.
11. Каторин Ю.Ф. Речные авианосцы // Журнал университета водных коммуникаций. 2010. №7. С. 48–52.
12. Mossdorf O. Der Mandschurische Konflikt des Jahres 1929. С. 50–63.
13. All the World's Fighting Ships 1906–1921. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1985. 486 p.
14. US Naval Aviation 1910–1960. Washington, 1960. 540 p.

References:

1. Voenno-tehnicheskij al'manah "Tajfun". 1997. №3. 46 s.
2. Kuznecov N.A. Rechnaja boevaja flotilija v kampanii 1919 g. na Kame // Vestnik molodyh uchenyh. Istoricheskie nauki. 2000. № 5. S. 43–56.

3. Bojkov B.V. Korabel'naja aviacija. M.: Voenmorizdat, 1946. 420 s.
4. Morskaja aviacija Rossii. M.: Mashinostroenie, 1996. 268 s.
5. Stoljarskij S.Je. Primenenie gidroaviacii dlja sovместnyh dejstvij s rečnoj voennoj flotiliej. M., 1921.
6. RGAVMF. F. R-1722 – Morskoe ministerstvo belogvardejskogo pravitel'stva Kolchaka, g. Omsk.
7. RGAVMF. F. R-2180 – Rechnye flotilii Vserossijskogo pravitel'stva (belyh).
8. Kadesnikov N.Z. Kratkij ocherk Beloj bor'by pod Andreevskim flagom na sushe, morjah, ozerah i rekah Rossii v 1917–1922 gg. L.: Kuchkovo pole, 1991. 224 s.
9. Makarov B.C. Materialy dlja istorii flota v period Grazhdanskoj vojny 1917-1920 gg. Sibir' // *Morskie zapiski*. 1954. № 2. S. 38-44.
10. Kuznecov N.A. Morskaja aviacija i morskije letchiki v Belom dvizhenii na Vostoke Rossii (1919) // *Vojna i oruzhie: Novye issledovanija i materialy. Vtoraja Mezhdunarodnaja nauchno-praktičeskaja konferencija, 18-20 maja 2011 goda. SPb., 2011. Ch. 1. S. 451-472.*
11. Katorin Ju.F. Rechnye avianoscy // *Zhurnal universiteta vodnyh kommunikacij*. 2010. №7. S. 48-52.
12. Mossdorf O. Der Mandschurische Konflikt des Jahres 1929. S. 50-63.
13. All the World's Fighting Ships 1906–1921. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1985. 486 p.
14. US Naval Aviation 1910–1960. Washington, 1960. 540 p.

УДК 94 (47)

Авианосцы на реках

Юрий Федорович Каторин

Университет ИТМО, Российская Федерация
197101, Санкт-Петербург, Кронверский проспект, 49
Доктор военных наук, профессор
E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация. В статье рассказывается об истории создания, конструкции и боевом применении речных авианесущих кораблей в России и США. Автор отмечает, что речной авианосец вполне справедливо относят к парадоксам кораблестроения. Например, поскольку такой экзотики история мирового судостроения, ни до того, ни после не знала, американские корабли весьма озадачили японские спецслужбы.

Ключевые слова: военные флоты, судостроение, авианосец, самолет, река.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 23-34, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.5.23
www.ejournal37.com



UDC 339.548:93

"Cruceros" of "Compañía Arrendataria de Tabacos"

Jesús María Medel Soteras

Malaga Customs Control Base, Malaga, Spain
Spain Deputy Commander

Translated from Spanish into Russian by N.W. Mitiukov

Abstract

C-class patrol boat (Cruceros) for three decades carried most of the load on the protection of Spain from the contraband, and during the Civil War, 1936-39 its took part in the fighting. Meanwhile, this type of boat in the literature is very little information. In this article, based on the documentation Compañía Arrendataria de Tabacos and some publications the author makes an attempt to reconstruction of the main milestones in the service of these vessels.

Keywords: customs, contraband, navy, Spain, Civil war.

В 1921 г., преодолевая нежелание правительства, Арендующая компания монополии на табак (САТ – Compañía Arrendataria de Tabacos) решила возобновить развитие своего флота, чтобы обуздать контрабанду, в особенности табака, существенно возросшую в послевоенные годы. Основная идея заключалась в том, чтобы полностью отказаться от примитивных пароходиков, фелюг и лодок, постройки еще XIX века, и заменить их новыми более эффективными современными проектами.

Королевским декретом 8 мая 1922 г. и последующими дополнениями, флот компании пополнился пятью СМВ (Coastal Motor Boat), постройки Первой мировой войны, способными развивать скорость до 40 узлов. Все они были приобретены в Англии у известной фирмы "Торникрофт". Кроме них также заложили большие патрульные суда типа "Inspector".

Одновременно флот компании пополнился судами меньшими, чем "Inspector" и более тихоходными, чем СМВ типа "Crucero". Разумеется, наименование было дано, безо всякой оглядки на крейсерский класс боевых кораблей, просто предполагалось, что суда этого типа могли крейсировать для осуществления контроля над побережьем и на пересечении торговых путей.

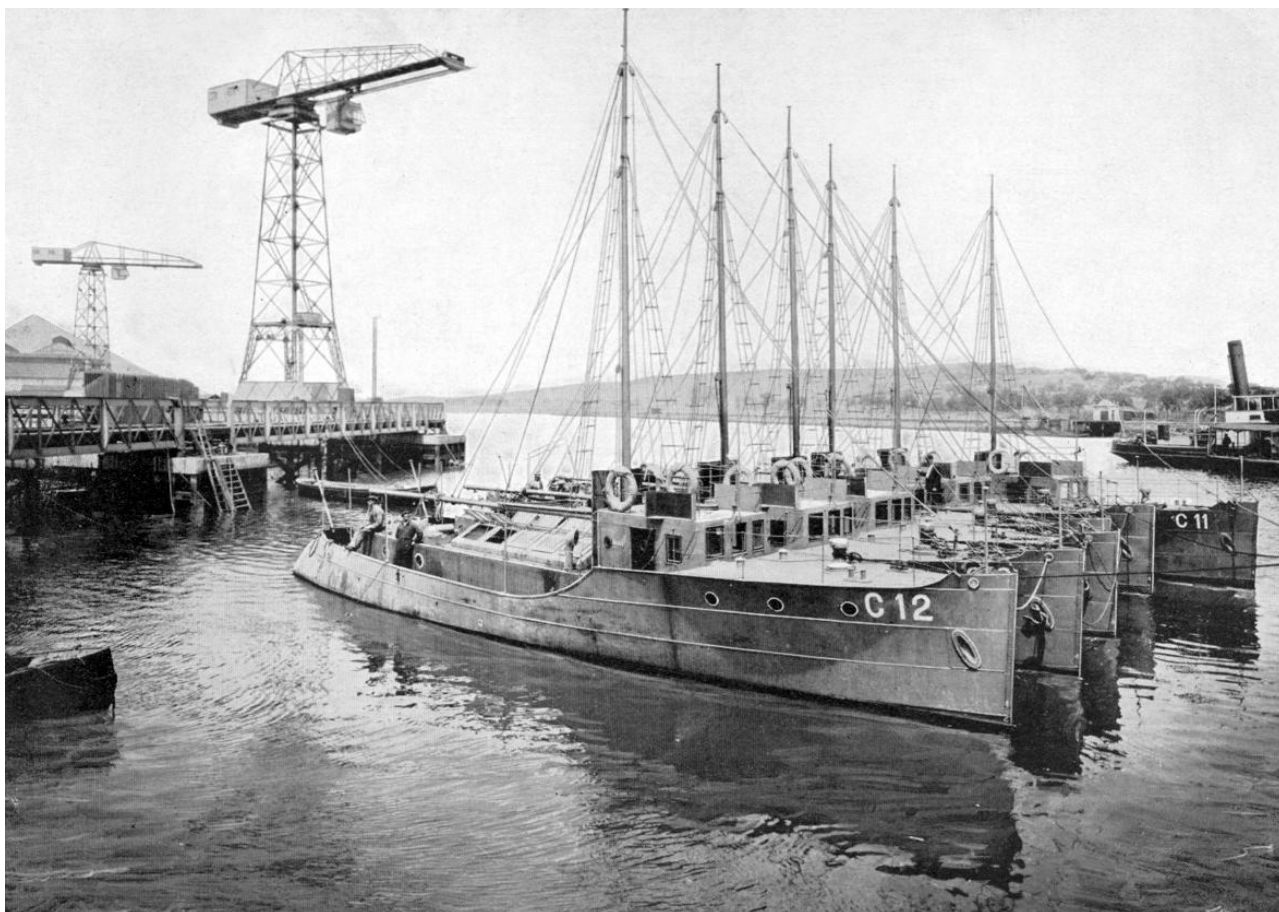
К сожалению, в литературе практически ничего не написано по этому вопросу, но по моим данным было построено не менее 21 судна этого класса четырех типов. Я должен также упомянуть, что первые шесть однотипных судов (с С-1 по С-6) не имели ничего общего с остальными и совершенно на них не походили. Их построила английская фирма "Торникрофт" и они представляли собой превосходные парусники, официально называемые в САТ как "Универсальное судно" (Buques Mixtos), а личным составом кампании просто "шхунами" (balandras).



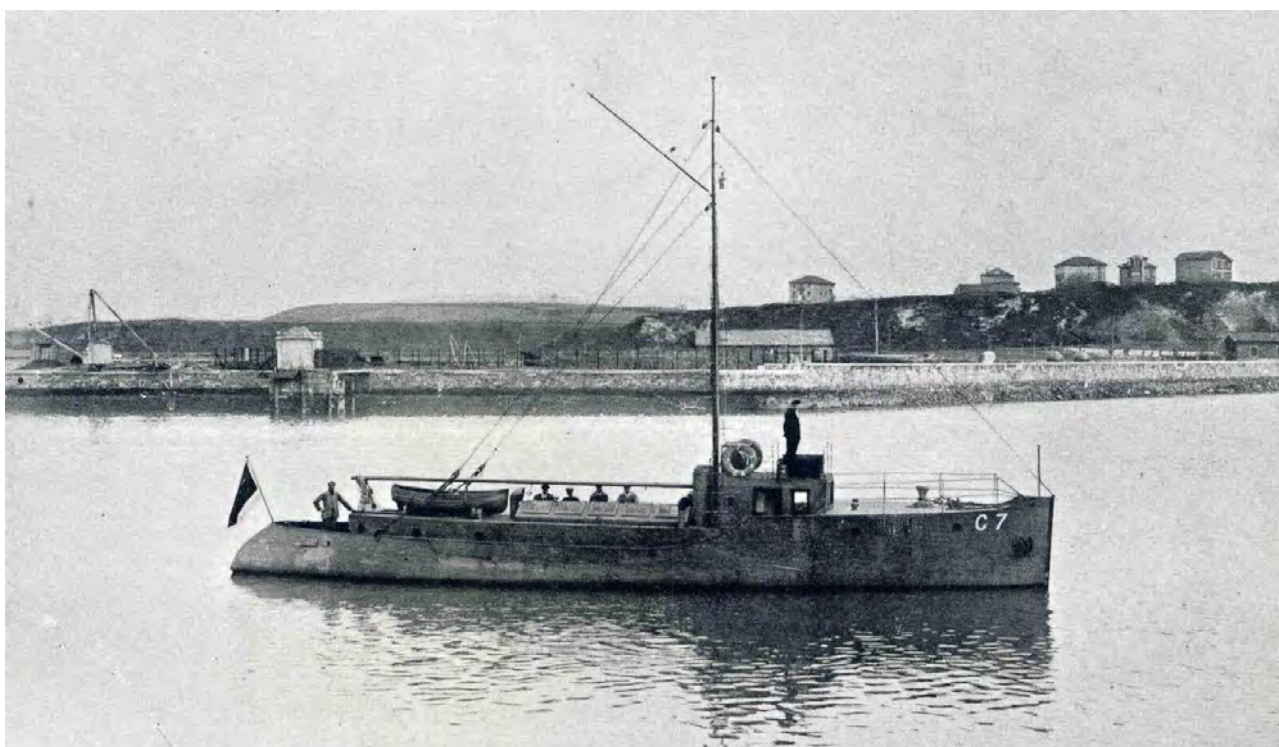
"Крусеро" постройки Торникрофта (картина, 1921 г.)



Торникрофтовские "Крусерсы" в Барселоне (фото 1922-24 гг.)



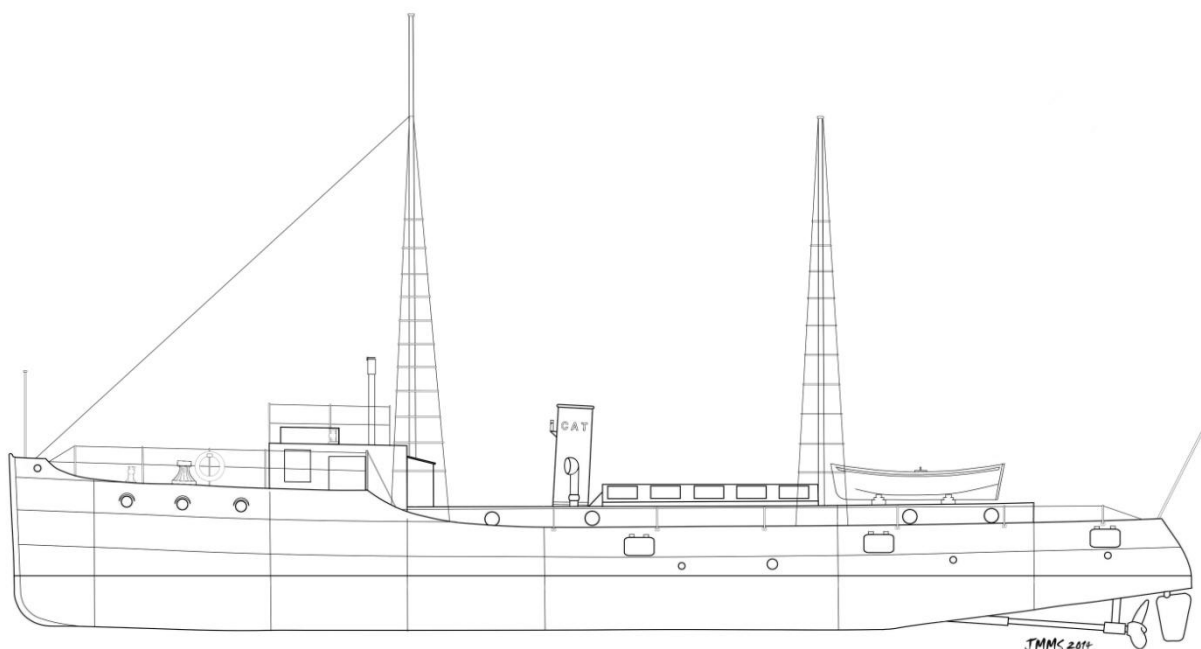
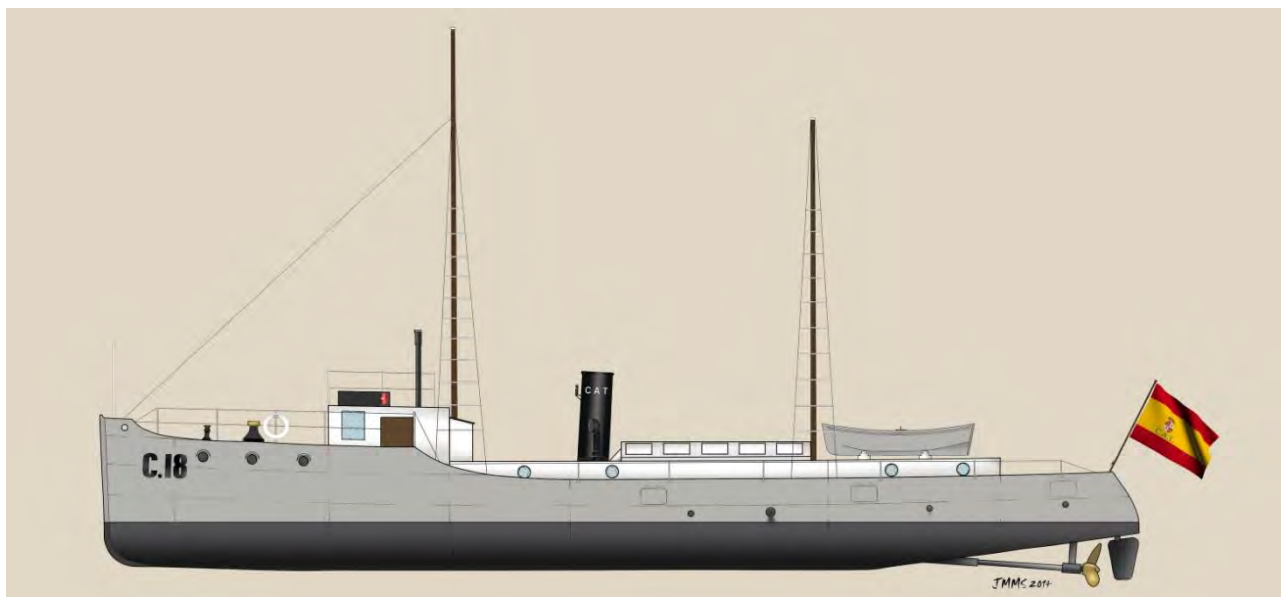
"Крусерсы", подготовленные для передачи САТ (Сестао, август 1923 г.)



С-7 на ходовых испытаниях (1922 г.)



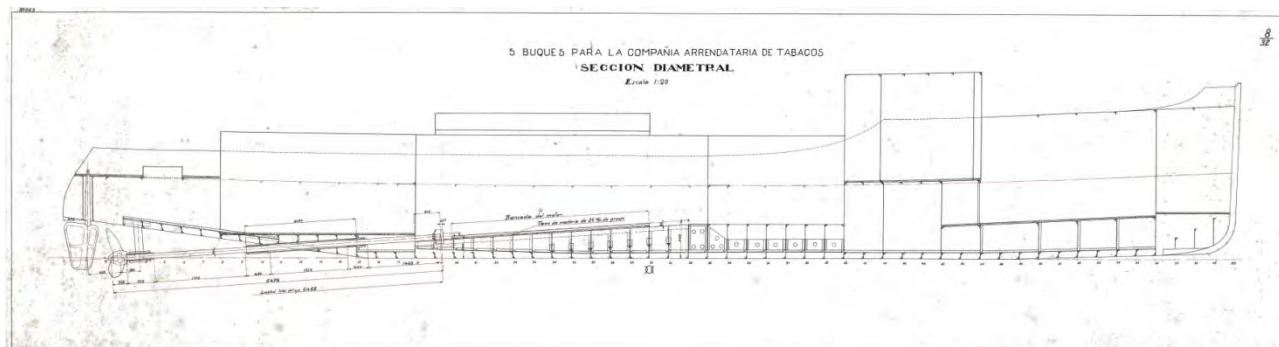
С-15 (слева) и С-18 (справа), дымовая труба смещена в корму, по сравнению с С-7–С-12



С-18 (реконструкция внешнего вида Х.М. Медель Сотераса)

В отличие от первой шестерки, суда с С-7 до С-21 строились в Испании, хотя, в проекте, возможно, и прослеживалась связь с прототипом "Торникрофта", этого я пока не могу ни

подтвердить, ни опровергнуть. Однозначно можно лишь утверждать, что строились они фирмами "Sociedad Española de Construcción Naval" в Сестао и "Unión Naval de Levante" в Таррагоне, поскольку имеются многочисленные фотографии и упоминания об этом факте. А судя по работе Франсиско Комина Комина (Francisco Comín Comín) и Пабло Мартина Асењи (Pablo Martín Aceña) "Табачная монополия и монополия табака в Испании 1636-1998 гг." [1], несколько единиц должны были построить в Хихоне. Таким образом, если первые шесть единиц с С-7 по С-12 строились в SECN в Сестао, а последние пять с С-17 по С-21 – в Таррагоне, можно сделать вывод, что четыре судна с С-13 по С-16 как раз и построены в Хихоне.



Разрез в диаметральной плоскости С-17 (публикуется впервые)

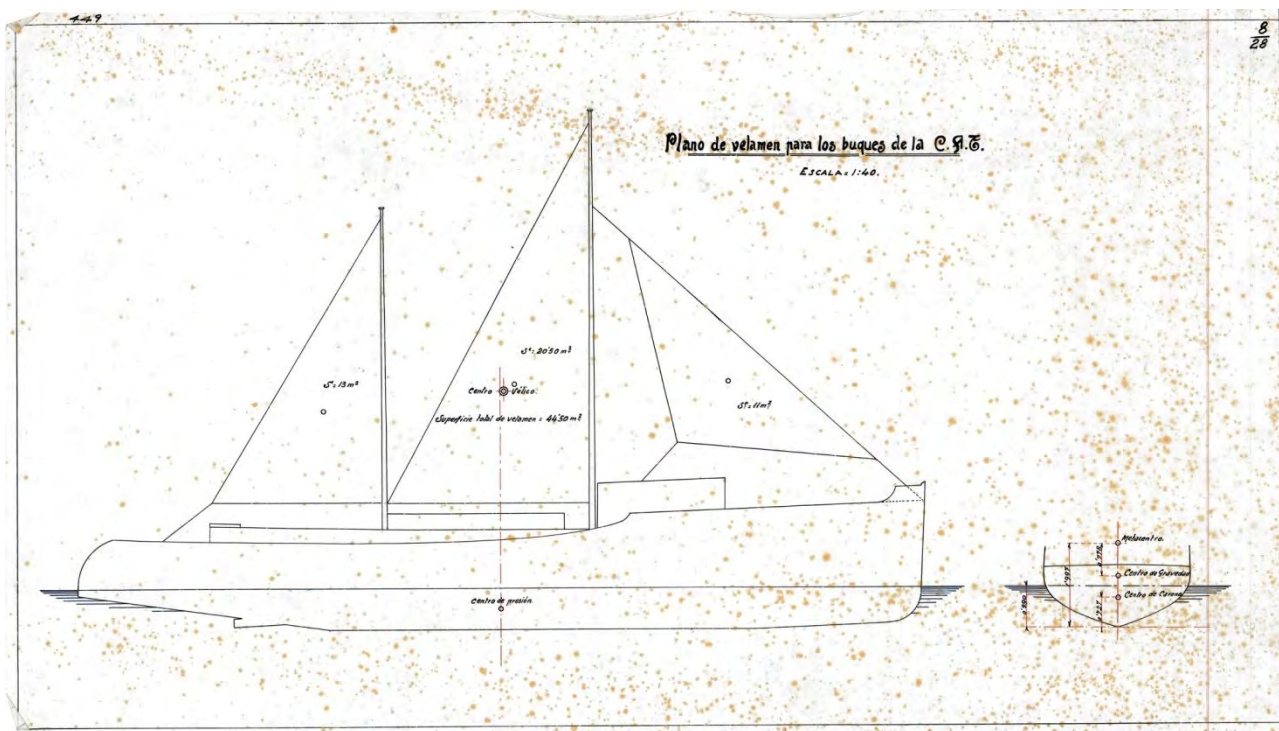
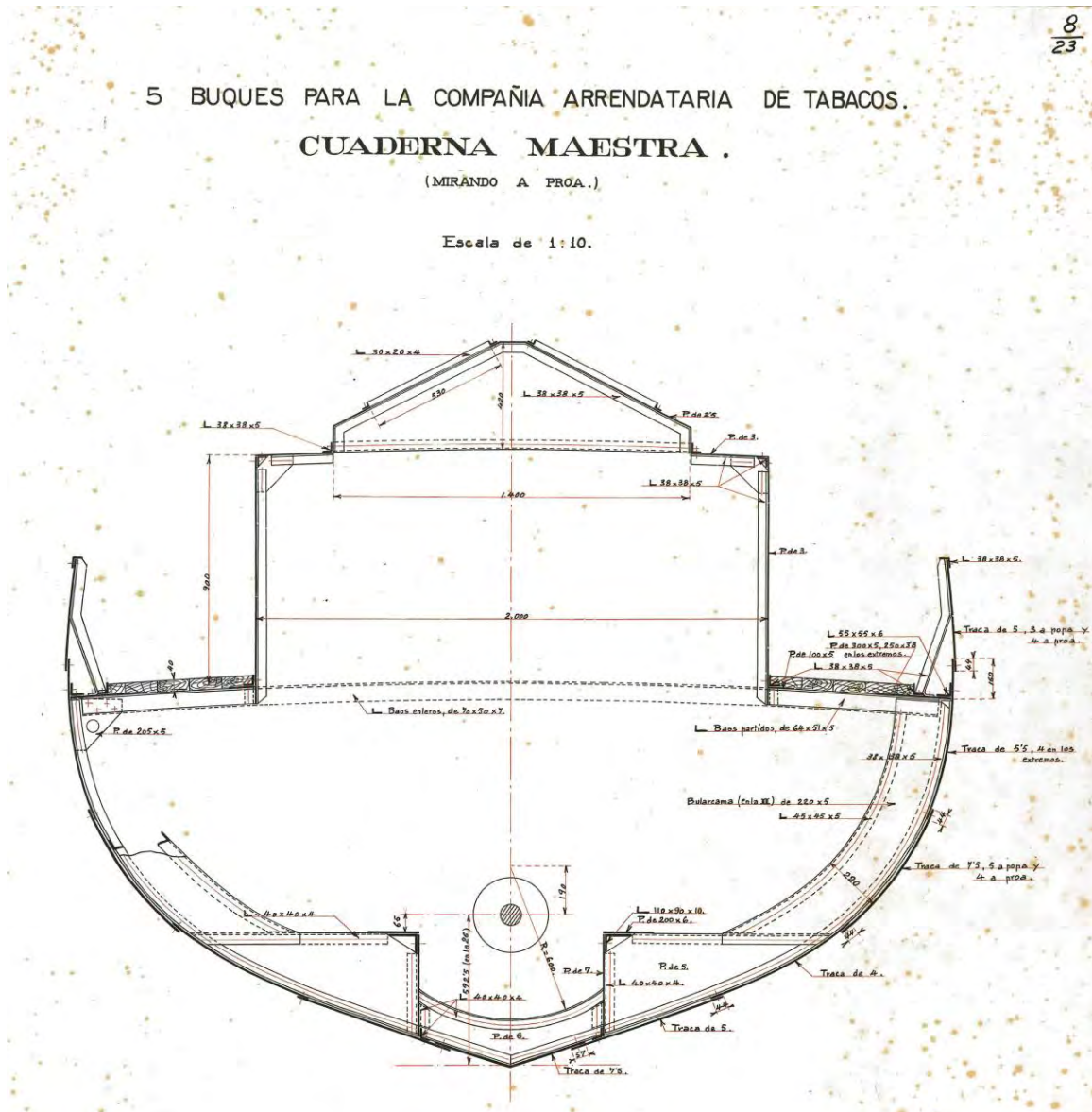


Схема рангоута С-17 (публикуется впервые)

В 1921 году САТ заключила контракт с филиалом компании SECN в Сестао на строительство шести небольших лодок водоизмещением 27 т., получивших номера от С-7 до С-12. Как мы можем прочесть в Журнале производства работ SECN за 1922 г.: "Компания подписала контракт с САТ в сентябре месяце прошлого года на строительство шести лодок водоизмещением 27 т., и двигателями внутреннего сгорания, пронумерованные с С-7 по С-12, тогда же приступили к работам, которые теперь практически завершены. С-7 и С-8 были спущены на воду 1 и 6 марта соответственно. Сейчас они проходят приемные испытания и вскоре будут переданы заказчику. Стапельные номера их были № 22 и 23."

В Журнале за 1923 год можно прочитать: "Последние четыре лодки Табачной монополии были спущены на воду: № 24 (стапельный номер) 5 апреля 1923 г., будет закончена 23 июля 1923 г.; № 25 – 9 апреля 1923 года, будет закончена 17 августа 1923 г.; № 26 – 17 мая 1923 г., будет закончена 17 августа 1923 г.; № 27 – 18 мая 1923 г., будет завершена 17 августа 1923 г.". Эти лодки поставили САТ 12 сентября 1923 г. после проведения официальных приемных испытаний, которые прошли в Кадисской бухте в первые дни этого месяца.



Поперечный разрез С-17 (публикуется впервые)

Для единиц типа "Crucero", построенных в Таррагоне, благодаря Барселонскому морскому музею мы располагаем комплектом чертежей, которые там бережно сохраняются и сейчас находятся в отличном состоянии – настоящий клад по нашей военно-морской истории (пользуясь случаем, мне бы хотелось поблагодарить работников музея за теплый прием во время моего визита к ним). Чертежи были представлены Ллойд в сентябре 1923 г., так что вполне возможно, что работы по ним начались 3 мая 1924 г. Лодки, построенные в Таррагоне, получившие номера: С-17, С-18, С-19, С-20 и С-21, были приняты в октябре 1925 г., поскольку именно с этой даты с литерами САТ на дымовой трубе они начинают свою службу в разных точках испанского побережья. Следует также отметить, что "крусеро" С-17 стал первым судном, построенным на верфи Unión Naval de Levante в Таррагоне.

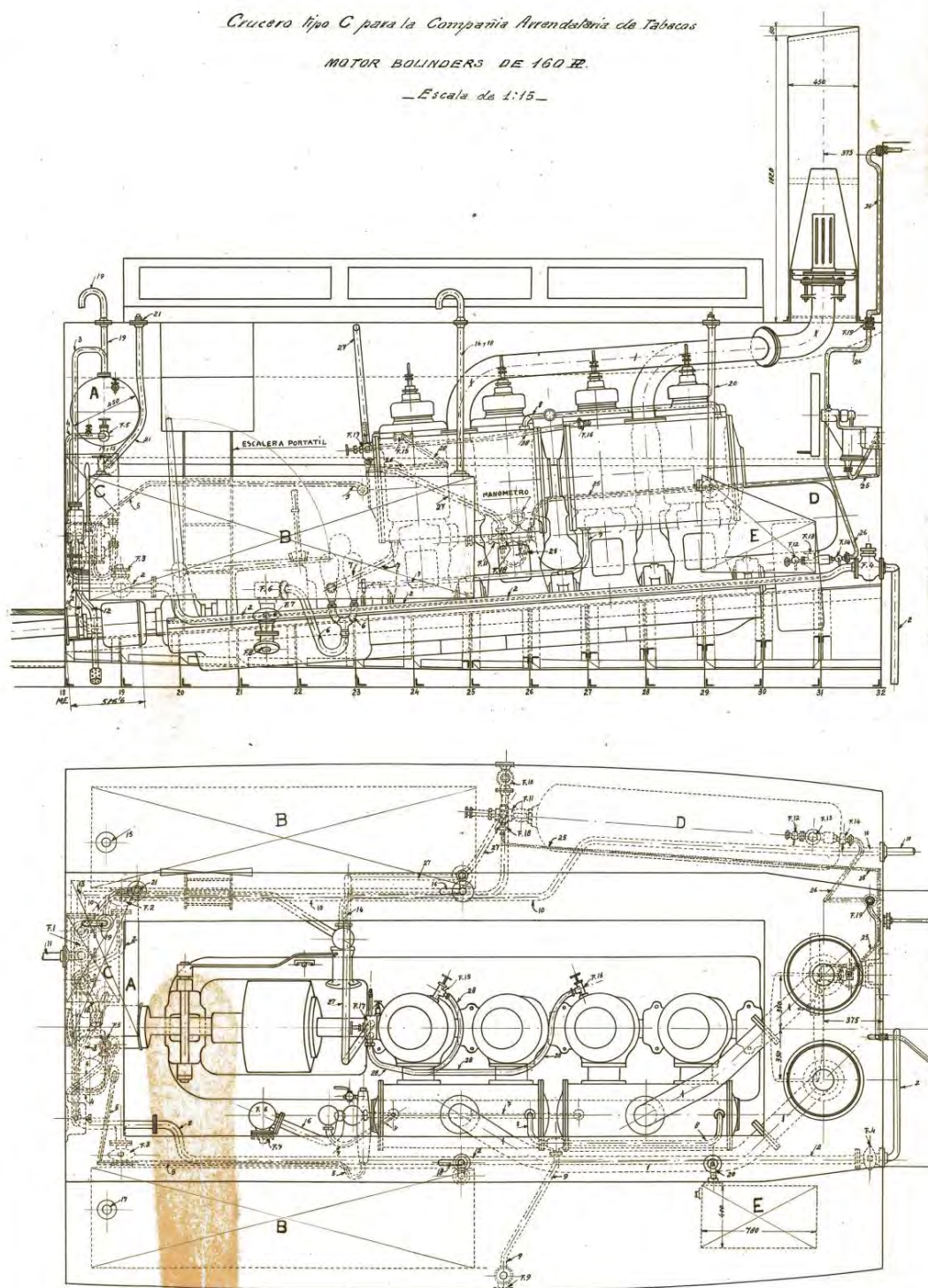


Схема установки полудизелей на С-17 (публикуется впервые)

Корпуса этих лодок строились из стали Сименса, и, в соответствии с достоверной информацией, которую гарантируют чертежи С-17, можно сказать, что, по крайней мере, таррагонские лодки имели длину 22,85 м, ширину 3,5 м, осадку – 1,42 м. Водоизмещение составляло 37,5 т, вместимость – 36,19 брт. Силовая установка с полудизельным двигателем Болиндера мощностью 200 л.с. позволяла развить максимальную скорость в 12 уз. Кроме

того, они обладали двумя мачтами и парусной оснасткой, которую, кажется, никогда не использовали.

Я должен сразу подчеркнуть, что имеются некоторые внешние различия между лодками разных строителей, а возможно и внутренние. В первую очередь это касается числа мачт, поскольку лодки Сестао имели одну мачту. В отличие от них, на таррагонских лодках стояло две мачты, с весьма сомнительной пользой от фок мачты, предназначенной для подъема гафельного паруса, поскольку в отличие от бизань-мачты, ходу под парусами явно мешала бы дымовая труба. Вероятно не так легко было разделить паруса и мачты после совместного их использования на протяжении веков.

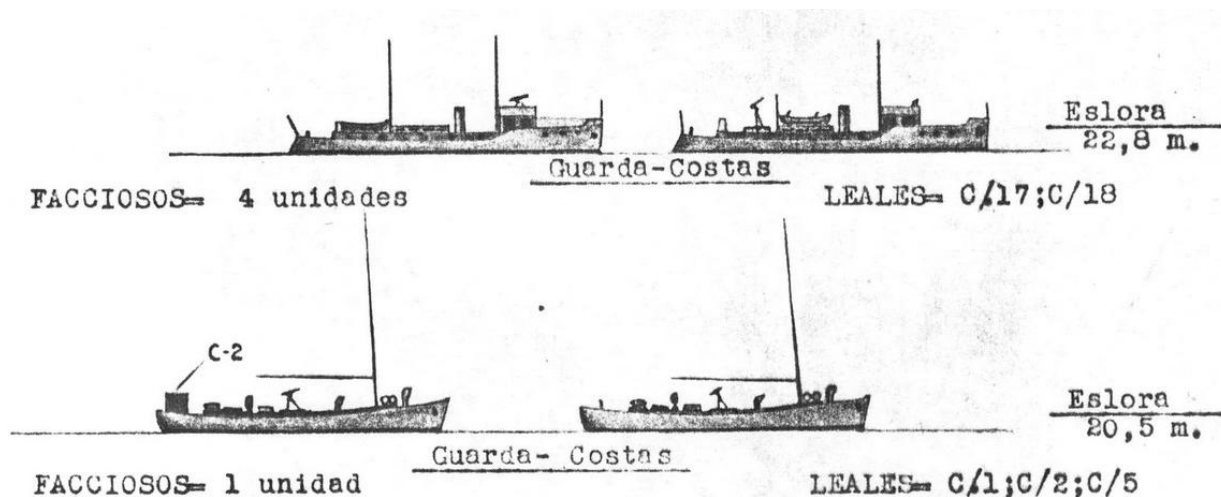


"Крусеро" постройки Сестао в сухом доке Барселоны.
Хорошо видны две стоящие бок о бок дымовые трубы

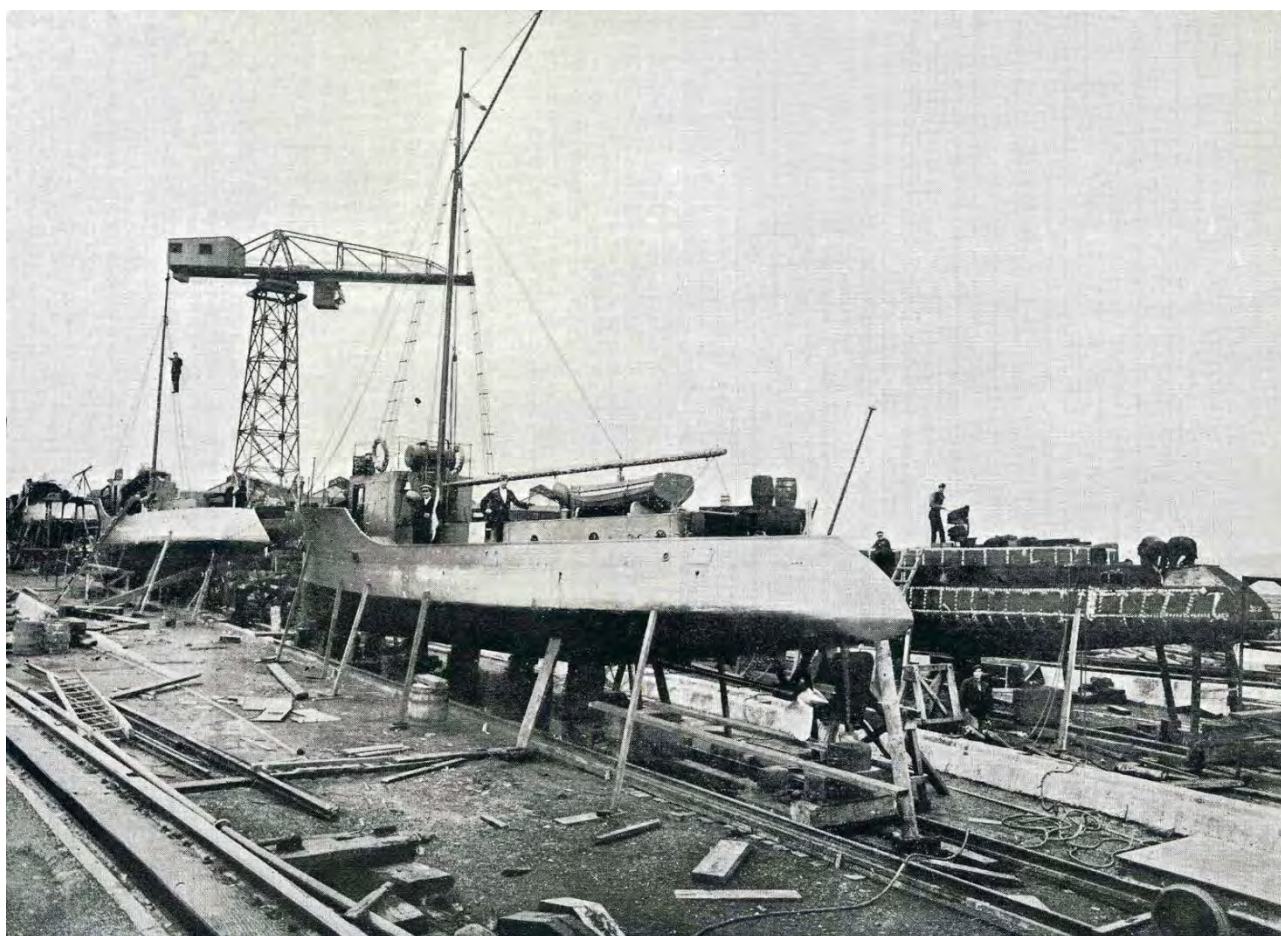
Другое существенное отличие заключается в дымовых трубах. Как можно увидеть на многочисленных фотографиях, первая серия лодок имела две дымовые трубы, установленные бок о бок сразу у среза мостика. В отличие от них, на таррагонских лодках имелась всего одна труба, но гораздо более крупная и сильнее смещенная в корму. На мой взгляд, это можно объяснить тем, что на первых стояло по два 80-сильных двигателя Болиндера с отводом газов от каждого в отдельную трубу. Хотя ряд документов Таррагоны также упоминают о двух двигателях в 80 л.с., чертежи из Барселонского морского музея явно показывают один двигатель Болиндера мощностью в 160 л.с., доказывая, что, по крайней мере, эта серия имела один двигатель и один дымоход. Точно также можно видеть, что палубные иллюминаторы, и, следовательно, двигатели на последних единицах переместились в корму. Впрочем, эти все изменения не видятся чем-то криминальным, поскольку в судостроении всегда вносятся многочисленные изменения проекта по опыту уже эксплуатирующихся судов.

Именно тип силовой установки, на основе дизельных двигателей и стал визитной карточкой этого класса судов САТ, несмотря на преобладание в кампании обычных паровых

двигателей. Подобная ситуация сложилась много лет спустя, когда уже переименованная в Службу таможенного надзора (SVA – Servicio de Vigilancia Aduanera) компания закупила множество современных катеров, построенных в Виго фирмой Rodman, типа Rodman-46, известных среди сотрудников компании как "Hachejotas" (HJ – Гидро-джеты). Отличительной особенностью этих катеров стал турбинный движитель вместо традиционного гребного винта, но в этом не было ничего необычного, поскольку и контрабандисты начали их применять. Еще одна небольшая деталь, отличающая серии единиц "крусеросов" заключается в том, что лодки, построенные в Сестао, снабжались якорными клюзами.



Внешний вид некоторых "Крусеросов" периода гражданской войны

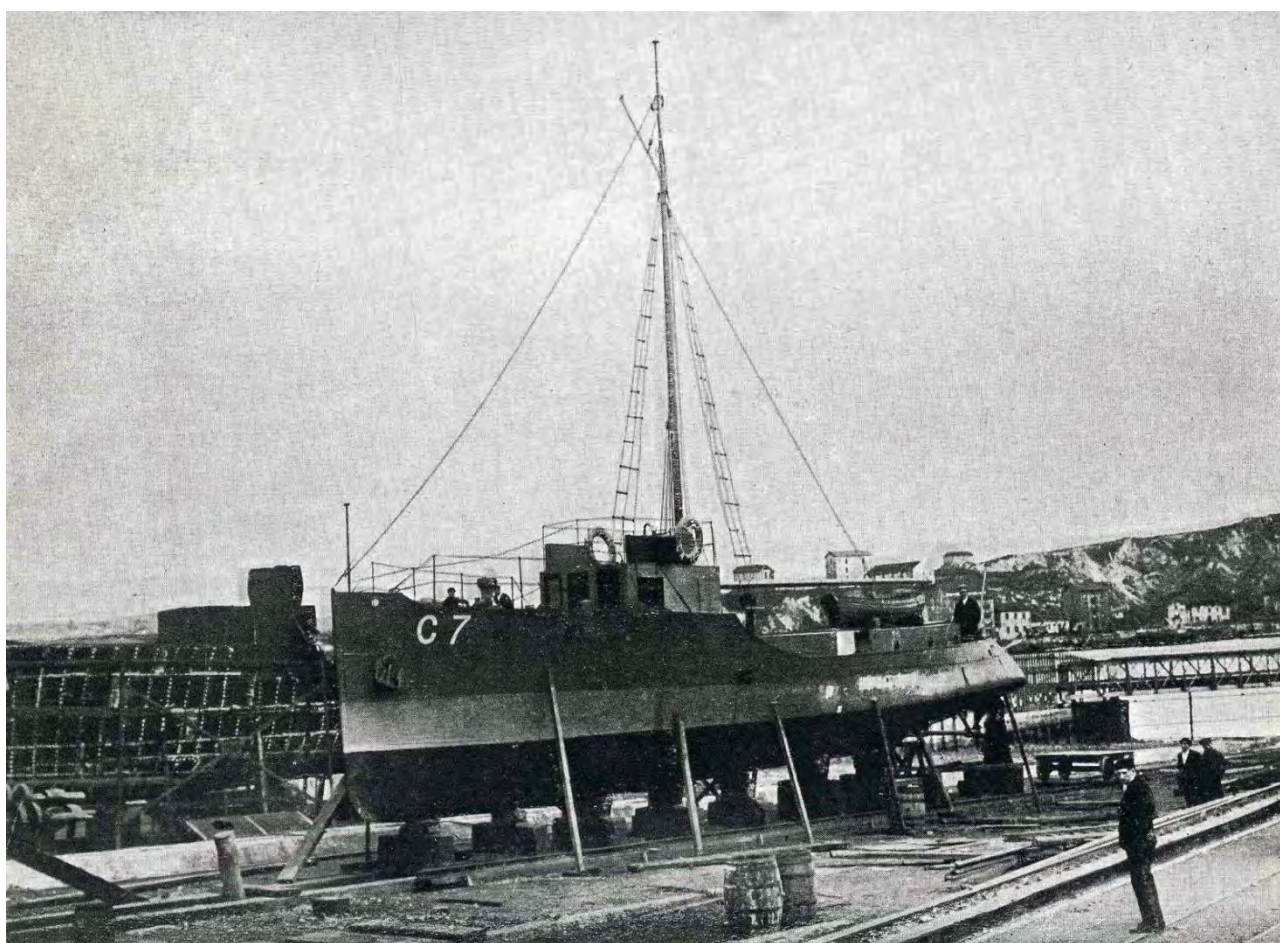


Стапельный период в Сестао

В соответствии с данными ежегодника САТ за 1928 г., мы знаем, что в этот период С-12 и С-21 служили на Балеарских островах, С-17 в течение многих лет находился в Барселоне, С-14 в Бильбао, а С-16 в Кадисе. С-7, С-8, С-9 и С-19 базировались на Картахену, С-20 на Малагу, С-15 на Сан-Себастьян, С-18 на Валенсию. С-10, С-11 и С-13 в отчетном году, по видимому, бездействовали в Картахене, по причине отсутствия личного состава.

Суда САТ рассматривались как резерв для пополнения военно-морского флота. В мирное время они участвовали в совместных учениях, а в 1936 г. были мобилизованы, приняв участие в гражданской войне. По окончании, все выжившие единицы вошли в состав АО "Табачная монополия" (Compañía Tabacalera, S.A.), а закончили свои дни в "Специальной службе налогового надзора" (Servicio Especial de Vigilancia Fiscal).

Во время гражданской войны во флоте Республики находились как минимум: С-1, С-2, С-3, С-4, С-5, С-16, С-17, С-18, С-19 и С-20. В соответствии с замечательной книгой Рафаэля Гонсалеса Эчегарая (Rafael González Echegaray) "Вспомогательный флот и морские перевозки" [2], в январе 1939 г. националистская авиация подвергла бомбардировке и потопила катер С-17, когда тот находился в Барселоне, вместе с другими единицами военно-морского флота Республики. Но позднее судно было поднято и снова вошло в строй.



С-7 готов к спуску на воду

Хуан Пардо Сан Хиль (Juan Pardo San Gil) в своей интересной книге "Вспомогательный флот Страны Басков" [3] конкретизирует, что С-17 потопили в Барселоне 23 января 1939 г., в это время капитаном на ней был Секундино Аргинчона (Secundino Arguinchona). Кроме того, Пардо Сан Хиль указывает, что лодки С-2 и С-5 потопили в Валенсии в последние дни войны.

Во флоте националистов служили С-4, С-6, С-14, С-15, С-16, С-20 и С-21. В повторяющихся индексах ошибки нет, так как некоторые суда, начав свою службу во флоте Респуб-

ки, позже пополнили силы генерала Франко. Это отнюдь не редкость и данный факт можно проиллюстрировать на карьере их "старших братьев" – типе "Inspector", который первоначально в полном составе, все шесть единиц попали под контроль республиканцев. Во время войны флот националистов пополнился I-2, I-4 и I-6. I-5 потопил крейсер "Almirante Cervera" в районе Эстепоны, а I-1 и I-3 в конце войны сбежали во Францию.

Хосе Луис Алькофар Нассаес (José Luís Alcofar Nassaes) в своей книге "Военно-морские силы в испанской гражданской войне" [4] уточняет, что С-4, С-16 и С-20 были захвачены во время капитуляции Малаги, когда националисты захватили столицу Коста дель Соль.

Такая неопределенность в биографии объясняется тем, что в соответствии со своими небольшими размерами, на лодки возлагались задачи лишь вспомогательного характера, заключающиеся в наблюдении за акваториями портов, устьев рек и прибрежных районов. Но я уверен, что во время войны часть единиц вполне могли получить различные виды оружия. К сожалению, в подтверждение своих слов я смогу привести лишь отрывок работы Артемио Мортера Переса (Artemio Mortera Pérez) "Корабельная артиллерия в гражданской войне в Испании 1936–39 гг." [5], описывающий установку 37-мм пушки Максима на С-14. Известные как "пом-пом", эти скорострельные пушки в свое время в мире имели огромное значение для защиты против торпедных катеров. Их снаряды калибра 37×95R имели темп стрельбы до 300 выстрелов в минуту.

Пережившие гражданскую войну катера, как уже упоминалось, вошли в состав АО "Табачная монополия", а в составе "Специальной службы налогового надзора" их заменили более современные суда. К чести строителей, некоторые единицы находились в строю намного дольше, чем следовало бы ожидать, тем более учитывая военную службу. Доказательством является объявление об аукционе "крусероса" С-21 в 1960 г. – через 35 лет после ввода в эксплуатацию!

"Бюллетень № 248 от 15 октября 1960 г.

Постановлением "Специальной службы налогового надзора" объявляется продажа с аукциона лодки "Специальной службы налогового надзора".

В соответствии с соглашением, достигнутым с его превосходительством Заместителем министра финансов 21 сентября 1960 г., будет проведен аукцион по продаже судна, характеристики, местоположение, стоимость и другие обстоятельства которого изложены ниже.

Лодка С-21. Длина 22,86 м, ширина 3,47 м, осадка 1,31 м, водоизмещение 35 т. Корпус выполнен из стали, конструкция с поперечными связями, клепаная. Двигательная установка – мотор Болиндер, полудизель с калильной головкой, 4 цилиндра с запуском от воздушного баллона и газовой горелки, мощность 160 л.с., 360 оборотов в минуту, вал с бронзовой дейдвудной втулкой и гребным винтом из того же материала. Электрогенератор – мотор Болиндер в 4 л.с. с динамо-машиной мощностью 1 кВт, напряжением 12 В.

Местоположение – на плаву в порту Пальма де Мальорка.

Стартовая цена – сто девяносто тысяч (190 000) песет.

Детали лота с элементами отчуждения, также как и другие условия аукциона доступны заинтересованным лицам в Секретариатах – Генеральной инспекции на Площади Колумба, 4 Мадрид и Управления финансов Балеарских островов, Барселоны, Валенсии, Малаги, Кадиса, Подуправления Виго и Картахены.

Аукцион состоится 24 ноября текущего года, заявки могут быть предоставлены до двенадцати часов этого дня в Секретариат Генеральной инспекции и Управление финансов Пальма де Мальорка".

Примечания:

1. *Comín Comín F., Martín Aceña P.* Tabacalera y el Estanco del Tabaco en España (1636-1998). Madrid: Fundación Tabacalera, 1999. 637 p.

2. *González Echegaray R.* La Marina Mercante y el Tráfico Marítimo. Madrid: Editorial San Martín, 1977. 426 p.

3. Pardo San Gil J. La Marina Auxiliar de Euskadi. San Sebastián: Museo Naval de Donostia, 1998. 286 p.

4. *Alcofar Nassaes J.L.* Las Fuerzas Navales en la Guerra Civil Española. Barcelona: Dopesa, 1971. 163 p.

5. *Mortera Pérez A.* La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936/39. Gijón: Fundación Alvargonzález, 2006. 340 p.

References:

1. *Comín Comín F., Martín Aceña P.* Tabacalera y el Estanco del Tabaco en España (1636-1998). Madrid: Fundación Tabacalera, 1999. 637 p.
2. *González Echegaray R.* La Marina Mercante y el Tráfico Marítimo. Madrid: Editorial San Martín, 1977. 426 p.
3. Pardo San Gil J. La Marina Auxiliar de Euskadi. San Sebastián: Museo Naval de Donostia, 1998. 286 p.
4. *Alcofar Nassaes J.L.* Las Fuerzas Navales en la Guerra Civil Española. Barcelona: Dopesa, 1971. 163 p.
5. *Mortera Pérez A.* La Artillería Naval en la Guerra Civil Española 1936/39. Gijón: Fundación Alvargonzález, 2006. 340 p.

УДК 339.548:93

"Крусеросы" Табачной Монополии

Хесус Мария Медель Сотерас

Малагская база таможенного контроля, Испания
Заместитель командира

Перевод с испанского Н.В. Митюков

Аннотация

Патрульные лодки типа С (Cruceros) на протяжении трех десятков лет несли основную нагрузку по защите Испании от контрабанды, а во время гражданской войны 1936-1939 гг. приняли участие в боевых действиях. Между тем, о лодках этого типа в литературе крайне мало информации. В данной статье на основе документации Compañía Arrendataria de Tabacos и опубликованных работ автор делает попытку реконструкции основных вех в службе этих судов.

Ключевые слова: таможня, контрабанда, флот, Испания, гражданская война.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 35-46, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.5.35
www.ejournal37.com



UDC 94(460).088.2

Cruisers "Canarias" and "Baleares"

¹ Alfredo Aguilera

² Tadeusz Klimczyk

³ Miguel Lopez

⁴ Guillermo Montenegro

⁵ Hans Reichenberg

1 Independent investigator, Spain

2 Independent investigator, Poland

3 Independent investigator, Spain

4 Independent investigator, Argentina

5 Independent investigator, Germany

Translation from Polish, Spain, German, English to Russian by N.W. Mitiukov

Abstract

The presented materials are a compilation of translations of foreign periodicals issues about the cruisers "Canarias" and "Baleares", the most powerful ship of the Spanish Navy during the Civil War. The attention is paid to the weapons and the military history of these ships.

Keywords: Spain, civil war, navy, cruiser.

В отечественной литературе крейсерам испанского флота "Канариасу" и "Балеаресу" не повезло. Поскольку они служили на стороне франкистов, им доставались лишь уничижительные эпитеты. Не находилось и отечественных историков, которые были бы готовы описать их интересную судьбу. В связи с этим сегодня возник определенный вакуум, когда интерес к кораблям есть, а материалов о них на русском языке практически нет. И тут на сцену вышли "новые российские историки", которые свои переводы статей зарубежных авторов пытались выдать за нечто новое. Причем иногда материал повторял слово в слово его западный оригинал. Предлагается подборка переводных статей, посвященная этим крейсерам.

"Канариас" и "Балеарес" [1]

Заказанные 31 марта 1928 года по программе 1928 года, эти корабли представляли собой модернизированную версию британского "Кента" и были спроектированы сэром Филипсом Уоттсом. В основном они были подобны "Кенту", включая выпячивающиеся противоторпедные були, от которых сами англичане отказались на более поздних крейсерах типа "Каунти", чтобы обеспечить им более высокую скорость. Уоттс также поставил себе цель увеличить скорость, но он достиг ее, уменьшив ширину на 4 фт, слегка увеличив длину и поставив более мощные, на 10000 л.с. машины. Это дало увеличение скорости на 1,5 уз. при стандартном водоизмещении. Он также увеличил до трех число котельных, вместо двух. По два котла располагались в переднем и заднем котельном отделении и четыре – в центральном.

Первоначально Уоттс планировал две дымовые трубы, но уже в ходе строительства проект был частично пересмотрен и трубы объединены в одну большую. В это же время для замены стандартного для кораблей этого типа платформы под мостик, была предложена новая оригинальная надстройка обтекаемой формы. Артиллерия главного калибра была как у "Кентов", но в конце концов крейсера получили зенитное и торпедное вооружение, сильно отличавшееся от планировавшегося. Предполагалась также установка катапульт с самолетами, но они так и не были смонтированы.

"Канариас" вышел на предварительные испытания в 1934-м году и показал в ходе четырехчасового пробега 33,7 узлов на полной мощности 91299 л.с. Но к началу гражданской войны он был еще не завершен: на нем не доставало средней артиллерии и приборов управления огнем. Националисты спешно укомплектовали крейсер четырьмя 102-мм орудиями и двумя 57-мм зенитками, снятыми с линкора "Эспанья", и импровизированными приборами управления огнем. Но в феврале 1937 года 102-мм орудия были заменены на штатные 8 × 120-мм зениток, одновременно смонтировали поставленные из Германии 4 × 40-мм и 4 × 37-мм (2 × 2) зенитки. В 1939–1940-х годах 120-мм орудия были прикрыты щитами, число 37-мм зениток увеличено до 12-ти (6 × 2), а 40-мм – демонтированы. В начале 1940-х годов приборы управления огнем мало-помалу привели в соответствие с проектными. "Балеарес" был укомплектован без башни "Y" (установлена в июне 1937 года) и со смешанной средней артиллерией: 120-мм орудия для стрельбы по надводным целям, итальянскими 100-мм зенитками и 40-мм зенитками. Он был торпедирован республиканскими эсминцами "Баркастеки", "Лепанто" и "Антекера" в сражении у мыса Палос, из-за чего сдетонировали носовые погреба. В конце 1940-х годов "Канариас" лишился своих торпедных аппаратов. В 1952–1953 годах, когда подверглась модернизации его зенитная артиллерия, он сменил трубу на две, как предполагалось по первоначальному проекту. Различные небольшие усовершенствования были в 1950-х и 1960-х годах, и в конечном итоге, он получил даже современную электронику, но незадолго до своей сдачи на слом в 1978 году.

Испанский тяжелый крейсер "Балеарес" (1937 г.) [2]

Спроектирован сэром Филиппом Уоттсом, как дальнейшее развитие линии крейсеров типа "Каунти". Систершип – "Канариас". Оба были заложены в Ферроле 15 августа 1928 года. "Канариас" сошел на воду 29 мая 1931 года, а "Балеарес" – 20 апреля 1932 года.

В сентябре 1936 г. "Канариас" был укомплектован, начав свою длинную и превосходную карьеру, которая продолжалась до 17 декабря 1975 года, когда его разукомплектовали во время грандиозной и внушительной церемонии.

В то же время его систершип "Балеарес" был спешно укомплектован 16 декабря 1936 года. Его первым командиром стал капитан Мануэль де Виерна-и-Беландо (Manuel de Vierna-y-Belando). К этому времени в Ферроль были поставлены лишь две носовые башни, которые и были установлены (4 × 203-мм ор.). Крейсер вовсе не имел ни зенитной артиллерии, ни торпедных аппаратов. Не была смонтирована и катапульта с самолетами.

Во избежание шпионажа, весь процесс строительства крейсера был под режимом строжайшей секретности; активно применялась дезинформация, особенно в тех областях, которые касались его фактических ТТХ и дат отбытия. 26 декабря 1936 года он покинул Ферроль и 28-го числа встретился в море с "Канариасом" и другим националистским крейсером "Альмиранте Сервера". После этого "Балеарес" совершил переход в Кадис, где на него установили третью башню главного калибра ("X" или "Цезарь") и 4 × 120-мм орудия. Первой боевой операцией "Балеареса" явилась поддержка националистских войск при капитуляции Малаги. Эта операция началась 4 февраля 1937 года, где "Балеарес" действовал в компании с крейсерами "Канариас", "Альмиранте Сервера" и канонерками "Кановас дель Кастильо" и "Каналехас". Его появление в линии огня самым хорошим образом повлияло на поднятие морального духа националистских экипажей. Огневая поддержка с моря стала решающим фактором для успешного действия сухопутных сил. 18 февраля 1937 года командование крейсером принял капитан Рамон де Осамис-и-Ластра (Ramon de Ozamiz-y-Lastra).

После малагской операции "Балеарес" действовал в районе Гибралтарского пролива и в западном Средиземноморье, где выполнял функции наблюдения и блокады, а также защищал судоходство в этом регионе.

13 апреля 1937 года "Балеарес" обстрелял Капельон де ла Плана, а 14 апреля – бухту Таррагона. 20 апреля 1937 года командиром крейсера был вновь назначен капитан Мануэль де Виерна.

С 20 апреля по 4 мая 1937 года "Балеарес" выполнял разнообразные поручения, в том числе эскортную и блокадную службу, обстреливал неприятельское побережье и препятствовал рыболовству. Он провел две небольшие акции против кораблей неприятеля. В основном все эти задания он проводил в компании со своим систершипом "Канариасом".

С 17 по 26 мая 1937 года он провел несколько эскортных операций. 24 мая в районе Пальмы (Мальорка) он подвергся воздушной атаке, в ходе которой получил одно попадание, повлекшее небольшие потери в личном составе и ничтожные повреждения.

По возвращению в Кадис на нем была установлена четвертая башня 203-мм орудий ("У" или "Дора") и дополнительно еще две 120-мм зенитные установки.

Начав 4 июня 1937 года, он продолжил эскортирование конвоев, действия на коммуникациях противника и бомбардировки неприятельских берегов.

12 июля 1937 года у мыса Кульера он имел краткое боевое соприкосновение с шестью республиканскими эсминцами, прошедшее на больших дистанциях. Эсминцы начали отход и вышли из боя.

С 14 по 20 июля 1937 года крейсер продолжил операции по конвоированию своих транспортов и действия на неприятельских коммуникациях в районе западного средиземноморья – Гибралтарский пролив.

20 июля 1937 года он отбыл из Кадиса в Ферроль, чтобы несколько разгрузить крейсер "Альмиранте Сервера" в районе Бискайского залива. С 22 по 31 июля он оперировал у северного побережья Испании, пытаясь прервать неприятельское судоходство в этом районе.

С 31 июля по 6 августа в Ферроле крейсер проходил докование в сухом доке. 6 августа он покинул Ферроль и 8 числа возвратился в Средиземноморье.

Он продолжал ставшими уже обычными операциями по эскортированию конвоев и действия на коммуникациях противника до 7 сентября 1937 года, когда имел боевое соприкосновение с республиканскими крейсерами "Либертад" и "Мендес Нуньенс", которые были в компании с несколькими эсминцами. Республиканские корабли эскортировали конвой. Эта акция произошла между Черчелем и североафриканским побережьем. Тактически бой проходил очень нерешительно, и "Балеарес" получил несколько попаданий, но из четырех республиканских купцов, находившихся в конвое, два своими экипажами выбросились на северный африканский берег, а два других поспешили найти убежище в бухтах северной Африки. Все четыре в итоге не достигли портов назначения.

Одно из этих попаданий вызвало на "Балеаресе" пожар на батарее среднего калибра в районе стеллажей с готовыми боеприпасами. Очевидно, во время этого пожара корабль подвергся серьезной опасности. В этих обстоятельствах несколько человек добровольно выбросили горящие боеприпасы. Среди первых был солдат Морского корпуса (Marine Corps) Мануэль Луис (Manuel Lois), который начал выбрасывать уже красные от огня снаряды, до тех пор пока сам, весь обожженный не упал на палубу. Он умер на следующий день и был посмертно награжден Главнокомандующим испанским (националистским) флотом Военно-морской медалью (Navy Medal). Позднее генерал Франко собственноручно наградил солдата Луиса крестом Святого Фернандо (Cruz Laureada de San Fernando).

Корабль возвратился к исполнению своих обязанностей по эскортированию конвоев и прерыванию неприятельского судоходства на средиземноморье до 2 октября, когда он отбыл в Ферроль, чтобы произвести кое-какой ремонт и улучшить приборы контроля огня.

Капитан Мануэль де Виерна был произведен в контр-адмиралы и назначен командующим дивизионом крейсеров. Новым командиром крейсера стал капитан Исидро Фонте-нья-и-Маристани (Isidro Fontenla-y-Maristany).

22 ноября 1937 года "Балеарес" вышел в Кадис, куда прибыл 24-го. До конца февраля 1938 года он выполнял свои обычные обязанности в Средиземноморье.

5 марта 1938 года он на короткое время зашел в Пальму (Мальорка). "Балеарес" был в кампании с крейсерами "Канариас" и "Сервера". Их цель состояла в поддержке для прибытия двух купцов "Умбо Менди" и "Аскори Менди", которые вышли из Италии под конвоем канонерок "Каналехас" и "Кановас" и эсминцев "Веласко", "Уэска" и "Теруэль".

В это время, главком правительственных сил, держащий свой флаг на легком крейсере "Либертад", вице-адмирал Луис де Убиета (Luis de Ubieta), закончил тренировки со своей эскадрой, частично с помощью зарубежных моряков и военспецов. Утром 5 марта 1938 года вице-адмирал Убиета получил информацию, что националистские крейсера замечены в море между Форментарскими островами и Картахеной. Он решил выйти в море, чтобы ночью завязать с ними бой. Взяв курс на Балеарские острова, Убиета приказал первому дивизиону эсминцев в составе "Альмиранте Вальдеса", "Альмиранте Миранды" и "Альседо" отойти от эскадры. Крейсера адмирала Убиеты "Либертад" и "Мендес Нуньес" находились в пределах визуального контакта со вторым дивизионом эсминцев "Санчес-Баркастеки", "Альмиранте Антекера" и "Лепанто", также как и с отдельной группой эсминцев, состоящей из "Гравины" и "Ласаги". Дистанция между прикрытием и ядром эскадры составляла около 5-10 миль. Правительственные силы, однако, не знали, что сильный конвой националистов, идущий в южном направлении, защищался одними вспомогательными крейсерами, эсминцы использовались для создания защитного экрана крейсерам. Из-за того, что в этом районе в январь-феврале участились атаки подводных лодок, в водах вокруг Балеарских островов постоянно патрулировали корабли Королевского флота. Из-за этого, когда немного спустя после полуночи 6 марта 1938 года второй дивизион эсминцев правительственной эскадры во мгле увидел надстройки "Балеареса", на всех эсминцах, его приняли за британский корабль. С эсминцев передали сигнал, согласно книге сигналов, которые имели силу и с началом гражданской войны. Сигнал был замечен с мостика "Либертада". Адмирал Убиета немедленно приказал им выйти в торпедную атаку, в это время дистанция между обеими эскадрами не превышала 3000 м. Несмотря на то, что луна закатывалась, видимость была отличная. Оба националистских крейсера "Балеарес" и "Канариас" к этому времени были без прикрытия эсминцев (они отсоединились с наступлением темноты), так что для "Санчес-Баркастеки" это атака проходила как на учениях. Но обе выпущенные торпеды прошли мимо цели. Желая выйти из боевого соприкосновения со вторым дивизионом, националистский контр-адмирал де Виерна приказал повернуть на северо-восток, сам того не зная, взяв курс к первому дивизиону эсминцев правительственных сил. Следовательно, националистский адмирал сам лез в мышеловку.

После торпедной атаки второй дивизион потерял след крейсеров. Спустя примерно час, националистские крейсера обнаружили первый дивизион и для того чтобы уйти от него взяли курс 180°. Идя на контркурсах националистские крейсера и второй дивизион эсминцев встретились в 02.15 6 марта 1938 года. Почти одновременно националистские крейсера были обнаружены с "Либертада" по левому борту на удалении около 5000 м. Националистские крейсера начали артиллерийскую дуэль, используя осветительные снаряды на парашютах. Правительственные крейсера "Либертад" и "Мендес Нуньес" ответили, но они использовали прожектора. Как только началась стрельба, адмирал Убиета приказал эсминцам произвести торпедную атаку. Со своими необученными командами ни одна из сторон попаданий так и не добилась. Во время дуэли националистские крейсера заняли положение между правительственными крейсерами по левому борту и вторым дивизионом по правому. Все внимание на "Балеаресе", "Канариасе" и "Альмиранте Сервере" было приковано к правительственным крейсерам (по левому борту) и, возможно, поэтому второй дивизион обнаружен не был. С дистанции 2000 м "Санчес-Баркастеки" выстрелил 4, "Альмиранте Антекера" 5 и "Лепанто" 3 торпеды по националистским крейсерам. В 02.20 в "Балеарес" попало три торпеды, и из башни "В" взметнулся сноп пламени. Стрелять теперь было невозможно, так как пламя ослепило комендоров обеих сторон, и дуэль сама собой прекратилась. Адмирал Убиета взял со своей эскадрой курс на Картахену и в 07.00 6 марта 1938 года вошел в бухту. Оставшиеся "Канариас" и "Альмиранте Сервера", разыскиваемые неприятелем, на время прервавшем охоту, взяли курс на конвой, оставив позади горящий "Балеарес".

Как уже говорилось, "Балеарес" получил три попадания: два в носовую часть и одно по миделю. Крейсер сильно накренился на правый борт. Несколько танков, заполненных авиационным бензином, были охвачены пламенем и взорвались. Мазут толстым слоем растекался по воде, убив много членов команды крейсера, сброшенных взрывами в воду. В 04.30 британские эсминцы "Кемпенфельт" и "Бореас", очень рискуя, подошли к крейсеру. Около 07.00 бомбардировщики из Картахены атаковали горящий "Балеарес" и добились одного попадания. Примерно в это же время были атакованы авиацией и "Канариас" с "Альмиранте Сер-

верой", которые уже покинули сцену разворачивающейся трагедии. В 12.40 "Балеарес" был вторично атакован четырьмя бомбардировщиками с 250-кг бомбами. Далее, в первой половине дня было произведено еще четыре налета. Однако попаданий больше не было, тем не менее "Балеарес" с развивающимся контр-адмиральским флагом пошел на дно. Контр-адмирал и большинство из его штаба погибли. На дворе было 6 марта 1938 года.

Крейсера типа "Канариас" [3]

Тяжелые крейсера типа "Canarias" были разработаны мистером Уотсом после появления на свет британского типа "County", чьи общие очертания корпуса и вооружение угадывались в испанских крейсерах. Три трубы крейсеров "County" были уменьшены до двух и в конце концов "упакованы" в экстравагантного вида одиночный вертикальный канал. Надстройки также несколько различались и выглядели более современно и компактно. Горизонтальная защита была подобна таковой на их "британских кузенах", но толщина вертикального бронирования немного увеличивалась. Более ярко выраженными были и противоторпедные були. Мощность машин также увеличивалась для достижения эффективной скорости 33 узла. Как и "County", эти крейсера стали хорошими мореходами. Зенитное вооружение состояло из восьми 120-мм пушек и нескольких меньшего калибра, число которых постоянно менялось в течение всей войны. В отличие от британцев, 12 торпедных аппаратов на крейсерах были неподвижными, а катапульта, предусмотренная проектом, так никогда и не была установлена. "Baleares" был введен в строй только с тремя (или двумя, по некоторым источникам) 203-мм башнями. Но до конца своей карьеры он успел пройти довооружение.

Их строительство началась еще в 1928 г., но политические проблемы задержали их завершение, и к июлю 1936 г. они находились в Эль Ферроле, во все еще неудовлетворительном состоянии. Следовательно, они оказались в руках националистов, и в начавшемся конфликте их скорость и вооружение стало наиболее ценным франкистским "достоянием".

"Canarias" заложен: 15 августа 1928 г., спущен на воду: 28 мая 1931 г., укомплектован: сентябрь 1936 г., исключен: в декабре 1975 г.

Самый известный и наиболее активно действовавший в гражданской войне корабль, был введен в строй в сентябре 1936 года, со 102-мм зенитками вместо 120-мм, и с директорами огня снятыми с береговых батарей. Как корабль, в спешке законченный, его экипаж, набранный главным образом из молодых добровольцев, был совершенно необученный. По этой причине "Canarias" не использовался в Бискайском заливе против республиканского флота. Крейсер был послан, взамен "Almirante Cervera" в Гибралтарский пролив, после того, как большая часть республиканского флота была переведена на север. 29 сентября крейсера обнаружили два республиканских эсминца, блокировавших пролив ("Almirante Ferrandiz" и "Gravina"). "Canarias" открыл огонь по "Ferrandiz" с расстояния 20000 м. И уже третий залп дал фатальное для эсминца накрытие, который и затонул через несколько минут. "Gravina" удалось уйти невредимым и скрыться в Касабланке. Так всего за несколько минут националисты получили полный контроль над проливом. Таким образом, посылка республиканского флота в Бискайский залив стала, возможно, самой главной стратегической ошибкой.

В последующих месяцах, почти всегда с "Cervera" корабль чередовал операции в Бискайском заливе с акциями в Средиземном море. Он бомбардировал каталонское побережье, и оказывал огневую поддержку при захвате Малаги. В октябре крейсера предприняли акцию против возвращающегося на Средиземноморье республиканского флота, но обе эскадры разминулись ночью, не обнаружив друг друга. 12 декабря у Орана "Canarias" потопил советское грузовое судно "Комсомол". Хотя потопление и вызвало международный резонанс, но с тех пор активность Советов по поддержке республиканцев значительно снизилась, так как они больше не хотели жертвовать своими торговыми судами.

В феврале 1937 г. "Canarias" столкнулся с греческим грузовым судном и был поставлен на ремонт в Кадис. Затем он присоединился к "Baleares" и оба крейсера переместились в новую базу на Мальорке. В марте он вновь переведен в Бискайский залив, где захватил несколько грузовых судов. 25 апреля "Canarias" и "Baleares", предприняли акцию против возвратившегося в Картахену после бомбардировки Малаги республиканского флота. После короткой перестрелки, не имевшей последствий для обеих сторон, националистские крейсера удалились, так как к республиканцам присоединилась береговая 380-мм батарея, в ради-

ус действия которой вошли крейсера. Затем они сделали попытку вступить в бой с "Jaime I", который выскочил на мель днем раньше, но тот уже нашел убежище в Альмерии.

"Canarias", вместе с другими крейсерами, сопровождал конвой из Италии. В ночь на 23 сентября недалеко от Калельи (Менорка) крейсер захватил направлявшихся на остров два транспорта, после того как три эсминца их сопровождения сбежали. В октябре 1937 г., после ликвидации северного фронта, националистский флот действовал исключительно на Средиземном море. В январе 1938 г. "Canarias" бомбардировал Барселону, а в феврале националистские крейсера обстреляли ряд контролируемых республиканцами портов и участвовали в сопровождении нескольких конвоев.

6 марта 1938 г. во время эскортирования конвоя был потоплен "Baleares". "Canarias", в это время шедший с ним в одной линии по корме, принял командование и продолжил эскортирование, оставив в воде моряков потопленного крейсера. Они были спасены британскими эсминцами и переданы националистам, после того как "Canarias" и "Cervera" возвратились с выполнения боевого задания. Крейсера подверглись налету республиканской авиации, но счастливо избежали каких-либо попаданий.

Республиканский флот не был способен воспользоваться преимуществом своей победы, и крейсера "Canarias", "Cervera" и "Navarra" продолжили свою неустанную работу по блокированию, эскортированию и бомбардировке.

27 августа, "Canarias" пресек попытку прорыва вражеского эсминца "Jose Luis Diez" из Гавра в Картахену. "Canarias" мог потопить вражеский эсминец единственным попаданием, но к несчастью "Jose Luis Diez" смог скрыться в Гибралтаре. До конца войны это было единственной стоящего внимания акцией, если не считать блокаду Картахены в последние дни войны.

После войны "Canarias" неоднократно модернизировался, пока в 1975 году не был исключен из списков флота.

"Baleares" заложен: 15 августа 1928 г., спущен на воду: 20 апреля 1932 г., укомплектован: 28 декабря 1936 г., потоплен: 6 марта 1938 г.

Подобно своему близнецу, в начале войны "Baleares" находился в небоеготовом состоянии в Ферроле. Он, не до конца законченный, был введен в строй в декабре 1936 г. Вплоть до лета 1937 г. на "Baleares" не было четвертой башни. В своих первых акциях в начале 1937 г. крейсер неизменно сопровождал "Canarias", но с этого времени он начал оперировать практически всегда самостоятельно. На рассвете 20 мая, конвоируя танкер, он повстречался с большей частью республиканского флота (двумя крейсерами и шестью эсминцами), но из-за густого тумана с крейсера обнаружили только два головных корабля, с которыми он и вступил в короткую и безрезультатную перестрелку.

12 июля у Валенсии крейсер обнаружил шесть республиканских эсминцев, сопровождавших два судна. Он отогнал их орудийным огнем, но пароходы все-таки смогли скрыться.

Утром от 7 сентября, снова в одиночку, "Baleares" обнаружил у мыса Черчель (Алжир) конвой из четырех, следовавших в западном направлении пароходов, сопровождаемых крейсерами "Libertad", "Mendez Nunez" и семью эсминцами. Находясь в неблагоприятной позиции, между берегом и вражескими силами, националистский крейсер привлек к себе оба противостоящих крейсера, в то время как республиканские эсминцы оставались с конвоем. Несмотря на то, что огонь "Baleares" был далеко не точен, он сумел добиться накрытия "Libertad", но также получил в свою очередь два попадания с неприятельских крейсеров. Одно из них вызвал опасный пожар в районе погребов 120-мм снарядов. В это время другой крейсер "Mendez Nunez", был вне досягаемости орудий "Baleares". "Libertad" прервал перестрелку и направился к конвою. "Baleares" затем начал преследование вражеского флота. Днем, после неоднократных потерей контактов, "Baleares" удалось найти республиканские крейсера и снова навязать им бой, также кончившийся безрезультатно. В конечном счете, крейсер прервал контакт и стал поджидать спешивший из Сеуты "Canarias". Но в ходе последовавшего поиска, оба националистских крейсера больше не смогли обнаружить конвой, который тем временем вошел в порт Черчель. Не удалось обнаружить и неприятельские военные корабли по дороге к Картахене. Несмотря на повреждения, "Baleares" в одиночку смог предотвратить достижение вражеским конвоем своего адресата – Испанскую Республику. В последующие месяцы он сопровождал "Canarias" практически во всех акциях.

В ночь с 5 на 6 марта 1938 г., три националистских крейсера сопровождали два парохода, что, по-видимому, было стандартной операцией, так как адмирал Морено (Moreno), командующий флотом, отдал командование эскадрой подчиненному ему адмиралу Виерна (Vierna), что тот выполнил с необычайной самоуверенностью. Республиканский адмирал Убиета (Ubieta) решил произвести набег торпедными катерами на Пальму (Мальорка), где по данным его разведки находились националистские крейсера, осуществляя дальнюю поддержку республиканским флотом. Но операция торпедных катеров была отменена из-за плохой погоды, однако Убиета решил оставаться в море. Таким образом, оба флота приближались к мысу Палос и друг к другу, еще не зная об этом. В 00.36 на удалении 2000 м, почти одновременно, крейсера "Libertad" и "Mendez Nunez" и пять сопровождавших их эсминца вступили в визуальный контакт с тремя националистскими крейсерами. Но только одному эсминцу удалось произвести торпедную атаку до потери контакта. Два флота, несколько раз меняли свой курс, пока в 02.00 "Baleares" снова не был обнаружен вражеской эскадрой примерно на удалении 2000 м. Но на этот раз адмирал Виерна и совершил свою фатальную ошибку, открыв огонь осветительными снарядами, открывая тем самым свое положение врагу. Теперь республиканцы имели время, чтобы принять контрмеры. "Baleares" получил попадание с "Libertad" и почти одновременно в него попала одна или две торпеды (вероятно с "Lepanto") которые взорвались в районе носовых погребов и капитанского мостика. Корабль потерял ход и практически от носа до кормы его охватил быстро распространяющийся пожар. "Canarias", шедший позади, подал вправо и тем самым избежал столкновения. "Cervera" шел впереди. Но республиканцы преследования не проводили и покинули район. "Canarias" и "Cervera" продолжили сопровождение конвоя до тех пор, пока тот не был в безопасности, а затем возвратились к месту гибели для поиска оставшихся в живых. Эсминцы Королевского флота присоединились к операции по спасению, но 700 человек уже утонули вместе с крейсером.

Поскольку эсминцы, приобретенные в Италии, были старые и медленные, националисты могли активно применять исключительно крейсера, несмотря на огромный риск, которому они подвергались в случае боя с неприятельскими эсминцами и миноносцами, особенно ночью. Четырьмя годами позже американские и австралийские крейсера у Гуадалканала получили подобный, но еще более жестокий урок.

Последний "вашингтонский" крейсер [4]

Заклученный в 1922 году Вашингтонский договор ограничил максимальное водоизмещение крейсеров 10000 тоннами, а их главный калибр – 203 мм. Все государства, участвовавшие в подписании этого договора, тут же начали строить корабли, отвечавшие максимально дозволенным нормам. Отсюда подобные корабли и получили название "вашингтонских" крейсеров.

Из-за своей экономической отсталости, в первой четверти XX века Испания не имела достаточно мощного и современного военно-морского флота, способного обеспечить безопасность морских рубежей метрополии и заморских территорий. В составе испанского флота находилось всего пять более-менее новых крейсеров послевоенной постройки, слабых неспособных противостоять тяжелым крейсерам, появившимся после договора 1922 года.

В 1926 году испанцы приняли программу развития флота, предусматривавшую строительство в ближайшем будущем двух крейсеров, близких по характеристикам "вашингтонским". Их проектированием занялся английский инженер сэр Филипп Уоттс, который принял за основу проект, строившихся в то время для Королевского флота (Royal Navy) крейсеров типа "Каунти". По сравнению с ними испанские корабли должны были иметь большую скорость хода и лучшую защиту. Уоттс предусмотрел для них бортовую броню толщиной 51 мм, которая вдвое превосходила бронирование первых крейсеров типа "Каунти" (серии "Кент"). Корпус новых кораблей был на 1,2 м уже и немного длиннее, что вместе с увеличенной мощностью машин 90000 л.с. ("Каунти" – 80000 л.с.) давало дополнительные узлы скорости. Увеличение количества котельных с двух до трех повышало живучесть в случае попаданий. Как и на английских крейсерах, между машинными и котельными отделениями располагались погреба боезапаса артиллерии среднего калибра. Боевая рубка размещалась в более высокой и обтекаемой надстройке, что уменьшало сопротивление воздуха и задымленность (очень досаждавшую на британских единицах). Первоначальный проект преду-

смастривал две дымовые трубы, но в процессе постройки, они были объединены в одну, более широкую и обтекаемой формы. Кроме аэродинамических выгод, эта форма способствовала более эффективному удалению дыма от боевой рубки. Как и корабли типа "Кент", испанские крейсера получили противоторпедные буи.

Проектное вооружение крейсеров состояло из 8×203 -мм орудий, располагавшихся в четырех башнях (угол возвышения стволов 70°), 8 одноствольных 120-мм установок, 8 спаренных 40-мм зениток (4×2), 4 12,7-мм пулеметов, 12×533 -мм торпедных аппаратов (4×3), двух бомбометов и одного бомбосбрасывателя для глубинных бомб. За трубой располагалась катапульта с двумя самолетами. В общем, расположение вооружения было аналогично крейсерам типа "Каунти"; иначе были размещены лишь торпедные аппараты. На британских кораблях они располагались на верхней палубе, симметрично относительно оси симметрии корабля и выстрелянная торпеда падала с высоты 9 м, часто повреждая свои механизмы. Уоттс разместил торпедные аппараты под палубой, перпендикулярно оси симметрии корабля, что уменьшало расстояние до поверхности воды, и выстрелянная торпеда входила в воду с меньшим углом. Это предохраняло ее от повреждений. Несмотря на улучшение, испанские крейсера унаследовали и недостатки присущие всем современным им "вашигтонским" крейсерам: они были слишком дорогие и для своих размеров явно недостаточно бронированы.

31 марта 1928 года верфь Sociedad Española de Construcción Naval в Ферроле получила заказ на два таких крейсера, названных "Канариас" и "Балеарес". От планировавшегося строительства третьего, "Эль Ферроля", отказались в пользу нескольких более мелких единиц. Испания решила пойти на огромную трату средств для будущих крейсеров с необходимым условием, что строиться они будут только на национальных верфях. Это давало работу многим тысячам рабочих, а судостроительная промышленность получала необходимый опыт сооружения столь сложных кораблей.

Из-за финансовых затруднений постройка кораблей затянулась. Их кили были заложены 15 августа 1928 года. "Канариас" сошел на воду 28 мая 1931 года, а "Балеарес" – 20 апреля следующего. 27 сентября 1934 года "Канариас", не получивший кормовые башни главного калибра, прошел ходовые испытания. К 17 июля 1936 года, когда начался мятеж генерала Франко, "Канариас" все еще не имел средней артиллерии и ни каких приборов управления огнем, а "Балеарес" кроме того еще и двух башен главного калибра. С началом гражданской войны прекратились всякие поставки военного оборудования, в том числе и оборудования для крейсеров. Большая часть флота поддержала республиканцев, тогда как повстанцам достались лишь корабли в захваченной ими Феррольской базе, поэтому окончание строительства обоих крейсеров стал для франкистов вопросом жизни или смерти.

В качестве средней артиллерии "Канариас" получил 4×102 -мм орудий с линкора "Эспанья", а также две старые 57-мм пушки. На нем установили и приборы управления огнем, прежде находившиеся на береговой 152-мм батарее. В Италии и Германии было заказано самое новейшее оборудование, но для его получения требовалось время. "Канариас" вышел в свой первый поход 18 сентября 1936 года, в то время как "Балеарес" был "временно закончен", только с двумя носовыми башнями главного калибра, лишь 16 декабря 1936 года. В январе 1937 года вооружение последнего дополнилось еще одной кормовой башней ГК и четырьмя итальянскими 100-мм пушками. В июле того же года на корабле наконец установили недостающие 203-мм орудия, вместе с 2 (?) 120-мм и несколькими 40-мм зенитками. Скорее всего, именно в это время "Балеарес" получил свою "визитную карточку" – "козырек" на трубе, отличавший его от "Канариаса".

Оба корабля применялись довольно активно. Они охраняли транспорты с оружием и прорывали республиканскую блокаду в Гибралтарском проливе. 13 февраля 1937 года "Канариас" столкнулся с греческим пароходом "Метропи", что повлекло за собой длительный ремонт в Ферроле. В ночь с 5 на 6 марта 1938 года в бою у мыса Палос "Балеарес" получил с республиканских эсминцев попадание тремя торпедами. Несмотря на детонацию носовых погребов и пожар в топливных танках, крейсер продержался на воде до утра, после чего, получив попадание 250-кг бомбы, затонул.

Во время войны "Канариас" получил все-таки свое штатное вооружение. В октябре 1936 года на нем было установлено шесть, а в феврале следующего, еще два 120-мм орудия.

Также в октябре 1936-го он получил две спаренные 37-мм и 4×20 -мм (4×1) зенитки. 102-мм орудия были сняты, а 57-мм остались, выполняя роль пушек для салюта.

По окончании гражданской войны, 120-мм орудия получили противоосколочные щиты. Количество 37-мм зениток увеличилось до 12-ти, а 20-мм были сняты. "Канариас" утратил свою короткую фок-мачту (стенги были сняты еще после испытаний). Вернулась она на свое место только в 1949-м. На перестроенный и расширенный мостик был, наконец, установлен подходящий прибор управления огнем. В конце 40-х торпедные аппараты демонтировали.

Достоин упоминания тот факт, что в мае 1941 года испанское правительство направило "Канариас" с двумя эсминцами на поиск спасшихся с "Бисмарка". Это и было то "спасибо", которое сказал генерал Франко за оказанную ему в ходе гражданской войны помощь. Испанские корабли смогли найти только пять трупов немецких моряков.

С октября 1952 по февраль 1953 года "Канариас" прошел в Ферроле модернизацию. Его трубы разделили, надстройку еще более расширили, переднюю мачту заменили. Новая зенитная артиллерия стала состоять из четырех 40-мм (4×1) и четырех 37-мм (2×2) орудий. В конце 50-х "Канариас" обзавелся новым электронным оборудованием, что привело к развитию его мачт. Испанцы вынашивали планы вооружить крейсер ракетами, а также новейшими американскими 127-мм или 76-мм орудиями, но так как корабль уже порядком устарел, подобная модернизация была признана нецелесообразной. В 1961 году крейсер получил бортовой номер С21. В 1969 году его приспособили для функций корабля управления. Он получил навигационную систему Десса 12, американский радар надводного поиска SG6B, а также радар воздушного наблюдения Marconi MLA-1B.

В послевоенное время "Канариас" принял участие практически во всех боевых операциях испанского флота (в Марокко, Гвинейском заливе, в деле о захвате парохода "Санта Мария"), а также во многих официальных празднествах. Для франкистского правительства он являлся символом победы в гражданской войне. 17 декабря 1975 года крейсер был исключен из списков флота, став таким образом, последним из существовавших "вашингтонских" крейсеров (а "Балеарес" стал первым потопленным кораблем этого класса). 14 сентября 1977 года его продали на слом. 203-мм башня "В" была установлена на памятнике перед Военно-морской школой (Escuela Naval Militar) в Марисасе, в то время как одно из 120-мм орудий – в Лас Пальмасе (Канарские острова).

"Canarias" и "Balears" [5]

В ноябре 1921 года началась военно-морская конференция, закончившаяся 6 февраля 1922 года подписанием Вашингтонского договора устанавливавшего пропорции суммарного водоизмещения и числа линейных кораблей для всех ведущих военно-морских держав. Там же были согласованы и ограничения для крейсеров. Так впервые на бумаге появились известный как "вашингтонский" или "договорной" тип крейсеров, впоследствии повсеместно обозначенный как "тяжелый" из-за своего мощного вооружения при сравнительно небольшом тоннаже.

Словом, эти "договорные" корабли, чья боевая ценность была сомнительна уже в те времена, по своим характеристикам, водоизмещению и калибру артиллерии соответствовали построенной незадолго до того в Великобритании пятерке крейсерам типа "Raleigh". Следовательно, договор давал возможность всем державам "подтянуть" характеристики своих крейсеров до уровня крейсеров "старшего брата", водоизмещение которых как раз не превышало 10 тысяч тонн, без экипажа, воды и топлива, с главной артиллерией из 200-мм орудий. Естественно, оставалась возможность сделать новые корабли более скоростными, но эти рамки все равно были явно недостаточны для создания эффективной защиты.

В то время этот тип был необычайно моден, из-за чего, страстно желая восстановления флота, наши политики обдумывали возможность принятия на вооружение упомянутый тип крейсеров. Тем не менее, в ходе совещаний с руководством флота, 13 июля 1926 года был принят закон, по которому первоначальные планы были откорректированы и теперь уже предлагалась закладка не трех крейсеров, а двух: "Canarias" и "Balears". Третий, "El Ferrol" был заменен пятью эсминцами.

"Canarias" и "Balears", сметная стоимость которых составила по 180 млн. песет, полностью отвечали военно-морской концепции, зародившейся в Вашингтоне. Если говорить точ-

но, то в основе их проекта был положен английский тип "Berwick", но без трех "классических" труб. Проект разработал м-р Уоттс, бывший техническим директором английского Адмиралтейства. Его обязали установить на крейсерах устройства для катапульта, что он еще ни разу не делал.

Оба однотипных корабля были заложены в один день – 15 августа 1928 года, в присутствии генерала Примо де Ривера на феррольских эллингах судостроительного предприятия Constructora Naval. "Canarias" сошел на воду в мае 1931 года, а 20 апреля следующего – его брат-близнец.

Неторопливое строительство этих крейсеров в 1933-м еще более задержалось из-за начавшейся революции и окончательное их завершение, а также выход на ходовые испытания состоялись уже в националистском флоте. В сложившейся на море военной ситуации, работы по строительству близнецов на феррольском арсенале были вынуждено активизированы. Так что и "Canarias", и "Baleares" были закончены и укомплектованы нашими славными моряками всего за несколько военных месяцев.

Лишенный подходящих приборов управления огнем, зенитной артиллерии и кормовых башен главного калибра, "Baleares" присоединился к действующему флоту в конце несчастного 1936 года – 28 декабря. "Canarias" вошел в строй на несколько месяцев раньше, и также не совсем законченный, а уже 29 сентября им была одержана победа над противником, первая с начала войны. В этот день в Гибралтарском проливе он обрушил свой огонь на неприятельский эсминец "Almirante Ferrandiz", который взорвался и быстро затонул, а крейсер ровно час спустя бросил якорь в базе. Он весьма вовремя был переведен в эти беспокойные южные воды, и в значительной степени способствовал защите жизненно важных путей с североафриканским плацдармом.

В это время все крейсера, еще строящиеся или уже укомплектованные, были объединены в дивизион крейсеров (националистский флот располагал еще одним крейсером – "Almirante Cervera"). К сожалению, Кадис не располагал необходимыми мощностями для ремонта и комплектования крейсеров.

Оба крейсера, с установленным наиболее необходимым оборудованием (на "Baleares" четвертая башня главного калибра не была установлена вплоть до лета 1937 года), приняли участие в операции по взятию Малаги. Они оказывали содействие и поддерживали огнем колонны на берегу, рвавшие к центру города. Но окончание этой блестящей операции было омрачено столкновением "Canarias" с греческим купцом, из-за чего на время своей починки он был вынужден передать флагманский штандарт "Baleares", который можно было отличить издали по своей "визитной карточке" – козырьком на трубе.

Эти единицы, в одиночку или парой, участвовали в бесконечном числе операций: они бомбардировали и подожгли резервуары с топливом в Альмерии и Барселоне; вели жестокие и действенные бои на морских коммуникациях противника; топили и захватывали купеческие суда. Наиболее значительной добычей "Canarias" стали захваченный в начале 1937 года танкер "Campuzano", а в марте того же года "Mar Cantabrico", возвращавшейся из Мексики в Бильбао, до отказа забитый военными материалами и взрывчаткой. Храбрая призовая партия, набранная на борту крейсера, которой было разрешено взорвать или потопить захваченный пароход, была отмечена командованием. Командир партии капитан-лейтенант дон Альфредо Лостау (Alfredo Lostau) был награжден крестом Св. Фернандо (Cruz Laureada de San Fernando). Также награждена была и вся команда, принимавшая участие в захвате. Позднее вооруженный, этот купец вошел в состав националистского флота как вспомогательный крейсер и оказал ему неоценимую услугу.

В продолжение этой войны на коммуникациях, в июле 1937 года "Baleares" рассеял у холмов Кульера конвой, охраняемый эсминцами, которые поспешили скрыться, выставив дымовую завесу. Несколько недель спустя, в сентябре, недалеко от Черчеля, перед Алжиром, "Baleares" сразился с сильной неприятельской группировкой, состоящей из крейсеров и эсминцев. После эффективной стрельбы, корабли противника бросили охраняемые транспорты на произвол судьбы, которые поспешили выброситься на берег. Потерь и повреждений националистские корабли не имели.

Крейсера-близнецы выполняли задачи по поддержанию блокады побережья Средиземного моря, которая с сентября 1937 года затруднилась из-за конференции в Неоне, обстреливали множество целей в прибрежной местности. Кораблям постоянно приходилось

отражать воздушные налеты неприятеля, и на первых порах, когда был недостаток в зенитной артиллерии, они открывали огонь даже из орудий главного калибра, угол возвышения которых в 70° позволял вести огонь по самолетам, правда с весьма проблематичной эффективностью.

В трагическую ночь с 5 на 6 марта 1938 года, дивизион крейсеров, в сопровождении других националистских судов, эскортировал конвой к Трес Форкас, у мыса Палос повстречался с эскадрой неприятеля. Она состояла из крейсеров "Libertad", "Mendez Nunez" и более двух дивизионов эсминцев, с "Barcaiztequi", "Antequera", "Lepanto", "Lazaga" и другими. "Baleares" в ходе боя рискованно маневрировал и вступал в перестрелку, пытаясь отойти к своей базе, но корабли противника пресекли это. Отгадав планы, неприятель, наконец, настиг громаду крейсера, неясно видневшуюся в темноте, и выпустил с короткого расстояния веер торпед по этой цели большой длины. Попадания торпед были совершенно неожиданны. Все они попали в носовую часть, вызвав детонацию носовых погребов. Несмотря на продолжавшиеся во внутренних отсеках взрывы, крейсер все-таки оставался на плаву и только после многочасовой агонии затонул. Несколько лет спустя подобная трагедия, но в большем масштабе случилась с итальянскими "вашингтонцами" в битве у Матапана.

На корабле погибли контр-адмирал дон Мануэль де Виерна (Manuel de Vierna) со своим штабом, командир корабля капитан 1 ранга Исидро Фонтенья (Isidro Fontenla) и большинство офицерского состава и семисотенного экипажа. Более 300 оставшихся в живых, целых и раненых, были спасены подошедшими английскими эсминцами "Boreas" и "Kempfenfelt". Они, вместе с испанскими крейсерами подверглись воздушной бомбардировке неприятеля, что было возмутительно.

Так сложилась короткая карьера "Baleares", чья гибель стала самым большим несчастьем в боевых операциях нашего флота в последнее время. Может быть, этой трагедии не было бы, имей крейсера для разведки и бокового охранения несколько легких и быстроходных кораблей. Но, к сожалению, эскортных кораблей в националистском флоте было явно недостаточно, поэтому неприятель и смог появиться так неожиданно. Команда "Baleares" была награждена коллективной Военной Медалью (Medalla Militar colectiva). Также персональные награды получили три человека: капитан медицины дон Махин Пальярес (Magin Pallares), капитан-лейтенант дон Хуан Х. Сарра (Juan J. Sarra), посмертно, и дон Мануэль Сервера (Manuel Servera), которые последовательно принимали командование крейсером, пытаясь что-либо предпринять в этой ситуации, продолжавшихся взрывов и пожаров, и уже не питавших каких-либо иллюзий по поводу спасения крейсера.

Когда трагическая звезда "Baleares" закатилась, уже был виден конец гражданской борьбы. Но "осиротевший" "Canarias" все-таки смог достаточно эффективно противостоять флоту неприятеля. Он продолжал патрулирование вражеских берегов, которые становились все более и более короткими, до тех пор пока он в феврале 1939 года не закрыл боевую кампанию, прибыв с проверкой в воды Таррагоны.

После Освободительной войны Канарские острова, давшие имя крейсеру, объявили народную подписку на боевое знамя крейсера, которое и было ему вручено в ходе патриотической церемонии в феврале 1940 года в Санта Крус де Тенерифе.

В июне 1941 года, после начала Второй мировой войны, "Canarias" оказал братский жест людям, попавшим в беду: он отправился на поиски потерпевших кораблекрушение с германского линкора "Bismarck".

В последнее время "Canarias" был наиболее представительным кораблем нашего флота. В 1952-53 гг. его частично модернизировали: труба "в стиле кубизма" была перестроена и разделена на две независимые (в этом виде крейсер сохранился до сих пор), восстановив таким образом его первоначальный проектный силуэт. В мае 1962 года он бросил якорь в Пирее, в качестве официального Посольства на проходивших в Афинах свадьбе Его Королевским Величеством доном Хуаном Карлосом Бурбоном и греческой принцессой Софией.

Снабженный теперь новым оборудованием, появившемся после Второй мировой войны, "Canarias", несмотря на планы его исключения из списков флота, остался в строю как флагманский корабль. Таким образом, он остался последним в мире из этого знаменитого и спорного племени "вашингтонцев".

Примечания:

1. Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1945. London: Conway Maritime Press, 1989. P. 401.
2. *Montenegro G.J., Reichenberg H. Baleares // Marine Rundschau. 1977. № 2.*
3. *Lopez M. Cruisers "Canarias" class // navismagazine. com / features / spanish_civil_war / cruisers. htm.*
4. *Klimczyk T. Ostatni krazownik waszyngtonski // Morze. 1986. № 6. S. 38-39.*
5. *Aguilera A. Canarias y Baleares // Buques de la Armada Espanola. Madrid, 1967. P. 93-97.*

References:

1. Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1945. London: Conway Maritime Press, 1989. P. 401.
2. *Montenegro G.J., Reichenberg H. Baleares // Marine Rundschau. 1977. № 2.*
3. *Lopez M. Cruisers "Canarias" class // navismagazine. com / features / spanish_civil_war / cruisers. htm.*
4. *Klimczyk T. Ostatni krazownik waszyngtonski // Morze. 1986. № 6. S. 38-39.*
5. *Aguilera A. Canarias y Baleares // Buques de la Armada Espanola. Madrid, 1967. P. 93-97.*

УДК 94(460).088.2

Крейсера "Канариас" и "Балеарес"¹ Альфредо Агилера² Тадеуш Климчик³ Мигель Лопес⁴ Гульельмо Монтенегро⁵ Ганс Рейхенберг

1 Независимый исследователь, Испания

2 Независимый исследователь, Польша

3 Независимый исследователь, Испания

4 Независимый исследователь, Аргентина

5 Независимый исследователь, Германия

Перевод с польского, испанского, немецкого, английского Н.В. Митюков

Аннотация. Материалы представляют собой подборку переводов иностранной периодической печати, посвященной крейсерам "Канариас" и "Балеарес", наиболее сильных кораблей испанского флота периода гражданской войны. Уделено внимание вооружению и военной истории этих кораблей.

Ключевые слова: Испания, гражданская война, военно-морской флот, крейсера.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 47-52, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.5.47
www.ejournal37.com



UDC 94(477)"19":623.746

The Participation of Ukrainian Companies in Building the Mechanisms for Naval Aviation

Andrey I. Kharuk

Army Academy named hetman P. Sagaydachny, Ukraine
Doctor of History

Abstract

The main program for the development and production of equipment for naval aviation, carried out in Ukraine in 1910 - 1980. The author comes to the conclusion that naval aviation has never been a priority area for the Ukrainian aviation industry. However, throughout its history, the aircrafts intended for naval aviation, developed and in some cases introduced into serial production.

Keywords: naval aviation, aviation industry, airplane, seaplane.

Становление авиации и авиационной промышленности в Украине во многом связано с Одессой. В марте 1908 г. в этом городе был основан один из первых в России аэроклубов, а два года спустя при нем созданы мастерские, в которых осуществлялась сборка самолетов французских проектов. Приморское расположение города, естественно, обуславливало интерес местных авиаторов к гидросамолетам. В 1913 г. В. Хиони и В. Невдачин построили в Одессе один из первых аппаратов этого класса в Российской империи. Конструкция не была полностью оригинальной – машина представляла собой биплан "Фарман" IV, установленный на поплавки собственной разработки. В течение некоторого времени этот летательный аппарат использовался для рекламных полетов над Одессой [1, с. 14].

В дальнейшем мастерские одесского аэроклуба его председателем Артуром Анатрой (банкиром и авиатором-спортсменом) были реорганизованы в авиазавод. Крупные военные заказы, полученные предприятием после начала Первой мировой войны, вывели завод на третье место среди самолетостроительных предприятий Российской империи. Однако основу его производственной программы составляли почти исключительно сухопутные самолеты. Можно отметить лишь две попытки Анатры заинтересовать своими изделиями Морское ведомство. Первая относится к 1916 г. 15 января (по ст. стилю) Авиационный комитет Черноморского флота издал требования к самолету, предназначенному для эксплуатации с палуб авианосцев. Двухместный самолет должен был оборудоваться мотором "Гном-Моносупап" мощностью 100 л.с. и поднимать в воздух 300 кг нагрузки. А. Анатра вызвался построить такой самолет и для уточнения посетил Севастополь, но дальнейшего развития работы по палубному самолету не получили [2, с. 8-12].

В 1917 г. на заводе Анатры испытывали двухмоторный самолет "Анадва" – аппарат оригинальной схемы, представляющий собой два фюзеляжа одномоторных разведчиков "Ана-саль", соединенные общей бипланной коробкой. Такая машина уже к моменту своего появления являлась морально устаревшей и не отвечала требованиям времени. Военное ведом-

ство затягивало с оформлением заказа на неё, поэтому фирма попыталась заинтересовать новым изделием моряков. Летом 1917 г. "Анадву" установили на поплавковое шасси, но 11 августа (по ст. стилю) при попытке взлета с воды самолет потерпел аварию [1, с. 48].

В советские времена первой попыткой авиапромышленности Украины приобщиться к программам развития морской авиации стала инициатива акционерного общества "Укрвоздухопуть", основанного весной 1923 г. Это общество тесно сотрудничало с немецкой фирмой "Дорнье", купив у неё несколько пассажирских самолетов "Комет" и "Меркюри". Для обслуживания и ремонта этих аэропланов "Укрвоздухопуть" основало в Харькове авиаремонтные мастерские [3, с. 4]. Рассматривая дальнейшие перспективы развития воздушных сообщений, акционерное общество запланировало открытие линии Одесса-Стамбул. А для эксплуатации на этом направлении предусматривалось наладить в Харькове лицензионное производство двухмоторных летающих лодок "Валь" [4, с. 27]. Однако этот проект не получил одобрения со стороны советского руководства, и сотрудничество с фирмой "Дорнье" постепенно свернуло.

Ещё со времен Первой мировой войны в Бердянске в полной бездеятельности и разорении находился завод "Матиас" – бывший завод сельскохозяйственных машин, перефилированный в самолетостроительное предприятие. До 1918 г. завод так и не успел наладить полномасштабное производство, выпустив лишь несколько самолетов-разведчиков "Фарман" ХХХ. Советское руководство предприняло попытку реанимировать бердянское предприятие лишь десять лет спустя, отдав его в концессию итальянской фирме SIAI. В апреле 1928 г. в СССР для переговоров прибыл один из руководителей фирмы Л. Каппа. Он предложил наладить в Бердянске производство летающих лодок S.62 в объеме 40–50 единиц в год. Предложение было одобрено Научно-техническим комитетом Управления ВВС и Главным концессионным комитетом (Главконцесскомом). Но условия, поставленные итальянской стороне, оказались неприемлемыми: объем производства ограничивался 30 самолетами в год, а цена снижалась на 20 % по сравнению с предложением итальянской стороны. Переговоры продолжались более года. К ним подключилась фирма "Изотта-Фраскини", предложившая построить в Бердянске авиадвигательный завод. В августе 1929 г. Управление ВВС объявило о намерении ежегодно заказывать в Бердянске 40 гидросамолетов и 100 авиадвигателей. Однако жесткие условия, выдвинутые Главконцесспромом, делали затею экономически невыгодной для итальянской фирмы. В конце концов, от идеи концессии отказались, закупив партию S.62 непосредственно в Италии. Впоследствии производство таких лодок наладили по лицензии, но не в Бердянске, а в Таганроге [5, с. 29].

В 20-30-е годы одним из главных центров развития морской авиации стал Севастополь – главная база Морских сил Черного моря (Черноморского флота). Здесь было создано ремонтное предприятие гидроавиации под названием "Государственные авиационные мастерские № 2", в 1925 г. реорганизованные в ремонтный авиазавод № 45 [6, с. 160]. В 1926/27 операционном году (о.г.; в то время операционный год начинался 1 октября) завод отремонтировал 23 гидросамолета – 17 разведывательных летающих лодок "Савойя" S.16 и шесть учебных поплавковых самолетов МУ-1. [7, л. 196]. На следующий операционный год заводу было определено задание на ремонт такого количества гидросамолетов – 23 единиц (10 "Савойя", 8 МУ-1, 1 "Валь", 4 других) [7, л. 200]. Наряду с этим, завод № 45 осуществлял ремонт широкой гаммы авиационных двигателей: "Фиат" А.12 (мощностью 300 л.с.), "Лоррэн-Дитрих" (450 л.с.), БМВ IIIa (185 л.с.), "Юнкерс" L5 (310 л.с.), "Рон" (120 л.с.). Программа на 1927/28 о.г. предусматривала ремонт 68 авиадвигателей [7, лл. 210об.-213]. Постепенно производственные мощности завода возрастали. Например, в течение 1928/1929 о.г. (согласно неполным данным – без сентября 1929 г.) было отремонтировано 32 гидросамолета, а наряду с традиционными уже машинами "Савойя" S.16 (пять единиц) и МУ-1 (четыре) был налажен ремонт новых поплавковых гидросамолетов-разведчиков МР-1 (23 единицы) [8, лл. 13-202, 9, лл. 1-77].

В 1934 г. на севастопольском предприятии создали собственное конструкторское бюро – "ОМОС завода № 45" (ОМОС – "Опытное морское самолетостроение"). Костяк его коллектива составили бывшие сотрудники московского Научно-исследовательского института Гражданского воздушного флота, а возглавил его Игорь Четвериков [6, с. 161]. Первый самолет, созданный в новом конструкторском бюро, был достаточно оригинальным. Летающая лодка, обозначавшаяся аббревиатурой СПЛ ("самолет подводной лодки") отличалась

очень малыми размерами и была складывающейся. Как явствует из обозначения, гидроплан предназначался для базирования на подводной лодке (в специальном контейнере). Испытания, завершившиеся 29 августа 1935 г., дали неоднозначный результат. С одной стороны, самолет имел неплохие летные качества, малое время подготовки к полету, но с другой – недостаточные мореходные характеристики практически исключали его применение в открытом море. Устранить этот недостаток оказалось принципиально невозможно ввиду малых размеров летающей лодки, поэтому работы по СПЛ свернули. Но единственный построенный экземпляр послужил неплохой рекламой достижений советской авиапромышленности: в 1936 г. он демонстрировался на международном авиасалоне в Милане, а в 1937 г. на СПЛ установили ряд мировых рекордов [10, с. 500-501].

Ещё в Москве И. Четвериков приступил к проектированию двухмоторной летающей лодки-моноплана под моторы М-25 в тандемной надфюзеляжной установке. Проект был одобрен Главным управлением Северного морского пути (Главсевморпуть) и ему присвоили обозначение АРК-3. Постройка опытного самолета велась уже в Севастополе, на заводе № 45. Планом опытных работ на 1936-1937 гг. предусматривалась постройка двух экземпляров АРК-3 – первого для Главсевморпути и второго для Главного управления Гражданского воздушного флота. Сроки готовности самолетов определялись, соответственно, 1 февраля и 1 июля 1936 г. [11, л. 6]. На 1937 г. планировалось заказать заводу № 45 пять серийных АРК-3 [12, л. 4]. Но, как часто бывает в самолетостроении, реальность оказалась несколько отличной от планов. Первый опытный экземпляр АРК-3-1 смог выйти на испытания лишь в сентябре 1936 г. Испытания, несмотря на отдельные замечания, прошли в целом успешно. Однако 14 июля 1937 г. произошла катастрофа: при жесткой посадке мотоустановка сорвалась с креплений и упала на кабину, убив пилота. Второй экземпляр – АРК-3-2 – достроили в военном варианте, установив более мощные моторы М-25А и стрелковое вооружение. Внешение этих изменений задержало постройку самолета, которая была завершена только в мае 1938 г. Но и АРК-3-2 повторил судьбу предшественника – в одном из полетов отломалась хвостовая часть фюзеляжа, и гидроплан разбился. Дальнейшие работы над этим проектом были прекращены [10, с. 501-502].

Одновременно с проектированием АРК-3, Четвериков занимался военной двухмоторной летающей лодкой – морского дальнего разведчика МДР. У этой машины, в отличие от АРК-3, двигатели располагались на крыле. Эскизный проект МДР был готов к маю 1935 г., но его реализацию пришлось отложить ввиду загруженности конструкторского бюро работами по АРК-3 [13, л. 144]. Но в 1937 г. работы по проекту, теперь именуемому МДР-6, возобновили. В начале 1939 г. начались испытания опытного экземпляра с моторами М-63, а в июле того же года он успешно прошел войсковые испытания. Однако скромные производственные возможности завода № 45 не позволяли развернуть серийный выпуск новых самолетов. Производство МДР-6 передали на завод № 31 в г. Таганрог, туда же перевели и конструкторское бюро И. Четверикова [14, с. 16-18]. Севастопольское предприятие вновь стало чисто ремонтным.

В период после Второй мировой войны в Украине формируется достаточно развитой авиапромышленный комплекс, являвшийся составной частью общесоюзного. Его основу составили два самолетостроительных завода – в Киеве и Харькове, а также авиадвигательный в Запорожье. Наряду с этими производственными предприятиями, функционировали и два конструкторских бюро – по проектированию самолетов, основанное в Киеве О. Антоновым, и по созданию авиационных двигателей в Запорожье, у истоков которого стоял А. Ивченко. В течение 50-80-х годов формируется специализация украинской авиапромышленности в рамках общесоюзного комплекса. В частности, КБ О. Антонова занималось проектированием военно-транспортных самолетов всех классов, а также пассажирских самолетов для местных воздушных линий. Серийное производство большинства этих машин осуществлялось за пределами Украины, а в ряде случаев – и за пределами СССР (в Польше и Китае). Первым серийным самолетом, спроектированным этим коллективом, стал одномоторный многоцелевой вариант Ан-2. Среди его многочисленных вариантов были морские модификации. В частности, в 1950-1951 гг. был разработан поплавковый вариант Ан-2В. После успешных испытаний эту машину внедрили в серийное производство на Киевском авиазаводе, а затем и в Польше, где выпускали под обозначением Ан-2М. В 1962 г. на основе Ан-2В разработали лесопожарный вариант Ан-2ЛП. Такая машина при разбеге по водной поверхности набира-

ла в каждый из двух поплавков 630 л воды, затем сбрасывая её на огонь. Изготовили серию из десяти Ан-2ЛП. Наконец, ещё одна оригинальная модификация Ан-2, не получившая отдельного обозначения, была создана по заказу военных моряков. Она предназначалась для радиоуправления катерами-мишенями [15, с. 16-17].

В последующие десятилетия на базе почти каждого типа транспортных самолетов, созданных в Киеве, разрабатывались специализированные варианты для применения над морем. В частности, в середине 50-х гг. в КБ О. Антонова разработали первый турбовинтовой средний военно-транспортный самолет Ан-8. Одним из его вариантов должен был стать противолодочный самолет Ан-8М, разработка которого велась в соответствии с постановлением Совета министров (СМ) СССР от 20 июня 1958 г. Самолет предполагалось оборудовать радиогидроакустической аппаратурой для обнаружения подводных лодок на глубине до 400 м, а для их поражения – вооружить глубинными бомбами. 31 июля того же года вышло ещё одно постановление Совмина, предусматривавшая создание морского поисково-спасательного самолета Ан-8ПС, приспособленного для парашютного десантирования спасательных катеров, плотов и другого оборудования. Однако ввиду прекращения серийного производства Ан-8 оба морских варианта этого самолета так и остались на бумаге [16, с. 43-44]. Дальнейшее развитие концепция морского спасательного самолета получила с применением базы более тяжелого, четырехмоторного, военно-транспортного самолета Ан-12. Соответствующая модификация получила обозначение Ан-12ПС. Такой самолет способен был десантировать парашютным способом спасательный катер типа 03473 вместе с командой спасателей из трех человек. В 1969 г. построили опытный образец Ан-12ПС, прошедший полный цикл испытаний. Однако в серийное производство он не внедрялся [17, с. 7].

Создание в 60-х гг. нового военно-транспортного самолета Ан-22 "Антей" (на момент своего появления – самого тяжелого в мире) также сопровождалось разработкой нескольких его специализированных морских вариантов. Ещё в ходе проектирования Ан-22, кроме обычного варианта сухопутного базирования, разрабатывался его амфибийная модификация, способная действовать как с сухопутных аэродромов, так и с водной поверхности. Но для практической реализации выбрали чисто наземный вариант – как более простой. На его базе в соответствии с постановлением СМ СССР от 23 октября 1965 г. разрабатывался противолодочный самолет сверхдальнего действия Ан-22ПЛО, снабженный ядерной силовой установкой. Но и эта модификация осталась лишь в проекте [18, с. 19-20].

В 1980-е годы морские модификации разрабатывались в КБ О. Антонова в основном на базе легких военно-транспортных самолетов. В частности, двухмоторный турбовинтовой самолет Ан-26 стал основой для варианта Ан-26РЛ, предназначавшегося для разведки ледового покрова, поиска рыбы и морского зверя, а также патрулирования 200-мильной исключительной экономической зоны. Машину оборудовали рабочими местами для наблюдателей, установили аэрофотоаппарат и комплекс специального оборудования, разработанный Ленинградским НИИ радиоэлектроники. С 1987 г. Киевский авиазавод изготовил шесть самолетов Ан-26РЛ [19, с. 13]. Несколько более распространенным стал патрульный вариант двухмоторного турбовентиляторного транспортного самолета Ан-72, известный под обозначением Ан-72П. Он создавался для Пограничных войск КГБ СССР и предназначался для охраны морских границ и патрулирования 200-мильной экономической зоны. Штатное бортовое оборудование самолета дополнили системой спутниковой навигации, несколькими аэрофотоаппаратами, а также оптико-телевизионным комплексом, способным обнаруживать корабли и суда на большом расстоянии даже в условиях плохой видимости. При этом частично сохранялись транспортные возможности базового самолета. Получил Ан-72П и вооружение – контейнер с 23-мм двустольной пушкой на пилоне с правого борта фюзеляжа, а также два блока неуправляемых ракет на подкрыльевых пилонах.

Опытный образец Ан-72П вышел на испытания 29 ноября 1984 г., а в апреле 1990 г. начался выпуск серийных самолетов на авиазаводах Харькова и Омска. Машины, изготовленные до распада СССР, поступали, главным образом, на Дальний Восток [20, с. 9-10]. А в ноябре 1996 г. Ан-72П приняли на вооружение пограничной службы Украины [20, с. 25].

Подводя итоги нашей разведки, отметим, что морская авиация никогда не являлась приоритетной областью для украинской авиапромышленности. Однако на всем протяжении её истории самолеты, предназначенные для морской авиации, разрабатывались и в ряде случаев – внедрялись в серийное производство.

Примечания:

1. Петров Г.Ф. Гидросамолеты и экранопланы России. 1910-1999. М.: Русавиа, 2000. 248 с.
2. Александров А.О. Самолеты отечественной конструкции. СПб.: Цитадель, 1996. 136 с.
3. Нестеров А.Ф., Савин В.С., Сovenko А.К. 75 лет Харьковскому государственному авиационному производственному предприятию. Киев: ИЦ АэроХобби, 2001. 40 с.
4. Котельников В.Р. Летающая лодка Дорнье Валь. СПб.: Гангут, 1995. 40 с.
5. Харук А. Адаменко, Матиас и другие... Малоизвестные страницы отечественной авиационной промышленности. Завод Матиас // Авиация и время. 2006. № 6. С. 28-29.
6. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. Харьков: Основа, 1995. 264 с.
7. Российский государственный архив экономики (РГАЭ), ф. 8367, оп. 1, д. 21.
8. РГАЭ, ф. 8367, оп. 1, д. 69.
9. РГАЭ, ф. 8367, оп. 1, д. 70.
10. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. М.: Машиностроение, 1978. 576 с.
11. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ), ф. 8418, оп. 11, д. 65.
12. ГАРФ, ф. 8418, оп. 11, д. 103.
13. ГАРФ, ф. 8418, оп. 10, д. 55.
14. Маслов М. Повесть о морском дальнем разведчике Че-2 // Мир авиации. 1997. № 1. С. 15-22.
15. Заярин В., Удалов К. Летающий везде, где есть небо // Авиация и время. 2003. № 2. С. 4-24, 46.
16. История конструкций самолетов в СССР 1951-1965 гг. / Е.В. Арсеньев, Л.П. Берне, Д.А. Боев и др.; Редакторы-составители Ю.В. Засыпкин, К.Ю. Косминков. М.: Машиностроение, 2000. 824 с.
17. Сovenko А.Ю., Заярин В.М. Ан-12: портрет в зрелом возрасте // Авиация и время. 1995. № 1. С. 2-16.
18. Заярин В.М., Краснощеков А.Н. Античный герой XX века // Авиация и время. 1997. № 5. С. 4-20.
19. Заярин В. Неприхотливый трудяга // Авиация и время. 2002. № 2. С. 4-24.
20. Якубович Н.В. Транспортные самолеты Ан-72 и Ан-74. М.: М-К, 2006. 32 с.

References:

1. Petrov G.F. Gidrosamolety i jekranoplany Rossii. 1910-1999. M.: Rusavia, 2000. 248 s.
2. Aleksandrov A.O. Samolety otechestvennoj konstrukcii. SPb.: Citadel', 1996. 136 s.
3. Nesterov A.F., Savin V.S., Sovenko A.K. 75 let Har'kovskomu gosudarstvennomu avia-cionnomu proizvodstvennomu predpriyatiju. Kiev: IC AjeroHobbi, 2001. 40 s.
4. Kotel'nikov V.R. Letajushhaja lodka Dorn'e Val'. SPb.: Gangut, 1995. 40 s.
5. Haruk A. Adamenko, Matias i drugie... Maloizvestnye stranicy otechestvennoj aviacion-noj promyshlennosti. Zavod Matias // Aviacija i vremja. 2006. № 6. S. 28-29.
6. Savin V.S. Aviacija v Ukraine. Oчерki istorii. Har'kov: Osnova, 1995. 264 s.
7. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv jekonomiki (RGAJe), f. 8367, op. 1, d. 21.
8. RGAJe, f. 8367, op. 1, d. 69.
9. RGAJe, f. 8367, op. 1, d. 70.
10. Shavrov V.B. Istorija konstrukcij samoletov v SSSR do 1938 goda. M.: Mashino-stroenie, 1978. 576 s.
11. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF), f. 8418, op. 11, d. 65.
12. GARF, f. 8418, op. 11, d. 103.
13. GARF, f. 8418, op. 10, d. 55.
14. Maslov M. Povest' o morskome dal'nem razvedchike Che-2 // Mir aviacii. 1997. № 1. S. 15-22.
15. Zajarin V., Udalov K. Letajushhij vezde, gde est' nebo // Aviacija i vremja. 2003. № 2. S. 4-24, 46.

16. Istorija konstrukcij samoletov v SSSR 1951-1965 gg. / E.V. Arsen'ev, L.P. Berne, D.A. Boev i dr.; Redaktory-sostaviteli Ju.V. Zasytkin, K.Ju. Kosminkov. M.: Mashinostroenie, 2000. 824 s.
17. Sovenko A.Ju., Zajarin V.M. An-12: portret v zreлом vozraste // Aviacija i vremja. 1995. № 1. S. 2-16.
18. Zajarin V.M., Krasnoshhekov A.N. Antichnyj geroj HH veka // Aviacija i vremja. 1997. № 5. S. 4-20.
19. Zajarin V. Neprihotlivyj trudjaga // Aviacija i vremja. 2002. № 2. S. 4-24.
20. Jakubovich N.V. Transportnye samolety An-72 i An-74. M.: M-K, 2006. 32 s.

УДК 94(477)"19":623.746

**Участие украинских предприятий
в создании техники для морской авиации**

Андрей Иванович Харук

Академия сухопутных войск имени гетмана Петра Сагайдачного, Украина
Доктор исторических наук

Аннотация. Рассмотрены основные программы по разработке и производству техники для морской авиации, осуществлявшиеся в Украине в 1910–1980-е годы. Автор приходит к выводу, что морская авиация никогда не являлась приоритетной областью для украинской авиапромышленности. Однако на всем протяжении её истории самолеты, предназначенные для морской авиации, разрабатывались и в ряде случаев – внедрялись в серийное производство.

Ключевые слова: морская авиация, авиационная промышленность, самолет, гидро-самолет.