



# International Naval Journal

Has been issued since 2013. ISSN 2411-3204  
2015. Vol.(6). Is. 2. 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, MIAR

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 Konstitutciia, Office 6  
354000 Sochi, Russian Federation

Passed for printing 10.06.15.

Format 21 × 29,7/4.

Enamel-paper. Print screen.

Headset Georgia.

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

Website: <http://ejournal37.com/>  
E-mail: [sochioo3@rambler.ru](mailto:sochioo3@rambler.ru)

Circulation 500 copies. Order № INJ-6.

Founder and Editor: Academic Publishing  
House Researcher

2015

Is. 2



# International Naval Journal

Издается с 2013 г. ISSN 2411-3204  
2015. № 2 (6). 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, OAJL, MIAR

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: soch1003@rambler.ru

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

Подписано в печать 10.06.15.

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-6.

## C O N T E N T S

## Articles and Statements

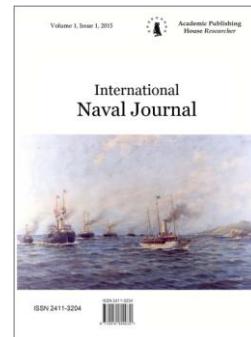
Searches for Underwater Weapon Yuri F. Katorin .....	56
Air battles over Endau on January 26, 1942 Christopher Shores, Brian Cull, Yasuho Izawa .....	75
Sabotage Anti-Fascist League Igor G. Ustimenko .....	96
The Incident with the Boat "Alamoana", 1960 Jesús María Medel Soteras .....	102

Copyright © 2015 by Academic Publishing House Researcher



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 6, Is. 2, pp. 56-74, 2015

DOI: [10.13187/inj.2015.6.56](https://doi.org/10.13187/inj.2015.6.56)  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



## Articles and Statements

UDC 355.353

### Searches for Underwater Weapon

Yuri F. Katorin

Saint-Petersburg National Research University of Information Technologies, Mechanics and Optics, Russian Federation  
197101, Saint Petersburg, Kronverskiy prospectus, 49  
Dr (Military), Professor  
E-mail: katorin@mail.ru

#### Abstract

In the article it is told about the time, when artillery clearly lost its dispute with the armor; therefore went the search for the methods of defeat supply noy of the unprotected part of the housing of Pantserschip. There are described the designs of collision vessels and attempt at the use of a ram in field conditions, and also experiments with the instruments, capable of shooting under water.

**Keywords:** armor, gun, ram, battle on Liss island, English Pantserschip "Victoria", the Admiral S.O. Makarov, Jacques-Philip Monzheri.

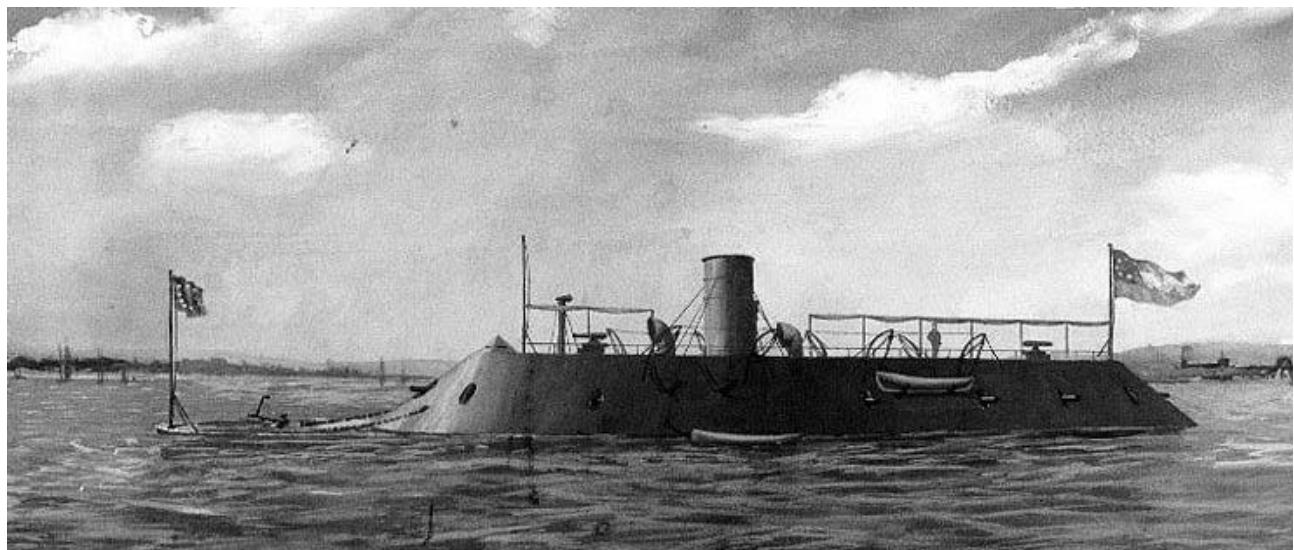
#### Введение

Годы с 1850 по 1880 являются переходным периодом, периодом изысканий в пока еще несовершенной нарезной артиллерии и последних усилий гладкоствольной артиллерии в борьбе с броней. Недостаточная мощность орудий, дававшая возможность броне обеспечить защиту судна от разрушительного действия снарядов, заставила искать новые способы уничтожения броненосцев. И в первую очередь изобретательскую мысль начинает захватывать идея поражения подводной незащищенной части корпуса [1].

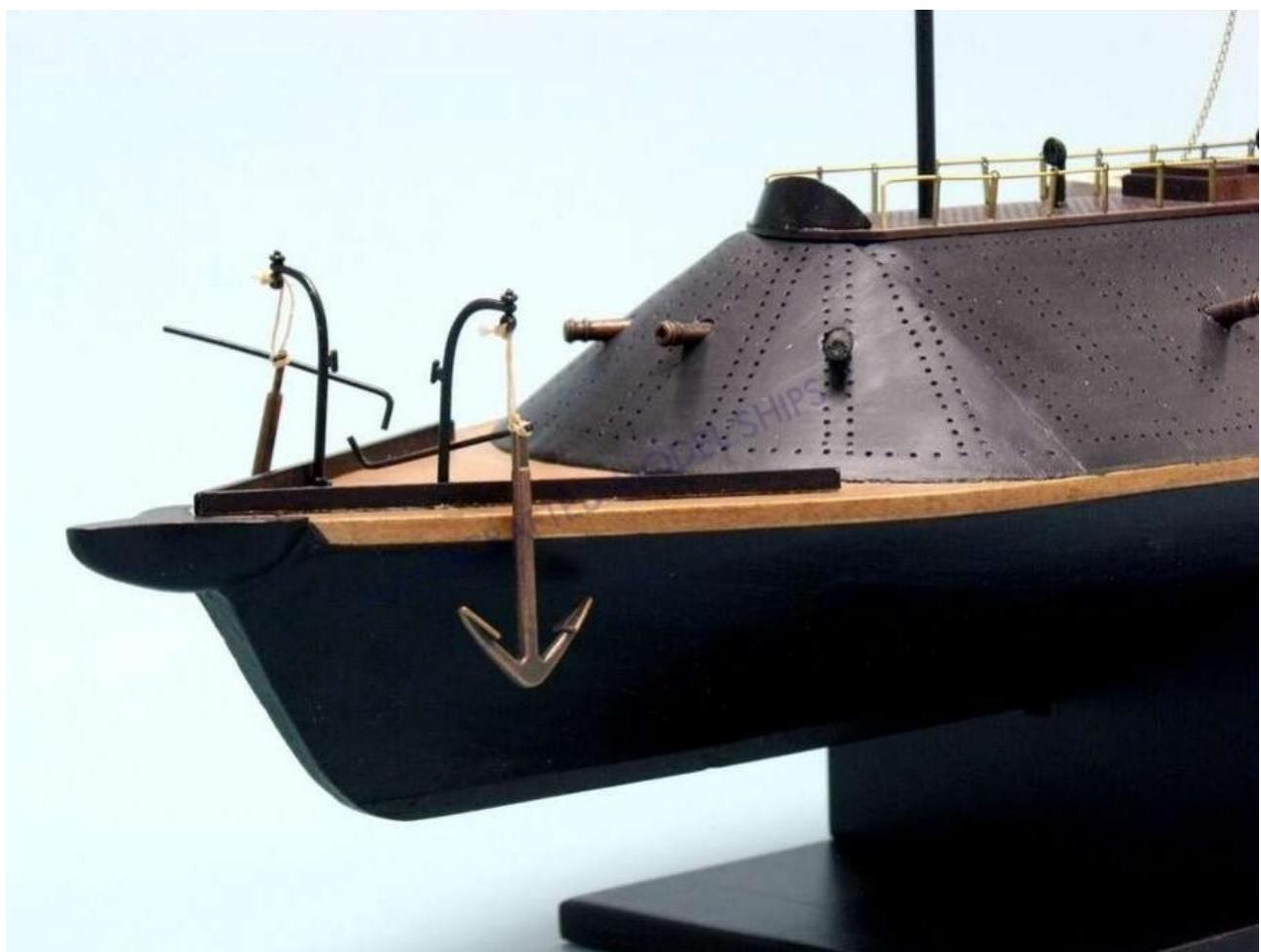
Паровая машина с винтовым движителем, давшая подвижность и маневренность военному судну, вновь возродила идею таранного удара, идею изобретенную, как говорится, еще "до Рождества Христова". Мы не можем сейчас утверждать, кто именно изобрел таран и кем он впервые был применен. Геродот (484–425 до н.э.) приписывает изобретение этого оружия древним грекам. Это же утверждает римский историк Плиний Младший (Гай Плиний Цецилий Секунд; 62–114) [2].

Во время гражданской войны 1861–1865 годов в Америке появляются даже специальные таранные суда, которые небезуспешно действовали на реках Роанок и Миссисипи. Например, в боях на Миссисипи обе воюющие стороны потеряли от таранных ударов 4 канонерки, не считая еще нескольких поврежденных кораблей. Примером таких таранов может служить броненосец южан "Виржиния" (Virginia; водоизмещение – 4500 т, основные размерения 83,8 × 11,7 × 6,7 м, скорость 7 узлов, экипаж 320 человек, вооружение шесть 229-мм гладкоствольных орудий Дальгрена, два 178-мм и два 162,5-мм нарезных орудия Брука), в подводной части форштевня которого был укреплен 700-кг бивень. Таран был от-

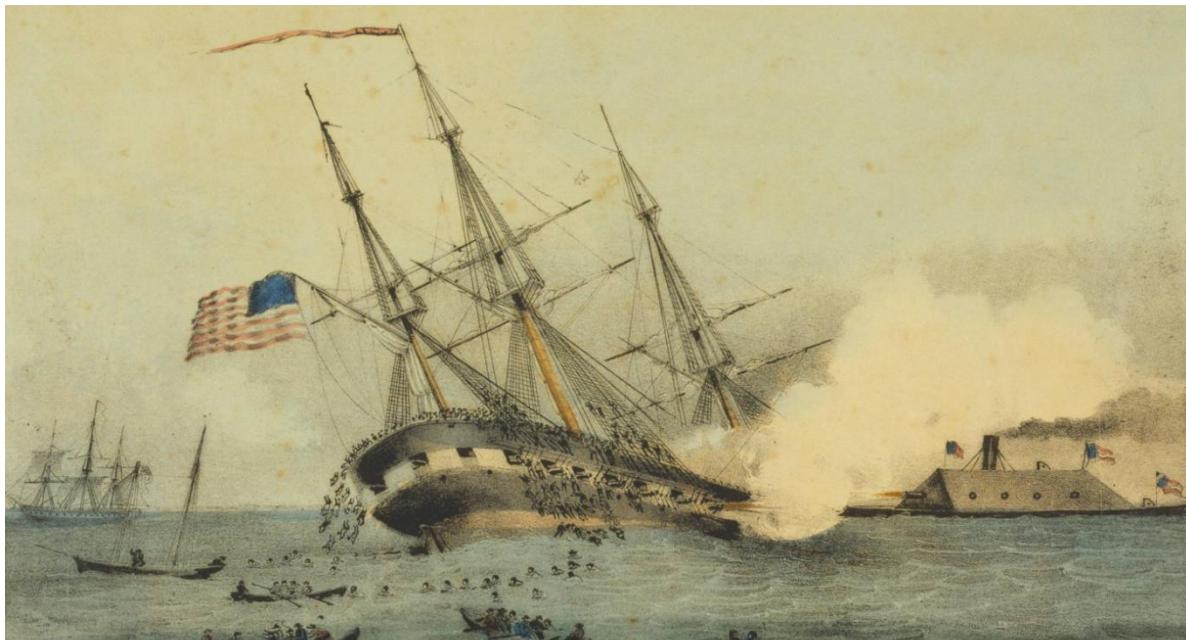
лит из чугуна, имел длину 3 фута (0,9 метра). В бою на Гемптонском рейде ему удалось потопить корвет северян "Кумберленд" (Cumberland; водоизмещение 1700 т, вооружение 22 203-мм пушки Дальгрена, команда 376 человек). Однако бивень при ударе отломился и командиру "Виржинии" не осталось ничего другого, как действовать артиллерией [3].



Броненосец "Вирджиния"



Таран броненосца "Вирджиния" (модель)



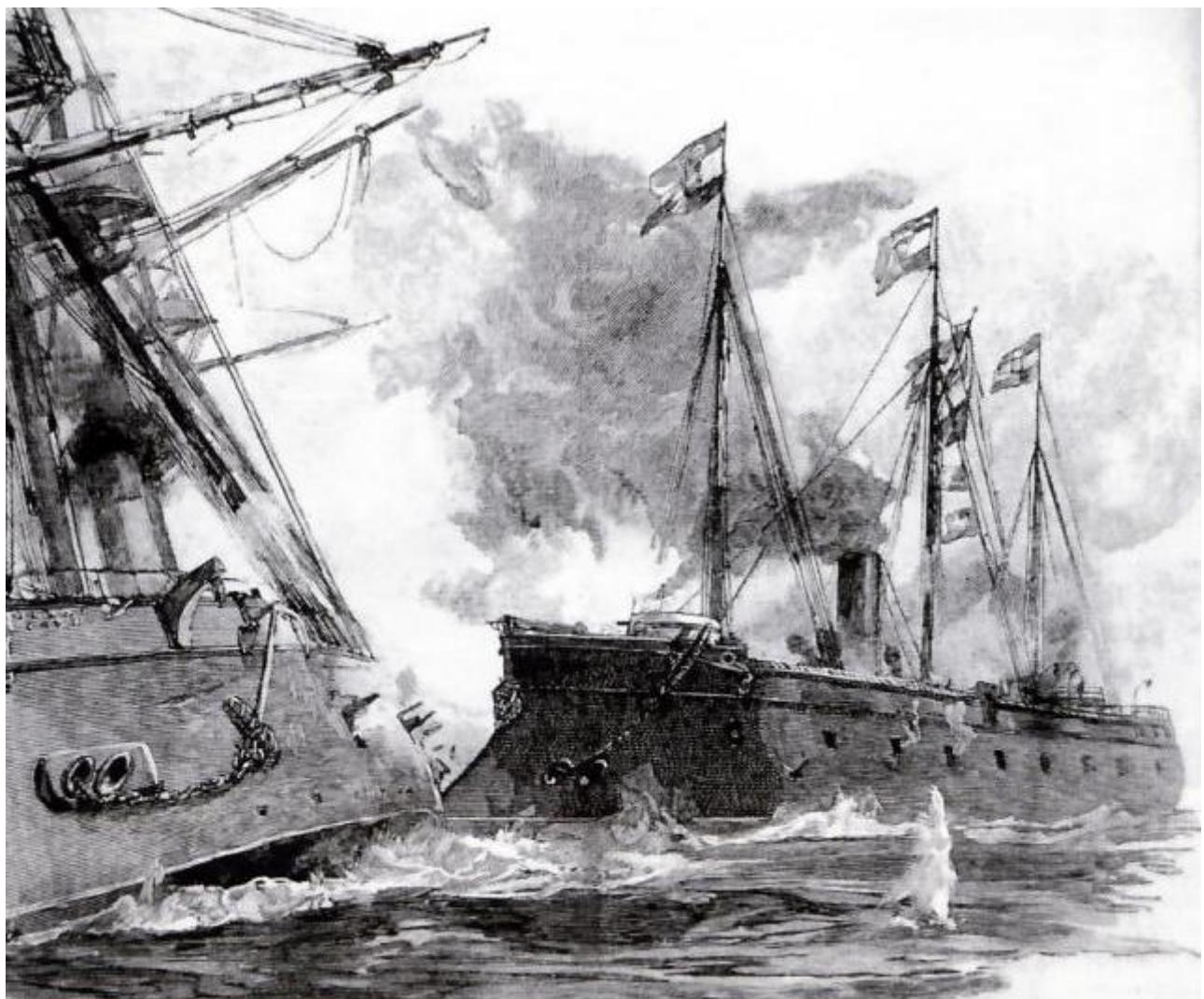
Потопление корвета северян "Кумберленд"

### Предыстория вопроса

С учетом этого опыта военные корабли стали оснащать более прочными таранами, явившимися неотъемлемой частью корпуса и опиравшимися на броневой пояс. Появился даже специальный таранный отсек. Во время австро-итальянской войны 1866 г. в бою у острова Лисса австрийский броненосный фрегат "Эрцгерцог Фердинанд-Макс" (Erzherzog Ferdinand-Max; водоизмещение 5130 т, основные размерения  $70,2 \times 12,8 \times 6,3$  м, скорость 12,5 узлов, вооружение две 203-мм пушки Круппа и шестнадцать 49-фунтовых орудий) сумел ударом такого тарана потопить итальянский броненосец "Ре де Италия" (Re d'Italia; водоизмещение 5869 т, основные размерения –  $99,6 \times 16,8 \times 6,2$  м, скорость 10,8 узлов, экипаж 585 человек, вооружение шесть 203-мм и тридцать два 164-мм орудий) [4].



Броненосный фрегат "Эрцгерцог Фердинанд-Макс" (макет)

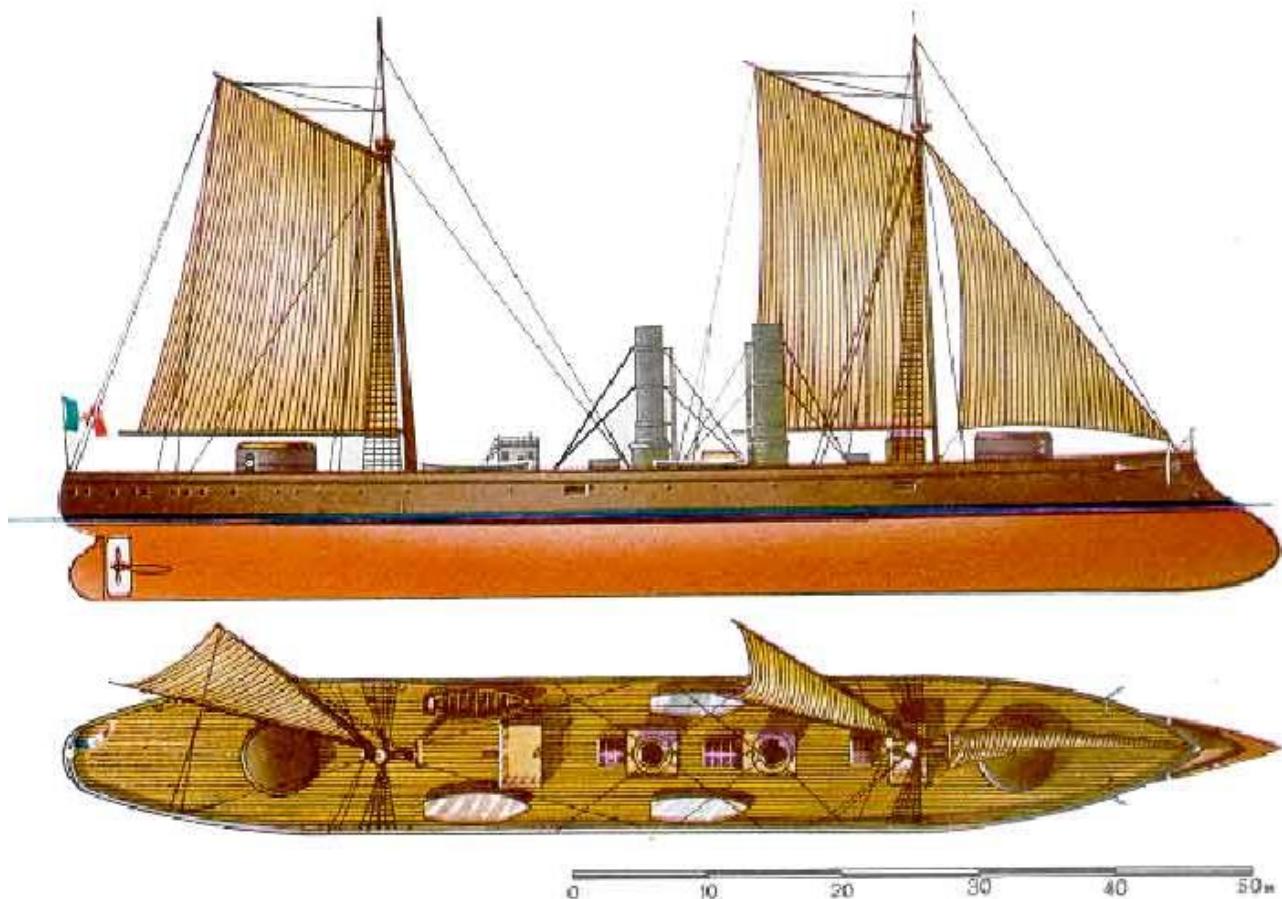


Таран австрийским броненосцем итальянского в бою у о. Лисса 20 июля 1866 г.

"Удар был так силен, – писала газета "Таймс", – что оба броненосца приподнялись из воды. Когда австриец подался назад, вода хлынула в зияющий пролом "Италии", и она так быстро наполнилась водой, что через три минуты уже скрылась ...". По стершейся на носовой части "Макса" краске определили размеры пробоины – ее площадь составила 13 м<sup>2</sup>. Из экипажа "Ре де Италия" 408 моряков погибли, 159 были спасены и еще 18 добрались вплавь до Лиссы и попали в плен [5].

Что интересно, в состав итальянского флота входил башенный броненосец-таран "Аффондаторе" (Affondatore), который строился в Англии, и по первоначальному проекту маркиза Симона Пакоре ди Сент Бона (Simon Pacoret di Saint Bon; 1828–1892) должен был нести в качестве единственного оружия лишь внушительный таран, выступавший вперед на 7,5 метров, причем половину этой длины скрывала вода. Но в ходе строительства его вооружили двумя 300-фунтовыми (по весу снаряда, 136 кг) дульнозарядными пушками Армстронга в одинарных башенных установках. Водоизмещение 4307 т, основные размерения 93,8 × 12,2 × 6,35 м, скорость 12 узлов, экипаж 309 человек, вооружение (первоначальное) два 254-мм орудия Армстронга [4].

Однако в этом бою он не сумел чем-либо отличиться. Итальянский адмирал Персано (Carlo Pellion di Persano; 1806–1883), находящийся на "Аффондаторе", дважды имел возможность протаранить деревянный двухдечный линейный корабль "Кайзер", но каждый раз в критический момент нервы изменяли ему. При этом, по ряду свидетельств, плохо обученные артиллеристы "Аффондаторе" давали промахи даже на самой близкой дистанции, вероятно потому, что от волнения заряжали орудия одним порохом, без снарядов [5].



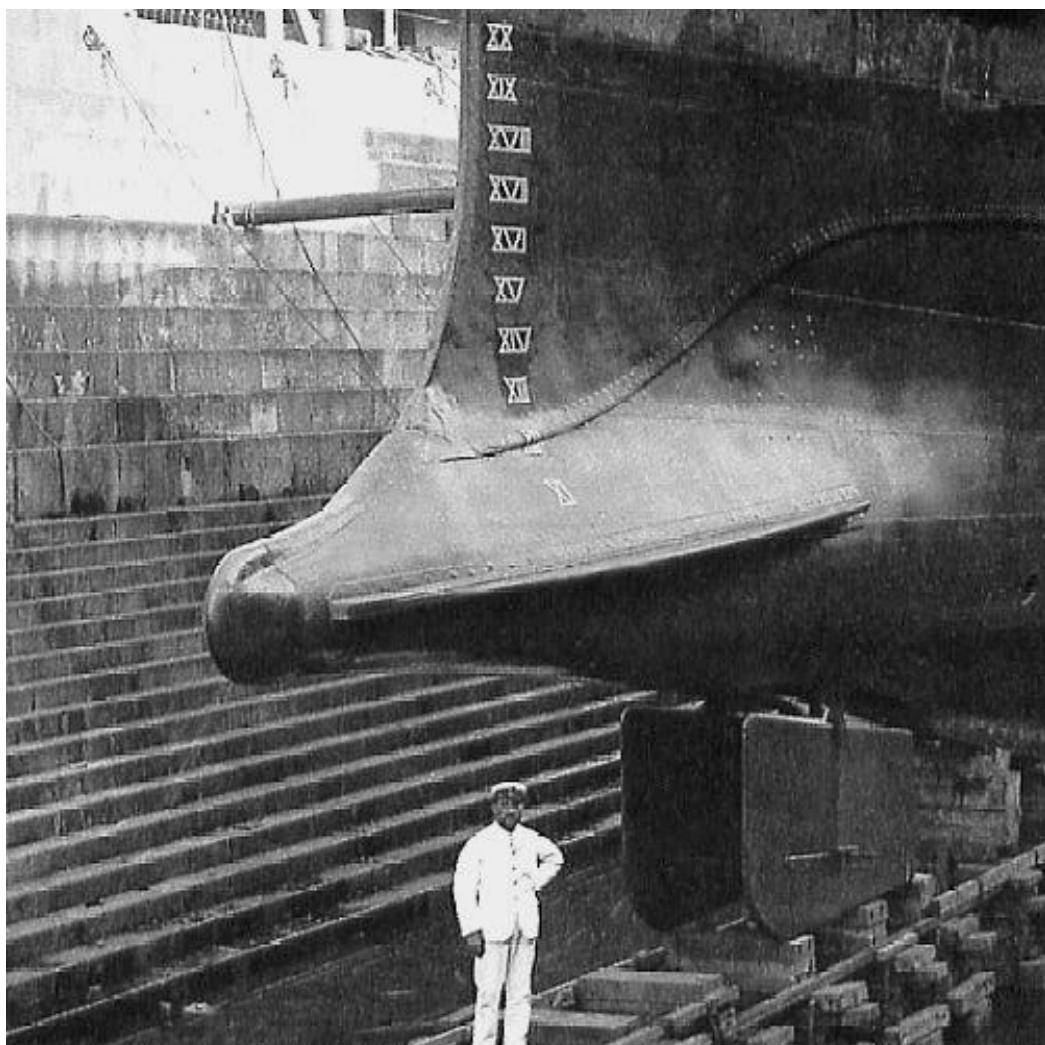
Итальянский броненосец-таран "Аффондаторе"

Успешный таран дал повод к обширной полемике. Для всего мира Лисса стала победой тарана над пушкой. Как писал позднее о своих орудиях один австрийский офицер: "Мы могли просто оставить их дома в этот день". Причиной такого мнения было то, что и австрийский, и итальянский орудийный огонь "велся неточно и был неэффективен против броненосцев". Однако многие видели в этом ударе первое проявление нового оружия, призванного вытеснить артиллерию. Например, французский адмирал Филипп-Виктор Тушар (Philippe-Victor Touchard; 1810–1879) писал: "В наше время таран есть главное оружие в морском сражении" [6].

Увлечение таранной тактикой было столь сильно, что продержалось до начала следующего столетия, а тараны на многие годы стали непременным атрибутом не только броненосцев и крейсеров, но даже и части миноносцев. Например, британский таранный миноносец "Полифемус" (Polyphemus), сконструированный Н. Барнаби (Nathaniel Barnaby; 1829–1915), служил в британском Королевском флоте с 1881 по 1903 годы. Водоизмещение 2640 т, основные размерения  $73 \times 11 \times 6,25$  м, скорость 18,1 узла, экипаж 80 человек, вооружение пять 14-дм торпедных аппаратов (носовой и четыре траверзных),  $6 \times 2$  – 25-мм скорострелок Норденфельда [4].

Корабль отличался необычной формой корпуса: узкая невысокая надводная часть переходила в широкую сигарообразную подводную часть. Форштевень "Полифемуса" имел таранную форму, причем внутри тарана располагался торпедный аппарат, крышка которого открывалась наружу. Большую часть службы "Полифемус" использовался как опытный корабль. Существует гипотеза, что именно "Полифемус" послужил Герберту Уэллсу прототипом миноносца "Сын грома" (Thunder Child), успешно таранившего треножники марсиан в романе "Война миров". В пользу гипотезы говорит тот факт, что "Полифемус" был единственным в британском флоте таранным миноносцем [4].

Однако для внимательного наблюдателя было очевидно, что таранный удар удавался лишь в том случае, когда противник был неподвижен или ограничен в движении. Так австрийцы смогли претаранить "Ре де Италию" только после того, как руль последней был поврежден снарядом. "Вирджиния" ударила "Кумберленд", когда он стоял на якоре, а другие "американские тараны" происходили на реках с весьма ограниченной акваторией. Когда же противник обладал свободой маневра, претаранить его было практически невозможно. Поэтому все здравомыслящие моряки понимали, что таран – оружие вспомогательное [5].



Таранный шпирон миноносца "Полифемус"

Лейтенант Энрико Гвалтерио (Enrico Gualterio), один из выживших с "Ре д'Италия", описывал это так: "Что до причины гибели корабля, то я считаю основной и единственной причиной то, что руль был уязвим, и, следовательно, мог быть поражен вражеским огнем. Когда мы потеряли управление, то были отрезаны от остального флота... Мы пытались дать полный ход, чтобы избежать удара корабля, направившего свой таран в центр нашего корпуса, но поскольку мы получили удар в носовую оконечность от другого корабля, мы дали задний ход, стремясь продолжить хоть какое-то движение... но это остановило корабль... Корабль затонул с поднятым флагом. Офицер Разетти с саблей в руках не дал матросам спустить флаг. После удара мы дали залп всем бортом, и находившиеся на марсах стрелки открыли огонь из своего оружия. Команда начала прыгать в море, без криков и паники. Когда мы были уже в воде, то стали мишенью для нескольких ружейных выстрелов с австрийских канонерок, которыми были убиты два матроса, и еще два – ранены". [5]

Фактически после потопления "Ре де Италии" в истории морских сражений имеются всего лишь два случая удачного применения тарана. Это смертельный удар перуанского монитора "Уаскар" (Huascar; водоизмещение 2030 т, основные размерения  $59,4 \times 10,6 \times 4,6$  м, скорость 12 узлов, экипаж 135 человек, вооружение два 254-мм гладкоствольных орудия) в бою при Икике 21 мая 1878 года, нанесенный в борт чилийского корвета "Эсмеральда" (Esmeralda; водоизмещение 1230 т, скорость 8 узлов, экипаж 180 человек, вооружение 20 32-фунтовых и 2 12-фунтовых орудия), и потопление транспорта "Рио-де-Жанейро" (Rio de Janeiro) шпионом крейсера "Республика" (República; водоизмещение 1630 т, основные размерения  $75 \times 11,8 \times 4,45$  м, скорость 20 узлов, бронирование палуба 30–37 мм, рубка 51 мм, вооружение четыре 150-мм, два 100-мм орудия, четыре мелкокалиберные пушки, два торпедных аппарата, экипаж 273 человека) во время гражданской войны в Бразилии в 1893 году. Пароход перевозил солдат президента, погибло до 500 человек [7].



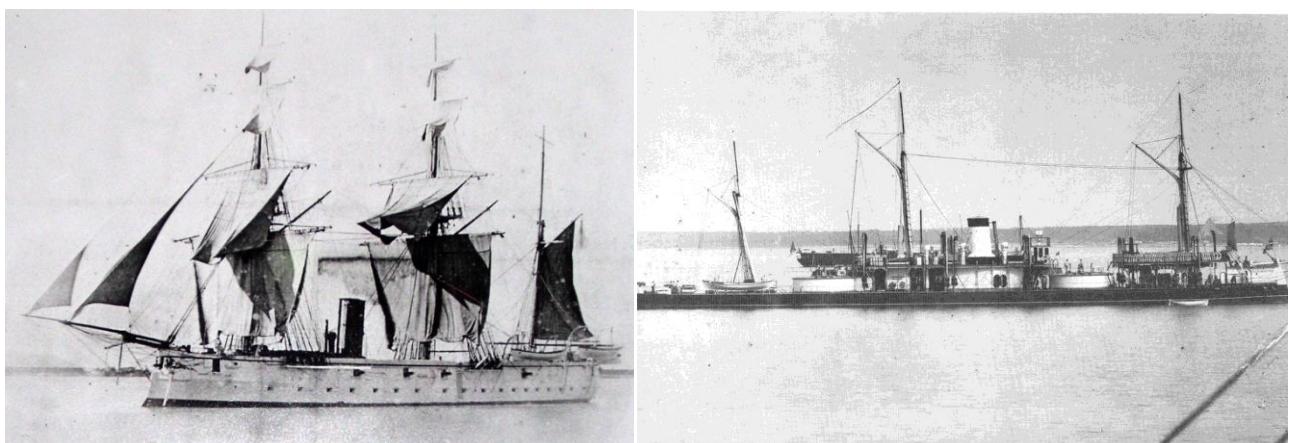
Таран монитором "Уаскар" корвета "Эсмеральда"

Но эти исключения только подтвердили правило: "Эсмеральда" была проткнута после того, как в артиллерийском бою получила тяжелые повреждения котлов и потеряла ход, а сравнивать новейший крейсер, построенный Армстронгом в Ньюкастле в 1892 году с неуклюжим "купцом" просто несерьезно.

Были и вовсе экзотические проекты. В ходе Гражданской войны в Америке (1861–1865) северянам удалось захватить броненосец конфедератов "Атланта" ("Atlanta"; водоизмещение 1022 т, основные размерения  $62,1 \times 12,5 \times 4,6$  м, скорость 7 узлов, экипаж 165 человек, вооружение четыре 178-мм пушки). Носовая часть его была оформлена в виде большого и крепкого тарана. Случайно обнаружили, что внутри тарана имеется пространство, заполненное порохом. Нетрудно было догадаться, что южане собирались с помощью тарана как бы ввести мину внутрь вражеского корабля и там взорвать [3].

Вместе с тем, оснащение паровых боевых кораблей тараном нельзя признать удачной идеей, пожалуй, ни одно другое средство поражения, при весьма скромных успехах на поле боя, не принесло столько неприятностей самим его обладателям. Судите сами: первый случай произошел в 1866 году в Английском канале. 10 июля английский шлюп "Амазон" (Amazon; водоизмещение 1574 т, основные размерения  $57 \times 11 \times 5,2$  м, скорость 11,9 узла, экипаж 150 человек, вооружение девять 68-фунтовых пушек), следя полным ходом, налетел на почтовый пароход "Оспрей", который поддерживал регулярное сообщение между Ли-

верпулем и Антверпеном. Острый таран, изогнутый в виде лебединой шеи, буквально разрезал пароход пополам. "Оспрей" (Ospray; водоизмещение 426 т, длина 70 м, скорость 8 узлов) камнем пошел ко дну. Спущенным на воду в течение каких-нибудь 5 минут с "Амазон" вельботам удалось спасти 22 человека из 32, находившихся на пароходе. Удар был настолько силен, что шпирон "Амазон" сломался, и в подводной части корпуса открылась течь. Помпы корабля не успевали откачивать поступавшую внутрь трюма воду. Через 20 минут шлюп лег рядом с "Оспреем" на дно. Но это было только начало длинной цепи трагедий [8].



Английский шлюп "Амазон" (слева), броненосный фрегат "Адмирал Спиридов" (справа)

В 1869 году русский броненосец "Кремль" (водоизмещение 4323 т, скорость хода 9,5 узла, основные размерения  $67 \times 19 \times 4,6$  м, вооружение восемь 203-мм, семь 152-мм, четыре 47-мм и четыре 37-мм орудия) ударом таранного форштевня отправил на дно своего "боевого товарища" – фрегат "Олег" (водоизмещение 4353,8 т, основные размерения  $77,11 \times 16,61 \times 6,90$  м, скорость под парами 11 узлов, экипаж 545 человек, вооружение 56 60-фунтовых пушек). В течение 12 минут после столкновения – фрегат затонул [8].

Два года спустя броненосный фрегат "Адмирал Спиридов" (водоизмещение 3797 т, основные размерения  $77,55 \times 13,11 \times 5,44$  м, скорость хода 10,5 узлов, экипаж 261 человек, вооружение четыре 229-мм орудия) протаранил своего "родного брата" – броненосец "Адмирал Лазарев", которого от гибели спасло лишь то, что столкновение произошло прямо в гавани Кронштадта.

В 1873 году испанский броненосец "Нумансия" (Numancia; водоизмещение 7305 т, основные размерения  $95,6 \times 17,3 \times 3,7$  м, скорость 13 узлов, экипаж 561 офицер и матрос, вооружение сорок 68-фунтовых орудий) наскоцил на корвет "Фернандо эль Католико" (водоизмещение 1310 т, основные размерения  $55 \times 10,3 \times 2,7$  м, скорость 9 узлов, экипаж 156 человек, вооружение двадцать 28-фунтовых орудий); последний мгновенно затонул со всем экипажем [8].

1875 год ознаменовался сразу тремя тяжкими катастрофами. 1 сентября английский броненосец "Айрон Дюк" (Iron Duke; водоизмещение 6034 т, основные размерения  $85,3 \times 16,45 \times 7,07$  м, скорость 13 узлов, экипаж 450 человек, вооружение десять 9" и четыре 6" дульнозарядных нарезных пушек) потопил корабль своего класса "Вэнгард" (Vanguard), к счастью жертв не было. Затем однотипные французские броненосные фрегаты "Тэтис" (Thetis; водоизмещение 3513 т основные размерения  $68,9 \times 14,2 \times 6,66$  м, скорость 11,9 узла, экипаж 316 человек, вооружение шесть 193-мм орудий) и "Жанна де Арк" (Jeanne d'Arc) нанесли смертельные удары своей "sistep-шип" "Рене Бланш" (Reine Blanche) и военному судну "Форфант" (Forfant; водоизмещение 2328 т основные размерения  $76 \times 11,6 \times 5,5$  м, скорость 13,4 узла, экипаж 226 человек, вооружение 15 140-мм орудий). [7]

Через три года – новая трагедия: от тарана германского броненосца "Кенинг Вельгельм" (Kenig Vilhelm; водоизмещение 10 591 т, длина 112,2 м, ширина 18,3 м, углубление 8,6 м, скорость хода 14,5 узлов, вооружение восемнадцать 240-мм и пять 210-мм орудий) погиб броненосец "Гроссе Курфюрст" (Grosser Kurfürst; водоизмещение 7600 т, длина 96,6 м,

ширина 16,3 м, углубление 7,2 м, скорость хода 14 узлов, вооружение четыре 260-мм и два 170-мм орудия). Из экипажа, насчитывавшего 497 человек, было подобрано 216, из них трое после умерли.



Экипаж германского броненосца "Кенинг Вельгельм" спасает экипаж "Гроссе Курфюрст"

Затем еще несколько столкновений, и, наконец, в 1893 году броненосец "Кэмпердаун" (Camperdown; водоизмещение 9652 т, основные размерения  $104,9 \times 20,73 \times 8,03$  м, скорость хода 14,5 узлов, экипаж 345 человек, дальность плавания 7300 миль, вооружение четыре 305-мм и шесть 152-мм орудий) протаранил флагман английской Средиземноморской эскадры "Викторию" (Victoria) — сильнейший в мире боевой корабль того времени. Действительно, "Виктория" стала олицетворением мощи "владычицы морей". Примечательно, что она была заложена под названием "Ринаун", но уже на стапеле переименована в честь царствовавшей королевы, отмечавшей 50-летие своего правления. По этому поводу королеве Виктории (Alexandrina Victoria; 1819—1901) вручили модель броненосца, сделанную из чистого серебра [9].

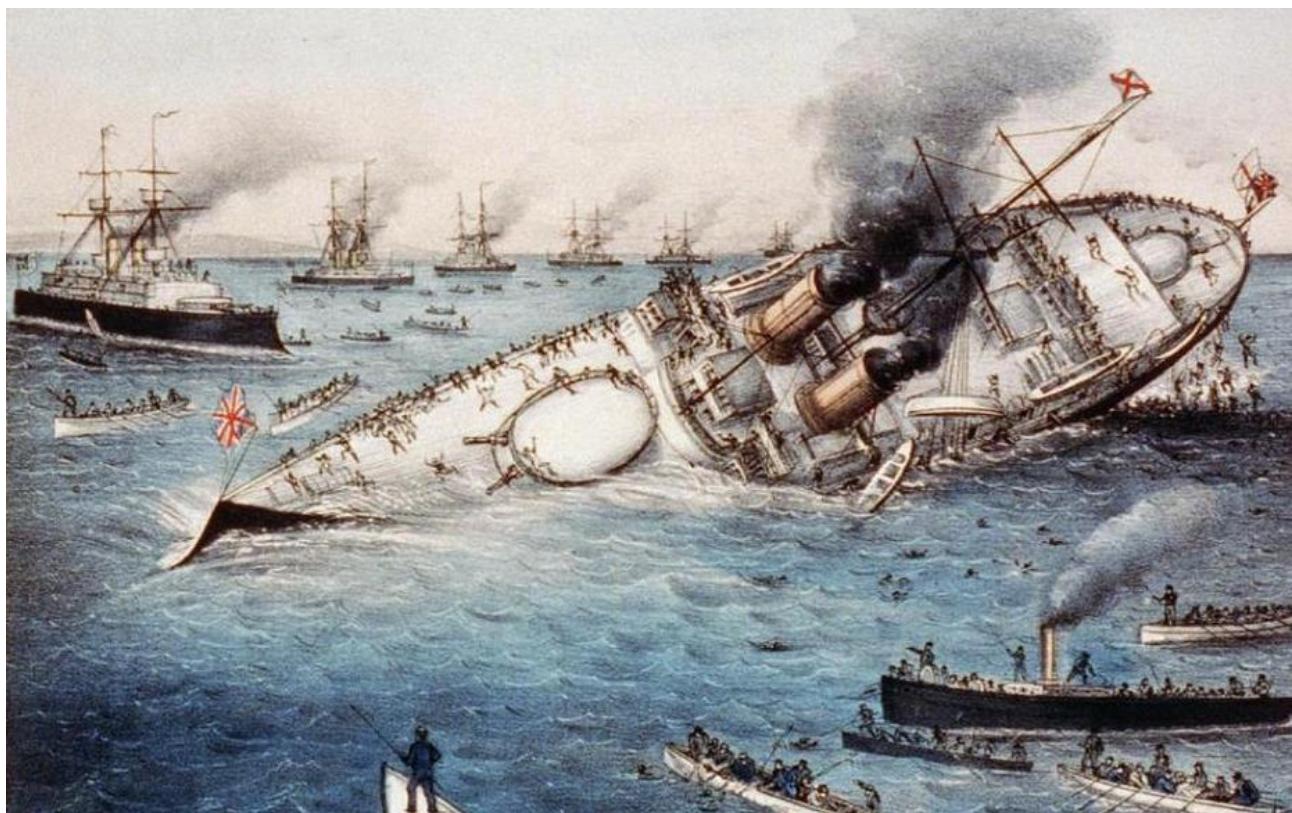
Это был однобашенный броненосец 1-го класса самой новейшей конструкции. Постройка его, оконченная в 1890 году, обошлась в 724 800 фунтов стерлингов, не считая пушек и их установки; скорость на морной мили равнялась 16,7 узла, и вооружение было очень сильное — две 110-тонных 413-мм пушки, одно 29-тонное 254-мм и двенадцать 152-мм орудий, 21 мелкая пушка, 4 торпедных аппарата. Корабль имел броневой пояс толщиной 16—18 дюймов, расположенный приблизительно на половине протяжения ватерлинии, а на носу находилась его единственная башня с двумя громадными орудиями. Экипаж, включая офицеров, состоял из 659 человек. На этом корабле, лучшем в эскадре Средиземного моря, вице-адмирал сэр Джордж Трайон (Sir George Tryon; 1832—1893), командующий эскадрой, поднял свой флаг [9].

Мощная броня не спасла, пробоина была так велика, что "Виктория" резко повалилась на борт, с грохотом легла на воду, перевернулась, придавив барахтавшихся людей, задрала корму с вращавшимися винтами и скрылась под водой. Через несколько секунд из пучины донесся протяжный гул — это взорвались котлы броненосца. Море взбурлило, выбросив на

поверхность обломки, перевернутые шлюпки... Погибло 359 человек, в том числе и командающий эскадрой. Число жертв катастрофы ужасало, но позднее выяснилось, что большинство моряков "Виктории" не умело плавать.



Броненосец "Виктория" (модель)



Гибель броненосца "Виктория"

Вся Англия была потрясена тем, что в мирное время, в отличную погоду рядом с десятком кораблей в течение какой-то четверти часа погиб новый, слывший непотопляемым броненосец. Будучи главным кораблестроителем британского флота с 1885 по 1902 год, Уильям Уайт (William Henry White; 1845—1913) построил ряд броненосцев, о которых адмирал Бересфорд (Charles William de la Poer Beresford; 1846—1919) однажды едко заметил: "Мы будем тонуть на этих кораблях, а сэр Уильям будет объяснять, почему именно мы утонули". Так случилось и на сей раз — в заключение о гибели "Виктории", подписанном лордами Адмиралтейства, Уайт утверждал, что конструкция броненосца, система водонепроницаемых отсеков, дверей, палуб не имеет недостатков, и если бы все порта, люки и двери были своевременно закрыты, корабль был бы спасен. А если он потонул, то виноваты те, кто игнорировал все эти предосторожности. Они погибли от собственной халатности [9, 10].

Таким образом, таран превратился в оружие против своих, нанеся гораздо больший ущерб своим флотам, нежели неприятельским. Но еще серьезней были последствия, когда жертвой тарана становилось мирное судно, не имеющее подводной защиты и двойного дна. Безусловно самой тяжелой катастрофой пассажирского судна, вызванной ударом о таран военного корабля, стала гибель парохода "Утопия" (Utopia; водоизмещение 2731 регистрационных т, длина 107,7 м, ширина 10,7 м, высота борта 8,2 м, скорость 11 узлов) [11].



Гибель парохода "Утопия"

12 марта 1891 года "Утопия", приняв в Неаполе на борт более 800 пассажиров, вышла рейсом на Нью-Йорк. По пути пароходу необходимо было зайти в Гибралтар, чтобы пополнить запасы угля. При входе в гавань капитан корабля Мак-Кич вознамерился обойти с носа броненосец "Ансон" (Anson; водоизмещение 9652 т, основные размерения  $104,9 \times 20,73 \times 8,03$  м, скорость хода 14,5 узлов, экипаж 345 человек, дальность плавания 7300 миль, вооружение четыре 305-мм и шесть 152-мм орудий) и встать на якорь перед волноломом. Но маневр не удался. Мак-Кич не взял в расчет то, что под водой перед форштевнем броненосца на несколько метров вперед выступает смертоносный таран. Огромный острый шип "Ансона" пропорол обшивку парохода на протяжении 9 метров, причем высота щели достигала 5 метров. Вода каскадом устремилась в пробоину, и судно мгновенно затонуло, 574 человека утонули. В этот список не входят два матроса с английского крейсера "Имморналайт" (Immortalayt), которые погибли при спасении пострадавших [11].

То, что случилось с "Утопией", спустя 9 лет произошло с английским лайнером "Персидский монарх" (Persian Monarch; водоизмещение 3900 т), принадлежавшим судоходной фирме "Уилсонлайн" и переименованным новым владельцем в 1891 году в "May Flint".

В сентябре 1900 года он натолкнулся на подводный таран, стоящего на якоре в заливе Сан-Франциско американского броненосца "Айова" (Iowa; водоизмещение 12 650 т, основные размерения  $110,45 \times 22 \times 7,32$  м, скорость 16,5 узлов, экипаж 654 человека, вооружение четыре 305-мм, восемь 203-мм и шесть 102-мм орудий) и через 20 минут затонул. К счастью, дело обошлось без человеческих жертв [11].



Пароход "Персидский монарх"

Увы, все эти инциденты не заставили морских теоретиков пересмотреть свои взгляды. Наоборот, в ответ появились совсем анекдотические конструкции. Например, съемный таран, которым оснастили английский броненосный крейсер "Шэннон" (Shannon; водоизмещение 5670 т, основные размерения  $90,5 \times 16,46 \times 7,4$  м, скорость хода 12,25 узла, экипаж 452 человека, вооружение два 254-мм и семь 229-мм орудий). В мирное время, дабы не угрожать своим, таран хранился в трюме. В случае угрозы войны экипаж дружно брался за работу и водружал треугольный шпирон на свое место [7].

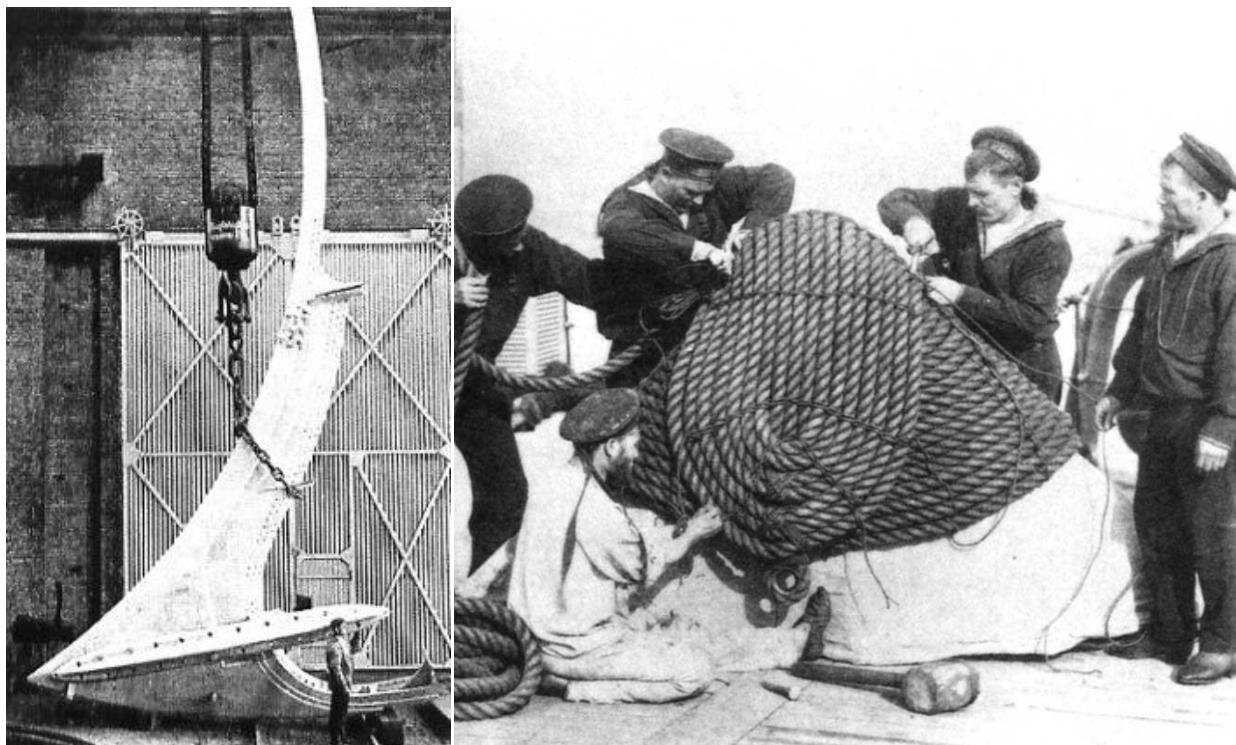
Адмирал С.О. Макаров (1849–1905) предложил на время стоянки закрывать таранный выступ специальным "намордником", дабы уберечь от случайных повреждений маневрирующие в порту корабли. Идея была опробована, но не нашла поддержки, и еще не один капитан, "подрезая нос" стоящему броненосцу, забывал о многометровом подводном бивне и распарывал свой борт, как лист картона [11].

Помимо тарана велись опыты и по поражению подводной части судов с помощью артиллерии. Однако попытки стрельбы из орудий под углами снижения с малых дистанций не увенчались успехом, так как шаровой снаряд плохо проникал в воду, рикошетировал и, удаляя в защищенный броней борт, не причинял броненосцам никакого вреда [1, 13].

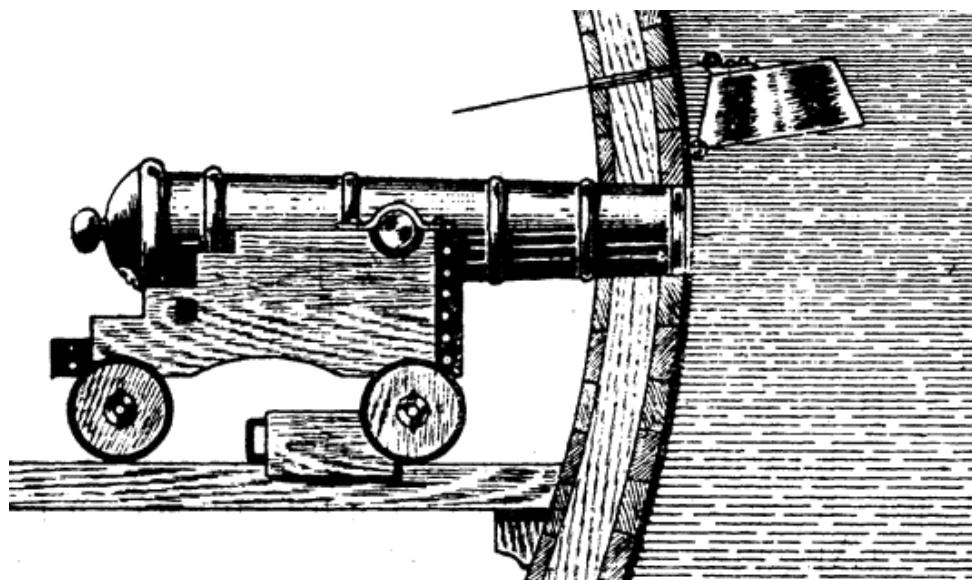
После провала этих попыток зародилась мысль стрелять непосредственно под водой, тем более, что еще в 1813 году Роберт Фултон (Robert Fulton; 1765–1815) своими экспериментами на реке Гудзон доказал принципиальную возможность такого действия. Для опытов он использовал стандартное орудие с казенной частью закрытой водонепроницаемым ящиком и заткнутым пробкой дулом. Заряд воспламенялся через специальную трубку, выведенную на поверхность. При выстреле с 5 метров ядро четырехфунтовой пушки углублялось на 30 сантиметров в помещенный под водой сосновый сруб [1].

В 1815 году по проекту Фултона для защиты гавани Нью-Йорка было построено паровое судно "Демологос" (Demologos; водоизмещение 1450 т, основные размерения  $46,7 \times 18 \times 4$  м, скорость 6,8 узлов), вооруженное, помимо двадцати 32-фунтовых орудий, дополнялось

двумя особыми пушками, которые находились в трюме на глубине 3 метра и могли стрелять под водой специальными 100-фунтовыми снарядами. Для защиты от огня противника судно было покрыто 1,5-метровой деревянной "броней". На испытаниях, до которых Фултон не дожил, "Демологос" развил скорость 5 узлов [13].



Съемный шпирон английского крейсера "Шэнон" (слева) "намордник" конструкции адмирала С.О. Макарова русского броненосца "Император Николай I" (справа)



Пушка Фултона для стрельбы под водой

В период 1852–1862 годов в Англии и Америке был взят ряд патентов на установки для подводной стрельбы. Англичанин Педж (Pegge) предлагал помещать орудие в особом изолированном отсеке, соединенном с резервуаром сжатого воздуха. Когда орудие было заряжено и наведено, то открывался подводный клапан напротив дула, производился выстрел, и клапан бы-

стро закрывался. Считалось, что запас воздуха не позволит проникнуть в отсек большому количеству воды, но опыты показали обратное, и изобретение принято не было [1, 14].



Корабль "Демологос" (макет)

Учтя это, другой англичанин, Соул (Soul), предлагал подводное орудие помещать в небольшом цилиндре. Цилиндр закрывался с двух сторон герметическими крышками. Одна крышка была забортной и открывалась в момент выстрела. После залпа, цилиндр опять закрывался, а попавшая в него вода вытеснялась сжатым воздухом, затем открывалась задняя крышка, и орудие выдвигалось для заряжания. Английский изобретатель, Борли (Borley) из Глазго, предлагал применять "орудия наглухо прикрепленные к борту корабля и заряжаемые с казенной части из внутренней части корпуса" [1, 14].

Известный судостроитель капитан Каупер Кольс (Cowper Phipps Colse; 1819—1870) решил задачу по-другому: он предлагал выделить на судне специальный затопленный водой отсек, внутри которого установить врачающийся барабан с двумя орудиями. Орудия размещались на барабане так, что когда одно из них находилось наверху для заряжания, другое располагалось внизу в положении для выстрела дулом к подводному отверстию в борту. Воспламенение заряда осуществлялось с помощью электрического тока. После выстрела барабан поворачивался на пол-оборота, поднимая выстрелившее орудие для заряжания, а верхнее орудие, опуская в воду для нового выстрела. При заряжании дуло пушки герметически закрывалось пергаментом. Вращение барабана производилось специальным механизмом [7].

Американец Д. Даффи (Duffy) предлагали изобретенное ими орудие для стрельбы под водой ставить в носовой части судна вместо тарана. Орудие заряжалось с казенной части, а отверстие в носу закрывалось двумя специальными клапанами, которые представляли собой секрет изобретателей. Опыты были удачными, но применения не получили. Она "была по-

мешена в носу... бота, около 20 дюймов (0,5 м) ниже ватерлинии. Этот бот подошел к устроенному около берега дубовому щиту, при ударе пушки о щит произошел выстрел, и ядро пробило дубовую доску в 3 дюйма толщины и значительно повредило щит", – так писал об этом эксперименте в 1862 году журнал "Scientific American". Командование флота США осталось неудовлетворенным испытаниями, так как способ использования пушки Даффи практически не отличался от тактики таранного удара [1, 14].

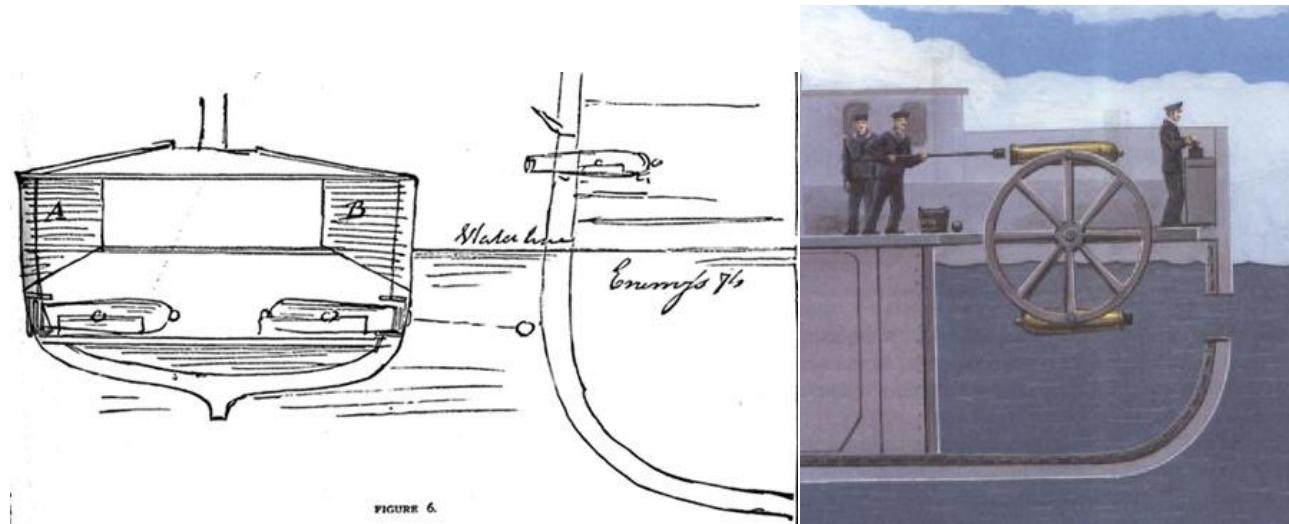


Схема установки подводных орудий на "Демологос" (слева),  
установка К. Колльса для подводной стрельбы (справа)

В 1863 году в России был объявлен конкурс на разрешения вопроса о производстве подводной стрельбы из орудий, расположенных ниже ватерлинии. Лучшей оказалась разработка известного артиллериста полковника Ф. В. Пестича (1821–1894) и инженера-механика А. И. Миронова (1804–1879). Для предотвращения проникновения воды внутрь судна через подводный порт изобретатели применили набивочную коробку, поставив ее между стенками пушечного порта и орудия. Для установки пушки применили неподвижный станок, по которому ствол мог скользить. Испытания были успешно проведены в Кронштадте в 1864 году [15].

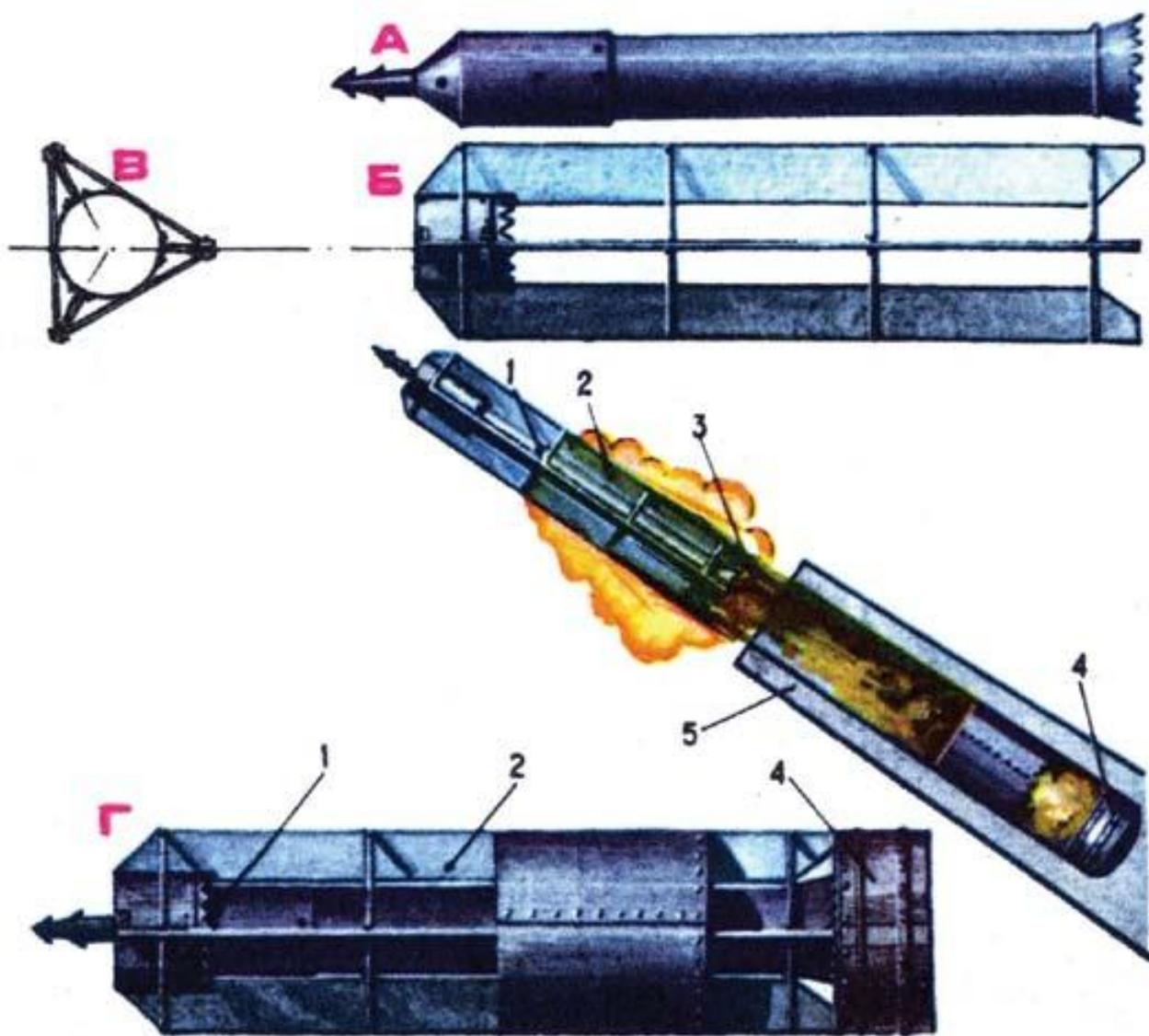
Однако при всей своей оригинальности указанные выше идеи практического разрешения не получили, несмотря на острейшую нужду в средствах борьбы с броненосцами. Главным препятствием явилось малое расстояние, которое мог пройти снаряд под водой. Опыты, проведенные в 1859 году в Англии и в 1862 году в Америке, показали, что даже крупнокалиберное (152–178-мм) орудие может нанести действенное разрушение в подводной части судна на расстоянии всего 9–12 метров.

Понятно, что изобретательская мысль активно работала и над устранением указанного недостатка. Этим, в частности, занимался известный французский артиллерист Жак-Филипп Монжери (Jacques-Philippe Merignon de Montgery; 1782–1839). Он предлагал для увеличения дальности хода применить ракету. Ее описание автор дал в своем труде "Fusees de Guerre", изданном в 1825 году [16].

Продолговатый снаряд снаряжался как сухопутная боевая ракета, но не имел хвоста. Стабилизацию осуществляли винтовые нарезки, закрепленные в передней части. Эти нарезки раскручивали снаряд при его движении в воде. Для осуществления выстрела Монжери предлагал особое тонкостенное безоткатное орудие, заряжаемое с казенной части. Отверстие в борту закрывалось специальным клапаном. Для увеличения начальной скорости и воспламенения ракетного состава употреблялся небольшой пороховой заряд, прикрепляемый к поддону. Проект испытан не был.

Установка для пуска представляла собой неподвижную трубу, передний конец которой закреплялся в борту и выводился под воду. Торцы трубы закрывались крышками, а внутренняя полость сообщалась с забортной водой трубкой, снабженной вентилем. В верхней

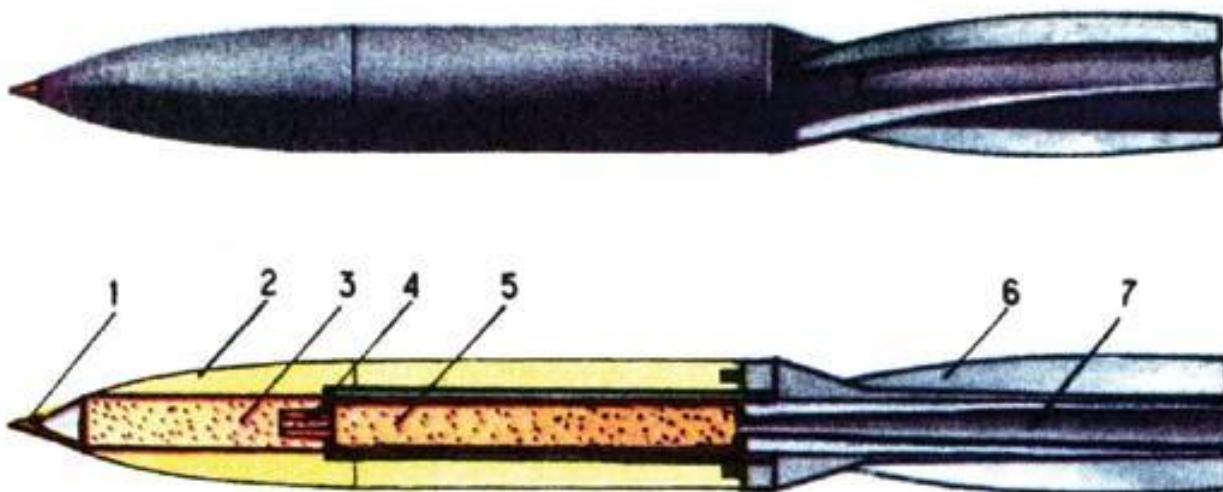
части пусковой трубы имелось запальное отверстие для воспламенения ракеты и клапан для выпуска воздуха при заполнении установки водой перед производством выстрела. Такими установками планировалось вооружить подводное судно "Невидимый" (L'Invisible). Длина корпуса "Невидимого" (деревянный набор, железная обшивка) составляла по проекту 96 футов (29,3 м), наибольшая ширина 27 футов (8,2 м), высота от киля до верхней палубы 16 футов (4,9 м). В качестве вооружения Монжери планировал использовать в надводном положении 4 короткоствольных крупнокалиберных орудия (колумбиады) и нагнетательный насос для выбрасывания горящей смеси (т.е. огнемет), а под водой – 100 подводных ракет своей конструкции и 100 буксируемых мин [16].



Устройство снаряда Монжери: 1 – снаряд, 2 – стабилизирующее устройство, 3 – система пуска двигателя, 4 – поддон, 5 – ствол. На отдельных рисунках представлены общий вид снаряда (А), стабилизирующее устройство (Б) и его вид спереди (В), снаряд, подготовленный к выстрелу (Г)

Кроме Монжери ракетные снаряды для подводной стрельбы предлагались его соотечественником полковником Девезем (Pascal-Alexis Devezem; 1815–1902). В 1866 году он опубликовал в Париже брошюру "Расчет подводного снаряда" (Calcul d'un projectile sous-marine). Снаряд Девица состоял из пустотелого сигарообразного корпуса, в передней части которого помещался боевой заряд, а так же из ракеты для сообщения движения и хвоста. Ракета

вставлялась внутрь корпуса, а для предохранения снаряда от перегрева имелась изолирующая асбестовая прокладка. Такая компоновка позволяла использовать вставки с различным временем горения. Передняя часть ракеты сообщалась с зарядной камерой, чем обеспечивалась взрыв снаряда, если ударный взрыватель в передней части не срабатывал. Хвост одевался на заднюю часть снаряда и имел четыре винтообразных выступа для сообщения вращения при движении [1].



Ракетный снаряд Девеза: 1 — взрыватель, 2 — корпус с разрывным зарядом, 3 — пороховой заряд и устройство (4) для его зажигания, 5 — топливо ракетного двигателя, 6 — стабилизатор, 7 — хвостовая отводная труба

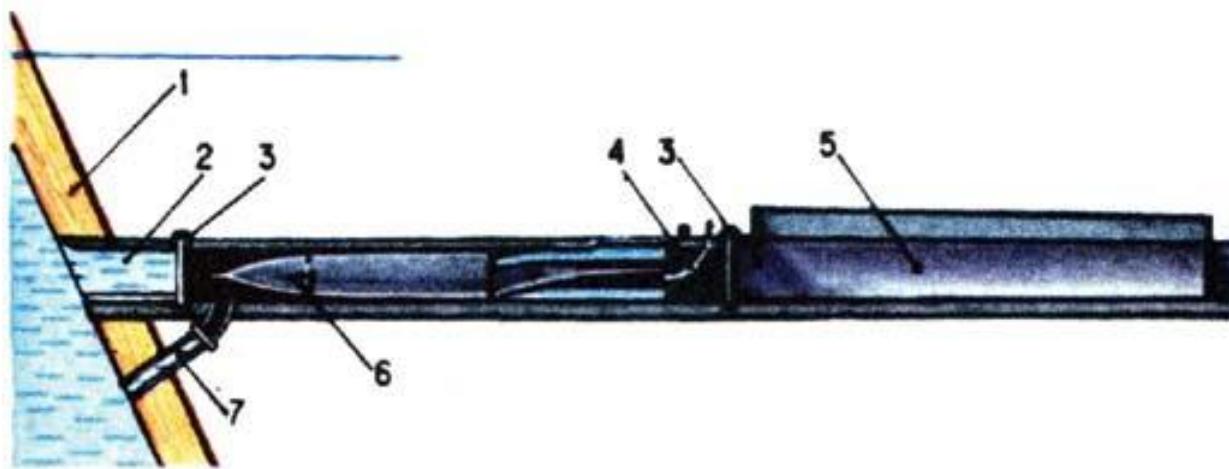


Схема "подводного орудия" Девеза: 1 — борт корабля, 2 — дульная часть ствола, 3 — герметичные крышки, 4 — пусковое устройство, 5 — желоб для укладки снаряда, 6 — снаряд, 7 — трубка для выпуска воды в ствол

Установка для пуска представляла собой неподвижную трубу, передний конец которой закреплялся в борту и выводился под воду. Торцы трубы закрывались крышками, а внутренняя полость сообщалась с забортной водой трубкой, снабженной вентилем. В верхней части пусковой трубы имелось запальное отверстие для воспламенения ракеты и клапан для выпуска воздуха при заполнении установки водой перед производством выстрела. Однако испытания показали, что ракета-торпеда Девица имела малую дальность хода, плохую устойчивость на курсе и недостаточный заряд взрывчатки. По этим причинам она не была принята на вооружение [1].

## Заключение

Следующий шаг был уже очевиден: заменить малоэффективный в воде ракетный двигатель хорошо зарекомендовавшим себя винтом. И в 1866 году англичанину Р. Уайтхеду (Robert Whitehead; 1823–1905) совместно с фрегатен-капитаном австрийского флота Д. Луписом (Giovanni Biagio Lupis von Rammer; 1813–1875) на заводе в Фиуме удалось создать такой снаряд, который мог под действием собственных механизмов, работающих на сжатом воздухе, перемещаться под водой с помощью винта. Это изобретение положило начало развитию нового оружия – торпеды. Изобретатель дал такое название этому грозному механизму, позаимствовав имя у электрического ската [14].

## Примечания:

1. Четверухин С.В. История корабельной и береговой артиллерии. Л., 1939.
2. Боголюбов Н.П. История корабля. Т. 2. М.: Типография Л.Ф. Снегирева, 1879.
3. Бойnton Ч. История американского флота во время восстания. Сочинение Чарльза Бойнтона. В 2-х томах. Перевел с английского лейтенант Пав. Мордовин. СПб: Печатано в Типографии Морского Министерства, 1868–1870.
4. All the World's Fighting Ships, 1860–1905. London: Conway Maritime Pres/ US Naval Institute Pres, 1979. 528 р.
5. Петров М.А. Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота в связи с эволюцией военно-морского искусства. Л.: РИО В.-Морских Сил РККА, 1927. 518 с.
6. Унковский В. Морская артиллериya в бою. М.: Государственное военное издательство, 1935. 64 с.
7. Каторин Ю.Ф. и др. Уникальная и парадоксальная военная техника. Кн. 1. СПб.: "Полигон", 2006. 590 с.
8. Балакин С.А. Оружие против своих // Моделист Конструктор. 1992. №3. С. 24–26.
9. Паркс О. Линкоры Британской империи. т.2. СПб.: Галлея Принт, 2004. 128 с.
10. Шведе Е.В. Военные флоты. М.: Военмориздат, 1940. 420 с.
11. Скрягин Л. Как пароход погубил город. М.: Транспорт, 1990. 271 с.
12. Семанов С.В. Макаров. М.: ЖЗЛ, 1972. 468 с.
13. Шершов А.В. История военного судостроения. Л.: Военмориздат, 1940. 426 с.
14. Перля З.Н. Удар под водой. М.: Воениздат, 1945. 258 с.
15. Ильин А. Практическая морская артиллериya. Корпуса Морской Артиллерии капитан Ильин (Репринт издания 1841 года). СПб.: Гангут, 2011. 436 с.
16. Монжери Ж.Ф. Исследование артиллерийского искусства на море /Соч. Монжери, Пер. с фр. А. Ильин. СПб.: Типография А. Плюшара, 1832. 236 с.

## References:

1. Chetveruhin S.V. Istorija korabel'noj i beregovoij artillerii. L., 1939.
2. Bogoljubov N.P. Istorija korablja. T. 2. M.: Tipografija L.F. Snegireva, 1879.
3. Bojnton Ch. Istorija amerikanskogo flota vo vremja vosstanija. Sochinenie Charl'za Bojntona. V 2-h tomah. Perevel s anglijskogo lejtenant Pav. Mordovin. SPb: Pechatano v Tipografii Morskogo Ministerstva, 1868–1870.
4. All the World's Fighting Ships, 1860–1905. London: Conway Maritime Pres/ US Naval Institute Pres, 1979. 528 r.
5. Petrov M.A. Obzor glavnejshih kampanij i srazhenij parovogo flota v svjazi s jevoljuciej voenno-morskogo iskusstva. L.: RIO V.-Morskikh Sil RKKA, 1927. 518 s.
6. Unkovskij V. Morskaja artillerija v boju. M.: Gosudarstvennoe voennoe izdatel'stvo, 1935. 64 s.
7. Katorin Ju.F. i dr. Unikal'naja i paradoksal'naja voennaja tehnika. Kn. 1. SPb.: "Poligon", 2006. 590 s.
8. Balakin S.A. Oruzhie protiv svoih // Modelist Konstruktor. 1992. №3. S. 24-26.
9. Parks O. Linkory Britanskoj imperii. t.2. SPb.: Galleja Print, 2004. 128 s.
10. Shvede E.V. Voennye floty. M.: Voenmorizdat, 1940. 420 s.
11. Skrjagin L. Kak parohod pogubil gorod. M.: Transport, 1990. 271 s.
12. Semanov S.V. Makarov. M.: ZhZL, 1972. 468 s.
13. Shershov A.V. Istorija voennogo sudostroenija. L.: Voenmorizdat, 1940. 426 s.

14. *Perlja Z.N.* Udar pod vodoj. M.: Voenizdat, 1945. 258 s.
15. *Il'in A.* Prakticheskaja morskaja artillerija. Korpusa Morskoj Artillerii kapitan Il'in (Reprint izdanija 1841 goda). SPb.: Gangut, 2011. 436 s.
16. *Monzheri Zh.F.* Issledovanie artillerijskogo iskusstva na more /Soch. Mon-zheri, Per. s fr. A. Il'in. SPb.: Tipografija A. Pljushara, 1832. 236 s.

УДК 355.353

## **Поиски подводного оружия**

Каторин Юрий Федорович

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

**Аннотация.** В статье рассказывается о времени, когда артиллериya явно проигрывала свой спор с броней, поэтому шел поиск способов поражения подводной незащищенной части корпуса броненосца. Описываются проекты таранных судов и попытки использования тарана в боевых условиях, а также эксперименты с орудиями, способными стрелять под водой.

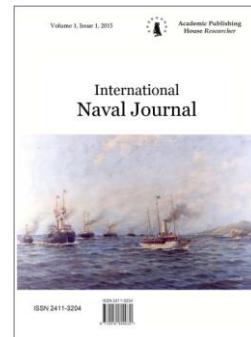
**Ключевые слова:** броня, пушка, таран, бой у острова Лисса, английский броненосец "Виктория", адмирал С.О. Макаров, Жак-Филипп Монжери.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House Researcher



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 6, Is. 2, pp. 75-95, 2015

DOI: [10.13187/inj.2015.6.75](https://doi.org/10.13187/inj.2015.6.75)  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 94(520).033.53/.54: 94(73).091.7

## Air battles over Endau on January 26, 1942

<sup>1</sup> Christopher Shores

<sup>1</sup> Brian Cull

<sup>2</sup> Yasuho Izawa

<sup>1</sup> Independent investigator, USA

<sup>2</sup> Independent investigator, Japan

### Abstract

The article is a translation of chapters Christopher Shores, Brian Cull, Yasuho Izawa Bloody Shambles, Vol. 1: The Drift to War to the fall of Singapore, dedicated to the attacks of the 36th and the 100th Squadron at Endau. Translated by Vladimir Petrov. Prepared material Eduard Zhuravlev.

**Keywords:** World War II, the Pacific Ocean, aviation, navy, operations.

Начав войну, японцы паровым катком прошлись по всей Юго Восточной Азии. Продвигались японские войска рекордными темпами, не встречая почти никакого сопротивления. Великобритания с Австралией и Новозеландией, Голландия, США и всякие там Индокитай с Таиландами рушились как карточные домики и теряли свои колонии ударными темпами. Все попытки оказать организованное сопротивление, японцами даже не замечались, настолько явным был перевес в силах, и самое главное - вера в победу. Но и в рядах союзников воевали не одни Персивали, отдельные подразделения, эскадрильи и корабли, хоть немножко, но тормозили победное шествие японцев. Почти всегда, борьба велась без шансов на успех, но лётчики, моряки и пехотинцы, шли в бой снова и снова.

В 1940-е годы, от Сингапурского пролива на северо-восток до города Endau, проходила автомобильная дорога, обслуживавшая также город Mersing (расположенный на берегу в нескольких милях к югу) и аэродромы в Kluang и Khagang в провинции Центральный Джохор. Британцы, стоявшие по берегу реки Mersing, надеялись удержать линию Mersing-Kluang-Batu Pahat. Силы японцев впервые вошли в контакт с обороной Mersing 22 января 1942 г.

Сам город Endau находится в устье реки Endau, которое представляет собой удобную бухту. Британскому командованию было очевидно, что здесь следует ожидать скорых попыток японцев по высадке средств, для подготовки сил, участвующих в решающем наступлении на Singapur и для скорейшего ввода в строй аэродромов Kahang и Kluang, после их захвата. Считалось также, что последует высадка войск в Endau, с целью связывания боем австралийцев, стоявших вниз по берегу в Mersing. Однако, этого не последовало, так как основные силы австралийцев к тому времени уже отступили дальше по побережью по приказу из III корпуса. Прикрывающие отход силы в Mersing, уже были атакованы и подавлены подразделением полковника Коба из 18-ой дивизии японцев. Он искусно и скрытно обошёл ук-

реплённую береговую линию обороны (включавшую бетонные ДОТы, окружённые проволочными заграждениями), и атаковал её с тыла, одновременно имитируя атаку с моря.

В то время, как основные усилия RAF были направлены на запад провинции Johor, где вовсю шли ожесточенные бои вокруг Batu Phata, несколько **Hudson**, ещё остававшихся в Singapur, регулярно наблюдали за подходами к Endau. 26 числа в 7:45 по местному времени, два экипажа **Hudson** из 1 sqn. RAAF заметили в 20 милях к северо-востоку от Endau конвой, направлявшийся на юг. О нём впервые было доложено ещё вечером предыдущего дня с борта **Catalina**, вылетевшей из Singapur. Наблюдатели RAAF рапортовали об обнаружении 2 транспортов примерно по 10000 тонн каждый, 2 крейсеров, 12 эсминцев и 3 барж, но, каждый раз, когда они пытались передать эту информацию по радио в свой штаб, этому мешали помехи. Одновременно, оба патрульных самолёта были атакованы тремя истребителями японцев, опознанными, как два флотских "тип 96" и один "тип 0" (в действительности, это были **Ki 27** из 12 Сентая).

Последовала короткая стычка, в ходе которой стрелки **Hudson** заявили о повреждении двух истребителей - по одному сержанты Р.Н.Б. Гайфер из экипажа самолёта A16-21 флит-лейтенанта Ф.У. Колкухуона и Х.Х. Роджерса из A16-55 флит-лейтенанта О.М. Даямонда. Оба разведчика скрылись в облаках и возвратились на свою базу по одиночке. A16-21 привёз несколько пробоин. Таким образом, доклад об обнаружении конвоя поступил в штаб авиации только когда первый из самолётов сел в Singapur в 9:20.

Единственными ударными силами, доступными в Singapur в тот момент были торпедоносцы **Wildebeest** и **Albacore** из 36-го и 100-го сквадронов RAAF и 9 **Hudson** RAAF. Первые две эскадрильи, получили приказ подготовить к вылету максимально возможное число машин. Однако, большая их часть участвовала в ударах по автотранспорту в южном Johor предыдущей ночью, дюжина **Wildebeest** и 3 **Albacore** были задействованы в районах Muar и Batu Pahat, а ещё 3 других бомбили Kuala Lumpur; 7 **Wildebeest** позже выполнили второй вылет к Batu Pahat. Экипажи были измотаны, самолёты требовали подготовки, заправки и пополнения боеприпасами, было очевидно, что немедленная атака невозможна. Это было досадным обстоятельством для Командующего Авиацией Дальневосточного Командования Эйр-вице-маршала С.У.Н. Пулфорда, бывшего офицера флота, который, будучи ярым сторонником торпедоносной авиации, был уверен, что атака торпедами судов в открытом море могла достичь определённого успеха, хотя бы против наиболее важных целей – тихоходных транспортов. Тем не менее, предполагалось, что суда встанут на якорь в мелководном устье реки ко времени, когда воздушная атака сможет быть проведена, поэтому на каждый самолёт были подвешены по три 500 фн. (227 кг) бронебойные бомбы.

Тем временем, британской 225 Бомбардировочной группе в Sumatra, было приказано выслать все боеспособные бомбардировщики, а АБГАКом получило запрос, чтобы **B-17** BBC США с Jawa также были отправлены для атаки судов. В итоге, четыре **B-17** были высланы в Sumatra, но прибыли слишком поздно для участия в ударах в районе Endau и, вместо этого, бомбили аэродром в Kuala Lumpur 28 числа.

#### Список подразделений RAF и RAAF доступных для удара по десанту японцев

Авиачасть	Количество и тип самолётов	Место базирования
36 sqn	9 <b>Wildebeest</b> и 3 <b>Albacore</b>	Seletar
100 sqn	12 <b>Wildebeest</b>	Seletar
1 sqn RAAF	4 <b>Hudson</b>	Sembawang
8 sqn RAAF	5 <b>Hudson</b>	Sembawang
232 sqn	9 <b>Hurricane</b>	Seletar
21/453 sqn	6 <b>Buffalo</b>	Sembawang
243/488 sqn	6 <b>Buffalo</b>	Sembawang
62 sqn	6 <b>Hudson</b>	Palembang
27 sqn	5 <b>Blenheim Mk I</b>	Palembang

Первую атаку должны были провести **Hudson** и 12 **Wildebeest** - девять из 100 sqn. и три из 36 sqn., взлёт планировался в 13:50. Один из штурманов-наблюдателей, уроженец

Tasmania Грэм МакКаб, позже вспоминал: "В зале управления операциями вокруг комэска сгрудились усталые, одновременно молодые и постаревшие люди. Усталые потому, что большинство из них участвовало в двух ночных боевых вылетах, постаревшие, потому, что такими их сделала военная обстановка. Они были полны тревог и вопросов, так как день за днем вторгшиеся японцы, поддержаные мощным воздушным прикрытием, неумолимо продвигались вдоль дороги на Singapur.

Авиаторы, сидящие на столовах и столпившиеся на полу между навигационным оборудованием и парашютными ранцами, были собраны со всех уголков Британского Содружества. Многоголосый шум прекратился сразу же, как только старший офицер стал читать оперативные указания на вечернюю миссию. Я слушал наполовину – и ровную интонацию командира, и, одновременно, приятное, негромкое жужжание пчёл среди тропических цветов на улице. Периодически, сквозь горячий воздух можно было услышать пронзительные крики тамилов, потеющих на аэродроме, заравнивая воронки от бомб после утреннего налёта".

Командир 100 sqn., сквадрон-лидер И.Т.Б. Роуланд, которому предстояло вести в бой **Wildebeest**, обрисовал план удара, предусматривавший атаку звеньями с пикирования с 3000 фт (914 м) по главным целям – транспортам. Таким образом, экипажи ошибочно полагали, что им предстоит сорвать морское вторжение. Роуланд закончил брифинг предостережением, что ожидается встреча с японскими истребителями.



Brewster Buffalo, 453 Squadron, аэродром Сембаванг, Сингапур, декабрь 1941 г.

Грэм МакКаб продолжает: "Большинство глаз устремилось на штурмана, вписывавшего фамилии членов экипажей на большую чёрную доску. 36 человек должно быть отобрано для операции, но, так как он располагал немного большим их количеством, то несколько счастливчиков пойдут обратно отсыпаться. Я слегка надеялся, что моего имени на доске не окажется (думаю, почти все надеялись на это), но, оно там оказалось..."

Предполагалось, что единственный **Sharc** из 4 АВЗА будет сопровождать удар, но к счастью для сержанта А.Р.П. Саула и его стрелка, у него обнаружили неисправность двигателя. В Seletar, **Wildebeest** выруливали с мест стоянок к точке старта, и один за другим начинали разбег по взлётной полосе. Первые взлетевшие кружили над аэродромом, пока всё соединение не поднялось в воздух. Сквадрон-лидер Роуланд возглавлял ведущее звено, флагт-лейтенант Джон Тиллот следовал со своим звеном справа; флагт-лейтенант Джон Вилкинс – слева; а флаинг-офицер Бэйзил Калик замыкал строй своим звеном из трёх самолётов 36 sqn.



Lockheed Hudson Mk II, 1 squadron RAAF, аналогично были окрашены самолёты этого подразделения участвовавшие в налёте на Endau.

Флагт-лейтенант Моубрай Гарден из 243 sqn. в самый последний момент получил приказ поднять все **Buffalo** его части, и встретить **Wildebeest** над островом к юго-востоку от Sigapur. Приказ гласил "сопроводить их туда, куда они направляются и привести обратно". Но ему не указали цель атаки или точку назначения! Соответственно, он повёл сборное звено из шести **Buffalo** – четырёх из 243 sqn. и двух из 488 sqn., - и обнаружил бипланы, летевшие в плотном строю на высоте 1000 фут (305 м) на скорости 90 миль/час (145 км/ч). Гарден отметил: "Это сделало их довольно трудным объектом эскорта, так как нам приходилось тратить много бензина, летая взад и вперёд и вокруг них, расходуя наш избыток скорости".

Немного позади и выше шли девять **Hudson** RAAF в сопровождении шести австралийских **Buffalo** из 21/453 sqn. и девяти **Hurricane** из 232 sqn., ведомых сквадрон-лидером Питером Брукером.

Над Endau и морским соединением японцев, в воздухе находились девять **Ki 27** из 2 chutai 11 sentai, и 10 **Ki 27** из 1 sentai (ведущий – капитан Такехиро Коянаги), вместе с единственным **Ki 44** под управлением капитана Ясухико Курое из 47 отдельного истребительного chutai, проводившего войсковые испытания самолёта.

Британское соединение вышло в район цели около 15:00. Была облачность, со слоями от земли до 4000 фт (1220 м), затем относительно чистое небо до 10-12 тыс. фт (3050 – 3660 м), выше – снова облака.

Wildebeest пролетели к устью Endau, пройдя сквозь гряду облаков, на выходе из которой они увидели чёрные корпуса двух японских транспортов – **Canberra Maru** и немного большего по размеру **Khansai Maru**, – находившихся в паре миль от берега. Позади них были два военных корабля, опознанных как крейсеры, хотя в действительности, там был только один лёгкий крейсер – **Sendaï**. Ещё немного дальше можно было увидеть семь эсминцев, из сопровождавшей конвой 3-й флотилии эсминцев, в то время как пять тральщиков и шесть других мелких судов были разбросаны в округе. Десантные средства уже шли к берегу, имея на борту подразделения 96 Аэродромного батальона, его роту связи, а также запас авиационных материалов, топлива и бомб.

По мере приближения бипланов, вспышки на палубах кораблей показали, что зенитные расчёты их обнаружили, однако, несмотря на разрывы снарядов, лётчикам удалось с хранить боевой порядок до тех пор, пока их не атаковал с высоты японский истребительный заслон. Флайт-лейтенант Гарден, ведущий **Buffalo**, поясняет: "Довольно быстро небо было заполнено разбитыми и падающими **Wildebeest** и парапланами. Тем временем, со стороны солнца на нас пикровала, как мне показалось, огромная армада **zero** – одной длинной вереницей. Я подождал первого из них и вильнул в самый крайний момент, так, что он пролетел подо мной. Я перевернулся на спину и в таком положении расстрелял его. Он загорелся и упал. Однако я совершил ошибку, наблюдая за результатом своего труда одно, то самое, лишнее мгновение, и попал под удар следующего врага. Его огонь вырвал большую дыру в правой части моего самолёта, разнес все тумблеры управления оружием и прицелом, как и другие приборы".

Из-за повреждений самолёта, Гарден не мог заставить свой **Buffalo** лететь выше 500 фт (152 м), однако ему удалось благополучно вернуться в Калланг, где обнаружилось, что одна из пуль пробила карбюратор.

Ведомый Гардена, сержант Рекс Вебер записал в дневнике: "Моубрай вывел меня из облака прямо в середину группы из шести истребителей " **тип 97**", при этом вокруг также был целый рой истребителей противника. Я не знал куда повернуть – у меня на хвосте сидел один из них, стреляя из всех стволов, другой был сбоку, а третий шёл прямо на меня строго сверху. Фактически, я не знал, что делаю. В один момент я пытался атаковать, но решил, что лучше будет найти укрытие и стал искать облака, которые, казалось, были в отдалении нескольких миль. В этот момент двигатель обрезало, и передо мной встала перспектива попасть в плен. Можете представить мой восторг, когда он снова завелся, но, одновременно, я почувствовал себя трусом, находясь в укрытии и оставив "бисты"... Однако, когда я вернулся на базу, то обнаружил, что мне действительно крупно повезло – самолёт был сильно искромсан, а причиной перебоев в работе двигателя была пулеметная пробоина в карбюраторной системе".

Остальные **Buffalo** также получили повреждения, включая и W8231, на котором летел сержант Джек Фиссен: "Осколок пулеметного снаряда, должно быть, срикошетировал от моей бронестинки и ударил мне в бедро. Тогда это не имело значения, – всего лишь торчащий кусочек шрапNELI. Я даже не почувствовал его, пока не совершил посадки – совсем не ощущал его во время боя. Я извлёк его плоскогубцами самостоятельно. Врач закрыл ранку антисептической марлевой повязкой и пластырем. В моём самолёте насчитали 22 пулеметные и осколочные пробоины".

Другой пилот **Buffalo**, пайлот-офицер Терри Марра, несмотря на то, что его истребитель был повреждён при первой встрече с противником, смог атаковать один японский самолёт, который по его утверждению был **Мессершмиттом Bf-109**, и заявил о его вероятном уничтожении. Это вполне мог быть **Ki 44** Курое (который, однако, не получил повреждений) или один из **Hurricane** (хотя они тоже не понесли потерь), как раз в тот момент прибывших в район цели вместе с **Hudson** и **Buffalo** RAAF.

Тем временем, ведущее звено бипланов-бомбардировщиков пыталось провести свою атаку на суда противника. Сержант Чарльз МакДональд, штурман в самолёте K2922 флагоффицера Джока Форбса вспоминает: "Мы летели прямо на Mersing, а затем вдоль берега в облачности с просветами, пока неожиданно не выскочили из неё над Endau на высоте

2000 фут (610 м). Я к этому времени уже установил взрыватели на бомбах и подготовил их для сброса Джоком. Я выглядел с правого борта кабины, когда увидел, как самолёт сержанта Ли заскользил в сторону моря. Тотчас же машина сквадрон-лидера Роуланда взорвалась в воздухе, очевидно получив прямое попадание зенитного снаряда.

Затем, всё произошло так быстро, что это сложно было осознать, но я имею яркое воспоминание о сцене событий под нами. Там было два крейсера, около пяти эсминцев и два больших транспорта, все их орудия пылали огнем, стреляя по нам. Джок Форбс был абсолютно невозмутим, прицелился в больший транспорт, и шесть наших бомб попали ему в борт.

Затем Джок полетел к берегу, обстреливая из своего курсового Виккерса баржи, переправлявшие войска. Тем же, вместо сопровождения наших самолётов, занимались и **Baffalo** – штурмовали баржи, снующие между сушей и транспортами.

Я предполагаю, что именно наши бомбы серьёзно повредили транспорт, т.к. мы были единственным **Вайлдбистом** в округе, однако, в тот момент этого нельзя было сказать наверняка.

Продолжая полёт, мы пересекли береговую линию и оценили повреждения нашего самолёта – он был серьёзно побит с левой стороны, там отсутствовали почти все стойки между крыльями, а топливо сочилось из пробитых баков густым как туман шлейфом. Джоку Гранту прострелили ногу, но он продолжал отстреливаться из своего "Льюиса". Сам я был весьма ошарашен, обнаружив, что моя левая рука бездействует, так как пуля раздробила моё предплечье, а я в горячке боя этого даже не заметил. Джок Форбс был невредим, но ему было необычайно трудно удерживать самолёт в воздухе. Нам приходилось лететь строго по прямой, не маневрируя и не меняя высоту, так как левая коробка крыльев еле держалась.

"Зеро" дал по нам пару очередей, но не смог сбросить скорость до нашей, зато "морской истребитель Tip 96" смог, и, несмотря на все усилия Джока Гранта, мы всё таки упали на дорогу из **Endau** в **Mersing**. Падение получилось управляемым – прямо в просеку между деревьями, что исключило лобовые столкновения с ними. Поскольку на дороге были японские солдаты, и, повсюду свистели пули, то мы выбрались из самолёта так быстро, как только смогли, и, я направился к джунглям, не сбавляя скорости. Два Джока были воистину доблестными авиаторами. Последний раз, когда я их видел, Грант был на обочине дороги, а Форбс был окружён японцами и пытался от них оторваться. Грант был убит там, где лежал, а про Форбса я много позднее узнал, что он был схвачен и казнён".

**Wildebbeest** K6379 сквадрон-лидера Алана Роуланда упал в море, никто из экипажа не выжил. В машине его правого ведомого, сержанта Брюса Ли (К6386), которая также была сбита, штурманом летел сержант МакКаб, вспоминавший: "Подлетая к цели, Ли слегка набрал высоту, чтобы прикрыться кудрявым облаком, и Провен уже открыл огонь из своего пулемёта. Мы вынырнули из облака прямо над конвоем, и, как только опустили нос для перехода в пикирование, то получили короткую очередь от японца. Самолёт был пробит в нескольких местах, однако, ни один из нас не был задет, и Ли снова немного снизился и стал доворачивать в нужную позицию. Этот манёвр был последним в его жизни.

Когда мы вновь выходили в атаку, я лежал, смотря вниз через открытый прицельный люк, готовый нажать нужные переключатели. В этот момент, внезапно, словно дождем, бьющим по металлической крыше, мы были накрыты пятисекундной очередью другого истребителя. Провен был тут же убит за своим пулемётом, а фюзеляж превратился в решето.

Укладка моего парашюта была пробита, и каталась по полу кабины. Сам я был ранен на вылет в правую руку рядом с плечом, а ещё три пули пробороздили её заднюю часть. Самолёт потерял управление и задымил. Я поднялся и увидел Ли, неуклюже склонившегося над ручкой управления, – он получил несколько пуль точно в голову. **Wildebbeest** падал по спирали, а мы всё ещё были прямо над ведущими огонь судами".

Несмотря на стресс и боль, МакКаб смог проползти в переднюю кабину пилота, снял руки мертвого лётчика с ручки управления и постарался направить самолёт прочь от кораблей. Ему удалось контролировать его и пролететь несколько миль на юго-восток параллельно берегу, но самолёт, дымя своим повреждённым двигателем, в итоге, сорвался в штопор и

упал в воду. МакКаб выплыл на поверхность и обнаружил, что резиновая спасательная лодка благополучно отделилась от их самолёта и надулась, ожидая его появления. Он прикинул, что находится в двух милях от берега. Он мог видеть и слышать бой, разгоравшийся в нескольких милях выше по берегу. Испытывая некоторые сомнения относительно лодки, он надул свой спасательный жилет "May West" и, несмотря на ранение, с трудом устремился к берегу.

Звено флейт-лейтенанта Вилкинса избежало наихудшего в воздушных атаках, и тройке удалось провести атаку по транспорту с пикирования с малой высоты. Вилкинс доложил, что одна из его бомб, по всей видимости, попала в трубу судна, но не взорвалась. Целью, очевидно, был **Canberra Maru**, пораженный несколько раз. Самолёт Вилкинса был лишь слегка повреждён. Его ведомый №2, флаинг-офицер Бэзил Готто в K6380 также не попал под первый удар истребителей и смог как следует прицелиться. Он вспоминал: "Я дал полный газ и круто развернулся вверх и влево и смог увидеть, как мой залп взорвался прямо под носом судна (вероятно, **Canberra Maru**). Белая пена моих разрывов соединилась с разрывами, легкими параллельно кораблю в десяти ярдах от его борта, так что мы неизменно нанесли ему некоторые повреждения. Я приближался к облаку, когда шум с левой стороны привлёк моё внимание. Должно быть, это был пулемётный огонь, так как именно оттуда на нас спикировал истребитель джапов. Я не заметил каких-либо повреждений нашей машины.

Противник прошёл под нами, и я смог посмотреть вниз на него и увидеть пилота. Тут я понял, что если опущу нос самолёта и резко развернусь вправо, то смогу обстрелять его из курсового пулемёта. Но пришлось бы оставить идею достичнуть облака, и если промахнусь, то моё положение будет очень скверным. Осознав это, я решил придерживаться первоначального намерения добраться до облака".

Тем временем, было атаковано звено, летевшее в строю справа, со стороны моря. Три **Ki 27** напали на самолёт флейт-лейтенанта Джона Тиллотта, загнали его к самой поверхности воды и затем преследовали до берега. Стрелок Тиллотта, сержант Бёрдсалл отважно с ними сражался, как показывает его рапорт о бою: "Мы спикировали вниз на уровень моря. В первую атаку я подпустил их довольно близко (50-60 ярдов) и выпустил очередь примерно в пятьдесят патронов в брюхо ведущего истребителя, когда он отваливал. Я видел, как из него посыпались мелкие обломки, и больше он не появлялся. Очереди второго нападавшего разбили моё радиооборудование и вырвали кусок моего правого бедра. К этому времени я уже расстрелял остаток своего диска".

**Ki 27** снова приблизились и изрешетили K6390, подбитая машина упала в мангровое болото. Тиллотт был убит, а пайлот-офицер Моррисон, наблюдатель – тяжело ранен. Бёрдсалл, сам едва способный ходить, с трудом отправился в джунгли в поисках помощи.

Остальные два самолёта звена Тиллотта вернулись без серьёзных повреждений.

Звено из трёх **Wildebeest** 36 sqn, замыкавшее строй, не избежало нападения. К 6387 пайлот-офицера Боба Барклая был атакован, не успев достичь транспорты, и его стрелок, сержант Билл Роувелл был убит. Его штурман-наблюдатель, пайлот-офицер Элвуд Камминс вспоминает: "Прибыли в Endau – определили цель – провели атаку со средней высоты, в результате промахнулись, но не сильно. Развернувшись на обратный курс, мы увидели близко над нами **zero**, несущийся за **Hurricane**. Вскоре **zero** спикировал к нам на хвост. Сержант Роувелл вёл огонь из своего Виккерса, пока пайлот-офицер Барклай активно маневрировал, меняя курс, высоту, скорость, используя редкие облака, чтобы обмануть противника.

Второй **zero** присоединился к атакам, – наш самолёт был прострочен пулями и на моей правой голени пошла кровь из лёгкого пореза. Наш пулемёт не стрелял, и я заметил, что он крутится из стороны в сторону без стрелка. Через проход между кабинами я увидел Роувелла, осевшего на пол, и пополз к нему. Его грудь была разорвана пулями и вся в крови. Не было заметно ни дыхания, ни движений.

Я встал рядом с его телом, привёл пулемёт в боевое положение и стал отстреливаться, как только **zero** снова пошли на нас. Как это часто бывает в неподходящий момент, пулемёт заело (дважды), хотя я оба раза смог его перезарядить и продолжил огонь короткими очередями. Прицеливаться было трудно, так как наш самолёт маневрировал.

Я заметил, что мы летим очень низко – сначала над деревьями, затем над морем. Я видел, как из правого крыла шла тонкая струйка, похожая на дым, хотя, скорее всего, это было топливо из пробитого бака. Внезапно, меня подбросило, и я оказался под водой вверх ногами. Я вылез вниз через нишу стрелковой кабины и выкарабкался вверх на поверхность - **zero** не было видно.

К моему облегчению, пайлот-офицер Барклай показался над носом самолёта и поплыл, чтобы присоединиться ко мне. Он сообщил, что поскольку самолёт был почти неуправляем, он намеренно приводнил его. Я рассказал ему про быстрое ранение Роувелла, описал его состояние и очевидную мгновенную смерть. Теперь, спустя пятнадцать минут, его тело находилось под водой в перевёрнутом самолёте, в 150 ярдах от берега. Не имея никакой возможности оказать ему медицинскую помощь, мы решили, что любые попытки его вытащить, в данных обстоятельствах, будут лишены смысла. Мы оставили самолёт и поплыли, а затем, пошли вброд к берегу".

Пока экипажи **Wildebeest** сражались за свои жизни, **Hudson** и их эскорт были вовлечены в серию ожесточённых стычек с патрулём японцев. Их перехватили почти у самой цели. A16-23 флейт-лейтенанта Джона О'Брайена, летевший в середине плотного строя из девяти самолётов был атакован истребителем, ведущим, как ему показалось, пятьдесят (!) машин, налетевших на них сверху. О тяжести урона, который может причинить атака истребителей, можно судить из последующего рапорта О'Брайена: "Первым его залпом был убит мой стрелок-радист, сержант Э. Дж. Дж. Силк, стоявший за одним из боковых пулемётов, а также мой второй пилот, флаинг-офицер Дэвид Хьюз, сидевший рядом со мной. Пуля прошла ему сквозь голову, затем ударила мне в плечо и застрила под погоном на моей рубашке. Она была почти на излёте в тот момент, но, от удара я потерял контроль над самолётом".

Оглушённый пилот очнулся как раз вовремя, чтобы вывести самолёт из крутого пике, и смог вернуться в Sembawang вместе с другой поврежённой истребителями машиной – A16-37 флейт-лейтенанта Ботройда. Пилот A16-28 флаинг-офицер Питер Гиббс заметил крупное судно сквозь разрыв в тучах (вероятно Канбера Мару) и немедленно атаковал его, добившись двух прямых попаданий и двух близких разрывов:

"Несколько тел и предметов, похожих на солдатское снаряжение, вроде ранцев и чего-то подобного, с грохотом взлетели в воздух. Они вращались медленно и комично, будто были в космосе, перед тем, как попадать в море. Этим всё и кончилось. Примчались "zero", стреляя и не оставляя нам никакой возможности наблюдать место боя и выяснить судьбу судна".

Его самолёт затем был сильно повреждён пулемётным огнём, также как и другая машина из 1 sqn RAAF, A16-54 флейт-лейтенанта Кена Смита, который, прежде чем его атаковал одиночный **Ki 27**, отбомбился по скоплению войск и нескольким автомашинам, замеченным у Mersing. Все пять **Hudson** 8 sqn RAAF благополучно вернулись на базу, и, хотя два или три из них имели пробоины, все члены экипажей были невредимы. Самолёт флейт-лейтенанта Фила Парри был атакован истребителем, который, после ответных очередей стрелка сержанта Нила Мензиса, согласно его рапорту, упал на каучуковую плантацию.

Одновременно, шесть **Buffalo** 21/453 sqn также были связаны горячим боем, в ходе которого три из них были повреждены, включая машину флаинг-офицера Джеффа Шеппарда, заявившего в ответ сбитым один истребитель. Он вспоминает: "В ходе ранних боёв Дальневосточной кампании некоторые из нас заметили, что японцы, когда бы они ни атаковали, всегда были выше нас и переходили в атаку с пикирования после переворота с потерей скорости.

В моём случае, я выполнил, вероятно, самый глупый манёвр, совершённый лётчиком, выжившим, чтобы о нём рассказать. Шесть японских истребителей встали в круг надо мной, и один из них начал переворачиваться, чтобы спикировать на меня. Они были на верное на 2000 фут (609 м) и 3000 фут (914 м) выше нас. Я слегка опустил нос истребителя, разогнался до 350 миль в час (560 км/ч) по приборам, затем перешёл в атаку вертикальной свечкой. Противник вспыхнул, находясь всего в нескольких футах от меня.

Естественно, это поставило меня в глупую позицию относительно оставшихся пяти самолётов, так как я терял скорость, и, конечно же, после подъёма и отдачи моего оружия **Buffalo** окончательно её лишился и вошёл в неистовый штопор, который, веро-

ятно, меня и спас. Я проштопорил что-то около 8000 фут (2440 м), давя ногой на левую педаль управления и обеими руками - на ручку от себя, пытаясь выровняться.

Наконец, мне удалось выйти из штопора невысоко над землёй и спикировать в облако, таща на хвосте остальных японцев. Несмотря на то, что я скользил в сторону, мои кабина, крылья и бензобак были пробиты, но сам я уцелел. По приземлении в Sembawang в моём самолёте насчитали 126 пробоин".

В этой схватке было заявлено сбитыми ещё два Ki-27, один – ведущим группы **Buffalo**, флаг-лейтенантом Бертом Грейсом (который также заявил о повреждении другого **Ki 27**), и второй – сержантом Россом Лейсом. Хотя они оба не видели, как их жертвы падали на землю, их заявки были "подтверждены" на основании их впечатления о высоте полёта японских самолётов в последние моменты их атаки! **Buffalo** флаг-офицера Барри Худа стал целью одного упорного японского пилота, его очереди поразили сиденье пилота и левый топливный бак. Худ спикировал в облако и затем направился в Singapur, где благополучно сел, несмотря на то, что его глаза были обожжены парами бензина, попавшими в кабину.



Wickwrs Wildebeest Mk III, участник налёта на Endau.

К этому времени **Hurricane** сквадрон-лидер Брукера также уже были вовлечены в серию "собачих свалок" в небе, по впечатлению пилотов, заполненном японскими истребителями и горящими **Wildebeest**. Сам Брукер выбрал ближайший **Ki 27**, пока остальные бросились за уцелевшими бипланами, в надежде дать им хоть какую-нибудь защиту. Пайлот-офицер Джимми Паркер заметил истребитель, преследовавший один из бомбардировщиков, и спикировал для атаки. Он вспоминал позднее: "Самолёт дико заскользил на крыло когда я выходил из пика и у меня не было времени как следует нацелиться на "zero". Я потянул ручку на себя, чтобы сделать второй заход, и обнаружил впереди себя моноплан с неубирающимся шасси, летящий прямо вверх и готовый вот-вот сорваться в штопор.

Моя скорость значительно упала, и самолёт отлично управлялся, так что я смог в течение нескольких секунд быть прямо по джанпу. Всё это время он оставался на одной и той же высоте, пока не ушёл под нос моего самолёта.

Я развернулся на 180° резким манёвром, но не увидел его там, где ожидал, а вместо этого, когда я выравнивался, то обнаружил, что он заходит на меня сзади. Жутко запаниковав, я отжал ручку от себя (плечевые ремни чуть-чуть не дали мне пробить фонарь кабины) и оторвался вертикальным пике к земле, а затем снова пошёл вверх к облаку в нескольких тысячах футов от меня.

Тем не менее, оказалось, что **джип** по-прежнему был сзади, поэтому я снова полого спикировал, чтобы выйти на **zero**, преследующий **Wildebeest** на встречном со мной курсе. Оба они довернули прямо на меня, а я – на них, так что я смог короткой очередью в упор прострочить **zero**, а он при этом, не смог взять на прицел ни биплан, ни меня.

Я и не надеялся уничтожить его за столь короткое время, но мы сошлись прямо над верхушками деревьев, и, когда я оглянулся, он уже горел на земле, а **Wildebeest** продолжал лететь. По возвращении в Seletar, его пилот, побывавший всего в нескольких футах от всех моих работающих пулемётов, подтвердил эту очень удачную победу".

Пока воздушный бой разгорался на севере, флагт-лейтенант Пленти и экипаж его **Hudson** в проа (быстрое малайское парусное судно-каное) продолжали свой путь к Singapur. Они слышали разрывы бомб и с беспокойством ожидали пока выяснится, что же произошло: "Вскоре, с севера стали появляться самолёты. Сначала у нас над головой, на высоте около 500 фт (150 м) прошёл одинокий **Buffalo**, держась близко к берегу. Затем были два **Buffalo**, летевшие немного выше, за ними три **Hurricane**, следовавшие по одиночке, и одинокий **Hudson**, летевший на юг в миле (1,6 км) от нас над берегом.

Мы отметили, что вообще ни один **Wildebeest** не появился на обратном курсе. Увы, действительно, слишком немногие из них всё-таки вернулись, пройдя вне нашей видимости дальше над сушей. Второй **Hudson** прошёл, низко летя на расстоянии не более четверти мили (400 м) и развернулся, чтобы описать над нами круг. Мы возбуждённо замахали ему, надеясь, что нас узнают, и из Singapur на следующий день будет послано спасательное судно. Пока **Hudson** кружил, мы различили его номер – A16-37, а через открытую форточку кабины я узнал пилота, флагт-лейтенанта Сту Ботрайда".

Узнавание, однако, не было взаимным – Ботрайд и его экипаж решили, что пассажирами проа были малайцы, так как они были загорелыми и без форменных фуражек ВВС.

Все **Hurricane** благополучно возвратились. Пока самолёты заправлялись и вооружались, пилоты докладывали о проведённых боях. В итоге, уничтоженными были засчитаны шесть машин противника: по одному сквадрон-лидеру Брукеру, пайлот-офицеру Паркеру, флагт-лейтенанту Эдвину Тейлору, и сержанту Генри Николзу. Один вероятно уничтоженный записали пайлот-офицеру "Диззи" Мендизабалю. "Звездой момента" стал сержант Рон Доувелл, - он заявил два лично уничтоженных, его рапорт гласил: "Я прибыл в район цели и, круто спикировал навстречу группе из примерно 12 истребителей, разбросанных повсюду вокруг. Мой ведущий спикировал на них и разделил одну из пар. Один из этих двух пошёл вверх, и когда он был на верхней точке разворота, я дал по нему короткую очередь. Из двигателя вырвалось пламя, и горящий самолёт направился вниз".

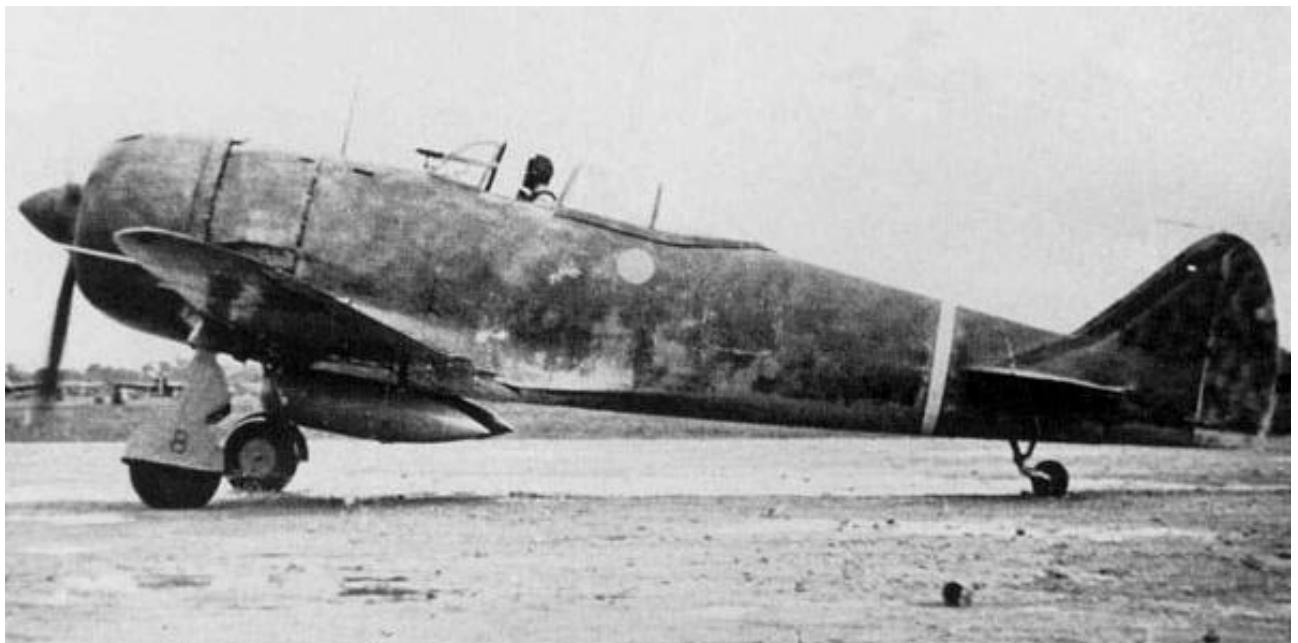
Затем Доувелл быстро набрал высоту и напал на другой **Ki 27**: "Должно быть, я застал его врасплох, потому, что он не делал попыток уйти из-под удара. Я дал по нему длинную очередь, и он стал падать с малой высоты в абсолютно вертикальном штопоре. У него не было никакого шанса".

Во всей этой неразберихе среди разбросанных облаков, очевидно, что обе стороны значительно преувеличили свои успехи. Пока капитан Курое в **Ki-44** оставался на высоте, чтобы наблюдать и докладывать о результатах, **Ki-27** 11-го sentai, атаковавшие первыми, заявили два **Hudson**, два биплана, пять **Buffalo** два **Hurricane** сбитыми достоверно, один **Hudson**, один биплан и один **Hurricane** вероятно и три биплана, совершивших вынужденные посадки. Свои потери по докладу составили один поврежденный истребитель. 1-й sentai заявил сбитыми достоверно шесть бипланов и предположительно – одну летающую лодку **Catalina**. Вероятно, это была голландская машина, случайно оказавшаяся поблизости, хотя, пока не обнаружено никаких сообщений о такой потере или участии в том бою самолётов такого типа. Лейтенант Мизотани из 1 sentai был сбит, но смог благополучно выброситься с парашютом.

В Singapur тем временем в спешке был подготовлен второй удар. В нём должны были принимать участие девять **Wildebeest** (из них два из 100 sqn), не задействованных в первом вылете и три **Albacore**. Каждый из самолётов был вооружён шестью 250 фн (127 кг) бомбами. Взлёт группы из Seletar был назначен на 16:15, вести её, лично находясь во главе звена **Albacore**, должен был командир 36 sqn - сквадрон-лидер Р.Ф.С. Маркхэм.

Все боеспособные истребители должны были сопровождать ударную группу. Как только 9 **Hurricane** были подготовлены к вылету, сквадрон-лидер Брукер отправился в штаб

36 sqn, чтобы обсудить план их полёта, и только там узнал, что бомбардировщики уже взлетели! Затем его вызвали в штаб Воздушных операций (Air HQ) для доклада о первой атаке, поэтому он приказал флагт-лейтенанту Тейлору вести эскорт вместо себя.



Nakadzima Ki 44, предсерийные самолёты этого типа из 47-го sentai, проходившие войсковые испытания и участвовавшие в отражении налёта на Endau

Таким образом, восемь, вместо девяти **Hurricane** стали готовиться к взлёту спустя примерно сорок минут после отправления **Wildebeest**. В этот момент двигатель самолёта Тейлора отказался заводиться. Пайлот-офицер Паркер принял командование над оставшейся тройкой истребителей звена "А" (Пайлот-офицер Мендибаль, сержанты Марк Портер и Кен Холмс) и тройкой звена "Б" (сержанты Доувелл, Николлз и Джон Флеминг). В итоге вдогонку за бомбардировщиками устремились только семь **Hurricane** и всего четыре **Buffalo**, которых смогли подготовить после первой миссии.

Бомбардировщики достигли Endau в 17:30, где были атакованы десятью **Ki-27** 1-го Сентая и двумя **Ki-44** 47-го Чутая. Над целью небо было абсолютно чистым. Должно быть, экипажи, не имевшие ни истребительного прикрытия, ни возможности спастись в облаках, ощущали неотвратимую обречённость, пока пилоты изо всех сил старались удерживать строй на пути к транспортам. Сержант Алекс Келли, стрелок в **Albacore** T9184 флагт-сержанта Пека вспоминал: *"Я помню, что когда мы приблизились к Endau, небо было чистым, Маркхэм был на некотором отдалении впереди, а Флеминг отстал далеко позади. Мы были атакованы японским истребителем. Когда он делал второй заход, Джордж (флагт-сержант Пек) саневрировал в момент, когда я вёл стрельбу. Меня бросило на пол самолёта, и я потерял сознание."*

*Когда я очнулся, якобы самозатягивающийся топливный бак был продырявлен, и бензин лился в заднюю часть кабины. Моя нога имела легкие раны – думаю, от осколков нашей машины. Интерком был разбит, и мы не могли говорить с Джорджем. Самолёт круто пикировал, поэтому Гарри (флагт-сержант Локвуд, наблюдатель) выпрыгнул с парашютом, и я последовал за ним.*

*Должно быть, я снова отключился или ударился обо что-то, когда выбирался наружу, так как я помню лишь, как покидал самолёт. Даже не представляю, как дергал за кольцо. Следующее, что могу вспомнить – это как я стою на земле среди высоких деревьев, рядом со своим парашютом".*

Прежде, чем выброситься, Гарри Локвуд пытался заткнуть дыру в топливном баке, но вскоре столкнулся с опасностью отравления парами бензина. Он вспоминал о тех несколь-

ких захватывающих минутах боя: "Мы были примерно на 10000 фут (3050 м). Страй наш *Wildebeest* и *Albacore* рассыпался, и каждый стал сам за себя. Я видел как минимум три самолёта, падающих объятными пламенем над целью в течение первых двух минут. Я видел, как два или три самолёта смогли избавиться от своих бомб, но не думаю, что они имели достаточно времени для нормального прицеливания. Затем, к нам прицепился японец. Он был прямо у нас на хвосте так близко, что я могу поклясться, я видел под его лётными очками линзы обыкновенных очков. Я мог наблюдать, как пули очередей Алекса Келли рикошетят от цилиндров двигателя и капота японца.

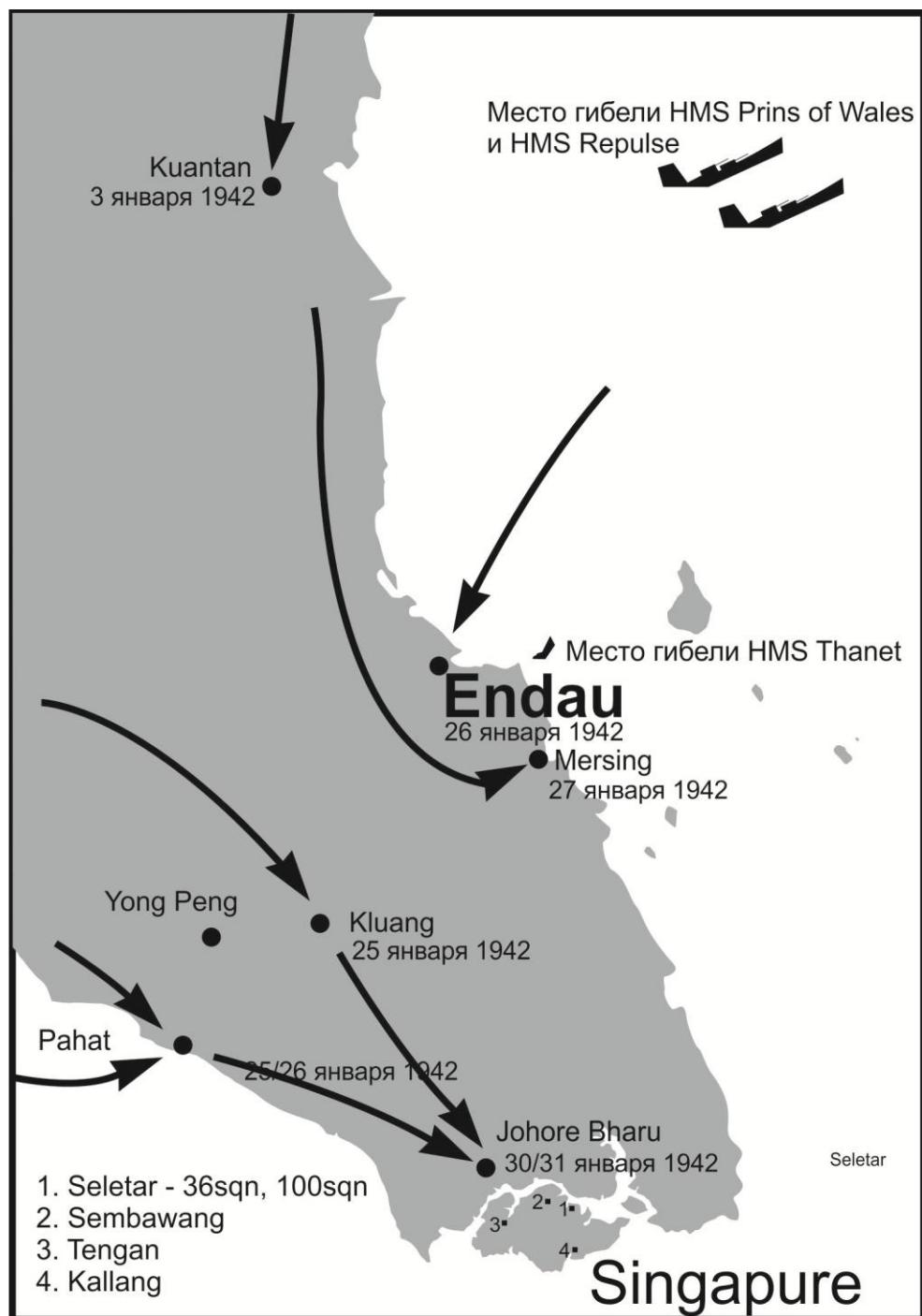
В это же время другой японец зашёл на нас снизу, и его пущечные снаряды разорвали пол нашего самолёта и разворотили топливный бак, расположенный между мной и Джорджем Пеком. Дыра, должно быть, была длиной около 3 фут (1 м), от пола до середины бака. Горючее полилось в кабину как струя пара. Я пытался остановить его поток нашими противогазами, которые были в самолёте, но они оба провалились внутрь бака, так велика была пробоина. Самолёт круто пикировал по спирали, радио не работало, и, я полагаю, мы оба (Келли и я) решили, что сейчас погибнем. Мы ни с кем не могли связаться по радио, даже с Джорджем, поэтому, примерно на 3000 фут (914 м) я одел свой парашют, открыл дверцу и выбросился наружу. Через несколько секунд я увидел позади себя Алекса.

После покидания самолёта меня заботили сразу несколько вещей. Во-первых, моя кожа мучительно болела из-за пропитанной бензином одежды. Во-вторых, болели осконочные раны на моих ногах. И, в-третьих, я получил ужасный удар по лбу, когда крюк подвесной системы парашюта при его раскрытии пролетал мимо моей головы. Один особенно злобный джап в **zero**, преследовал меня на спуске, стреляя из пулемётов с такого близкого расстояния, что я инстинктивно поджимал ноги, когда он пролетал подо мной. Я помню, что больше боялся быть подожжённым трассерами, чем быть поражённым обычными пулями".

Тем временем, однако, флагт-сержант Пек умудрился привести тяжело повреждённый **Albacore** обратно в Seletare, где был нескованно удивлён, обнаружив, что остальные члены экипажа выпрыгнули. Его самолёт был единственным вернувшимся из трёх вылетавших **Albacore**: X9106 Сквадрон-лидера Маркхэма был сбит с потерей всех на борту после атаки **Canberra Maru** с малой высоты; а T9135 сержанта Энди Флеминга упал на мелководье у берега в 3-4 милях (5-7 км) к северу от Телоксари, рядом с Endau, тридцатилетний новозеландец и весь его экипаж погибли.

Тройка **Whildebeest** звена "А" флагт-лейтенанта Джорджа Ричардсона была полностью уничтожена. K4168 Ричардсона был сбит над морем, унося с собой всех на борту. Сержант Том Таннер, другой новозеландец и его австралийский экипаж приняли смерть в K6392, а флагт-сержант Эрни Лайл со своим стрелком и наблюдателем были потеряны в тренировочном K4599, имевшем двойное управление. Позднее, тела нескольких авиаторов с этих самолётов были выловлены из моря, доставлены в Singapur и погребены на кладбище Kranji Cemetery.

Звено "В" протянуло ненамного дольше. Самолёт ведущего (K4188) подвергся атаке нескольких **Ki 27**. Их пулемётный огонь убил наблюдателя, канадца флагт-сержанта Джорджа Ивена и стрелка, австралийца сержанта Филипа Хэя и ранил в ступню пилота - флагт-лейтенанта Бернарда Виллмотта. Машина падала, потеряв управление, но Виллмотт смог выбраться из кабины и спустился на парашюте в море, откуда его позднее выловил один из срочно направленных в тот район эсминцев. Сержант Кейт Минтон, пилот K4176 вспоминал: "Мы были немедленно атакованы группой от десяти до двадцати **Ki 27**. Я видел, как сержант Буханан, а затем и флагт-лейтенант Виллмотт были обстреляны двумя **Ki 27**, из перевёрнутого положения. Выкрикнув предупреждение по радио, я крутанул самолёт влево, в то время как Падди Вудс стрелял по джапу, атаковавшему нас в хвост. Последним сообщением от флагт-лейтенанта Виллмотта было: "Бомбите с пике по одиночке – Вперёд!"



Карта Endau

Включив сброс залпом, я спикировал прямо на два транспорта – к счастью попал в один позади его трубы, что подтвердил Падди Вудс. Продолжил пикировать к поверхности воды, и, с помощью указаний и предупреждений Вудса смог уклониться от атак остальных **Ki 27** и огня одного эсминца, пока не получил попадание в район двигателя из носового орудия другого эсминца. Через несколько минут полёта вдоль берега это вызвало остановку двигателя и мы приводнились к востоку от Mersing".

Третий самолёт звена, K4167 новозеландца сержанта "Бака" Буханана смог пережить атаку, хотя и получил серьёзные повреждения. Пулемётная очередь одного из нападавших **Ki 27** поразила левый бензобак, ранила пилота в икру ноги, а наблюдателя, австралийца пайлот-офицера Стю Бенгстона – в левое предплечье. На обратном пути Буханан намере-

вался сесть в Kluang, но затем передумал, боясь, что этот аэродром уже может быть в руках японцев. Когда повреждённая машина приземлилась в Seletar, оказалось, что одна из 500 фн (227 кг) бомб всё ещё висит на держателе.

Хотя все три **Whildebeest** звена фляйт-лейтенанта Аллансона вернулись в Seletar, каждый из них привёз раненого стрелка. Пайлот-офицер Том Лэмб позднее докладывал: "Мы опустили носы наших самолётов и я направился прямо к берегу на 160 узлах (260 км/ч). Просто чудо, что при этом наш драндулет не развалился на части. Командир эскадрильи приказал атаковать самостоятельно. Мы раз за разом подвергались атакам, но смогли избежать критических повреждений, хотя появляющиеся тут и там в полотне обшивки ряды дыр и звенящие звуки рвущихся расчалок заставили всех поволноваться.

В какой-то момент я мог видеть четыре горящих падающих машины – три **Whildebeest** и одного японца, и пять раскрытий парашютов. Было невозможно добраться до основной цели – транспорта, поэтому, как только я оказался над пляжами, кишевшими войсками, то самостоятельно сбросил бомбы и продолжил полёт над верхушками деревьев, резко виляя.

У моего стрелка, сержанта Джила Шарпа было отстрелено левое колено, но он был уверен, что достал поразивший его самолёт, так как тот отвалил загоревшись. Штурман положил сержанта Шарпа в проходе между кабинами, встал за его пулемёт и вёл огонь длинными очередями, в итоге, атаки на нас прекратились. К сожалению, ногу Шарпу всё же пришлось амputировать.

Ни Миллс (сержант Генри Миллс, штурман-наблюдатель), ни я сам не получили ни царапины, хотя старому бедняге **Whildebeest** задали серьёзную трёпку. Он был весь в дырах, многие расчалки, как междустоечные, так и внутренние были перебиты. Для меня навсегда осталось тайной, как он мог продолжать лететь, учитывая предельные нагрузки, которым я подвергал его каждый раз, когда нас атаковали. Когда мы вернулись в Seletar, и его там осмотрели, то мне сказали, что его спишут".

**Whildebeest** фляйт-лейтенанта Аллансона, К4179 также был атакован, пилот и стрелок, сержант Хорнабрук оба получили лёгкие ранения. Аллансон рассказывал позднее: "В моём самолёте было более пятидесяти пулевых пробоин, а также внизу по всему левому борту моей кабины было много мелких дырок, которые появились после попадания разрывной пули в мой переключатель интеркома, прямо возле меня. Хотя сам переключатель был разбит, его электрическая цепь не была разомкнута и я, к счастью всё ещё имел связь с моим экипажем. Мой штурман-наблюдатель пайлот-офицер Глоури не паниковал и давал мне поистине отличные непрерывные комментарии о манёврахистребителей противника, так что, учитывая значительно лучшую манёвренность нашего биплана, мне не составило труда избежать дальнейших повреждений.

После возвращения на базу, я, согласно своим обязанностям, отправился в штаб эскадрильи для доклада о вылете. Наш оперативный офицер стал было меня опрашивать, но я был так чертовски зол, что прямо заявил ему, что это было ничем иным, кроме как кровавой бойней. Я добавил, что скажу об этом начальнику Главного Воздушного Штаба самостоятельно. И я высказал тому всё. Потому, как я был весьма уверен в том, КТО именно отдал приказы на эти два самоубийственных вылета".

**Whildebeest** К6376 фляйт-лейтенанта Хатчисона вернулся сильно побитым, оба члена его экипажа были ранены: штурман-наблюдатель, пайлот-офицер Виктор Райан – легко, а стрелок-радист, сержант Джон Смит – более серьёзно. Он вспоминал позднее: "Мы были атакованы сверху. Одна из пуль срезала мои лётные очки, другая попала мне в левую ступню, задев большой палец. Мы шли не очень высоко, и, я мог видеть джапов на берегу. Я огромным удовлетворением обстреливал их, пока Виктор (Райан) не предупредил: "Следи за хвостом!". На нас заходили два истребителя. Я открыл по ним огонь, и тогда получил удар в лицо, такой силы, что меня выбросило из кабины и я стал болтаться вне её на своих "обезьяных" привязанных ремнях.

Примерно в это же время Хатчи стал что-то бомбить с пикирования, и, пока мы были в пике, я цеплялся за ствол своего Льюиса – а он был очень горячим. Когда мы вышли из атаки, Виктор переполз по туннелю из своей кабины в мою и втащил меня обратно в самолёт – замечательные ощущения! Штекер моего интеркома был отсоединен от се-ти, и я не имел понятия, что происходит. Виктор втолкнул меня в туннель и вернулся к

пулемёту. Я не чувствовал ран на голове, но зато ступня ныла невообразимо. Тем временем, через некоторую паузу пулемёт снова открыл огонь. Я помню, что подумал: "О Боже! Только не это!" После пары очередей он замолк.



Боковые виды и схемы раскраски участвовавших в операции самолетов. Сверху вниз:

1. Wickwrs Wildebeest Mk III, 100 squadron RAF, участник налёта на Endau.

2. Wickwrs Wildebeest Mk III, 36 squadron RAF, участник налёта на Endau.

3. Bruster Buffalo Mk I, 234 squadron RAF, сержант Fisken, участник налёта на Endau.

В Малайе и над Сингапуром Fisken сбил 6 японских самолёта.

4. Lockheed Hudson Mk II, 1 squadron RAAF, аналогично были окрашены самолёты этого подразделения участвовавшие в налёте на Endau.

5. Nakadzima Ki 43 I, так выглядели японские истребители под Endau, которых британские лётчики опознали как морские истребители тип о. Данный самолёт из 64-го sentai.

6. Nakadzima Ki 44, предсерийные самолёты этого типа из 47-го sentai, проходившие войсковые испытания и участвовавшие в отражении налёта на Endau.

Мы вернулись в Seletar, и меня вытащили из самолёта. К этому времени я уже не мог ничего видеть. Меня положили на носилки и отнесли, как я полагаю, в госпиталь базы. С меня сняли шлем и перевязали голову, затем спросили, есть ли другие раны. Я сказал им про свою ступню, с неё сняли лётный ботинок с носком и наложили повязку на большой палец. Затем меня загрузили в санитарную машину на верхнюю полку. Мне тогда очень хотелось пить, но, каждый раз, когда я делал это, меня тошило на лежавшего на нижней полке Джила Шарпа, которому отстрелило правую ногу. После двух воздушных налётов мы добрались до госпиталя Alexandria в Сингапуре, хотя тогда я не знал, где нахожусь и что случилось с моим глазом.

Я не знал, что в действительности со мной произошло – думал, что потерял оба глаза, – я полностью ослеп на некоторое время. Когда в меня попали, то я получил около семнадцати осколков в голову, один из которых застрял позади левого глаза. Меня оперировали и извлекли много металла".

Одержавшие победы японские лётчики снова преувеличили силы бомбардировщиков, уже во второй раз они доложили о встрече 15-18 бипланов и заявили сбитыми 14 из них. Две победы были записаны двум пилотам **Ki 44**, которыми, как считается, были капитаны Куроэ и Сусумо Джимбо. Последний, вероятно, был тем, кто сбил **Hurricane** BG828 канадца сержанта Джона Флеминга. Джон вспоминал: "В тот крайний за день вылет, оказавшись над целью, я немедленно атаковал трёх джапов с неубирающимся шасси, напавших на **Whildebeest**, шедший на боевом курсе на один из кораблей – думаю, фрейтер. Эта тройка бросилась в рассыпную, и я видел, как бомба поразило судно у ватерлинии. Когда я выходил из своей атаки, то получил очередь от zero, как я полагаю. Пропало давление масла, но я смог протянуть около 20 миль (32 км) на юг, прежде чем двигатель остановился, и покинул самолёт на малой высоте над берегом чуть к северу от Mersing.

Флеминг считал, что вероятно уничтожил одного из **Ki 27** прежде, чем его самого атаковали. Его **Hurricane** был единственным самолётом этого типа, потерянным в том бою.

Другим его участником был пайлот-офицер Джимми Паркер, писавший позднее: "Я полагаю, мы нагнали **Whildebeest** спустя примерно минуту после того, как это же сделали zero, но бомбардировщики смогли сохранить строй на пути к цели со своими бомбами. Мы пошли вниз на полном газу, как я инструктировал своих сержантов перед вылетом, и мы атаковали, набирали высоту и атаковали снова. **Whildebeest** рассеялись после сброса бомб, и самолёты были по всему небу под нами.

Я заходил в атаку с задних ракурсов на преследующие строй бипланов истребители, и те уклонялись от трасс, чтобы развернуться на меня. Думаю, мои очереди задели один или два из них с дальних дистанций, но я двигался слишком быстро, чтобы наверняка поразить кого-нибудь коротким залпом с близкого расстояния. Zero оставили бомберов, чтобы схватиться с нами в "собачьей свалке", но скорость, которую мы набирали в пикировании, была слишком большой для них, и они могли стрелять в этих скоротечных стычках лишь на удачу. Один большой канадец, Флеминг, решил с ними побороться, и был сбит".

Сержант Генри Николс заявил свою вторую победу за день, а сержант Доувелл – ещё две. Он преследовал один истребитель почти к самым верхушкам деревьев, где, как он докладывал, и сбил его. Затем он погнался за другим, который в итоге беспорядочно пошёл вниз, очевидцы были убеждены, что он упал в джунгли. Фактически, хотя несколько истребителей 1-го senyai и были повреждены, ни один, должно быть, не был потерян. Два британских истребителя проштурмовали баржи и небольшие лодки рядом с **Cansay Maru**, нанеся некоторый урон.

Последний налёт на японские силы в заливе Endau был совершён немного позднее шестью только что прибывшими **Hudson Mk III** из 62 sqn из Palembang. Вёл группу флейт-лейтенант Теренс О'Брайен. Корабли эскорта открыли огонь, когда самолёты приближались к транспортам на малой высоте, их ведущий прошёл сквозь фонтаны воды, поднятые разрывами снарядов. **Hudson** атаковали парами, как вспоминал О'Брайен: "Недалеко от берега впереди по нашему курсу был небольшой скалистый островок, около которого на небольшой высоте кружилось несколько самолётов. Бой вели бипланы RAF и японские zero, не было видно никаких признаков сопровождающих **Hurricane**. Корабли находились позади этого островка, и только когда мы обогнули его вершину, то увидели их, выстроенных в

линию в полумиле (800 м) от нас. Чуть-чуть выше нас было два *Wildebeest*, летевших так медленно, что казалось, будто они неподвижно подвешены в небе. Мы разошлись так близко, что я мог чётко видеть стрелка в шлеме, который стоял в задней кабине и вёл огонь по одному из многих *zero*, метавшихся по всей округе".

О'Брайен сбросил бомбы с малой высоты, едва уклонившись от столкновения с кормовой мачтой своей цели, при этом, **Hudson** получил повреждения от ответного огня. Искусно управляя своей машиной, О'Брайен смог прилететь обратно в Sembawang, где произвёл успешную посадку только с помощью триммеров. Там его поздравили со спасением самолёта, хотя экипаж имел право его покинуть, и представили к Кресту за Лётные Заслуги (DFC), который, однако, так и не был присвоен.

Шестёрка **Ki 27** из 1-го sentai взлетела из Cluang при приближении **Hudson** и пустилась в погоню. Несмотря на то, что догнать уходящие без бомб на полной скорости самолёты было очень сложно, японцы доложили об атаках на три бомбардировщика, и смогли заявить лишь об одной вероятной победе. Однако, их огонь был более эффективен, чем они могли оценить. Один **Hudson** радиорвал, что его башенный стрелок вероятно сбил два истребителя (фактически те не понесли потерь), но этот, и ещё один самолёт так и не смогли вернуться на базу – какой-то из них разбился в миле к востоку от Sembawang, а второй – рядом с военно-морскими доками. Пайлот-офицер Том Уотерс в AE602 и его товарищ по эскадрилье, пайлот-офицер Френсис Матсон в V9224 погибли вместе со своими экипажами. Один из очевидцев вспоминал: "У них не было сопровождения, и я не знаю, сколько их было, но помню, что два из них возвращались в Singapur уже в вечерних сумерках. Оба, очевидно, были очень сильно повреждены, так как летели переваливаясь из стороны в сторону, и оба разбились на острове. Я полагаю, жертвы были большими".

За полтора часа до заката солнца уинг-командер Джон Джудвейн получил приказ на вылет для атаки конвоя во главе группы из пяти **Blenheim Mk I** из Palembang. Самолёты были из 27 sqn, а экипажи – из 84 sqn, так как машины последней находились на плановом 40-часовом обслуживании. Из-за задержек с подвеской бомб, когда опустилась темнота, **Blenheim** успели добраться только до Singapur, и Джудвейн приказал своей группе садиться в Sembawang. Сержант Дэйв Рассел, стрелок в экипаже ведущего, вспоминал: "Джудвейн приказал мне и Джифи (серджант Джейффри Белл, штурман) прыгать с парашютами над Sembawang, после того, как он совершил несколько ужасно неуклюжих попыток сесть в темноте. Мы оба наотрез отказались сделать это, и он провёл следующие страшные полчаса в нервных попытках приземлиться. Я подозревал, что он никогда ранее не сажал **Blenheim** в темноте, но он, конечно же, не собирался признаваться в этом. В итоге его посадка была просто отвратительной".

Решение прервать выполнение задания и сесть в Sembawang, оказалось очень удачным для экипажей 84 sqn. Как оказалось, потребление масла на двух машинах было настолько большим, что, скорее всего, их двигатели встали бы на обратном пути от цели, даже если предположить, что неприкрытая эскадрилья избежала бы перехвата и вероятного уничтожения над целью.

Поздним вечером эсминцы **HMS Thanet (H29)** и **HMS Wampire (D68)** покинули Singapur для ночной атаки судов в заливе Endau. Приближаясь к заданному району, они обнаружили два "японских эсминца". **HMS Wampire** выпустил две из своих трёх торпед по одному из них (фактически это был тральщик **W-4**), оба снаряда прошли мимо. Корабли продолжили идти курсом к месту высадки, пока не встретили ещё два эсминца противника и вступили с ними в бой, выпустив по ним оставшиеся торпеды, правда, безуспешно. В бою уже участвовало три японских эсминца – **Shirayuki**, **Fubuki** и **Asagiri**, также приближалась лёгкий крейсер **Sendai** и тральщик **W-1**, и вскоре **HMS Thanet** был серьёзно повреждён. **HMS Wampire** попытался прикрыть его дымовой завесой, но корабль Его Величества был полностью выведен из строя, потерял ход и вскоре затонул. Часть экипажа достигла берега, где некоторые присоединились к выжившим авиаторам со сбитых бомбардировщиков.

По завершении воздушных боёв штаб BBC находился под абсолютно неверным впечатлением, что атаки на японский конвой были довольно успешными, даже несмотря на понесённые потери. Выжившие экипажи бомбардировщиков докладывали о прямых попаданиях в оба транспорта, также было заявлено в общей сложности пятнадцать истребителей,

сбитых "достоверно" и ещё пять - "вероятно". Считалось, что было уничтожено значительное количество военного снаряжения и убито много солдат.

Фактические же результаты были почти ничтожными. Хотя транспорт **Canberra Maru** действительно получил несколько прямых попаданий, убивших восемь членов экипажа, он не был потоплен, а **Cansai Maru** был лишь слегка повреждён. Оба судна в дальнейшем стали жертвами американцев – первое потопили самолёты у Соломоновых островов 14.11.1942, а второе – подводная лодка к северу от островов Адмиралтейства 18.11.1943.

Собственные потери, однако, были далеко не ничтожными. Были полностью потеряны десять **Whildebeest**, два **Albacore**, два **Hudson** и один **Hurricane**, ещё два **Whildebeest** (Ламба и Хатчисона) были списаны по возвращении, и как минимум десять самолётов были повреждены. В одних только 36-м и 100-м sqn, не вернулось тридцать восемь членов экипажей, включая обоих командиров, хотя позже десять из них таки добрались до Singapur (двоих были ранены) а ещё двое попало в плен. В самолётах, которые всё же долетели обратно, было ещё шесть раненых авиаторов.

Одним из тех, кто был сбит, но выжил и добрался к своим, был штурман-наблюдатель сержант Чарльз МакДональд, единственный из экипажа флаинг-офицера Форбса, кому удалось избежать плена или смерти после вынужденной посадки их **Whildebeest**. Он рассказывал: *"Я мог слышать, как японские солдаты перекликаются друг с другом и потому пошёл дальше вглубь джунглей и затем спрятался под поваленным деревом, полностью укрывшись опавшей листвой и другим мусором."*

*Мои часы тоже пострадали и остановились в 3:20 по полудни. Мой аварийный набор всё ещё был в моём ремне, и, как только всё затихло, я смог сделать жгут из своего платка и палки, а потом перевязал рану бинтами из набора. Я оставался в своём укрытии всю ночь, несколько раз поправляя жгут, но к утру я был так слаб, что едва мог стоять на ногах, не то, чтобы ходить. Оба колена были порезаны и довольно сильно кровоточили, но эти раны были более или менее поверхностными, хотя и очень болезненными и ноющими.*

*Моя левая рука была полностью бездейственной, и, я оставался на месте весь вторник. Из джунглей я мог довольно хорошо видеть дорогу, на которую упал наш самолёт. Его оттащили на обочину, и тело Джока Гранта лежало рядом с ним. Я вернулся в нору, в которой укрывался на ночь, а в среду рано утром уже чувствовал себя достаточно хорошо, чтобы начать идти на юг, держась параллельно дороге, но оставаясь в джунглях. На мне были только шорты, рубаха без рукавов и лётные ботинки, и меня заживо поедали комары и другие мелкие насекомые. В начале ночи я пришёл в маленькое оставленное поселение, смог найти там несколько бананов и переспал ночь в хижине.*

*Утром в четверг я чувствовал себя гораздо лучше, нашёл ещё несколько бананов, ананас и кокосовый орех, попил воды из ручья неподалёку, разрезал ананас большим старым малайским ножом – парангом, найденным здесь же, и стал ждать возможности перейти дорогу и направиться к морю. Мне удалось это сделать, и ночь четверга я провёл в другом оставленном кампонге. Хотя я чувствовал себя лучше, и раны перестали кровоточить, я заметил, что раненная рука стала чернеть и началась гангрена. Утром в пятницу я шел до времени ланча, и, в момент, когда я пытался очистить кокос, неожиданно увидел группу людей, приближающихся ко мне с южной стороны. Один из них был светловолосым, и все они выглядели очень по-британски, хотя и были перепачканы и заметно утомлены.*

*Они оказались английскими моряками с эсминца **HMS Thanet**, который, вместе с австралийским эсминцем **HMS Vampire** был послан для атаки на значительно превосходящее японское соединение. **HMS Thanet** первым вошёл в залив Endau, и сразу же был потоплен. Немногие выжившие смогли добраться до берега, но не имели понятия где они, и потому были очень обрадованы встрече со мной, ведь каждый из нас горел желанием вернуться в Singapur, в безопасность".*

Все они в итоге смогли это сделать.

Раненый сержант Бёрдсалл, спасшийся с самолёта флейт-лейтенанта Тиллотта и отправившийся через джунгли за помощью, встретил нескольких малайцев, но, когда они вернулись к месту вынужденной посадки, наблюдатель был уже мёртв. Потом Бёрдсалл

встретил других выживших участников боёв того дня и в итоге они были подобраны каботажным судном **Lee Sang** и доставлены в Singapur.

Проведя примерно полчаса в море, все трое из экипажа сержанта Маркхэма достигли скалистого берега и пошли вдоль него. На следующий день они наткнулись на маленькую рыбакскую лодку с парусом и веслом и продолжили свой путь на ней. Затем они встретили канонерку его величества **HMS Silvia**, которая доставила их вверх по реке в Sedili Basar, а оттуда они на грузовике поехали в Singapur, прибыв туда вечером двадцать девятого января. Там они были тепло встречены товарищами по 36-му sqn и её новым командиром, флейт-лейтенантом Аллансоном, произведённым в чин и назначенным на эту должность после гибели сквадрон-лидера Маркхэма.

Сержант Гарри Локвуд, выпрыгнувший с парашютом из **Albacore** флейт-сержанта Пека, опустился на дерево в одной миля от берега. Несмотря на травму спины, он избежал захвата в плен и направился на юг. Позднее он объединился с шестью британскими моряками, спасшимися с **HMS Thanet**, и достиг Mersing вместе с ними на спасательном плоту Карли. Локвуд рассказывал: *"Оставил остальных на берегу, я пошёл через теннисные корты к входу в дом отдыха. Поднявшись по ступеням, я открыл дверь и, к своему ужасу, увидел группу японских офицеров, сидящих вокруг стола в фойе. Не знаю, кто из нас был более удивлён увиденным. Конечно же, я пустился вниз по лестнице и через ворота теннисных кортов побежал что было сил к берегу. Пока я убегал, японцы меня преследовали, стреляя из своего личного оружия, а я, что выглядело довольно глупо, отстреливался через плечо, наудачу, держа револьвер рукоятью вверх. В любом случае, не знаю почему, но, в то время, как я побежал через ворота кортов, они побежали вокруг их ограды, что было дальше, и я увеличил свой отрыв и закричал парням на берегу чтобы отчаливали, что они и сделали, видя происходящее. Под нами было уже больше десяти футов (3 м) воды, когда я добрался до плота, и меня на него втащили. По нам стреляли, но никого не задело. Я думаю, что японцы смущались от неожиданности случившегося."*

Обнаружилось, что сложно восстановить отношения с остальными на плоту, - ведь они настолько поддались моей уверенности, что в Mersing будут Австралийцы. В любом случае, их там не оказалось, и с этим надо было смириться".

Группа ещё несколько дней продолжала плыть, пока не была подобрана судном **Lee Sang** рядом с островами Limas и доставлена в Singapur.

Сержант Алекс Келли, стрелок с той же машины, что и сержант Локвуд, не был столь же удачлив. Ему потребовалось два дня, чтобы пройти джунгли, в которых он приземлился, между Endau и Mersing. Он был в плохом состоянии, без воды и еды, когда ночью наткнулся на японский лагерь. К счастью, это были войска второй линии, и они взяли его в плен. Его забрали в охраняемое помещение в Endau, где, спустя несколько дней, к нему присоединился флейт-лейтенант "Спад" Спёрджон, пилот австралийского **Hudson**, сбитого ранее, 24-го января.

Другим авиатором, выжившим в бою, но не сумевшим вернуться к своим, был сержант МакКаб, штурман-наблюдатель из экипажа сержанта Ли. После посадки самолёта в море, он доплыл до берега, где встретил нескольких китайцев, которые укрыли его и ухаживали за ним, пока раны не затянулись. Однако, вскоре он был предан малайцами и выдан японскому патрулю. К счастью, на нём ещё была лётная униформа, что, несомненно, спасло его от казни как шпиона, и позднее он был помешён в лагерь военнопленных в Changi.

Двое выживших с K6387, - пилот-офицеры Барклай и Камминз после вынужденной посадки на воду достигли берега и, пройдя многие приключения, оба вернулись в Singapur. Камминз вспоминал: *"Мы думали, что ещё находимся севернее Mersing, который, как мы надеялись, ещё удерживали австралийские войска. Поэтому мы отправились на юг, вдоль почти лишенного растительности берега. Мы перешли вброд маленький солоноватый залив, затем вышли на дом – большой и пустой, - в котором не оказалось никакой еды. Примерно через час путь нам преградило мангровое болото. Мы пошли морем, обходя заросли вброд по пояс, медленно продвигаясь вдоль широкого залива. Наконец, мангрь закончились, и мы вернулись на берег, затем увидели перед собой дома."*

Рядом с первым домом показались два человека, переходящих через дорогу. Они увидели нас, остановились, затем продолжили путь. В свете начавшегося заката по их одежду было не понять, малайцы это или японцы, - враги? Мы осторожно наблюдали из

кустов, прежде чем продвигаться. Вошли в один из пустых домов, еды не обнаружили, но была вода и мы напились вдоволь. Спали на полу всю ночь. На рассвете второго дня пошли дальше – переправились через реку Mersing на маленькой брошенной лодке – затем по открытому пространству к желанному укрытию скалистого мыса. Там мы вышли на маленькую группу (8 – 10 человек) моряков Королевского флота с потопленного днём ранее у Endai корабля, они поделились с нами аварийными пайками с их шлюпки. Мы присоединились к их команде, участвуя в гребле вместе с ними в течение дня. В тот вечер мы пристали к берегу у полуразвалившейся рыбакской хижине и переночевали в ней, сильно уставшие.

День третий. Гребли весь день и всю ночь, перекусывая, экономя еду, в лодке при смене гребцов. В середине утра четвёртого дня заметили судно, приближающееся с севера. Мы перестали грести и замахали рубашками. Нас заметили, встретились с нами, забрали всех на борт и продолжили путь на юг.

Это было каботажное судно около 1000 тонн измещением, с командой из китайцев и британских офицеров. Прошли с юго-востока вокруг мыса Serang. Измотанные и больные все мы спали. Затем – на запад в Singapur, где бросили якорь в середине утра пятого дня".

Пропавший пилот **Hurricane**, сержант Джон Флеминг, также возвратился в Singapur. Его самолёт упал и загорелся всего в 20 ярдах (18 м) от места, куда лётчик приземлился с парашютом. Увидев в 500 ярдах (450 м) шестерых японских солдат, он побежал по берегу к болоту, где прятался до наступления ночи. Заметив японскую охрану на мосту через реку Mersing, он был вынужден пересекать её устье вплавь, что заняло почти пять часов, пока он не выбрался на твёрдый берег. Он тут же заснул от измождения, но был разбужен канонадой, став свидетелем боя между морскими силами в заливе.

На рассвете Флеминг обнаружил, что необходимо оставаться на берегу, чтобы продолжать путь на юг, так как джунгли были непроходимы. Был уже вечер следующего дня, когда он встретил дюжину выживших с потопленного эсминца, включая двух или трёх тяжелораненых. У них был вельбот, и он остался с ними. После ряда приключений, во время которых к их команде присоединились другие выжившие моряки и двое или трое из экипажей сбитых **Whildebeest**, все они были в итоге подобраны фрейтером в проливе, ведущем к гавани Singapur.

К вечеру 27 января 1942 года, экипаж **Hudson** флит-лейтенанта Пленти в проа достиг Bukit Chunang, на юго-восточной оконечности Малайзийского полуострова, где находилась радарная станция AMES 511. Из-за того, что отступление к Singapur шло полным ходом, установка была частично демонтирована и вывезена, и там находился только основной персонал из шести служащих RAF, также ожидавший эвакуации. Четверо австралийских авиаторов, обрадованных относительной безопасностью, получили горячую еду и кровати на ночь. На следующее утро, когда они уже намеревались продолжить своё путешествие, для эвакуации персонала РЛС прибыл баркас с тральщиком, стоявшего на якоре в миле от берега, и экипаж Пленти с благодарностью принял предложение подбросить их до Singapur.

По прибытии в Seletar, вернувшиеся австралийцы ожидали оказии до Sembawang, когда к ним подошёл групп-кэптен Королевских ВВС и заявил: "О! Флит-лейтенант. Вы, парни из колоний, кажется, никогда не можете оставаться опрятными, лишь только дела идут неважно. Как следует приведите себя в порядок, и побыстрее!"

Эйр-вице-маршалл П.С. Молтби из Штаба ВВС, посетил выживших авиаторов из эскадрильи **Whildebeest**, поздравил их с итогами ударов и заверил их в том, что никогда больше им не придётся выполнять аналогичные дневные задания. Экипажам уже было обещано то же самое ранее, но отчаянная ситуация заставила Штаб ВВС принимать отчаянные меры.

Будь подобная отвага проявлена где-нибудь ближе к метрополии, за действия того дня наверняка последовал бы целый ряд высоких наград, включая, возможно один или два **Креста Виктории**. В действительности же, оба погибших командира эскадрильи были посмертно упомянуты в приказах, а исключительно за действия в тот день, **Медалей за лётные заслуги** были удостоены сержант Кейт Минтон и его стрелок-радист, сержант Падди Вудс, а также сержант Рон Даувелл из 232 sqn за его четыре заявленных победы.

К сожалению, не удалось найти достоверной окраски на Ki 27 из 1-го, 11-го и 12-го sentai на период кампании в Малайе. Именно эти подразделения упоминаются в этой главе как противники англичан под Endau. Хотя по данным из книги – **Japanese imperial army&navy aircraft color, marcing**, 12-й sentai был бомбардировочным, и не мог иметь на вооружении Ki 27.

УДК 94(520).033.53/.54: 94(73).091.7

### **Воздушные бои над Endau 26 января 1942 г.**

<sup>1</sup> Кристофер Шорс

<sup>1</sup> Брайан Кулл

<sup>2</sup> Ясухо Изава

<sup>1</sup> Независимый исследователь, США

<sup>2</sup> Независимый исследователь, Япония

**Аннотация.** Статья представляет собой перевод главы книги Christopher Shores, Brian Cull, Yasuho Bloody Shambles, Vol. 1: The Drift to War to the fall of Singapore, посвященную атакам 36-го и 100-го сквадронов под Endau. Перевод выполнен Владимиром Петровым. Подготовил материал Эдуард Журавлёв.

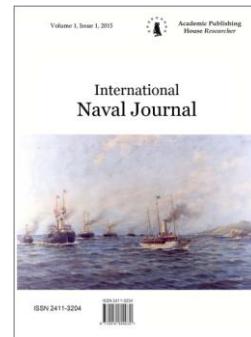
**Ключевые слова:** Вторая мировая война, Тихий океан, авиация, военно-морской флот, операции.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House Researcher



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 6, Is. 2, pp. 96-101, 2015

DOI: [10.13187/inj.2015.6.96](https://doi.org/10.13187/inj.2015.6.96)  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 94(460).088.2

## Sabotage Anti-Fascist League

Igor G. Ustimenko

Independent investigator, Belarus

### Abstract

The paper describes the sabotage carried out by anti-fascist League during the Spanish Civil War 1936-1939 years.

**Keywords:** anti-fascism, Spain, civil war, sabotage.

17 июля 1936 года радиостанция города Сеута в испанском Марокко передала сообщение: "Над всей Испанией безоблачное небо". Эта вполне безобидная фраза послужила сигналом для начала фашистского мятежа, возглавляемого генералом Франсиско Франко. Испания раскололась на два лагеря - франкистов и республиканцев. Вспыхнула гражданская война, которая, как и все гражданские войны, велась жестоко, кроваво, без правил и ограничений.

Мятеж расколол на две части не только испанское общество, но и весь мир: на тех, кто поддерживал испанскую республику, и тех, кто оказывал помощь франкистам. Содействие сторонам носило разнообразные формы: политические, экономические и военные. Советский Союз принадлежал к числу одних из самых активных и влиятельных сторонников республики. В качестве добровольцев в Испанию прибыло около 2 тысяч советских летчиков, танкистов, артиллеристов и моряков. Советские суда доставили 648 самолетов, 467 танков и бронемашин, 1526 орудий и минометов, более 20 тысяч пулеметов и полмиллиона винтовок, не считая снарядов, авиабомб, патронов и гранат.

Старались по мере сил помочь и страны демократии. Далекая Мексика прислала 155 орудий и боеприпасы на сумму 1,5 миллиона долларов. Кое-что поставили Англия и Франция, но в основном их помощь носила гуманитарный характер: продовольствие, медикаменты и прочее. Даже Польша отправила в Испанию 72 старых танка "Рено-17".

Но все же эта помощь не шла ни в какое сравнение с той, которую франкистам оказывали Германия и Италия. Гитлер и Муссолини открыто поддерживали своего "младшего брата" Франсиско Франко. Италия прислала 250 тысяч "добровольцев", Германия – 50 тысяч, в том числе знаменитый воздушный легион "Кондор". Только Муссолини передал Франко 759 самолетов, 950 танков, 3396 орудий и минометов. Итальянские самолеты сбросили на испанские города 11 585 тонн авиабомб. Мир потрясла трагедия Герники, стертой с лица земли в ходе воздушного налета фашистских бомбардировщиков.

В этих условиях свой моральный выбор делали не только страны, но и отдельные люди. Многие из тех, кто понимал растущую угрозу фашизма, отправились в Испанию, чтобы с оружием в руках воевать в составе интернациональных бригад. Другие всемерно старались помешать притоку оружия и боеприпасов франкистам. Немалую роль здесь сыграли анти-

фашистки настроенные моряки и докеры. Их профсоюз под названием "Международная организация объединенных моряков и докеров" был создан еще в 1935 году. Это была крупная разветвленная организация, включавшая в себя представителей 22 независимых и 19 колониальных стран. В 47 крупных портах мира имелись ее интерклубы, где среди плавсостава велась социальная, политическая и развлекательная работа.

Известие о фашистском мятеже в Испании было воспринято членами Союза однозначно. Внутри организации была создана Антифашистская лига, поставившая своей целью организацию бойкота судов, плававших под флагами фашистских стран. Возглавили ее коммунистически настроенные лидеры из Германии и скандинавских стран - Эрнст Вольльвебер, Свен Лаосе Линдеррот, Вольдемар Вернер и Адольф Байер. На первом этапе большую помощь Лиге оказывали 20 членов Коммунистической партии Германии во главе с Михаэлисом.

Решено было не останавливаться и перед такой крайней мерой, как осуществление диверсий на судах, перевозящих из Италии и Германии оружие для Франко. Поначалу на них организовывались поджоги, но это давало малый эффект. Тогда перешли к закладке бомб с часовым механизмом. Их устанавливали в грузовых трюмах, угольных бункерах или холодильной установке, поближе к борту, но с расчетом, чтобы взрыв причинил минимальный ущерб экипажу.

Первым в бухте Таранто взорвалось и затонуло итальянское судно "Фельче". Груз из автомобилей и запасных частей к ним так и не дошел до армии франкистов. За ним последовал японский пароход "Тадзима Мару". Следуя из Германии, он зашел в Роттердам, где боевая группа Лиги и установила на нем мину. Судно, затонуло. Один за другим прогремели взрывы на немецком судне "Клас Беге", голландском "Вестпляйн", японском "Кадзи Мару", румынском "Бессарабия" и ряде других.

Отлично была налажена и служба разведки. Докеры Гамбурга передавали руководителям Лиги информацию о грузах на судах, их маршрутах и времени отплытия. При необходимости закладывали и мины. В 1937 году члены группы были выслежены и арестованы гестапо. Двенадцать из них были приговорены к смертной казни, остальные - к длительным срокам тюремного заключения.

С началом второй мировой войны деятельность группы еще более осложнилась. В Германии зверствовало гестапо и большинству подпольщиков пришлось перебраться в нейтральные Данию и Норвегию. Но акции продолжались. Конспирация была поставлена на самом высоком, уровне. В Париже находилась типография, где изготавливались поддельные документы. Все члены группы имели подпольные псевдонимы. Секретная переписка велась невидимыми чернилами из молока, лимонного или лукового сока. Если по делам организации ее членам приходилось проезжать через территорию Германии, то с каждой остановкой в Копенгаген отправлялась открытка. Если открытка не приходила, становилось ясно, что курьер арестован.

Все эти меры предосторожности давали свои результаты. Взрывы на судах фашистского блока продолжались. Гестапо с ног сбились, разыскивая их организаторов. Один из тогдашних руководителей гестапо Гейдрих 10 августа 1940 года докладывал Гиммлеру:

"Разбросанные по всей Европе коммунистическим группам террористов следует приписать случаи саботажа (по-немецки "саботаж" и "диверсия" имеют одинаковое значение. - И.У.) на 16 немецких, 3 итальянских и 2 японских судах. Две лучшие из них единицы были уничтожены полностью. Преступники пробовали поначалу уничтожать суда путем поджога, хотя этот метод не давал полной гарантии уничтожения объекта, но вскоре стали использовать и взрывчатые материалы... Их главные базы размещаются в портах Гамбурга, Бремерхафена, Гданьска, Роттердама, Амстердама, Копенгагена, Осло, Таллинна и Риги.

Диверсионные группы, сформированные в Голландии, Бельгии и Франции, действовали под руководством голландского коммуниста Иозефа Римбертуса Шаапа, возглавлявшего интерклуб в Роттердаме. В Гамбурге его непосредственным подчиненным был давний лидер союза портовиков Карл Баргстед, ответственный за техническую сторону мероприятий. Взрывчатые материалы, необходимые для осуществления диверсий, доставлялись из Скандинавии на судах-рудовозах.



Германские "Раумботы" R-60, R-61 и R-62 после проведенной диверсии



Трагедия в Хоршфъярдене: "Клас Хорн" и "Гетеборг" затонули, "Клас Уггла" еще на плаву



Трагедия в Хоршфьяддене

Полицейское расследование привело к задержанию 24 коммунистических активистов, в том числе голландской диверсионной группы Ахилле Бегуина и руководителя бельгийской группы Альфонса Фихтельса. Шаап был схвачен 1 августа датской полицией".

В апреле 1940 года немецкие войска высадились в Дании и Норвегии, в мае - июне капитулировали Бельгия, Голландия и Франция. Условия для действий Лиги еще более ухудшились. В Копенгагене в связи с 23 случаями диверсий на немецких судах был арестован ряд моряков и докеров порта. В мае Волльвебер вместе с оставшимися членами Лиги был вынужден, перебраться в Швецию.

Нельзя сказать, что этот выбор был удачным. Швеция не хотела осложнений с Германией, и Волльвебер сразу же попал под наблюдение шведской полиции. 18 мая его арестовали и посадили в тюрьму, где он находился до 15 ноября 1944 года. По желанию советского руководства его переправили в СССР. Забегая вперед, скажем, что после войны Волльвебер стал одним из руководителей госбезопасности ГДР.

Несмотря на арест руководителя, оставшиеся на свободе члены группы продолжали действовать. Их деятельность активизировалась после нападения Германии на СССР. В июне 1941 года шведской полицией была предотвращена попытка диверсии на финском судне "Фигге" в одном из шведских портов (Финляндия также воевала против СССР). 14 сентября в Хельсинки в результате диверсии взорвались немецкие тральщики R-60, R-61 и R-62, серьезно повреждены морские буксиры "Пассат" и "Фен". Погиб 61 немецкий моряк. Почти одновременно со взрывами в Хельсинки прогремели взрывы на шведский морской базе Хоршфьарден под Стокгольмом. Здесь 17 сентября от взрывов погибли шведские эсминцы "Гётеборг", "Клас Хорн" и "Клас Уггла" и 33 члена их экипажей. Комиссия, проводившая расследование, предположила, что диверсию совершили члены группы Волльвебера в отместку за конвоирование немецких судов с военными грузами шведскими боевыми кораблями.

Однако движение уже шло на убыль. Часть активистов была арестована, часть явилась с повинной, как шведский рабочий-горняк Цедер. Последний сам явился в полицию города Лулео и принес три медные трубки для "адской машины". Достать же взрывчатку на руднике было проще простого.

Последней акцией Лиги был поджог немецкого лайнера "Бремен" в порту Бремерхафен, после чего акции прекратились. И хотя подпольщики-интернационалисты многое не успели сделать, они внесли свой вклад в победу человечества над фашизмом.

Ну а что же советские граждане? Они, как и их европейские товарищи, не сидели сложа руки. Моряки, подпольщики и даже военнопленные в портах на оккупированной территории Советского Союза организовывали диверсии на судах и кораблях фашистского рейха. Так, в Севастополе 7 ноября 1943 года (обратите внимание на дату) они уничтожили немецкий пароход "Орион" и повредили сетевой заградитель NT-37. Была предпринята попытка диверсии на итальянской карликовой подводной лодке. 25 июля 1944 года в Таллинне советские военнопленные взорвали груженный боеприпасами немецкий транспорт "Нордвинд". Взрыв был настолько ужасен, что разрушил часть порта, погибло около 200 немцев и эстонцев, а также часть военнопленных, не посвященных в план операции. И этот список можно еще долго продолжать. Борьба с фашизмом набирала силу, и в ней каждый делал то, что мог...

УДК 94(460).088.2

## Диверсии Антифашистской лиги

Игорь Григорьевич Устименко

Независимый исследователь, Белоруссия

**Аннотация.** В работе рассказывается о диверсиях, проведенных Антифашистской лигой во время гражданской войны в Испании 1936–1939 гг.

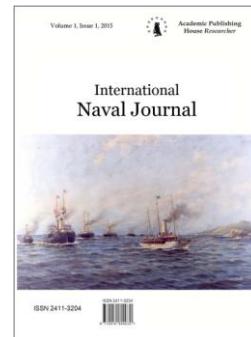
**Ключевые слова:** антифашизм, Испания, гражданская война, диверсии.

Copyright © 2015 by Academic Publishing House Researcher



Published in the Russian Federation  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
ISSN 2411-3204  
Vol. 6, Is. 2, pp. 102-106, 2015

DOI: [10.13187/inj.2015.6.102](https://doi.org/10.13187/inj.2015.6.102)  
[www.ejournal37.com](http://www.ejournal37.com)



UDC 339.548:93

## The Incident with the Boat "Alamoana", 1960

Jesús María Medel Soteras

Malaga Customs Control Base, Malaga, Spain  
Spain Deputy Commander

Translated from Spanish into Russian by N.W. Mitiukov

### Abstract

The paper gives details of the operation on October 18, 1960, when a patrol boat of the Special service of the tax supervision "Vega" detained smugglers boat "Alamoana". During this operation, the both boats were damaged and several people injured.

**Keywords:** customs, contraband, navy, Spain.

Ночью 18 октября 1960 г. патрульный катер "Vega" Специальной службы налогового надзора (Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, SEVF), находившийся на патрулировании в районе Гибралтарского пролива в 01-30 обнаружил, подозрительный катер в непосредственной близости от мыса Карнерио (Carnero, Альхесирас). Он приблизился нему осветил прожектором. На катере также увидели патрульных и пытались бежать, но поскольку судно не располагало достаточной скоростью, оно начали резко менять курс, с целью затруднить высадку досмотровой партии с "Vega". Один раз, контрабандист даже на полной скорости устремился на таможенника, который чтобы избежать тарана, вынужден был отвернуть, при этом не избежав скользящего удара.

Первоначально катер SEVF с успехом уворачивался от попыток тарана контрабандистов, тем не менее продолжая преследование. Наконец, около 03-00 столкновения избежать не удалось, и "Vega" получила большую пробоину в носу. К счастью, она была выше ватерлинии, так что поступление забортной воды было небольшое. Лодке контрабандистов пришлось намного хуже, получившей большие повреждения левого борта.

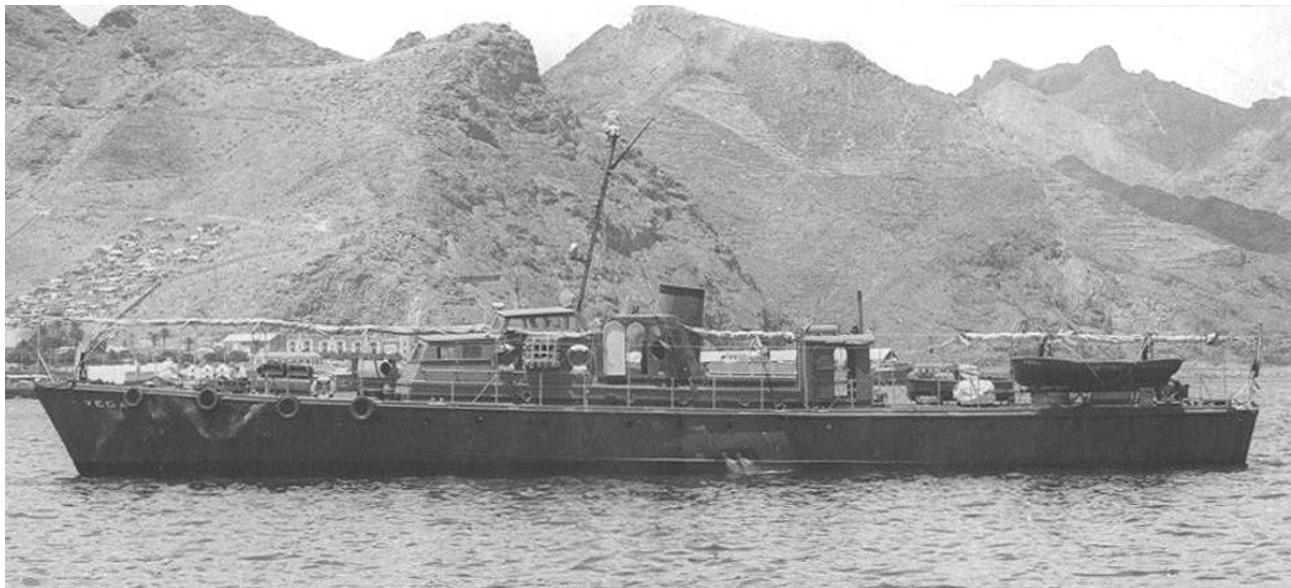
В этих обстоятельствах испанский патруль вынужден был открыть огонь и высадить досмотровую партию на лодку, название которой оказалось "Alamoana". Как установила партия, груз ее состоял из светлого табака и виски. Команду контрабандиста задержали, при этом оказалось, что при задержании капитан судна Гордон Роушей (Gordon E. Roushey), англичанин, проживающий в Танжере и Антонио Гонсалес Мартинес де Осуня (Antonio González Martínez de Osuna), испанец из Севильи, получили ранения. Три остальных члена экипажа смогли вплавь добраться до берега. Одного из них позже арестовала полиция в Линеа де ла Концепсьон (Línea de la Concepción).



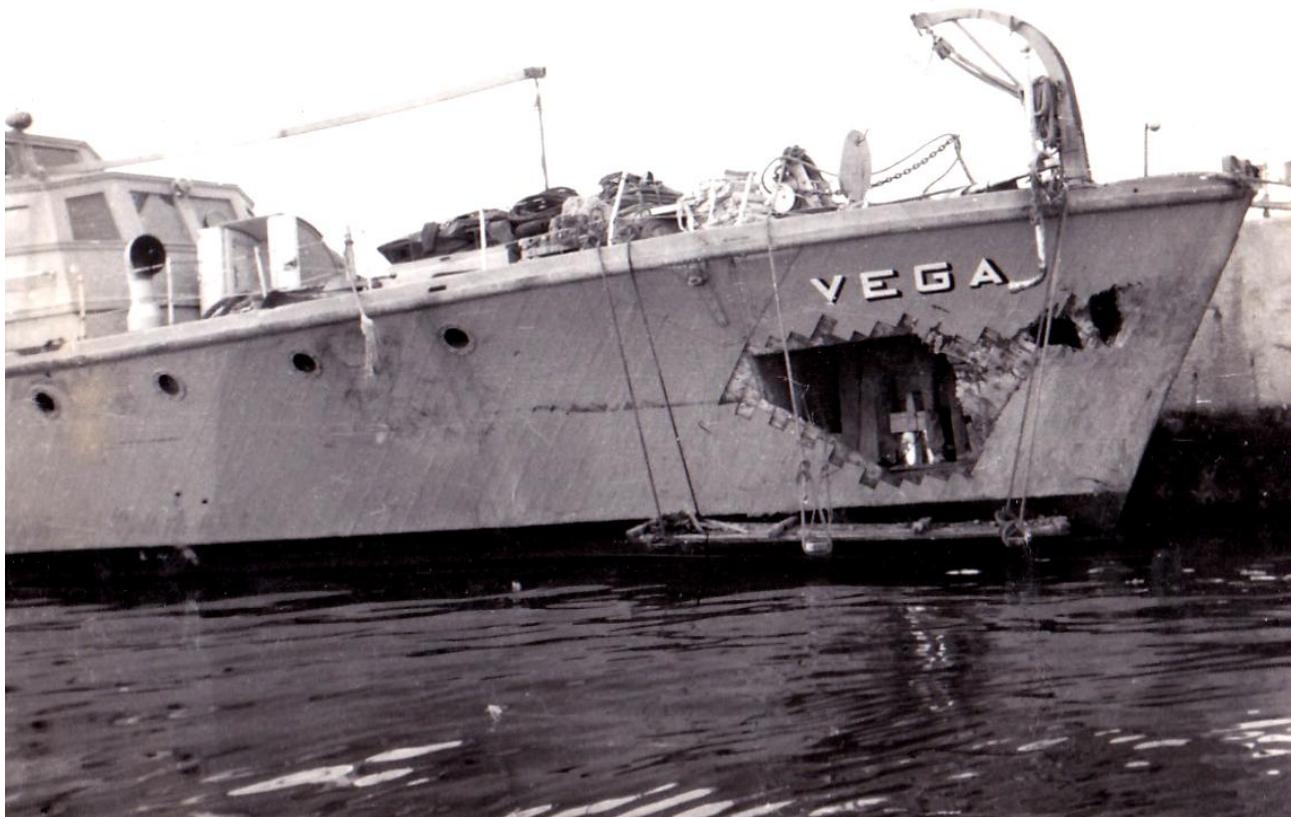
Патрульный катер "Vega", движущийся по внутреннему рейду Санта Крус де Тенерифе  
(фото из коллекции Juan Carlos Díaz Lorenzo, 1957 г.)



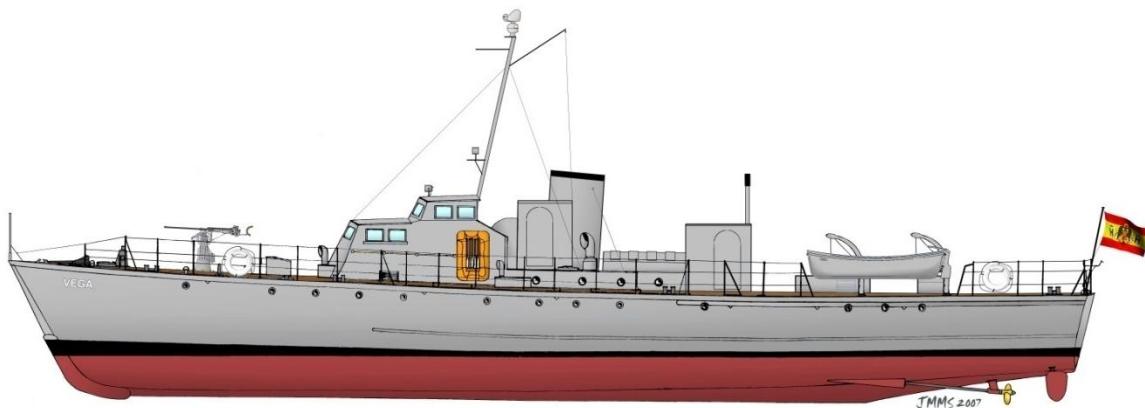
"Vega" в конце карьеры



"Vega" на Тенерифе (фото Adalberto Benítez, 1956 г.)



На этом фото, предоставленном нашим партнером, скрывающимся под псевдонимом "Маню" ("Many"), хорошо видны повреждения, полученные "Vega". Катера этого типа английской постройки имели двухслойную обшивку борта. Доски второго слоя располагались под углом 90° к доскам первого, что делало корпуса, изготовленные необычайно прочными. Если же учесть, что при постройке было использовано махогани (сорт красного дерева), которым усиливали обшивку в носовой части, можно лишь догадываться, насколько сильным был удар



"Vega" (реконструкция внешнего вида, Х.М. Медель Сотераса)



Лодка контрабандистов "Alamoana" на мели в порту Альхесирас. По словам José Albadalejo Costa табак, который находился в трюме, смягчил удар и замедлил затопление лодки

Оба катера едва добрались до Альхесираса, находившегося всего в девяти милях от места столкновения, где буквально спустя несколько мгновений "Alamoana" затонула. "Vega", пришвартованный к ней, вынужден был обрубить концы, чтобы та его не затянула его на дно. Несколько дней спустя лодку удалось поднять, и при осмотре внутри обнаружили тело еще одного контрабандиста.

Интересно, что задержанный катер был того же происхождения, что и две единицы Royal Navy, постройки Второй мировой войны. Конкретно катер "Alamoana" был также известен среди контрабандистов как "La Chula".

УДК 339.548:93

### **Инцидент с катером "Alamoana" 1960 г.**

Хесус Мария Медель Сотерас

Малагская база таможенного контроля, Испания  
Заместитель командира

Перевод с испанского Н.В. Митюков

**Аннотация.** В работе даются подробности операции 18 октября 1960 г., когда патрульный катер Специальной службы налогового надзора "Vega" задержал катер контрабандистов "Alamoana". Во время этой операции оба катера получили повреждения, а несколько человек ранения.

**Ключевые слова:** таможня, контрабанда, флот, Испания.