

ХРОНИКА ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ НАД АФРИКОЙ

1939–1941 гг.



XX военные
тайны
века

Г.В. КОРНУХИН

Геннадий Васильевич Корнюхин

Хроника воздушной войны над Африкой. 1939-1941 гг.

Серия «Военные тайны XX века»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=69215671

*Хроника воздушной войны над Африкой. 1939—1941 гг.:
ISBN 978-5-4484-8870-2*

Аннотация

Противостояние стран оси и государств антигитлеровской коалиции, начавшись в Европе, быстро распространилось на другие континенты. Так, уже в начале 1940 года полномасштабные сражения велись в Восточной Африке и Средиземноморье. Из-за специфики театра военных действий, колоссальное значение в этих боях приобретали авиационные соединения, ставшие «длинной рукой армии» наравне с артиллерией и флотом.

В этой книге читатель сможет найти много интересной информации о ходе боевых действий авиационных соединений в Африке на начальном этапе войны. Благодаря бережному отношению автора к историческим фактам и опоре на подлинные документы той эпохи, а также легкости изложения материала эта книга будет интересна широкому кругу любителей истории.

В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Введение	5
Восточная Африка	8
Конец ознакомительного фрагмента.	46

**Геннадий Васильевич
Корнюхин**

**Хроника воздушной войны
над Африкой. 1939–1941 гг**

© Корнюхин Г.В., 2023

© ООО «Издательство «Вече», 2023

Введение

История первого этапа Второй мировой войны великолепно изучена самыми разными специалистами и фактически нет такой сферы государственного устройства и военного дела, которая оставалась бы за рамками академических исследований. Однако с течением времени многие аспекты этого крупнейшего в мировой истории военного конфликта отходят на второй план и ускользают от внимания новых поколений исследователей, популяризаторов науки и читателей. Тем ценнее становятся труды, посвященные таким малоизученным страницам истории, позволяющие дополнить известную нам картину происходящего новыми деталями или изменить взгляд на некоторые исторические события или явления.

Начавшись в Европе, война быстро распространилась и на другие континенты: не прошло и пары месяцев после захвата немцами Польши, как полыхнуло в Африке и на Ближнем Востоке. В большую европейскую войну активно включилась фашистская Италия, вступившая в противоборство с Великобританией – началась Восточноафриканская кампания. Многими писателями и популяризаторами науки этот эпизод войны часто отодвигается на второй план, поскольку на первый взгляд в нем нет ни крупных и громких сражений, вроде Тобрука или Эль-Аламейна, ни ярких лично-

стей вроде Роммеля и Монтгомери. Тем не менее, эта кампания, хотя и велась довольно ограниченными силами с обеих сторон и не достигла того накала боевых действий как во время сражений германского Африканского корпуса и английской 8-й армии, стала первым крупным столкновением между основными участниками мирового конфликта. Здесь впервые столкнулись крупные массы итальянских и британских войск, причем в отличие от боевых действий на Балканах, где британские войска лишь поддерживали греческую армию, в ходе Восточноафриканской кампании столкнулись как мощные сухопутные группировки, так и большие силы авиации и флота с обеих сторон. Фактически это была первая военная кампания итальянских и британских вооруженных сил, в которой были столь активно задействованы все рода войск в таком масштабе.

Книга, которую читатель держит сейчас в руках посвящена в основном описанию действий ВВС воюющих держав. Это может показаться странным на первый взгляд, но при более близком знакомстве с описываемыми в книге событиями становится ясно – автор не зря сконцентрировал основное внимание на хронике воздушной войны, поскольку именно авиация зачастую решала исход дела в пользу одного из сражающихся государств. Кроме того Африканские кампании выявили ряд преимуществ и недостатков как в тактике ведения боя, так и в материально-техническом обеспечении и у стран Оси и у государств антигитлеровской коали-

ции, а также стали полигоном для испытания новейших образцов военной техники – в первую очередь авиационной.

Африканский регион обладает своей спецификой – здесь с одной стороны крайне мало пригодных для постоянно-го долговременного использования участков местности, где можно было бы оборудовать капитальный аэродром или военную базу, а с другой – слабо развита сеть дорог и в огромном количестве представлены труднопроходимые участки суши. Все это делает использование европейской тактики ведения боевых действий, с привлечением больших масс сухопутных войск и прямым захватом территорий слабоосуществимым, однако в разы возрастает роль авиации, как средства дальнего поражения противника. Один успешный воздушный рейд по вражеским базам может осложнить жизнь противнику на месяцы или даже годы, а уничтожение его авиационных соединений значительно снижает его оперативно-тактические и стратегические возможности.

Об этом и многом другом читатель сможет узнать из этой замечательной книги, написанной с опорой на официальные документы той эпохи, приказы, рапорты и свидетельства участников и очевидцев событий, а также статистические сведения.

Восточная Африка

Когда правительство Муссолини 10 июня 1940 года объявило войну Великобритании и Франции, планировалось, что «римская империя» расширит свои границы, в первую очередь, за счет перерасдела колоний на Африканском континенте. К этому времени Италия владела 14 % территории Африки, Франция – 38 % и Англия – 33 %. Однако, как оказалось, обе противостоящие стороны оказались совершенно не готовы к боевым действиям.

В Восточной Африке итальянскими вооруженными силами командовал вице-король Амедио ди Савойя герцог д'Аоста. Формально под его началом находилась сравнительно сильная армия общей численностью 256 тыс. человек. Однако большую ее часть – 182 тыс. человек, – составляли колониальные бригады и батальоны, сформированные из местного, т. н. туземного населения. По мнению д'Аосты, в грядущей войне крупных держав именно туземцы должны были нести на себе основную тяжесть военных действий ввиду своей многочисленности и низкой стоимости содержания. Поэтому итальянские офицеры не жалели сил для муштровки туземцев, надеясь спрятаться в бою за их спинами. И тем не менее уровень подготовки туземных войск и их вооружение оставляли желать лучшего. Наряду с удовлетворительно обученными частями существовало также большое коли-

чество плохо вооруженных, разномастных формирований, именуемых «бандами».

Из числа регулярных итальянских войск в Восточной Африке находились две дивизии. Одна из них, «Гренадеры Са-войи», представляла собой соединение с давними боевыми традициями, а вторая, «Африка», была сформирована из легионов «чернорубашечников».

Что касается тяжелой боевой техники, то она имелась в весьма скромном количестве. На вооружении танковых рот состояли 35 танкеток L3 и 24 средних танка M11/39. Кроме того, штурмовые части располагали 129 броневедомолами, а в составе артиллерийских подразделений имелось около 400 орудий.

ВМС итальянской Восточной Африки под командованием адмирала Балсано имели в распоряжении 7 эсминцев, 2 миноносца, 8 подводных лодок, 2 канонерские лодки и 5 торпедных катеров.

Военную авиацию колониальных войск возглавлял генерале Пьетро Пинна. Она включала в себя около 350 боевых самолетов, в основном устаревших конструкций. Многие из боевых машин, как, например, бомбардировщики Ca.133 и SM.81, принимали участие еще в эфиопской кампании середины 30-х годов. Нужно отметить, что из-за специфических погодных условий и сложностей с поставками запчастей в боевой готовности находилась только половина из этих самолетов. Общий боевой состав ВВС Италии в Восточной

Африке без учета транспортных машин приведен в таблице ниже.

Таблица № 27

Боевой состав ВВС Италии в Восточной Африке на 10 июня 1940 г.

Группа	Эскадрилья	Тип самолета	Кол-во Самолетов	Аэродром базирования
<i>Командование сектора «Север»</i>				
26	11, 13	Са.133	12	Гондар, Бахор Дар
27	18, 52, 118	Са.133 SM 81	12 6	Ассаб Ассаб

Группа	Эскадрилья	Тип самолета	Кол-во Самолетов	Аэродром базирования
28	10, 19	SM 81	12	Зула
29	62, 63	SM 81	12	Ассаб
	412	CR.42	9	Массауа, Гура
	413	CR.42	9	Ассаб
	414	CR.42	6	Гура
Группа Гасбаррини	41, Эс-я командования сектора «Север»	Ca.133	12	Агордат
<i>Командование сектора «Запад»</i>				
4	14, 15	SM 81	12	Диредава
44	6, 7	SM 79	12	Диредава
49	61, 64	Ca.133	12	Джимма
	110	Ro.37	9	Диредава
	410	CR.32	9	Диредава
	411	CR.32	9	Аддис-Абеба
	65	Ca.133	6	Негелли
	66	Ca.133	3	Явелло
	Эс-я командования Центрального сектора	Ca.133	6	Аддис-Абеба
<i>Командование сектора «Юг»</i>				
25	8, 9	Ca.133	12	Гобуен, Луг-Ферранди
	Эс-я командования сектора «Юг»	Ca.133	7	Могадишо

В транспортные подразделения РА в восточной Африке входили девять самолетов «Капрони» Ca.133, девять SM.73, шесть Ca.148 и один «Фоккер» F. VII. Кроме того, 53 боевых самолета находились в резерве (35 – Ca.133, 4 – SM.79, 1 – SM.81, 6 – CR.42, 5 – CR.32 и 2 – Ro.37bis), и 81 – в ремонте

(48 – Ca.133, 2 – SM.79, 16 – SM.81, 2 – CR.42, 11 – CR.32 и 2 – Ro.37bis).

Все эти вооруженные силы располагались на территории Эритреи, Эфиопии и итальянского Сомали, то есть были разбросаны на площади около 3000 тыс. км². Протяженность итальянской Восточной Африки составляла с севера на юг около 2200 км, а с востока на запад – около 2000 км. Практически со всех сторон она была окружена колониями враждебных государств, и поэтому военные части и аэродромы располагались поблизости от границ на севере, юге и западе. Кроме того, итальянцы еще вели борьбу с довольно многочисленными эфиопскими партизанами, представлявшими реальную угрозу колониальной власти. В некоторых районах страны они полностью блокировали итальянские гарнизоны. Приходилось осуществлять их снабжение по воздуху. Вообще снабжение итальянских войск представляло собой значительную проблему, учитывая, что все подходы к Красному морю находились в руках у союзников. А на суше практически не имелось хороших дорог – большую часть территории Эфиопии занимали горные хребты высотой от 1500 до 4000 метров вперемешку с обширными равнинами. В летний период с июня по сентябрь в стране наступал сезон дождей, когда непролазная грязь и разлившиеся реки становились непреодолимым препятствием для любого транспорта. Железнодорожных линий было всего две. Одна тянулась от Аддис-Абебы в Джибути на территории французского Сомали.

ли, а вторая из порта Массауа – в Асмару и Тессени.

После начала боевых действий единственным козырем герцога д'Аосты являлось то, что британские войска намного уступали итальянцам в численности. В целом их состав в Восточной Африке не превышал 20 тыс. солдат и офицеров. Около 9000 британцев располагались в Судане, 5500 – в Кении, и около 2500 англичан – в Адене. Однако на стороне Великобритании имелось некоторое преимущество в области военной авиации, как в качестве, так и в количестве боевых самолетов. И в первую очередь это касалось бомбардировщиков, поскольку истребители из-за небольшого радиуса действий использовались в основном в системе ПВО.

В Судане англичане сформировали 254-е авиакрыло, которое возглавил групп-кептен Макдональд. Оно состояло из 14, 47 и 223-й эскадрилий, на вооружении которых находились дальние одномоторные бомбардировщики «Виккерс Уэллсли». Этот самолет геодезической конструкции с полотняной обшивкой имел невысокую скорость (до 370 км/час) и низкую скороподъемность, однако мог держаться в воздухе 20–25 часов. Его максимальная дальность полета с бомбами составляла почти 1800 км. В Европе он никакой боевой ценности не представлял, учитывая его слабое оборонительное вооружение (два пулемета винтовочного калибра – один, неподвижный, в правом крыле, и один – на турельной установке в задней кабине), а в Африке, в условиях дальних расстояний и устаревших истребителей, британцы надеялись

извлечь из него немалую пользу. Около 40 «уэллсли» базировались на аэродромах Порт-Судан, Ерковит и Саммит. В составе 47-й эскадрильи имелось еще звено «D», оснащенное семью устаревшими бомбардировщиками-бипланами «Виккерс Винсент». Для обороны аэродромов и портов в начале июня 1940 года в Саммит передислоцировались девять истребителей «гладиатор» из 112-й эскадрильи.

В Адене, где гарнизоном командовал вице-маршал авиации Рейд, на аэродроме Хормаксар размещалась 8-я эскадрилья RAF – одно звено бомбардировщиков «Бленхейм» Mk.I и одно – «винсентов». Там же находилась 203-я эскадрилья, оснащенная «длинноносыми» «Бленхеймами» Mk.IV, переоборудованными в истребительный вариант путем установки подфюзеляжного контейнера с четырьмя 7,62-мм пулеметами «браунинг». Чисто истребительные силы представляло одно звено «гладиаторов» 94-й эскадрильи под командованием сквадрон-лидера Уайтмана. Все эти самолеты предназначались для прикрытия морских и конвойных операций в Красном море. В качестве подкрепления планировались также «Бленхеймы» Mk.I из состава 11-й и 39-й эскадрилий, находившиеся в процессе переброски из Сингапура и Индии.

Южнее, в Кении, никаких подразделений RAF не было по причине слишком большого расстояния до главных баз снабжения. Однако это была зона британских доминионов – Южной Африки и Родезии, выделивших свои авиа-

ционные подразделения в распоряжение главного британского командования. Родезийцы перебазировали в Найроби 237-ю эскадрилью, вооруженную бипланами «Хаукер Харт» и «аудэкс» – самолетами непосредственной поддержки наземных войск. Там же расположились 1-я южноафриканская эскадрилья (4 истребителя «харрикейн» и 6 «фьюри») во главе с майором Ниблок-Стюартом, 11-я эскадрилья SAAF (24 легких бомбардировщика «Хаукер Хартбист» и 1 «Фэйри Бэтл») под командованием майора Преллера и 12-я эскадрилья SAAF (13 бомбардировщиков Ju.86, переоборудованных из пассажирских самолетов) под руководством майора Мартина. На основе 11-й и 12-й эскадрилий сформировали 1-ю бомбардировочную бригаду, которую возглавил лейтенант-колонель Мелвилл.

Около 20 боевых самолетов размещались на территории французского Сомали. Половину из них составляли устаревшие бипланы-разведчики «Потез-25», однако имелись также три истребителя «Моран-Солнье» MS.406 и четыре двухмоторных разведчика «Потез-631».

После объявления войны командование обеих воюющих сторон в спешке занялось мобилизацией и подготовкой наземных войск к грядущим сражениям. Поэтому на земле еще некоторое время сохранялось затишье. Боевые действия велись вначале только с помощью авиации, которая, по существу, проводила разведку боем, атакуя вражеские аэродромы, порты и скопления войск. Однако, нужно заметить, что

эти цели имели приоритетное значение на протяжении практически всей войны в Восточной Африке. Особое внимание уделялось аэродромам, поскольку немногочисленные самолеты играли важную роль в боях, и их доставка на этот театр военных действий была сопряжена с большими трудностями.

Первой приступила к боевым вылетам британская авиация. Утром 11 июня 1940 года восемь бомбардировщиков «уэллсли» из 47-й эскадрильи совершили налет на Асмару. Один самолет, подбитый зенитной артиллерией, загорелся и совершил вынужденную посадку на итальянской территории, Пилот-офицер Фуге вместе со своим стрелком попали в плен. Во второй половине дня атаке с воздуха подвергся порт Массауа, на который сбросили бомбы «уэллсли» из 14-й эскадрильи. Согласно рапортам, было сожжено несколько цистерн с топливом. На юге четыре бомбардировщика Ju.86 южноафриканских ВВС (South African Air Force – SAAF) нанесли бомбовый удар по военному лагерю в приграничном городке Мояле, где располагались подразделения «банд». Вблизи границ «бленхеймы» и «харты» вели интенсивную разведку, наблюдая за перемещениями вражеских войск.

Итальянцы начали боевые действия довольно вяло – днем всего один бомбардировщик SM.81 был замечен в ходе атаки Порт-Судана. Ночью два самолета этого типа совершили налет на Аден, однако без всяких результатов, так как эки-

пажи еще плохо владели навыками слепых полетов. Один самолет на обратном пути разбился в темноте около Массауа, врезавшись в холм.

На следующий день итальянцы попытались взять реванш, отправив семь бомбардировщиков SM.81 из 29-й группы в налет на аэродром и порт Адена. Эта атака провалилась из-за сильного зенитного огня – экипажи поспешно освободились от бомб, даже не видя целей. В свою очередь девять «бленхеймов» из 8-й эскадрильи RAF, взлетев с базы Хормаксар, атаковали с пологого пикирования итальянский аэродром в Ассабе, а затем еще прошлись по нему пулеметным огнем с бреющего полета. Такая атака не обошлась без последствий – один «бленхейм» сел «на живот», дотянув до своей территории, и был списан от полученных повреждений. После обеда первый боевой рейд совершили 12 «бленхеймов» из 39-й эскадрильи, только что прибывшие из Индии. Они бомбили аэродром Диредава, повредив ангар и причинив легкие повреждения пяти истребителям CR.32. Бомбардировщики «уэллсли» 223-й эскадрильи сравнительно удачно атаковали аэродром Гура, где бомбы разрушили два здания и привели в негодность 15 авиадвигателей. Картину англичанам несколько подпортило звено CR.42, успевшее подняться в воздух. Истребители так изрешетили один из английских самолетов, что он едва добрался до своей базы, потерпев аварию во время посадки. Еще один «уэллсли» был поврежден зенитным огнем.

13 июня оказалось поистине несчастливой датой для итальянцев. Из четырех бомбардировщиков SM.81 4-й группы, вылетевших в утренних сумерках из Диредавы на бомбардировку целей в Адене, не вернулся назад ни один самолет. Около 5 часов утра их перехватили британские «гладиаторы» из 94-й эскадрильи. Флайт-офицер Хейвуд так описывал бой:

«Я настиг один из бомбардировщиков SM.81 и выполнил всего одну атаку. Она состоялась на рассвете, поскольку я взлетел в 14.40. От попаданий самолет загорелся, и помню, как языки пламени выбивались из него со всех сторон. Остальные вражеские бомбардировщики к этому моменту были уже достаточно далеко, и поэтому я отправился на посадку, чтобы пополнить запасы топлива и боеприпасов. Всего я находился в воздухе около 30 минут. Уцелевших членов итальянского экипажа я позднее встретил в офицерской столовой».

Второй бомбардировщик SM.81, поврежденный над целью зенитным огнем, вынужден был приземлиться в Ассабе. Третий из-за неисправности моторов «плюхнулся» на итальянской территории, однако его экипаж в результате потери ориентировки сжег свой самолет, думая, что находится во французском Сомали. Четвертый SM.81 под управлением юного пилота по каким-то причинам сел восточнее Адена – весь его экипаж оказался в плену.

Через три часа, несмотря на потери, итальянское коман-

дование отправило на ту же цель еще девять бомбардировщиков, на этот раз SM.79 из 44-й группы. Уже над морем один из них, получив меткий снаряд из корабельной пушки, взорвался в воздухе, осыпав осколками соседние самолеты. Оставшиеся восемь машин вышли в район Адена, однако не смогли сбросить бомбы с первого захода, так как у флагманского самолета не открылись бомболюки. Тем временем британские зенитчики открыли шквальный огонь, добившись попаданий в бомбардировщик капитано Серафини, у которого из поврежденной гондолы двигателя выпала стойка шасси. А ко второму заходу итальянцев в атаку подоспели два истребителя «гладиатор» из 94-й эскадрильи RAF. Пилот-офицер Стефенсон выбрал для нападения отставший от основного строя самолет Серафини, и несколькими пулеметными очередями разбил ему левый двигатель и ранил механика и радиста. От неминуемой гибели итальянский экипаж спас хвостовой стрелок, зацепивший крупнокалиберными пулями центроплан верхнего крыла британского истребителя. Чтобы не искушать судьбу, Стефенсон сразу вышел из боя. С трудом державшийся в воздухе SM.79 дотянул до Ассаба, но во время посадки стойки шасси сложились, самолет скапотировал, перевернулся на спину и был окончательно разбит. В его планере любопытные техники насчитали более сотни пулевых пробоин.

Английские бомбардировщики «бленхейм» из 8-й и 39-й эскадрилий в течение дня и последующей ночи совершили

несколько налетов на аэродром Макаака в окрестностях Ас-саба, спалив на земле три самолета Ca.133 из состава 27-й группы.

После больших потерь в воздухе итальянцам удалось несколько реабилитироваться 14 июня, когда тененте Визинтини из 412-й эскадрильи сбил в районе Массауа бомбардировщик «уэллсли» из 14-й эскадрильи. Британский экипаж во главе с пайлот-офицером Планкеттом пропал без вести. В воздушном бою стала очевидна слабость оборонительного вооружения английского самолета, что привело к попыткам усилить его за счет импровизированных, самодельных пулеметных установок. Для их изготовления привлекли рабочих и инженеров железнодорожного депо в Порт-Судане.

Начавшаяся полоса неудач продолжала преследовать англичан и 15 июня. Утром тройка «бленхеймов» из 39-й эскадрильи была перехвачена итальянскими истребителями и сумела уйти только за счет более высокой скорости полета. На счастье британцев, их противниками оказались устаревшие самолеты CR.32. Два итальянских бомбардировщика SM.81 совершили налет на аэродром Ерковит в Судане, повредив на земле один «уэллсли» из 47-й эскадрильи.

Еще четыре «уэллсли» из 223-й эскадрильи были потеряны во время попытки ночного налета на базу Гура, расположенную юго-восточнее Асмары. Начало операции назначили на 16.30, однако уже при подготовке к взлету небрежность в обращении с осветительной ракетой привела к тому,

что один из «полотняных» самолетов был полностью охвачен пламенем и сгорел дотла. Из четырех взлетевших бомбардировщиков вернулся назад всего один. Два экипажа заблудились в полете и около полуночи вышли в район Порт-Судана – один из них потерпел катастрофу во время посадки на местном аэродроме, а второй сел «на брюхо» на подвернувшейся площадке почти на 100 км севернее. Третий экипаж пропал без вести вместе со своим самолетом.

В южном секторе 19 июня пострадали южноафриканские ВВС. В течение предыдущих дней бомбардировщики Ju.86 из состава 12-й эскадрильи регулярно выполняли беспокоящие налеты звеньями, атакуя вражеские войска и аэродромы в южной части Эфиопии. В результате итальянское командование вынуждено было перебросить звено истребителей CR.32 из 411-й эскадрильи на аэродром Явелло. Их появление оказалось полностью неожиданным для южноафриканцев, предпринявших атаку этой базы. В очередном рейде приняли участие три Ju.86 в сопровождении пары «харрикейнов», выполнявших свой первый боевой вылет. Итальянцы, получив сигнал с поста наблюдения, немедленно подняли в воздух два CR.32, приступивших к набору высоты. А когда над аэродромом появились южноафриканские самолеты, тененте Меоли и марешалло Босси уже занимали отличную позицию, начав атаку сверху со стороны солнца. Через мгновение пули прошли один из бомбардировщиков, который развернулся назад с пробитым топливным баком и

двумя легко ранеными членами экипажа. А затем вспыхнул и врезался в землю «харрикейн» – его пилот погиб в горящих обломках самолета. Второй «харрикейн» под управлением капитана Тратера ввязался в маневренный бой, преследуя истребитель Меоли, выходящий из пикирования. В конце концов, Тратер подбил противника – «фиат», оставляя за собой дымный шлейф, попытался приземлиться, но перевернулся, коснувшись земли. Меоли, по стечению обстоятельств, получил только легкое ранение, хотя его самолет ремонту уже не подлежал.

После потери «харрикейна» командование SAAF вывело из района боевых действий шесть устаревших истребителей «фьюри», отправив их в тыл – в городок Порт Рейтц, расположенный недалеко от Момбаса на побережье Индийского океана. Итальянцы, под впечатлением успеха, перебросили в Явеллу еще три самолета CR.32 из 411-й эскадрильи.

20 и 21 июня итальянские ВВС после разгрома Франции в Европе, переключились на разведывательные полеты над территорией французского Сомали, чтобы разобраться в сложившейся обстановке. 11 бомбардировщиков Ca.133 из 27-й группы совершили пробный налет на Джибути. Однако французы по-прежнему защищали свою колонию – два итальянских самолета не вернулись назад, сбитые зенитным огнем, а еще четыре из-за различных повреждений и неполадок совершили посадки на приграничных аэродромах. 22 июня итальянцы предприняли штурмовку Джибути

силами четырех истребителей и пяти разведчиков Ro.37bis, утверждая, что эта база используется англичанами в качестве передового аэродрома. Результаты этих атак неизвестны.

В Кении временно выбыла из строя 11-я эскадрилья SAAF – ее экипажи отправились в Южную Африку для получения новых самолетов – одномоторных бомбардировщиков «Фэйри Бэттл».

Боевые действия над территорией французского Сомали прекратились 24 июня, когда между Италией и Францией был подписан договор о перемирии. На севере Эфиопии в этот день отличился итальянский пилот тененте Джиардина из 410-й эскадрильи. Патрулируя на истребителе CR.32 в небе над Диредавой, он заметил внизу шесть приближающихся «бленхеймов». Выбрав подходящий момент, Джиардина перешел в пикирование и атаковал замыкающее звено противника, повредив пулеметным огнем все три бомбардировщика. Больше всех пострадал самолет пайлот-офицера Хантера, у которого остановился правый двигатель, а за левым потянулся белый шлейф из пробитого радиатора. Джиардина вскоре прекратил атаки, так как у него заклинило пулеметы, зато успели взлететь два истребителя CR.42, добавившие повреждений подбитому «бленхейму» Хантера. Погиб хвостовой стрелок самолета, а Хантер получил ранение. Теряя высоту, бомбардировщик сел «на живот» сразу за линией фронта, в зоне британского Сомали.

26 июня экипажи «уэллсли» из 14-й эскадрильи получили возможность опробовать в бою новую стрелковую установку, смонтированную под фюзеляжем для обороны нижней полусферы. Шкворневый пулемет «Виккерс К», закрепленный в люке, имел небольшие углы обстрела и играл в основном чисто психологическую роль для отпугивания противника. И тем не менее во время налета девяти «уэллсли» из 14-й и 47-й эскадрильй на аэродром Гура, один из семи истребителей CR.42, взлетевших на перехват, все же наткнулся на очередь стрелка, попытавшись атаковать британские самолеты снизу. Повреждения «фиата» оказались невелики, однако пилот был тяжело ранен и сразу вышел из боя. Все «уэллсли» возвратились на базу, хотя три машины имели пробоины от пуль.

«Чистую» победу одержал 29 июня пайлот-офицер Хэмлин, открывший боевой счет «гладиаторов» 112-й эскадрильи. Поднявшись по тревоге в воздух в утренних сумерках, он обнаружил над Красным морем одиночный бомбардировщик SM.81 из 28-й группы, летевший примерно на 1000 м выше. Набрав высоту, Хэмлин зашел в хвост противнику и открыл огонь. Уклоняясь, бомбардировщик перешел в пикирование, однако британец как приклеенный следовал за ним на расстоянии не более 30 м, продолжая стрельбу. В соответствии с рапортом, Хэмлин израсходовал приблизительно 1000 патронов, после чего итальянский самолет стал разворачиваться вправо и неожиданно взорвался. Обломки, поле-

тевшие во все стороны, повредили воздушный винт, капот и козырек фонаря кабины «гладиатора», а между цилиндрами его двигателя застрял изрядный кусок трубопровода. Любопытно, что два человека из числа экипажа бомбардировщика уцелели – позднее волны выбросили их на риф вблизи побережья.

Утром следующего дня пять «уэллсли» из 223-й эскадрильи бомбили без особых успехов склад нефтепродуктов в Массауа, а четыре «уэллсли» из 14-й эскадрильи атаковали немного позднее другое топливное хранилище – в Акико-Бей. Из первой группы назад не вернулся один бомбардировщик, вероятно сбитый истребителями CR.42 из 412-й эскадрильи. Несколько самолетов «уэллсли» 47-й эскадрильи перебазировались в Хартум для действий в северо-западном районе Эфиопии.

Месяц июль начался с боевых действий на земле. Первой военной операцией итальянских войск стала осада пограничного городка-крепости Мойале в северной Кении, который обороняла всего одна рота южноафриканской пехоты. С целью оказания помощи осажденным из Ваджира вылетели четыре «харта» из состава 237-й родезийской эскадрильи. Однако вреда от них оказалось гораздо больше, чем пользы, поскольку, не разобравшись в обстановке, они нанесли удар по своим войскам.

На севере 2 июля подразделения RAF из Адена предприняли с утра несколько налетов одиночными бомбардиров-

щиками на аэродром Ассаб в Эритрее, где, по данным разведки, базировались итальянские истребители. В 6.45 его атаковал «бленхейм» из 39-й эскадрильи, затем «бленхейм» из 11-й эскадрильи, сбросивший свои бомбы с пологого пикирования. Его экипаж доложил, что видел один вражеский истребитель, опрокинутый на нос взрывной волной. Однако и бомбардировщик получил попадание в двигатель, в результате чего потерпел аварию во время вынужденной посадки по дороге домой. В 7.50 отправились к аэродрому поочередно еще три «бленхейма» из 39-й эскадрильи, а спустя полчаса вслед за ними взлетели три «гладиатора» 94-й эскадрильи во главе со сквадрон-лидером Уайтмэном.

«На подходе к цели я увидел два истребителя CR.42, – вспоминал Уайтмэн, – довольно близко от меня по спирали набирающих высоту. Полетел к ним, но в тот же момент они меня заметили и развернулись навстречу. Я сблизился с лидирующим самолетом и уже через несколько секунд маневрирования удачно обошел его на вираже и выпустил две длинные очереди по кабине. Вражеский самолет сразу охватило пламя, и, горящий, он врезался носом в землю. Он упал восточнее шоссе на Ассаб, в двух-трех километрах от военного лагеря».

Еще одну победу заявил сержант Данвуд, обстреливавший на земле аэродромную технику, пока сам не попал в прицел. «Появившийся вражеский самолет зашел мне в хвост, – сообщил Данвуд. – Однако я увернулся и спустя

несколько минут занял хорошую позицию для атаки и открыл огонь. Мотор вражеского истребителя остановился, и пилот перешел в планирование. Тогда я атаковал снова – колеса противника коснулись земли, самолет подскочил вверх и разбился, зацепив за землю сначала одним, а затем и вторым крылом».

Согласно итальянским данным, в этом бою погиб серженте Баренджо, сбитый, по всей видимости, Уайтмэном. А вот самолет, обстрелянный Данвудом, отмечен только как поврежденный, в соответствии с чем был отправлен в ремонт.

Пять бомбардировщиков «уэллсли» с аэродрома Хартума во второй половине дня атаковали с бреющего полета колонну итальянских войск в районе Метемма. Вероятно, британские экипажи хотели напугать как следует туземных солдат. Однако эфиопы не растерялись и открыли ружейно-пулеметный огонь. А поскольку «уэллсли» представляли собой мишени довольно значительных размеров, один самолет был сбит и упал недалеко от дороги.

4 июля активизировались итальянские войска и на границе с Суданом. Две пехотные бригады и четыре кавалерийских полка общей численностью 6,5 тыс. человек при поддержке 18 танков и трех эскадрилий бомбардировщиков начали наступление на Кассалу. Южнее завязалось сражение за город Галлабат. Гарнизон Кассалы состоял из 600 солдат и офицеров, которые отбивали атаки противника на протяжении полусуток. В итоге, заняв небольшой городок, располо-

женный в 12 км от границы, итальянцы потеряли пять танков и около 500 человек убитыми и ранеными. На этом наступление и закончилось, хотя из-за слабости британских сил итальянское командование вполне могло перебросить подкрепления и завершить операцию выходом на подступы к южной части Суэцкого канала. Однако д'Аоста, удовлетворившись захватом Кассалы и Галлабата, решил перенести направление главного удара на Британское Сомали.

В северной Кении итальянские формирования «банд» не горели желанием воевать, и поэтому наступление и там, после падения Мояле, развивалось микроскопическими темпами. 6 июля южноафриканцы перебросили в Исиоло вновь сформированную 40-ю эскадрилью SAAF, оснащенную бипланами «хартбист», которая должна была совместно с родезийской 237-й эскадрилей заниматься атаками наземных целей. На следующий день шесть «хартбистов», несущих по четыре 55-кг и по восемь 9-кг бомб, дозаправившись в Ваджире, совершили налет на вражеские артиллерийские позиции.

Незаурядный воздушный бой состоялся в полдень 8 июля. Четыре бомбардировщика «уэллсли» из 14-й эскадрильи, атаковав наземные цели в районе Зулы на побережье Эритреи, на обратном пути встретились с одиноким SM.81 из состава 28-й группы, выполнявшим разведывательный полет над Красным морем. Флайт-офицер Робинсон, управлявший самолетом с усиленным вооружением, решил испы-

тать судьбу и спикировал сверху, заходя противнику в хвост. Затем открыл огонь из единственного неподвижного пулемета, но без всякого успеха. Не желая упускать добычу, он снова набрал высоту и выполнил второй заход – на этот раз пулемет вообще заклинило. А между тем итальянцы уже вели ответный огонь – трассирующие пули летели в сторону «уэллсли». Тогда обозленный Робинсон совершил очень рискованный маневр – он вышел из атаки в сторону, развернувшись у левого борта врага так, чтобы подставить его под хвостовые пулеметы штурмана и стрелка-радиста. Удача сопутствует храбрецам, и первые же английские очереди, пришившие весь фюзеляж SM.81, вывели из строя обоих хвостовых стрелков «савойи» и смертельно ранили первого пилота. Итальянский самолет провалился вниз, направившись для посадки к небольшому острову, однако лишь коснулся земли колесами, качаясь с крыла на крыло. Для умирающего командира экипажа приземление являлось непосильной задачей, и тогда управление перехватил второй пилот, направившийся на небольшой высоте в сторону моря. «Уэллсли» в это время находился рядом с противником, расположившись сбоку и чуть выше его. Британские пулеметы вновь открыли огонь, и через несколько минут итальянский бомбардировщик рухнул в воду, разлетевшись на части. Из состава его экипажа три человека остались в живых, сумев забраться на спасательный плотик.

В течение 9 и 10 июля английские самолеты продолжали

налеты на аэродромы Ассаб, Диредава и Макаака. В Ассабе были в конце концов уничтожены все шесть базировавшихся там истребителей CR.42 из 414-й эскадрильи, из которых только два оказались сбитыми в воздухе.

Итальянцы утром 11 июля атаковали аэродром Ваджир в Кении силами трех бомбардировщиков Ca.133 из 25-й группы. В это время там находились три «хартбиста» из 40-й эскадрильи SAAF, прибывшие прошлым вечером для дозаправки. За неимением ничего лучшего пришлось поднять в воздух пару этих бипланов. Они сравнительно удачно отразили налет, изрешетив один из вражеских бомбардировщиков. С двумя дымящими моторами он дотянул до своей базы, имея на борту одного убитого и двух раненых членов экипажа. Стрелки остальных двух итальянских самолетов вели заградительный огонь, доложив позднее о двух сбитых машинах типа «Хаукер Демон» (!). В этом случае трудно обвинять итальянцев в невежестве, поскольку в этом семействе похожих бипланов с разными названиями фирмы «Хаукер» и до сих пор мало кто разбирается. Южноафриканцы в реальности никаких потерь не понесли, только небольшие повреждения имел самолет лейтенанта Рэнкина, потерявший подкос стабилизатора, отбитый пулями противника. Пока он ремонтировался, пара оставшихся «хартбистов» отправилась на штурмовку вражеских позиций в район Мояле. Один из них не вернулся, приземлившись для пополнения топлива в Буне. Зато из Ваджира прибыли три очередных

«хартбиста», и сразу после обеда лейтенант Рэнкин возглавил это звено для очередного налета на Мояле. В районе цели южноафриканцы вновь встретились с бомбардировщиками Ca.133, однако на этот раз их сопровождали три истребителя CR.32 из 411-й эскадрильи. Итальянцы, завязав бой, легко расправились с нагруженными бомбами двухместными бипланами, заявив две победы. Первым был сбит флагманский самолет Рэнкина – пулеметная очередь хлестнула прямо по кабинам, в результате чего пилот и стрелок сразу были убиты. Серьезные повреждения получил «хартбист» лейтенанта Шаттелуорта, однако летчик, сбросив бомбы, сумел оторваться от преследователей и возвратился в Ваджир. Еще один «хартбист» отделался легкими повреждениями, – на обратном пути после выполнения задания он приземлился в чистом поле из-за нехватки топлива.

В середине июля британские авиационные силы в Адене пополнились двумя сравнительно современными бомбардировщиками «Мартин 167F Мэриленд». После капитуляции Франции на них сбежали из Сирии французские экипажи из состава группы GB I/39. Вступив в RAF и надев английскую военную форму, они продолжали летать на своих самолетах и далее, выполняя приказы уже нового командования.

Досадные потери понесла 94-я эскадрилья RAF. 13 июля один из ее «гладиаторов» перехватили и сбили в районе Асабы итальянские истребители CR.42 из 413-й эскадрильи. Британский пилот, пайлот-офицер Картер, погиб. Утром

15 июля пострадал во время вынужденной посадки «гладиатор» пайлот-офицера Стефенсона, у которого оборвался маслопровод, а после обеда во время патрульного вылета в район порта Аден два «гладиатора» столкнулись в воздухе. Хотя летчики при этом остались невредимы, один самолет упал в море, а другой нуждался в серьезном ремонте.

На протяжении последующих дней обе стороны продолжали обмениваться ударами с воздуха. Бомбардировщики «уэллсли» из 14-й и 47-й эскадрилий совершили рейд на Асмару 16 июля, потеряв при этом две машины. Один самолет разбился в результате столкновения над целью, а второй был списан после возвращения из-за сильных повреждений. Три южноафриканских Ju.86 из 12-й эскадрильи бомбили вражеский аэродром в Негелли, повредив на земле два самолета. 17 июля пять итальянских бомбардировщиков (три SM.79 и два Ca.133) атаковали аэродром Бура в южной части Кении – от разрывов бомб пострадал устаревший биплан «аудэкс». На следующий день итальянцы бомбили Ваджир, сообщив об одном истребителе, сбитом в воздухе. В ответ четыре Ju.86 снова объявились в Нигелли, разрушив один из барачков около летного поля и устроив пожар на топливном складе. 23 июля два итальянских истребителя CR.32 перехватили три «уэллсли» из 223-й эскадрильи, летевших бомбить Массая. В течение 25 минут они преследовали бомбардировщик пайлот-офицера Эллиса, осыпая его градом пуль. И лишь когда самолет начал снижаться над террито-

рией Эритреи, они оставили его в покое, посчитав сбитым. Эллис, тем не менее, сумел добраться до своего аэродрома в Саммете, где совершил удачную посадку.

В конце июля в составе южноафриканских ВВС вновь появилась полноценная 1-я истребительная эскадрилья. Большинство ее пилотов, проходивших переподготовку в Египте, начали возвращаться в Кению на самолетах «гладиатор». Всего англичане передали союзникам 18 таких истребителей. В северном секторе, в связи с концентрацией итальянских войск у границ британского Сомали, командование RAF перебросило шесть «гладиаторов» на аэродром Бербера. В Судане было образовано новое авиационное подразделение – так называемое звено «430», размещенное на базе в Хартуме. В него вошли уже полностью устаревшие самолеты – «винсенты» из звена «D» 47-й эскадрильи, и пять истребителей «Глостер Гонтлет», прибывших из учебного центра в Египте.

Сражение за британское Сомали началось с воздушных налетов. Бомбардировщики SM.81 звеньями по три самолета 1 августа бомбили порт Зейла в Аденском заливе. Британцы с утра отправили две шестерки «бленхеймов» из 8-й и 39-й эскадрилий в налет на позиции итальянских войск в местечке Шинеле около Диредавы. Для их прикрытия выделили два тяжелых истребителя «Бленхейм» Mk.IVf 203-й эскадрильи. Первая шестерка самолетов из 39-й эскадрильи выполнила задание без потерь – в районе цели несколь-

ко итальянских CR.42 отвлекли на себя «бленхеймы» сопровождения, которые провели короткий безрезультатный бой. На обратном пути, возвращаясь через территорию британского Сомали, британские бомбардировщики встретились с очередной тройкой SM.81 над портом Зейла, и два «бленхейма» спикировали на них в атаку, подбив одну «савойю», совершившую вынужденную посадку с горящим правым мотором. Два члена из итальянского экипажа были убиты, а оставшиеся, бросив пылающий самолет, добрались до своих войск пешком. Вторую шестерку «бленхеймов» 8-й эскадрильи перехватили истребители CR.32 из 410-й эскадрильи во главе с капитано Коррадо Риччи. В итоге один бомбардировщик рухнул на землю, а выбросившиеся с парашютами англичане попали в плен. На следующий день британские самолеты 39-й эскадрильи вновь бомбили вражеские войска у Шинеле, сумев отбиться от вражеских истребителей. Получив порцию свинца от бортовых стрелков, с дымящимся двигателем сел на вынужденную командир 413-й эскадрильи капитано Санторо.

3 августа в зоне боевых действий снова объявились южноафриканские истребители «фьюри» 1-й эскадрильи, звено которых перебазировалось на аэродром Ваджир. Пара из них выполнила с утра показательную атаку одиночного разведывательного SM.81 из 25-й группы. У одного из летчиков, правда, заклинило пулеметы, зато другой совершил несколько заходов, обстреливая противника с передней полусферы.

В конце концов пылающий итальянский самолет разбился в 10 км от Ваджира – из его экипажа спасли только сильно обгоревшего пилота, позднее скончавшегося в госпитале. Еще один SM.81 итальянцы потеряли во второй половине дня во время налета на аэродром Бербера. Его подбил флайт-лейтенант Рейд из 94-й эскадрильи.

Итальянские войска пересекли границу британского Сомали 4 августа. В распоряжении начальника восточного сектора генерала Наси к этому времени находились довольно крупные силы – 26 пехотных батальонов, 5 отрядов «банд», 21 артиллерийская батарея, полурота средних танков M11/39, эскадрон танкеток L3 и два эскадрона броневых автомобилей. Всего эти силы насчитывали 34 800 солдат и офицеров, в том числе 30 тыс. человек «туземных» войск и 4800 человек итальянских регулярных частей и подразделений. Авиационную поддержку наступающих войск осуществляли 27 бомбардировщиков, 23 истребителя и 7 разведывательных самолетов.

Англичане, с учетом всех стянутых из Кении, Родезии и Адена подкреплений, имели в британском Сомали всего около 7,5 тыс. военнослужащих без всяких танков и с небольшим количеством артиллерии. Несколько истребителей «гладиатор» с аэродрома Бербера были не в состоянии эффективно прикрыть свои войска с воздуха, а из других подразделений RAF ближайшие располагались в Адене, за 300 км от линии фронта.

Вскоре после начала итальянского наступления уже было ясно, что британские войска не смогут долго удерживать столь большую пустынную территорию. Наступление велось тремя колоннами на довольно широком фронте, и английский генерал Чейтер, чтобы не расплыть силы, сосредоточил почти все свои войска в центре, оставив фланги практически «голыми». В результате левая колонна итальянских войск под командованием генерала Бертольди, двигаясь вдоль побережья и почти не встречая сопротивления, 5 августа захватила Зейлу. Авиация в течение дня вела интенсивную разведку, отслеживая передвижение наземных частей и подразделений. Звено «бленхеймов» из 8-й эскадрильи совершило три налета на итальянские механизированные колонны западнее Харгейса. Во время последнего налета один бомбардировщик был сбит патрульным истребителем CR.32 из 410-й эскадрильи. На следующий день «бленхеймы» из 8-й и 39-й эскадрилий вновь атаковали те же цели, однако никакого особого влияния на ход боевых действий не оказали – к вечеру город Харгейт уже находился в руках у итальянцев.

Британские бомбардировщики «уэлсли» с аэродромов в Судане выполнили рейд на итальянскую базу подводных лодок в Массауа, сильно повредив там один торпедный катер. Суданское колониальное командование тоже стремилось укрепить свои владения, в результате чего были задержаны и оставлены в Судане девять «гладиаторов» 1-й эскадрильи SAAF, прибывших очередной партией из Египта.

Ранним утром 8 августа три итальянских истребителя (два CR.32 и один CR.42) из 410-й эскадрильи нанесли успешный «визит» на аэродром Бербера. Командовал звеном капитано Риччи, оставивший воспоминания об этом налете:

«Я взлетел первым еще затемно, вместе с Теллурио из моей эскадрильи. Вслед за нами стартовали Коччиавиллани и Коминц, однако первый истребитель подпрыгнул на земле и скапотировал – что там случилось с его пилотом? Коминц вскоре присоединился к нам. Я сверил курс по компасу, осветив его карманным фонариком. Спустя полчаса полета начало светать, но мы еще не видели Берберы. Прошло еще пять минут – по-прежнему ничего. Я снова сверился с картой – курс был правильным, однако никакого контрольного ориентира на земле нет – лишь однообразная плоская равнина. Ветер довольно сильный, и нужно бы сверить наше местоположение по солнцу, но я не умею этого делать. Поэтому продолжаю полет с небольшими шансами на успех. В конце концов, решаю развернуться на 90 градусов влево. Через несколько минут сияние впереди делает меня счастливым – это море! Я начинаю легкое снижение, постепенно увеличивая угол пикирования по мере приближения к противнику. Теперь мы летим, едва не задевая желтоватый песок. Это единственный для нас способ маскировки. Вдалеке уже виден город – маленький, белесый. В его гавани находится судно. А вот и аэродром: борт о борт на взлетной полосе стоят два темных самолета. Это «гладиаторы». Веду-

мые прижимаются ко мне, и это вызывает беспокойство. Набираю скорость, отдаляясь от них. Так мы скользим над землей, а небольшие холмы закрывают нас от противника, хотя и не намного. Наконец мы на месте! Бросаю самолет вверх, набрав высоту около 500 м, а затем пикирую на левый вражеский истребитель. Когда я прицеливаюсь, из его кабины стремглав выскакивает пилот. Надо же, какой длинноногий! Я стреляю. Однако сильный ветер сбивает мне прицел – пули попадают в землю недалеко от цели. С трудом тяну вверх, скользя над крылом самолета противника. Слышу позади, что Теллурио и Коминц тоже ведут огонь. Оживают зенитки. Вокруг синеватые трассы снарядов, разрывы шрапнели, корабль в огне, как вулкан, и еще пулеметные гнезда по краям аэродрома. В воздухе становится жарко! Выполняю широкий разворот – второй «глостер» уже горит, а мой еще нет, но со второй очереди я зажигаю и его. Теперь мы можем уйти обратно. Я делаю фотоснимок своей старой камерой, которую беру с собой в каждый полет. Нужно зафиксировать результаты налета. Затем уходим на бреющем полете. Там и сям на земле встают передо мной фонтаны песка – это британские снаряды. Я набираю высоту 200 м. Черный взрыв около нас, еще всплески песка здесь и там и, наконец, все закончилось».

«Гладиатор», который зажег со второго захода капитано Риччи, сгорел почти дотла. Второй «гладиатор» прикончили совместными усилиями два остальных «фиата». У этой

машины сгорела задняя часть фюзеляжа вместе с хвостовым оперением. Ее уцелевшие агрегаты позднее переправили в Аден. Узнав о налете, командование RAF приказало срочно покинуть британское Сомали также пилотам двух остальных «гладиаторов», размещавшихся в это время на аэродроме Лафруг. После их отлета в Аден колония осталась практически без противовоздушной обороны. В качестве слабого утешения было решено использовать для патрулирования в воздухе истребители «бленхейм», имеющие значительную дальность полета. В этот же день пайлот-офицер Корбоулт, получивший такое задание, сумел повредить над Берберой бомбардировщик SM.79, возвратившийся на базу с одним убитым членом экипажа на борту.

В течение нескольких следующих дней итальянские самолеты бомбили перевал Туг Арган, где британцы «оседлали» между гор единственную дорогу в центральной части колонии, ведущую из Харгейса в Берберу. Один SM.81 солдаты умудрились сбить огнем из обыкновенного пехотного пулемета. Утром 10 августа туда отправились также три «бленхейма» из 8-й эскадрильи – маскируясь облаками, они сбросили бомбы на врага с пологого пикирования и сразу развернулись обратно, чтобы избежать боя с патрульными истребителями. Тем не менее CR.42 все же успели повредить фронтальной атакой один из бомбардировщиков. Из другой тройки «бленхеймов», действовавшей после обеда в том же районе, были потеряны два самолета, столкнувшиеся в воздухе.

Севернее британские крейсера «Карлайл», «Серез» и эсминец «Кимберли» обстреляли из орудий итальянские войска, наступающие вдоль побережья на левом фланге. Продвижение этой колонны замедлилось, однако не из-за обстрела, а по причине песчаной почвы, «съедавшей» шины автомобилей.

Серьезные потери по меркам этой кампании британцы понесли 12 августа. С утра звено «фиатов» перехватило пару «бленхеймов» 11-й эскадрильи, летевших бомбить вражеские артиллерийские позиции около деревни Дарборук. После боя один бомбардировщик совершил вынужденную посадку в районе Берберы, а второй дотянул до Адена – оба самолета получили настолько сильные повреждения, что ремонтировать их уже не имело никакого смысла. Через несколько часов над этим районом появилась еще тройка «бленхеймов» из 39-й эскадрильи – ее встретил одиночный истребитель CR.32 410-й эскадрильи, который пилотировал соттененте Альберто Веронезе. Он сразу атаковал флагманский самолет, но неожиданно и сам попал под удар. Сержант Томас, защищая ведущего, сбросил бомбы и напал на врага. Отчаянный поступок, поскольку Веронезе легко уклонился от атаки и, выполнив пару виражей, «повис» уже на хвосте самолета Томаса. Крупнокалиберные пули прошли фюзеляж бомбардировщика и угодили в кабину, убив штурмана и ранив Томаса в правое плечо. Истекая кровью, британский пилот пошел на снижение и вскоре посадил самолет

«на живот» в 60 км от Берберы. Веронезе в этой схватке тоже не избежал попаданий, получив легкое ранение.

В южном секторе на следующий день было отмечено применение новых самолетов-бомбардировщиков «Фэйри Бэттл», поступивших на вооружение 11-й эскадрильи SAAF. Четыре таких самолета совершили налет на Джимму, но были встречены сильным зенитным огнем, а затем атакованы истребителем. В итоге один «бэттл», отставший от строя, назад не вернулся.

В британском Сомали итальянские войска продолжали теснить союзников, одновременно обходя их с флангов – со стороны Зейлы и Бурао. 15 августа новый английский командующий вооруженными силами «Сомалиленда», генерал Голдуин-Остин, отдал приказ об отступлении, считая сражение уже проигранным. Британские части начали отходить в направлении Берберы, находясь под атаками вражеской авиации. Бомбардировщики SM.79, SM.81 и Ca.133 регулярно бомбили звеньями линии британских коммуникаций, оборонительные позиции и транспортные корабли в портах. 16 августа началась эвакуация союзных войск в Аден. В этот день итальянцы предприняли несколько воздушных налетов на порт. Утром зенитчики, прикрывая транспорты, отогнали два самолета SM.81, добившись нескольких попаданий. Около полудня они отбили атаку пары SM.79, повредив еще один вражеский бомбардировщик. А немного позднее отличились французские пилоты из 8-й эскадрильи RAF, патрулировав-

шие район порта на «мэрилендах». Они напали на тройку SM.79, и лейтенант Рито-Лаше заявил одну победу, которая ему, однако, не была официально засчитана, поскольку падения «савойи» никто из союзников не видел. За бомбардировщиком протянулась только тонкая полоса черного дыма, на которую даже итальянский экипаж самолета во главе с соттененте Конти не обратил внимания. Но через некоторое время бомбардировщик неожиданно взорвался в воздухе, и его обломки упали в окрестностях Шейка.

Очередную воздушную победу одержал на рассвете 18 августа соттененте Веронезе, вылетевший в паре с сержанте-маджиоре Вольпе на перехват тройки «бленхеймов» из 11-й эскадрильи, бомбивших транспортные колонны около Лаферуга. Меткой очередью он зажег самолет сержанта Гая, вспыхнувший ярким пламенем. Весь британский экипаж, прыгавший с парашютами, получил сильнейшие ожоги, и из его состава выжил позднее только один человек. Англичане с утра провели удачную операцию силами пяти «уэллсли» из 223-й эскадрильи. Используя в качестве аэродрома подскока базу на острове Перим, расположенном в Баб-Эль-Мандебском проливе, они атаковали итальянский аэродром в Аддис-Абебе. На подходе к городу бомбардировщики были встречены зенитным огнем, а в воздухе, несмотря на плохую погоду, находился истребитель CR.42, выполнивший несколько атак группы с разных направлений. В результате четыре «уэллсли» получили различные поврежде-

ния, но все бомбы легли точно в цель. Согласно итальянским данным, на аэродроме превратились в обломки три самолета Ca.133, один SM.79 и один SM.75, а еще два самолета (SM.79 и SM.81) нуждались после налета в серьезном ремонте.

19 августа последние воинские части союзников покинули Берберу, и бывшая британская колония перешла к итальянцам. Как оказалось в дальнейшем, это была единственная крупная победа итальянских войск в Восточной Африке. С точки зрения общей стратегии она не имела существенно-го значения, так как не давала очевидных преимуществ для ведения последующих боевых действий. Кроме того, британцы в ходе этого сражения понесли сравнительно небольшие потери в людях – в боях погибли всего 38 военнослужащих английских войск, 102 получили ранения и 120 пропали без вести. Для сравнения, у итальянцев потери были в 10 раз больше – 465 человек погибших, 1540 раненых и 34 пропавших без вести. Самолеты RAF, базирующиеся в Адене, в период с 5 по 19 августа выполнили 184 боевых вылета и сбросили на врага около 60 тонн бомб. При этом семь самолетов полностью выбыли из строя и 10 отправились в ремонт.

После победы активность итальянской авиации в течение двух недель заметно снизилась, но британцы не оставляли противника в покое. 20 августа пять «бленхеймов» из 11-й и 39-й эскадрилий неожиданной атакой разбомбили ангар на аэродроме около Диредавы – под его обломками сгорел бом-

бардировщик SM.81, находившийся в ремонте, и небольшие повреждения осколками получил истребитель CR.32, располагавшийся рядом с ангаром. На обратном пути «бленхеймы» догнали два CR.42 из 413-й эскадрильи – один бомбардировщик вскоре загорелся и рухнул на землю вместе с экипажем, а другой с многочисленными пробоинами дотянул до Адена и потерпел аварию во время посадки. Обе победы пошли на счет капитано Санторо. В южном секторе «бэттлы» из состава 11-й эскадрильи SAAF открыли 21 августа серию воздушных налетов на Могадишо. Шесть самолетов, принимавших участие в атаке, уничтожили на земле пять бомбардировщиков Ca.133, и еще столько же получили повреждения. Причем из числа поврежденных два «капрони» пострадали так, что невредимыми у них остались только моторы. 24 и 25 августа «бэттлы» выполнили четверками еще пару рейдов на Могадишо, и три налета на город состоялись 28 августа. Особо крупных успехов южноафриканцам уже не удалось добиться, но и потерь они не имели. Итальянцы в этом районе пытались использовать в качестве истребителей разведчики-бипланы Ro.37bis, но они оказались не в состоянии преследовать более скоростные вражеские бомбардировщики. С другой стороны, рапорты экипажей рисовали весьма радужную картину, представляя в качестве успеха около 800 уничтоженных в пригороде автомобилей! Правда, впоследствии выяснилось, что бомбили они автомобильную свалку, на которую ненужные машины стаскивались, веро-

ятно, со всей Эфиопии.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.