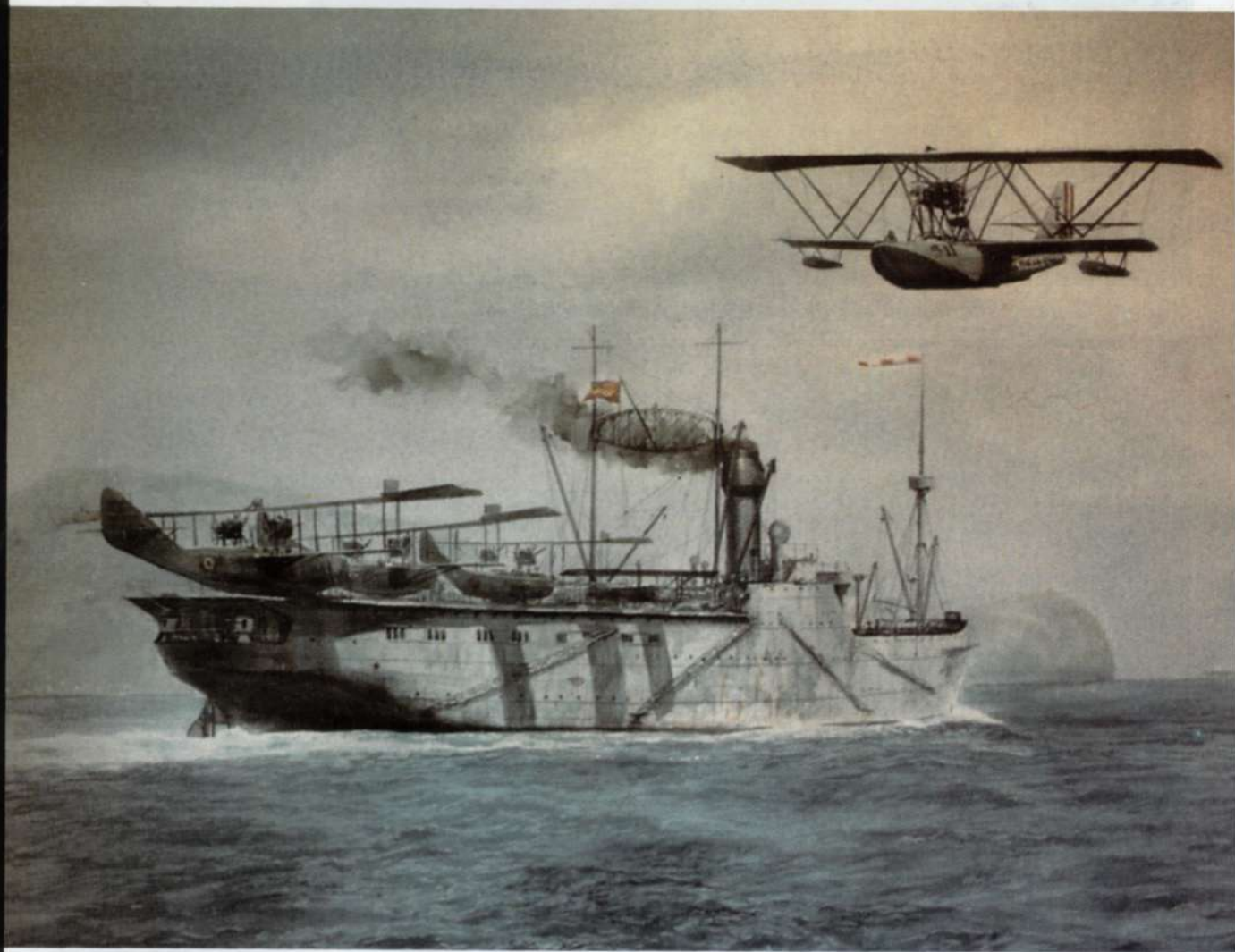


ГИДРОАВИАТРАНСПОРТ «ДЕДАЛО»



ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»





Модель авиатранспорта «Дедало» из мадридского Военно-морского музея, масштаб 1:200



Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

А.Анка Аламильо,
Н.В.Митюков

Гидроавиатранспорт «Дедало»

6 (105)•2008 г.



Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Рег. свидетельство ПИ № 77-12434

Издается с января 1995 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ —

ЗАО «Редакция журнала «Моделист-конструктор»

Главный редактор — доктор **А.С.РАГУЗИН**

Ответственный редактор **Б.В.СОЛОМОНОВ**

Ведущий редактор **Л.А.СТОРЧЕВАЯ**

Компьютерная верстка: **Д.А.ДОЛГАНОВ**

Корректор **Н.Н.САМОЙЛОВА**

Графика: **П.В.СОЛОМОНОВ**

Ш127015, Москва, А-15, ул. Новодмитровская, д.5а,
«Моделист-конструктор»

©787-35-52, 787-35-53

www.modelist-konstruktor.ru

Подл. к печ. 28.05.2008. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная № 1
Печать офсетная. Усл. печ.л.4. Усл. кр.-отт. Ш,5. Уч.-изд. л. 6
Заказ № 1631. Тираж 3000 экз.

Отпечатано в ОАО «Орден Трудового Красного Знамени
«Чеховский полиграфический комбинат».

Адрес: 142300, г.Чехов Московской обл., ул. Полиграфистов, д.1

Сайт: www.chpk.ru. E-mail: rtmarketing@chpk.ru

Факс: 8 (49672) 6-25-36, факс: 8 (499) 270-73-00.

Телефон отдела продаж услуг, многоканальный: 8 (499) 270-73-59

Претензии по поводу типографского брака принимаются
полиграфкомбинатом в течение двух месяцев.

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением автора.

Авторы материалов несут ответственность за точность
приведенных фактов, а также за использование сведений,
не подлежащих публикации в открытой печати.

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблюдение
их авторских прав несут авторы материалов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

Уважаемые читатели!

Предлагаемый вашему вниманию выпуск посвящен испанскому авиатранспорту «Дедало». Он пополнил флот Испании в начале 1920-х гг., когда пиренейская монархия оказалась втянута в долгую колониальную войну в Марокко, которую Испания, а с мая 1924 г. и Франция вели против Республики Риф.

1 июня 1921 г. воинственные рифские племена повели наступление на испанский гарнизон в Дар-Абар в Северном Марокко и одержали ряд побед. В июле того же года рифские войска А. аль-Керима наголову разгромили испанский экспедиционный корпус генерала Сильвестра у г.Ануаль и, заняв г.Сиди-Дрис, развернули наступление в восточном направлении. Сильвестр застрелился. Рифы захватили большие трофеи.

19 сентября 12 племен создали Республику Риф, которую возглавил А. аль-Керим. Его армия была неплохо вооружена и отличалась высокой маневренностью. Одержав ряд побед, рифы в 1924 г. вытеснили испанцев к средиземноморскому побережью, городам Тетуан и Мелилья. В апреле 1925 г. они повели наступление против французов, оккупировавших в мае 1924 г. юг республики. Испания и Франция направили в Марокко значительные силы. 9 сентября 1925 г. было начато совместное наступление испанских и французских войск по сходящимся направлениям. 27 мая 1926 г. рифские войска капитулировали. А. аль-Керим сдался французским войскам и был сослан на о.Реюньон.

В тексте монографии калибры авиабомб указываются в фунтовой и килограммовой системах. Это связано с тем, что первоначально закупки боеприпасов для испанской морской авиации осуществлялись в Британии. Однако поскольку в Испании использовалась метрическая система мер, то в дальнейшем перешли на нее.

Список использованной литературы:

1. Blanca Carlier J.M. Buques internados durante la Primera Guerra Mundial // Revista General de Marina (RGM). — №8/1975.
2. Bordeje y Morencos F. Vicisitudes de una politica naval. Madrid, 1978.
3. Busquets C, Campanera A., Coello J.L. Los portaaviones Espanoles. Madrid, 1994.
4. Cerezo Martinez R. Armada Espanola, siglo XIX (En 4 volumes). Madrid, 1983.
5. De la Guardia R. El Primer «Dedalo» // RGM. — № 11/1967.
6. De la Guardia R. El servicio de Aerostacion de la Aeronautica naval (1921—1936). Madrid
7. Lazaro Avila C, Perez Heras A. La Aerostacion militar en Espana. — Madrid, 1995.
8. Ramirez Gabarruz J.M. Barcelona y la Aeronautica Naval // RGM. — №4/1989.
9. Ramirez Gabarruz J.M., Ramirez Galvan J.M. La Aeronautica en la Armada (1917—1987). Barcelona, 1987.
10. Raygua Las Campanas y Actividades del «Dedalo» (1922—1934) // RGM.— №11/1967.
11. Robert J.B. El Buque «Dedalo» y su final // RGM. - № 9/1946.

Иллюстративный материал для настоящего выпуска предоставили:
Archivo General de la Administracion, Archivo Revista General del Marina, Алехандро Анка, Хуан Коэльо, Рамрес Габаррус, Ласаро Авила, Антонио Эрсе

На 1-й стр. обложки — «Дедало» обеспечивает полеты
(акварель Г. Альедо)



Следующий номер «Морской коллекции» —
«Атомный авианосец USS NIMITZ»



Опыт Первой мировой войны оказался востребован не только странами-участницами, но и государствами, сохранявшими нейтралитет. В их число входила и Испания. Проведенные в испанском генштабе совещания однозначно показали, что многие ранее построенные корабли безнадежно устарели.

В результате на свет появился перспективный план развития ВМС, нашедший свое отражение в послевоенных судостроительных программах. Среди экзотики, так и не воплотившейся в металл (например, линейные корабли и крейсера), значились и вполне реальные предложения. В частности, на совещаниях констатировалось повышение роли авиации в будущих войнах и рекомендовалось в обязательном порядке оснащать крупные боевые корабли зенитными ору-

диями, а также в период с 1921 по 1927 г. пополнить флот авианесущей единицей.

Хотя в сражениях Первой мировой войны были продемонстрированы немалые достоинства самолетов, окончательный ответ на вопрос, есть ли будущее у дирижаблей, остался открытым. Поэтому испанцы приняли решение развивать и авиацию, и воздухоплавание, надеясь на практике сделать правильный выбор.

В итоге флот Испании пополнился уникальным многоцелевым кораблем «Дедало» — аэростатоносцем и авиатранспортом одновременно. С учетом же предполагавшихся опытов по взлету и посадке на него самолетов Парнэл «Пантер» с колесным шасси, а также автожира Сьервы, «Дедало» можно с полным основанием назвать универсальным.

Из пароходов — в гидроавиатранспорты

Скалы «Ганзы»

В 1900 г. британская фирма «Вигхем, Ричардсон и Ко» на заводе «Сван Хантер» в Ньюкасле по заказу крупной германской судоходной компании «Ганза» («Hansa») из Бремена заложила одновременно четыре грузовых судна, получивших стапельные номера 373 — 376. Всем пароходам присвоили традиционные для «Ганзы» наименования в честь географических объектов Германии, в названии которых присутствовало слово «скала»: «Аргенфельс» — «Злая скала» (Argenfels), «Вильденфельс» — «Дикая скала» (Wildenfels), «Нойенфельс» — «Новая скала» (Neuenfels) и «Шарцфельс» — «Бодрая скала» (Scharzfels).

Каждое судно строилось примерно полгода. Так, «Нойенфельс» заложили 19 апреля 1901 г., 22 мая его спустили на воду, а уже 3 октября судно приняли представители «Ганзы», присвоив ему международный идентификатор «QHJR». 12 февраля 1901 г. флаг компании подняли над «Аргенфельсом», 11 апреля — над «Вильденфельсом» и 25 августа — над «Шарцфельсом».

Новые пароходы настолько органично вписались во флот «Ганзы», что по их чертежам на германской верфи «Фленсбургер Шиффбау Гесельшафт» во Фленсбурге заложили еще три однотипных судна. С достройкой одного сразу же началось строительство следующего. 21 августа 1901 г. вошел в состав флота «Мариенфельс» («Скала Марии» — Marienfels, стапельный номер 206), 19 февраля 1902 г. — «Шёнфельс» («Прекрасная скала» — Schöpfungsfels, стапельный номер 209) и 14 марта 1903 г. — «Лихтенфельс» («Светлая скала» — Lichtenfels, стапельный номер 222). По данным регистра компании, все семь единиц имели вместимость 5650 брт, длину корпуса — 128 м, ширину — 16,8 м и скорость 11 уз.

До войны суда перевозили грузы на различных направлениях. В общем-то рутинная работа протекала без происшествий, лишь «Мариенфельс» 9 марта 1903 г. в Красном море близ Хургады налетел на риф. Однако судно удалось отбуксировать в Суэц, и после непродолжительного ремонта оно вернулось к перевозкам.

Первая мировая война самым решительным образом вмешалась в судьбу пароходов. Вся семерка 1 августа 1914 г. была задержана властями портов, в которых они находились. Три из них достались странам Антанты: французы конфисковали в Сайгоне «Аргенфельс», а власти Британского содружества в Мельбурне — «Вильденфельс», а в Аделаиде — «Шарцфельс».

В 1921 г. французы продали «Аргенфельс» греческому судовладельцу. Переименованный в «Деметриос Деасиакис» пароход трудился до 1932 г., пока его не сдали на слом в Генуе.

«Вильденфельс» в 1923 г. продали в Италию. 13 февраля 1941 г. пароход, называвшийся к тому времени «Манон», задержали близ Мадагаскара британские корабли, и в дальнейшем судно использовалось в интересах английских властей. 7 октября 1942 г. во время рейса из Калькутты в Коломбо с

Вверху: «Дедало» в конце карьеры. На палубе - четверка летающих лодок Макки М. 18

грузом угля его потопила японская подводная лодка «I-162».

«Шарцфельс» под наименованием «Ара-льон» трудился на австралийских линиях до 1923 г. В 1924 г. его продали в Японию. Переименованный в «Окуни Мару» бывший германский пароход 31 августа 1944 г. потопила американская субмарина «Барб» в 100 милях к югу от Формозы.

Остальные четыре судна «застряли» в нейтральных портах. Оказавшиеся в Гоа (Португальская Индия) «Мариенфельс» и «Лихтенфельс» после вступления Португалии в войну на стороне Антанты в феврале 1916 г. также пополнили ее транспортный флот. Первый из них был переименован в «Диу», а уже 14 октября 1917 г. его в Бристольском заливе потопила подводная лодка «U 57». Зато «Гоа» (экс-«Лихтенфельс») оказался долгожителем. В 1924 г. португальское правительство передало пароход частному владельцу под наименованием «Кубано». Он эксплуатировался до 1950 г., когда был продан на слом в Великобританию.

Оказавшийся в Сабанге (Голландская Индия) «Шёнфельс» стоял на приколе до 2 октября 1919 г., когда его передали британским властям. Переименованный в «Лорд Лондондерри», он трудился на своих новых хозяев до продажи на слом в 1934 г.

Самая же интересная карьера была уготована «Нойенфельсу». В полдень 1 августа 1914 г. он вместе с пароходом «Нейденфельс» зашел в испанский порт Виго. Они выполняли обычный рейс из Бомбея с разнообразным грузом, и у берегов Испании получили радиосообщение о начавшейся войне. Капитаны решили укрыться в ближайшем нейтральном порту в ожидании дальнейшего развития событий. Но война затягивалась, и 23 октября 1914 г. испанцы проинформировали германских капитанов и консула, что в соответствии с нормами международного права Испания интернирует оба парохода. На палубы поднялись моряки из экипажа находившейся в Виго канлодки «Эрнан Кортес», и все ценное оборудование на них было опечатано.

Интересно, что по результатам осмотра испанцы определили характеристики «Нойенфельса»: вместимость 5284 брт, длина 127,4 м, ширина 16,75 м, высота борта 9,55 м, осадка около 7 м, скорость до 10 уз.

«Нойенфельс» на «службе германской»



Совет захваченных судов

В конце мировой войны Испания смогла убедить международное сообщество в том, что, несмотря на нейтралитет, ее торговый флот понес большие потери, и потребовала передать под ее юрисдикцию интернированные в ее портах суда Германии и Австро-Венгрии. Правда, немцы признали лишь один случай незаконного потопления испанской собственности — пароход «Сардинеро», погибший 23 февраля 1918 г. на переходе из Нью-Йорка в Сете с грузом пшеницы для Швейцарии. Несмотря на то, что рейс был предварительно разрешен немецким правительством, его по ошибке отправила на дно подлодка «U 48».

В конце концов нашлось компромиссное решение. В качестве компенсации Испания должна была получить пароходы «Эрифия», «Эюфемия», «Ольденбург», «Келио», «Тринфлед», «Матильде» и «Рудольф». Но против немедленной их передачи выступили как члены испанского кабинета министров, так и чиновники германского посольства. Суть их возражений сводилась к следующему: поскольку война продолжалась, после передачи частным испанским компаниям указанные суда могут быть использованы против интересов Германии. В связи с этим они требовали создания единого административного органа по управлению всеми судами, который контролировался бы германской стороной. Так 15 октября 1918 г. был создан Совет по управлению и администрированию захваченных судов — автономное образование в структуре Национального комитета по морским перевозкам. Немного позднее в Совет вошли представители посольства Германии.

В окончательной редакции договора Испании передавались грузовые суда «Эрифия», «Яворина», «Рома», «Крефельд», «Рига» и «Нойенфельс». Оказавшись под испанским флагом, они получили наименования «Эспанья №1» — «Эспанья №6» соответственно.

Биография новоприобретенных оказалась весьма разнообразной, но самой интересной из всей «компании» оказалась судьба «Эспанья №6». 23 октября 1918 г. «Нойенфельс» перешел во владение Совета, о чем морской комендант Виго сообщил капитану парохода и консулу Германии.

На кормовом флагштоке был спущен германский коммерческий флаг и его место занял испанский; а с грот-мачты убрали флаг «Ганзы», заменив его флагом морской комендатуры. В присутствии представителя Совета немцы передали испанцам всю имеющуюся техническую документацию. Германская команда покинула пароход, а ее место занял временный караул в составе старшего боцмана и четырех матросов с «Эрнана Кортеса».

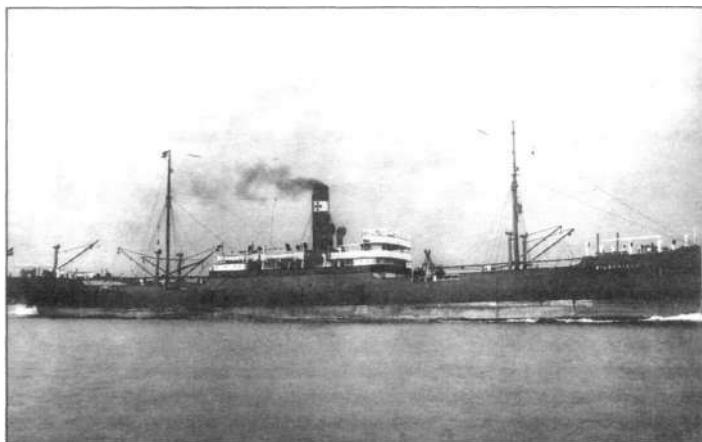
После небольшого косметического ремонта на месте и более основательного в Ферроле пароход внесли в списки торговых судов Совета с портом приписки Виго под наименованием «Эспанья-6» и присвоением международного идентификатора «HLPV». По окончании ремонта в 1919 г. судно осуществляло грузовые перевозки по казенным нуждам. 24 марта 1920 г. его с 7 тыс. т пшеницы задержали в Малаге, поскольку несколько человек на борту заболели бубонной чумой. Незамедлительно пароход отправили в Маон в карантин, где всех заболевших поместили в больницы, а груз пшеницы после дополнительного обследования был признан министерством здравоохранения годным к употреблению.

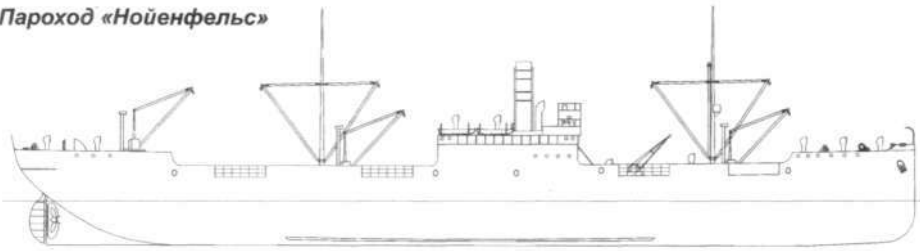
Постепенно Совет склонялся к мысли передать судно в частные руки. Именно в этот момент оно и попало в поле зрения военных.

Дивизион морской авиации

Мировая война со всей очевидностью продемонстрировала возможности авиации. Это не осталось незамеченным и в оставшейся нейтральной Испании. К лету 1917 г. возглавляемое вице-адмиралом Мануэлем Флоресом-и-Каррио Морское министерство подготовило серию мероприятий, вылившихся на первом этапе в королевский декрет от 13 сентября 1917 г. Согласно этому декрету создавалась Морская авиация; для подготовки пилотов учреждалась Школа морской авиации в Картахене и, наконец, следовало начать строительство фабрики по производству авиационной и воздухоплавательной техники. Также организовывались военно-воздушные базы при трех главных адмиралтействах (Кадисском, Картахенском и Феррольском) и две второстепенные базы на южном побережье Галисии и в Маоне.

«Вильденфельс» под флагом «Ганзы»





Но одним росчерком пера, даже королевского, проблемы не решались. В стране практически отсутствовали материальная часть и инфраструктура, а также подготовленные кадры. Зато большой удачей для морской авиации стало назначение в апреле 1918 г. ее начальником капитана 3 ранга Педро Мария Кардона-и-Прието, командовавшего до этого эсминцем «Аудас». Его организаторский талант и обширные связи (Кардона долгое время был советником короля) позволили спустя некоторое время не только создать морскую авиацию, но и сделать ее вполне боеспособной.

Два года Кардона посвятил проработке возможной административной схемы новобразования, разнообразным инспекциям, командировкам в ведущие центры авиации и аэронавтики за рубежом. И самое главное, он начал объединять вокруг себя энтузиастов нового дела. Наконец в мае 1920 г. лейтенанты Капдевия, Сарториус и Тамайо занялись организацией базы гидроавиации в окрестностях Картахены, в последующем известную как Сан-Хавьер. Экспроприация земли под новую базу прошла уже в ноябре, но строительство затянулось на много лет.

В итоге центром зарождающейся морской авиации стала Барселона, где была организована Школа морской авиации. Здесь уже имелся частный аэродром Л а Волатерия, а по соседству с ним располагались озера, размеры которых позволяли производить на них посадку гидропланов; клуб спортивной авиации (впоследствии преобразованный в аэродром Прат) и мастерские «Эртер», где уже осуществлялось лицензионное производство гидросамолетов

Савойя S.13 и S.16. В свободных же бараках мастерских довольно быстро оборудовали голубятню, конюшню, часовню, кладовые, медицинский пункт, кухни и прочие необходимые службы. Кроме того, в районе мола Морро можно было обеспечить базирование больших летающих лодок.

Однако деятельность моряков вызывала скептическое отношение у армейского командования. К тому же оно видело в морской авиации конкурентов. Наконец, в июле 1920 г. была создана совместная комиссия двух оборонных министерств, чтобы выработать общие подходы к решению сложившейся проблемы. В конце концов 27 сентября 1920 г. появился королевский декрет, санкционировавший преобразование Морской авиации в Морскую аэронавтику (Aeronautica Naval). В рамках этой структуры следовало под эгидой Морского министерства объединить авиацию и воздухоплавание.

В октябре того же года правительство выделило средства на приобретение материальной части. Кардона незамедлительно отправился в трехмесячную командировку в ведущие центры Британии, Италии и Франции с задачей выбрать и закупить необходимое оборудование и самолеты. А поскольку участники недавних сражений стремились избавиться от огромных запасов ставшего ненужным военного имущества, то авиационное и воздухоплавательное оборудование приобреталось буквально по бросовым ценам. В 1921 г. началось массовое поступление авиатехники в испанский флот.

Выбор закупочной комиссии пал на гидропланы Феликстоу F.3, Савойи S.13 и S.16,

Маки M.18, учебные самолеты Авро-504 (они могли быть оборудованы как колесным шасси, так и поплавками). Из воздухоплавательного оборудования закупили дирижабли типов «О» и S.C.A., а также привязные аэростаты «Аворио-Прассон». В числе прочего приобрели и два ангара типа «Бессоно» длиной в 26 — 28 м. В марте 1921 г. Министерство обороны уступило Школе большой дирижабельный ангар «Эспанья», установленный в Куатро-Бьентос.

Еще в ноябре 1920 г. был объявлен первый конкурс среди морских офицеров, а 15 января 1921 г. с прибытием двух M.18 с итальянскими инструкторами и двух Авро-504 с английскими, был осуществлен первый набор из девяти будущих пилотов (мичманов и лейтенантов). Обучение испанских курсантов осуществлял капитан «Ройял Эйр Форс» Моксон; инструктором у механиков стал Дж. Галлахер. Устройству и искусству пилотирования «макки» обучал итальянец У. Лонго. Большим боевым опытом обладал еще один итальянец, аэронавт майор Д. Леоне, участник Первой мировой войны.

В марте в Школу стали прибывать закупленные самолеты и аэростаты, а первые полеты курсантов состоялись 18 мая. Утром 7 июня впервые в воздух отправился свободный аэростат — под руководством Леоне начали практическую часть обучения лейтенанты Тавизль де Андраде и Хильен. А 10 сентября в небо поднялся привязной аэростат, буксируемый эсминцем «Аудас».

Пока шло теоретическое обучение и полеты над сушей, необходимости в специальных плавсредствах не возникало. Но как только в июне 1921 г. пилоты первого набора приступили к пробным полетам над морем (как на самолетах, так и на аэростатах), Школа начала обзаводиться собственными кораблями и судами.

Разумеется, что первым из них стал эсминец «Аудас». Использовался он в основном как посыльное судно, а также для транспортировки аэростатов и самолетов. Однако вскоре выяснилось, что гонять довольно крупную единицу к совершившему вынужденную посадку самолету непрактично. Поэтому 16 августа 1921 г. транспорт «Альмиранте Лобо» в Ливерпуле, кроме очередной пары Феликстоу F.3, четырех двигателей «Ролс-Ройс» и прочего необходимого для Школы оборудования, взял на буксир пару катеров типа «Н», а всего в Великобританию приобрели пять бензиновых катеров этого типа. Катер Н-1 сильно пострадал от пожара в январе 1922 г. и более не использовался, хотя, официально его списали лишь в 1926 г. Н-3 затонул в районе Картахены в апреле 1925 г. Все остальные к 1925 г. были списаны и переданы Барселонскому порту.

Морской аэронавтике также передали разоруженный крейсер «Рио де ла Плата» и бывшую канонерку «Кокодрило». В июле 1921 г. пароход «Эспанья №3» отбуксировал из Ферроля выведенный с активной службы «Рио де ла Плата». На его борту оборудовали учебные классы и жилье для морских летчиков, а впоследствии превратили в плавказарму в чистом виде.



Испанский торпедоносец «Свифт» на колесном шасси

Пароход «Эспанья №3» (б. «Рома», 2108 брт, длина 79,6 м, 9 уз.) некоторое время был прикомандирован к Дивизиону морской авиации

Но все эти единицы предназначались для создания «наземной» инфраструктуры и обеспечения безопасности полетов. Планы же «нашего дона Педро», как с любовью прозвали первые испанские морские авиаторы Кардону, были весьма амбициозными. Во время визита морского министра маркиза де Кортины в Барселону Кардона сумел убедить его выделить для морской авиации большой пароход, способный нести до полутора десятков летательных аппаратов.

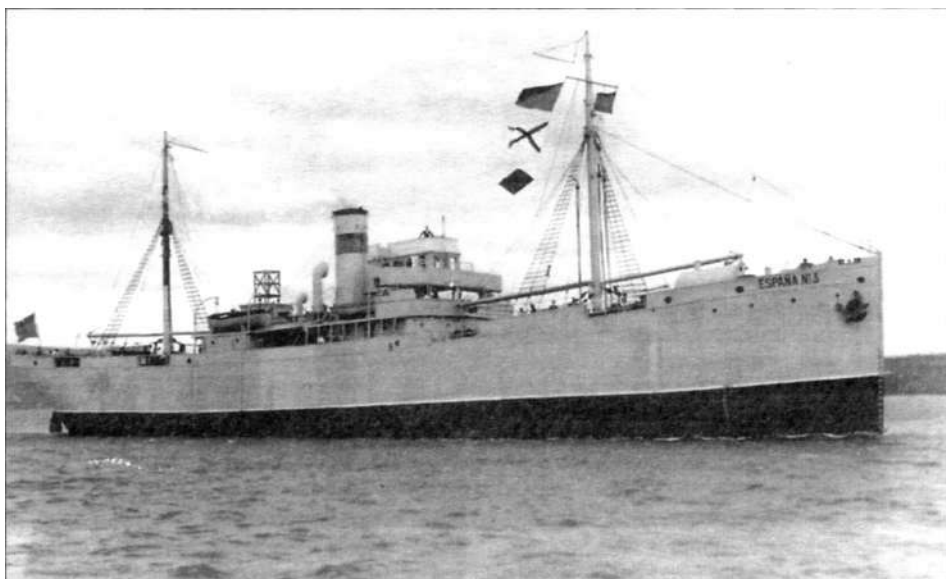
Судостроительная промышленность Испании в то время не могла самостоятельно проектировать и строить полноценные авианосцы. А вот оборудование корабля-базы для гидросамолетов было ей вполне по силам. Да и стоимость его постройки получалась куда меньше.

Интерес к проекту Кардону заметно возрос после военной катастрофы под Ануалем в июле 1921 г., когда испанцы потерпели сокрушительное поражение от войск марокканских рифов (кабилы). Ведь будь в составе флота носитель самолетов-корректировщиков, результат боев мог оказаться не столь плачевным! Незамедлительно секция боевых действий Центрального главного штаба начала переговоры с Великобританией о срочном приобретении там авианосца или любого другого корабля, пригодного для транспортировки самолетов. Британская сторона ответила отказом — «свободного» для продажи корабля просто не нашлось. Пришлось рассчитывать на собственные силы. 26 августа 1921 г. Кардона получил приказ срочно оценить стоимость переделки одного из пароходов, находящегося в собственности Совета. В первую очередь это касалось стоящего в Барселоне парохода «Эспанья №6».

Рождение «Дедало»

Получив приказ 26 августа обследовать судно, Кардона уже через два дня телеграфирует в Мадрид: «Вчерашний день я посвятил изучению возможности приспособить пароход «Эспанья №6» для нужд авиации, консультируясь при этом с полковником Хасинто Весом, инженером-инспектором «Леванте». Я имею честь сообщить В[ашему] Превосходительству, что судно находится в очень хорошо приспособляемом состоянии для вышеупомянутой задачи, с приблизительной сметой работ в два миллиона песет, если работы будут проводиться планомерно, одновременно с использованием местных мощностей, а частично посредством заключенных контрактов с частниками».

Недавно занявший пост морского министра Хосе Гомес Асебо (маркиз де Кортина) решил использовать свой визит в Барселону, чтобы лично ознакомиться с предварительным проектом переоборудования, разработанным Х. Весом, при тесном сотрудничестве с Кардоной. Кстати, одной из целей поездки Асебо было учас-



тие в церемонии передачи флоту первого построенного в Испании гидросамолета Савоя S.13 и подаренного флоту Эусебио Хиральдо Кресло самолета Феликсту F.3, получившего в честь дарителя собственное имя «Медина-Хиральдо». Пользуясь случаем, 17-18 сентября министр посетил субмарины «Исаак Пераль», «Косме Гарсия» и А-3, миноносец «Аудас», транспорт «Альмиранте Лобо» и судно спасения подлодок «Кангуро», не преминув заглянуть на базу Морской авиации.

В целом проект переоборудования судна произвел на де Кортину вполне благоприятное впечатление. Он посчитал это дело срочным и по возвращении в Мадрид поставил вопрос о передаче парохода на очередном заседании Совета министров. Итогом сессии, состоявшейся 22 сентября, стал подписанный королем декрет. По нему «Эспанья №6» передавалась Морскому министерству.

29 сентября Гомес Асебо телеграфировал Кардоне: «Пароход «Эспанья №6» передан флоту, я надеюсь на Вашу самую высокую активность в составлении окончательного проекта по переделке его в транспорт авиации. Вышлите вместе с проектом предполагаемую смету и список всего необходимого для совершения работ. Центральный главный штаб рассмотрит Ваш вопрос с максимальной поспешностью, о чем немедленно будет сообщено».

Официальная церемония передачи судна состоялась 1 октября и сопровождалась заполнением традиционных акта приема-передачи и протокола поставки. По окончании бюрократических процедур судно подняло военно-морской флаг. Королевским декретом от 14 октября «Эспанья №6» переименовали в «Дедало» (Dedalo), в честь персонажа греческой мифологии. Официальное зачисление в списки флота с присвоением тактического номера и международного идентификатора «EBEA» произошло 5 декабря 1921 г.

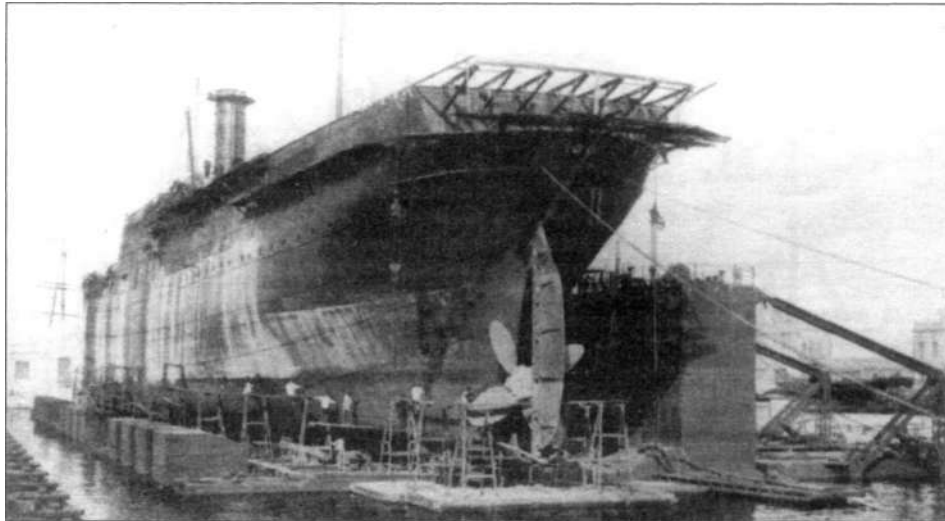
Работая над проектом переоборудования бывшего гражданского судна, Кардона вместе с Весом попытались по максимуму использовать промышленный потенциал Барселоны и расположенных в ее окрес-

тностях предприятий. 27 октября готовый проект лег на стол морского министра. После технической и экономической экспертизы документ был 11 ноября принят на сессии Совета министров и отправлен на подпись королю. Из запрашиваемых 4 млн. песет два предназначались непосредственно для переоборудования, а остальные — на закупку авиационной и воздухоплавательной техники и оборудования.

Интересно, что королевский декрет от 16 ноября ссылается на декрет от 16 августа, в котором Министерству развития предписывалось выставить «Эспанью №6» на публичный аукцион. Реально же августовского декрета, по-видимому, не существовало. Так или иначе, срок в два месяца на «пробивание» необходимых бумаг в условиях традиционной испанской бюрократической волокиты выглядит просто превосходным результатом!

Переоборудование судна началось в середине декабря. Главным подрядчиком выступили «Новые мастерские Болкано», располагавшиеся во внутренней гавани Промышленного порта Барселоны. Для ускорения процесса, работы разбили на несколько очередей, ввели сетевое планирование. В итоге, несмотря на многочисленные срывы по вине субподрядчиков, задержек с поставкой материалов, а также традиционную инертность чиновников как в министерстве, так и на местах, корабль к маю 1922 г. был в общем готов.

Еще в марте на «Дедало» состоялись первые швартовые испытания с дирижаблем типа S.C.A., пилотируемым лейтенантом Хильеном. Работы на корабле к этому моменту продолжались, так что он стоял на приколе. 27 апреля буксиры вывели «Дедало» из барселонского порта, и в устье реки Льебрегат были проведены испытания по швартовке и запуску дирижабля типа S.C.A. в море. Пришвартовавшийся дирижабль, пилотируемый лейтенантами Хильеном и Сьеррой, успешно завели в ангар, а спустя четверть часа вывели и снова запустили. Незамедлительно на корабль от морского министра поступила поздравительная телеграмма, ведь подобные опыты проводились в Испании впервые.



На ходовые испытания корабль вышел 1 мая. После успешного их завершения 20 мая «Дедало» впервые самостоятельно выполнил маневрирование при швартовке и запуске дирижабля: по выходу из порта в районе бакена Льебрегата после

небольшого маневрирования S.C.A. был принят на борт. Дирижабль завели в ангар, а «Дедало» возвратился в порт. На следующий день, приняв на борт все воздухоплавательное оборудование, корабль фактически вступил в кампанию. А 25 мая 1922 г.

Описание конструкции

Общее устройство

«Нойенфельс» (впоследствии «Эспанья-6») представлял собой типичный грузовой пароход. Стальной корпус с прямым форштевнем и округлой, выступающей над рулем кормой, имел две сплошные палубы, центральную надстройку с дымовой трубой и две мачты. Судно имело следующие основные размерения: длина между перпендикулярами 127,72 м, ширина — 16,78 м, высота борта — 9,54 м, осадка — 6,22 м. В «гражданской» жизни водоизмещение в полном грузу — 8470 т. Вместимость — 5650 брт или 3651 нрт. Все корпусные конструкции выполнялись клепаными. Перевозимые грузы размещались в двух носовых и двух кормовых трюмах, а также на палубах твиндека и юта. Всего для этих целей отводилось 13 225 м³ объема внутри корпуса судна.

Во время превращения в «Дедало» транспорт подвергся довольно серьезной перестройке, не затронувшей только машинное и котельное отделения. Впрочем, в его силуэте все равно явно проглядывало «пароходное» происхождение.

Надстройку в ходе переделки сделали выше на один уровень. Это требовалось для оборудования дополнительных кают с целью увеличения площади жилых помещений. Ведь команда «Нойенфельса» составляла всего 63 человек, а в начале военной карьеры экипаж «Дедало» достиг 398 человек, и лишь к концу 1920-х гг. его численность уменьшилась до 330. Несмотря на столь резкий рост экипажа, удалось обеспечить вполне неплохие, по меркам того времени, условия обитаемости, но по сравнению с современными требованиями их вряд ли можно назвать таковыми. Так, на корабле отсутствовала система отопления, и значительный период года в помещениях было холодно и влажно, что неиз-

бежно увеличивало количество простудных заболеваний у личного состава.

Помимо этого незначительно увеличили и размеры мостика, установили вооружение и оборудование для работы с самолетами и дирижаблями. Вся носовая часть полностью принадлежала воздухоплавателям, поскольку считалось, что когда корабль находился на ходу, попадание на нее летящих из дымовой трубы искр маловероятно. Чтобы полностью исключить такую возможность, на трубу надели специальный гаситель, состоящий из металлических сеток, это придало ее верхней части своеобразную форму.

Для приема дирижаблей и аэростатов на баке установили причальную мачту. А для их хранения оборудовали специальный ангар высотой 12 м (на всю возможную глубину трюма), снабженный специальным палубным люком размерами 42х8,3 м. Этого вполне хватало для размещения внутри корпуса готового к полетам дирижабля типа S.C.A. Там же находилось оборудование, предназначенное для обеспечения нужд авиации: станция по производству водорода системы «Lelarge» мощностью 250 — 300 м³/ч (водород получали гальваническим способом); система гибких трубопроводов для наполнения аэростатов; компрессор на 150 атм., запитываемый от двигателя в 35 кВт, баллоны, способные принять 5000 м³ водорода.

Пространство в корме за надстройкой отдали авиации, для размещения самолетов верхнюю палубу пришлось расширить и усилить. По логике вещей, ее следовало бы понизить, чтобы упростить процесс спуска гидросамолетов на воду. Но из соображений экономии «авиационную» палубу просто положили на настил верхней без каких-либо серьезных переделок в силовом наборе корпуса. В результате она оказалась даже выше, чем в носовой части.

Переоборудование «Дедало» близится к завершению. В кормовой части идет формирование авиационной палубы

он вышел в свой первый морской поход; именно эту дату можно считать днем рождения «Дедало».

Еще 3 января 1922 г. специальным королевским декретом был сформирован Дивизион морской авиации. Хотя в документе значилось, что он формируется «временно», фактически эта часть существовала весь период активной службы «Дедало» на флоте. Декрет узаконил списочный состав плавсредств, числившихся до этого при Школе: «Рио де ла Плата», «Аудас», пять катеров типа «Н» (реально четыре, поскольку, как уже упоминалось, один катер буквально через несколько дней сгорел во время пополнения запаса бензина), и, конечно же, сам «Дедало» — ядро этого образования.

Временно Кардона поднял свой флаг на старом крейсере, но 22 марта, когда «Дедало» был уже более-менее готов, он передал командование над «Рио де ла Платой» лейтенанту Флоресу.

Авиационная палуба длиной 60 м и шириной 16,75 м в основном предназначалась для размещения на ней самолетов в ходе предстартовой подготовки и послеполетных осмотров и лишь изредка для хранения машин во время боевых действий и в походах.

Непосредственно под ней находился достаточно просторный и высокий ангар. Для его сообщения с верхней палубой смонтировали лифт прямоугольной формы, оснащенный электрическим приводом. Все необходимые силовые агрегаты помещались к носу от него и частично в надстройке, чтобы не загромождать ангар. В просторном ангаре, помимо хранения самолетов и запчастей к ним, нашлось место и для двух мастерских: столярной и слесарной, с необходимым оборудованием, станками и верстаками. Первая предназначалась для ремонта фюзеляжей самолетов, а вторая — для двигателей. Поскольку в «слесарке» предполагалось также проводить доводку и регулировку моторов, там установили специальный стенд, а в левом борту прорезали круглое вентиляционное отверстие довольно значительных размеров, хорошо заметное на фотографиях.

Расположенные под ангарной палубой трюмы оборудовали для хранения всевозможного имущества и запчастей, вплоть до разобранных запасных самолетов. Ближе к корме там же размещались погреба боезапаса и авиабомб, цистерны авиационного топлива суммарной вместимостью до 231 тыс. л бензина.

«Дедало» мог принять на борт до 20 аэропланов Макки М.18 или сходных с ними по габаритам. Именно под размеры этих самолетов и разрабатывался лифт. Поэтому, когда пришлось принять на вооружение машины более солидных размеров, для спуска в ангар их приходилось разбирать. В связи с большой трудоем-

костью операции те же «скарабы» приходилось держать на верхней палубе, смирившись с неизбежными сложностями хранения и риском их повреждений в плохую погоду. Для защиты от ветра по периметру авиационной палубы установили специальные щиты (они также хорошо видны на многих фотографиях), к сожалению, оказавшиеся неэффективными.

Для подъема и спуска гидросамолетов на воду в кормовой части надстройки бортно смонтировали две невысокие мачты, вооруженные двумя грузовыми стрелами каждая. Последние могли использоваться для спуска на воду и принятия на борт как гидросамолетов, так и корабельных плавсредств. Но из-за недостатка места одновременное использование нескольких стрел было довольно опасным, и в 1926 г. три из них демонтировали, оставив всего одну, на балке левого борта. Обе мачты, для придания им дополнительной жесткости в направлении, перпендикулярном диаметральной плоскости корабля, соединялись между собой солидной ферменной перекладной, ставшей еще одной особенностью внешнего вида «Дедало».

По сравнению с «Нойенфельсом» количество плавсредств на «Дедало» существенно увеличили. На надстройке корабля располагались семь паровых и моторных, а также три гребных катера, один из которых оборудовался в качестве вспомогательного двигателя мотором. Там же разместили и два небольших ялика.

Значительной модернизации при перестройке подверглась бортовая электросеть. В дополнение к старому генератору в 10 кВт в машинном отделении смонтировали две группы электрогенераторов по 75 кВт каждая. Для повышения живучести электрооборудования корабль имел две независимые электрические сети.

Что касается водоотливной и противопожарной систем, их установили практически заново. Старые находились на столь примитивном уровне, что модернизировать их не было никакой возможности. Впрочем, и новые системы, по отзывам служивших на корабле, отличались не слишком высокой надежностью.

Так же, как энергетической установки, изменения не коснулись и рулевого уст-

ройства, хотя его конструкция (над ватерлинией даже при максимальной осадке оставались рулевая машина и верхняя часть пера руля) не соответствовала стандартам ВМФ. Однако перестройка всей кормовой оконечности неизбежно вела к задержке с вводом «Дедало» в строй и лишним расходам.

В связи с увеличением экипажа в трюме корабля оборудовали дополнительные цистерны для питьевой воды емкостью до 80 т. По опыту боевых действий в Марокко, где вода ценилась на вес золота, оказалось, что этого количества едва хватает для обеспечения четырехдневных потребностей личного состава. Хотя запасы провизии «Дедало» позволяли ему действовать в течение 45 дней без захода в базу.

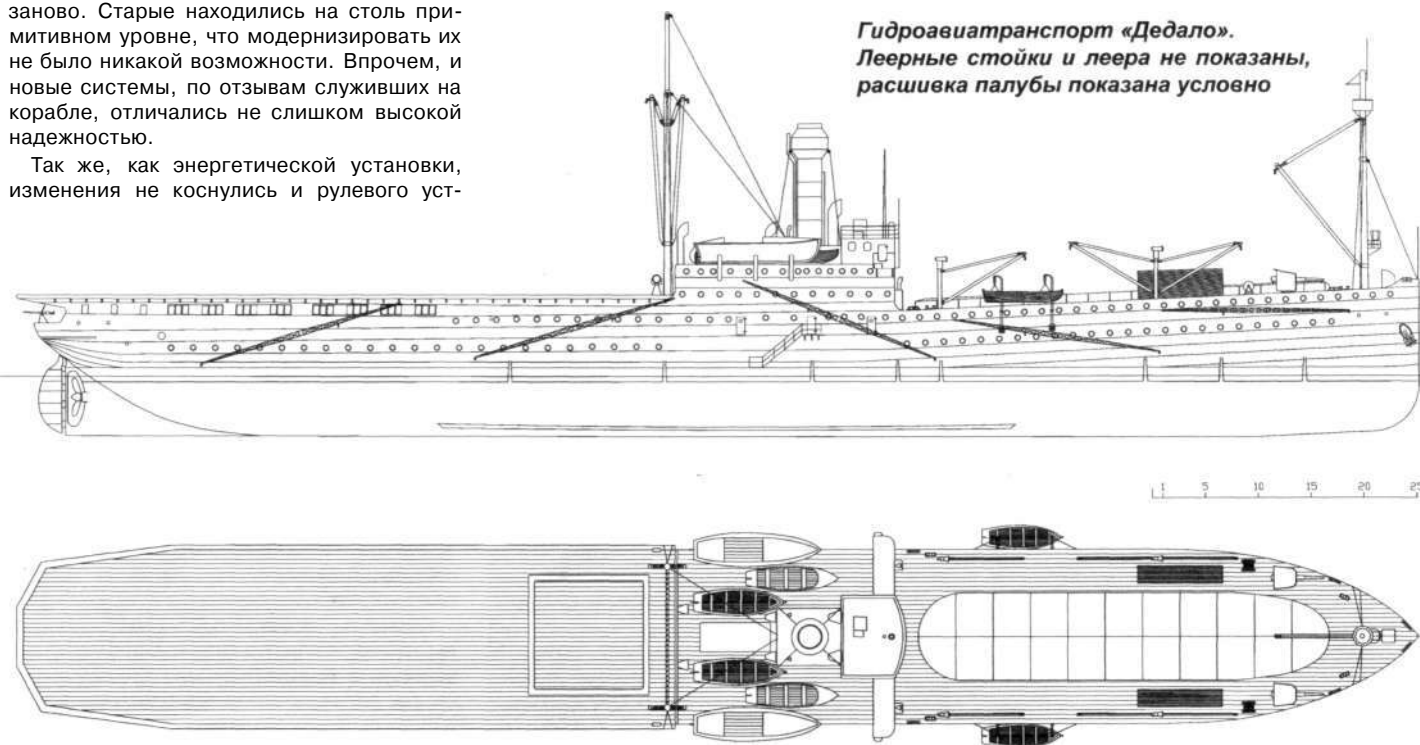
Авиатранспорт снабдили двумя якоря Холла массой по 3035 кг и двумя адмиралтейскими в 1341 и 650 кг.

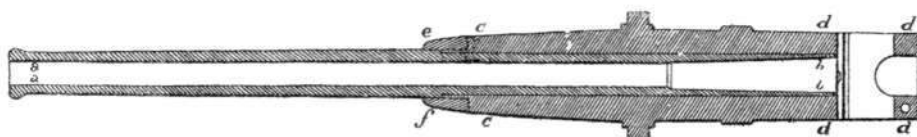
Крайне негативным итогом перестройки стали почти 650 т дополнительных верхних грузов при общем уменьшении водоизмещения почти на 3000 т. В результате корабль вышел из воды буквально по вал гребного винта, а его остойчивость недопустимо уменьшилась. Для приведения «Дедало» к нормальной осадке и приемлемой остойчивости пришлось загрузить в трюмы более чем 3000 т балласта (чугунных чушек и цемента). В ряде публикаций отмечается, что таким образом на авиатранспорте устроили ПТЗ, но в реальности все обстояло гораздо прозаичнее. Теперь полное водоизмещение составило 9900 т, при осадке 7,40 м, высота надводного борта в носу порядка 6 м, в корме — чуть больше 7 м. Более кардинальной перестройке помешали финансовые и временные ограничения: министерству не терпелось иметь в составе флота корабль, способный обеспечить воздушную разведку и корректировку артогня.

Как уже говорилось, главные механизмы в ходе переделки оставили без изменения. На пароходе стояла четырехцилиндровая паровая машина тройного расширения, изготовленная непосредственно самой верфью, с приводом на один вал, посредством которого вращался четырехлопастный винт диаметром 5,87 м. Мощность машины составляла 2200 л.с. (494 ном. л.с.). Пар для нее вырабатывали три цилиндрических трехточечных котла так называемого «морского» типа с обратным ходом дыма, оборудованные стокером (устройством для автоматической подачи угля в топку) типа «Howden». Рабочее давление пара — 37,5 атм. (210 фн/д²), нагревательная поверхность — 585 м², площадь колосниковой решетки — 140 м². Время, необходимое для подъема паров с холодного состояния, составляло 18 ч. На якорной стоянке при заглушенных основных котлах корабельные нужды обеспечивал вспомогательный котел. Его производительности хватало для работы механизмов мощностью до 250 л.с.

Имеющиеся сведения относительно скорости корабля крайне обрывочны и противоречивы. Максимальная скорость, которую показал на испытаниях «Нойенфельс» составляла 12,5 уз., но в то же время большинство регистров указывают его скорость как 9- или 10-узловую. С учетом уменьшения скорости из-за срока службы, можно предположить, что к 1919 г. судно могло развить около 7 — 8 уз. Примерно такую скорость и мог иметь «Дедало». После капитального ремонта котлов в мае 1928 г. он показал на мерной миле 11,8 уз., так что нормальный эксплуатационный ход в этот период составлял около 10 уз., а крейсерский — около 6 уз. Но эти «выдающиеся»

Гидроавиатранспорт «Дедало».
*Леерные стойки и леера не показаны,
расшивка палубы показана условно*





Германское 105-мм орудие
(10.5cm SKL/35 C/97)

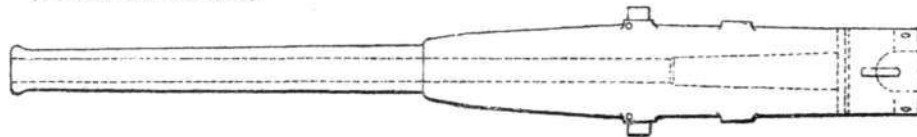


Fig. 2.

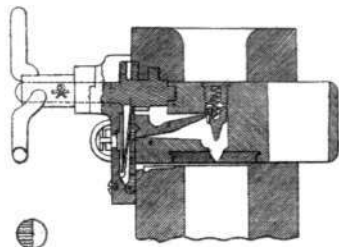


Fig. 9.

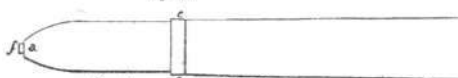


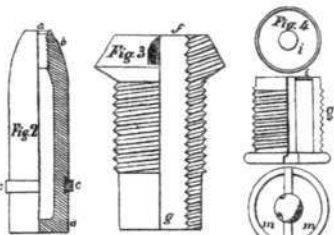
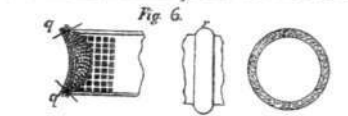
Fig. 11.



Fig. 6.



Fig. 3.



Затвор 105-мм орудия, 105-мм выстрел, схема расположения в гильзе метательного заряда, снаряд и взрыватель

для старого парохода достижения следует признать абсолютно неудовлетворительными для действия в составе эскадры. Это еще раз доказывает, что «Дедало» задумывался и использовался как корабль второй линии.

Изначально вместимость угольных ям на «Ноиенфельсе» равнялась 611 т. При перестройке для повышения автономности их объем существенно увеличили. В итоге корабль мог принимать до 900 т угля в штатные ямы и до 950 т в перегруз. Максимальная дальность плавания экономическим ходом в этом случае достигала 3000 миль.

Для питания котлов имелись цистерны пресной воды емкостью 81 т. Оборудованные в междудонном пространстве цистерны могли принять еще 1070 т. Суточная норма потребления пресной воды на экономической скорости составляла 25 — 30 т и повышалась до 43 т на полном ходу. Согласно информации 1929 г., после капитального ремонта котлов расход уменьшился до 15 и 26 т соответственно.

Вооружение

Артиллерийское вооружение «Дедало» состояло из двух 105-мм орудий Круппа, установленных в носовой части, а также двух 57-мм скорострелок Норденфелта в специальной нише на корме. Последние в основном использовались в качестве салютных пушек. Всю артиллерию «Дедало» получил со старого крейсера «Рио де ла Плата».

Германское орудие 10.5cm SKL/35 C/97 было принято на вооружение испанского флота под названием С.Ас. 10.5-см Т.г. Krupp Modelo 1897 (Орудие стальное 105-мм скорострельное Круппа модели 1897 г.). Масса орудия со станком — 1150 кг, длина ствола — 3680 мм (35 клб), длина нарезанной части — 3375 мм (32,1 клб). Канал ствола имел 32 нареза глубиной 1,25 мм. Заряжание унитарное, гильзовое. Масса металлического заряда бездымного пороха — 4 кг. В боекомплект входил всего один тип снаряда — полубронебойный, с одним ведущим пояском, поскольку остальные признаны испанскими специалистами неэффективными. Длина снаряда — 3,7 клб, масса — 17,4 кг. Масса взрывчатого вещества — 0,85 кг. Начальная скорость 600 м/с, техническая скорострельность — 15 выстр./мин. При максимальном угле возвышения (30,2°) табличная дальность стрельбы составляла 10 800 м, угол падения снаряда — 46°, время полета — 40,63 с.

Штатный расчет — восемь человек под командой коннетабля.

Погреб «Дедало» могли принять до 400 унитарных патронов, из которых, по существовавшим нормативам, 10 должны были храниться на верхней палубе в кранцах первых выстрелов.

Скорострелка Норденфелта принята на вооружение флота королевским декретом 13 марта 1896 г. под названием С.Ас. 57 mm. Т.г. Nordenfelt Marca A. II (Орудие стальное 57-мм скорострельное Норден-

фельта модель А II). Длина ствола — 42 клб, масса орудия — 304 кг, в т.ч. тумбовой установки — 229 кг. Масса заряда бездымного пороха — 880 г. Затвор — клиновой, заряжание — патронное.

Как уже упоминалось, флотские артсистемы малого и среднего калибров снабжались лишь одним типом снарядов — полубронебойным, но 57-мм пушке Норденфелта повезло: боеприпасы для нее производились и армейскими заводами. В итоге в боекомплект могло входить три типа снарядов: полубронебойный (2,68 кг), фугасный (2,7 кг) и шрапнельный (3,7 кг). Шрапнель при разрыве давала 196 пуль массой 11 — 17 г. Начальная скорость полубронебойного снаряда — 570 м/с, фугасного — 541 м/с. Максимальный угол возвышения — 20°, дальность стрельбы — до 6800 м. Скорострельность — 25 выстр./мин. Погреб «Дедало» были приспособлены для приема до 1000 патронов для 57-мм орудий.

Интересно, что в отличие от авиатранспортов и авианосцев других стран, «Дедало» не имел зенитной артиллерии (даже пулеметов), зато его пушки неоднократно использовались для бомбардировок позиций кабиллов.

На корабле имелся двухметровый дальномер системы «Барра и Струда». А для боевого освещения установили три 60-см прожектора.

Бортовое радиооборудование включало радиотелеграф системы «Телефункен» мощностью один кВт и радиопеленгатор системы «Маркони».

Бортовая авиагруппа

Когда возникла необходимость в формировании авиагруппы «Дедало», предъявляемым требованиям более-менее соответствовали «макки» и «савойи». В ходе эксплуатации «Дедало» принимал на борт до 20 — 25 машин такого размера. На основании боевого опыта выработались определенные требования к авиагруппе: обычно она состояла из двух эскадрилий плюс один-два самолета связи.

Для обеспечения боевых действий самолетов и дирижаблей в погребах «Дедало» хранилось до 3000 фугасных бомб калибром 20, 112 и 230 фн, а также до 8000 химических (зажигательных, удушающих и слезоточивых).

За время службы на «Дедало» базировались следующие типы самолетов:

Felixtowe F.3A «Flying Boat»

Размах крыльев — 31,09 м, длина — 14,99 м, высота — 5,69 м. Двигатели — два Роллс-Ройс «Игл VIII» мощностью по 345 л.с. Масса пустого — 3610 кг, взлетная масса — 6024 кг, максимальная скорость на высоте 610 м — 145 км/ч, скороподъемность — 122 м/мин. Потолок практический — 2440 м, продолжительность полета — 6 ч. Экипаж — 2 чел.

Самолет Феликстоу F.3 совершил первый полет в октябре 1917 г., серийно производился в Великобритании. Использовался как разведчик или бомбардировщик. В варианте последнего он мог принять бомбовую нагрузку из четырех 230-фн бомб

(всего — до 418 кг). В испанском флоте вооружался пятью 7 J-мм пулеметами.

В Испании использовались машины модификации F.3A, всего Морская авиация в 1923 — 1926 г. получила 21 шт. В целом самолеты следует охарактеризовать как весьма посредственные, но применялись они довольно активно. Использование затруднялось чрезмерными для «Дедало» размерами. Кроме того, они отличались чрезвычайной хрупкостью конструкции, а их двигатели требовали регулирования после каждого полета. Из-за этого F.3A на «Дедало» использовались ограниченно, и после первых опытов все F.3 были переданы для базирования на берегу. Всего на «Дедало» применялось девять машин этого типа, в том числе «Медина-Хиральдо».

SIAI(Savoia)S.13

Размах крыльев — 11,08 м, длина — 9,02 м. Двигатель — Изотта-Фраскини мощностью 250 л.с., скорость — 195 км/ч. Масса максимальная — 940 кг. Потолок практический — 6200 м, дальность — 850 км. Экипаж — 2 чел. Вооружение: один 7,7-мм пулемет.

Морская авиация приняла первый образец этой машины в Италии, еще 14 были построены в Барселоне с моторами Испано-Сюиза. Использовались в основном в качестве учебных. В состав бортовой авиагруппы «Дедало» S.13 попали из-за отсутствия более современных самолетов. Часть S.13 прошли модернизацию, получив обозначение S.13bis. Однако модернизированные машины, как и исходные образцы, оставались тяжелыми в управлении, неустойчивыми, и, самое главное, их корпуса постоянно текли. Всего на «Дедало» базировалось до 13 машин S.13 и S.13bis (одновременно не больше трех-четырех), включая первый гидросамолет, произведенный в Испании, названный «Эспаньол» (Espanol — испанец).

SIAI (Savoia) S.16

Размах крыльев — 15,5 м, длина — 9,89 м, высота — 3,67 м, двигатель Изотта-Фраскини мощностью 400 л.с. (для произведенных в Испании — Испано-Сюиза 12 Fb, 300 л.с.). Крейсерская скорость — 175 км/ч, максимальная — 194 км/ч, масса пустого — 1852 кг, взлетная масса — 2652 кг, потолок практический — 3000 м, дальность — 1000 км. Экипаж — 2 чел. Вооружение: 7,7-мм пулемет у наблюдателя, до 220 кг бомб.

S.16 проектировался как почтовый и транспортный самолет, был представлен на Парижской выставке 1919 г. Поскольку гражданский вариант не имел коммерческого успеха, фирма разработала его военную версию — S.16bis. После серии перелетов самолет начинает пользоваться популярностью, и несколько стран закупили его для своих ВВС. По некоторым данным, Испания приобрела до 20 машин этого типа, еще около десятка было произведено по лицензии. Первые экземпляры поступили на вооружение в 1922 г. Имел прозвище «Бисиклета» (Bicicleta — велосипед). Снят с вооружения в 1927 г.

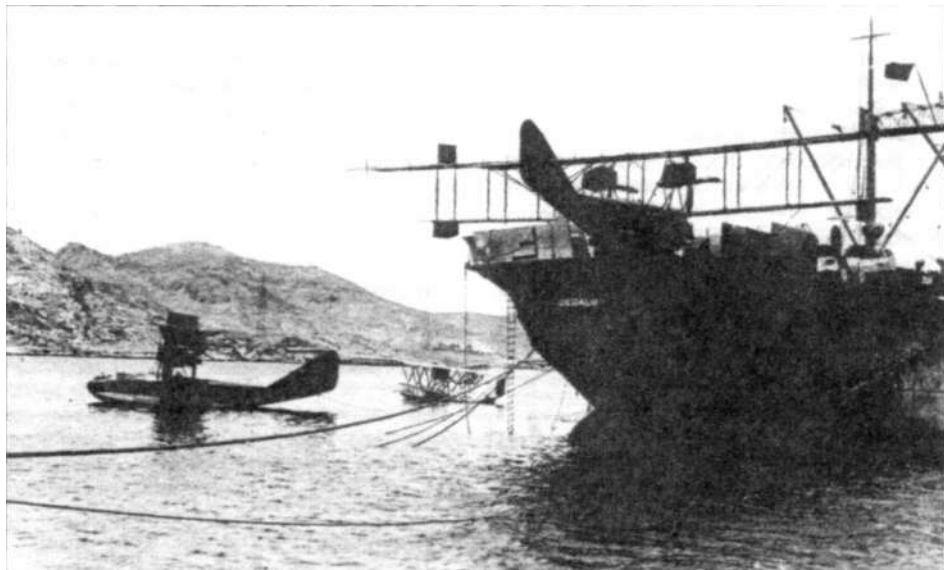
Как и S.13, «шестнадцатые» также не отвечали предъявляемым требованиям. По

итомам применения на «Дедало» несколько S.16bis прошли переделку: была изменена форма носовой кабины, смонтированы стационарные бомбодержатели под крыльями и т.д. В литературе иногда для отличия от S.16bis модернизированные машины называют S.16bisM. 15 мая 1924 г. на заводе «Антуньес» была спущена на воду первая модернизированная S.16bis, и вскоре из шести машин этого типа сформировали эскадрилью. Ее предполагали использовать лишь с берега, но после потери во время шторма практически целой эскадрильи «скарабов» авиагруппу «Дедало» пополнила шестерка модернизированных «савой». В общей сложности на «Дедало» базировалось до 12 самолетов модификаций S.16, S.16bis и модернизированный S.16bisM.

Savoia-Marchetti S.62

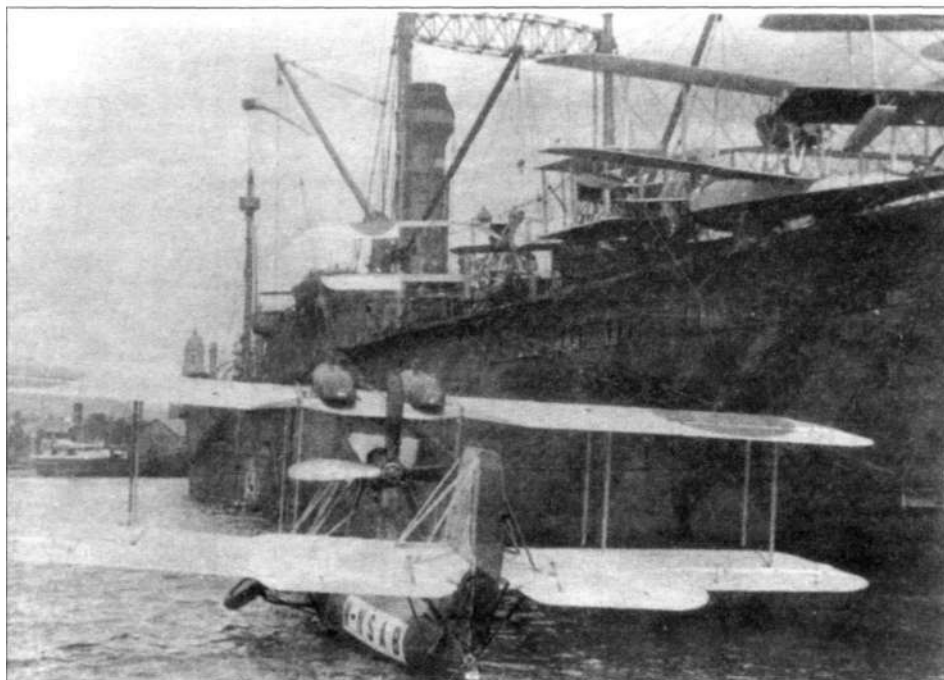
Размах крыльев — 15,5 м, длина — 11,0 м, высота — 4,1 м, двигатель Испано-Сюиза L.12B мощностью 600 л.с. скорость максимальная — 200 км/ч, масса пустого — 1900 кг, взлетная масса — 3000 кг, дальность — 2000 км, потолок практический — 4900 м, время набора высоты 3000 м — 24 мин. Экипаж — 3 чел. Вооружение: 4 пулемета 7,7 мм, 600 кг бомб.

Легкий бомбардировщик и разведчик, разрабатывался под мотор Фиат. Опытный экземпляр появился в 1926 г. В марте 1929 г. морская авиация Испании получила первый планер самолета S.62, на который в апреле установили 600-сильный двигатель Испано-Сюиза L.12B. В ноябре того же года началось серийное производство «савой», продолжавшееся почти 10 лет.



Летающая лодка Феликстоу F.3 рядом с «Дедало»

Макки M.18 на воде у борта гидроавиатранспорта



Наиболее современный самолет авиагруппы «Дедало», но из-за устарелости авиатранспорта широкого применения на нем уже не получил. В бортовой авиагруппе «Дедало», как правило, числились одна-две такие машины. На вооружении береговых частей состояли вплоть до Гражданской войны.

Macchi M.18

Размах крыльев — 15,80 м, длина — 9,75 м, высота — 3,25 м. Двигатель Изота-Фраскини V-4B (на более поздних модификациях — Ассо) мощностью 280 л.с. Скорость максимальная — 187 км/ч, масса пустого — 1275 кг, взлетная масса — 1785 кг, потолок практический — 5500 м, дальность — 1160 км. Экипаж — 3 чел. Вооружение: 7,7-мм пулемет, легкие бомбы.

Самолет задуман как летающая лодка гражданского назначения, но из-за отсутствия на нее спроса в окончательном варианте представлял собой разведчик — легкий бомбардировщик. В конце 1921 г. Морская авиация получила первые две машины, произведенные в Италии, после чего началось их лицензионное производство. Всего получено из Италии 15 и произведено в Испании еще 28 машин. С 1927 г. выпускалась модификация со складывающимися крыльями, предназначенная специально для базирования на «Дедало» (произведена и переоборудована примерно половина всех построенных в Испании машин).

Несмотря на множество недостатков, M.18 можно считать самым удачным приобретением для «Дедало». Всего на нем базировалось 17 машин этого типа (одновременно не больше 12).

Supermarine «Skargb»

Размах крыльев — 14,03 м, длина — 11,30 м, высота — 4,85 м. Двигатель — Роллс-Ройс «Игл IX» мощностью 360 л.с, скорость максимальная — 150 км/ч, крейсерская скорость — 129 км/ч, взлетная масса — 2744 кг, дальность — 400 км. Экипаж — 3 чел. Вооружение: 1 пулемет, 450 кг бомб.

Военная модификация пассажирского самолета «Си Игл», разработана специально по заказу Испании. Для вооружения «Дедало» приобретено 12 экземпляров.

Из-за своих больших размеров могли быть убраны в ангар только в разобранном виде. В результате хранились прямо на верхней палубе, прикрытые специальными щитами, создававшими весьма условную защиту от порывов ветра. После августовского шторма 1924 г. семь оставшихся машин перевели на военно-воздушную базу Сеуты. На период операции в Алукемасе все самолеты временно придали «Дедало». Состояли на вооружении до 1926 г.

Blackburn T.1 «Swift» Mk. II

Размах крыльев — 14,81 м, длина — 10,85 м, высота — 3,75 м. Двигатель — Нэпир-Лайон IV мощностью 450 л.с, ско-

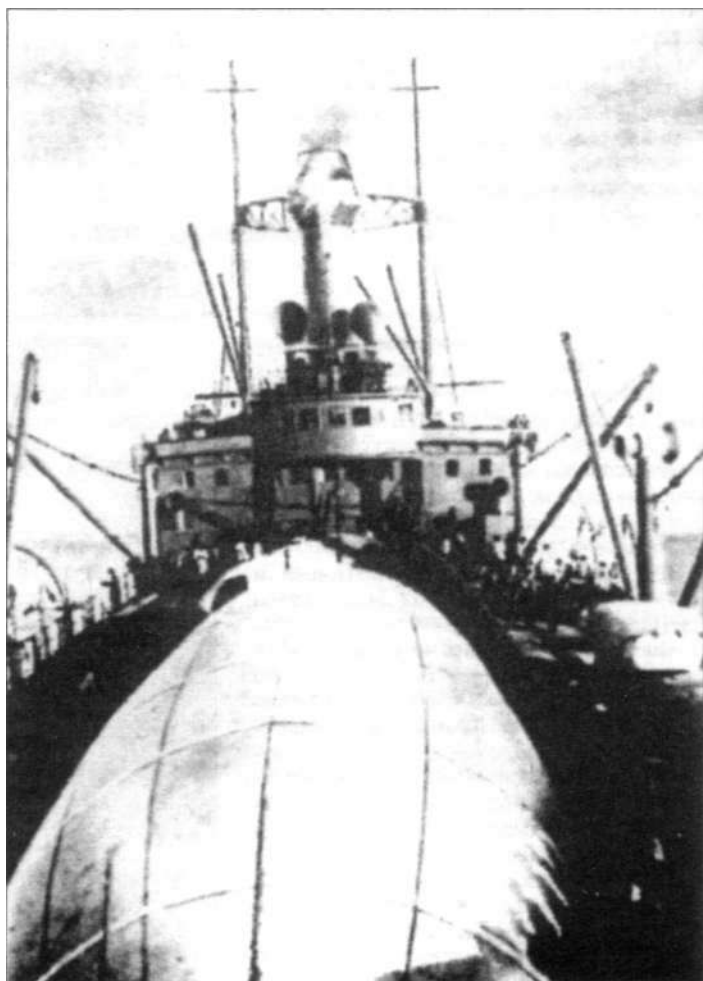
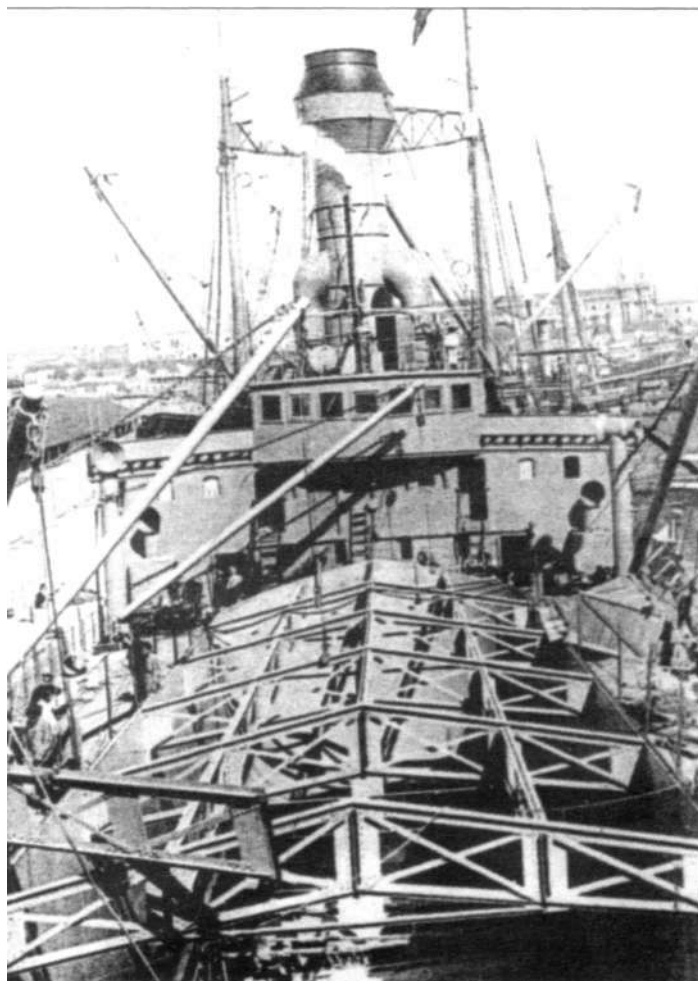
рость максимальная — 171 км/ч, скорость подъемная — 198 м/мин, масса пустого — 1610 кг, взлетная масса — 2857 кг, потолок практический — 4572 м, дальность — 563 км. Экипаж — 1(2) чел. Вооружение: одна 18" торпеда или 680 кг бомб.

Ранняя версия британского торпедоносца «Дарт». Три самолета с возможностью использования с колесным или поплавковым шасси приобретены в 1924 г. Первоначально предполагалось базирование на берегу, но поскольку учения 1927 г. продемонстрировали высокую эффективность торпедоносцев, два «свифта» с поплавковым шасси были включены в авиагруппу «Дедало». Переданы на береговые базы в 1930 г.

Еще несколько типов самолетов можно считать принадлежавшими бортовой авиагруппе «Дедало» только условно, поскольку они либо базировались на море, а «Дедало» лишь осуществлял их снабжение, либо использовались авиатранспортом крайне ограниченно. В первую очередь к их числу следует отнести истребитель Парнэл «Пантер» (Parnall «Panther»).

Теоретически длины палубы «Дедало» могло хватить для разбега и пробега легкого самолета. Для этой цели весной 1922 г. были закуплены две «Пантеры», которым

Слева: носовой ангар «Дедало». Хорошо видны силовые конструкции люка. Справа: уборка в ангар дирижабля типа S.C.A.



требовалась ВПП длиной 35 м. В июле 1922 г. провели несколько удачных взлетов и посадки на суше, подтвердивших необходимые взлетно-пробеговые характеристики, но использовать «Дедало» в качестве носителя этой техники сочли слишком рискованным. Надстройка, располагавшаяся в центре корпуса, давала опасную турбулентность набегающим потокам воздуха. Англичане, столкнувшиеся с подобной проблемой еще во время Первой мировой войны, вскоре спроектировали сплошную полетную палубу. В случае «Дедало» подобная трансформация не имела ни технического, ни экономического смысла. После кратковременного пребывания в упаковочных ящиках в ангарах «Дедало» оба самолета оказались на берегу в качестве учебных машин.

Кроме того, «Дедало» обеспечивал базирование самолетов Дорнье «Валь» и Макки М.24. Несмотря на то, что последние имели складывающиеся крылья, оба типа использовались лишь с берега. Исключение — обеспечение «Дедало» их морского базирования.

Наконец, как следствие удачных испытаний автожира Сиервы, 22 марта 1934 г. появился правительственный декрет, санкционировавший приобретение Морским министерством двух автожиров Сиерва С-30, практически идентичных тому, что проходил испытания на палубе «Дедало». На вооружении «Дедало» они никогда не состояли.

Воздухоплавательное вооружение

Все воздухоплавательное оборудование приобрели в Италии во время работ по переоборудованию «Дедало». Дирижабли типа «О», первоначально предполагавшиеся для базирования на «Дедало», оказались слишком крупными, носовой ангар создавался для размещения дирижаблей типа S.C.A. и двух аэростатов объемом до 1100 м³. Для обеспечения их эксплу-

атации в носу установили специальную мачту с небольшим марсом, а также с мощным прожектором для подсветки места швартовки. Основное пространство ангара непосредственно под люком было отдано дирижаблям, остальное место занимали аэростаты и оборудование к ним: тросы, такелаж, балласт и т.п.; там же находились два небольших тягача фирмы «Фиат».

Дирижабль типа «О» (Osservatori — разведывательный)

Полужесткая конструкция, длина — 55,8 м, диаметр — 10,8 м, теоретический объем — 3500 м³, практический объем — 3600 м³, масса пустого — 2650 кг, полезная нагрузка — 1240 кг. Два двигателя «Коломбо» мощностью по 130 л.с., максимальная скорость — 91 км/ч. Вооружение: до 200 кг бомб.

Опытный экземпляр поднялся в воздух в 1918 г. В феврале 1921 г. дирижабли этого типа опробованы Кардоной в полете и рекомендованы для закупки. Два экземпляра приобретены в конце 1921 г. и получили обозначения 0-1 и 0-2.

После того как дирижабли типа S.C.A. пришли в негодность, попытались ввести в ангар «Дедало» аппарат типа «О». Но было выяснено, что это можно сделать, только если объем дирижабля не превышает 2000 м³, что создавало серьезные трудности с базированием. В связи с этим авиатранспорт использовался лишь для обеспечения полетов дирижаблей типа «О» и кратковременной швартовки. Именно поэтому, когда воздухоплавательное оборудование с «Дедало» сняли, причальная мачта осталась. Приказ разоружить последний оставшийся в строю дирижабль — 0-2 — вышел в мае 1933 г.

Дирижабль типа S.C.A. (Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche)

Полужесткая конструкция, длина — 39,3 м, диаметр — 8,5 м, теоретический объем — 1500 м³, масса пустого — 1080 кг,

полезная нагрузка — 540 кг. Два двигателя «Анзани» мощностью по 40 л.с., максимальная скорость — 82,5 км/ч.

Опытный экземпляр совершил полет в 1921 г. Испанцами закуплено два экземпляра, прибывших в Барселону в марте 1922 г. Получили обозначения S-1 и S-2. В 1924 г. S-1 поврежден во время боевых действий в Марокко и признан негодным для дальнейшего боевого использования, в связи с чем переименован в F-1 (Flacido — слабый). Окончательно пришел в негодность в 1929 г. S-2 потерян в ходе боевых действий в 1925 г.

ПРИВЯЗНОЙ аэростат типа «Аворио-Прассон» (Avorio-Prassone)

Длина — 12,23 м, диаметр — 11,5 м, теоретический объем — 1000 м³, практический объем — 1100 м³, максимальная скорость буксировки — 60 км/ч.

Привязной аэростат, оснащенный двумя рулями высоты и рулями направления. Опытный экземпляр испытан в 1915 г.

В феврале 1921 г. аэростат этого типа опробован Кардоной в полете и рекомендован для закупки. В Испанию в 1922 г. поступили два таких аэростата. Включен в состав вооружения «Дедало», но использовался мало, главным образом, из-за неудачного применения армейских аэростатов в Марокко.

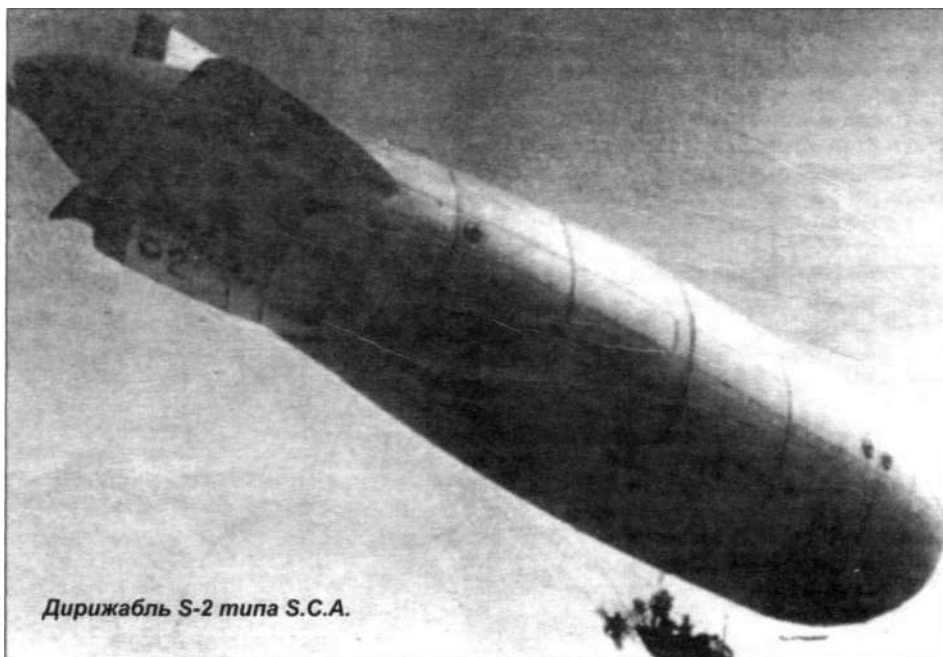
Свободные аэростаты

В отличие от привязных аэростатов свободные подбирались не столь придирчиво. В результате этого в испанской аэронавтике царило полное разнотипье, вплоть до шаров оригинальных и опытных конструкций, произведенных в армейском центре в Гвадалахаре. На «Дедало» базировались аэростаты объемом 900 — 1000 м³, рассчитанные на экипаж из четырех человек и груз, достаточный для длительного путешествия.

Служба

Кампания 1922 г.

Первый выход Дивизиона морской аэронавтики состоялся в мае 1922 г. — сразу по готовности «Дедало». 25 мая он в сопровождении «Аудас», Н-2 и Н-3 направился из Барселоны в Валенсию. В этом походе на борту «Дедало» находилась практически вся материальная часть дивизиона. На палубе разместились готовые к полету три летающие лодки F.3 (в том числе «Медина-Хиральда»), две M.18 и по одной S.16 и S.16bis. В ангаре стояли три M.18 и пара «савой» (S.16 и S.16bis). Они также были полностью укомплектованы для полетов, включая вооружение, но с отсоединенными крыльями, которые можно было пристыковать после подъема на верхнюю палубу. Кроме того, в трюме находились еще два F.3, четыре стареньких S.13, две S.16 и три S.16bis, а также Парнэл «Пантер». Все они были полностью разобраны, но каждый комплектовался работоспособным двигателем. В носовой части располагались два дирижабля типа S.C.A. (S-1 собранный и вооруженный, а неуконплек-



Дирижабль S-2 типа S.C.A.

тованный S-2 — в ангаре) и два готовых к применению аэростата. Корабль настолько плотно «затарил» различным имуществом, что, по отзывам одного из пилотов, невозможно было пройти и пяти метров, чтобы не пришлось обходить либо сложенное крыло, либо какой-нибудь ящик.

На траверзе Сагунто с «Дедало» спустились два «макки» и по одной S.16 и S.16bis, которые в сопровождении дирижабля направлялись к Валенсии. Войдя в порт, «Дедало» снова принял их на борт. По рапорту командира авиатранспорта капитана 3 ранга В. Бенитеса, «эти эволюции вызвали необыкновенное внимание населения Валенсии, которое всячески демонстрировало свои любопытство и интерес как к кораблю, так и к Морской авионавтике. Само наше появление в городе и ежедневные полеты вызвали то благоприятное настроение, которое нельзя охарактеризовать иначе, как гордость за нацию. Корабль и его эскорт были всегда заполнены народом...»

30 мая корабль вышел в море, полеты временно прекратились. Следующим портом на пути дивизиона стала Картахена, где отряд оставался до 26 июня. Здесь «Дедало» окончательно ввели в состав флота как полноправную боевую единицу, а его авиагруппа осуществила многочисленные тренировочные полеты, чередуя их с практическим бомбометанием и учебным патрулированием. Дирижабль на

этот раз полетов не осуществлял — это не позволяли условия базирования. По окончании курса боевой подготовки «Дедало» со своим эскортом сперва направился в Санта-Полу, потом в Аликанте. В обоих портах прошли авиационные шоу с участием дирижабля, неизменно вызывавшие интерес публики. 16 июля авиатранспорт возвратился в Барселону, закончив, таким образом, свой первый практический выход. Все его системы работали удовлетворительно, не возникало серьезных проблем и с авиагруппой, и по решению командования с 1 августа по 15 ноября «Дедало» первый раз отправился на войну.

В 16.00 30 июля «Дедало» вышел в Картахену, куда прибыл к 23 часам следующих суток. Утром 2 августа он снова вышел в море и к вечеру следующего дня достиг Сеуты. Учитывая опыт учебного плавания, авиагруппу сформировали из двух эскадрилий. Первую укомплектовали M.18, а вторую «савойями» (в основном S.16, но из-за некомплекта туда же включили и S.13). Громоздкие «Феликстоу» оставили в Барселоне. Предполагалось, что если в них возникнет необходимость, летающие лодки смогут перелететь в заданный район самостоятельно и затем подключиться к боевой работе. Всего бортовая авиагруппа состояла из 16 гидропланов. Воздухоплавательная группа, как и прежде, включала два дирижабля и три аэростата.

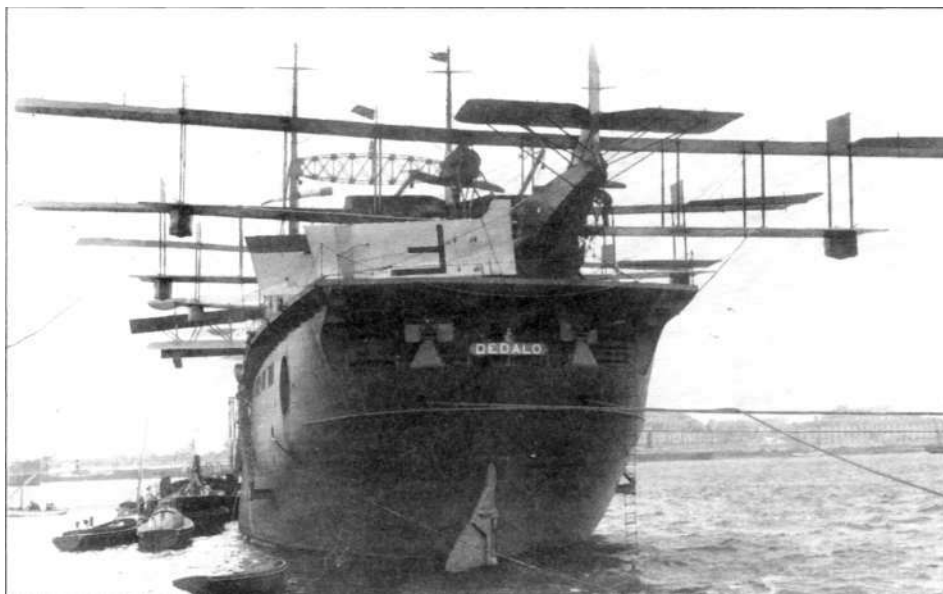
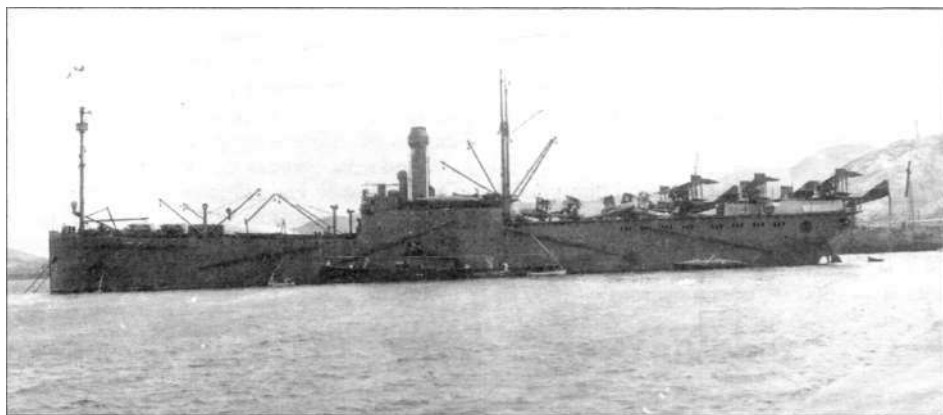
На рассвете 6 августа «Дедало», «Аудас», H-2 и H-3 направились в залив Алукемас, где присоединились к эскадре, став в кильватер крейсеру «Каталунья». Этот день вошел в историю морской авиации Испании. После того, как в 15 часов марокканцы открыли огонь по испанским кораблям, «Каталунья» и «Дедало» выдвинулись в район Морро Нуэбо. Здесь на воду были спущены семь гидропланов (четыре M.18, два S.16 и один S.13) и три шлюпки для облегчения работы авиаторов. «Савойи» предназначались для ведения разведки, зато «макки» впервые сбросили бомбы на позиции рифов. Это в районе пляжа Себадилья сделал экипаж M.18 в составе пилота лейтенанта Ф. Тавиэля де Андраде и наблюдателя лейтенанта Х. Гильена.

На следующий день около шести утра шесть гидропланов снова отправились на бомбардировку позиций неприятеля, сбросив в общей сложности 54 бомбы. В конце дня «Дедало» вместе с эскадрой ушел для пополнения припасов и отдыха в Мелилья; к Алукемасу он вернулся в полдень 10 августа. Поскольку высокий борт авиатранспорта представлял хорошую мишень, а большое количество легковоспламеняющихся материалов и боеприпасов могли сделать единственное попадание в него фатальным, то державший свой флаг на линкоре «Альфонсо XIII» командующий эскадрой приказал ему уйти в Сеуту. Выполняя полученный приказ, «Дедало» направился в Мелилью, по пути обстреляв из 105-мм орудий позицию рифов в районе Морро Нуэбо. Расход боезапаса составил 20 снарядов.

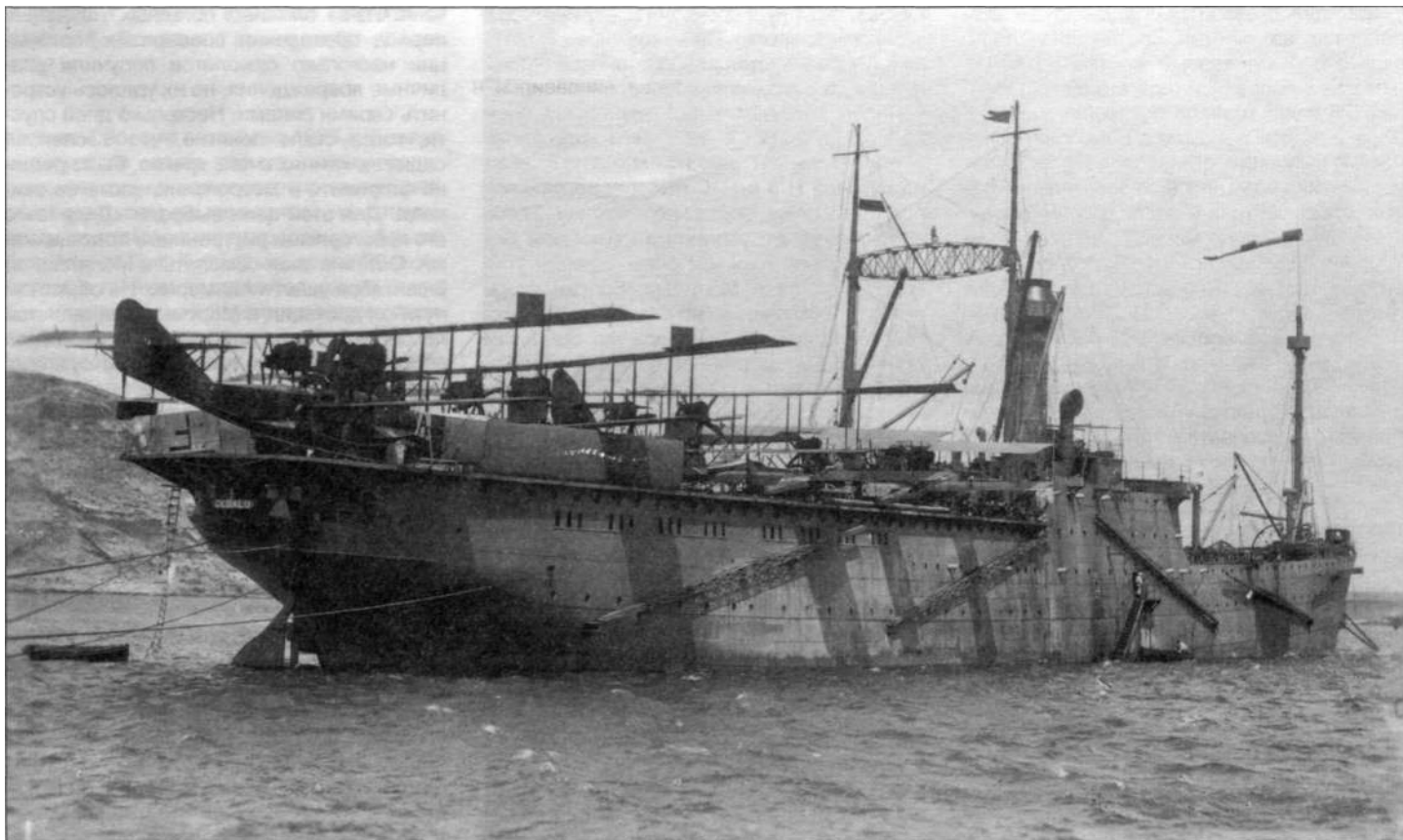
В дальнейшем в кампании 1922 г «Дедало» базировался на Сеуту, изредка уходя в Мелилью и Карраку для пополнения запасов или ремонта, который невозможно было произвести своими силами. До конца августа самолеты авиатранспорта вылетали на боевые задания семь раз (11, 12, 15, 24, 25, 26 и 27 числа), работая, в основном, по горным целям в районе Алукемаса, а также по Велес-де-ла-Гомера. Всего за месяц авиаторы сбросили на противника около 400 зажигательных и фугасных бомб различных калибров.

В сентябре погода значительно ухудшилась. Тем не менее четыре раза самолеты смогли осуществить бомбардировку противника (9, 21, 22 и 23 числа). 8 сентября на разведку позиций марокканцев в районе Алукемаса впервые вылетел дирижабль S-1. В дальнейшем аэронавты летали еще трижды (21, 22 и 23-го), не только ведя разведку, но и сбрасывая бомбы.

1 октября «Дедало» вернулся в Сеуту после захода в арсенал Карраки. Пять дней спустя вместе с «Каталуньей» и двумя сторожевыми катерами он направился в район МТер, где, по данным разведки, наблю-



На с.12–13: «Дедало» в Картахене, июнь 1922 г. На палубе стоят две S.16, две M.18 и три F.3. Видно, что Феликстовы фактически занимают собой все свободное пространство палубы. На кормовом срезе видно 57-мм орудие Норденфелта



дальше сосредоточение войск противника. 7 октября гидропланы осуществили бомбардировку противника, а дирижабль провел разведку. Следующие бомбардировки самолеты «Дедало» производили уже с рейда Сеуты (10, 12, 13, 14 и 17 числа). Очередные налеты (20 и 21 октября) самолеты выполнили в район полуострова Ирис — мыса Пескадорес. Кроме того, дивизион привлекался для конвоирования транспортов «Ласаро» и «Эспанья-4». 25 октября «Дедало» вместе с кораблями дивизиона вышел к Алукемасу, где вечером 26-го дирижабль бомбардировал Сиди-Дрис, а на следующий день по тому же району отбомбились шесть «макки».

Неделю с 1 по 7 ноября «Дедало» с кораблями дивизиона провел в плавании к Аликанте и Картахене, оставив часть своих самолетов в Марокко. Летчики девять раз (1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11 и 13-го) вылетали на бомбежку позиций рифов в районе Алукемаса. Авиатранспорт вернулся в Мелилью 8 ноября, но уже 13-го из-за плохой погоды ушел к Чафаринасу. Начинаясь сезон штормов, и было принято решение вернуть корабли дивизиона в метрополию. Так что 15 ноября «Дедало» направился в Кадис, прибыв к месту назначения вечером следующего дня.

Вынужденное бездействие из-за погодных условий командование решило обратиться себе на пользу, совершив пропагандистский рейс по средиземноморским портам Испании. До этого газеты восторгались боевыми подвигами авиаторов и аэронавтов, а теперь у населения появилась возможность воочию увидеть своих героев. По пути из Кадиса в Барселону «Дедало» и миноносец №21 заходили в Малагу,

Альмерию, Картахену, Аликанте, Валенсию и Таррагон. В этих портах состоялись показательные полеты гидросамолетов и дирижабля, что неизменно вызывало интерес многочисленной публики. Главная цель акции состояла в привлечении молодежи в морскую авиацию, и действительно, уже перед возвращением корабля в Барселону все 50 вакансий курсантов оказались заполнены.

Лишь 29 ноября «Дедало» добрался до Барселоны. Все самолеты и дирижабли незамедлительно передали береговым службам для тщательного осмотра и регламентных работ. Первая боевая кампания «Дедало» закончилась. За шесть месяцев корабль прошел 6604 мили, проведя в море 65 суток. Во время боевых действий ни на авиатранспорте, ни в его авиагруппе не произошло ни одной серьезной поломки. Удалось избежать и боевых потерь.

1923 г.

Кампанию 1923 г. дивизион также начал с учебного выхода лишь в июне. Причина задержки крылась в модернизациях и переделках, произведенных по опыту первого года службы. В марте на «Дедало» оборудовали дополнительные помещения для обслуживания гидропланов, существенно улучшилось и оборудование мастерских. В частности, появилось оборудование для электросварки, новые токарные станки и т.п.

Тренировки авиаторов в этот период проходили довольно интенсивно. В январе приступили к полетам курсанты второго набора. В отличие от первого, где все аэронавты были одновременно и пилотами

самолетов, было проведено разделение на специальности.

Аэронавты упражнялись в полетах на привязных аэростатах, причем один из таких полетов в конце января едва не закончился трагедией: фал привязного аэростата чуть не оборвался. Чтобы не искушать судьбу, с этого времени привязные аэростаты из вооружения «Дедало» были исключены. Обучение курсантов стали проводить исключительно на свободных аэростатах. Хотя, если ветер дул с суши, для подстраховки приходилось выводить в море «Аудас» или катер, но, тем не менее, такие полеты считались более безопасными.

17 июня «Дедало», буксируя Н-3 с Н-4 и сопровождаемый «Аудасом», отправился на Менорку. Авиагруппа в этом выходе насчитывала лишь девять М.18 и дирижабль S-1 (не использовавшийся в походе). После захода в Форнельс отряд прибыл в Маон, где стали на якорь в бухте Фигера.

Погода 20 июня выдалась облачной. Полеты на сей раз начал сам Кардона, вылетевший в качестве наблюдателя с пилотом мичманом Серверой. После посадки самолет подрулил к «Дедало», а место Кардорны занял молодой офицер-интендант Суарес де Танхиль, для которого этот полет должен был стать первым. Гидроплан поднялся в небо, но неожиданно на высоте в 300 м в районе Лос-Фреус вошел в пике и затем врезался в землю. Удар был настолько сильный, что обломки машины нашли более чем в сотне метров от точки падения. Оба члена экипажа погибли. На следующий день тела авиаторов предали земле на кладбище Маона.

Трагедия оказала самое тягостное воздействие на личный состав дивизиона, ведь это были первые жертвы за более чем два с половиной года его существования! 25 июня корабли поспешно вышли в море и вскоре прибыли в Барселону. Полностью выполнить объем запланированных упражнений не удалось. Разбор чрезвычайного происшествия и последующие оргвыводы заняли около месяца. Лишь вечером 20 июля дивизион покинул Барселону, взяв курс на Менорку. Снова посетив Форнельс и Маон, корабли вечером 23-го возвратились на рейд каталонской столицы.

Зато июль оказался удачным для аэронавтов. Второго числа впервые поднялся в воздух S-2, пилотируемый инструктором Леоне, с лейтенантом Хильеном и двумя курсантами на борту. В последующие дни дирижабль осуществил около десятка полетов, в том числе имея на борту пассажиров. По возвращении «Дедало» 9 августа S-2 впервые успешно пришвартовался к авиатранспорту. С этого дня оба дирижабля в вооружении корабля числились уже не номинально.

Следующий выход в море пришелся на середину августа. Вечером 18-го числа «Дедало» вышел в Картахену. В задачу входил поиск подходящих мест в районе Мар Менор для оборудования там пункта базирования дирижаблей и шаров. Но задание выполнить не удалось, поскольку уже в море на авиатранспорт поступил приказ командования принять пол-

ную авиагруппу и срочно присоединиться к эскадре в Марокко. Пришлось возвращаться в Барселону для доведения своей авиагруппы до максимальной численности.

После спешных работ авиагруппу увеличили до шести M.18 и четырех S.16bis, и в полночь 20 августа «Дедало», ведя на буксире H-3 и H-4, покинул порт Вечером 22-го отряд вошел в Картахену. Здесь его вооружение усилили дирижаблем S-2 и воздушным шаром. После приемки угля корабли ушли в Мелилью, бросив якорь в порту назначения ночью 23-го. Отсутствие «Аудаса» объяснялось его скверным техническим состоянием, старый корабль начали готовить к списанию. Для его замены в распоряжение дивизиона передали миноносцы №17 и №19.

Присоединение авиатранспорта оказалось как нельзя более кстати — 26 августа в районе мыса Трес Форкаш, в густом тумане сел на мель линкор «Эспанья». Немедленно в район катастрофы прибыло несколько боевых кораблей, пытавшихся оценить полученные линкором повреждения и организовать спасательные работы. Среди них находился и «Дедало» со своими катерами. Гидропланы и дирижабль авиатранспорта начали плановые облеты района, производя осмотр линкора и следя за противником, чтобы исключить неожиданные действия кабиллов. Нередко полеты сопровождалась бомбардировками или разведкой позиций рифов. По ночам «Дедало» уходил в бухту Трамон-

тана. Из-за сложных погодных условий в период проведения спасательной операции несколько самолетов получили различные повреждения, но их удалось устранить своими силами. Несколько дней спустя, когда стало понятно, что «Эспанья» сидит на камнях очень крепко, было решено отправить в метрополию часть ее экипажа. Для этой цели выбрали «Дедало» с его просторными внутренними помещениями. Оставив свои самолеты в Мелилье, он 6 сентября ушел в Альмерию. На обратном пути он доставил в Марокко специалистов по спасательным работам и необходимое оборудование. Во время его отсутствия гидропланы совершали плановые полеты, взлетая с акватории Мелильи или лагуны Мар Чика.

Практически вся деятельность «Дедало» в кампанию 1923 г. оказалась связана с «Эспаньей». Так, S-2 совершил два десятка полетов общей продолжительностью свыше 30 ч, сделав многочисленные снимки аварийного дредноута. Авиатранспорт также практически все время находился либо в Мелилье, либо у Трес Форкаша. Что касается авиагруппы «Дедало», то еще в августе по заявке сухопутного командования «макки» осуществили несколько успешных бомбардировок позиций рифов у Афрау, а в начале сентября M.18 и S.16bis бомбили также Боккойю, Надор, мыс Пескадорес и МТер.

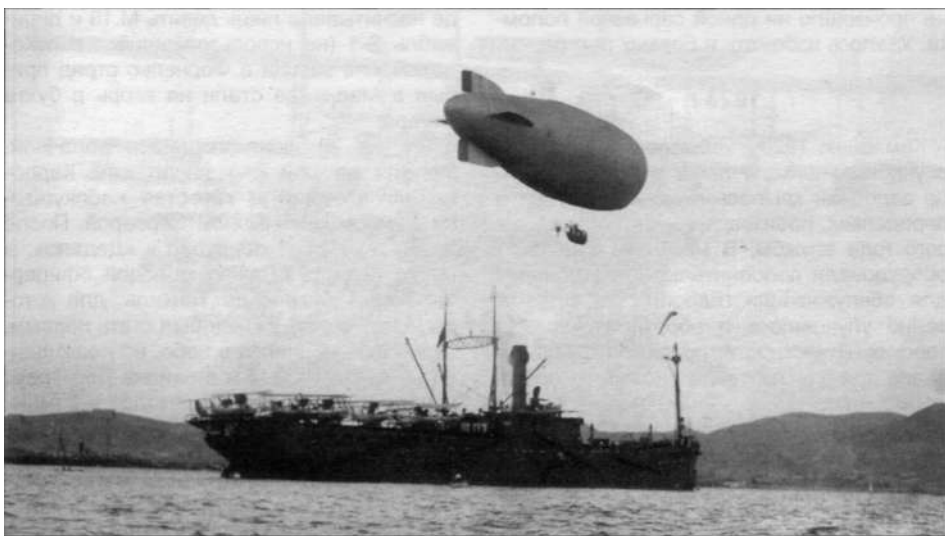
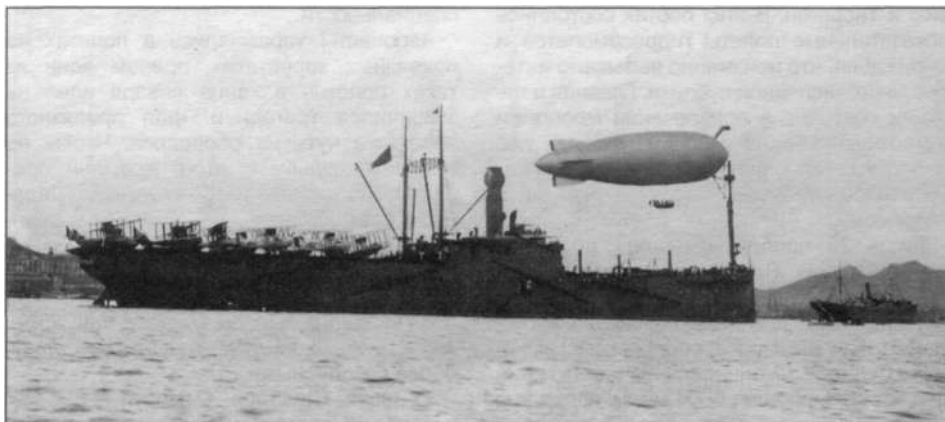
В числе причин, обусловивших присутствие «Дедало» у Трес Форкаш, были, во-первых, находившиеся на нем мастерские с их оборудованием и квалифицированными специалистами, а во-вторых — относительно комфортабельные помещения, в которых разместились участники спасательной операции, включая водолазов, инженеров и технический персонал итальянской компании, специализировавшейся на спасательных работах.

Небольшое разнообразие в рутинные спасательные операции внесли лишь три выхода в район Альмерия — мыс Гата (20, 24 и 30 сентября). Все три раза «Дедало» пытался обеспечить перелет пары «Феликстов» из Барселоны в Марокко. Но если первые две попытки оказались неудачными по причине больших и малых поломок, то 29 — 30 сентября при поддержке «Дедало» звено F-3 под управлением лейтенантов Монтиса и Каррансы совершило девятичасовой полет по маршруту Барселона — Лос-Алькасарес — Мар Чика.

12 октября в каюте старшего боцмана произошел небольшой пожар. Под руководством самого боцмана огонь удалось быстро потушить, так что лишь слегка пострадала обшивка.

18 октября «Дедало» снова вышел в район мыса Гата для обеспечения обратного перелета пары F.3. 21-го корабль зашел в Альмерию, а на следующий день, взяв на буксир H-3 и H-4, покинул Мелилью. После стоянки в Картахене, где с авиатранспорта сгрузили боеприпасы, он взял курс на Барселону, куда прибыл вечером 25 октября,

«Дедало» в Мелилье во время своей первой кампании (ноябрь 1922 г.). Над ним — дирижабль S.C.A.



закончив боевую кампанию 1923 г. В целом она прошла менее удачно, чем предыдущая: несколько самолетов получили повреждения, самым серьезным из которых стало капотирование гидроплана в Альмерии 7 сентября. К счастью, после 20 июня потерь в личном составе больше не было, а все повреждения ликвидировались своими силами.

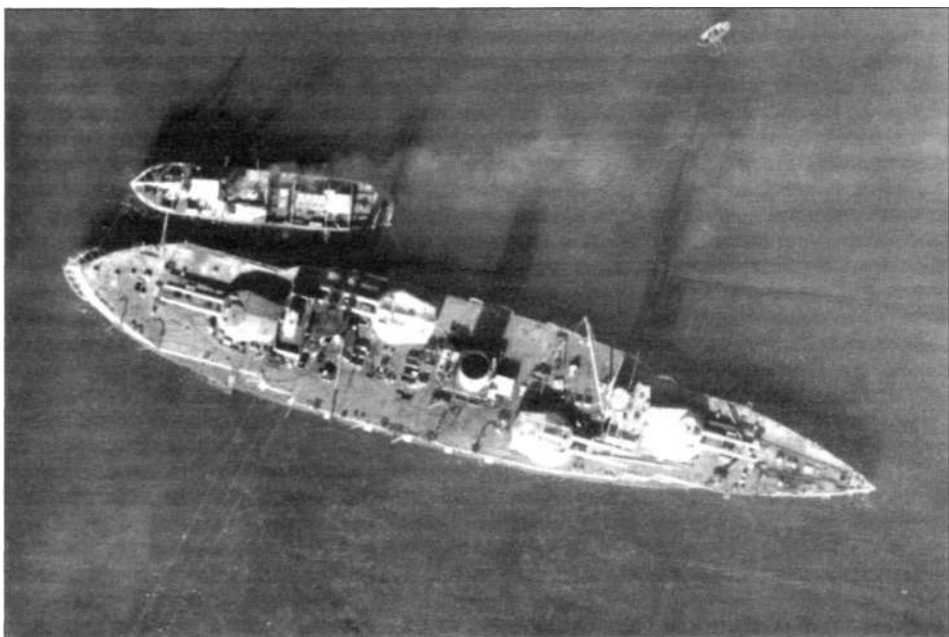
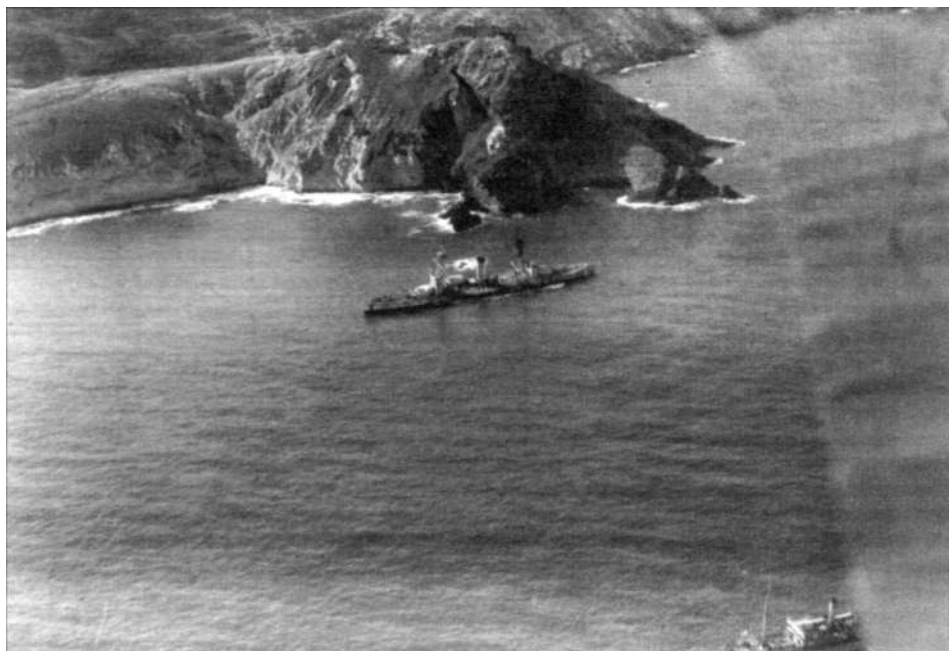
Пока «Дедало» нес службу у берегов Марокко, в Испании произошли большие перемены. В середине сентября в результате бескровного переворота к власти пришел генерал Мигель Primo de Rivera, установивший режим военной диктатуры с опорой на короля. Во внешней политике Primo de Rivera сделал ставку на тесное сотрудничество с Италией. Практически сразу была предпринята попытка наладить контакты на высшем уровне. Для этой цели на ноябрь запланировали визит королевской семьи и Primo de Rivera в Специю, которой предшествовал военно-морской смотр-парад.

Между тем среди армейских офицеров эти празднества, к которым привлекался практически весь испанский флот, получили крайне негативную оценку. Еще бы, армия ведет кровопролитные бои, а флот в это время дефилирует перед королем. Неудивительно, что, например, в мемуарах Игнасио де Сиснероса, в годы Гражданской войны командовавшего республиканской авиацией, содержится много колкостей в адрес морских летчиков: «Мы уже заранее знали, что если боевое задание поручено нашим морским летчикам, резервная эскадрилья должна обязательно подняться в воздух, чтобы выполнить приказ вместо них. Всегда находилась какая-то причина, мешавшая им справиться с заданием».

В середине ноября, после согласования всех деталей маневров, испанский флот сосредоточился у Валенсии. Кроме «Дедало» с неизменной парой «ланчасов» на буксире, туда вошли линкоры «Хайме I», «Альфонсо XIII», крейсер «Рейна Виктория Эухения», четыре субмарины типа «В» и два эсминца.

Утром 16 ноября, когда практически вся авиагруппа, включая дирижабли «О» и «S», была в воздухе, катер с королем и свитой на борту неожиданно вместо «Хайме I» направился к «Дедало». Испанский монарх выразил непереносимое желание встретиться с Кардоной, который с 1907 г. числился почетным помощником короля.

Поскольку данный визит абсолютно не планировался, на борту корабля короля встретил командир капитан 3 ранга Ф. Фернандес перед строем... из двух человек: капеллана и врача. Все, начиная от «нашего дона Педро» и старпома «Дедало», были в воздухе! В сложившейся ситуации произошел еще один курьезный момент, когда спустившийся на дирижабле лейтенант Гильен подошел к группе офицеров, среди которых был и король. Он попытался отдать традиционный рапорт, но Его Величество буквально сразил воздухоплавате-



ля абсолютно неуставным вопросом: «А где ваш Лохматый?» (имелся в виду Кардона с его богатой шевелюрой). На это Гильен незамедлительно ответил: «В воздухе!» Поскольку на самолетах еще отсутствовало радио, на палубе выложили установленный сигнал, чтобы самолеты немедленно возвращались на борт.

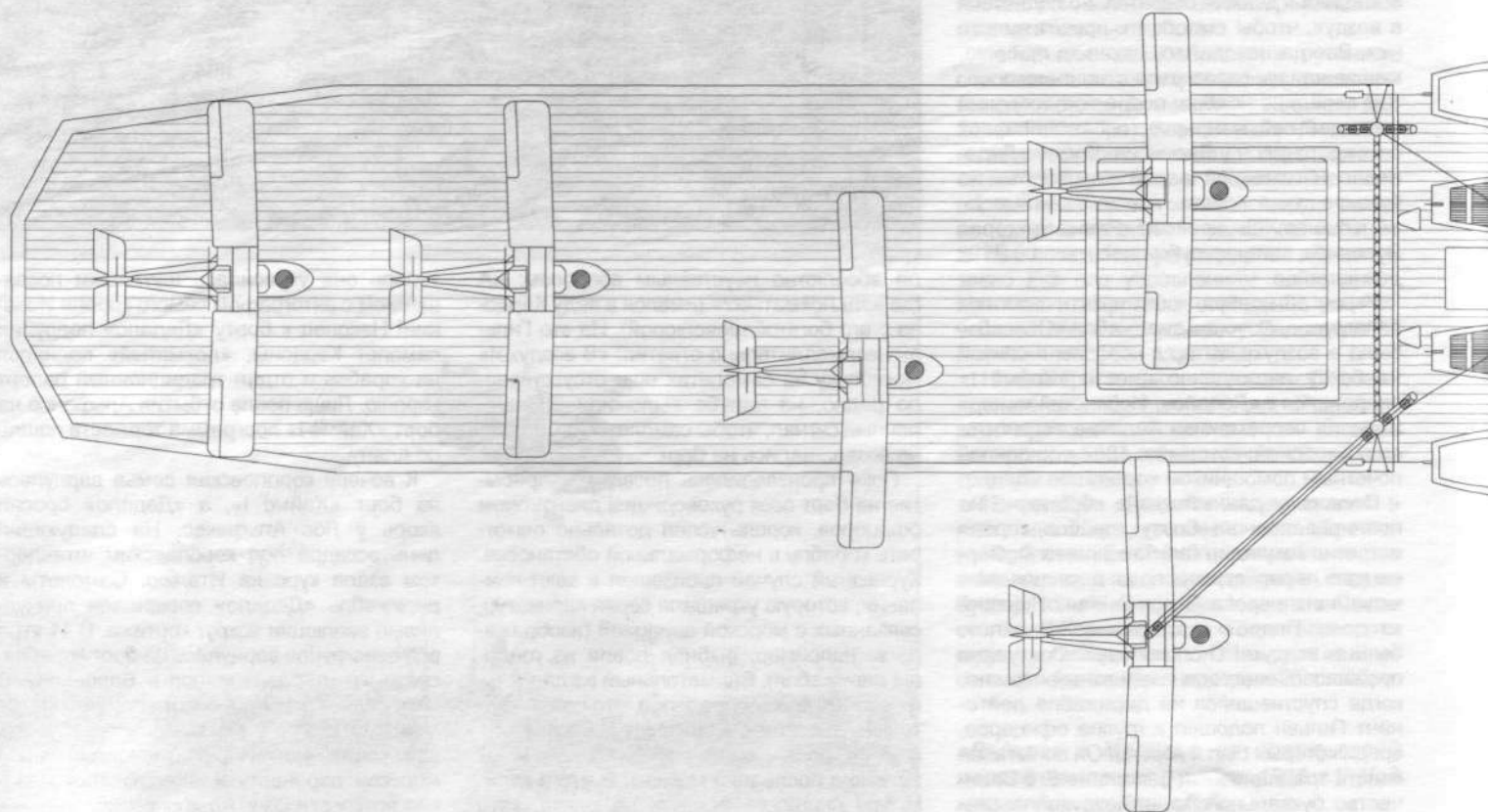
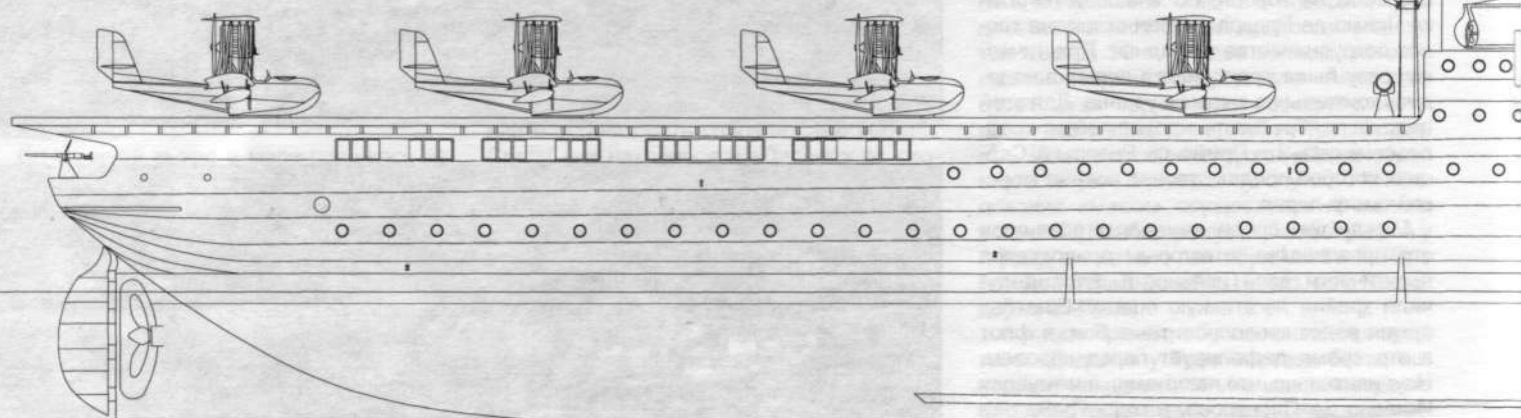
Пока производилась посадка и прибытие на борт всех руководящих дивизионом офицеров, король успел детально осмотреть корабль в неформальной обстановке. Курьезный случай произошел в кают-компании, которую украшала серия карикатур, связанных с морской авиацией (изображалась, например, рыбная ловля из гондолы дирижабля). Внимательный взгляд Альфонсо XIII сразу определил, что одной картинки не хватает. Еще бы, ведь это была карикатура на самого монарха, снятая буквально в последний момент! В итоге карикатуру пришлось вернуть на место, зато

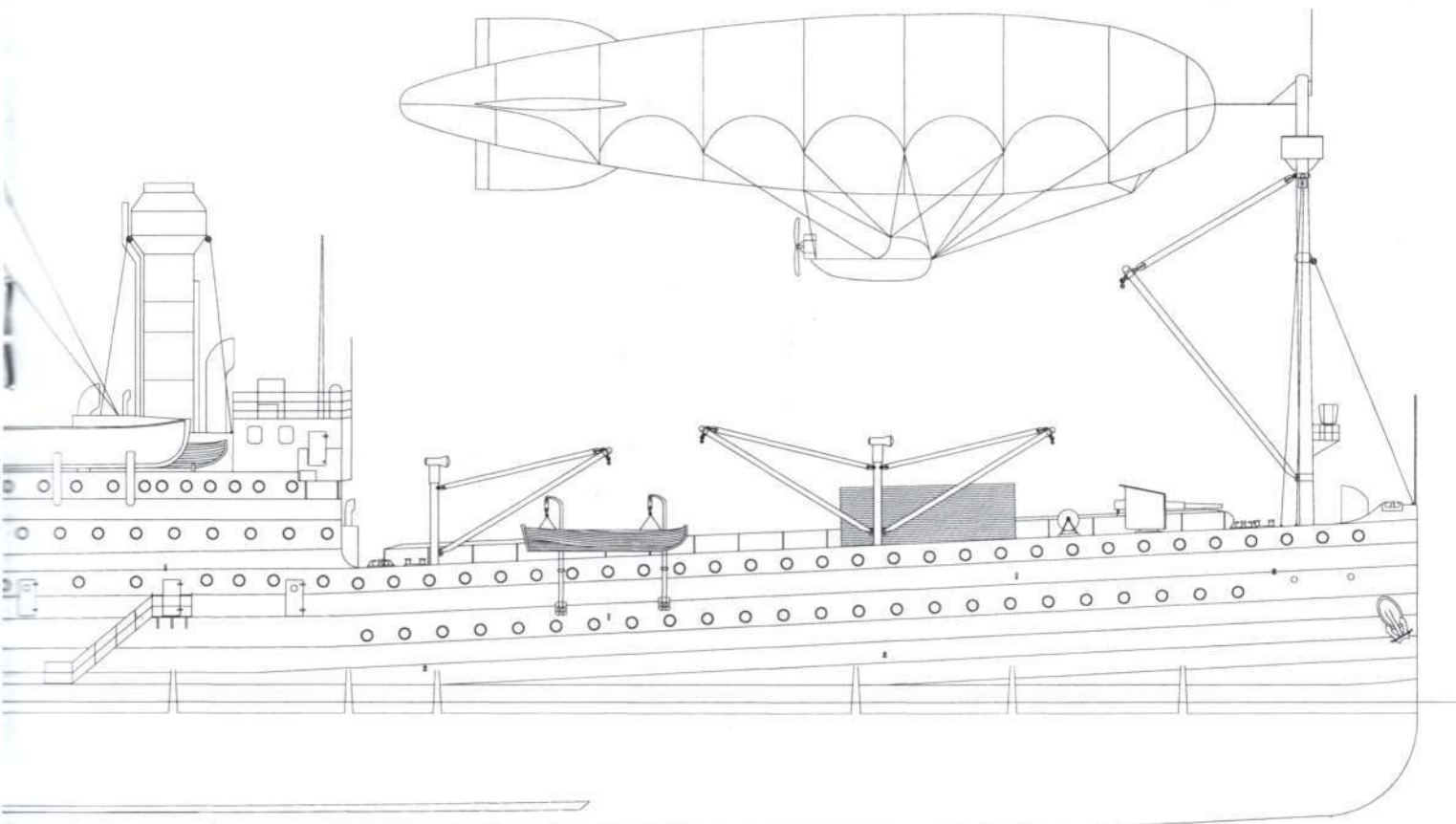
теперь она украсилась шутивным посвящением с автографом самого короля Испании! Наконец к борту «Дедало» подрулил самолет Кардоны, «лохматый» поднялся на корабль и отдал традиционный рапорт королю. Лишь после отбытия Альфонсо на борт «Хайме I» программа торжеств пошла по плану.

К вечеру королевская семья вернулась на борт «Хайме I», а «Дедало» бросил якорь у Лос Альфакес. На следующий день эскадра под королевским штандартом взяла курс на Италию. Самолеты и дирижабль «Дедало» совершали причудливые эволюции вокруг кортежа. В 11 утра вся авиагруппа вернулась на борт корабля, сразу же отправившегося в Барселону. В пути радист авиатранспорта принял радиogramму: «Я остался очень доволен блестящим состоянием и эффективностью нашей морской аэронавтики. Желаю преуспевания всему экипажу. Альфонсо, король».

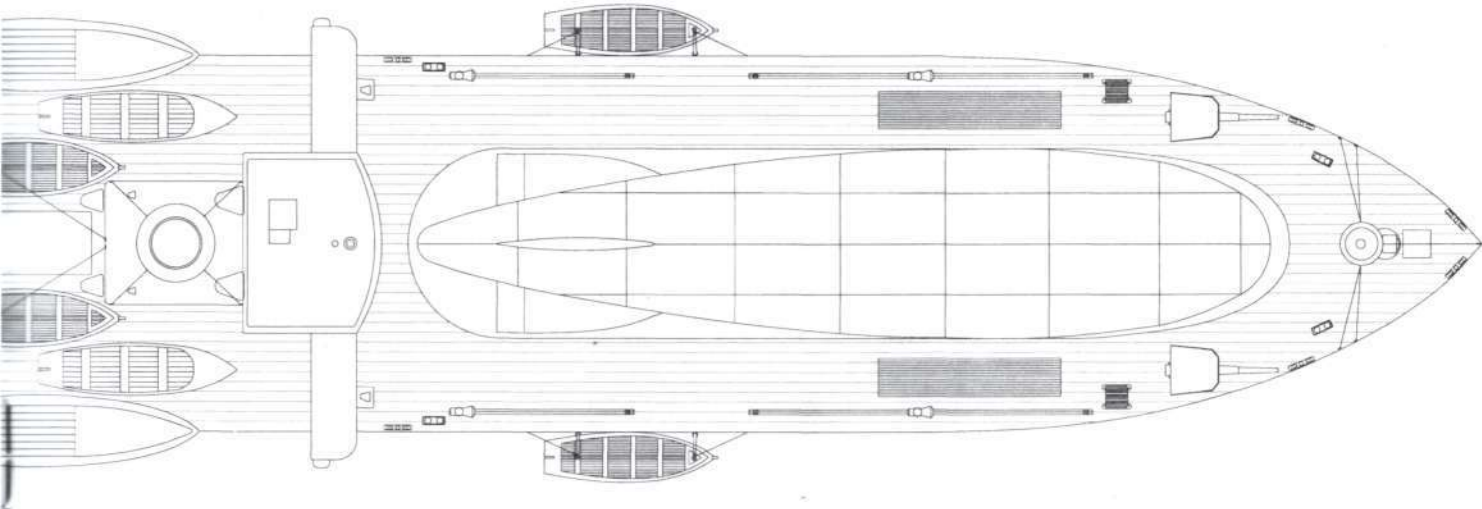
Командиры «Дедало»

С 11 марта 1922 г.	капитан 3 ранга	Венеслао Бенитес Инглот (Wenceslao Benítez Inglott);
С 28 января 1923 г.	капитан 3 ранга	Франсиско Фернандес Гарсия-Суньи́га (Francisco Fernández García-Zúñiga);
С 6 сентября 1924 г.	капитан 3 ранга	Висенте Кастро Агиар (Vicente Castro Aguiar);
С 13 декабря 1924 г.	капитан 2 ранга	Франсиско Маркес Роман (Francisco Márquez Román);
С 6 июня 1925 г.	капитан 2 ранга	Педро Мария Кардона Прието (Pedro María Cardona Prieto);
С 4 августа 1925 г.	капитан 2 ранга	Франсиско Маркес Роман (Francisco Márquez Román);
С 19 августа 1926 г.	капитан 2 ранга	Хакобо Родригес Сан Мартин (Jacobo Rodríguez San Martín);
С 6 сентября 1927 г.	капитан 2 ранга	Хуан Хосе Муньос Дельгадо (Juan José Muñoz Delgado);
С 16 января 1929 г.	капитан 2 ранга	Педро Сарандона Посадильо (Pedro Zarandona Posadillo);
С 9 февраля 1930 г.	капитан 2 ранга	Висенте Катро Агиар (Vicente Castro Aguiar);
С 13 февраля 1931 г.	капитан 2 ранга	Антонио Морено де Гепра (Antonio Moreno de Guerra);
С 7 мая 1932 г.	капитан 2 ранга	Франсиско Рапальо Лорес (Francisco Rapallo y Lórez);
С 8 мая 1933 г. по 17 января 1935 г.	капитан 2 ранга	Рафаэль Рамос Искьердо Хенер (Rafael Ramos Izquierdo Gener).





0 5 10 15 20 25 м



Гидроавиатранспорт «Дедало»



Каюта командира «Дедало». Слева на видном месте — портрет короля Альфонсо

В Барселоне «Дедало» принял на борт все имевшиеся в распоряжении дивизиона самолеты, за исключением двух неисправных — S.16bis и M.18. Возвращение высокопоставленной делегации планировалось на 1 декабря и, поскольку прибывала она в Барселону, встречу организовали «по полной». Над королевским кортежем пролетели «макки», «савойи», «мартинсайды», «авро», «феликстоу», а также дирижабли «О» и «S».

Но еще перед возвращением в столицу Каталонии на «Дедало» получили известия из Брюсселя с популярных тогда состязаний воздухоплатователей — Кубка Гордона Бенетта. В тот раз метеоусловия оказались крайне неблагоприятными: во время соревнований несколько аэростатов сгорели в воздухе из-за попадания молний, пять человек погибли, многие получили ранения. Однако лейтенанты Хильен и Сьерра на аэростате «Эсперио» смогли показать четвертый результат. За проявленные мужество оба аэронавта получили награды.

6 декабря, имея на буксире H-2, «Дедало» отправился в учебный поход к Лос Альфакесу. По дороге на борт взяли два поврежденных в прошлом месяце гидроплана — ранее сделать это не получалось из-за плотного графика плаваний. Во время короткого плавания бортовая авиагруппа совершила несколько тренировочных полетов. А уже вечером 7-го «Дедало» вернулся в Барселону, сдав оба неисправных самолета береговым службам для ремонта.

Последнее плавание «Дедало» в 1923 г. началось 10 декабря, и здесь в пути ему пришлось пережить сильный шторм. К счастью, обошлось без серьезных проблем. После небольшой остановки в Пальме корабль 13-го числа ушел в Картахену, где 17 декабря стал в сухой док.

Причина ремонта крылась не столько в состоянии материальной части, сколько в том, что «Дедало» начали готовить к его первому дальнему плаванию. Ранее министерство начало переговоры, закончившиеся приобретением в феврале следующего года у фирмы «Супермарин» из Саутгемптона 12 бомбардировщиков «Скараб» с комбинированным шасси, способных взлетать и садиться как на сушу, так и на воду. Если до того «савойи» и «макки» все-таки стояли на материальном балансе Школы, то сейчас приобретаемые «скарабы» должны были поступить в полное распоряжение «Дедало». В связи с этим по предложению Кардоны, одобренному начальством, авиатранспорту следовало совершить переход в Англию, где и забрать купленную технику.

Так в ожидании первого дальнего плавания «Дедало» закончил второй год своей военной службы. Всего за 1923 г. он прошел 3786 миль, пробыл в море 46 суток.

1924 г

Кампания 1924 г. началась с организационных изменений. 9 января Кардона отправил в Мадрид телеграмму с предложением вывести «Аудас» из состава дивизиона, поскольку его котлы находились в крайне плачевном состоянии и требовали дорогостоящего ремонта. 11 января был получен официальный приказ об исключении старого корабля из состава дивизиона. Его командиру капитану 3 ранга Паскалю дель Побиле следовало перевести «ветерана» в Картахену и готовить корабль к исключению из списков флота. К середине июня разоруженный и разукомплектованный эсминец был выставлен на аукцион для продажи на слом. Тем же приказом от 11 января вместо «Аудаса» в состав дивизиона зачислили миноносцы №4 и №13.

Что касается «Дедало», то начало года он провел в плановом ремонте котлов и

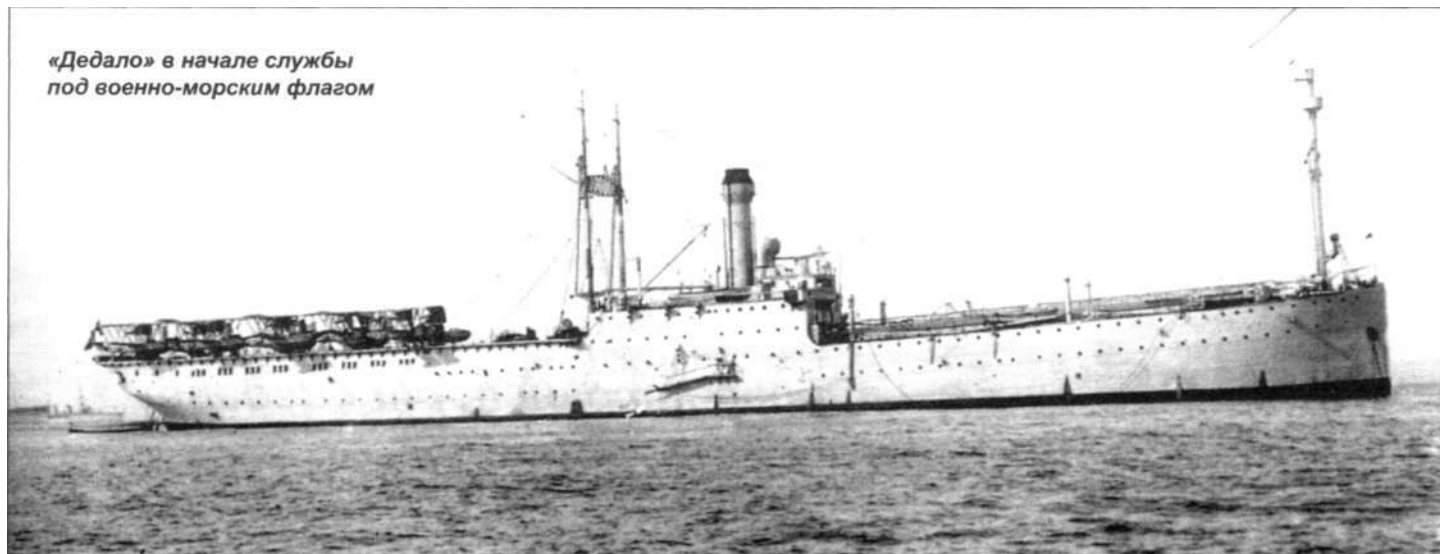
машин, завершившемся ходовыми испытаниями, а затем перешел в Барселону. По окончании курса предподходной подготовки 12 апреля авиатранспорт вышел в Ферроль, откуда 22-го направился в первое заграничное плавание. Гидропланов в ожидании поставок из Англии на борту не было, но «Дедало» принял в носовой ангар дирижабль типа S.C.A. Поскольку его пилотировали лейтенанты Роча и Нуньес, усиленно готовившиеся к очередному Кубку Гордона Бенетта, швартовка с «Дедало» была осуществлена «по-аэростатному», а не «по-дирижабельному».

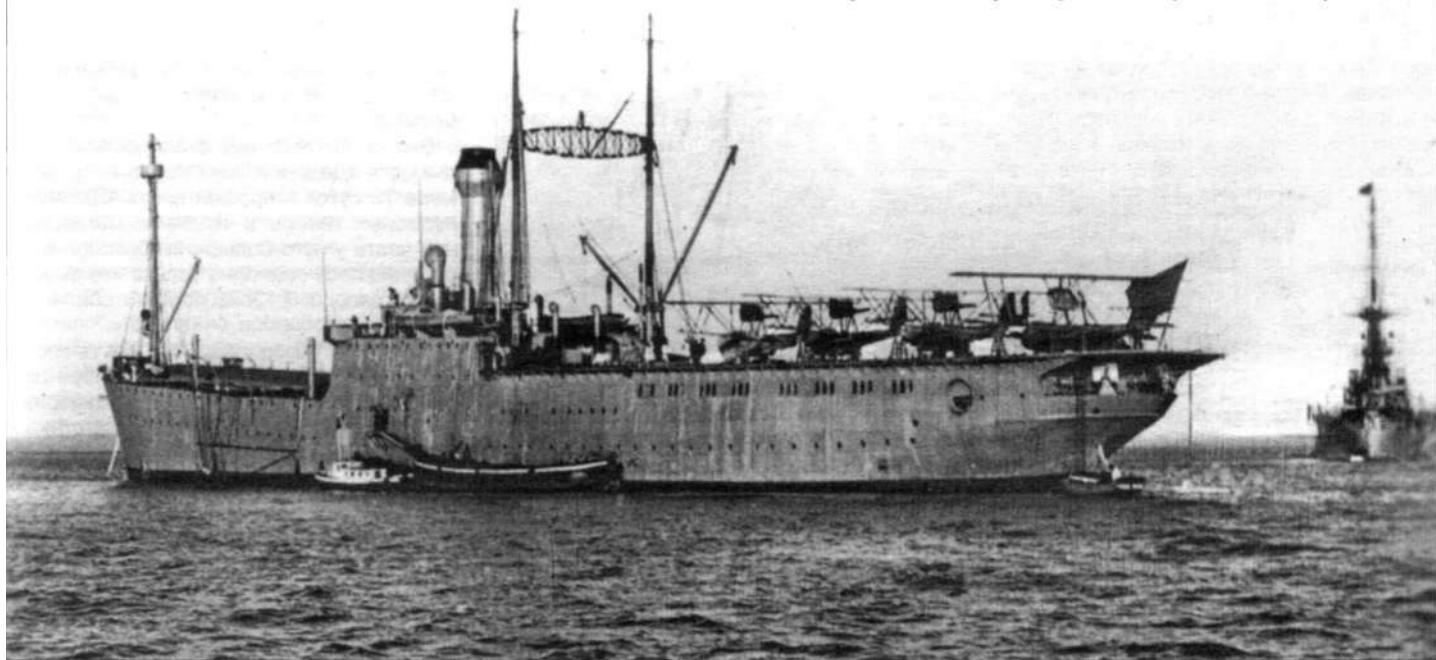
Переход в Англию проходил в сложных метеоусловиях, в густом тумане. Первоначально очень помогали радисты, дававшие пеленг на мысы Лизард и Нилтон, и, регулярно замеряя глубину, «Дедало» все-таки шел вперед. В полдень 23-го туман сгустился настолько, что пришлось стать на якорь. Лишь вечером 24-го корабль прибыл в Саутгемптон.

Однако фирма «Супермарин» не смогла выполнить заказ в оговоренные сроки, и «Дедало» в ожидании самолетов довольно долго простоял в порту. И хотя в Великобританию прибыл сам Кардона, волоки-та затянулась почти на три месяца. Только в июле на палубу испанского корабля погрузили первый самолет, а вскоре, приняв всю дюжину, он взял курс на Сеуту, чтобы присоединиться к Морским силам Северной Африки.

Погода вновь не способствовала переходу: поднялся сильный ветер, вызвавший большое волнение, и все это сопровождалось ливнями. Личный состав пребывал в постоянном напряжении; возникли опасения за находившийся на борту груз. Скорость пришлось снизить до предела. Однако затем стихия успокоилась, и на рассвете 1 августа корабль бросил якорь в Сеуте.

Уже через два дня, став на якорь у пляжа Яд-Лау, авиатранспорт приступил к выполнению боевых задач. В этот же день корабль посетил Верховный комиссар вместе с начальником Военно-морских сил Северной Африки. С 3 по 8 августа гидросамолеты «Дедало» отбомбились по целям у Бени-Саида, в долинах Яд-Лау, Коба-Дарса и по позициям у Тифарауна.





5-го числа на бомбардировку вылетел и дирижабль S-1 под управлением мичманов Нуньеса и Рочи.

Ночью 8-го «Дедало» прибыл для бункеровки в Сеуту. Приняв необходимое количество угля, воды и продовольствия, он 14 августа вышел в район Пуэнте-Майорга, откуда 17-го возвратился в Сеуту, после чего опять бросил якорь у Яд-Лау. Отсюда самолеты неоднократно вылетали на боевые задания. 18-го и 19-го по целям в долине Яд-Лау и Лукус отработал и дирижабль, вернувшийся из полета с тремя пулевыми отверстиями. 24 августа погода резко ухудшилась, и «Дедало», приняв на борт все самолеты, поспешил укрыться от ненастья в устье реки Рио-Мартин.

Анализируя ход боевых действий, морские летчики отметили, что закупленные в Великобритании самолеты намного лучше подходят для нанесения бомбовых ударов по противнику. Однако не сразу удалось правильно оценить то обстоятельство, что из-за больших габаритов «супермарины» невозможно разместить в ангарах корабля. Впрочем, при хорошей погоде они спокойно могли находиться и на верхней палубе, и даже на воде.

Расплата последовала 25 августа. В этот день около 8 часов задул сильный норд-ост, и «Дедало», чтобы избежать бортовой качки, взял курс в море. Весь день авиатранспорт осуществлял сложное маневрирование, пытаясь стать носом к ветру и тем самым защитить стоявшие в кормовой части самолеты. Тем не менее около 22 часов несколько внезапно налетевших один за другим шквалов учинили настоящий погром в бортовой авиагруппе. Пять самолетов (С, К, L, Е и G) оказались за бортом, а еще два (В и F) несколько раз перевернулись на палубе и получили серьезные повреждения. Личный состав делал все возможное для спасения уце-

лвейшей техники, однако судьба пяти сброшенных за борт машин оставалась неопределенной.

Кардона тут же собрал совещание офицеров, поставив на повестку дня всего один вопрос: есть ли смысл совершать сложное маневрирование, пытаясь спасти упавшие в воду машины? Ведь при этом придется подставить борт под ветер, что может привести к новым потерям. Практически единогласно было принято решение постараться сохранить уцелевшую технику, бросив оказавшиеся в море аппараты на произвол судьбы. В конце концов, вечером 26-го изрядно потрепанный корабль с остатками авиагруппы прибыл в Пуэнте-Майорга. Случившееся стоило командиру «Дедало» должности: 6 сентября капитан 3 ранга Фернандес сдал свои полномочия капитану 3 ранга Кастро.

Для восполнения потерь в первой половине сентября из Барселоны в Сеуту была переброшена эскадрилья из шести S.16bis под командованием лейтенанта Монтиса. После остановок в Валенсии и Альмерии, затратив на перелет трое суток, самолеты 19 сентября прибыли в Сеуту. Их незамедлительно передали в состав бортовой авиагруппы «Дедало», и в последующих операциях они чередовались с «супермаринами».

В сентябре боевые вылеты над Марокко продолжились с еще большей интенсивностью. После реорганизации армии в Северной Африке, испанское командование пошло на уменьшение протяженности фронта. Теперь главной задачей авиаторов стало обеспечение «линии Примо де Риверы» и города Ксайен. Самолеты морской авиации не только сбрасывали на противника бомбы, но и обстреливали марокканцев из бортовых пулеметов.

13 сентября для бомбардировки позиций рифов у Тигуисаса вновь вылетел

дирижабль. Когда вечером S-1 вернулся на «Дедало», в нем насчитали 31 пулевую пробоину. Из-за этого S-1 пришлось разоружить и в дальнейшем использовать только для учебных целей.

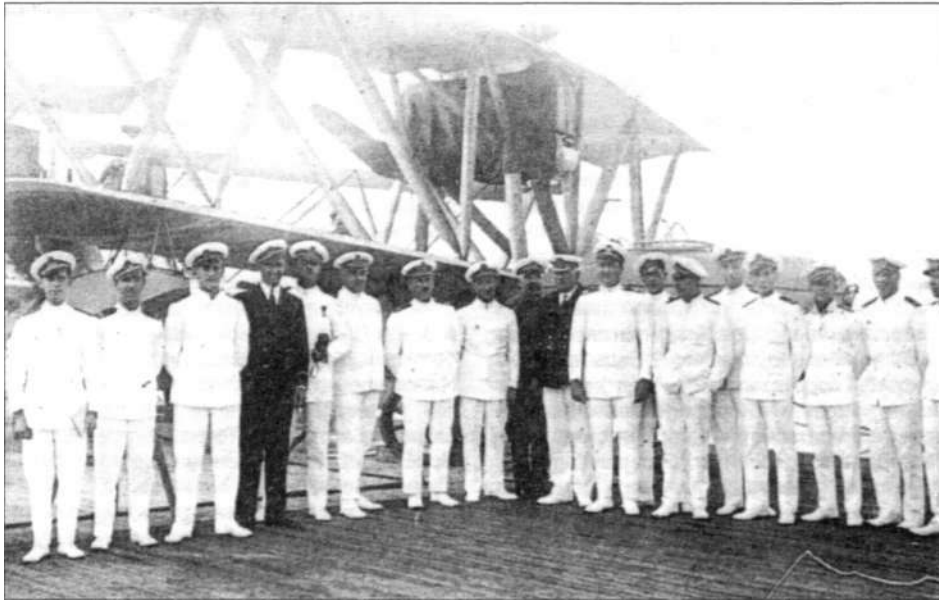
14 сентября во время эвакуации из Тигуисаса «Дедало» вновь открыл огонь из 105-мм орудий, произведя 34 выстрела. На следующий день подобной «обработке» подвергся район МТер. 16 сентября после артиллерийского обстрела мыса Ирис «Дедало» ушел на долгожданный отдых в Сеуту.

Здесь, как уже отмечалось, 19 сентября бортовая авиагруппа получила пополнение. Кроме того, поскольку «Дедало» отправился на театр боевых действий из Великобритании, только теперь к нему присоединились «ланчасы» Н-2 и Н-4. Они прибыли в Сеуту своим ходом, на переходе сильно пострадав от шторма. Лишь после ремонта они смогли, наконец, начать посылную службу. Все это время их функции выполнял прикомандированный к дивизиону миноносцев №13 (командир — лейтенант А. Сарториус).

27 сентября авиатранспорт снова вышел в море. Авиационное пополнение вместе с уже зарекомендовавшими себя «скарабами» летало на бомбардировку и разведку Яд-Лау. 29 сентября корабль вернулся обратно. 1 октября «Дедало» с обеими лодками на буксире и в сопровождении миноносцев №4 и №13 опять вышел в море. В задании на следующий день значилось: четырем самолетам бомбить долину Тарга и позиции рифов у Тигуисаса. Для этой цели выделялось по звену «супермаринов» (борта Н и I) и «савой» (борта J и L).

На рассвете 2 октября самолеты появились в воздухе. В районе Тигуисаса «Савойя» L под управлением мичмана Х. Диаса попала под обстрел кабиллов,

Взвод матросов на фоне «Дедало»



Группа пилотов на палубе «Дедало»; на втором плане — М. 18

причем удачным выстрелом был перебит бензопровод. С остановившимся двигателем пилот сумел произвести вынужденную посадку на воду всего в 500 м от берега, самолет оказался под ожесточенным обстрелом. Пока Диас пытался отремонтировать поврежденный мотор, летнаб мичман Х. Вара отстреливался от приближавшихся марокканских лодок из бортового пулемета. Неравный бой закончился лишь с подходом миноносца №13, вызванного на помощь мичманом Ф. Гарсия (он управлял «Савойей» J). Отогнав противника, корабль взял поврежденный самолет на буксир. Но к этому времени Вара, практически полностью расстрелявший боезапас, скончался от полученных ран. Раненый Диас остался жив и впоследствии снова летал. Мичман Хорхе Вара Морлан стал первым морским авиатором, погибшим в ходе боевых действий. Его посмертно наградили Морской медалью, этой же награды удостоился и мичман Диас.

Неприятное событие произошло 4 октября, когда в плохую погоду оборвался буксир с катерами Н-2 и Н-4. Некоторое время они дрейфовали, успев получить различные повреждения. В результате их пришлось оставить для ремонта в Сеуте. Зато «Дедало» с обоими миноносцами с 6 октября развернул бурную деятельность перед Яд-Лау и неприятельскими батареями, которые рифы устанавливали у Алукемаса. 13 октября авиатранспорт убил в Малагу, взяв на буксир тяжело поврежденный Н-4. Отремонтировать его в Сеуте оказалось невозможно.

В воды северного побережья Марокко «Дедало» вернулся 9 ноября. С 11-го по 15-е он осуществлял практически непрерывные бомбардировки Яд-Лау в попытке прикрыть эвакуацию аванпоста и основных позиций в этом районе. Это была последняя более-менее крупная операция по эвакуации отдельных испанских гарнизонов в связи с отходом на «линию Примо де Риверы», начатая еще в июле. Таким образом, с середины ноября война в Марокко вошла в новую фазу.

17 ноября наземные операции закончились, и «Дедало» ушел в Малагу. 24-го он, взяв на буксир Н-2 и Н-4, направился в Картахену. Там катера остались в главном испанском военно-морском арсенале на Средиземноморье, а «Дедало» 26 ноября вышел в Барселону, куда прибыл ночью следующего дня. Кампания 1924 г. завершилась.

Вероятно, этот год стал самым тяжелым для «Дедало». Хотя корабль провел в море 72 суток и прошел всего 4508 миль, подобных потерь в людях и материальной части у него больше не было (в ноябре разбилась еще одна только что вышедшая с завода S.13bis, погибли оба члена экипажа).

Завершая обзор событий 1924 г., следует упомянуть и о том, что 24 ноября появился королевский декрет, реорганизовавший морскую авиацию. В соответствии с ним учреждалась «Военно-морская аэронавтика», подчиненная непосредственно морскому министру (разумеется, с повышением званий руководителей всех звеньев: командующим Военно-морской аэронавтики отныне становился капитан 2 ранга, его заместитель — 3 ранга). Дивизион морской аэронавтики упразднился. Школа морской аэронавтики в Барселоне становилась самостоятельным образованием. В распоряжении Школы осталась барселонская воздухоплавательная станция, сохранялась определенная экономическая и управленческая самостоятельность. Впрочем, допускалась возможность пребывания «Дедало» в распоряжении Школы. В связи с реорганизацией находившиеся в распоряжении авиаторов «Рио де ла Плата» и «Кокодрило» выводились из состава.

Одновременно повышался статус командира «Дедало». По этой причине 13 декабря место В. Кастро занял капитан 2 ранга Ф. Маркес.

1925 г.

Год начался для «Дедало» с проведения плановых ремонтных работ. 11 февраля с этой целью он покинул Барселону и два дня спустя вошел на внутренний рейд Картахены. 18-го числа корабль ввели в док для очистки подводной части. Доковые работы заняли два дня, но по ряду причин «Дедало» задержался здесь недолго. Лишь 11 мая начались ходовые испытания, и в первом же пробеге случилась небольшая авария из-за перегрева подшипников гребного вала. После исправления повреждений корабль вышел в Барселону, где стал на якорь ночью 13 мая.

Таким образом, в кампанию «Дедало» вступил в середине мая. Из-за болезни командира его должность временно исполнял ставший к этому времени капитаном 2 ранга Кардона.

27 мая корабль вышел курсом на Менорку. Его задача состояла в обеспечении перелета итальянских дирижаблей «Эсперия» и «Нобиле I» из Рима в Барселону. Авиатранспорт поддерживал постоянную радиосвязь с дирижаблями, Римом и аэродромом Прат. Школа организовала воздушное дежурство на весь период пребывания итальянцев в Испании. По оконча-

нии визита «Дедало» 3 июня возвратился в Барселону.

Активная служба началась для «Дедало» 8 июня, когда он взял курс на Гибралтарский пролив. На траверзе Картахены утром 10-го к нему присоединился миноносец №17, прикомандированный для посыльной службы. Вечером следующего дня корабли бросили якорь в Альхесирасе, вступив во временное подчинение начальника эскадры. Формально, до 6 сентября «Дедало» находился в Альхесирасе, но все это время его самолеты выполняли самые разнообразные задания.

В тяжелое положение авиатранспорт попал 26 июня, когда примерно в 20 часов оказалось случайно пропорото дно одного из баков с бензином, в котором находилось около 12 000 л топлива. Оно стало растекаться по трюму, атмосферу насыщали пары бензина. В любую секунду от случайной искры они могли воспламениться, причем в соседних отсеках находились авиабомбы.

Экипаж немедленно начал действовать: была обесточена кормовая часть авиатранспорта, изолированы от аварийного отсека машинное и котельное отделения с тоннелем вала, вентиляция аварийного отсека включена на полную мощность, загашены все источники открытого огня на корабле. Разумеется, на корабле сразу же запретили курение, а из кормовой части эвакуировали личный состав.

Около 23 часов мичман Альберто Олиаг решил проверить отсек, смежный с аварийным. Как оказалось, туда просочилось около 2000 л бензина. Надышавшись ядовитыми парами, молодой человек потерял сознание и упал в шахту лифта. От полу-

ченной травмы головы офицер скончался на месте. Посмертно ему было присвоено очередное воинское звание.

Аварийная ситуация сохранялась на корабле в течение нескольких дней. Конечно, можно было затопить аварийные отсеки, но в этом случае пострадало бы находившееся там оборудование. Из весьма неприятного для «Дедало» инцидента постарались извлечь уроки. Были проведены необходимые работы и приняты организационные меры для избежания подобного в будущем.

Через несколько дней после аварии на «Дедало» продолжились плановые полеты. К этому времени бортовая авиагруппа состояла из трех эскадрилий: на М.18, S.16bis и «скарабах». На корабль приняли дирижабль S-2 и привязной аэростат. Кроме того, Морская авионика усилилась эскадрилей купленных в Италии бомбардировщиков Макки М.24. Однако из-за их больших размеров самолеты решили на борту «Дедало» не размещать, а использовать авиатранспорт в качестве плавбазы-снабжения.

Тем временем по данным разведки стало известно, что у рифов имеется авиация! Теперь испанские пилоты готовились к воздушным боям. Для этого, например, в Мелилью спешно перебазировали эскадрилью из восьми истребителей Ньюпор-29. Впрочем, тревога оказалась ложной — реально рифы располагали всего одним аэропланом Доранд АР. Несколько забега вперёд, отметим, что испанцам удалось его уничтожить на земле в первый же день операции.

6 сентября по сигналу с флагмана вся испанская эскадра пришла в движение

и, выйдя из Альхесирасской бухты, взяла курс на Яд-Лау. Так началась Алукемасская десантная операция. Участие в ней «Дедало» оказалось отнюдь не символическим. Он приступил к выполнению боевых задач ранее остальных кораблей. В 16 часов на траверзе Яд-Лау, вне зоны поражения неприятельских батарей, авиатранспорт застопорил ход и начал спускать на воду свои шлюпки и четыре гидросамолета — звено «супермаринов» и звено «савой». В 16.25 по сигналу с флагмана груженные мелкими бомбами самолеты пошли на взлет. Когда ударная группа, осуществив бомбардировку позиций неприятеля у Яд-Лау, вернулась, самолеты, несмотря на многочисленные пулевые пробоины, сформировали в повторный полет.

Сосредоточение у Яд-Лау большого количества кораблей и активные действия авиации были лишь демонстрацией, отвлекавшей марокканцев от места предстоящей высадки у Морро Нуэбо. В полночь на «Дедало» приняли радиogramму с флагмана — в четыре утра быть в районе предстоящей высадки, на траверзе Алукемаса. Утром корабль уже находился в шести милях севернее Морро Нуэбо. В 11.45 берега достигли два первых десантных баркаса — началась высадка десанта. С «Дедало» подняли в воздух тройку «скарабов», осуществлявших разведку и бомбардировку; позднее число самолетов довели до восьми. Если только позволяла погода, гидропланы неизменно «висели» или над эскадрой, или над вражескими позициями у Алукемаса и Морро Нуэбо.

Теснота на палубе — службе не помеха!





Аэрофотоснимки Алукемасской операции. Вверху и в центре: идет корректировка огня корабельной артиллерии, 7 сентября 1925 г. Внизу: 8 сентября 1925 г. — первый день высадки. В 50 м от берега приткнулись баркасы типа «К».

9 сентября самолеты «Дедало» корректировали стрельбу главного калибра линкоров. В этот день в воздух поднялись пять «савой» и три «супермарина». Первые как раз и предназначались для корректировки огня, а вторые сами бомбили позиции кабиллов. Из-за нелетной погоды следующие два дня «Дедало» маневрировал перед Алукемассом и Морро Нуэбо.

11 сентября авиация получила пополнение — из Барселоны прилетели бомбардировщики М.24. Эскадрилей из шести машин командовал лейтенант Тавиэль де Андраде. В отличие от двух первых эскадрилий, базировавшихся непосредственно на «Дедало», это подразделение использовало авиатранспорт исключительно для снабжения. Обычно М.24 брали по 40-45 12-кг бомб, но в случае необходимости при наличии достойных целей могли взять и пять «соток». Первый боевой вылет «двадцать четвертые» совершили 14 сентября, отбомбившись по целям у мыса Киталес и в районе Алукемасской бухты. Далее эскадрилья летала на боевые задания вплоть до 1 ноября, когда ее вернули в Барселону.

16 сентября «Дедало» прибыл в Мелилью, но поскольку и там не удалось укрыться от непогоды, пришлось перейти в Альмерию, где он простоял на якоре до 19-го числа, и только потом возвратился к Алукемасу и Морро Нуэбо. На следующий день его гидропланы бомбили Тифараун и гору Мальмуси. Обе эскадрильи «Дедало» действовали достаточно активно: так, 20 сентября «Супермарин» с экипажем в составе пилота мичмана Селье и летнаба лейтенанта Нуньеса впервые совершил за день три вылета.

Весь этот период, несмотря на интенсивность операций, воздухоплавательное вооружение фактически бездействовало, чего, впрочем, нельзя сказать о самих аэронавтах, переквалифицировавшихся в летнабов самолетов. Наконец 22 сентября, когда поднялось волнение, затруднявшее использование гидросамолетов (в этот день смогли взлететь только относительно большие «скарабы»), мичман Карраско и механик Буэно впервые рискнули вылететь на двухчасовую бомбардировку. Дирижабль S-2 «отработал» по целям в ущельях и оврагах у горы Мальмуси, недоступных для артиллерийского огня корабельной артиллерии. Именно там наступающие войска очень нуждались в огневой поддержке.

На следующий день, когда волнение еще больше усилилось, надежда оставалась только на аэронавтов. И они не подкачали. Тот же Карраско провел воздушную разведку района у Мальмуси, Морро Вьехо, Лас Паломас и Ла Рокосы, попутно сбросив на противника полтора десятка бомб. Воздушный корабль вернулся с многочисленными пулевыми пробоинами, и хотя механики «Дедало» сразу взялись за его ремонт, на следующий день дирижабль взлететь не смог.

Полеты возобновились 29 сентября. «Савойи» вели воздушную разведку, пытаясь выявить места расположения огневых средств марокканцев, попутно обстреливая противника из пулеметов. А «супермарин ы» и М.24 снова и снова вылетали на бомбежку.

30 сентября мичман Карраско вновь повел на противника свой наспех залатанный дирижабль. Вылетев с семь утра, он вернулся в 10.25; в его воздушном корабле обнаружили 11 пулевых пробоин. Но войска на берегу нуждалась в поддержке, и после беглого осмотра около 15.00 дирижабль вылетел вновь, вернувшись через три часа. Теперь кабилы попали в S-2 36 раз, и он потерял много водорода. В довершение всего произошла авария двигателя, и постепенно теряющий высоту дирижабль стало сносить в море. В итоге он рухнул в воду, и его пришлось буксировать к безопасному месту — подальше от берега. Аварийный S-2 все-таки удалось поднять на борт «Дедало», но восстановлению он не подлежал.

На этом боевые операции аэроавторов закончились. Хотя на «Дедало» остались еще привязной аэростат, его применение сочли слишком опасным. Наблюдатель капитан Мола стремился подняться в воздух, чтобы вести наблюдение и корректировать огонь кораблей еще в первый день высадки, но сперва вероятность поражения аэростата вражеской артиллерией сочли слишком высокой, а потом рядом с «Дедало» неудачно расположился линкор «Пари», у которого из дымовой трубы летел сноп искр. Возможно, испанцы и проявили излишнюю осторожность, но заполненный легковоспламеняющимся водородом шар мог представлять реальную опасность не только для своего воздухоплавателя, но и для стоящих рядом кораблей.

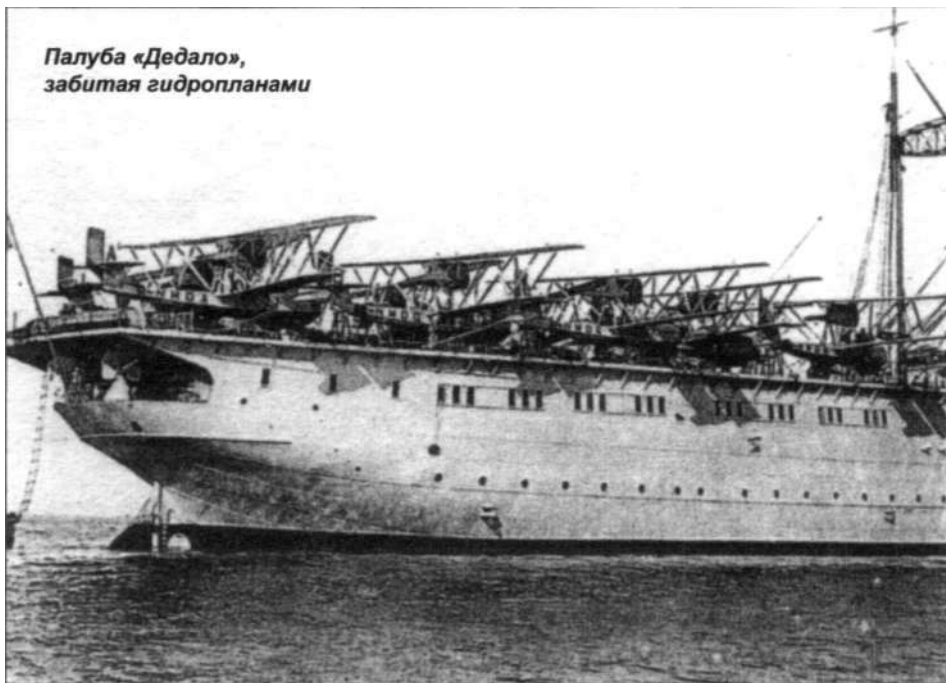
Лишь 1 октября «Дедало» покинул воды Марокко и в 11 утра следующего дня бросил якорь в Малаге. После нескольких дней заслуженного отдыха корабль 9 октября снова вышел в море, чтобы на рассвете 12-го встать у мола Пониенте в гавани Барселоны. В течение следующей недели «Дедало» сдал свое авиационное и воздухоплавательное вооружение на берег для осмотра и исправления полученных повреждений.

Так закончилась четвертая и последняя боевая кампания испанского авиатранспорта. За год корабль прошел 2085 миль, пробыв в море 50 суток. Впервые после окончания Первой мировой войны авианосцу кораблю довелось поддерживать столь масштабную десантную операцию.

Кампании 1926 и 1927 гг.

Поскольку в конце 1925 г. Республика Рифф капитулировала, в последующий период острой военной необходимости в «Дедало» не возникало. Поэтому было решено заняться техническим состоянием корабля. Его котлы и в момент переделки находились не в лучшем состоянии, а посредственное качество воды в Марокко лишь усугубило имеющиеся проблемы. Если по паспорту котлы должны были потреблять 25-30 т воды в сутки, то теперь их расход доходил до 50 т. Уже в конце 1925 г. был выделен срочный кредит в размере 464 тыс. песет, немалая сумма по курсу того времени! Королевский декрет от 6 февраля 1926 г. в качестве подрядчика на ремонт утверждал «Унион Наваль де Леванте». Ремонт предполагалось осуществить на барселонском филиале фирмы в

*Палуба «Дедало»,
забитая гидропланами*



«Новых мастерских Болкано», где не так давно прошла реконструкция «Дедало».

19 февраля начались работы по корпусу и ГЭУ. Кроме того, в ходе ремонта демонтировали стрелы грузовых кранов, за исключением одного в группе левого борта. По причине выхода из строя практически всего воздухоплавательного вооружения в носовой части убрали установку по производству водорода и газовые баллоны высокого давления; для снабжения оставшихся дирижаблей их смонтировали на берегу.

Работы велись очень неспешно. Только 9 декабря «Дедало» смог выйти на ходовые испытания. По их завершении и устранении выявленных дефектов корабль 20 декабря направился в Картахену, прибыв в порт назначения утром 22-го, пройдя за кампанию 1926 г. всего 284 мили и проведя в море 4 дня.

Впрочем, изношенные до крайности за период боевых действий самолеты бортовой авиагруппы тоже требовали ремонта. Поэтому налет пилотов не превышал необходимый минимум. Лишь к середине лета, когда начали поступать отремонтированные гидропланы, программу полетов удалось интенсифицировать.

Аэроавтам же пришлось потесниться. В начале 1926 г. поступил приказ оставить из летного состава только лейтенантов Хильена и Касаса. Остальным пилотам предписывалось пройти переподготовку в летчиков-наблюдателей. Но полеты продолжались. Например, 19 июля аэроавты приняли участие в совместных учениях с дивизионом эсминцев, при этом Хильен пилотировал дирижабль 0-1, а Касас — S.C.A. Их задача заключалась в подготовке фотоматериалов по маневрам, но произошло непредвиденное. Буквально на глазах Касаса и летнаба Нуньеса, находившихся в гондоле S.C.A., столкнулись два «мартинсайдера». Нуньес немедленно прыгнул в воду на помощь летчикам, хотя скорость дирижабля в этот момент была около 40 км/ч,

а высота — 25 м. К сожалению, одного пилота — лейтенанта Хуана Мануэля Дюрана — спасти не удалось. За свой подвиг Антонио Нуньес удостоился сразу двух наград: военной «Воздушной медали» и гражданской «За спасение утопающих».

В 1927 г. «Дедало» также не был востребован. В результате он весь год провёл в Барселоне, прикомандированный к Школе. Материальная часть авиатранспорта использовалась для обучения пилотов и технического персонала, а во время выходов в море корабль не удалялся от берегов Каталонии. Важным событием стало приобретение первых Макки М.18 со складными крыльями, ставших неизменным атрибутом «Дедало» до конца его карьеры.

С получением новой материальной части Морская аэроавтика даже смогла начать планирование первых послевоенных маневров, прошедших в конце июня 1927 г. Главная их цель состояла в предотвращении возможной бомбардировки Барселоны неприятельской эскадрой исключительно силами авиации и подводных лодок. Противника изображала тройка эсминцев типа «Альседо» и миноносцы №4,5, 15 и 19.

Выйдя на рассвете из баз в Вильянуэба и Хельтру, корабли на скорости 15 уз. направились к месту учений. Одновременно в шесть утра личный состав морской авиации был поднят по тревоге. Уже через 20 минут эскадрилья лейтенанта Монтиса поднялась в воздух. С высоты 100 м летчики обнаружили к северу эскадру условного противника и незамедлительно сообщили об этом на лодку «В», находившуюся в зоне видимости. В 8.00 М.18 и звено «Сви́фтов» вышли в атаку на «противника». Первые пытались условно поразить его бомбами, а вторые — торпедами. Впрочем, на кораблях бомбового удара с «макки», державшихся на сравнительно большой высоте, не заметили, зато летавшие на уровне клотиков «сви́фты» произвели на экипажи неизгладимое впечатление.

Далее оценки «противоборствующих сторон» расходятся. На миноносцах считали, что самолеты удалось отогнать зенитной артиллерией, после чего в 1000 м обнаружили подводную лодку, которую также «потопили» артиллерией. В довершение удалось еще и «рассеять» пятерку «мартинсайдов». Авиаторы с подобным раскладом не согласились. По их мнению, к 9.40 «противника» удалось частично потопить, а частично повредить, после чего, собравшись на высоте 300 м, вся авиагруппа ушла к аэродрому Прат

Так или иначе, но маневры наглядно продемонстрировали силу авиационного оружия. Выводов сделали немало. Авиаторы самым существенным недостатком признали отсутствие на самолетах связи. В результате руководство обязали продумать какую-нибудь систему кодов (дымовых, щитовых, световых) или оснастить самолеты радиостанциями. Немаловажным стало и признание роли торпедоносцев. Ранее считалось, что основной удар следует наносить бомбами, теперь же оба находящихся в строю «свифта» срочно зачислили в бортовую авиагруппу «Дедало».

И, наконец, в октябре 1927 г. была проведена реформа организации флота. Теперь его ядро составляла эскадра, куда вошли

На авиационной палубе «Дедало» хорошо видны гидропланы со сложенными крыльями

линкоры и новые крейсера типа «Принсипе Альфонсо», дивизион крейсеров и флотилия эсминцев. Согласно новым руководящим документам все боевые единицы должны были находиться в кампании минимум три месяца, в течение которых им следовало отрабатывать взаимодействие с подводными лодками и авиацией, поскольку, как показали июньские учения, молодые морские офицеры имели о самолетах лишь самые поверхностные и исключительно теоретические представления. Эти обстоятельства и предопределили интенсивное использование «Дедало» в течение нескольких последующих лет. Всего же за год корабль провел в море всего два дня, пройдя 280 миль.

1928 г.

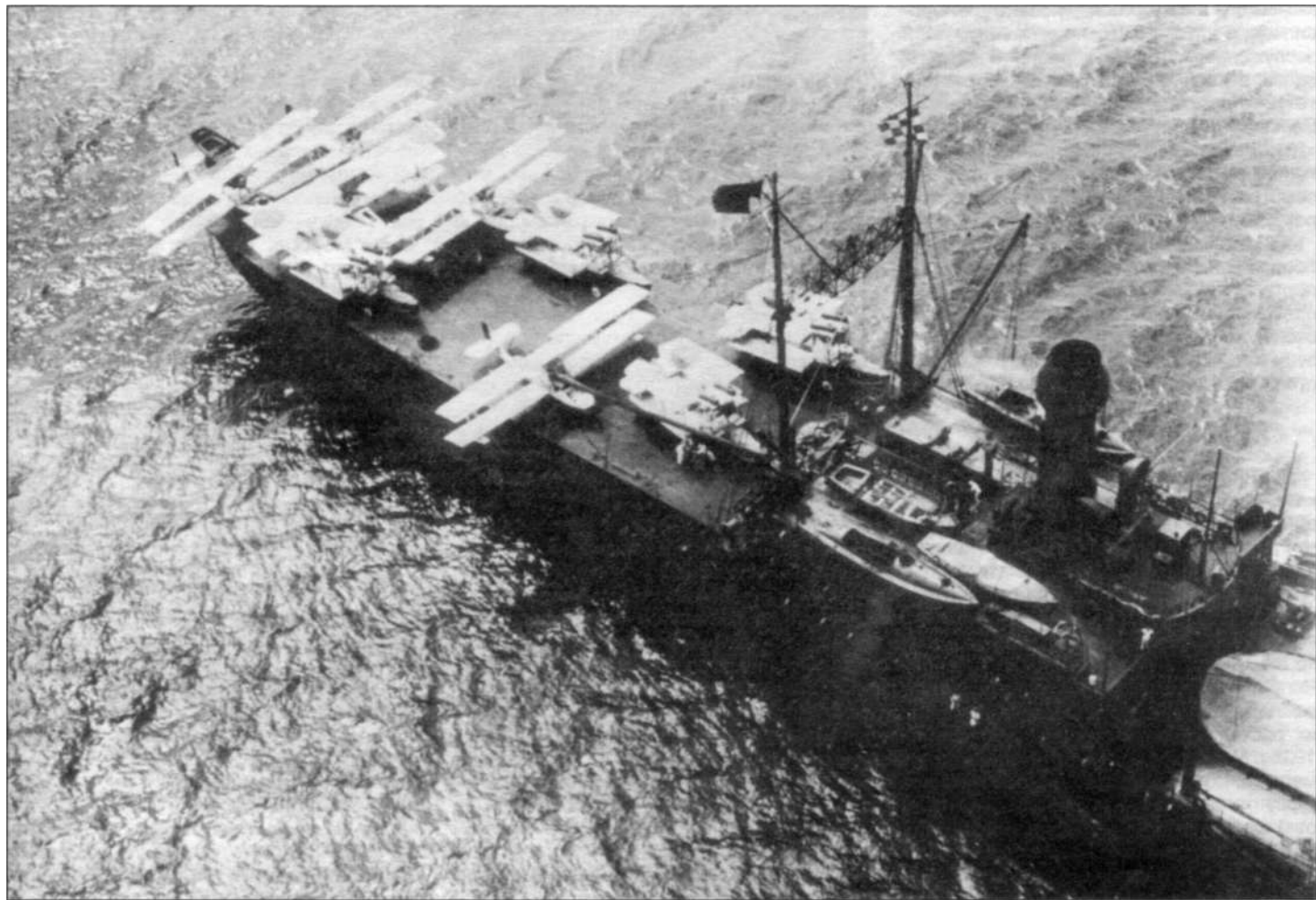
В январе 1928 г. случилось примечательное событие. Было открыто воздушное сообщение на трассах Барселона — Берлин и Барселона — Марсель. Поскольку столица Каталонии не располагала гражданским аэропортом, все перевозки осуществлялись через Прат. Теперь пилотам Морской авиации приходилось делить место с гражданскими самолетами. Стало ясно, что выселение авиаторов из Прата — вопрос времени.

Для «Дедало» кампания началась с похода в Картахену для докования и очистки подводной части, а также исправления ряда недостатков энергетической установки, выявленных в течение 1927 г. Вечером

31 марта он оставил за кормой Барселону, и 2 апреля достиг Картахенского арсенала. С 16 по 28 апреля корабль прошел докование, после чего вышел на ходовые испытания. Вечером 30-го числа авиатранспорт направился в Барселону, прибыв туда утром 2 мая. Все это время четыре новых Макки М.18 активно использовались для практических занятий с молодыми пилотами, прерванных лишь на время пребывания их плавучей авиабазы в доке.

В Барселоне «Дедало» оказался в центре международной политики. Поскольку намечалось сближение Италии и Испании, предстояла серия визитов на высшем уровне. Для обеспечения одного из них и был привлечен испанский авиатранспорт. Ради поднятия престижа режима Муссолини, визит в Испанию министра авиации Италии Бальбо собирались провести как яркое авиационное шоу. Армада итальянских самолетов должна была пролететь по маршруту Польенса — Лос-Алькасарес — Лос-Альфакес, на протяжении которого испанский флот организовал несколько опорных точек. Для этого привлекли «Дедало», эсmineц «Кадарсо», сторожевик «Тетуан», миноносцы №4 и №17.

Вечером 14 мая «Дедало» вышел из Барселоны и рано утром следующего дня достиг Польенсы. Личный состав авиатранспорта немедленно начал подготовку к встрече высоких гостей. В определенных местах акватории были установлены направляющие бакены, а на самом корабле закончили наводить лоск.



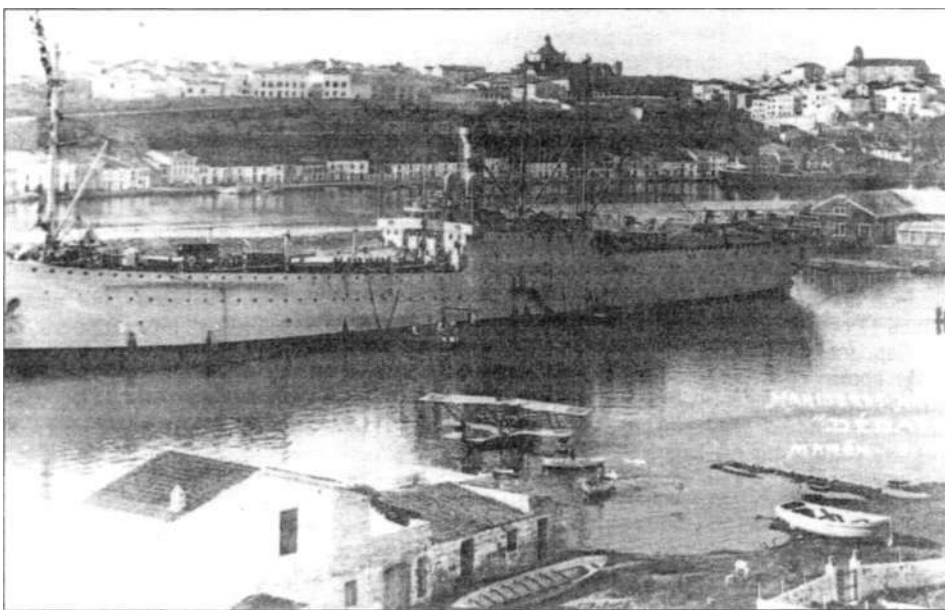
В десять утра 27 мая в заштатной бухте Польенсы приводнился 61 итальянский самолет: эскадрилья двухкорпусных Савой S.55, пять эскадрилий Савой S.59 и одиночная Савойя S.62, которую пилотировал генерал маркиз де Пинедо. На борт «Дедало» поднялись министр Бальбо, генералы де Пинедо, Эрран, Сорьяно и сопровождающие их лица, журналисты. Переночевав на испанском авиатранспорте, участники перелета снова поднялись в воздух и направились в Лос-Алькасарес.

На «Дедало» начали поднимать из воды расставленные ранее бакены и вехи, чтобы отправиться в Лос-Альфакес, месту завершения очередного этапа перелета. Но неожиданно пришло срочное сообщение, что на перелете между Майоркой и Барселонной совершил вынужденную посадку «Скараб». «Дедало» немедленно снялся с якоря и с рассветом 29 мая приступил к поискам аварийного самолета. После нескольких часов интенсивных розысков примерно в 60 милях от Польенсы гидроплан нашли и подняли на борт.

Во время поисков «Дедало» пришлось долгое время идти полным ходом. Командир корабля капитан 2 ранга Муньос в своем рапорте с удивлением отмечал, что они смогли достичь максимальной скорости в 11,4 уз., несмотря на посредственное качество угля. Но по завершении спасательной операции с «Дедало» дали радиogramму, что запасы топлива подходят к концу и ему требуется зайти в Винарос, где он и бросил якорь 30 мая.

После срочной бункеровки «Дедало» уже 31 мая был в море. И на обратном пути итальянского авиасоединения он вновь смог обеспечить пребывание на своем борту высоких гостей. На сей раз итальянская делегация ограничилась кратким визитом на «Дедало» утром 1 июня, после чего взяла курс на Марсель. Миссия авиатранспорта завершилась, и он направился в Барселону, выслав вперед эскадрилью «макки». В пути на «Дедало» получили телеграмму от генерала де Пинедо, в которой он благодарил экипаж за оказанные поддержку при перелете и сердечный прием.

Следующее практическое плавание состоялось с 16 июня по 11 июля, когда «Дедало» посетил Маон. В это время его бортовая учебная группа состояла из трех М.18 и дирижабля S.C.A. Месячное пребывание в Маоне объяснялось попытками отработать взаимодействие с местной торпедной станцией и дивизионом подводных лодок. Гидросамолеты активно летали над учебными минными заграждениями и подводными лодками, определяя условия (глубина погружения, окраски и т.п.), при которых мина или лодка заметны лучше всего. Отработывалась также система оповещения берега посредством беспроволочного телеграфа, световых сигналов и флажным семафором. Была произведена многочисленная аэрофотосъемка при разных условиях освещения, волнения и т.д. Так, например, было установлено, что подводная лодка А-3 на глубине 25 м легко обна-



руживается с воздуха, на 40 м — с трудом, на 70 м — абсолютно не видна. Нанесение камуфляжа на лодку очень эффективно для предотвращения ее обнаружения. На мелководье присутствие лодки однозначно идентифицируется, даже если ее и не удастся заметить. Летчики также установили, что на всех регламентных глубинах установки мины довольно просто находятся с воздуха. Оптимальная высота полета при этом составляет 250 — 300 м. Но скрытность мин можно в значительной степени увеличить маскировочной окраской.

После недельного отдыха в Барселоне «Дедало» ждало новое задание: 23 июля авиатранспорт снова вышел в море с пятью «складными» М.18 на борту и взял курс на полигон Марин, куда и прибыл в сумерках 28-го. Здесь бортовая авиагруппа пополнилась еще одним «Макки», совершившим успешный перелет из Ла Коруньи.

На Морском артиллерийском полигоне летчиков немедленно привлекли к опытам по корректировке артиллерийского огня линкоров. Для этого самолеты оснащались бортовой радиостанцией. В период нахождения на полигоне были совершены 382

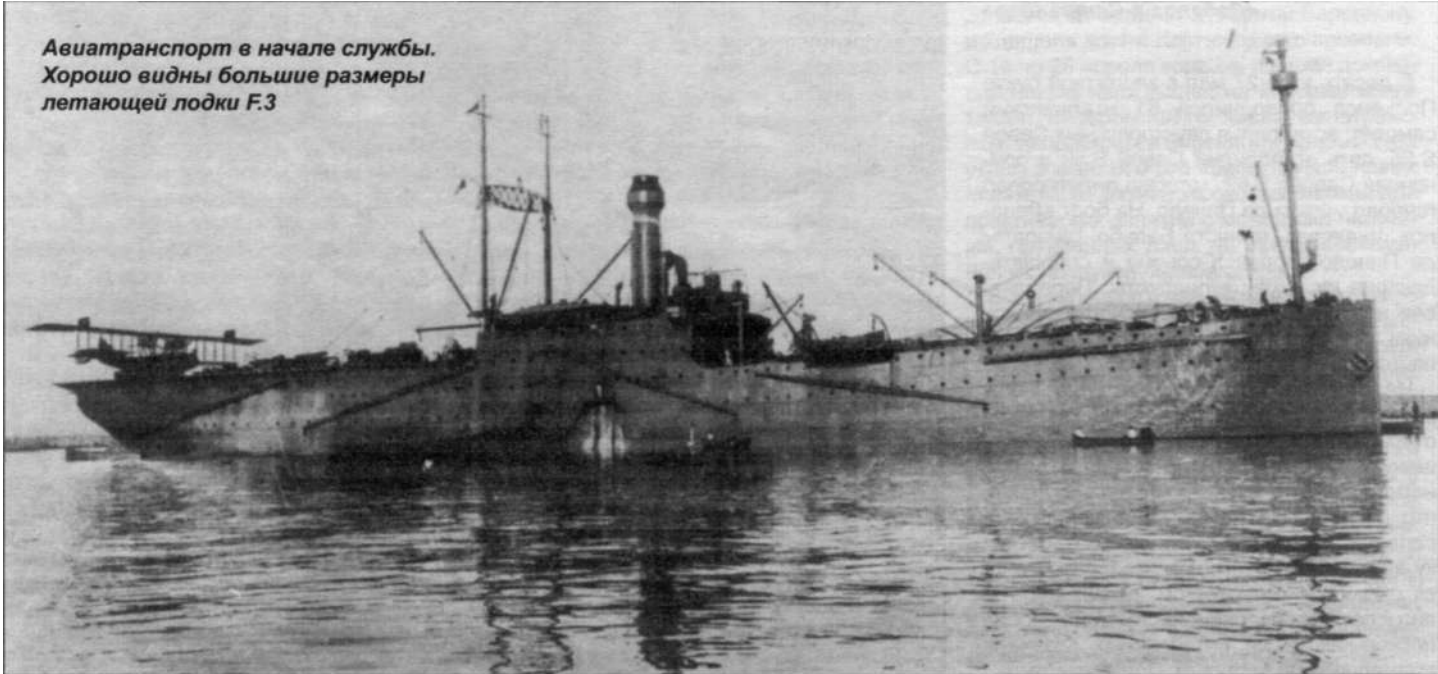
«Дедало» в Маоне во время маневров флота, 8 ноября 1928 г.

самолето-вылета, из них 105 — с курсантами. За это время хотя и произошли две серьезные аварии с двигателями, не было зарегистрировано ни одного капотажа, повреждения самолета или ранения члена экипажа. Итогом этих полетов стали подробные инструкции, разработанные капитаном 2 ранга С. Морено.

20 августа «Дедало» ушел в Вигу, где поднял на борт один из находившихся там аварийных самолетов. Стоянка продолжалась до 5 сентября, когда последовал приказ перейти в Кадис; там летчикам предстояло оказать содействие гидрографическому судну «Хиральда» в картографировании Гибралтарского пролива. Для проведения съемки гидрографам придавался специально переоборудованный торпедоносец «Свифт», снабженный фотокамерой. Пилотировал его лейтенант Галан де ла Роча.

С 8 по 14 сентября было совершено в общей сложности 63 вылета. Летчики и

*Авиатранспорт в начале службы.
Хорошо видны большие размеры
летающей лодки F.3*



гидрографы работали буквально на износ. Пилоты летали и утром, и днем, и вечером, а когда было возможно, то и ночью. Затем, пользуясь присутствием в Кадисе «Дедало» и торпедоносцев, авиаторы начали практиковаться в нанесении торпедных ударов по крупным надводным кораблям. Лишь 17 сентября авиатранспорт взял курс на Барселону.

За время практических плаваний авиагруппа совершила более 200 вылетов, не имея ни единой серьезной аварии! Зато немало нареканий вызывали авиационные двигатели, в том числе новейшие.

С середины октября по начало ноября в водах Балеарских островов «Дедало» принимал участие в крупных маневрах флота. Специально для участия в них на корабле разместили авиагруппу под командованием капитана 3 ранга Тавиэль де Андраде в составе двух эскадрилий «макки» и обоих «Свифтов».

Авиатранспорт вышел из Барселоны 2 октября, а через два дня присоединился к основным силам флота в Картахене. Вслед за ним вылетели оба исправных к этому моменту дирижабля — «О» и S.C.A. Последний пришвартовался к «Дедало», и его убрали в ангар, а второй воздушный корабль, видя, что швартовка прошла нормально, лег на обратный курс. Что касается S.C.A., то его техническое состояние вообще не позволяло больше подниматься в воздух, и после возвращения в Барселону его окончательно сдали на берег. Хотя у аэронавтов оставался исправный дирижабль типа «О», его размеры позволяли лишь провести швартовку на «Дедало» (именно поэтому впоследствии причальную мачту на авиатранспорте оставили, несмотря на демонтаж носового ангара), а вот размещение в ангаре становилось непреодолимой проблемой.

Но плановый ход маневров пришлось изменить. При переходе из Барселоны в Картахену на «Дедало» произошла серьезная авария в котельном отделении. В

результате деформировалось несколько топок, и корабль едва «доковылял» до порта назначения. Начало маневров ему пришлось провести в экстренном ремонте, а его самолеты действовали с акватории Картахены.

Хотя 17 октября «Дедало» смог выйти на ходовые испытания, его скорость не превышала 6,5 уз. Однако это посчитали достаточным для присоединения к действующей эскадре. В сопровождении буксира «Сиклопе» он перешел в Аликанте, после чего прибыл в бухту Пальмы, где 20-го числа стал на якорь.

Маневры начались для авиатранспорта 24 октября. По вводной его включили в состав «белой» эскадры, назначив ответственным за авиационное прикрытие Балеарских островов. До ночи 2 ноября он пробыл на якоре в бухте Пальмы, после чего в сложных метеословиях вышел к Ивисе. Вслед за завершением первой фазы маневров, 4 ноября «Дедало» в компании пугающего «Сиклопе» направился к Маону, откуда 9-го вышел к Алькудии, где концентрировался весь флот.

Заключительная фаза маневров приобрела политическое значение с прибытием из Валенсии на борту крейсера «Принсипе Альфонсо» короля Альфонсо XIII. Именно он и должен был принять традиционный морской парад эскадры под командованием адмирала Хосе Риверы Альвареса, поднявшего свой флаг на «Альмиранте Сервере».

Утром 10 ноября «Дедало» ушел к Барселоне, прибыв туда на рассвете следующего дня и бросив якорь у мола Поньенте.

В целом служба в 1928 г. оказалась для корабля довольно интенсивной: было пройдено 4284 миль за 58 суток. Несмотря на явную устарелость корабля, будущее морской авиации виделось весьма оптимистично. Именно в этот период состоялась закладка тяжелых крейсеров «Канариас» и «Балеарес», в состав вооружения которых входили бортовые самолеты.

1929 г.

Этот год начался для «Дедало» с организационных изменений. 3 февраля было создано Главное управление морской авиации, что окончательно подчинило морскую авиацию Морскому министерству. Изменилась и материальная база авиации. В марте в Италии приобрели самолет S.62 и лицензию на его производство. А в июне флот заказал шестерку Дорнье Do J «Валь», поставленных в октябре арсеналом в Кадисе. Все они строились на заводе C.A.S.A.

Что касается самого «Дедало», то после октябрьской аварии его использовали крайне ограниченно. Практически весь год он безвылазно провел в Барселоне, разумеется, приняв участие в Барселонской выставке в мае. Однако авиатранспорт, входивший в представительную международную эскадру, большого интереса у публики не вызвал.

По опыту маневров предыдущего года выявилась необходимость иметь в составе эскадры специальную плавмастерскую для обеспечения «мелкого ремонта кораблей флота в море». «Дедало» как нельзя лучше подходил для этой цели, и королевским декретом от 20 августа 1929 г. работы по его переоборудованию были санкционированы. Но еще раньше к подобным выводам пришла Морская авиация. В июне с корабля демонтировали все воздухоплавательное оборудование и оставшиеся свободные площади в носовой части начали готовить к переделке в мастерские.

Сразу после начала работ в надежде повысить мореходность заделали люк в носовой части: через него в свежую погоду волны, накрывавшие корабль, нередко проникали внутрь. В числе установленного оборудования оказались и два комплекта сварочного оборудования — для газовой и электрической сварки. По окончании работ экипаж пополнился двумя командами сварщиков, а также представителями

самых разных профессий: разнорабочими, медниками, кузнецами, токарями и наладчиками.

10 сентября «Дедало» вышел в Картану, куда и прибыл утром 12-го. Он привез с собой эскадрилью «D» самолетов М.18. Впрочем, основной причиной перехода стала необходимость докования перед предстоящими маневрами. В Картане экипаж «Дедало» пополнился двумя водолазами и 20 рабочими ремонтно-механических мастерских с арсеналов Картанены и Карраки со всем их специфическим багажом. Кроме того, вынужденную стоянку в Картане удалось использовать для замены дальномера: двухметровый дальномер «Барра и Струда» передали на артиллерийский полигон, а его место занял метровый дальномер той же фирмы.

Большие учения 1929 г. считались очень важными для понимания основных уроков, извлеченных по итогам кампании предыдущего года. Для участия в них на борту корабля разместили две эскадрильи из 11 самолетов М.18 («D» — под командованием лейтенанта Сеано-Бибас и «V» — лейтенанта Мойяно), два поплавковых торпедоносца «Свифт» под командованием лейтенанта Галана, а также одиночную S.62, находившуюся в подчинении Школы и предназначенную исключительно для связи.

18 сентября «Дедало» вышел к Санта-Поле и спустя два дня прибыл в Аликанте. Здесь он принял эскадрилью М.18, перелетевшую из Барселоны, и снова вернулся к эскадре в Санта-Поле. 24 сентября корабль снова зашел в Аликанте, чтобы со всей авиагруппой 26-го выйти к Ивисе. На следующий день он стал на якорь в кильватер теплоходу «Инфанта Кристина», зафрахтованному флотом для размещения VIP-персон. Наконец 29 сентября авиатранспорт перешел к Пальме, где сосредоточивалась «белая» эскадра под командованием адмирала Суансеса. «Дедало» со своей авиагруппой был включен в ее состав. Кроме него, здесь числились четыре крейсера, шесть эсминцев, шесть субмарин типа «В», четыре миноносца и судно спасения подводных лодок «Кангуро». Им противостояла «черная» эскадра вице-адмирала Моралеса в составе двух линкоров, одного эсминца, семи подводных лодок, девяти миноносцев, двух канонерок, трех патрульных кораблей, пяти десантных барж, четырех буксиров, двух транспортов и 25 самолетов из состава армейской авиации в базе Лос-Алькасарес.

Первая фаза маневров, проходившая с 29 сентября по 1 октября, представляла собой сначала индивидуальные эволюции кораблей, которые потом переросли в проводку конвоя «черной» эскадры из Картанены с выгрузкой на Ивисе и Форментерах. По ее окончании все корабли ушли в Барселону, где 6 октября состоялся большой морской и воздушный парад в присутствии короля, правительства и военного командования, разместившихся на борту «Инфанта Кристины». Сам «Дедало» на период парада остался в Маоне, но само-

леты и дирижабль «О» прошли строем над высокими гостями.

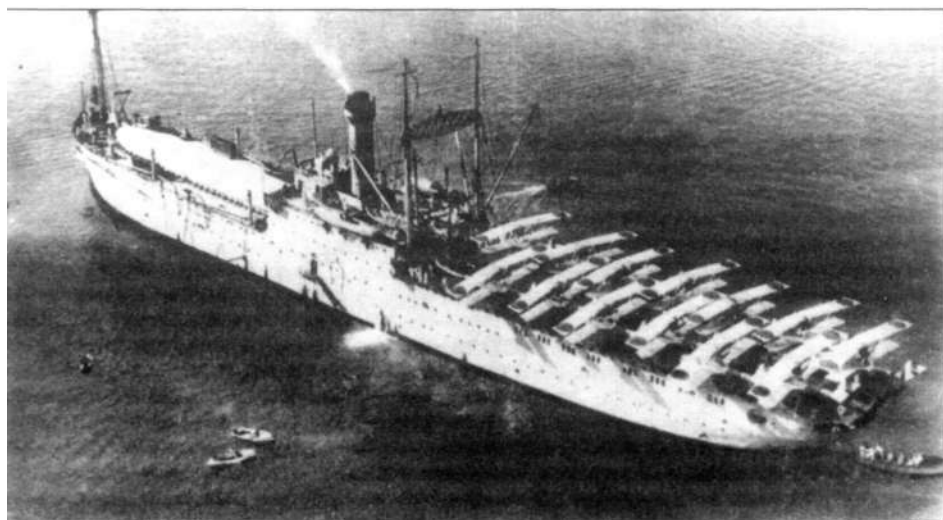
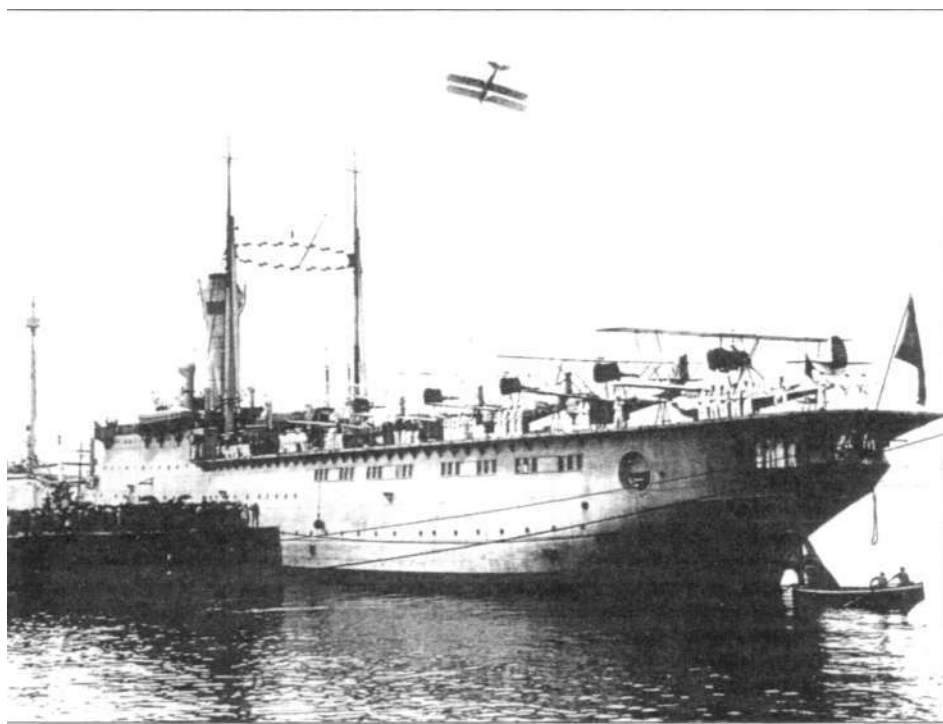
На следующий день началась вторая фаза маневров, продолжавшаяся до 9 октября. Она включала групповые упражнения, направленные на блокирование «белыми» Ивицы и Форментера. Как явствовало из поставленных задач, авиации отводилась немаловажная роль, хотя сам «Дедало» спокойно стоял на якоре в Ивисе. И, наконец, третья стадия 12 октября заключалась в высадке на берег в Бурриане живой силы и техники «черными». Здесь 15 самолетов авиагруппы «Дедало» непрерывно кружили над десантирующимися войсками.

По окончании маневров все корабли направились в Валенсию. На сей раз учения прошли на более высоком уровне, нежели в предыдущем году. Морская авиация снова продемонстрировала свою незаменимость, особенно при разведке надводных целей. Впрочем, и в качестве плавматерской «Дедало» оказался востребован.

Рабочие и специалисты оказали помощь крейсеру «Блас де Песо», эсминцам «Альмиранте Феррандис» и «Санчес-Баркастегги», субмарине В-3, канлодке «Бонифас», буксирам «Галисия» и «Гадитано», десантной барже К-14, водоналивному судну «Африка», танкеру «Гобео» и «табакерке» I-3. Само собой, осуществлялись ремонт и обслуживание бортовых самолетов.

13 октября «Дедало» сходил к Дении, подобрав совершивший вынужденную посадку и отбуксированный туда во время маневров одним из эсминцев самолет М.18. А 14-го числа все участвовавшие в маневрах корабли вышли на артиллерийские учения в район Колумбретских островов, чтобы на следующий день также в полном составе принять участие в завершаю-

«Дедало» в конце 1920-х гг. Хорошо видно вентиляционное отверстие в кормовой части левого борта. В небе — заходящий на посадку самолет



«Дедало» с авиагруппой на палубе во время маневров 1929 г.



Инфант дон Хуан меняется местом в экипаже «Дорнье» с лейтенантом Селье. Сантандер, 28 августа 1930 г.

щем параде, проведенном в Валенсии. На сей раз, словно в знак признательности за незаметную, но необходимую рутинную работу, первыми перед «Инфантой Кристиной», на борту которой находился монарх, прошли вспомогательные единицы. Возглавлял их строй учебный корабль «Хуан Себастьян Элькано», а завершал «Дедало». В течение всего парада авиагруппа «Дедало» неизменно летала над расцвеченными флагами кораблями.

По окончании праздника сварщики и водолазы со своим оборудованием перешли на борт «Кангуро» и позже отправились в Картахену. Однако на борту авиатранспорта остались сварщики с кислородно-ацетиленовым оборудованием, которое можно было использовать для нужд авиации. Сам «Дедало» ушел в Барселону, по пути завернув в Таррагону. Там на борт приняли очередной аварийный самолет со сломанным воздушным винтом. Вечером 16 октября корабль вернулся в Барселону, завершив кампанию 1929 г. Всего за год он прошел 1073 мили, проведя в море 35 суток.

В 1930 г. пала диктатура Primo de Rivera, и в Испании снова установилась конституционная монархия. Но страна стояла на пороге очередных политических потрясений. В частности, имелись предпосылки для скорого падения королевской власти.

Кампания 1930 г. прошла для «Дедало» относительно спокойно. Год начался с испытаний машин, снова подтвердивших ненадежность главных механизмов. По завершении пробных пробегов 21 января корабль ушел к мастерским «Болкано».

13 февраля состоялась плановая ротация командиров «Дедало». В должность вступил Висенте Кастро Агиар, уже командовавший кораблем в 1924 г.

Пребывание в мастерских «Болкано» не ограничилось очередным перебором машин. По королевскому декрету от 3 февраля предполагалось осуществить его модернизацию по проекту инженера флота 1 ранга Рамона Санса. Суть проекта заключалась в заделке носового люка — на сей раз наглухо — для улучшения мореходных качеств корабля. Попутно был разработан, утвержден и профинансирован еще один проект, по которому «Дедало» должен был войти в строй уже не как импровизированная, а по-настоящему оборудованная плавмастерская. При этом носовую мачту, использовавшуюся как причал дирижаблей, оставили.

Вся носовая часть подверглась кардинальной перделке: на месте ангаров разместили мастерские и склады различного имущества и запасных частей. А в конце июля на корабле установили новую дымовую трубу, поскольку старая сильно прогорела и была готова упасть даже от сильного порыва ветра. Общая стоимость работ достигла полумиллиона песет — весьма

значительной суммы по тому времени. Из этого следует, что несмотря на явную устарелость, корабль планировали эксплуатировать долго и всерьез. И это при том, что его максимальная скорость не превышала 8 уз. и явно не вписывалась в эскадру с ее новыми быстроходными кораблями. Тем не менее, по пока еще не принятому проекту большой судостроительной программы, «Дедало» предполагалось вывести из состава флота лишь в 1942 г., заменив его авианосцем нового поколения.

После завершения работ и приемки вечером 5 августа «Дедало» взял курс на Картахену. Здесь ему предстояло принять на борт пятерку М.18 со складными крыльями и пройти традиционную чистку подводной части в сухом доке. 7 августа корабль снова вышел в море, и четыре дня спустя прибыл в Кадис. «Дедало» впервые предстояло обеспечить базирование самолетов Дорнье «Валь». Поскольку опыт прошлых лет ясно показал, что подъем на борт столь крупного самолета ничего хорошего не сулит, «Дедало» предполагалось использовать как корабль-матку. Гидроавиабазу оборудовали в бухте Малианьо в Сантандере. А ставший плавбазой авиатранспорт для выполнения своей задачи принял на борт топливо, боеприпасы и прочее имущество, которое могло потребоваться авиаторам.

Традиционные маневры флота этого года должны были пройти на севере. На них предполагалось отработать защиту побережья и главных промышленных центров от угрозы с моря. Поскольку время поджимало, после краткого пребывания в Кадисе, 11 августа «Дедало» с авиагруппой на борту (она насчитывала шесть машин: пять «макки» и самолет связи S.62) вышел в Сантандер. 18 августа корабль вошел в порт назначения и стал на якорь в бухте Малианьо. Шестерка «Дорнье» самостоятельно перелетела в бухту незадолго до появления там авиатранспорта.

«Дедало» зачислили в состав «белой» эскадры, где также значились два линкора (флагман «Хайме I»), три крейсера, три эсминца, десять подводных лодок и спасательный корабль «Кангуро». Ей противостояла «черная» эскадра — три современных крейсера во главе с флагманом «Альмиранте Серверой» и три новейших эсминца типа «Чуррука».

На этот раз гидросамолеты получили довольно экзотичное задание. С началом маневров, 25 августа, «дорнье» начали патрулирование морского пути из Англии в Сантандер. Все тренировки проходили под пристальным вниманием прессы. Дело в том, что 27-го на борт «Дедало» прибыли инфанты дон Хайме и дон Хуан, завершавшие обучение в летной школе. Авиационную практику они намеревались пройти именно в это время. Принцы заняли места в двух самолетах, пилотируемых лейтенантами Селье и Бассэ, командовавшими соответственно 1-й и 2-й эскадрильями. Общий налет инфантов в составе эскадрильи составил по 45 минут.

Утром 30 августа «Дедало» присоединился к эскадре, сосредоточивавшейся в Ферроле. Практически в одно время с тем, как корабль бросил якорь, в бухте привод-



нилась эскадрилья «дорнье», совершившая перелет из Сантандера.

2 сентября уже в составе эскадры «Дедало» вернулся в Сантандер. При этом из-за аварий два «валя» временно остались в Ферроле. Устранив неисправности, они взяли курс на Сантандер. Вблизи мыса Приориньо, войдя в полосу тумана, один из самолетов упал. Скапотировавшая летающая лодка мгновенно загорелась, все шесть членов экипажа погибли. Кстати, туман стал причиной переноса начала маневров на 6-е число. Но даже после отсрочки погодные условия оставались довольно тяжелыми, поэтому вместо запланированных 72 ч налет пилотов «Дедало» сократили до 30 ч. По окончании маневров оставшиеся «дорнье» вернулись на свою базу в Ферроле. Сюда же прибыл и «Дедало».

На этом кампания для «Дедало» не закончилась. Его ждал приказ морского министра вступить в подчинение артиллерийскому полигону в Марине. Идея состояла в том, чтобы провести курс артиллерийских учений с корректировкой стрельбы с только что вошедшим в строй крейсером «Мигель де Сервантес». 19 сентября «Дедало» вышел в Марин, где оставался до 22 октября, после чего направился в Кадис. Там следовало забрать два мотора «Испано-Сюиза», производство которых только что наладили на заводе C.A.S.A., а также бортовые «макки», добравшиеся до Кадиса своим ходом. Простояв на якорю в Кадисской бухте несколько дней вместе с главными силами флота, 31-го числа авиатранспорт взял курс на Картахену, войдя на ее рейд следующим вечером. 8 ноября он достиг Барселоны, как обычно заняв место у мола Пониенте для выгрузки авиационного оборудования. Всего за кампанию 1930 г. корабль прошел 3191 милю (почти в три раза больше, чем в предыдущем году) и пробыл в море 24 дня.

1931 г.

Зима 1931 г. снова прошла в организационных реформах. Во-первых, Морская авионавтика в Барселоне постепенно сворачивалась, а ее оборудование передавалось новой базе в Сан-Хавьере на акватории Мар-Менор вблизи Картахены. Во-вторых, командование флота постепенно склонялось к мысли об упразднении самостоятельности морской авиации. А в стране разворачивались важные политические события, апогеем которых стало свержение монархии в Испании.

В марте 1931 г. в районе Балеарских островов пока еще королевский флот проводил свои последние маневры. В них участвовали как надводные корабли, так и подводные лодки.

18 марта, приняв на борт горюче-смазочные материалы, боеприпасы, запчасти и прочие необходимые припасы, «Дедало» вышел из Барселоны, чтобы на следующее утро стать на якорь в бухте Пальмы. Его авиагруппа — четыре «валя» и три S.62 — добралась до Пальмы из Барселоны самостоятельно. Той же ночью «Дедало» стал на якорь в бухте Польенса, где оставался до 25-го числа. Неподалеку располо-

«Дедало» во время морского парада в Пальме 6 июля 1933 г. Экипаж построен на верхней палубе



жились и «корабли эскадры», по которым гидросамолеты отрабатывали бомбовые удары. Разумеется, что настоящие корабли под боевые бомбы никто не подставлял, а их роль играли муляжи. Опытным путем ранее было установлено, что при полете на высотах свыше 750 м даже в крупный корабль попасть практически невозможно. Далее производилась пулеметная атака «отдельно стоящих эсминцев и сторожевиков», роль которых выполняли специальные буксируемые мишени. Также отрабатывалось обнаружение подводных лодок и наведение на них своих эсминцев. И, наконец, в последний день маневров летчики практиковались в ночной атаке «стоящей на якорю эскадры» как одиночными самолетами, так и в составе звеньев. На мишени при этом сбрасывались боевые бомбы по 10 и 100 кг.

По окончании маневров в полдень 27 марта «Дедало» вышел в Барселону, куда прибыл утром следующего дня. 14 апреля 1931 г. в Испании была провозглашена республика. Не желавшие служить новому порядку офицеры «Дедало» (три из пяти!) подали прошение об отставке. Лейтенант Сааведра маркиз Вьянский, мичманы Урайс и Сангро мотивировали свое решение состоянием здоровья. Впрочем, новое командование не стало вникать в подробности и искать возможную политическую подоплеку в их поступке, оно просто назначило на корабль только что получивших мичманские погоны Тудури, Матео и Эстраду. В последующие месяцы шла кадровая чехарда с новыми назначениями и отставками; в конце концов появился специальный «закон Асаньи», придавший более-менее осмысленный вид кадровым перемещениям. Разумеется, морская авиация — самая «интеллектуальная» часть флота — пострадала от всех этих событий очень сильно. А «Дедало» до конца года использовался как обычный транспорт.

Вечером 18 апреля он направился в Марин, как первоначально намечалось — для очередного взаимодействия с артиллерийским полигоном. После захода в Картахену 20-го числа он три дня спустя прибыл в Кадис. В этих портах на берег сошли еще

несколько недовольных новым режимом моряков. В итоге разработанные планы учений «накрылись», а задание «Дедало» пришлось на ходу корректировать. Теперь оно свелось к перевозке персонала и материальной части на полигон. А поскольку де факто он превратился в обычный военный транспорт, в Кадисе на него погрузили боеприпасы для линкоров типа «Эспанья».

29 апреля «Дедало» прибыл в Марин и после быстро проведенной разгрузки вечером того же дня бросил якорь в Ферроле. Здесь корабль окончательно стал обычным транспортом, совершив несколько грузовых перевозок между Ферролем и Марином.

20 мая «Дедало» в последний раз вышел из Ферроля в Марин и, разгрузившись, ушел в Виго, где простоял с 21 по 25-е. Плановое возвращение в Барселону пришлось отложить, поскольку срочно потребовалось доставить из Ферроля в Марин еще пару самолетов M.18. 30 мая корабль выполнил это поручение и 4 июня ушел из Марина с военными грузами в Кадис и Картахену, доставив их соответственно 6 и 8 июня.

В Картахене «Дедало» простоял почти месяц у набережной Курра в ожидании новых заданий по перевозке грузов, но поскольку таковых не оказалось, 6 июля его ввели в док для очистки подводной части. По выходу из дока 13 июля он доставил грузы в Аликанте, и 15-го возвратился в Картахену. 27 июля «Дедало» вышел в последний рейс этой кампании в Барселону, чтобы встать у волнолома Барселонского порта вечером 28-го. В итоге за 1931 г. он прошел 3406 миль, проведя в море 32 суток.

1932 г.

В 1932 г. продолжилось сворачивание барселонской базы: на Сан-Хавьер свезли практически все оставшиеся аэропланы и двигатели (как находившиеся в рабочем состоянии, так и неисправные). В Барселоне остались лишь временные места для базирования самолетов и мастерские, где продолжалось лицензионное производство Макки M.18 со складными крыльями. Свелась к минимуму и активность флота,

впрочем, это стало следствием не столько революционных потрясений, сколько Великой депрессии.

5 января «Дедало» отправился в Картахену. В его трюмах находились двигатели и запчасти для самолетов «Авро» и «Мартинсайд», а кроме того, имущество отправляемой на Сан-Хавьер Школы стажеров-аэронавтов. Корабль стал под разгрузку в Картахене, откуда все имущество посуху перевезли в Сан-Хавьер.

После этого о «Дедало», по-видимому, забыли. Лишь 23 июня было решено использовать «старика» для доставки в Аликанте емкостей с водой. 27 июня, уже после выхода обратно в Картахену, старпом авиатранспорта капитан 3 ранга К. Антон был тяжело ранен из-за ошибки при обращении с личным табельным оружием: его пистолет неожиданно взорвался в руках. Для оказания экстренной медицинской помощи пришлось вернуться в Аликанте, но в госпитале дон Карл ос скончался. Этот трагический инцидент оказал деморализующее воздействие на экипаж.

Лишь на следующий день «Дедало» вышел в Картахену, где почти на три месяца встал на прикол. Только 13 сентября он взял курс на Барселону, куда прибыл утром 15-го.

В октябре новое правительство решило оборудовать еще одну военно-воздушную базу на Балеарских островах. Под нее была отведена бухта Польенса, уже освоенная гидропланами «Дедало». Здесь предполагалось разместить по эскадрилье «валей» и S.62. На разведку местности решили отправить «Дедало». Поздно ночью 5 октября авиатранспорт бросил якорь в Польенсе, где уже находились ожидавшие его самолеты. После выполнения поставленных задач 29 октября корабль прибыл в Маон. 7 ноября «Дедало» вновь зашел в Польенсу, где снял установленные в начале октября буйки для швартовки гидропланов, после чего направился в Барселону.

28 ноября, приняв попутные грузы, корабль ушел в Картахену. Здесь он закончил кампанию, пройдя за год всего 1515 миль и проведя в море 45 суток, а в основном стоял на якоре в Польенсе и Маоне.

1933 г.

Новый год принес в морскую авиацию долгожданные реформы. Указом правительства от 5 апреля в составе Морского министерства было создано Главное управление по аэронавтике. Это позволило упорядочить систему управления и подчиненности и в итоге дало возможность впоследствии сравнительно легко создать Министерство авиации, объединив под его эгидой военный и гражданский флот страны. Вторым нововведением стало упразднение образовательных учреждений по подготовке морских летчиков, за исключением Главной школы аэронавтики, получившей монополию на подготовку офицеров морской авиации.

Конец 1932 — начало 1933 г. «Дедало» провел в неспешном ремонте своих угольных бункеров. Из-за многолетних отложенных спрессованной пыли он уже не мог

принимать полный запас угля, что сильно ограничивало дальность плавания. А с 12 апреля по 27 мая корабль стоял в сухом доке, где выполнялись достаточно серьезные работы по приведению в порядок подводной части.

После окончания ремонта «Дедало» привлекли к маневрам уже в составе флота Республики, проходивших в Средиземном море с 20 июня по 6 июля. Воздушное прикрытие в этот раз состояло из пяти S.62 и трех «дорнье».

Вечером 27 июня «Дедало» вышел в море и на рассвете 28-го бросил якорь в Польенсе. Хотя на этот раз на нем не было авиагруппы, он, как это случалось ранее, обеспечивал базирование самолетов и их заправку. Выполняя свою часть программы учений, авиатранспорт 1 июля зашел в Маон, а спустя несколько часов взял курс на Таррагону, которую достиг 3 июля. Рассвет 5-го числа он уже встречал в Пальме с главными силами флота, где на следующий день должен был состояться морской парад.

6 июля на борту крейсера «Альмиранте Сервера» в Пальму прибыл морской министр Льюис Компанис, который вместе со своим штабом, различными военными и гражданскими начальниками и прочими высокопоставленными гостями в полдень перешел на «Дедало». Впервые в своей долгой жизни старому кораблю предстояло принять парад!

Первая часть торжеств проходила перед мысом Кабо-Бланко. Мимо «Дедало» праздничным строем прошли флагманский крейсер «Мигель де Сервантес», следом за ним «Либертад», «Альмиранте Сервера», «Мендес Нуньес», эсминцы «Санчес-Баркастеги», «Альмиранте Вальдес», «Лепанто», «Хосе Луис Диес», «Альмиранте Феррандис», «Алькала Гальяно», «Чуррука» и «Хуан Ласага». Построившиеся на верхних палубах экипажи дружным «Вива!» приветствовали морского министра. По завершении церемонии «Дедало» обошел строй дивизии подводных лодок (10 единиц), которые при его приближении производили погружение. После этого, снова всплыв, лодки прошли строем перед «Дедало» с регламентным десятикратным приветствием.

При этом возникла совершенно «не регламентная» задержка, поскольку морской министр изъявил желание участвовать в погружении на одной из субмарин. С «Дедало» Компанис перешел на C-2, а после всплытия лодки ушел в Пальму на эсминце «Алькала Гальяно». Там по окончании торжеств собрался весь флот, включая «Дедало».

Но уже 7 июля кораблю пришлось снова выйти в Польенсу. Накануне один из «валей» потерпел аварию, и теперь в течение двух часов механикам авиатранспорта пришлось «колдовать» над его мотором, чтобы вновь ввести самолет в строй. Затем авиатранспорт взял курс на Картахену, где 11 июля бросил якорь рядом с арсеналом.

Вопреки обыкновению, кампания для «Дедало» на этом не закончилась. В связи с артиллерийскими учениями кораблей флота ему предстояло отправиться в Марин для доставки туда трех самолетов-корректировщиков. Это были новенькие

Савойи S.62, которые заменяли уже порядком устаревшие «макки».

7 августа «Дедало» вышел в море, но буквально рядом с Картахеной на нем произошла серьезная авария в машине. С большим трудом «старик» удалось вернуться. Пришлось становиться в ремонт. Увы, но начали сбываться опасения командования, которое последние годы боялось высылать авиатранспорт в море, мотивируя это именно ветхостью машин и механизмов.

Впрочем, «путешествие» в Марин все-таки состоялось. После спешно проведенного ремонта с 18 по 22 августа «Дедало», невзирая на неблагоприятную погоду (сильное волнение и ветер), совершил переход в пункт назначения. Три собранные в его мастерских «савойи» были переданы полигону, а взамен на корабль погрузили тройку M.18, которые предстояло доставить в мастерские Барселоны. Перед тем как возвратиться в Средиземное море, транспорт с 18 сентября по 10 октября посетил Сантандер. Вечером 31 октября он вышел из Марина и после захода в Картахену 8-го числа достиг Барселоны. Здесь вместо выгруженных «макки» на борт приняли пятерку истребителей-«мартинсайд», которые следовало доставить на базу в Сан-Хавьер. Оставив Барселону поздно вечером 15 декабря, он уже на следующий день передал самолеты в арсенал Картахены, откуда истребители на грузовиках были отправлены в Сан-Хавьер.

Это стало последним походом «Дедало» в кампанию 1933 г. Несмотря на тяжелую аварию, корабль прошел в этом году 3825 миль, пробыв в море 50 суток.

К этому времени «Дедало» уже рассматривается не как авиатранспорт, а скорее как транспорт для перевозки самолетов. В связи с этим по введенной правительственным декретом от 6 сентября 1933 г. новой нумерации кораблей и судов испанского флота он получил бортовой номер «203» как вспомогательная единица. И действительно, к 1933 г. «Дедало» окончательно устарел, и сдача его на слом стала лишь вопросом времени.

1934 г.

Именно на этот год пришелся неожиданный всплеск интереса к постепенно пришедшему в негодность «Дедало». Это было связано с испытаниями автожира конструктора Хуана де ла Сиервы. Его летательный аппарат с практически вертикальным взлетом и посадкой весьма заинтересовал военное министерство. Неудивительно, что Главное управление по аэронавтике предложило Сиерве продемонстрировать свое детище в базе Сан-Хавьер 1 марта 1934 г. Автожир (серийный номер 660, получил регистрацию в Великобритании с присвоением кода G-ACIO) совершил несколько полетов перед высокопоставленными чиновниками от морской авиации. Результатом стал приказ №56 руководства Главной военно-морской базы в Картахене от 5 марта: предполагалось осуществить контрольный взлет и посадку на палубу «Дедало», который для испытаний должен был прийти в Валенсию.

Посадка автожира на палубу «Дедало». Фотография с автографом Сиервы: «Командиру, офицерам и экипажу «Дедало» в память о первой посадке на корабль, стоящий на якоре»

Уже на следующий день спешно подготовленный к выходу в море корабль покинул Картахену и на рассвете 7 марта вошел в Валенсию. В 10 часов его командир капитан 2 ранга Рамос прибыл на аэродром Манисес для согласования с Сиервой деталей предстоящего полета. Предполагалось, что автожир под управлением конструктора вылетит к «Дедало» и произведет посадку на его палубу.

Около 17 часов над портом появилась машина Сиервы и направилась к «Дедало». К этому моменту все лишнее с полетной палубы убрали, а все свободные от вахты моряки расположились в ожидании появления автожира. Дул слабый норд-ост, практически не создававший проблем. На берегу в ожидании необычного зрелища собралась многочисленная толпа.

В 17.05, совершив 17-метровый пробег по 37-метровой палубе, автожир остановился. К нему сразу же устремились матросы и механики с поздравлениями и дружескими рукопожатиями. Через полчаса Сиерва снова запустил мотор, и автожир, пробежав 24 м, взмыл воздух. Для осуществления этого маневра авиатор просил Рамоса развернуть корабль так, чтобы ветер дул в корму, в отличие от традиционной практики авианосцев, которые всегда разворачиваются против ветра.

Подробности взлета отражены в рапорте командира «Дедало», датированном 9 марта: «Сеньор Сиерва сел в аппарат и привел в движение мотор и ротор. После этого он отдал команду убрать колодки, и в 17.40 поднялся в воздух, дважды облетев корабль. Взлет произошел совершенно безопасно, что впоследствии подтвердил и сам сеньор Сиерва, заявив, что ему хватило бы для взлета и 24 метров полетной палубы. На палубе не применялось для торможения никаких специальных приспособлений, типа рассыпанного песка, хотя для безопасности имелись клинья для колес».

Вскоре после успешного взлета командир «Дедало» отправил морскому министру Хуану Хосе Роча Гарсии радиогранму: «Эксперименты с автожиром Сиервы прошли с самым большим успехом, произведены взлет и посадка на палубу корабля, стоящего на якоре в порту». Хотя порой утверждают, что взлет и посадка автожира на палубу «Дедало» стали первыми в мире, новаторскими они оказались лишь для Старого Света. А первые в мире подобные опыты провели на палубе авианосца «Ленгли» еще 23 сентября 1931 г. Взлет и посадку осуществил автожир Pitcairn XOP-1.

По просьбе местных властей «Дедало» задержался в Валенсии до 22 марта. В это время в городе проходили празднества, посвященные Святому Хосе. По их окончании корабль ушел в Барселону. Пребывание в столице Каталонии продлилось лишь до 29 марта, затем пришлось срочно возвращаться в Валенсию. Там началась забастовка работников электричес-



кой и газовой отрасли, а также водителей трамваев. Экипажи вызванных сюда кораблей в срочном порядке привлекли к налаживанию жилищно-коммунального хозяйства города.

Только 5 мая «Дедало» смог уйти в Картахену. 4 июня он вышел в море, чтобы принять участие в последних в своей карьере учениях гидроавиации на Балеарских островах. После непродолжительной остановки в Пальме корабль 6 июня бросил якорь в Польенсе, где оставался до 11-го числа, причем 8 июня пришлось срочно выйти в район острова Кабрера для поисков совершившего вынужденную посадку самолета «Дорнье» (который, как вскоре выяснилось, просто выработал все горючее).

12 июня «Дедало» ушел в Ивису, где его ждал еще один аварийный самолет — совершившая вынужденную посадку «Савойя». Утром следующего дня авиатранспорт вошел в Аликанте.

17 июня стало знаменательным днем в истории корабля — в семь утра он в последний раз вышел в море. Около 16 часов он стал на якорь на траверзе острова Гроса неподалеку от Мар-Менор. С «Дедало» спустили на воду отремонтированную «Савойю» с бортовым номером 13, которая взяла курс на базу Сан-Хавьер.

Пребывание «Дедало» в Картахене проходило буднично: его в очередной раз готовили к ремонту. 28 сентября корабль ввели в сухой док. Кроме обычной очистки подводной части, предполагалось осуществить капитальный ремонт машин и механизмов. Но уже тогда было понятно, что это всего лишь полумера: «Дедало» требовалась коренная модернизация. В первую очередь полагалось заменить машину и котлы, поскольку скорость ветерана признавалась абсолютно недостаточной для действий в составе эскадры. Корабль следовало оснастить катапультами и сплошной полетной палубой. Также его было необходимо вооружить зенитной артиллерией, системой освещения для ночных полетов, системой обнаружения самолетов и прочими техническими новинками, жизненно важными для современного авианесущего корабля.

Однако объем и предполагаемая стоимость работ оказались слишком велики для «старика» с уже порядком обветшавшим корпусом. Итогом проведенного освидетельствования стало решение вывести корабль из состава флота с последующей сдачей на слом. 20 октября он отправился в ожидании своей дальнейшей участи к угольному молу, пройдя последние из 1369 миль этого года. За кампанию 1934 г. «Дедало» провел в море 22 суток. Всего же за время службы под военно-морским флагом он прошел 36 210 миль за 505 суток.

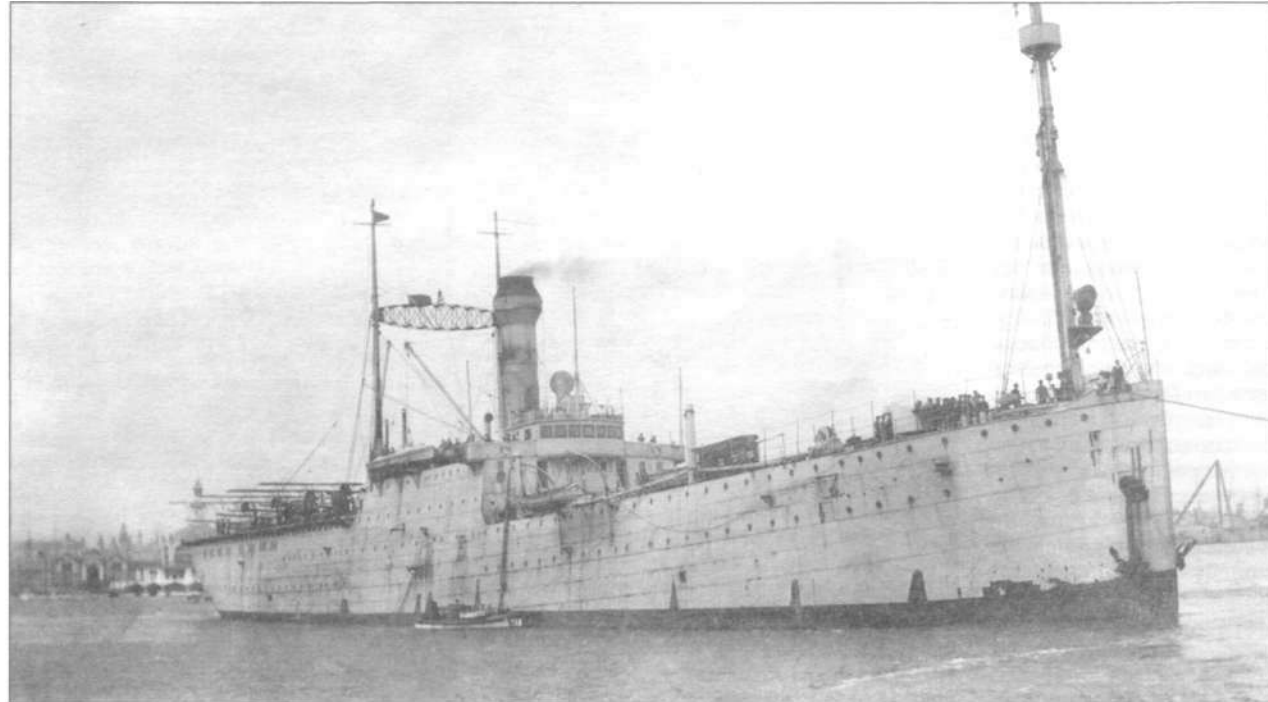
Последние годы

3 января 1935 г. вышел декрет правительства, согласно которому «Дедало» с 1 января (задним числом!) переводился в «первое положение». Это означало нахождение с сокращенным экипажем в ожидании окончательного разоружения и продажи на слом. Обычно в подобной ситуации корабли передельвали в блокшивы или, скажем, в плавучие тюрьмы. 17 января свой пост покинул последний командир «Дедало» — капитан 2 ранга Рамос.

29 мая правительство неожиданно издало новый декрет, по которому корабль с уже демонтированным авиационным вооружением и оборудованием временно передается в распоряжение Школы электричества и радиотелеграфии, пока для нее заканчивается строительство специального здания. Одновременно старый корабль «разжаловали»: в декрете он снова фигурирует как «пароход».

Некоторое время кадеты Школы занимали помещения бывшего авиатранспорта, но уже к концу года все было подготовлено для дальнейшего разукрупнения корпуса. К 1 января 1936 г. Школа покинула «Дедало» и 11 января специальным декретом его исключили из списков флота.

Есть сведения, что с началом Гражданской войны республиканцы пытались вернуть корабль в строй. Вероятно, эта версия основана на том факте, что в сентябре «Дедало» осмотрела экспертная комиссия. Увы, но итогом ее работы стал приказ



по министерству от 12 сентября, требовавший «перевести «Дедало» на Картахенский арсенал для утилизации материалов, но без задержки плановых сроков сдачи на слом». В этом же году корпус «Дедало» отбуксировали к металлургическому предприятию в Сагунто.

Встречается информация, что 18 июля 1937 г. после налета эскадрильи А5/88 гидросамолетов He-59 из состава легиона «Кондор», действовавшей с авиабазы Польенса на Майорке, «Дедало» сел на грунт. Безусловно, близкие разрывы 500-кг бомб этих самолетов могли способствовать нарушению герметичности корпуса старого парохода, но велика вероятность, что всеми покинутый и заброшенный «ветеран» затонул без какого-либо воздействия извне. Так или иначе, но после войны националисты нашли «Дедало» в полузатопленном состоянии с разошедшимися от нескольких близких разрывов швами.

Интересен такой факт: поскольку правительство националистов не признало постановлений республиканцев, «Дедало» еще раз исключили из списков флота 27 февраля 1940 г. Приказ по министерству гласил: «Во исполнение решения Совета министров, «Дедало», находящийся сейчас в полузатопленном состоянии в Сагунто, исключить из списков флота, срочно решив вопрос со сдачей его на слом». Разборку предполагалось произвести за счет АО «Средиземноморское металлургическое предприятие».

Вскоре Комиссия по судоподъему приступила к спасательным работам, и 11 декабря 1941 г. корабль был на плаву. Грязный, ржавый и безжизненный корпус перевели в Валенсию, где и предполагалась его разборка. Но случилось непредвиденное. Поскольку разборку начали с того, что было проще снять для немедленного использования промышленностью, в первую очередь демонтировали часть внутренних конструкций. По-видимому, в ходе

этих работ, проводившихся абсолютно хаотично, были срезаны элементы набора. В результате летним утром 1943 г. «Дедало» неожиданно разломился с немалым шумом и затонул, переполюшив весь порт. Оказавшиеся рядом случайные очевидцы утверждали даже, что судно торпедировала неизвестная подводная лодка! После того, как все успокоилось, над водой осталась лишь верхняя часть надстройки (мачта упала при затоплении). Водолазное обследование корпуса показало нереальность его вторичного подъема. Обломки просто взорвали; кое-что впоследствии подняли по частям, но некоторые элементы до сих пор покоятся на дне.

Оценка проекта

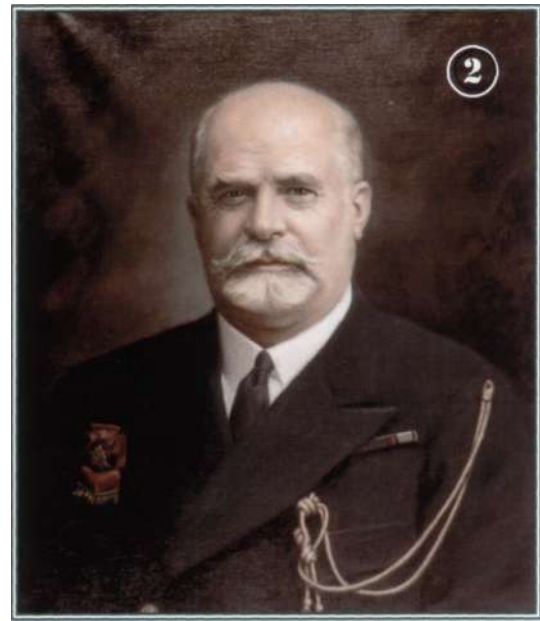
Хотя «Дедало» не был ни первым аэростатоносцем, ни первым авиатранспортом, его уникальность заключалась в том, что он специально предназначался для одновременного базирования дирижаблей, аэростатов и самолетов. Подобного «симбиоза» не наблюдалось ни на одном другом корабле мира.

Сравнение «Дедало» с его «одноклассниками», появившимся в этот период, оказывается не в пользу «испанца». Он соответствует скорее авиатранспорту, появившимся в годы Первой мировой войны, многочисленное семейство которых было представлено во флотах Англии, Германии, Франции и России. В королевском декрете от 16 ноября 1921 г. «Дедало» упоминается как «транспортная станция морской аэронавтики». Именно эту довольно громоздкую формулировку и следует считать официальной классификацией корабля. Она весьма точно характеризует его истинное назначение. Фактически «Дедало» представлял собой лишь транспорт для аэростатов, дирижаблей и самолетов, снабженный ангарами, мастерскими и складами снабжения для летательных аппаратов.

От своих зарубежных аналогов «Дедало» разительно отличается, казалось бы, нарочитой простотой проекта. А по сравнению с «Аргусом», «Хосе» или «Ленгли» вообще выглядит каким-то «полуфабрикатом», не говоря уж об авианосцах, появившихся после заключения Вашингтонского соглашения в результате перестройки новейших линкоров и линейных крейсеров. Но не следует забывать, что даже сами испанцы в то время не рассматривали «Дедало» как боевую единицу первой линии. Его задача состояла в получении опыта, на основании которого в дальнейшем собирались приступить к проектированию и строительству настоящего авианосца. Поэтому и были сведены к минимуму объем переделок и их стоимость. Зато, несмотря на традиционную нерасторопность испанской бюрократии и судостроения, менее чем через год после получения задания на переоборудование корабль был готов к выходу в море.

Существенным недостатком «Дедало» стало отсутствие катапульты. Безусловно, при ее наличии его оперативная и тактическая гибкость возросла бы на порядок. Хотя это наверняка бы замедлило ввод корабля в строй, а стоимость переоборудования заметно возросла. Как альтернативную меру следовало бы рассматривать установку катапульты по окончании операции в Марокко, что безусловно бы продлило активную жизнь корабля. Но и в этом случае следует помнить о целесообразности такой модернизации. «Дедало» все равно не смог бы стать полноценной боевой единицей, хотя бы по требованиям мобильности и автономности. Так что уже к 1926 г. его исключение из активного состава флота стало лишь вопросом времени.

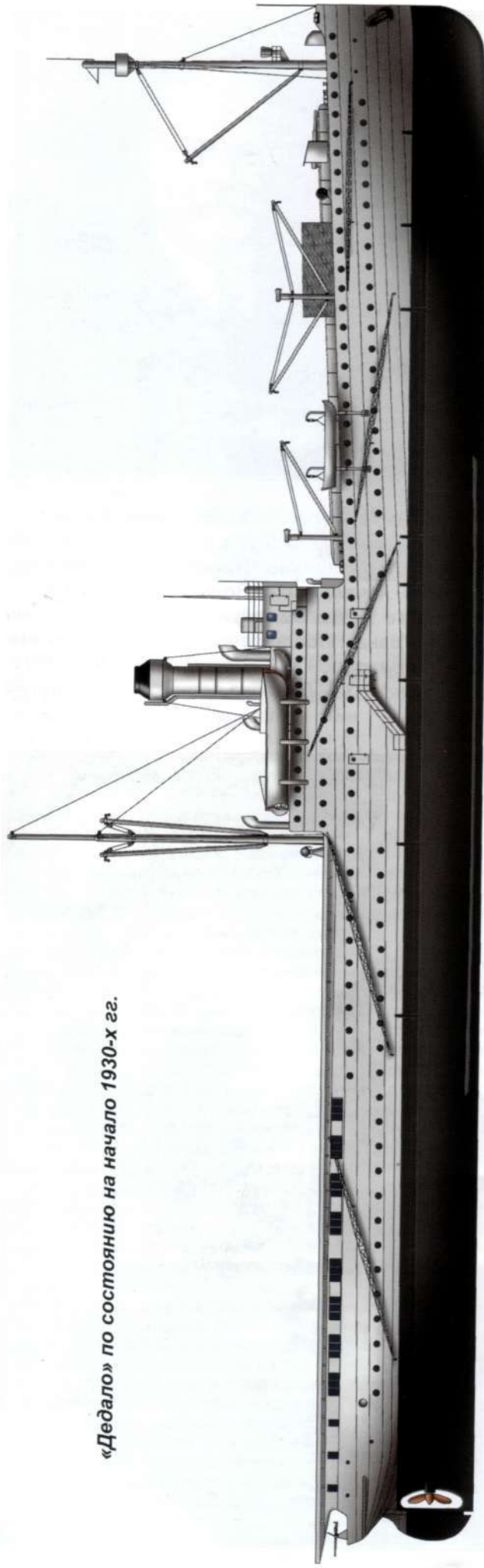
Следующий «Дедало» — уже полноценный авианосец — вошел в состав испанского флота лишь в 1967 г. Им стал бывший американский «Кэбот» (CVL 28 «Cabot») постройки 1943 г.



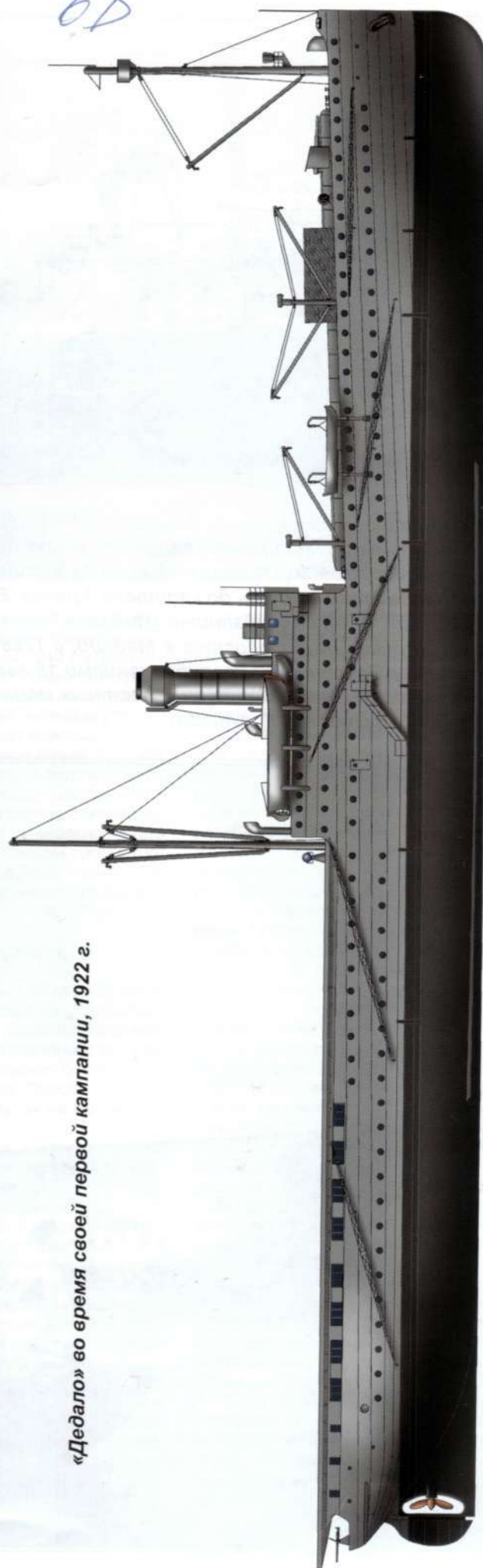
1 — «Дедало» в море (акварель Г. Альедо); 2 — Педро Мария Кардона Прието. Родился в Маоне в 1872 г. В 1891 г. — гардемарин (аспирант де марина), в 1896 присвоено звание мичмана. С 1898 г. по 1917 г. служил на кораблях испанского ВМФ («Урания», «Мария де Молина», «Аудас» и др.) и различных береговых должностях, пройдя последовательно путь до капитана 3 ранга. В 1917 г. назначен начальником Военно-морской школы воздухоплавания. Один из создателей «Дедало», которым командовал в 1925 г. В следующем году переведен на службу в Морское министерство в Мадрид, с 1928 г. — капитан 1 ранга. После свержения монархии вышел в отставку. Расстрелян республиканцами 15 августа 1936 г. в пригороде Мадрида. В сентябре 2000 г. останки перезахоронены в Пантеон известных моряков в Сан Фернандо; 3 — Посадка автожира Сиервы на палубу «Дедало» (акварель Г. Альедо)



«Дедало» по состоянию на начало 1930-х гг.

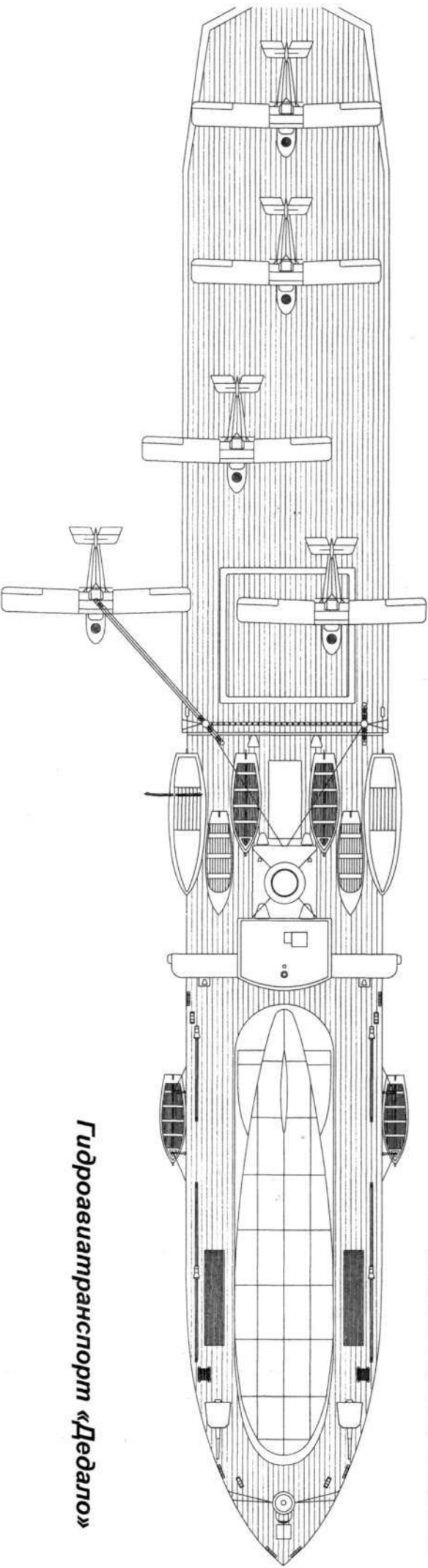
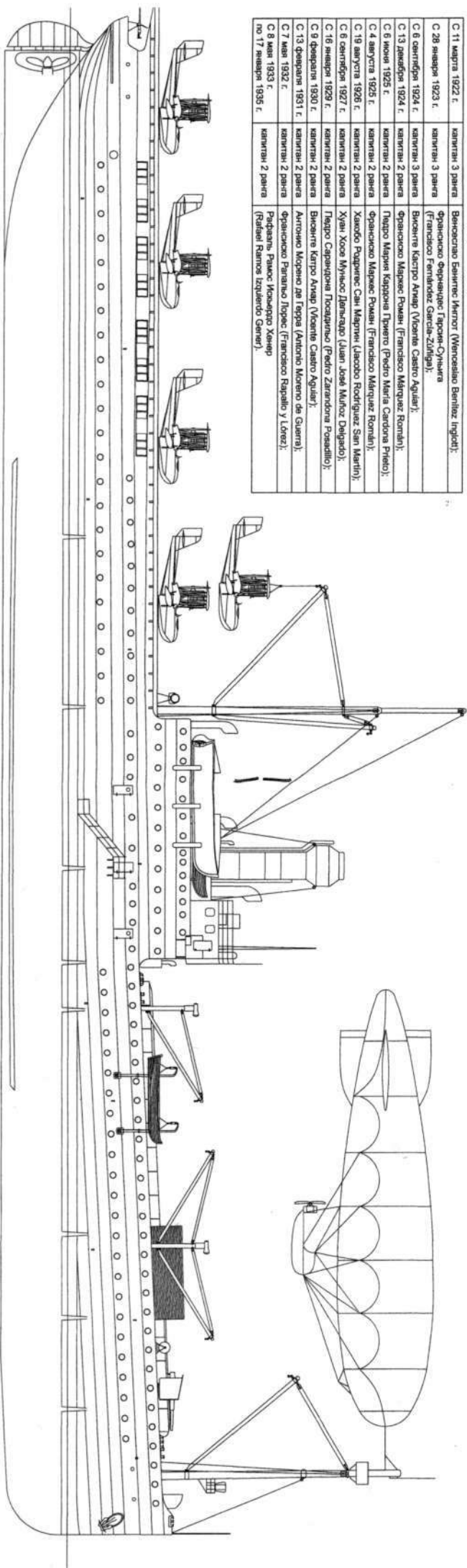


«Дедало» во время своей первой кампании, 1922 г.



Командиры «Дедало»

С 11 марта 1922 г.	капитан 3 ранга	Венесентио Бенигес Иглесиас (Venceslao Benitez Iglesci);
С 28 января 1923 г.	капитан 3 ранга	Франсиско Фернандес Гарсон-Суньяра (Francisco Fernandez Garcia-Sunyer);
С 6 сентября 1924 г.	капитан 3 ранга	Висенте Кастро Агулар (Vicente Castro Aguilar);
С 13 декабря 1924 г.	капитан 2 ранга	Франсиско Маркес Роман (Francisco Marquez Romani);
С 6 июня 1925 г.	капитан 2 ранга	Педро Мариа Кардона Ринаро (Pedro Maria Cardona Pinedo);
С 4 августа 1925 г.	капитан 2 ранга	Франсиско Маркес Роман (Francisco Marquez Romani);
С 19 августа 1926 г.	капитан 2 ранга	Хасебо Родригес Сан Мартин (Jacobo Rodriguez San Martin);
С 6 сентября 1927 г.	капитан 2 ранга	Хуан Хосе Муньос Дельгадо (Juan Jose Munoz Delgado);
С 16 января 1929 г.	капитан 2 ранга	Педро Сарандона Роасалино (Pedro Sarandona Roasallo);
С 9 февраля 1930 г.	капитан 2 ранга	Висенте Кастро Агулар (Vicente Castro Aguilar);
С 13 февраля 1931 г.	капитан 2 ранга	Антонио Морено де Терра (Antonio Moreno de Guerra);
С 7 мая 1932 г.	капитан 2 ранга	Франсиско Рапалло Лорес (Francisco Rapallo y Lores);
С 8 мая 1933 г.		
по 17 января 1935 г.	капитан 2 ранга	Родольфо Рамос Моиседро Хенар (Rodolfo Ramos Moysedro Genar);



Гидроавиатранспорт «Дедало»