

Царьков О.Е.

ЧАКО

1928-1938

Неизвестная локальная война

TOM II

12+

Олег Евгеньевич Царьков
Чако 1928-1938. Неизвестная
локальная война. Том II

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=33571898

SelfPub; 2018

Аннотация

Вторая часть книги про Чакскую войну и события вокруг неё. Второй том охватывает кампании 1934-1935 годов и историю Боливии и Парагвая в последующие годы. В приложениях дан перечень частей и соединений армий, а также список русских белоэмигрантов – участников войны.

Содержание

Часть IV. 1934 год.	4
1. Война в воздухе	4
2. Кампо Виа.	45
Конец ознакомительного фрагмента.	56

Часть IV. 1934 год.

1. Война в воздухе

Разведывательно-бомбардировочная авиация. Истребители. Учебные и транспортные самолеты. Авиационное вооружение. Динамика противостояния.

Перед началом конфликта командованием обеих противников рассматривала авиацию как фактор, определяющий исход войны. Труднопроходимое, лишенное воды Чако легко можно было пересечь на аэроплане, который сочетал в себе возможности как для атаки, так и обороны. Поэтому обе стороны, находясь под влиянием теории генерала Дуэ, стремились обеспечить за собой господство в воздухе. Первой гонку воздушных вооружений начала Боливия, имевшая к 1928 году 20 самолетов первой линии против 8 у Парагвая. Удачная бомбардировка Баия-Негры в 1928 году вызвала определенный шок у парагвайского главного командования, осознавшего опасность, нависшую над всеми водными коммуникациями страны. Всего за время войны Боливия приобрела и использовала 71 боевых, 16 тренировочных и 12 транспортных самолетов, а Парагвай, соответственно, 32, 12 и 9.

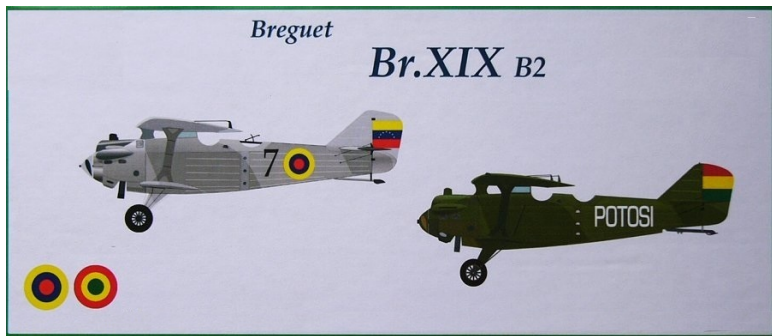
Важную роль в создании боевой составляющей ВВС Парагвая сыграл аргентинец Винсенте Альмонадас Альмонасид, известный как *El Cóndor Riojano*. Он родился в 1882 году в аргентинской провинции Ла Риоха в Аргентине. Он поступил на инженерный факультет Университета в Буэнос-Айресе, после окончания которого работал в провинции Буэнос-Айрес. После чего был послан во Францию для планирования системы водоснабжения. Во Франции прошел обучение в школе Фармана и в 1913 году получил патент пилота. В августе 1914 года поступил добровольцем во Французский Иностранный легион. Через 2 месяца он был переведен в авиацию, в 1915 году одержал победу в воздушном бою и получил звание сержанта. Войну Альмонасид закончил в звании капитана и стал кавалером Ордена Почетного Легиона.

По протекции полковника А.Швейцера Альмонасид был принят на парагвайскую военную службу и занял должность начальника Управления Аэронавтики. На этом посту он занялся созданием двух первых авиационных эскадрилий – разведывательно-бомбардировочной и истребительной. При этом он уделил большое внимание подготовке их личного состава, ряды которого дополняли пилоты из Аргентины и Уругвая. Вместе с ними он лично принял участие в боях за *Бокерон*. В апреле 1933 года он из-за разногласий с Генеральным Штабом он подал в отставку и покинул Параг-

вай. Основной причиной отставки был конфликт, связанный с приёмом на службу в парагвайские ВВС трёх итальянских пилотов, перегонявших закупленные самолёты. За годичный срок своего пребывания на посту начальника Управления Аэронавтики Альмонасид создал вполне эффективные воздушные силы, которые были вполне способны противостоять Авиационному корпусу Боливии. Немаловажным фактором, позволившим парагвайской авиации удерживать паритет в воздухе, были парковые мастерские, которыми на протяжении пяти лет руководил русский инженер Георгий Шмагайлов.

Разведывательно-бомбардировочная авиация Боливии в самом начале конфликта имела на вооружении 20 боевых машин (по шесть самолетов *Фоккер С-Vb*, *Виккерс* Тип 149 *Vespa III* и *Breget 19* и 2 *De Haviland D.H.9*). Первые боевые самолеты, попавшие на вооружение боливийских ВВС, были многоцелевые бипланы *Breguet XIX*. Первый *Бреге* появился в небе страны в августе 1924 года. 6 августа следующего года прибыл второй самолет. 21 октября 1926 года на вооружении находились уже четыре французских биплана-разведчика. С нарастанием противоречий в Чако были приобретены еще три дополнительных машины за счет средств Комитета пропаганды и обороны, а еще один был даром оловянного магната Симона И.Патиньо. Заказанные машины прибыли 15 сентября и 3 октября, соответственно. Эти надежные самолеты сыграли очень важную роль в ходе противостояния в

Чако в 1928-32 годах. Они использовались для облета неисследованных районов и воздушной разведки парагвайских позиций. Так, 18 января 1928 года один из Бреге участвовал в авианалете на долину реки Парагвай. Из-за усиленной эксплуатации к 1932 году в боевом состоянии оставались только три французских биплана, которые в октябре были переброшены с боливийской авиабазы Эль Альто в *Муньос*. где один из них погиб. После эвакуации Чако три *Бреге* базировались на Ла-Пас и выполняли роль дальних разведчиков.



Основа бомбардировочной авиации Боливии была заложена, когда в 1925 году в страну при посредничестве *Aircraft Disposal Company* (ADC) прибыли два списанных британских бомбардировщика *De Haviland D.H.9*, которые пер-

воначально использовались для перевозки правительственных грузов в северных и восточных департаментах страны. Их пилотировали британские подданные Дж.Р.Дж.Кинг и Дж.Клэпхэм. В 1930 году они были переданы в состав авиашколы, а пилоты поступили на военную службу. Эти тихоходные самолеты накануне войны все еще обслуживали восточные военные гарнизоны до тех пор, пока не был исчерпан их моторесурс. 12 января 1925 года технический директор авиашколы капитан Р.Варгас Гусман заказал в Голландии шесть первых настоящих бомбардировщиков *Фоккер С-V*. Пять из них прибыли в Боливию в 1926 году, а шестой через год. Как и *Бреге*, *Фоккеры* приняли активное участие в конфронтации в Чако и сильно износились. Так, один из них участвовал в воздушном налете на Консепсьон 18 января 1928 года, но больше в военных действиях не применялись. К началу 1932 года на вооружении боливийского Авиационного Корпуса оставалось только два биплана, которые действовали в Чако вплоть до конца 1933 года. При отступлении они были сожжены.

При получении в 1927 году займа развития правительством Э.Силеса были заказаны на заводах *Виккерс* шесть бомбардировщиков *Vespa III* тип 149. Они прибыли в Ла Пас между 23 марта и 25 июля 1929 года и обошлись казне в 34340 фунтов. Как и остальные самолеты *Виккерса*, они строились специально для высокогорных условий и полетов в разреженной атмосфере. Уже в июне 1932 года они со-

ставили боевую группу Авиационного корпуса. 18 июля три самолета были сведены в разведывательную эскадрилью и переброшены в Вилью Монтеc. Подкрепленная другими самолетами, она сразу включилась в борьбу за господство в воздухе и понесла первые потери. В конце июля *Vespa* N5 была сбита огнем ПВО и совершила вынужденную посадку у *фортина Акино*. Ее экипаж попал в плен, а сам биплан был захвачен и восстановлен парагвайцами. В августе-сентябре *Vesпы* приняли активное участие в боях за *Бокерон*, а с октября по декабрь – на 7 километре. После прибытия на фронт новых самолетов из США *Vesпы* были выведены в резерв и переданы молодым пилотам. 25 февраля 1933 года один из британских бипланов был сбит парагвайскими ПВО, другой самолет погиб во время аварии, а третий упал в районе Сан-Антонио во время защиты Бальивьяна 8 июля 1934 года. К 1935 году в составе боливийских ВВС оставалась только одна *Vespa*, снятая с вооружения только в 1940 году.



Помимо боевых самолетов для нанесения бомбовых ударов могли использоваться приобретенные в 1930 году *Юнкерсы* модели W 34сi. Однако, из-за отсутствия необходимого вооружения они использовались, в основном, в транспортных целях. В 1933 году боливийское правительство решило приобрести три таких самолета в военном варианте K43 с двойным комплектом вооружения. Эта сделка была совершена при посредничестве шведской фирмы АВ Flygindustri, зарегистрированной в Лимхамне. Одним из ее условий бы-

ла передача самолетов после войны в состав ЛАБ. Заказ поступил в Боливию зимой 1934 года. Перелет совершался через Колумбию. Перелетом руководил британский летчик Т.В.Смит, поступивший на службу в боливийские ВВС. В сентябре *Юнкерсы* были включены в состав эскадрильи *Пунта де Алас* (Раскрашенные крылья), базировавшаяся в Куруренде. Помимо К43 в нее входили довооруженные W34 и один *Оспри*. Эскадрилья сразу была брошена в бой над Пикуйбой и потеряла одну из машин (К43). Самолеты эскадрильи участвовали в боях над Эль Кармен, наносили бомбовые удары по Камачо, а затем участвовали 24 января в налете на парагвайские позиции у Чарагуа.

В ходе войны действия боливийских бомбардировщиков оказались менее эффективными, чем парагвайских. Несмотря на меньшее количество боевых машин последняя оказалась опасным оружием, особенно в первый год военных действий. Первые бомбардировщики были приобретены Парагваем в Италии. Это были бипланы фирмы *Ансальдо SVA-5* и *SVA-10*. Они были получены правительством в период гражданской войны 1922-23 годов и сыграли в ней выдающуюся роль. Последние две итальянские машины состояли на вооружении до 1932 года, когда их пилоты пересели на *Потезы*.



Приобретение французских машин стало результатом гонки вооружений, развернувшейся в Южной Америке с конца 20-х годов. Узнав о прибытии 15 самолетов *Виккерса* в Боливию, Парагвай предпринял меры для усиления своей авиации. 10 января 1928 года через французскую миссию были заказаны семь новейших бипланов Potez 25 A-2. Их стоимость вместе с доставкой через Монтевидео составляла 1482326 франков или 211618 франков за самолет. Две машины прибыли в Асунсьон 9 октября 1928 года, но со всей поставкой не уложился в срок (22 марта 1929 года), поскольку один из самолетов второй партии (5 самолетов) был поврежден при перегрузке в бухте Монтевидео. Его замена

прибыла только после 1 июня 1932 года

Прибывшие самолеты были доставлены на единственный подготовленный парагвайский аэродроме в Нью-Гуасу, где была развернута 1 разведывательно-бомбардировочная эскадрилья в составе шесть *Потезов* (NN1-6). Здесь в 1929-32 годах были подготовлены 25 пилотов и 18 авиамехаников. Результат усиленных тренировок привел к аварии одного из *Потезов* (N2) и износу обоих *Ансальдо*. В конце июня 1932 года, когда была закончена ВПП Исла-Тагуато три самолета перебазировалась туда. Однако из-за неготовности полосы боевые вылеты начались только 20 августа. Тем временем, в Исла-Пой, где находилась главная база парагвайской армии, было закончено строительство еще одной ВПП. Базируясь на нее, все пять *Потезов* с 9 по 29 сентября совершили 12 бомбовых ударов по противнику и 27 разведывательных полетов. 29 сентября во время одного из них произошел бой между *Потезам* и *Воспой*. В октябре два парагвайских биплана во время налета на *фортин Акре* столкнулись с двумя *Бреге* противника. *Потезы* продолжали свою активность до 4 декабря, когда самолет N65 был сбит боливийской *Скаутом* капитана Р.Пабона.

Парагвайское военное руководство высоко оценило роль авиации во время осады *Бокерона* и запросило правительство об организации второй легкомобомбардировочной эскадрильи. Для решения этой проблемы президент Э.Айяла обратился к аргентинскому военному атташе полковнику

Швейцеру. По его указанию аргентинская военная миссия в Париже разместила заказ на поставку пяти Потезов модификации 25 ТОЕ (N7) для аргентинской армии по цене 211750 франков. Деньги были выделены Аргентиной в рамках секретного займа 1932 года. Вскоре число машин было увеличено до семи. Хотя один из ТОЕ участвовал в боях над *Нанавой* в январе 1933 года, доставка машин из-за эмбарго растянулась до марта 1933 года, когда была создана 2 бомбардировочно-разведывательная эскадрилья. В нее поступили вновь прибывшие *Потезы* модели ТОЕ, а в состав 1 были включены 1 А-2 (прибывший на замену потерянного в Монтевидео). В снабжении осажденного форта приняла участие четыре самолета (N3, 4, 5, 7) доставивших за 14 рейсов 1610 кг боеприпасов. С появлением *Фиатов* на вооружении истребительной авиации позволило активизировать действия бомбардировщиков, число которых достигло 12. Так, 3 июня 6 *Потезов* ТОЕ при поддержке двух *Фиатов* атаковали войска противника у *Платанильоса*, сбросив на него тонну бомб. При посадке в Исла-Пой на машине N14 сдетонировали две несброшенные бомбы. В результате экипаж самолета погиб, а биплан был так разрушен, что не подлежал восстановлению. Эта потеря оказалась в 1933 году не последней: *Потез* N8 потерпел аварию и был направлен в Сайонию на восстановление. Хотя парагвайская авиация проявляла активность в августе и, особенно, октябре 1933 года, когда развернулись бои у Кампо Виа, эти потери оказались единственными. В

начале 1934 года 2 эскадрильи была пополнена построенной из обломков машиной N15 и перелетела на ВПП в Кабезоне, где приняла участие в боях над *каньядами* Стронгест и Эль Кармен. В этом районе состоялся самый крупный воздушный бой войны, во время которого 10 парагвайских самолетов (8 *Потезов* и 2 *Фиата*) в течение 20 минут отбивались от 11 боливийских (*Оспри* и *Хок*) и без потерь вернулись на базу. Несколько дней спустя 8 июля 4 *Потеза* (N5, 10, 13, 15) с высоты 900 метров неожиданно атаковали *Бальвивьян*, на который сбросили 120 бомб.

12 августа на долю *Потеза* N11 выпал небывалый успех: в воздушном бою над Чако его пилотам удалось сбить *Оспри* боливийского асса Р.Пабона. С падением *Бальвивьяна* в сентябре парагвайские самолеты были переброшены на новые ВПП в Пикуйбе, Камачо и Ирендаге и приняли участие в нескольких воздушных боях и бомбардировках. 12 декабря в бою с Пунта де Алас был сбит *Потез* N13, экипажу которого удалось спастись. Несмотря на разборку последних *Вибо*, моторы которых были использованы для ремонта *Потезов*, к началу 1935 году в составе действующей авиации в среднем находилось только шесть (из девяти) машин, базировавшихся на передовом аэродроме в Ибамиранте. Это сказалось на действиях парагвайской авиации, которая старалась компенсировать свою малочисленность активностью. Так, четыре самолета приняли участие в бомбардировке города Чарагуа, а 14 июня (за день до прекращения огня) сделала 15 вы-

летов на следующий день два из них эскортировали парагвайскую миссию, прибывшую на *Бреде* 44 в Вилью Монте для ведения переговоров.

К моменту заключения мира в строю оставались только 4 самолета (N5, 7, 9, 11), составившие 1 разведывательно-бомбардировочную эскадрилью *Нью-Гуасу*. Остальные были потеряны в бою (№6 и 13), а прочие потерпели аварии или остались без запасных частей. Машина №7 с генералом Эстигаррибией на борту потерпела аварию в 1940 году, а последние 3 *Потеза* были сняты с вооружения в 1943 году. Эта статистика указывает на удачный выбор модели самолета, сделанный парагвайским командованием. Особняком в ВВС стоял самолет Кэртиса D-12 Falcon, который ранее принадлежал конституционалистам Сан-Паулу. Он (без вооружения) был перехвачен истребителями над Восточным Парагваем при перелете из Чили в Бразилию. После посадки он был конфискован, вооружен двумя 7.7 мм пулеметами *Виккерса* и включена в состав 1 эскадрильи под номером 17. Эта самая мощная машина, в основном, использовалась как президентский самолет, хотя известны случаи, когда *Фалькон* выполнял разведывательные полеты. Он был снят с вооружения в 1943 году вместе с *Потезами*.

Превосходство *Потезов*, выявившееся в 1932 году, заставили боливийское командование искать альтернативу *Веспам*. Они были найдены в США на заводе фирмы Кэртис-Райт в Сент-Луисе. Им стал самолет C14 *Bolivian Osprey*.

Эта модель появилась на латиноамериканском рынке в середине 1931 года, когда две машины приобрела Панама. За 1932-3 годы фирма продала еще 9 бипланов (по 2 в Сальвадор, Венесуэлу, Эквадор и 3 в Колумбию), но главным их покупателем стала Боливия, которая получила в общей сложности 20 машин. Первая партия из 12 машин прибыла в Ла-Пас частями с конца 1932 года по 31 января, а еще шесть – в мае 1933 года. В сентябре были заказаны еще девять машины, но из-за введения эмбарго экспортированы из США только три. Две из них прибыли в Боливию, а третья была задержана таможней Чили и конфискована. Столь крупный объем поставки привел к назначению фирмой Кэртиса своего сотрудника Бергера представителем по приемке самолетов. Первая сделка была заключена весной 1932 года через подставных лиц – чилийских граждан Ф.Панчо Эченике и Куэто Посо. Когда государственный контролер республики увидел цифры их комиссионных, он 9 февраля направил президенту доклад, в котором призвал вступить в прямые переговоры с президентом Curtiss-Wright exports С.В. Уэбстером, что и было сделано. Следствием этого стало назначение на смену Бергеру С.К.К. Трэвиса, сыгравшего важную роль в становлении ВВС.



Первые *Оспри* появились на фронте в конце декабря 1932 года и поступили в распоряжение начальника Авиационного корпуса полковника-лейтенанта Бернандино Бильбао Риохи, составив 3 боевую эскадрилью. 2 января они совершили первый боевой вылет. Они приняли активное участие в бомбардировках *Нанавы*, *Баия Негры* и *Тоledo*, в ходе которых понесли большие потери. Так, в феврале огнем ПВО противника были сбиты два самолета (у фортинов *Карайя* и *Тоledo*), а у фортина *Флорида* разбилась еще одна машина, а три потерпели серьезные аварии. К 24 марта в строю осталось только шесть самолетов из дюжины прибывших с первой партией. Пять из них находились в аварийном состоянии и требовали ремонта. По предложению Трэвиса боливийское коман-

дование заказало в США ремонтное оборудование и запасные части для ремонта машин и 18 парашютов для обеспечения безопасности летчиков. В конце марта 1933 года во время разведывательной миссии над рекой Парагвай был сбит на высоте 1000 футов (300 м) единственный боеспособный *Оспри*. Наблюдатель впервые в истории войны использовал парашют и спасся, но пилот и самолет погибли. Однако к этому времени начали работать авиаремонтные мастерские, где работали несколько бывших механиков фирмы Кэртис. Они были зачислены в вооруженные силы Боливии, где получили воинские звания. Так, начальник авиамастерских Д.Донели стал капитаном ВВС с окладом \$75 в неделю на полном содержании.

К концу марта шесть *Оспри* были восстановлены и вступили в строй и прибыли в *Муньос*.²⁷ апреля они совершили крупный авианалет на Пуэрто-Касадо. После этого боливийские летчики приняли участие в боях над Чако, в которых потеряли еще три *Оспри* (в сентябре 1933 года, 22 мая и 12 августа 1934 года). В 1934 году самолеты состояли на вооружении эскадрильи *Оспри*, базирующейся на Ингави и Пуэрто-Суарес и двух смешанных авиагрупп (в Куэво – Чарагуа и Вилье Монтес – Якуибе). Два самолета были потеряны боливийскими ВВС в 1935 году, а еще 5 в авариях. К концу войны в составе Авиационного корпуса находилось только 3 *Оспри*. Их должны были сменить более мощные самолеты Кэртиса-Райта Cyclon Falcon. Эти самолеты поступили толь-

ко в сентябре 1934 года. Однако два из них потерпели аварии по поступлению на фронт, а третий от вражеского огня на ВПП в Вилье Монте. Два других погибли в апреле при патрулировании боливийского воздушного пространства. Тем не менее, оставшиеся машины пробыли на вооружении до 1 января 1949 года. На последнем этапе войны, во время эмбарго, боливийская авиация стала испытывать недостаток в боевых машинах. В этих условиях старые самолеты были возвращены в строй. Однако это не увеличило активность Авиационного корпуса, поскольку, по свидетельству командира Авиационного Корпуса в 1935 году Бильбао Риохи, «летчики боялись летать на этих гробах». Комплектация боливийских авиационных подразделений однотипными американскими и немецкими машинами чрезвычайно облегчили техническое обеспечение и снабжение авиаполевых частей, а также обучение персонала. Несмотря на относительно высокую стоимость материальной части качество самолетов фирм *Кэртис-Райт* и *Юнкерса* выгодно отличалось от английских моделей. Наличие неплохо оснащенной ремонтной базы позволяло боливийцам сохранять относительное превосходство в воздухе с начала 1933 года. Выбор моделей и создание боеспособной бомбардировочной авиации являлось безусловной заслугой начальника Авиационного корпуса Бернардино Бильбао Риохи.

В конце войны, не надеясь победить на земле, боливийское правительство заказало фирме *Кэртис-Райт* пять гро-

мадных по тем временам бомбардировщиков *Кондор*, радиус действия которых должен был достигать Асунсьона. Эмбарго на поставки оружия и недостаток средств задержали их строительство и не позволили принять участие в войне. Впоследствии *Кондоры* были проданы Перу, где использовались в гражданской авиации в качестве грузопассажирских самолетов. Их конструирование дало первотолчок к созданию стратегической авиации США. Многие элементы конструкции *Кондоров* впоследствии были использованы при проектировании знаменитых «летающих крепостей» В-17.

Слабость парагвайской бомбардировочной авиации была настолько очевидной, что в 1934 году, невзирая на финансовые трудности, агенты Асунсьона начали переговоры с миссис Виктор Брюс, которая предложила продать шесть снятых с вооружения британских бипланов *Фэйри Фокс* по цене 1000 фунтов стерлингов за машину. Эти легкие дневные бомбардировщики были спроектированы по аналогии с машинами *Кэртиса* и теоретически могли составить достойную конкуренцию противнику. Самолеты должны были поступить через Аргентину к середине 1935 года. Как в последствии выяснилось, эти машины были приобретены агентами поставщика на свалке авиазавода по 50 фунтов стерлингов за штуку. Только прекращение огня в Чако сорвало заключение этой сделки.



Наличие значительных открытых водных пространств определило необходимость использования Парагваем гидропланов. Перед войной в составе речной флотилии было сформировано звено для патрулирования верхнего течения реки Парагвай. Оно состояло из двух гражданских машин (CANT 10 ter и Savoia S59bis), которые не могли решать боевые задачи. Парагвайское командование переоценило угрозу со стороны Диего-Суареса и заказало два боевых гидросамолета MACCHI M18AR. В феврале 1933 года они поступили на вооружение под номерами R-3 и R-5. Гидропланы приняли активное участие в боевых операциях и вплоть до конца 1934 года несли боевую службу. В середине 1934 года они были переброшены на Рио Пилькомайо для усиления авиационной поддержки войск под Вилья-Монтес. В начале 1935 года обе машины были отправлены на ремонт в Сайонию и вернулись в строй в мае. В августе один из гидропланов (R-3) потерпел аварию. Вторая машина оставалась в строю до 1 июля 1943 года, когда была зачислена в резерв.

Она использовалась в разведывательных целях в революции 1947 года и в том же году была сдана на слом (31 октября).

Истребительная авиация Боливии возникла в 1926 году, когда на ее вооружение поступил первый самолет – победитель французского конкурса 1925 года на лучший истребитель – Gourdou-Lesieur LGL.32 C-1. В 1927 году в Великобритании были заказаны шесть самолетов *Виккерса* тип 143. Bolivian Scout. Стоимость контракта составила 30433,12 фунтов. Эти самолеты прибыли в Ла-Пас весной 1929 года. В 1930-32 годах две британские машины потерпели аварии, а LGL был снят с вооружения, поэтому Боливия вступила в войну только с 4 современными истребителями. Вследствие своей малочисленности *Скауты* не могли активно противодействовать парагвайской авиации. Однако их пилоты одержали ряд побед. Так, капитан Рафаэль Пабон сбил *Потез* N6 над *Сааведрой*, а через год – капитан Луис Эрнст новейший парагвайский *Фиат*. В 1933 году боливийцы в авариях потеряли два самолета, а в следующем году – еще один. К концу войны в составе боливийских ВВС оставался только один *Скаут*, в составе авиационной группы у Куруренды.



Во время инцидента в Вангардии налетам авиации противника мог противодействовать только один парагвайский истребитель *Савойя* S52. По предложению французской миссии, боливийской авиации должны были противостоять 7 парагвайских истребителей Wibault Тип 73 С.1. В том же году они были заказаны во Франции за 1815272 франка (120000 долларов). Заказ прибыл в точку назначения в июле 1929 года. В предвоенные годы был потерян только один самолет, а остальные были направлены на театр военных действий. Таким образом, в начале войны семи парагвайским истребителям (6 *Вибо* и *Савойя*) противостояли только четыре боливийских. Французские истребители оказались скоростнее британских машин, состоявших на вооружении противника. Однако они имели серьезный недостаток – ненадежный мотор.



Уже в начале войны часть *Вибо* была вынуждена задержаться при перебазировании в Исла-Тагуато из-за неисправности моторов. В ходе боев за *Бокерон* были безвозвратно потеряны вследствие неисправности двигателей два истребителя. Оставшиеся к концу 1932 года в строю четыре французских самолета и *Савойя* активно использовались парагвайским командованием в борьбе с противником, который потерял два самолета. Парагвайские истребители оказались непригодными при борьбе с *Оспри*, превосходившими их в скорости и маневренности, а *Савойя* в результате аварии 8 мая 1933 года окончательно вышла из строя. В последний

год войны три самолёта были разобраны на запасные части для более эффективных *Потезов*. К 1935 году в строю остался только один *Вибо №7*, который принял участие в параде Победы 20 августа.

Руководство ВВС обеих противников искало новые модели и поставщиков, которые могли бы обеспечить господство в воздухе. Уже в начале 1932 года боливийские военные заинтересовались моделью Кэртиса Hawk II, которую в 1928-29 годах рекламировал Дж. Дулитл. Однако тогда под влиянием генерала Г.Кундта и его окружения предпочтение было отдано моделям *Виккерса*. С развитием конфликта президент Д.Саламанка, которому легло на стол сообщение о почти двойном превосходстве парагвайской истребительной авиации, дал согласие на размещение заказа в США на поставку новых самолетов. Первые четыре *Хока* модификации 35А прибыли в Боливию 19 декабря 1932 года. Эффект их появления на фронте побудил боливийское руководство заказать еще несколько машин. Благодаря возросшим финансовым возможностям страны фирме *Кэртис* были заказаны еще пять *Хоков* и три более мощных *Sea Hawk II* модификации 65. Шесть самолетов должны были доставить в Ла-Пас 18 июля 1934 года, а два *Си Хока* девять дней спустя. Однако Боливии достигли только пять машин, поскольку два самолета были арестованы перуанской таможней 27 июля 1934 года, а один – чилийской.

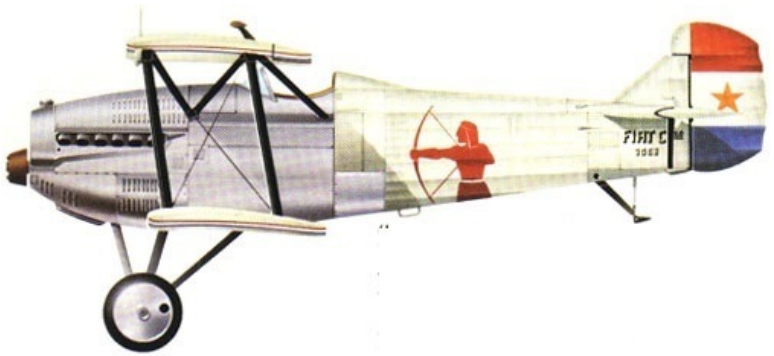


Таким образом, за годы войны Боливия получила 8 самолетов модификации 35А (один поврежденный) и только один 65. Первый *Хок* появился в небе над Нанавой 2 января 1933 года, и с этого момента господство в воздухе над Чако перешло к боливийской авиации. Одним из успехов новых самолетов было уничтожение 11 декабря 1934 года *Потеза* N13 у Капиренды. В ходе войны Боливия потеряла три самолета, но только один из них был сбит. Это произошло 26 декабря 1934 года у Мачерити, когда лейтенант К. Лацо дела Вега попытался штурмовать парагвайские позиции у *фор-тина Пуэсто Сентраль* и был сбит зенитным огнем. К середине 1935 года в составе боливийских ВВС числились пять *Хоков*. Большинство из них состояли на вооружении вплоть

до конца II мировой войны.

В начале 1933 года парагвайские летчики-истребители очень быстро обнаружили, что на своих тихоходных Wibault Тип 73 С.1 не могут угнаться за *Оспри* и уступают *Хокам*. Для ВВС требовались новые машины. Еще в 1930 году итальянцы рекламировали истребители *Fiat CR. 20*, указывая на их прекрасные летные характеристики. В 1932 году аргентинцы информировали Асуньсьон о боливийской авиационной программе. Тогда было принято решение возобновить переговоры с итальянцами. Соглашение о поставке 7 самолетов было заключено в рекордные сроки и вызвало панику в американском посольстве, которое приложило все усилия, чтобы сорвать доставку заказа по месту назначения. Однако правительству дуче было безразлична позиция США и в марте 1933 года 5 бипланов *Fiat CR.20bis* и две летающие лодки *Macchi* были выгружены в Монтевидео и доставлены в Парагвай. Однако итальянские рекламные данные оказались сильно завышенными по сравнению с их реальными летными характеристиками, а самими машины очень капризными. Тем не менее, итальянские самолеты составили основу 11 истребительной эскадрильи “*Los Indios*” (*Индейцы*) в составе Действующей авиации (*Aviacion de Campana*) страны на втором этапе войны. 25 мая эскадрилья перелетела в Консепсьон. Во время перебазирования на Консепсьон эскадрилья потеряла два самолета (№7, 9), которые потерпели аварии не успев вступить в бой. В июне *Индейцы* перелетели в

Исла-Пой, предоставив учебно-истребительной эскадрилье, укомплектованной оставшимися в строю *Вибо* (№3, 5, 6, 7) защищать Восточный Парагвай.



11 июня 1933 года четыре *Оспри*, безнаказанно бомбивших Исла-Пой, были вынуждены быстро ретироваться при виде итальянских *Фиатов*. На следующий день здесь появились девять боливийских самолетов (3 *Хока*, 5 *Оспри* и *Скаут*), которые тотчас были атакованы всеми тремя итальянскими бипланами. В ходе боя боливийские самолеты ретировались, оставив *Скаут* капитана Л.Эрнста на растерзание. Однако боливийскому немцу удалось не только уберечь свой самолет, но и сбить один из истребителей противника (N1), пилот которого погиб. Однако к этому времени в Сайонии был восстановлен *Фиат* N7. Он пополнил ряды *Ин-*

дейцев, восстановив прежнее количество боевых машин. Их число сократилось вновь 4 марта 1934 года, когда разбился биплан №3. Тем не менее, парагвайские летчики-истребители постарались компенсировать свою малочисленность повышенной боевой активностью. Во время одного из рейдов им удалось перехватить у Куруренды два *Оспри* и повредили один из них. Оба оставшихся истребителя пережили войну и приняли участие в Параде Победы. Таким образом, аварийность *Фиатов* была следствием не столько технического несовершенства этих машин, сколько результатом недостаточной подготовки лётчиков. Именно поэтому большинство пилотов эскадрилии «Индейцы» были иностранцами, такими как Уолтер Гуин, Яков фон Застроф и Владимир Александрович Парфёненко. Последнего нельзя рассматривать как идейного переселенца в Парагвай. Скорее это был профессионал-наёмник, служивший там, где его услуги были востребованы. Об этом хорошо говорит его послужной список.

В 1916 г. он служил на Чёрном море, затем получил специальность морского лётчика и продолжил службу на Балтике. Какое-то время он служил большевикам, но затем поддался уговорам капитана А.Крашенинина (Торрика), работавшего на белофиннов. За перегон самолета каждому из лётчиков было обещано 100 тысяч марок и жалование 3 тысячи марок в месяц. 11 апреля 1918 г. Парфёненко, совместно с М.И.Сафоновым, И.Н. и О.Н.Зайцевскими, а также ка-

питаном А.Крашенининым и супругой М.И.Сафонова перелетели в Финляндию на двух "Ньюпорах-10" и двух "Ньюпорах-11". В финских источниках упоминается также старший лейтенант Михаил Шаблович, но в списках офицеров флота 1916-1917 гг., офицер с такой фамилией отсутствует. В целях конспирации на финской службе В.А.Парфёненко числился как капитан Вальдемар Адлерхейм (взяли псевдонимы и другие авиаторы). С июня по сентябрь 1918 г. он преподавал в авиационной школе в Утти, готовивших первых финских пилотов. Правда, карьера Парфёненко и других русских пилотов в финской авиации оказалась недолгой. Они были отправлены в отставку уже в 1919 году. Вскоре после увольнения пути лётчиков разошлись. Вскоре Парфёненко оказался в весьма стесненных финансовых обстоятельствах и вместе с братьями Зайцевскими отправился в Швецию, откуда они надеялись попасть на территорию, подконтрольную правительству Колчака. Здесь они оказались вовлечёнными в «*Лигу убийц*», организованную полковником Хаджи-Лаше, бандитской шайки вымогателей, убийц и грабителей, сколоченной полковником русской службы Магомед Хаджи-Лаше в Стокгольме из белоэмигрантского и иностранного сброда. В эту организацию вошли безработные белые офицеры: лейтенанты Щенснович и Парфененко, поручик Биттенбиндер, капитан Ларский, поручики Игорь и Олег Зайцевские с женами Ольгой и Валентиной, генерал-майор Гиссер с сыновьями, вдова белого офицера Анна Потулова, аме-

риконец Реджинальд Лерс, шведы Оссиан Улльгольм и Аниан Эриксон, датский купец Вальдемар Ларсен. Целью Лиги было объявлено убийство большевиков, но в реальности она занималась банальной уголовщиной, да еще и зверствами, о чём свидетельствуют материалы уголовного процесса по убийству Кальве, Левицкого и Ардашева. За три зверских убийства, грабежи и подлоги на сентябрьском процессе Хаджи-Лаше получил 10 лет тюрьмы, другие члены Лиги – от 3 до 8 лет, а Ларский и Ларсен были высланы из Швеции. В.А.Парфёненко получил восемь лет тюрьмы и в конце 20-х оказался в Вене, откуда уехал в Асунсьон. О его службе в Парагвае известно немного – он воевал в составе истребительной эскадрильи, но ничем особенно не отличился. Согласно воспоминаниям А.Г. Экштейна-Дмитриева, Парфёненко позже был пилотом санитарного самолёта. По окончании боевых действий Парфёненко пережил войну служил лётчиков-инструктором в лётном училище. В 1938 году он заболел туберкулезом и вернулся в Европу. Его друзья добились от финского правительства для него пенсии, но больной пилот умер в Вене, не дождавшись перевода денег.

Тренировочные самолеты обеих стран состояли из самолетов различных моделей. Так, боливийский парк включал самолеты пяти типов. Первые учебные самолеты боливийских ВВС были 4 Morane-Saulnier 35, приобретенные в 1923 году. Через два года их дополнили 6 самолетов Caudron C97 и C59. На них швейцарская миссия обучала будущих участ-

ников войны полётам. Последний С97 был снят с вооружения в 1934 году. 3 самолета фирмы *Виккерс* типа 155 Vendace III стоимостью 9997,19 фунтов стерлингов сменили старые *Мораны* при переобучении на британские машины. Учебный парк в после инцидента в Вангардии пополнили 3 *Юнкерса* А50, находившиеся в распоряжении авиакомпания ЛАБ. Они использовались для учебных полетов в окрестностях Кочабамбы, а потом были переброшены в *Муньос*. Учебные *Виккерсы* и *Юнкерсы* использовались не только по своему прямому назначению. Часто они выполняли функции самолетов связи и разведки. Еще до войны в результате аварий во время тренировки был потерян один *Виккерс*, а в 1933 году – *Юнкерс*. После этого обе немецкие машины и одна британская были перебазированы на север. Второй *Виккерс* базировался в *Сааведре* и служил в качестве самолета связи. При ее сдаче в конце 1933 года он был сожжен своими при отступлении. Таким образом, к концу 1933 года в распоряжении летной школы оказалось только три современных тренировочных самолета. Выбывшие самолеты заменили 3 машины *Кэртис-Райт* СW-16Е, которые составили костяк авиационной школы в Эль Альто. Американские самолеты были заказаны в сентябре 1933 года, когда выяснилось, что многих боливийских летчиков надо переобучать на машинах *Кэртиса*. Однако из-за эмбарго СW-16 прибыли только в начале 1934 года. 19 мая 1934 года один из них разбился в окрестностях Вилья-Монтес, а остальные прослужили до 1945 года.

Парагвайцы обладали еще более разношерстным учебным парком. Их пилоты обучались на тренировочных самолетах пяти типов. Первые два аэроплана (Samt A3 S-1) поступили на вооружение ВВС в 1922 году и прослужили до 1927 года. Им на смену пришли 5 машин (3 Hanriot HD-32EP2 и 2 Morane-Saulnier моделей 35 и 139), прибывших вместе с первой партией *Потезов*. В канун войны парк авиашколы пополнился 5 аэропланами аргентинского производства (Fleet Model 2), которые сменили устаревшие *Анрио*, детали которых пошли на ремонт *Потезов* и *Вибо*. В годы войны через Аргентину были закуплены еще 5 учебных машин (2 немецких *Юнкерса* А50, 2 британских De Haviland DH60 “Moth” и схожий с ними американец Cant 26). Оба британских *Мотта* были приобретены при посредничестве местного представителя компании *де Хэвилленд* Сирила Тэйлора и прибыли в Парагвай в начале октября 1932 года. Первоначально комиссией по авиационному вооружению планировалось приобрести у *Юнкерса* пять самолетов, о чем сообщило 7 апреля 1933 года германское посольство. Однако по неизвестным причинам сделка сорвалась. По мнению некоторых исследователей, контракт был расторгнут при прямом вмешательстве Эрста Рёма, который к тому времени занимал высокие посты в III Рейхе. В ходе войны были потеряны в авиакатастрофах только 4 самолета (Fleet Model 2, Юнкерс А50, *Мот* и Cant 26). Таким образом, к концу войны парагвайская учебная авиация обладала восьмью исправными машинами

против пяти боливийских.



Fleet Model 2

Помимо военной контрабанды авиация противников пополнялась и более экзотическими способами. Так, первый действительно боееспособный истребитель Парагвая Savoia S.52 вообще прибыл в страну как демонстрационная модель, а гидроплан Savoia S.59, как исследовательский самолет. Это произошло в 1927 году. Транспортная авиация Боливии возникла 7 марта 1928 года после конфискации 3 учебных и 10 транспортных *Юнкерсов* (шесть F13 и четырех Ju-52) и

1 *Форд* 5-АТ-Д у гражданской авиакомпании ЛАБ (Lloyd Aereo Boliviano). Один из наиболее мощных самолетов Парагвая *Кэртис* D-12 “Falcon”, принадлежавший бразильским конституционалистам, появился в ВВС вследствие его перехвата парагвайскими истребителями. Два самолета S-6000-B, использовавшихся впоследствии как санитарные, просто «перелетели» в 1933 из Буэнос-Айреса в Нью-Гуасу. Самолет *Уасо* модель С был приобретен в Аргентине в январе 1933 года для частной компании Пинаско, но уже в марте состоял на вооружении парагвайских ВВС. Другой тайной военной контрабанды является появление на вооружении парагвайской авиации штатного самолета ВВС США РТ-11 и трех *Curtiss Model 50 Robin* (С-10) производства фирмы *Кэртис*. Они составили звено связи и состояли на вооружении до 1943 года.

Curtiss Model 50 Robin (C-10)



В Чакской войне *транспортная* авиация Боливии превратилась в отдельный род войск. Причиной этого стала растянутость боливийских коммуникаций в начале войны. Для того, чтобы обеспечить себя необходимыми срочными грузами, Генеральный штаб Боливии еще до войны планировал иметь 20 транспортных самолетов. При этом боливийские военные опирались на опыт действий бомбардировочной авиации корпуса морской пехоты в США. Поэтому после объявления в 1928 году осадного положения весь парк ЛАБ, включавший 11 самолетов (6 гидропланов Ю-13, 4 Ю-52 и Форд 5-АТ-D), был мобилизован. В 1929 году два Ю-13 потерпели аварию, а остальные использовались для связи в бассейне Амазонки и Парагвая. К ним в 1934 году присоединился гидроплан Сикорского S-38В. Он был передан ВВС

компанией Патиньо Vol-Inca Mining Corporation, в распоряжении которой находилось три таких машины. Таким образом, транспортная авиация Боливии во время войны оперировала 10 транспортными самолетами, из которых только 5 могли садиться на твердый грунт.

В начале войны парагвайцы могли использовать для решения транспортных задач 2 гидроплана (CANT 10ter, снятый с вооружения в 1933 году, и Savoia S59bis) и самолетом связи Breda 15s. Последний был приобретен для нужд правительства в Италии в 1929 году.



В 1933 году парк вспомогательной авиации пополнился самолетом аргентинского производства Waco модель С. Он

был приобретен International Products Corporation для нужд парагвайских ВВС. Однако уже к лету 1933 года оба самолета погибли в авариях. В результате лихорадочных усилий парк самолетов связи пополнился 2 санитарными самолетами S-6000-B и 2 самолетами связи (*Кэртис* “Robin” и PT-11 (21-C)), все производства США. Все они были закуплены Лью Вэйдом на имя компании *Три-Америкэн Авиэйшн* и доставлены в Аргентину. Самолеты связи были проданы Хуану Кассинере, который их перегнал на территорию Парагвая и передал на вооружение транспортной эскадрилий. Контракт с Вэйдом предусматривал поставку еще двух *Робин*ов, но они были задержаны по настоянию посольства США. Санитарные самолеты прибыли в Аргентину морским путем, где проданы сеньору Эспиносе. 17 мая Хилкот перегнал один из S-6000-B из Сан-Фернандо в *Нью-Гуасу*, а следом прибыл и второй самолет. Таким образом, несмотря на потери, во второй половине 1933 года парагвайская вспомогательная авиация насчитывала 4 самолета (2 связи и 2 санитарных), а также один гидроплан (Савойя). В 1933 году в страну прибыла из Италии *Breda 44*, которая расширила транспортные возможности Парагвая. Однако транспортные возможности парагвайских ВВС намного уступали противнику.



Авиационное вооружение обеих сторон зависело от комплектации поставщиков. Так, самолеты американского производства оснащались пулеметами калибра 0.3” Помимо них *Си Хоки* были вооружены одним пулеметом калибра 0.5”. Английские и итальянские самолеты, как и французские *Бреге* имели на вооружении авиационные пулеметы фирм: стационарные Виккерса и турельные Льюиса калибра 0,303” или 7,7 мм. Немецкие *Юнкерсы* и *Фоккеры* были вооружены пулеметами калибра 7,62 и 7,9 мм. соответственно *Потезы* имели на вооружении пулеметы *Мадсена* калибра 7,65 мм. 14 из них были специально произведены в авиационном варианте. Они же были установлены в передней части фюзеляжа *Фиатов*. В соответствии со стандартами того времени

на каждый пулемет приходился боезапас в 500 выстрелов. Самолеты выпуска 30-х годов были оснащены радиосвязью. Так, самолеты голландского, немецкого и французского производства имели радиостанции *Телефункен*, а американские – *Вестингауз*. В зависимости от страны-поставщика отличались и авиабомбы. Так, боливийцы использовали англо-американские (20, 30, 50, 110 и 120 фунтовые), немецкие (50 кг) и французские (100 кг) бомбы. Последний вид бомб боливийцы могли использовать только с *Бреге* или *Юнкерсов*. Парагвайская авиация использовала бомбы французского образца весом 10 и 14 килограммов. Большинство из них были местного производства.

Несмотря на трехкратное превосходство в бомбардировочной авиации и наличие сильного авиационного транспорта боливийскому командованию не удалось решить главную задачу – уничтожить судоходство на реке Парагвай, прервать коммуникации противника и помешать выдвиганию его резервов на ТВД. При переходе неприятеля в наступление боливийская авиация оказалась неспособной не только оказать существенную помощь наземным войскам, но даже обеспечить наблюдение за его передвижениями. Низкая роль авиации объясняется не только сложностью ТВД и недостаточным числом самолетов, но и активностью парагвайской истребительной авиации и дипломатическим вмешательством Аргентины, препятствовавшей бомбардировкам портов на реке Парагвай. И все же главной причиной малой результа-

тивности ВВС в войне было несовершенство военной техники и, в первую очередь, авиационных двигателей. Большинство машин выходили из строя не в результате боевых столкновений, а вследствие неисправностей. Ремонт, в зависимости от его степени, обходился достаточно дорого даже для боливийцев, располагавших авиамастерскими, оснащенными по последнему слову техники: от 100 до 400 долларов на летательный аппарат.

Миф о тотальном превосходстве боливийских ВВС до сих пор достаточно популярен. На самом деле это не совсем так. Действительно в 1929 году Парагвай мог противопоставить 21 боевому самолёту Авиационного корпуса Боливии ((КАБ) только три пригодные машины. Однако уже в 1932 году это соотношение изменилось как 15 к 12. Причём в истребителях парагвайцы имели явное преимущество: 7 к 4. В 1933 году состояние дел несколько изменилось: против 10 парагвайских машин КАБ имел 17, а в 1934 – 16 против 19. Однако уже через год сказались преимущества боливийской экономики: в небе находилось 19 бомбардировщиков и 6 истребителей. Парагвайские ВВС в это время насчитывали только 11 машин, из которых 4 являлись истребителями. Всего же за время боевых действий боевые потери КАБ составили 17 машин, включая один истребитель. Большинство из них были уничтожены зенитным огнём во время атак позиций парагвайских войск и только 2 *Оспри* погибли в воздушных боях. Парагвайские ВВС потеряли семь само-

лётков. Пять из них были уничтожены в воздушных боях. Однако эти потери не значительны по сравнению с авариями и *авиаканнибализмом* – разборкой самолётов на запчасти. Эта участь постигла 36 боливийских и 19 парагвайских машин. Всего же в годы конфликта 1929-1935 в составе КАБ в разное время числилось 78 боевых машин, в том числе 16 истребителей. В ВВС Парагвая в эти годы имелось только 33 машины, из которых 13 были истребителями.

Результативные воздушные бои во время войны были редкостью. В 1932 году состоялся только один бой, в котором 4 декабря боливийский истребитель *Виккрс Скаут* майора Р.Пабона, сбил парагвайский *Вибо*. 12 июня 1933 года боливийские ВВС одержали очередную победу, сбив парагвайский *Фиат*. 1934 год был звёздным часом майора Р.Пабона, который стал самым результативным лётчиком войны: 18 июня и 12 августа он сбил два *Потеза*, но и сам погиб в последней схватке. Два других боя были выиграны, соответственно, парагвайцами (8 июля) и боливийцами (11 декабря). В них каждая сторона потеряла по самолёту (*Оспри* и *Потез*, соответственно)



2. Кампо Виа.

Планирование операций летней кампании. Второе сражение под Алихуатой и Кампо Виа: окружение и капитуляция 4 и 9 боливийских дивизий.

Подготовка к новому наступлению в КОМАНСУР началась в конце октября 1933 года. Для этого имелись все предпосылки: в тылу были сформированы четыре новые дивизии – 6,7,8 и резервная. Это соединение была создано за счёт резервных формирований и полков, выводимых в тыл для пополнения. Соединения должны были прибыть на фронт в конце ноября 1933 года. В своей директиве полк.Х.Ф.Эстигаррибия от 20 октября приказывал направить их против 9 боливийской дивизии. Для артиллерийской поддержки выделялись 1 и 3 артиллерийские группы. Всего для наступления были сосредоточены до 27000 солдат (включая 1 и 3 корпуса). Две трети из них и львиная доля всей полевой артиллерии должны были быть сосредоточены у *фортина Фалькон (Рохас Сильва)*. Для обеспечения прокладывались четыре новые рокадные дороги и строились два десятка колодцев. Эти подготовительные работы тщательно маскировались: боливийские пилоты фиксировали только небольшие колонны солдат и отдельные грузовики, обеспечивающие жизнедеятельность войск.

Для прикрытия сосредоточения вновь прибывших дивизий I и III корпуса целый месяц проводили демонстративные атаки, которые вселили в командира 9 боливийской уверен- ность в собственных силах. 10 ноября он в своей телеграм- ме на имя президента Саламанки заверял в отличном бое- вом духе и победоносном настроении своих солдат. Генера- лы Кундт и Клюг, готовивший новый удар по *Нанаве*, не бы- ли усыплены бодрыми сообщениями К.Банцера и поэтому направили к нему резервы из состава 4 и 7 дивизий, распо- ложенных у *Гондры* и *Нанавы*. С июля по ноябрь в состав 9 дивизии вырос с 2 полков и отдельной роты до 9 полков. Однако, они были очень малочисленны и измотаны. Поль- зуясь этим, парагвайцы стали обтекать левый фланг 9 диви- зии, прокладывая войсковые пути в направлении *Чараты*. После неудач у Кампо Гранде и Посо Фаворито, К.Банцер за- беспокоился и 28 ноября запросил у генерала Кундта допол- нительных подкреплений и указал на опасное положение на своём левом фланге. Боливийский командующий и его штаб теоретически рассматривали возможность отхода к Саавед- ре на 7-й километр с оставлением Алихуаты, но в силу по- литических резонов решили оставить 9 дивизию на прежних позициях. Начался сезон дождей, который мог приостано- вить боевые действия и дать возможность пополнить войска. В своём ответе генерал Кундт повторил приказ удерживать позиции и обещал выставить в районе Пуэсто Морено, но было уже поздно. В тот же день Эстигаррибия отдал приказ

командиру I корпуса полковнику Айяле о переходе в наступление.



Патапилас на марше

В ночь на 1 декабря 1933 года передовые посты 4 и 7 боливийских дивизий были разбужены громким шумом двигателей грузовиков, раздававшихся со стороны парагвайских позиций. Для войсковой разведки это означало, что противник перебрасывает войска. К середине следующего дня штабу I боливийского корпуса стало ясно, что главный удар будет наноситься на участке 9 дивизии. На пополнение ее частей были направлены полторы тысячи только что прибыв-

ших на фронт резервистов. Генерал Г.Кундт в докладе президенту сообщал, что считает положение на фронте устойчивым и полагает, что дополнительные пополнения для его фронта не нужны. Это выглядело несколько странным на фоне потерь его войск за кампанию 1933 года. На 1 декабря их численность снизилась на 25%, достигнув 14929 человек. Тем временем, в ожидании скопившихся в *Сааведре* пополнений полковник К.Банцер послал в свой левофланговый 41 пехотный полк последний резерв – сорок тыловиков. 2 декабря парагвайские части спокойно обошли позиции этого полка с запада. Во второй половине дня они появились в дивизионном тылу и атаковали штаб 5 кавалерийского полка и обоз дивизии. Полковник К.Банцер парировал атаку противника, введя сводную роту из 120 саперов, ординарцев и поваров. Положение было стабилизировано, но для укрепления обороны были необходимы свежие резервы. Пока командир 9 дивизии пытался создать оборону, его штаб истерически требовал у корпуса подкреплений для поддержки 41 полка. Однако немедленно командование корпуса смогло выслать из Гондры только 60 солдат 34 пехотного полка под командованием майора Синфорано Бильбао Риохи. Причиной этого стали демонстративные атаки III парагвайского корпуса отвлекли внимание генерала Г.Кундта. Только в ночь на 3 декабря в *Алихуату* стали перебрасываться 6 пехотный полк *Камперо* из 4 дивизии и 1 кавалерийский полк *Абароа* из состава 7 дивизии.

3 декабря генерал Х.Ф.Эстигаррибия покинул свой командный пункт в *Рохас Сильве* и прибыл в штаб I корпуса и взял на себя непосредственное руководство наступательными операциями. Командующий посчитал, что командир корпуса полковник Х.Б.Айяла слишком осторожен. Исходя из сложившейся ситуации на фронте, он направил в обход левого фланга дивизии К.Банцера всю 7 пехотную дивизию (2 пехотных полка и части усиления) подполковника Х.А.Ортиса. Он усилил её тремя (1,2 и 7) кавалерийскими полками. Несмотря на проливной дождь затруднявший движение, 3300 *патапилас* задавили числом растянутые тонкой линией подразделения 41 боливийского пехотного полка и заняли район Кампо 31. В 14:30 авангард Х.А.Ортиса перерезал дорогу *Зентено – Сааведра*, расчленив дивизию К.Банцера. Ее главным силам, расположенным на укрепленных позициях *Алихуаты – Зентено*, оставался только один путь отхода – на восток, к *Посо Негро*. С этого момента все усилия командования 9 дивизии свелись к удержанию этой дороги, перерезать которую противник стремился всеми силами. Для её патрулирования был выделен эскадрон из полка *Ланса*.

4 декабря Синфорано Бильбао Риоха получил приказ очистить дорогу на Кампо 31 от неприятеля, но его немногочисленным солдатам это оказалось не под силу. 4 дивизия, правый сосед К.Банцера, помочь в удержании этого пункта не могла: она была обескровлена фронтальными атаками III парагвайского корпуса и насчитывала только 1355 человек. У

полковника Г.Квинта не хватало пехоты: один батальон приходился на 10 километров. Командир 4 дивизии очень рассчитывал на огонь своих батарей, размещенных таким образом, что их огонь мог перекрывать все возможные направления атаки парагвайцев. Однако к 3 декабря большая часть их боезапаса был растрачена при отражении демонстрации Р.Франко. Г.Квинт хотел последовать примеру Банцера и оттянуть артиллерию от *Гондры*, но генерал Г.Кундт запретил ему это делать, обещая прислать снаряды для его пушек с первой оказией. Однако этого не произошло. К концу ноября в Вилье Монтеc вместо 2000 тонн необходимого снаряжения имелось только 11. Затребованные в срочном порядке артиллерийские и авиационные боеприпасы прибыли в Боливию только в первой декаде декабря, когда сражения были в самом разгаре. Причиной такого положения со снабжением стало желание Д.Саламанки вести войну, не касаясь гражданской жизни страны. Эта было важным фактором его внутренней политики, и генерал Г. Кундт принял эти правила. Зная позицию президента, он запрашивал у военного министерства минимум необходимого, часто намеренно занижая требования своих подчиненных. Вследствие такой позиции высшего военно-политического руководства и растянутости коммуникаций боливийские войска в Чако оказались в весьма невыгодном положении. Когда президенту стало ясно, что военная кампания затягивается, а отношение общества к нему сильно изменилось, Д.Саламанка решил побе-

дить во что бы то ни стало и ультимативно потребовал это от командующего. Однако к этому времени накопленные довоенные запасы почти закончились, а новые заказы требовали срочной оплаты. Из-за продолжающегося экономического кризиса во второй половине 1933 года боливийское казначейство испытывало нехватку иностранной валюты. Отсутствие средств платежа затормозило выполнение ряда военных контрактов, и боливийские пушки оказались безмолвными в самый ответственный момент сражения.

Вечером 6 декабря Посо Негро был атакован 2200 парагвайцами и окончательно взят: вокруг 9 дивизии замкнулось кольцо окружения. В 2 часа ночи сублейтенант полка *Ланса* Хайме Урриолоагоитиа доложил генералу Банцеру о появлении парагвайцев на дороге, ведущей в Сааведру. Только после этого полковник отдал приказ об отступлении. В ночь на 7 декабря главные силы дивизии Банцера (7000 человек – 3, 5, 8 пехотные и 3 саперный полки с 2 батареями) оставили *Алихуату* и начали отход, прорываясь на юго-восток. Для прикрытия отступления на позициях *Зентено* были оставлены солдаты 2 кавалерийского, 7 и 18 пехотных полков. Выполняя воинский долг, оставленный гарнизон продержался двадцать дней и сдался только 24 декабря. Защищая *Зентено*, боливийские солдаты сковали целую дивизию противника и перекрыли прямую дорогу на Сааведру, значительно затруднив снабжение действовавших южнее частей I корпуса противника. Прорыв частей 9 дивизии из окружения про-

ходил по маршруту Посо Энканто, Посо Эсперанса и Кампо 31. Принимая это решение, полковник К.Банцер даже не знал о жестоких боях, происходящих на фронте соседней 4 дивизии. Штаб корпуса также забыл его проинформировать об этом. По приказу парагвайского командования части Х.А.Ортиса, отошла на юг даже не вступив в бой с колонной 9 дивизии. Этим маневром 7 парагвайская дивизия закрывала частям К.Банцера дорогу на *Сааведру* и *Муньос*. Не встречая сопротивления, боливийская колонна беспрепятственно достигла *Кампо 31* и в 8:00 встретила солдат 4 дивизии.

Х.Ф. Эстигаррибия вернулся из I корпуса в *Рохас Сильву* в ночь на 4 декабря. Утром здесь состоялось совещание командиров парагвайских соединений. Согласно выработанной на ней диспозиции, 1 дивизии поручалось атаковать и опрокинуть 4 дивизию противника. По парагвайским разведанным, фронт обороны дивизии был сильно растянут и это давало шанс на успех. 7 декабря в 1:00 ночи два парагвайских пехотных полка атаковали 26 пехотный полк. Накануне атаки в нём насчитывалось только двести штыков, из которых 120 были зелёными рекрутами. Его растянутая 10 километров по фронту оборона состояла из системы взводных опорных пунктов. Многие из них подверглись внезапным ночным атакам превосходящих сил противника и были уничтожены. Оставшиеся подразделения оказались изолированы в своих укреплениях и не могли оказать серьезного сопротивления частям Р. Франко. Поздним утром 7 декабря 1933 года

26 боливийский полк был окончательно расчленен и перестал существовать как боевая единица. В 15:00 подполковник Пареха доложил генералу Кундту о прорыве тысячи *натипилас* через линию обороны у Гондры. Для его ликвидации был послан полковник Фриас, в распоряжение которого было только 170 человек. Понимая, что их недостаточно его отряд усилили охраной штаба. Однако этих сил было недостаточно, чтобы остановить наступление войск Р.Франко.

В это же время парагвайские части начали атаку *Алихуаты* и вскоре овладели ею. Майор В.Брандт возглавлял отряд из двухсот новобранцев, который был из Пуэсто-Павона направлен в помощь защитникам *Алихуаты*. Попав под дождь, его колонна задержалась в пути и неожиданно для себя столкнулась с 9 кавалерийским полком *кап.Бадо* под командованием майора Н.Корсакова, лейб-гвардейский улан. При формировании полка он вооружил своих солдат вместо сабель, которых был дефицит, мачете, заточив их как палаши. Задачей полка было прикрытие правого фланга I дивизии, преследовавшей отступающего на юг противника. Оценив обстановку, майор Н.Корсаков приказал атаковать в конном строю. В скоротечном бою она оказалась разгромлена и потеряла 80 человек. Боливийская колонна рассеялась, а майор Брандт с группой солдат пробился в расположение своих войск.



Парагвайские солдаты в Алихуате

Утром 8 декабря Эстигаррибия доложил президенту об освобождении Алихуаты. Тем временем передовые части дивизии Р.Франко достигли дороги *Алихуата – Сааведра*, где встретили патрули дивизии Х.А.Ортиса. В 11:00 Банцер прибыл на командный пункт 4 дивизии, где выяснил, что полковник Г.Квинт не имеет прямой связи с *Сааведрой*. Сообщение о соединении обеих дивизий у Кампо Виа легло на стол генерала Г.Кундта только в 16:00, который впервые признал положение на фронте очень серьезным. К этому времени всем стало ясно, что основные силы 4 и 9 боливийских дивизий оказались отрезаны от тылов I корпуса. Предусмат-

ривая заранее такой ход развития событий, штаб 4 дивизии заранее планировал создание дополнительного маршрута отступления. Боливийские саперы начали прорубать в зарослях запасную дорогу на *Сааведру*. Однако к 7 декабря она еще не была закончена. Сорок сапёров К.Банцера, пополнившие периметр обороны 4 дивизии, были направлены на достройку этой «козьей тропы» шириною всего пять метров, на конце которой скопилось свыше сотни грузовиков обеих дивизий. Их охрану обеспечивал кавалерийский полк *Ланса*. Несмотря на телеграммы командиров окруженных дивизий генерал Г.Кундт полагал, что у него есть время на организацию деблокады. Он справедливо считал, что припасов у 4 и 9 дивизий вполне достаточно, и, поскольку 7 декабря прошел сильный дождь, нет недостатка в воде. Вместе с тем он упустил из вида вопрос командования окружённых войск: полковник К.Банцер совершил ошибку и не воспользовался своим правом старшинства для подчинения частей Г. Квинта. Такое дуальное управление войсками вскоре губительно сказалась на организации обороны. В условиях отсутствия единого командования отдельные части стали самостоятельно выходить из окружения, используя бреши в парагвайской линии обложения. Первым это сделал майор Сельсо Камачо, выведший из окружения 220 солдат полка *Перес*

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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