

Е.А. ГРАНОВСКИЙ

ВРЕМЯ КОРАБЛЕЙ

МОРСКАЯ ФАЗА АНГЛО-АРГЕНТИНСКОГО ВОЕННОГО КОНФЛИКТА



Е. А. Грановский

**Время кораблей. Морская
фаза Англо-аргентинского
военного конфликта**

«Издательские решения»

Грановский Е. А.

Время кораблей. Морская фаза Англо-аргентинского военного конфликта / Е. А. Грановский — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-602621-6

В 1982 году Южная Атлантика стала ареной военных действий между Аргентиной и Великобританией. Конфронтация возникла вследствие территориального спора из-за Фолклендских (Мальвинских) островов. Это противостояние отличалось высокой степенью вовлеченности военно-морских сил и интенсивностью боестолкновений на море. Настоящая книга описывает ход боевых действий с 1 по 20 мая 1982 года, период времени, который может рассматриваться как морская фаза Англо-аргентинского военного конфликта.

ISBN 978-5-00-602621-6

© Грановский Е. А.
© Издательские решения

Содержание

Перечень сокращений военных и морских терминов	6
Введение	13
Вызов на морской бой	54
Минно-заградительная деятельность аргентинского флота	68
«Си Харриеры» против «Миражей»	69
Подводная лодка «Сан Луис» вступает в бой	77
Действия аргентинской ударной авиации	82
Маловысотное бомбометание и невзрывающиеся авиабомбы	90
Конец ознакомительного фрагмента.	93

Время кораблей Морская фаза Англо- аргентинского военного конфликта

Е. А. Грановский

Благодарность автора:

А. Я. Кузнецову, М. Э. Морозову, С. В. Пятнину, М. П. Сиарони, Б. В. Соломонову и М. Ю. Токареву за оказанную помощь и поддержку, а также всем, кто отвечал на вопросы на различных веб-форумах.

Иллюстрация на обложке – А. Н. Глухов.

© Е. А. Грановский, 2023

ISBN 978-5-0060-2621-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Перечень сокращений военных и морских терминов

АБ – аккумуляторная батарея
АВ – авианосец
ав. – авиация, авиационный
АВАКС – ав. комплекс ДРЛО и управления (англ. AWACS)
АвБ – авиационная база
адм. – адмирал
адм. фл. – адмирал флота
адн – артиллерийский дивизион
АИР – артиллерийская инструментальная разведка
АПЛ – атомная подводная лодка
АУ – артиллерийская установка
АУГ – авианосная ударная группа
аэ – авиационная эскадрилья
баг – бомбардировочная авиационная группа
БГ – боевая готовность
БИП – боевой информационный пост
БИЦ – боевой информационный центр
бмп – батальон морской пехоты
БМБ – бомбомет
БПА – базовая патрульная авиация
БПК – большой противолодочный корабль
бр. ген. – бригадный генерал
бриг. – бригадир
БРЛС – бортовая радиолокационная станция
брт – брутто-регистрационные тонны
БРЭО – бортовое радиоэлектронное оборудование
БЧ – боевая часть
в.-адм. – вице-адмирал
ВВ – взрывчатое вещество
ВВБ – военно-воздушная база
ВВС – военно-воздушные силы
ВВТ – вооружение и военная техника
вдадн – воздушно-десантный артиллерийский дивизион
ВМБ – военно-морская база
ВМС – военно-морские силы
ВМФ – военно-морской флот
ВНОС – воздушное наблюдение, оповещение и связь
ВПП – взлетно-посадочная полоса
ВС – вооруженные силы
ВСУ – вспомогательное судно
г.р. – года рождения
ГАК – гидроакустический комплекс
ГАС – гидроакустическая станция
ГБ – глубинная бомба
ГВМБ – главная военно-морская база
ген. бр. – генерал-бригадир

ген. л-т – генерал-лейтенант
ген. м-р – генерал-майор
ГК – главный калибр
ГКП – главный командный пункт (корабля)
ГЛС – гидролокационная станция
ГПБА – гибкая протяженная буксируемая антенна
ГСН – головка самонаведения
ГТА – газотурбинный агрегат
ГШ – главный штаб
ГЭУ – главная энергетическая установка
ДВКД – десантный вертолетный корабль-док
див. ген. – дивизионный генерал
ДРГ – диверсионно-разведывательная группа
ДРЛО – (самолет) дальнего радиолокационного обнаружения
ДРО – дипольные радиоотражатели (англ. chaff («солома»))
ДЭПЛ – дизель-электрическая подводная лодка
ЖБД – журнал боевых действий
зам. – заместитель
зампотех – заместитель по технической части
ЗАУ – зенитная артиллерийская установка
зенадн – зенитный артиллерийский дивизион
ЗИП – запасные части, инструмент и принадлежности
ЗРК – зенитный ракетный комплекс
ЗУР – зенитная управляемая ракета
иаг – истребительная авиационная группа
ибаг – истребительно-бомбардировочная авиационная группа
ИК-ловушка – инфракрасная ловушка (ложная тепловая цель)
ИКО – индикатор кругового обзора РЛС
ИЛС – индикатор на лобовом стекле
ИНС – инерциальная навигационная система
иср – инженерно-саперная рота
к.-адм. – контр-адмирал
КА – космический аппарат
кап. – капитан (морского судна)
кап.1р. – капитан 1 ранга
кап.2р. – капитан 2 ранга
кап.3р. – капитан 3 ранга
кап. л-т – капитан-лейтенант
кбт – кабельтов
КВ – короткие волны радиосвязи
КВВС – Королевские военно-воздушные силы Великобритании
КВМФ – Королевский военно-морской флот Великобритании
КВФ – Королевский вспомогательный флот Великобритании
КГС – корабельная громкоговорящая связь
кдп – капитан дальнего плавания
КДП – командно-диспетчерский пункт
кдр – командер
кмдр – коммодор
КМП – Королевская морская пехота Великобритании

к-н – капитан (воинское звание)
ком., к-р – командир
комэск – командир эскадрильи
КП – командный пункт
КПС – командующий подводными силами
кпт. – кэптен
КР – крейсер
ЛЦ – ложная цель
л-т – лейтенант
лт.-кдр – лейтенант-коммандер
МА – морская авиация
маэ – морская авиационная эскадрилья
мишаэ – морская истребительно-штурмовая авиационная эскадрилья (исп. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque)
мл. л-т – младший лейтенант
МО – министерство обороны
мп – механизированный полк (исп. Regimiento de Infantería Mecanizado)
МП – морская пехота
м-р – майор
МТО – материально-техническое обеспечение
мшаэ – морская штурмовая авиационная эскадрилья (исп. Escuadrilla Aeronaval de Ataque)
НАР – неуправляемая авиационная ракета
НАТО – Североатлантический Альянс (англ. North Atlantic Treaty Organization, NATO)
НК – надводные корабли
НРЛС – навигационная радиолокационная станция
НУРС – неуправляемый реактивный снаряд
ОВС – объединенные вооруженные силы
ОВЦ – обнаружение воздушных целей
ОВНЦ – обнаружение воздушных и надводных целей
ОГ – оперативная группа
ОГАС – опускаемая гидроакустическая станция
ОНЧ – очень низкие частоты радиосвязи
п/п-к – подполковник
ПВО – противовоздушная оборона
ПЗРК – переносной зенитный ракетный комплекс
п-к – полковник
ПКР – противокорабельная ракета
ПЛ – подводная лодка
ПЛАРБ – атомная ПЛ с баллистическими ракетами
ПЛАТ – противолодочная авиационная торпеда
ПЛО – противолодочная оборона
ПНВ – прибор ночного видения
подплав – военные моряки, служащие на подводных лодках
пп – пехотный полк
ПРР – противорадиолокационная ракета
ПТБ – подвесной топливный бак
ПУ – пусковая установка
РГБ – радиогидроакустический буй

РДП – устройство для работы дизельного двигателя под водой
РДТТ – ракетный двигатель на твердом топливе
РСЗО – реактивная система залпового огня
РЛС – радиолокационная станция
РЛС СЦ – радиолокационная станция сопровождения целей
РМД – ракета класса «воздух – воздух» малой дальности
РПГ – ручной противотанковый гранатомет
РСД – ракета класса «воздух – воздух» средней дальности
РТР – радиотехническая разведка
РУД – рычаг управления двигателем
РЭБ – радиоэлектронная борьба
РЭП – радиоэлектронное подавление
РЭР – радиоэлектронная разведка
РЭС – радиоэлектронные средства
САС – Специальная авиадесантная служба
СБО – Служба береговой охраны
СВ – сухопутные войска
СВВП – самолета вертикального взлета и посадки
СДВ – сверхдлинные волны радиосвязи
спецназ – воинские или военизированные формирования специального назначения
СпН – специального назначения
СПО – станция предупреждения об облучении
ССН – система самонаведения
ССС – система спутниковой связи
ст. – старший
ст. л-т – старший лейтенант
ст. л-т мп – старший лейтенант морской пехоты
старпом – старший помощник командира корабля
СУО – система управления огнем
ТА – торпедный аппарат
таг – транспортная авиационная группа (исп. Grupo de Transporte Aéreo)
ТВД – театр военных действий
ТДК – танкодесантный корабль
ТР – транспорт
ТРД – турбореактивный двигатель
ТРДД – турбореактивный двухконтурный двигатель
ТТХ – тактико-технические характеристики
уз – узел (единица измерения скорости)
УКВ – ультракороткие волны радиосвязи
УО – управления оружием, управление огнем
УР – управляемая ракета
УРО – управляемое ракетное оружие
УТС – управление торпедной стрельбой
ф.-лт. – флайт-лейтенант
ФАБ – фугасная авиационная бомба
ФКП – флагманский командный пункт
флагм. – флагманский (корабль)
ФР – фрегат
ЦКП – центральный командный пункт

ЦПУ – центральный пост управления ЭУ
шаг – штурмовая авиационная группа (исп. Grupo de Ataque)
ШПС – шумопеленгаторная станция
ЭВМ – электронно-вычислительная машина (компьютер)
ЭД ПЛ – элементы движения подводной лодки
ЭДЦ – элементы движения цели
ЭМ – эсминец
ЭПР – эффективная площадь рассеяния
ЭУ – энергетическая установка

A – аргентинское время, равное UTC/GMT минус три часа
AAWO – офицер ПВО (англ. Anti air warfare officer)
ARA – приставка, означающее корабль ВМФ Аргентины (исп. Armada de la República Argentina)
CAE – Стратегическое воздушное командование ВВС Аргентины (исп. Comando Aéreo Estratégico)
CAP – боевой воздушный патруль, боевое дежурство в воздухе (англ. Combat air patrol)
CIC – боевой информационный центр (исп. Centro de Información y Control)
CITEFA – Институт научно-технических исследований в области обороны (исп. Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas)
CTF – командующий оперативным соединением ВМФ Великобритании (англ. Commander Task Force)
CTG – командир оперативной группы ВМФ Великобритании (англ. Commander Task Group)
СТОАС – Оперативное командование на ТВД Южная Атлантика (исп. Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur)
DSCS – Defense Satellite Communication System (англ. оборонная система спутниковой связи)
ELMA – Empresa Líneas Marítimas Argentinas, аргентинская государственная судоходная компания
ET – боевая единица ВМФ Аргентины (исп. Elemento de Tareas)
FAS – оперативная группа ВВС «Юг» (исп. Fuerza Aérea Sur).
FIGAS – государственная авиаслужба Фолклендских островов (англ. Falkland Islands Government Air Service)
FT – оперативное соединение ВМФ Аргентины (исп. Fuerza de Tareas)
GOE – группа специальных операций ВВС Аргентины (исп. Grupo de Operaciones Especiales)
GPMG – единый пулемет (англ. general-purpose machine gun)
GT – оперативная группа ВМФ Аргентины (исп. Grupo de Tareas)
HDU – барабан с топливным шлангом на самолете-заправщике (англ. Hose Drum Unit)
HIFR – дозаправка вертолета топливом с корабля в режиме зависания (англ. Helicopter In-Flight Refuelling)
HMS – приставка, означающее корабль ВМФ Великобритании (англ. Her Majesty s Ship)
M-5 – сокращенное наименование в ВВС Аргентины истребителя IAI Dagger
MEZ – 200-мильная морская запретная зона вокруг Фолклендских островов (англ. 200 nm Maritime Exclusion Zone)
M-III – сокращенное наименование в ВВС Аргентины истребителя Dassault Mirage III
NGFO – передовая группы наблюдателей-корректировщиков огня корабельной артиллерии (англ. Naval Gunfire Forward Observation team)

- NP – военно-морская партия (англ. Naval Party)
- ODSA – Подкомитет по Южной Атлантике министерского Комитета по обороне и внешней политике Великобритании (англ. Overseas and Defence Committee, South Atlantic)
- PNA – приставка, означающее корабль Службы береговой охраны Аргентины (исп. Prefectura Naval Argentina)
- POSSUB – возможно ПЛ (англ. possible submarine)
- PWO – офицер управления оружием (англ. Principal warfare officer)
- RAS – пополнение запасов на море (англ. Replenishment at Sea)
- RFA – приставка, означающее судно Королевского вспомогательного флота (англ. Royal Fleet Auxiliary)
- ROE – правила применения вооруженной силы, правила применения оружия (англ. Rules of engagement)
- SAS – Специальная авиадесантная служба (англ. Special Air Service)
- SBS – Специальный лодочный эскадрон (англ. Special Boat Squadron)
- SCOT – корабельный терминал спутниковой связи (англ. Satellite communications onboard terminal)
- SSIXS – спутниковая подсистема обмена информацией с подводными лодками (англ. Submarine Satellite Information Exchange Subsystem)
- SUE – использовавшееся в ВМФ Аргентины сокращенное наименование истребителя-штурмовика «Super Etendard»
- TAT – самолеты-заправщики, осуществляющие дополнительную дозаправку самолета, возвращающегося из дальнего боевого вылета (англ. terminal airborne tankers)
- TEZ – 200-мильная общая запретная зона вокруг Фолклендских островов (англ. 200 nm Total Exclusion Zone)
- TF – оперативное соединение ВМФ Великобритании (англ. Task Force)
- TG – оперативная группа ВМФ Великобритании (англ. Task Group)
- TOAS – ТВД Южная Атлантика (исп. Teatro de Operaciones Atlántico Sur)
- TRALA – район маневрирования и перегрузки транспортов (англ. Tug, Repair and Logistic Area)
- TU – оперативный отряд или отдельная боевая единица ВМФ Великобритании (англ. Task Unit)
- UT – оперативный отряд или отдельная боевая единица ВМФ Аргентины (исп. Unidades de Tareas)
- YPF – Yacimientos Petrolíferos Fiscales, аргентинская государственная нефтяная компания
- Z – время «Зулу» (англ. Zulu Time), равное UTC/GMT



Введение

Состоявшееся 2 апреля 1982 года взятие аргентинскими войсками Фолклендских островов было осуществлено блестяще и, как и предусматривалось планом операции «Росарио», практически бескровно. Высадившийся морской десант, встретив незначительное сопротивление британского гарнизона, овладел Порт-Стэнли. Бело-голубой флаг с майским солнцем взвился на флагштоке губернаторской резиденции. Тем самым была воплощена давняя и заветная национальная мечта аргентинцев о возврате Мальвинских островов. Едва весть об этом достигла континента, в Буэнос-Айресе и других городах Аргентины тысячи восторженных патриотов заполнили улицы. Президент страны генерал Леопольдо Гальтьери выступил с балкона дворца Каса Росада перед гражданами, собравшимися на Площади Мая. Речь генерала прерывалась всплесками бурных оваций. Митингующие скандировали лозунги в поддержку военной хунты. Наверное, еще никогда власть и народ Аргентины не проявляли такого единения, как будто этому не предшествовали шесть лет политического террора, развязанного аргентинскими военными. В Советском Союзе, странах социалистического лагеря и Движения неприсоединения «прогрессивная общественность» также приветствовала смелый антиимпериалистический акт. Среди всеобщей эйфории в Аргентине мало кто задумывался о последствиях. Очень немногие даже в высшем генералитете страны с самого начала понимали, что вторжение на архипелаг неизбежно приведет к военному конфликту с Великобританией.

Впрочем, их противника события в Южной Атлантике тоже застали буквально врасплох. Тайная служба Ее Величества начисто проворонила аргентинские военные приготовления. Великобритания в 1982 году переживала свои далеко не самые лучшие дни. Кризисные явления проявлялись и в экономической, и общественно-политической сферах. Все это, конечно, не могло не сказаться и на состоянии ее вооруженных сил. Однако они все еще сохраняли остатки прежней военной мощи, а политическое руководство страны во главе с премьер-министром Маргарет Тэтчер, вопреки ожиданиям Буэнос-Айреса, проявило решимость вернуть силой оружия суверенитет над находящимся на другом конце света островным осколком былого имперского величия.

В международно-правовом аспекте Аргентина руководствовалась резолюцией Генассамблеи ООН №2065 (XX) от 16 декабря 1965 года о деколонизации Фолклендских (Мальвинских) островов. С этой точки зрения высадка аргентинских войск не могла считаться актом агрессии, потому как аргентинцы действовали почти что с санкции ООН. Тем не менее 3 апреля 1982 года Совет безопасности ООН принял резолюцию №502, осуждающую вооруженное вторжение и призывающую к выводу аргентинских войск. Великобритания, ответив силой на применение Аргентиной силы, воспользовалась «правом страны на самооборону», установленным 51-й статьей Устава ООН. Аргентинцы, со своей стороны, выполнять требования резолюции №502 отказались и считали международным агрессором Великобританию, отправившую свои военные силы к архипелагу.

Все это, однако, не означало отсутствие попыток урегулировать конфликт мирным путем. На протяжении апреля 1982 года госсекретарь США Александр Хейг предпринимал усилия помирить двух рассорившихся союзников Соединенных Штатов. Миротворческая миссия А. Хейга с треском провалилась, отставной генерал оказался плохим дипломатом. Справедливости ради отметим: стороны конфликта оставляли посреднику крайне узкое поле для маневра. Аргентина в этих переговорах строила свою позицию на том, что британцы должны безоговорочно вернуть оперативное соединение домой и смириться с потерей островов. В Великобритании миротворческие инициативы рейгановского эмиссара также не нашли большого отклика, а под конец там и вовсе стали проявлять откровенное нетерпение, чтобы переговорный про-

цесс завершился до конца апреля, к моменту достижения авианосной ударной группой фолклендских вод.

Предпринимались и другие попытки медиации конфликта. Среди неудачливых миротворцев были президент Перу Фернандо Белаунде Терри, совмещавший инициативы по примирению враждующих сторон с поставками вооружений Аргентине, король Испании Хуан Карлос I и генсек ООН Хавьер Перес де Куэльяр. Их усилия тоже не имели успеха. Применение военной силы оказалось в споре за Фолклендские (Мальвинские) острова гораздо более убедительным доводом, чем слова политиков и дипломатов.

Советская точка зрения на это противостояние была изложена в ряде публикаций, в частности, в статье «Фолкленды: рецидив британского империализма» в журнале «Зарубежное военное обозрение» №10 за 1982 год: «В марте – июне 1982 года весь мир следил за развитием вооруженного конфликта в Южной Атлантике между двумя капиталистическими государствами. В споре за Фолклендские (Мальвинские) о-ва, расположенные в 8000 миль от берегов Великобритании, английское правительство встало на путь открытого применения военной силы против Аргентины. Вновь наглядно подтвердилось одно из важных положений марксистско-ленинского понимания процесса международного развития: войны внутри мировой капиталистической системы – это реальная возможность, связанная с нарастанием непреходящих межимпериалистических противоречий и стремлением ведущих капиталистических стран решать многие вопросы с „позиции силы“. Конфликт еще раз убедительно показал, что не мифическая „советская военная угроза“, а агрессивность империализма, олицетворяемая прежде всего в деятельности руководящих кругов США и блока НАТО, выступает подлинной угрозой миру на нашей планете».

Вооруженный конфликт между Аргентиной и Великобританией длился 74 дня, в том числе его активная фаза, начавшаяся 1 мая 1982 г., продолжалась 45 дней. У нас в стране это противостояние получило название «Англо-аргентинский военный конфликт», в Великобритании именуется Фолклендской, а в Аргентине – Мальвинской войной.

Говоря о периодизации этого локального военного конфликта, можно разделить его на следующие временные отрезки:

2—4 апреля 1982 г. – занятие аргентинскими войсками Фолклендских (Мальвинских) островов;

5—30 апреля 1982 г. – развертывание британских экспедиционных сил в Южной Атлантике и подготовка Аргентины к обороне островов;

1—20 мая 1982 г. – борьба военно-морских сил Великобритании за установление господства на море в зоне конфликта, блокадные и контрблокадные действия противоборствующих сторон;

21—23 мая 1982 г. – высадка морского десанта британских войск в заливе Сан-Карлос;

24 мая – 14 июня 1982 г. – ведение боевых действий непосредственно на островах.

Особняком стоит вооруженная борьба за остров Южная Георгия, захваченный аргентинским морским десантом 3 апреля и отбитый британскими силами 25—26 апреля 1982 г.

Период времени с 1 по 20 мая 1982 г., когда британский флот вел самостоятельные боевые действия в зоне конфликта, утверждая свое господство на море и осуществляя блокаду Фолклендов с целью создания благоприятных условий для последующего проведения высадки десанта на острова, а аргентинские морские и воздушные силы решали задачи деблокады и обороны архипелага, стремясь давать активный отпор британскому натиску, может быть определен как морская фаза Англо-аргентинского военного конфликта и является темой настоящей книги.

Прежде чем перейти непосредственно к описанию военных действий, необходимо изложить и пояснить ряд моментов.

География. Фолклендские острова (аргентинское название – Мальвинские острова) – архипелаг в южной части Атлантического океана, между 51° и $52^{\circ} 30'$ ю.ш. и 57° и 62° з. д. Ближайшая материковая земля – побережье Аргентины на юге провинции Санта-Крус, находящееся примерно в 480 км к западу от островов. Расстояние, отделяющее Фолкленды от Британских островов, превышает 12 400 км. Архипелаг состоит из двух крупных островов – Западный Фолкленд и Восточный Фолкленд (также известны как Исла-Гран-Мальвина и Исла-Соледад) и 776 маленьких островов и скал. Общая их площадь – 12 173 км². Протяженность архипелага с запада на восток, от острова Нью-Айленд до мыса Пембрук – 240 км. Административный центр – Порт-Стэнли (арг. название – Пуэрто-Архентино).

У нас в стране начиная со второй половины 1960-х годов на географических картах применяется двойной топоним «Фолклендские (Мальвинские) о-ва» в сопровождении пояснительной надписи «спорн. Брит., Арг.», на политической карте их территория остается незакрашенной, а до того употреблялся английский вариант названия. В данной книге будут использоваться оба названия: Фолклендские острова, как они, в частности, значатся в «Морском атласе» 1950 года, и Мальвинские острова, или Мальвины, если речь идет об аргентинской стороне. Ни то, ни другое, однако, не несет политического смысла и тем более не является выражением симпатий автора, просто синонимичные названия.

Фолклендский пролив разделяет острова Западный и Восточный Фолкленд, их берега сильно изрезаны, а сами они покрыты вересковыми пустошами и торфяными болотами. На Фолклендских островах нет больших рек, но много мелких и периодически пересыхающих речушек и ручьев, которые обычно впадают в ближайший залив или бухту. Северная часть Восточного Фолкленда представляет собой холмистую пересеченную местность. Там же находится высочайшая точка архипелага – гора Асборн (705 м). Юго-западная часть острова, получившая название Лафония, отделена от остальной его части двумя глубоко вдающимися заливами и представляет собой низменную равнину с максимальным возвышением в 45 м над уровнем моря. Здесь пасутся стада овец. В единое целое остров соединяет узкий перешеек с расположенными на нем поселками Дарвин и Гуз-Грин. Западный Фолкленд горист, особенно на северо-востоке, где тянутся горы Хорнби, а самой высокой его точкой является гора Адам (700 м) в северной части острова.

Природа Фолклендских островов скудная и суровая, климат холодный и сырой. Там никогда не бывает тепло и редко выдаются солнечные дни. Несмотря на расположение архипелага в умеренных широтах Южного полушария, межсезонные температурные колебания незначительны: средняя температура января +9,6° С, июля – +2,5° С. Среднегодовая температура составляет около +5,6° С. Штормовая погода преобладает 200 дней в году. Дуют сильные шквалистые ветры, особенно в зимние месяцы. Высокая влажность, часты туманы, однако осадков выпадает сравнительно немного. Практически в любое время года может выпасть снег, однако даже в разгар зимы твердые осадки носят лишь временный характер, не создавая постоянного снежного покрова.

В политико-административном отношении Фолклендские острова – самоуправляющаяся заморская территория Великобритании. Претензии на владение островами выдвигает Аргентина. Законодательный орган архипелага – Совет Фолклендских островов. Исполнительная власть осуществляется губернатором. Согласно переписи 1981 года, население островов составляло 1813 человек, из которых 1050 проживало в Порт-Стэнли, 441 – в остальной части острова Восточный Фолкленд и 322 – на Западном Фолкленде и мелких островах. Большая часть населения – потомки английских и шотландских поселенцев.

Ввод аргентинских войск на острова. Оперативные планы решения фолклендского спора силовым путем разрабатывались в Буэнос-Айресе давно, как минимум с 1940-х годов, однако до претворения заветной аргентинской мечты в реальность дело дошло только после того, как мощь военно-морских сил Великобритании сократилась до критического уровня, включая сдачу на слом последнего многоцелевого авианосца, к власти в Аргентине в результате очередного государственного переворота 24 марта 1976 года пришла военная хунта, устроившая в стране кровавый «процесс национальной реорганизации», а дипломатические переговоры между двумя державами о судьбе островов окончательно зашли в тупик. По-настоящему за решение мальвинского вопроса взялись при третьем составе хунты, куда вошли генералы Л. Ф. Галтьери, Б. А. Лами Досо и адмирал Х. И. Анажа. Собравшись на совещание 18 декабря 1981 г., они постановили, что «крайне важно активизировать все необходимые и выгодные действия, чтобы добиться признания аргентинского суверенитета над Мальвинскими островами, Южной Георгией и Южными Сандвичевыми островами».

В день утверждения Галтьери на пост президента страны, 22 декабря 1981 г., главнокомандующий ВМФ Аргентины адмирал Анажа отдал распоряжение начальнику Главного штаба ВМФ вице-адмиралу А. Г. Виго «актуализировать» план «восстановления Мальвин», а тот, в свою очередь, приказом №326S/81 от 23 декабря 1981 г. перепоручил эту ответственную задачу командующему военно-морскими операциями вице-адмиралу Х. Х. Ломбардо. При этом предполагалось, что захват островов не повлечет вооруженного ответа со стороны Великобритании, которая уже давно сама ищет способ уступить их Аргентине, и ставилась

задача взять острова «мирно», избегая кровопролития, и чтобы не вызвать негативной реакции мирового сообщества. Отметим здесь же, что сами аргентинцы слова «захват» и «вторжение» по отношению к Мальвинским островам не используют. Они говорят «возврат» (*recuperación*) или «отвоевание» (*reconquista*). Однако если обратиться к оперативным документам и закрытому докладу следственной комиссии генерала Раттенбаха¹, то там аргентинские военные без лишних сантиментов изъясняются словами *toma* (исп. «взятие», «захват») и *ocupación* («оккупация»), чего не встретишь в написанных ими же для широкой публики книгах и статьях.

Операция по вводу войск на Мальвинские острова получила кодовое наименование «Асуль», а затем, уже по ходу проведения, была переименована в «Росарио». В состав межвидовой «Рабочей комиссии» (*Comisión de Trabajo*), отвечавшей за разработку плана возврата Мальвин, вошли вице-адмирал Х. Х. Ломбардо от ВМФ, дивизионные генералы О. Х. Гарсия от сухопутных войск и З. М. Плессль от ВВС. Замысел операции состоял во внезапной высадке морского десанта с целью овладения столицей архипелага, включая аэропорт, ключевые городские объекты и губернаторскую резиденцию, а затем переброске на острова аргентинских войск самолетами военно-транспортной авиации. В качестве вероятной даты осуществления этого плана называлось 9 июля (День независимости Аргентины) или – самое раннее – 25 мая (День нации). Обсуждались и более дальние сроки: сентябрь или даже четвертый квартал 1982 года. Однако случившийся во второй декаде марта дипломатический кризис вокруг о. Южная Георгия, названный в докладе Раттенбаха «южноатлантическим Сараево», ускорил развязку: 26 марта 1982 г. хунта приняла решение брать острова не откладывая.

Высадка войск была назначена на 1 апреля. О том, что в эту дату отмечают Международный день смеха (или День дурака) и стараются не предпринимать никаких серьезных начинаний, аргентинские военные, вероятно, не знали. В любом случае, из-за шторма пришлось отложить начало операции на сутки. Вторжение состоялось утром 2 апреля 1982 г. Общее руководство осуществлял дивизионный генерал О. Х. Гарсия, боевое управление группировкой ВМФ – вице-адмирал Х. Х. Ломбардо, непосредственно командовал десантными силами в море контр-адмирал Г. О. Альяра, а на суше – контр-адмирал морской пехоты² К. А. Буссер. В захвате островов были задействованы главные силы аргентинского флота в составе авианосца «25 мая» (аргентинцы произносят его название как «Бентисинко де Мажо»), двух эсминцев УРО, трех старых эсминцев, двух корветов, одной подводной лодки, танкодесантного корабля и трех вспомогательных судов. Морскую высадку в районе Порт-Стэнли производила усиленная батальонная группа, костяк которой составлял 2-й батальон морской пехоты. Накануне вечером на острова были высажены три разведывательно-диверсионные группы спецназа ВМФ и морской пехоты. Боевой состав войск десанта насчитывал около 800 человек. Им противостоял британский гарнизон под командованием майора М. Дж. Нормана, состоявший из 70 морских пехотинцев военно-морской партии 8901 и 10 моряков гидрографической партии с ледокольного судна «Эндьюренс».

Занятие столицы архипелага прошло быстро и практически бескровно. Единственным погибшим стал командир одной из ДРГ капитан 3 ранга МП Педро Хьякино, смертельно раненный в губернаторской резиденции. Двое аргентинцев были тяжело и один легко ранены, трое получили различные травмы. Обороняющиеся никаких потерь в личном составе не понесли. Боевые действия завершились капитуляцией небольшого британского гарнизона, который по приказу губернатора Фолклендских островов Р. М. Ханта фактически просто обозначил вооруженное сопротивление, не став геройствовать в обороне.

¹ Комиссия по анализу и оценке ответственности за конфликт в Южной Атлантике (исп. *Comisión de Análisis y Evaluación de Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur*), возглавляемая генерал-лейтенантом в отставке Бенхамином Раттенбахом. Составленный ею итоговый документ известен как *Informe Rattenbach* (Доклад Раттенбаха).

² Военнослужащие морской пехоты ВМФ Аргентины имеют не армейские, а военно-морские воинские звания. См. приложение №1.

Отдельно спланированным мероприятием (т. н. операция «Аръес-82»), начавшимся сразу после овладения аэропортом Стэнли, явились рейсы аргентинской военно-транспортной авиации, осуществляемые 1-й воздушной бригадой под командованием бригадного генерала Э. Р. Валенсуэлы. Сам аэропорт был превращен в военно-воздушную базу Мальвины. Туда стали прибывать самолеты «Геркулес» с военными грузами и солдатами 25-го пехотного полка, 9-й инженерно-саперной роты, управления 9-й пехотной бригады и 181-й роты военной полиции, которые должны были образовать островной гарнизон. Первоначально предполагалось, что он будет насчитывать около 500 человек. Кроме того, в Порт-Стэнли доставили мобильную обзорную РЛС с обслуживающим персоналом. Обратными рейсами летели на континент выполнившие свою задачу морпехи контр-адмирала Буссера, а также репатрируемые британцы.

Губернатора Ханта вместе с семьей и взятых в плен британских морских пехотинцев отправили самолетами в Комодоро-Ривадавию, а затем – в Монтевидео (Уругвай). Оттуда на грузопассажирском лайнере британских ВВС они улетели в Англию. Большая часть личного состава NR 8901 позже вернулась на Фолкленды в качестве роты J 42-го батальона коммандос.

Новый аргентинский губернатор Мальвинских островов, восьмой по счету (первые семь управляли островами в период с 1821 по 1833 год), был назначен национальным декретом №681 от 3 апреля 1982 г. Им стал бригадный генерал Марио Бенхамин Менендес, прилетевший в Порт-Стэнли 4 апреля. Национальным декретом №757 от 16 апреля 1982 г. столице островов было присвоено название «Пуэрто-Архентино», официально применявшееся начиная с 21 апреля и фигурирующее по сей день на аргентинских картах.

Развертывание британских ВМС. Операция вооруженных сил Великобритании по восстановлению британского суверенитета над Фолклендскими островами получила кодовое наименование «Корпорейт», а созданная для участия в ней группировка ВМФ Великобритании называлась 317-м оперативным соединением (TF 317).

Одной из основных проблем, с которой столкнулись британские военные при подготовке кампании в Южной Атлантике, была огромная удаленность театра военных действий от пунктов постоянного базирования. Двумя другими были огромная спешка, в которой осуществлялось развертывание экспедиционных сил, и неимение четкого плана операции, который еще только предстояло разработать по мере того, как боевые корабли и войсковые транспорты выдвигались на юг.

Отправленные к Фолклендским островам силы Королевского ВМФ (далее по тексту – КВМФ) включали следующие основные элементы: ударную группировку надводных кораблей с двумя легкими авианосцами в ядре, группу атомных подводных лодок, амфибийное соединение с морской пехотой на борту, а также группировку сил тылового обеспечения. Одновременно группировка Королевских ВВС (далее по тексту – КВВС) была сосредоточена на аэродроме Уайдуэйк на острове Вознесения.

Можно сколько угодно злорадствовать, до какой степени упадка был доведен к 1982 году флот некогда могучей морской державы, однако та быстрота и организованность, с которой Великобритания смогла мобилизовать наличные силы и ресурсы и снарядила экспедиционные силы, чтобы вернуть отобранное у нее Аргентиной, вне всяких сомнений, заслуживает восхищения. Взятая планка являлась и, по всей видимости, еще долго будет являться недостижимой высотой как для любых потенциальных противников, так и для ближайших союзников по НАТО. В этом, несомненно, проявилась хорошая работа штабов, службы тыла (или военной логистики, как ее называют за рубежом), а также высокий профессионализм всего личного состава ВМФ Великобритании.

Снаряжение оперативного соединения явилось тяжелым испытанием для тыловых служб. Огромные потоки воинских грузов устремились со всех концов страны к портам погрузки. Как

об этом пишет британский военно-морской историк Дэвид Браун в книге «Королевский ВМФ и Фолклендская война»: «Провизия – свежая, консервированная, сушеная, замороженная, – обмундирование всех видов, тысячи специальных грузов и запчастей для кораблей различных классов и разновидностей оборудования, снаряжение и боеприпасы в количествах больших, чем когда-либо со времен окончания Второй мировой войны, топливо трех основных видов („Дизо“ для газовых турбин самых современных кораблей и котлов фрегатов типов „Ротсей“ и „Линдер“, FFO для старых паротурбинных кораблей и AVCAT для самолетов). Все это перед отплытием следовало погрузить не только на корабли, но также и на сопровождающие их суда снабжения КВФ. На кораблях офицеры службы снабжения занимались составлением „перечней закупаемого имущества“, что само по себе было непростой задачей, и грузы доставлялись со всевозможных складов по железной дороге, собственным транспортным флотом министерства обороны и коммерческими транспортными средствами. Наиболее срочно необходимые предметы доставлялись по воздуху на близлежащие аэродромы, а затем вертолетами на верфи или непосредственно на корабли».

Развертывание британских военно-морских сил в Южной Атлантике происходило в два этапа: выдвижение к острову Вознесения, являвшемуся промежуточным пунктом сбора, а оттуда к Фолклендским островам – и может быть условно разделено на три эшелона. Авангард экспедиционных сил составили корабли 1-й флотилии под командованием контр-адмирала Джона «Сэнди» Вудворда, принимавшие участие в морских учениях «Спрингтрейн» в районе Гибралтара. К моменту принятия британским кабинетом министров решения о формировании и отправке к Фолклендам оперативного соединения они находились в полной готовности следовать в указанном направлении. Второй эшелон включал силы флота и морской пехоты, снаряжавшиеся и выдвигавшиеся в первой половине апреля из Портсмута, Девонпорта и других ВМБ. Это были авианосцы «Гермес» и «Инвинсибл», а также транспортно-десантное соединение с судами обеспечения. Третий эшелон составляли подкрепления, отправленные на театр военных действий для усиления корабельной и войсковой группировок и восполнения потерь по ходу военной кампании. Но вперед всех них на юг ушли судно снабжения «Форт Остин» и атомные торпедные подводные лодки, отправка которых в Южную Атлантику являлась запоздалой превентивной мерой по защите британских владений на фоне разгоревшегося кризиса вокруг Южной Георгии.

Первыми кораблями ВМФ Великобритании, прибывшими в будущую зону военного конфликта, стали атомные подводные лодки «Спартан» и «Спленид» (тип «Свифтшур»), приступившие к боевому патрулированию в фолклендских водах 12 и 19 апреля соответственно. Первоначально им были назначены следующие позиции: «Сплениду» – к северо-западу, «Спартану» – к северо-востоку от Фолклендских островов. Третья лодка, «Конкэрор» (тип «Черчилль»), вышедшая из Фаслейна 4 апреля, была направлена к о. Южная Георгия, откуда она в конце апреля вернулась к Фолклендам, чтобы патрулировать юго-западнее архипелага, тогда как позиции «Спартана» и «Спленида» были выдвинуты северо-западнее и северо-северо-западнее границы 200-мильной запретной зоны. Эти три атомные субмарины составили оперативную группу TG 324.3, руководство которой осуществлял командующий британскими подводными силами вице-адмирал Питер Херберт с ФКП в Нортвуде.

Британская авианосная ударная группа (TG 317.8) под командованием контр-адмирала Дж. Ф. Вудворда, включавшая легкие авианосцы «Гермес» (флагм.) и «Инвинсибл», эсминцы УРО «Глэморган» (типа «Каунти»), «Глазго», «Ковентри», «Шеффилд» (Тип 42), фрегаты УРО «Бриллиант», «Бродсуорд» (Тип 22), «Алэкрити», «Эрроу» (Тип 21), «Плимут» и «Ярмут» (Тип 12М), судно снабжения «Рисорс» и танкер-заправщик «Олмеда», к концу суток 30 апреля вышла на исходный рубеж в 240 морских милях к востоку от Порт-Стэнли. Утром 1 мая она должна была перейти к активным действиям, вступив в бой с аргентинским флотом, авиацией и островной береговой обороной. В это время британские амфи-

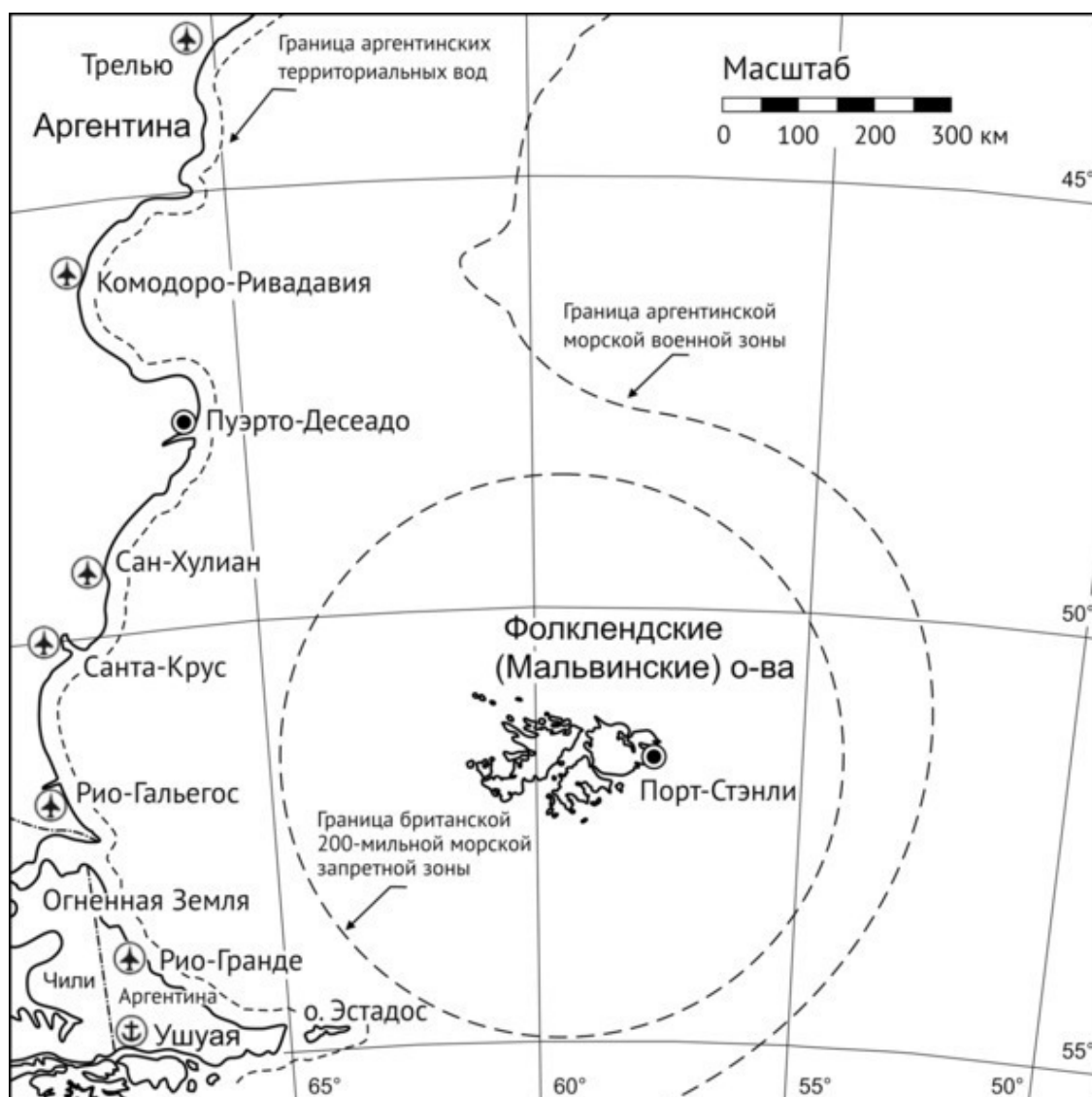
бийно-десантные силы³ (TG 317.0 и TG 317.1) оставались у о. Вознесения, готовясь к проведению операции «Саттон», высадке 3-й бригады морской пехоты в заливе Сан-Карлос, и в ожидании, пока ударная группировка Вудворда создаст благоприятный оперативный режим в зоне военного конфликта. Начало их развертывания в направлении Фолклендов было запланировано на середину первой недели мая, а прибытие в район боевых действий – на конец второй декады мая. И в довершение, эсминец УРО «Энтрим», флагманский корабль TG 317.9, вместе с судном ледовой разведки «Эндыюренс» находились у острова Южная Георгия.

200-мильная запретная зона и правила применения вооруженной силы. Формально война между Великобританией и Аргентиной не была объявлена. С военно-правовой точки зрения, борьба за Фолклендские острова относилась к категории локальных вооруженных конфликтов. Великобритания опиралась на статью 51 Устава ООН, закрепляющую «право страны на самооборону». Пределы самообороны, понимаемой как ответные вооруженные действия государства по защите территориальной неприкосновенности, нарушенной другим государством путем вооруженного нападения, распространялись в отношении аргентинских военных сил, занявших Фолклендские острова, а также любых сил и средств противника, представляющих угрозу британским экспедиционным силам.

Юридические нормы, регулирующие отношения между государствами по вопросам, связанным с ведением военных действий, не требуют от противоборствующих сторон установления четких географических границ локального вооруженного конфликта. Более того, практика установления так называемых «военных зон» противоречит нормам международного права. Тем не менее она получила широкое распространение в современных необъявленных войнах. Не был исключением и Англо-аргентинский конфликт. Функционально «морские военные зоны» выполняли в нем четыре основные функции. Во-первых, играли роль своеобразного ристалища, в котором противоборствующие стороны могли неограниченно доказывать свою правоту силой. Во-вторых, очерчивали границы зоны блокады архипелага. В-третьих, служили предостережением для нейтральных морских и воздушных судов. В-четвертых, определяли территориальные границы, в пределах которых действовали установленные для военных правила применения вооруженной силы.

Эти правила, по-английски Rules of engagement (сокращенно ROE), являлись еще одним важным правовым аспектом вооруженного конфликта. Чаще всего данный термин переводится как «правила ведения боевых действий», но подразумевает он прежде всего условия открытия огня. Для каждого случая задействования вооруженных сил (военный конфликт, миротворческая операция и др.) обычно устанавливаются свои правила с учетом конкретных военных и политических обстоятельств. В Великобритании применительно к Фолклендскому конфликту их утверждение находилось в компетенции военного кабинета по представлению начальника Штаба обороны. На первых порах в Лондоне проявляли осторожность, стремясь избежать сомнительной славы зачинателей войны, особенно с учетом того, что госсекретарь США А. Хейг предпринимал попытки мирного урегулирования конфликта. Поэтому первоначально доминировала линия максимального ограничения инициативы военных в применении вооруженной силы.

³ Под термином «амфибийно-десантные силы» понимается совокупность амфибийных сил флота (Amphibious Force), включающих десантные корабли и десантно-высадочные средства, и десантных войск (Landing Force).



Театр военных действий Англо-аргентинского конфликта

7 апреля правительство Великобритании объявило о введении с нуля часов 12 апреля 1982 года 200-мильной морской запретной зоны (200 nm Maritime Exclusion Zone (сокращенно MEZ)) вокруг Фолклендов. «Начиная с указанного времени, – говорилось в уведомлении, – любые аргентинские военные корабли или военно-вспомогательные суда, обнаруженные в этой зоне, будут рассматриваться как враждебные и могут подвергнуться нападению со стороны британских сил». В заявлении ничего не говорилось о торговых судах, однако аргентинцы, очевидно, прочли между строк, посчитав объявление морской блокады свершившимся фактом. Что им не было известно: командирам британских подводных лодок, направленных к архипелагу, на протяжении почти всего апреля месяца не разрешалось атаковать, а предписывалось ограничиться только наблюдением. Если это было морской блокадой, то, наверное, самой безобидной за всю историю войн, но даже самого факта присутствия британских субмарин у Фолклендов, оказалось достаточно, чтобы аргентинцы значительно сократили объем морских перевозок на архипелаг.

Аргентина ответила на MEZ введением своей военной зоны, простиравшейся на двести морских миль от ее материкового побережья и береговой черты Мальвинских островов, где грозила атаковать любые британские суда, включая торговые и рыболовные. Таким обра-

зом, британская и аргентинская 200-мильные зоны вокруг Фолклендов имели разную геометрию и размеры. У британцев это был круг с радиусом 200 морских миль и центром в точке 51° 40' ю.ш. 59° 30' з.д. посреди архипелага. Аргентинская морская военная зона отмерялась от линии побережья. Очерченная вокруг Фолклендов, она имела неправильную эллипсовидную форму и на востоке выходила за границы британской запретной зоны примерно на шестьдесят морских миль, а на западе смыкалась с 200-мильной военной зоной, обрамляющей материковое побережье Аргентины. Однако до определенного момента аргентинские командиры также не имели разрешения применять оружие первыми, а их корабли не приближались к Фолклендам.

Ситуация кардинально изменилась в конце апреля с подходом британской авианосной ударной группы и началом активной фазы вооруженного конфликта. Моряки обеих сторон конфликта получили разрешение на открытие огня друг по другу. Великобританией была объявлена полная морская и воздушная блокада островов: с 11:00 30 апреля введена так называемая «Общая запретная зона» (200 nm Total Exclusion Zone (TEZ)), подразумевавшая закрытие 370-километрового пространства вокруг Фолклендов для всех плавсредств и летательных аппаратов, кроме, собственно, британских, т. е. объявлена полная военная блокада островов. «Любое судно и любой самолет, военный или гражданский, – говорилось в сделанном за два дня до того правительственном сообщении, – находящиеся в этой Зоне без разрешения Министерства обороны в Лондоне, будут рассматриваться как враждебные и могут подвергнуться нападению британских сил». Однако фактически морская блокада архипелага все равно оставалась в определенной мере на бумаге, поскольку фактически авианосной ударной группе Вудворда и атомным субмаринам по-прежнему разрешалось атаковать суда только под аргентинским флагом и только военные.

Основные изменения правил применения вооруженной силы (ROE) для британских военно-морских сил в ходе Фолклендской кампании

Дата	Внутри 200-мильной запретной зоны вокруг Фолклендских островов	За пределами 200-мильной запретной зоны	
		Надводные корабли	Подводные лодки
12.04.1982	Объявлено, что любые аргентинские военные корабли и вспомогательные суда, обнаруженные в MEZ, будут рассматриваться как враждебные, однако фактически подводным лодкам запрещено применять оружие	Разрешено применять оружие только для самозащиты, в ответ на нападение противника	
19.04.1982		В районе о. Южная Георгия разрешено атаковать любые аргентинские военные суда и самолеты, в т.ч. атаковать ДЭПЛ без четкого опознавания национальной принадлежности	
26.04.1982		Разрешено атаковать аргентинские военные корабли и разведывательные самолеты, приблизившиеся на 25 морских миль к кораблям TF 317	Разрешено применять оружие только для самозащиты, в ответ на нападение противника
27.04.1982			Разрешено атаковать аргентинские ПЛ. Против НК применение оружия только для самозащиты
30.04.1982	Разрешено атаковать аргентинские военные корабли, вспомогательные суда ВМФ и самолеты. Запрещено атаковать невоенные суда. Запрещено атаковать суда нейтральных государств	Разрешено атаковать АВ "25 де Мажо" везде, кроме тервод Аргентины и районов к северу от 35° ю.ш. и к западу от 48° з.д.	
02.05.1982		Разрешено атаковать аргентинские боевые корабли основных классов везде, кроме тервод Аргентины и районов к северу от 35° ю.ш. и к западу от 48° з.д.	
05.05.1982		Запрещено атаковать дальше чем на расстоянии 12-часового перехода от Фолклендских о-ов	
07.05.1982		Разрешено атаковать аргентинские военные корабли, вспомогательные суда и самолеты везде, кроме территориальных вод Аргентины	
12.05.1982	Разрешено атаковать любые аргентинские суда, в т.ч. невоенные, и самолеты		

Дополнительным «бонусом» для подводников явилось данное 27 апреля разрешение топить аргентинские подводные лодки без предупреждения и независимо от степени исходя-

щей угрозы не только внутри, но и за пределами 200-мильной запретной зоны; моряки сумели убедить, что если аргентинская лодка выпустит торпеды первой, то применять «меры самозащиты» может оказаться уже поздно. По надводным кораблям аргентинцев вне границ TEZ оружие дозволялось применять по-прежнему только для самозащиты, если те проявят очевидно враждебные намерения.

Следующий шаг был направлен непосредственно против авианосца «25 мая». Британское правительство санкционировало командирам субмарин атаку этого наиболее крупного и единственного авианесущего корабля противника в любом районе Южной Атлантики, за исключением прилегающего к эстуарию Ла-Плата и побережью Уругвая треугольника, расположенного к северу от 35° ю.ш. и к западу от 48° з.д., и двенадцатимильных территориальных вод Аргентины. Обсуждался вопрос, а не следует ли отдельно уведомить об этом аргентинцев. Но члены военного комитета пришли к выводу, что сделанного 23 апреля общего предупреждения будет достаточно. А 2 мая ROE были экстренно пересмотрены в отношении еще одной аргентинской high value unit⁴ – крейсера «Генерал Бельграно»...

В дальнейшем зона конфликта была значительно расширена. Ею стала вся Южная Атлантика. 5 мая британцы, апеллируя к той же 51-й статье Устава ООН, объявили о распространении с 7 мая режима TEZ на все водное пространство за пределами 12 морских миль от побережья Аргентины. Это означало, что теперь любая аргентинская боевая единица могла быть без дополнительных согласований атакована, как только она выйдет за пределы территориальных вод: «Из-за близости аргентинских баз и расстояний, которые вражеские силы могут преодолеть необнаруженными, особенно ночью и во время плохой погоды, правительство Ее Величества предупреждает, что каждый аргентинский военный корабль или военный самолет, обнаруженный дальше чем в 12 морских милях от аргентинского побережья, будет рассматриваться как враждебный». Расширение зоны военных действий относилось только к Аргентине и не затрагивало свободы пользования морским и воздушным пространством нейтральными странами, также британцы не имели намерений повсеместно нападать на аргентинские гражданские суда и самолеты, поскольку это явилось бы нарушением правовых принципов «соразмерности самообороны».

Реакцией Аргентины стало установление с 11 мая так называемой «южноатлантической военной зоны», подразумевающей неограниченные военные действия во всей южной части Атлантического океана.

Организация боевого управления британскими силами. Руководство операцией «Корпорейт» было сосредоточено в руках командующего флотом адмирала Дж. Д. Э. Филдхауса (CinC Fleet), осуществлявшего боевое управление экспедиционными силами с командного пункта флота в Нортвуде. В британских документах адмирал Филдхаус обычно фигурирует как CTF. Ему подчинялись командиры оперативных групп (CTG) на театре военных действий⁵. В литературе по истории Англо-аргентинского конфликта в командующие 317-м оперативным соединением чаще всего записывают контр-адмирала Дж. Ф. Вудворда, между тем достаточно обратиться к его мемуарам, в которых он называет себя не иначе как командующим ударной группой, тогда как в качестве командующего TF 317 указывает адмирала Филдхауса, чтобы все встало на свои места.

Высшим органом исполнительной государственной власти Великобритании на период военного конфликта являлся так называемый Подкомитет по Южной Атлантике Комитета по обороне и внешней политике (ODSA), который все сразу стали именовать «военным каби-

⁴ High value unit – «особо важная боевая единица» или «особо важный корабль», термин, означающий в британском флоте корабль, которому уделяется повышенное внимание, имеющий высокую боевую ценность.

⁵ Значение аббревиатур: CTF – командующий оперативным соединением (англ. Commander Task Force), CTG – командир оперативной группы (англ. Commander Task Group).

нетом»⁶. Этот орган власти, задачи которого формулировались: «держать под контролем политические и военные события, связанные с Южной Атлантикой и Фолклендскими островами», функционировал с 7 апреля по 12 августа 1982 года. Единственным военным, вошедшим в его состав, был начальник Штаба обороны адмирал флота Т. Т. Льюин. Начальники главных штабов видов вооруженных сил вызывались на заседания военного кабинета, когда требовалось их присутствие.

Принятие политических и оперативно-стратегических решений по использованию британских вооруженных сил в операции «Корпорейт» подлежало утверждению первым морским лордом – начальником Главного штаба ВМС, начальником Штаба обороны и санкционировалось ODSA. Но скоро первый морской лорд адмирал Г. К. Лич стал выпадать из этой обоймы, Филдхаус выходил напрямую на начальника Штаба обороны Льюина (во флоте многое строится на личных связях, а Льюин и Филдхаус в свое время вместе служили на авианосце «Гермес»). Цепочка военно-политического руководства получалась предельно короткой: ODSA – Льюин – Филдхаус. Комитет начальников штабов заседал каждым утром после возвращения Льюина с заседания военного кабинета, обсуждая решения и оценивая обстановку на случай появления каких-то новых стратегических возможностей, однако по факту руководители двух других видов вооруженных сил имели ничтожное влияние на принятие решений.

Адмирал Филдхаус сочетал обязанности командующего флотом, 317-м оперативным соединением и всеми британскими экспедиционными силами в Южной Атлантике. Задачи планирования операции и координирования действий привлеченных к ней сил выполнял оперативный штаб, возглавляемый начштаба флота вице-адмиралом Д. Дж. Халлифаксом. В подчинении Филдхауса находились начальники сухопутной и военно-воздушной компонент в операции «Корпорейт». Генерал-майор морской пехоты Дж. Дж. Мур был назначен его заместителем по вопросам действий на суше. После того как Мур убыл на Фолкленды, чтобы принять там командование войсками, на посту начальника сухопутных сил его заменил армейский генерал-лейтенант Р. Б. Трэнт. Маршал авиации Дж. Б. Кёртис, командир 18-й группы KBBC, отвечал за военно-воздушную составляющую в операции «Корпорейт».

Вместе с тем немалая часть боевой работы командующего оперативным соединением, невозможная к выполнению с флагманского командного пункта в Нортвуде, легла на нижестоящих командиров на театре военных действий. Таковых было четверо: командующий авианосной ударной группой контр-адмирал Дж. Ф. Вудворд (СТГ 317.8), командующий амфибийными силами коммодор М. С. Клэпп (СТГ 317.0), командующий войсками десанта бригадир Дж. Г. А. Томпсон (СТГ 317.1) и кэптен Б. Г. Янг, возглавивший созданную для проведения операции «Паракет» по отвоеванию острова Южная Георгия TG 317.9.

Боевое управление британскими морскими силами в зоне конфликта до момента начала операции «Саттон» в значительной мере сводилось к стандартной связке: командующий флотом на берегу (Филдхаус) и морской командующий в районе ведения боевых действий (Вудворд). Последний имел значительную свободу действий в рамках поставленных задач, однако Филдхаус жестко держал руку на пульсе – все действия и принимаемые Вудвордом решения докладывались в штаб в Нортвуде – и при необходимости имел возможность вмешаться.

Направленные к Фолклендским островам атомные подводные лодки составляли отдельную оперативную группу TG 324.3 под командованием вице-адмирала П. Дж. М. Херберта, также подчиненную адмиралу Филдхаусу. Ее командный пункт, в отличие от всех остальных СТГ, находившихся в море, размещался в Нортвуде, в штабе командующего подводными

⁶ В военное время в Великобритании должен формироваться Военный кабинет с участием гражданских и военных должностных лиц, однако в апреле 1982 года премьер-министр М. Тэтчер не стала формировать полновесный военный кабинет, ограничившись небольшой группой соратников, составивших министерский Подкомитет по Южной Атлантике Комитета по обороне и внешней политике (Overseas and Defence Committee, South Atlantic (ODSA)).

силами, коим штатно являлся вице-адмирал Херберт. В процессе подготовки операции «Корпорейт» Вудворд настаивал, что атомные субмарины должны поступить под его управление, но в Нортвуде и Лондоне его точка зрения поддержки не получила.

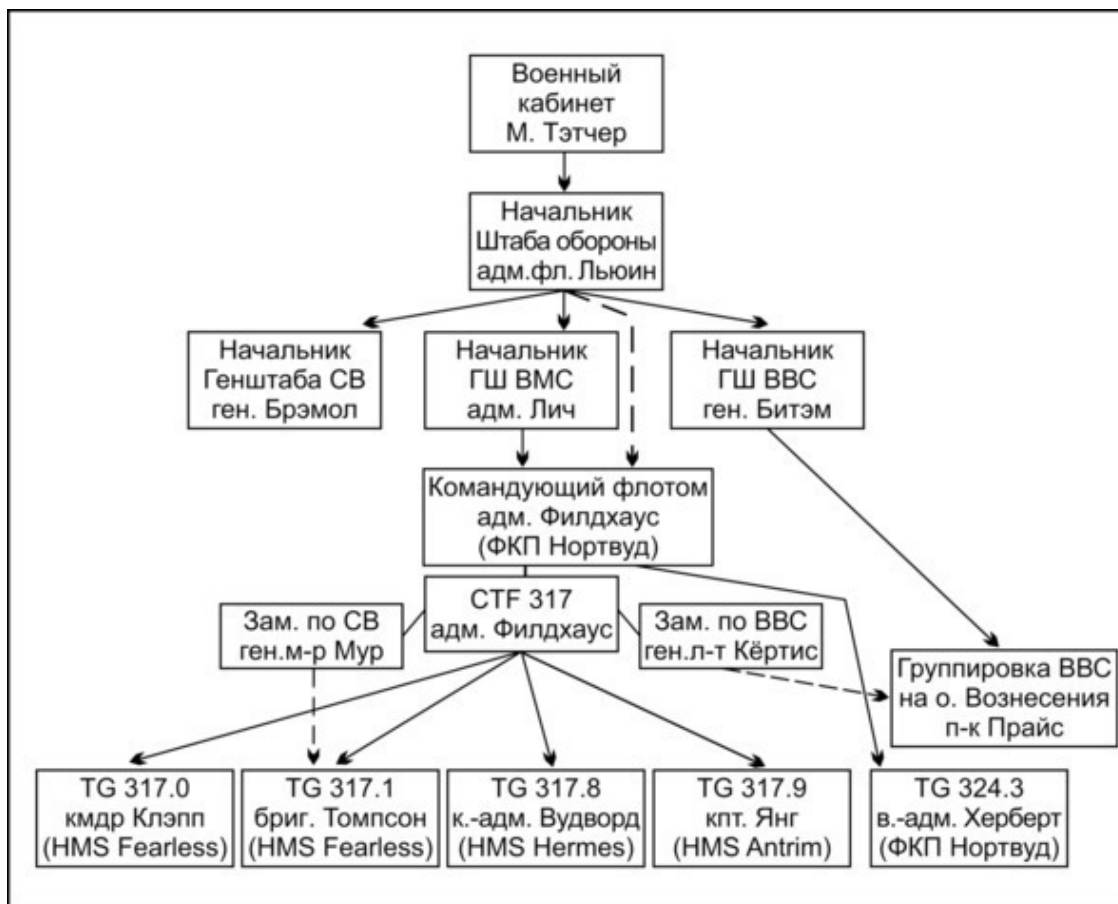


Схема организации управления британскими экспедиционными силами в Южной Атлантике

В вопросах боевого использования авиации Вудворд в значительной мере полагался на кэптана Л. Э. Миддлтона, бывшего морского летчика, а теперь командира его флагманского корабля, по традиции в этом качестве получившего статус заместителя командующего. При этом организация управления палубной авиацией сложилась довольно своеобразной. Единое руководство воздушными силами фактически отсутствовало. Притязания со стороны Миддлтона взять на себя эту роль отвергались на «Инвинсибле». Каждый из авианосцев получил свою специализацию, а их командиры – значительную свободу действий. «Инвинсибл» с его более подготовленной к ведению воздушных боев и действиям в ночное время эскадрильей «Си Харриеров» и современной РЛС ОБЦ Тип 1022 отвечал за противовоздушную оборону соединения. На его борту находился штаб ПВО (AAWC), отслеживающий воздушную обстановку, оповещающий корабли о возникающих угрозах и осуществлявший управление боевыми воздушными патрулями. На авиагруппу «Гермеса» возлагались задачи нанесения ударов по наземным целям и содействия сухопутным войскам. Координацию их действий в меру своей компетенции осуществлял авиационный штабной офицер командер К. Ханнейбол. Обмен данными между авианосцами налажен не был, каждый варился в собственном соку. Кроме того, имело место острое соперничество между командирами и летчиками их истребительных эскадрилий, которое тоже больше вредило делу, чем помогало. Сам командующий авианосной удар-

ной группой, поскольку никогда на авианосце не служил, разбирался в этих вопросах слабо и не уделял их контролю достаточно внимания.

Средства связи ВМФ Великобритании. Действия морских сил на большом удалении от пунктов базирования и командного пункта флота требовали соответствующего обеспечения средствами связи. Давно прошли те времена, когда британские крейсера, охотившиеся в Южной Атлантике на германский рейдер «Адмирал граф Шпее», поддерживали связь с Адмиралтейством посредством коротковолнового радио и тем более когда разгромившие у Фолклендов эскадру самого Шпее корабли осуществляли радиообмен на длинных волнах, а для связи с метрополией использовали проводной телеграф в портах. Фолклендский конфликт происходил в эпоху спутниковой связи, хотя она все еще делала свои первые шаги и использовать ее могли себе позволить немногие страны, не говоря уже о том, чтобы иметь собственные КА.

На надводных кораблях ВМФ Великобритании к началу 1980-х годов использовалось две системы спутниковой связи: Skynet (UK/SSC-001) и SCOT (UK/SSC-002), работавшие на радиочастотах 7/8 ГГц (I-диапазон). Первая являлась чисто британской разработкой и располагала единственным спутником Skynet 2B, запущенным в 1974 году, зона покрытия которого с геостационарной орбиты над Кенией не доставала до Фолклендских островов. К тому же приемно-передающее оборудование «Скайнет» было громоздким и устанавливалось только на крупных боевых единицах – авианосцах и ДВКД. Основным пользователем этой ССС выступал Центр правительственной связи. В 1975 году по соглашению с США и НАТО программа «Скайнет» была свернута, британские военные приобщились к спутниковой связи НАТО. Корабли Королевского флота получили оборудование SCOT. Оно было гораздо более легким и компактным и могло устанавливаться на эсминцах и фрегатах. Однако зона покрытия спутников НАТО была еще меньше и ограничивалась Северной Атлантикой, поэтому, отправляя флот в Южную Атлантику, британцам пришлось арендовать у вооруженных сил США каналы спутниковой связи DSCS.

Связь между командным пунктом КПС и подводными лодками в Южной Атлантике осуществлялась посредством незадолго до этого внедренной спутниковой системы SSIXS, работавшей на ультравысоких частотах (UHF-диапазон, ~500 МГц) и использовавшей американские спутники «Гэпфиллер» системы MARISAT компании COMSAT. Однако поскольку в Южной Атлантике они не давали постоянного покрытия, время от времени скрываясь ниже горизонта, пришлось дополнительно арендовать у американцев два спутниковых канала системы FLTSATCOM. Для приема и передачи сообщений на подводной лодке предназначалась выдвигная антенна, размещавшаяся рядом с перископами и другими выдвигными устройствами в ограждении рубки. Радиообмен по спутнику требовал, чтобы субмарина находилась на перископной глубине с поднятой над поверхностью моря антенной. Альтернативным способом передачи сообщений из Нортвуда была радиосвязь на сверхдлинных волнах (в диапазоне очень низких частот (VLF)). Функционировала она односторонне, но зато позволяла лодке принимать радиосигнал, находясь на глубинах, обеспечивающих скрытность ее действий. Для этого использовалось буксируемое антенное устройство в виде длинного плавающего кабеля. Радиопередачи осуществлял узел связи Анторн в графстве Камбрия, ретранслировавший сообщения из Нортвуда. Передатчик, включавший основную радиомачту высотой 228 м и двенадцать вспомогательных мачт, расположенных двумя кольцами вокруг основной, работал на частоте 19,6 кГц с выходной мощностью 550 кВт. Сеансы связи с лодками проводились каждые четыре часа.

На театре военных действий радиообмен между командованием оперативных групп и боевыми единицами осуществлялся в КВ и УКВ-диапазонах, а при возможности также с использованием каналов спутниковой связи. Особое место в системе радиосвязи британских

экспедиционных сил занимал остров Вознесения, на котором был сооружен ретрансляционный узел связи.

Проблема средств воздушного дальнего радиолокационного обнаружения. В ту пору, когда корабельный состав ВМФ Великобритании включал многоцелевые авианосцы «Арк Ройял» и «Игл», с угловыми полетными палубами и паровыми катапультами, в их авиатруппы входили самолеты ДРЛО Фейри «Ганнет» АEW.3. Впрочем, нес эти машины и старый, но прошедший основательную модернизацию авианосец «Викториес» и даже легкие авианосцы типа «Сентаур». По своим тактико-техническим характеристикам «Ганнет» АEW.3, созданный на основе палубного противолодочного самолета «Ганнет» AS.1, конечно, значительно уступал американскому «однокласснику» E-2 «Хокай», но зато не требовал сильно протяженных полетных палуб. При всей архаичности конструкции и неказистости радиоэлектроники (использовалась РЛС AN/APS-20, образца 1946 года) он обеспечивал выполнение задач раннего обнаружения воздушных целей и наведения истребителей. А вот на авианесущих кораблях с трамплинным взлетом турбовинтовые самолеты базироваться не могли, так что эксплуатация «Ганнетов» закончилась в 1978 году с выводом из состава флота авианосца «Арк Ройял». Впрочем, справедливости ради следует сказать, что проблема обделенности воздушными средствами ДРЛО касалась не только КВМФ. Не имели их и авиатруппы французских многоцелевых авианосцев типа «Клемансо» и советских тяжелых авианесущих крейсеров.

В Великобритании это усугублялось отсутствием адекватного самолета ДРЛО берегового базирования. Программа по созданию такового буксовала из-за бюрократических проволочек и срыва компанией «Маркони Авионикс» сроков подряда на разработку БРЭО. В итоге, эпопея по созданию «британского АВАКС» на основе морского патрульного самолета «Нимрод» завершилась покупкой в 1987 году американских самолетов E-3D «Сентри». А до тех пор использовались самолеты ДРЛО «Шеклтон» АEW Mk.2, считавшиеся устаревшими уже на момент их принятия на вооружение в 1972 году. Созданы они были посредством оснащения четырехмоторных поршневых патрульных противолодочных самолетов Авро «Шеклтон» MR.2, 1950-х годов выпуска, выводимых из состава БПА, все теми же «реликтовыми» РЛС AN/APS-20.

Еще одна исторически сложившаяся британская странность состояла в том, что флот не располагал собственной дальней авиацией берегового базирования. Четыре эскадрильи базовых патрульных самолетов «Нимрод», как и эскадрилья самолетов ДРЛО «Шеклтон», находились в составе ВВС, что осложняло организацию взаимодействия с военно-морскими силами.

По воспоминаниям британских морских офицеров, отправляясь в Южную Атлантику, они были уверены, что правительство как-то решит проблему дальнего радиолокационного обнаружения, наладив полеты «Шеклтонов» с чилийских авиабаз или арендовав «летающие радары» для действий с о. Вознесения у американцев, однако ничего подобного не произошло. Чилийцы берегли свой нейтралитет, а заокеанский партнер по НАТО предоставить в аренду АВАКСы отказался, продемонстрировав тем самым, что американская помощь и заинтересованность в победе Великобритании на самом деле были не такими всеобъемлющими, как это зачастую пытаются представить. «В этом смысле, – констатируют М. Хастингс и С. Дженкинс в книге „Битва за Фолкленды“, – кораблям приходилось идти в бой фактически менее защищенными, чем любая эскадра КВМФ после 1954 года, когда появилось ДРЛО».

Планирование британской военной кампании. Одна из особенностей операции «Корпорейт» состояла в том, что в силу сложившихся обстоятельств ее планирование осуществлялось параллельно с оперативным развертыванием сил, а фактически даже отставало от него. Отправляясь в Южную Атлантику, британские моряки не имели сколько-нибудь внят-

ного плана ведения боевых действий. Как пишет об этом сам адмирал Вудворд: «Общая идея вышестоящих штабов была такой: мы соберем силы на острове Вознесения и затем все вместе пойдём на юг, чтобы как можно скорее выполнить то, для чего нас сюда послали. Это совсем не детальный приказ, а просто предварительное распоряжение, обобщённое фразой „спешите на юг со всем, что у вас есть“. Я допускал, что более определённый план появится в результате нашей встречи на острове Вознесения. Но пока нам необходимо было действовать, исходя из такого предварительного распоряжения». К детальному планированию операции приступили только в середине апреля, во время остановки у острова Вознесения. Это было обусловлено в первую очередь отсутствием четких вводных от политического и военного руководства в Лондоне. Директива Штаба обороны о высадке морского десанта на Фолклендских островах была получена командующим TF 317 только 15 апреля. До того штабы в Нортвуде и на флагманских кораблях оперативных групп могли лишь прокручивать различные сценарии проведения кампании, не имея возможности приступить к серьёзной работе.

Активная фаза Фолклендской кампании, переход к которой был назначен на 1 мая, распалась на три части: морскую, десантную и наземную. Ответственность за осуществление каждой из них лежала на соответствующих командирах и их штабах. Командующий авианосной ударной группой отвечал за морскую часть операции «Корпорейт», командование амфибийно-десантных сил, размещавшееся на борту ДВКД «Фирлесс», – за высадку морского десанта и создание берегового плацдарма. Последующая наземная фаза, включая использование второго эшелона войск, относилась к компетенции командующего британскими войсками на Фолклендах. Им во второй половине мая был назначен генерал-майор Дж. Дж. Мур. Планирование боевых действий осуществлялось в следующем порядке: штабы оперативно-тактических групп разрабатывали планы, основываясь на решениях их командиров, каждый в своей части. Затем подготовленные ими проекты уходили в штаб TF 317 в Нортвуд для утверждения и составления общего оперативного плана.

В то время, как авианосная ударная группа Вудворда, 18 апреля покинувшая якорную стоянку у острова Вознесения, шла к Фолклендским островам, её штаб напряжённо разрабатывал планы предстоящих боевых действий. Основными задачами TG 317.8, поставленными командующим TF 317 в ходе совещания, состоявшегося 17-го числа на борту АВ «Гермес», и затем подтверждёнными в директиве, данной 27 апреля контр-адмиралу Вудворду, были:

- а) осуществление блокады занятого аргентинцами архипелага с целью недопущения подвоза подкреплений и снабжения аргентинского военного гарнизона;
- б) завоевание морского и воздушного господства в омывающих острова водах с целью создания благоприятного оперативного режима, при котором британские экспедиционные силы смогут решать поставленные задачи, не встречая организованного, эффективного сопротивления противника.

Выполнение первой задачи в соответствии с положениями классической британской военно-морской теории в значительной мере обеспечивалось решением второй. Тут все было почти как «в старые добрые времена» Мэхэна и Колумба: достижение «владения морем» заключается в разгроме военно-морских группировок противника и лишении его воли к сопротивлению. Если даже не удастся отправить на дно большую часть неприятельского флота, было чрезвычайно желательно потопить high value units: авианосец «25 мая» и крейсер «Генерал Бельграно» – для достижения деморализующего воздействия, хотя главной угрозой в надводном бою считались эсминцы и корветы с ПКР «Экзосет».

Основной ударной силой в сражении против аргентинского флота должны были выступить атомные подводные лодки, однако сложность планирования их боевого использования заключалась в том, что они Вудворду не подчинялись, руководство их действиями осуществлялось с командного пункта подводных сил в Нортвуде. По мнению контр-адмирала, это препятствовало их эффективному боевому применению.

Другим проблемным моментом была большая зависимость от степени активности самого противника. Наиболее предпочтительным виделось сразу навязать аргентинцам решительное сражение, имитировав в качестве наживки развертывание для высадки морского десанта в районе Порт-Стэнли. Но что делать, если аргентинский флот не примет вызова и станет отставать в базах, руководствуясь старым испытанным принципом «Fleet in being»? Еще одним обстоятельством, сильно усложняющим дело, был ощутимый дефицит разведывательных сведений о противнике и оперативно-тактической обстановке на морском театре – «туман войны», окутывавший зону военных действий. Это обуславливалось как слабостью британской агентурной разведки, так и скудностью разведывательных средств флота. Такое положение дел мало соответствовало реалиям современной морской войны, хотя отчасти компенсировалось тем, что и противник здесь тоже испытывал значительные трудности.

Но наибольшую зыбкость британским планам придавало то обстоятельство, что необходимой предпосылкой и неотъемлемым элементом господства на море в современной войне является господство в воздухе. Аргентинцы располагали достаточно внушительной по численности истребительно-бомбардировочной и штурмовой авиацией. В руководстве амфибийно-десантных сил настаивали, что высадка десанта должна происходить в условиях полного контроля воздушного пространства над районом ее проведения. Однако сам Вудворд к угрозе, исходящей от аргентинской авиации, относился недостаточно серьезно. Нельзя сказать, чтобы эта проблема совсем игнорировалась, но она не рассматривалась в качестве краеугольной. Оптимизм Вудворда зиждился на трех китах: заверениях французов, что без их участия аргентинцы не смогут ввести в действие авиационные ПКР «Экзосет», иллюзии во всесильности ЗРК «Си Дарт», считавшегося лучшим корабельным зенитно-ракетным комплексом в НАТО и вообще в мире, вкупе с воздушными патрулями «Си Харриеров», которые, как предполагалось, обеспечат надежный «зонтик», и убежденности, что имевшийся в распоряжении противника аэродром на Фолклендах будет нейтрализован ударами с воздуха и систематическими артобстрелами с моря.

Наступательные возможности аргентинской авиации оценивались в четыре волны по шесть самолетов в каждой ежедневно. В дальнейшем предполагалось снижение интенсивности налетов противника под влиянием понесенных им потерь, нарастания у него технических проблем и падения морального духа, вплоть до полного прекращения нанесения авиаударов. То есть фактически все сводилось к выбиванию вражеских самолетов в процессе отражения их атак. С другой стороны, в отсутствие достаточных сил и возможности нанести удары по материковым авиабазам и военной инфраструктуре аргентинцев имевшийся выбор способов борьбы за господство в воздухе был невелик. К ним относилось уничтожение на земле самолетов, базировавшихся на Фолклендских островах, авиационные и артиллерийские удары по аэропорту Стэнли с целью воспрепятствования его использования аргентинской авиацией, перехват самолетов противника истребителями воздушного патруля, а также выдвигание кораблей с наиболее современными средствами ПВО на дальние подступы для ведения противовоздушного боя. Однако в целом командующий АУГ до определенных пор не воспринимал этого фактора всерьез.

Подготовка Аргентины к обороне островов. В 1982 году Аргентина обладала значительными военными силами, воодушевленными общенациональной идеей возвращения Мальвинских островов, в то же время их способность встретить противника во всеоружии ограничивалась рядом факторов.

Во-первых, исходно отставать острова не предполагалось. При планировании ввода войск предполагалось, что «восстановление Мальвин» пройдет безответно. Как следствие, их оборона, когда стала очевидной ее необходимость, создавалась экстренно и непланово. Впрочем, нужно понимать, что в значительной мере именно благодаря столь самонадеянному

подходу подготовка вторжения осталась вне поля зрения британской разведки. В противном случае, если бы ввод аргентинских войск на Фолкленды сразу готовился с тем размахом, который он принял после 5 апреля 1982 г., его едва бы удалось сохранить в тайне.

Во-вторых, при подготовке оборонительной кампании присутствовал немалый элемент формализма. Руководство аргентинских вооруженных сил упорно не желало понять, что за Мальвины придется взаправду драться. Если при планировании захвата оно пребывало в уверенности, что Великобритания не станет прибегать к оружию, то теперь рассчитывало заставить ее отказаться от силового возврата островов, создав там достаточно впечатляющее численное превосходство. Кроме того, в Буэнос-Айресе продолжали полагаться и на полный нейтралитет или даже содействие со стороны Соединенных Штатов.

В-третьих, Аргентина оказалась перед опасностью войны на два фронта. Взаимоотношения с западным соседом, Чили, после едва не начавшегося в 1978 году вооруженного конфликта о принадлежности пролива Бигл оставались неурегулированными и напряженными, значительные военные группировки обеих стран были по-прежнему развернуты вдоль границы. Великобритания на этом фоне проявляла тенденцию к сближению с Чили, особенно после занятия Аргентиной Фолклендов.

В-четвертых, неверная оценка аргентинским командованием на ТВД Южная Атлантика обстановки в связи с прибытием к Фолклендам британских атомных подводных лодок и объявлением Великобританией 200-мильной запретной зоны, что было расценено как начало морской блокады, привела к преждевременному сворачиванию морского сообщения с островами. После 12 апреля перевозки военной техники и грузов, за исключением двух отправленных блокадопрорывателей, осуществлялись по воздуху, что на порядок снижало грузооборот с архипелагом по сравнению с тем, если бы все это доставлялось морем. В итоге аргентинские войска на островах оказались без бронетехники, испытывали недостаток тяжелого вооружения и снабжения. Фактически к блокаде Фолклендов британцы приступили с 30 апреля, а разрешение атаковать в 200-мильной запретной зоне аргентинские невоенные суда было выдано только 12 мая.

В-пятых, наличие изъянов в боевой выучке и морально-психологическом состоянии аргентинских войск. В значительной мере сказывалось, что Аргентина более ста лет (или почти сто, если отсчитывать от даты окончания военной кампании против патагонских индейцев) ни с кем не воевала.

В-шестых, организационная разобщенность и имевшиеся значительные разногласия видов вооруженных сил, в особенности авиации и флота, препятствующие созданию единого командования и достижению оперативно-тактического взаимодействия на театре военных действий.

Перспективы ведения боевых действий против Великобритании обсуждались на состоявшемся 6 апреля 1982 г. совещании членов хунты с представителями высшего командного состава, на котором вице-адмирал Хуан Ломбардо, назначаемый командующим вооруженными силами на ТВД Южная Атлантика, изложил свою концепцию обороны Мальвин. Замысел военной кампании основывался на убеждении, что аргентинскому флоту не одолеть британские морские силы в борьбе за господство на море. Особенно скептически оценивались возможности сил ПЛО в противоборстве с атомными субмаринами противника. Единственно, когда, по мнению Ломбардо, имело смысл попытаться счастья в морском бою – в момент, когда британцы, начав проведение десантной операции, окажутся в тактически невыгодном положении, будучи частично прикованными к месту высадки и связанными десантным караваном, обрушить на них скоординированный удар надводных, воздушных и подводных сил. В целом же замысел кампании предусматривал затягивание военных действий и сдерживание противника малыми силами, прежде всего воздушными, с целью его изматывания и истощения и в расчете на то, что в конце концов британцы, не выдержав напряжения, потерь и суровых климатиче-

ских условий, отступят или проблема островов будет улажена дипломатами. Если же Британии все-таки удастся преодолеть аргентинское сопротивление и высадить морской десант, то в борьбу должен был вступить сухопутный гарнизон Мальвин и, реализуя свое внушительное численное превосходство, сбросить врага обратно в море. Эта концепция стала основой оперативно-стратегической доктрины аргентинского командования и нашла отражение в выпущенном командующим силами на ТВД Южная Атлантика 12 апреля 1982 года Схематическом плане №1/82.

Оборона Мальвинских островов, подобно средневековому замку, как бы состояла из двух периметров: внешний, морской, должен был держать флот, а внутренний, непосредственно «крепость Мальвины», – армия. При этом генералы и адмиралы в значительной степени полагались друг на друга. Первые считали, что раз флот заварил всю эту кашу, то защита островов и должна быть его заботой, а вторые надеялись, что, если пропустят неприятеля к архипелагу, армейцы наголову разгромят его на суше.

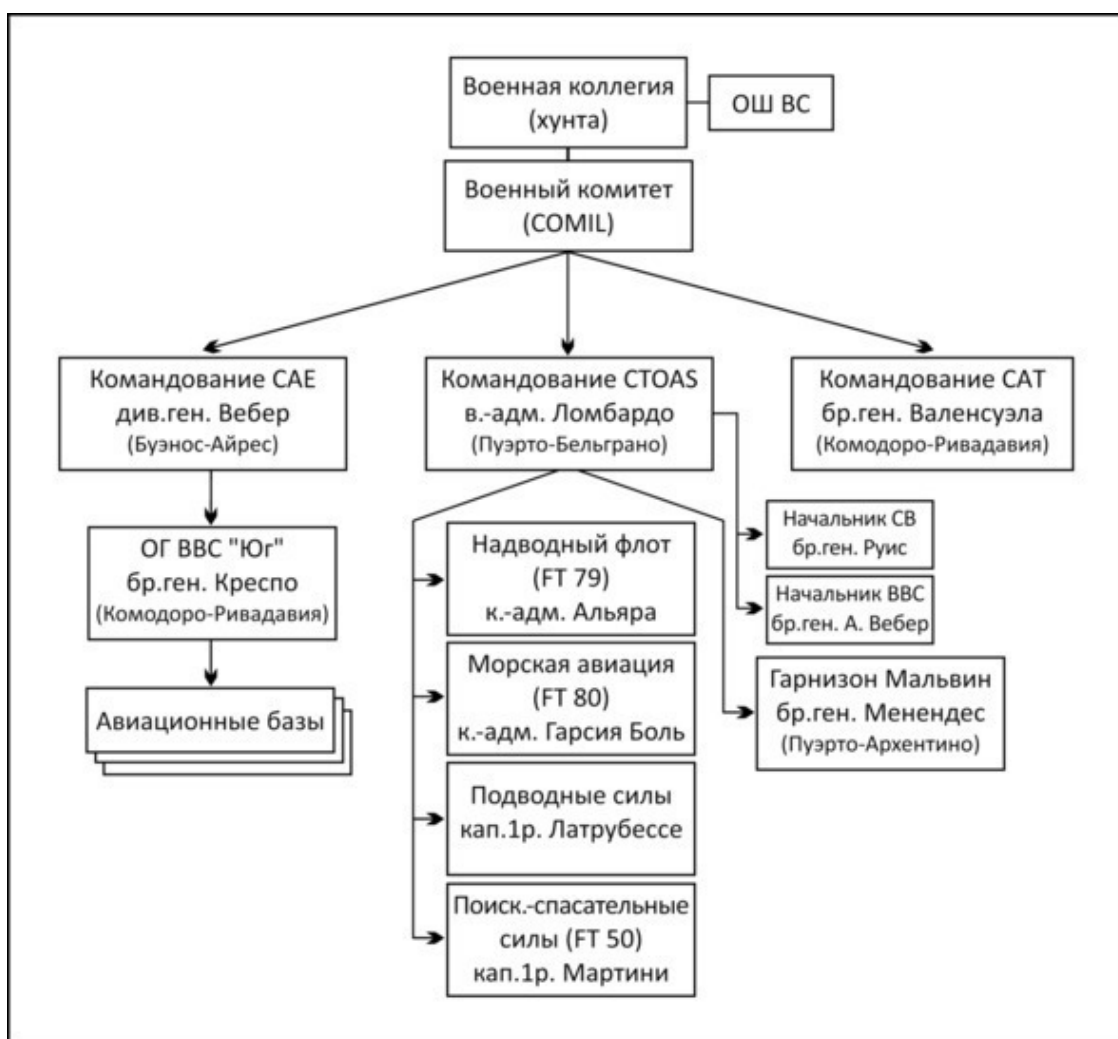


Схема организации управления аргентинскими вооруженными силами в Фолклендском конфликте

Впрочем, практически сразу обозначилась и «третья сила» – авиаторы. Фуэrsa Аэреа в этой истории выступила в роли «кошки, которая гуляет сама по себе», решив, подобно германским Люфтваффе в годы Второй мировой, вести против британцев свою собственную

войну. Присутствовавший на совещании начальник новообразованного Стратегического воздушного командования ВВС дивизионный генерал авиации Хельмут Вебер, выслушав соображения Ломбардо и, естественно, с одобрения своего главкома, на следующий же день издал Оперативный план №2/82 «Мантенимьенто де ла Соберания», который 16 апреля был дополнен Схематическим планом операций №1/82 оперативной группы ВВС «Юг», а 19 апреля выпущен документ, озаглавленный «Досье с комментариями САЕ по плану ТОАС», лейтмотивом которого было, что моряки ничего не смыслят в боевом применении и неверно оценивают роль военно-воздушных сил.

Национальным декретом №688 от 5 апреля 1982 г. в Аргентине была объявлена мобилизация резервистов. Она коснулась прежде всего солдат запаса 1962 г.р. («clase 62»), прошедших воинскую службу в 1981—1982 гг. Помимо приращения численности вооруженных сил, этот контингент значительно превосходил по уровню боевой подготовки солдат «clase 63», призванных в феврале 1982 года и имевших за плечами только курс молодого бойца. И надо отметить, что в условиях царившего патриотического подъема молодые аргентинцы с большой сознательностью откликнулись на зов вернуться в казармы, благодаря чему армии удалось быстро доукомплектовать действующие подразделения и начать укрупнять воинские части до штата военного времени.

Оперативное развертывание вооруженных сил Аргентины для защиты Мальвинских островов включало формирование двух группировок ВМС, сосредоточенных в заливе Сан-Хорхе и в районе архипелага Огненная Земля, переброску боевой авиации на аэродромы на юге страны, а также создание межвидовой воинской группировки на самом архипелаге.

Организация боевого управления аргентинскими силами. На основании утвержденной хунтой еще в конце марта 1982 г. военной директивы DEMIL 1/82 руководство боевыми действиями по защите Мальвинских островов возлагалось на Оперативное командование на ТВД Южная Атлантика (Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur (сокращенно СТОАС)), созданное национальным декретом №700 от 7 апреля 1982 г. Оно формировалось в Пуэрто-Бельграно на базе Командования морскими операциями ВМФ, а во главе поставлен вице-адмирал Хуан Хосе Ломбардо. Члены хунты считали, что предстоящее вооруженное противостояние будет носить преимущественно морской характер, поэтому руководство кампанией поручили флотоводцу. Командование СТОАС было призвано объединить все морские, сухопутные и воздушные силы, собранные для отражения попытки британцев отбить Мальвины. Однако замысел создания общевойскового оперативного объединения с военноморским уклоном в значительной мере остался на бумаге, а должности, занимаемые в его структуре бригадными генералами Х. Руисом и А. Вебером в качестве начальников сухопутной и военно-воздушной компонент, являлись чисто номинальными. Фуэрса Аэреа отказалась передавать под контроль СТОАС авиаэскадрильи, подчиненные командованию оперативной группы ВВС «Юг», аргументируя это их предназначением вести боевые действия не только против британцев, но и против чилийцев. В результате, хотя формально СТОАС включало военно-воздушную компоненту, фактически Ломбардо имел в своем распоряжении только авиацию ВМФ и небольшую группировку ВВС, дислоцированную на островах.

Находившиеся в распоряжении командующего ТОАС сухопутные силы также ограничивались только воинским контингентом, размещенным на Фолклендских островах. 5-й армейский корпус, на который возлагалась оборона побережья Патагонии, сохранил полную независимость. Порядок взаимодействия разработан не был. В случае британского удара по объектам на материке координировать усилия видовых группировок, очевидно, пришлось бы на уровне хунты. Отсутствовал в распоряжении вице-адмирала Ломбардо и оперативный резерв сухопутных войск. Решения о переброске армейских частей на острова принимал главнокомандующий сухопутными войсками вне зависимости от оперативных планов СТОАС.

Подчинялось новообразованное межвидовое объединение аргентинских вооруженных сил непосредственно хунте и военному комитету, однако приказы своего главкома адмирала Хорхе Исаака Анажи командующий на ТВД Южная Атлантика, как мы в дальнейшем увидим, выполнял также практически беспрекословно.

Территориально Южноатлантический театр военных действий распространялся на акваторию Аргентинского моря на 200 морских миль от материкового побережья и 200-мильные зоны вокруг Фолклендских островов, Южной Георгии и Южных Сандвичевых островов.

В военно-воздушных силах Аргентины в связи с началом военного конфликта с Великобританией на базе Командования воздушными операциями, являвшегося высшим оперативным объединением этого вида вооруженных сил, было образовано Стратегическое воздушное командование (Comando Aéreo Estratégico (сокращенно САЕ)) во главе с дивизионным генералом Х. К. Вебером. Оно, как и СТОАС, находилось в прямом подчинении хунты и военного комитета, но также сильно зависело от руководства ВВС Аргентины. Фактически же ни хунта, ни главнокомандующий ВВС не оказывали вмешательства, поэтому генерал Вебер имел большую свободу в принятии решений. Штаб САЕ находился в Буэнос-Айресе в здании Кондор на Авенида-де-лос-Инмигрантес. Другой видовой структурой военно-воздушных сил, порожденной началом военного конфликта с Великобританией, стало созданное 6 апреля на основе штаба 1-й воздушной бригады Транспортное воздушное командование (Comando Aéreo de Transporte (сокращенно САТ)) со штабом в Комодоро-Ривадавии. Его возглавил бригадный генерал авиации Э. Р. Валенсуэла.

Перед военно-воздушными силами Аргентины были поставлены следующие задачи:

- 1) поддерживать «воздушный мост» между Мальвинскими островами и материком;
- 2) осуществлять дальнюю морскую разведку к востоку от островов во взаимодействии с авиацией ВМФ;
- 3) осуществлять «стратегический перехват» (наносить удары по главным силам) флота противника;
- 4) осуществлять «тактические воздушные операции» (поддержка сухопутных войск с воздуха, ведение разведки, поисково-спасательные операции, противовоздушная оборона Мальвин).

В качестве подчиненного САЕ оперативно-тактического звена со штабом на авиабазе Комодоро-Ривадавия выступала оперативная группа ВВС «Юг» (Fuerza Aérea Sur (сокращенно FAS)) во главе с бригадным генералом авиации Эрнесто Креспо. Начало ее создания датируется 31 марта, официальная дата формирования – 5 апреля 1982 г.

Таким образом, вопреки директиве DEMIL 1/82 военно-воздушные силы смогли оставить за собой независимость в планировании и ведении боевых действий, что привело к децентрализации командования и боевого управления как в целом вооруженными силами на ТВД, так и военной авиацией, поскольку под началом Креспо находились только части ВВС, базирующиеся на континентальных аэродромах, тогда как воздушные силы флота и авиация, размещенная на Мальвинах, подчинялись командованию СТОАС.

Непосредственно на архипелаге, следуя все той же директиве DEMIL 1/82, была развернута подчиненная СТОАС группировка вооруженных сил, поименованная как военный гарнизон Мальвинских островов (Guarnición Militar Malvinas), которую в русскоязычных публикациях иногда именуют оперативной группой «Мальвины». Ее командование тоже представляло собой межвидовую командно-штабную структуру во главе с военным губернатором островов бригадным генералом М. Б. Менендесом и подчиненными ему сухопутными, военно-воздушными и военно-морскими начальниками.

Группировка аргентинских ВМС на Мальвинах представляла в организационном плане весьма разностороннюю структуру, к которой, помимо непосредственно плавсостава, относились Мальвинский военный порт, вспомогательные авиабазы Мальвины и Кальдерон, форми-

рования морской пехоты и службы береговой охраны, а также подразделения тыла. При этом части морской пехоты организационно подчинялись военно-морскому, а оперативно – сухопутному командованию. Должность начальника островной группировки ВМС с 2 по 8 апреля исполнял капитан 2 ранга А. А. Гаффольо, с 8 по 27 апреля – капитан 1 ранга морской пехоты Х. К. Моэрманс, а с 27 апреля на пост начальника командования ВМС «Мальвины» назначен контр-адмирал Э. А. Отеро.

Развертывание аргентинских военно-морских сил. В составе Оперативного командования на ТВД Южная Атлантика военно-морские силы являлись наиболее мощной видовой компонентой. По боевой организации ВМС аргентинцы подражали американской системе номерных оперативных соединений и групп. Надводные корабли были сведены в 79-е оперативное соединение (FT 79) под командованием контр-адмирала Г. О. Альяры, а морская авиация – в 80-е оперативное соединение (FT 80) под командованием контр-адмирала К. А. Гарсии Боля. Формально начальником военно-морской компоненты являлся контр-адмирал Альяра, однако фактически боевое управление морскими силами осуществлялось напрямую с командного пункта СТОАС в Пуэрто-Бельграно.

Аргентинские подводные силы, базирующиеся на Мар-дель-Плату и возглавляемые капитаном 1 ранга Э. А. Мойя Латрубессе, также подчинялись непосредственно командующему ТОАС. В них числилось четыре боевые единицы, однако единственной фактически боееспособной являлась ДЭПЛ «Сан Луис» (западногерманского проекта 209) под командованием капитана 2 ранга Ф. М. Аскуэты. С 17 апреля она занимала позицию в трехстах морских милях севернее Фолклендских островов, а с 29 апреля приступила к боевому патрулированию непосредственно в водах архипелага, к северу от острова Восточный Фолкленд. Использованию в военных действиях однотипной лодки «Сальта» препятствовала возникшая на ней недопустимо высокая шумность ходовых механизмов. К моменту высадки аргентинцев на Фолклендах она находилась на испытательном полигоне в заливе Гольфо-Нуэво (район Пуэрто-Мадрина), откуда была отозвана в Пуэрто-Бельграно и там встала в доковый ремонт. Подводная лодка «Санта Фе» (тип «Балао») была потеряна 25 апреля 1982 г. на Южной Георгии. Вторая субмарина этого типа, «Сантьяго дель Эстеро», состояла в резерве с сокращенным экипажем. Из-за плохого технического состояния она была непригодна к плаванию дальше акватории порта.

Надводный флот (Flota de Mar) составляли две корабельные группировки, развернутые во второй половине апреля в заливе Сан-Хорхе на севере и в водах архипелага Огненная Земля на юге. Северная группировка под командованием контр-адмирала Г. О. Альяры, являвшая собой главные силы, включала две оперативно-тактические группы: GT 79.1 под командованием капитана 1 ранга Х. Х. Сарконы в составе авианосца «25 мая», эсминца «Сантисима Тринидад», корветов «Геррико», «Гранвиль», «Друммонд» и мобилизованного танкера нефтяной компании YPF «Кампо Дюран» и GT 79.2 капитана 1 ранга Х. К. Кальмона с эсминцами «Эркулес», «Комодоро Пи», «Сегуй» (последний затем был вынужден вернуться в порт из-за плохого состояния ГЭУ) и военным танкером «Пунта Меданос». Другая группировка была создана посредством перевода на юг эсминцев «Ипполито Бушар» и «Пьедрабуэна», образовавших вместе с крейсером «Генерал Бельграно» и танкером YPF «Пуэрто Росалес» группу GT 79.3 под командованием капитана 1 ранга Э. Э. Бонсо. На эти корабли, помимо действий против британцев, возлагалась также задача прикрытия южного фланга войсковой группировки, развернутой против Чили.

Задача, поставленная оперативному соединению командующим ТОАС и зафиксированная в Схематическом плане кампании, формулировалась: «Ослабить, нейтрализовать или при благоприятной возможности уничтожить морские силы противника, с целью внести вклад в укрепление обороны освобожденной территории островов, помешать ее захвату и поддержи-

вать действия военного губернаторства». На основании этого командующий надводным флотом 12 апреля издал боевой приказ, в котором излагалась возможность атаковать флот противника в случае, если тот разделит свои силы и/или будет связан обеспечением высадки десанта. Во всех иных случаях следовало избегать боя. Генералу Менендесу командующим ТОАС было указано, чтобы, планируя оборону островов, тот не рассчитывал на постоянную поддержку с моря, поскольку, во-первых, соотношение морских сил складывалось не в пользу аргентинцев, во-вторых, флот из-за недостатка быстроходных танкеров не имел возможности продолжительно действовать у архипелага. Наибольшую озабоченность командования ВМФ вызывало наличие у британцев атомных подводных лодок, против которых, как это позже вполне недвусмысленно сформулировал адмирал Альяра в показаниях следственной комиссии Раттенбаха, «с учетом их боевых свойств и вооружения аргентинские морские силы были практически беззащитны».

Выбор залива Сан-Хорхе в качестве района сосредоточения северной корабельной группировки также в значительной степени определялся стремлением уберечься от подводной угрозы. Глубины в заливе составляют 50—100 метров, а в прилежащих океанских зонах не превышают 150 метров – даже если британцы решили развязать «неограниченную подводную войну», их атомные субмарины столкнулись бы там со значительными трудностями. Во-первых, атомная подводная лодка представляет собой весьма внушительную конструкцию величиной с многоэтажный дом, под водой она довольно неповоротлива и инертна. Поэтому для маневрирования на большой скорости без риска столкновения с дном требует больших глубин. Во-вторых, идя на малой глубине, она оставляет хорошо видимый с воздуха след. В-третьих, малая скорость и глубина обеспечили бы поражение АПЛ стоявшими на вооружении ВМФ Аргентины противолодочными торпедами Mk.44, какими бы устарелыми они ни были. С этих сравнительно безопасных исходных позиций планировалось совершать стремительные рейды к Мальвинским островам. Правда, их молниеносности мешало состояние ходовых механизмов ряда кораблей. «Бентисинко де Мажо» мог развивать скорость не более 18 узлов. Для старых эсминцев пределом были 20 узлов, при этом, даже следуя с эскадренной скоростью 14—15 узлов, они жгли очень много топлива, из-за чего не реже чем раз в двое суток нуждались в пополнении запасов мазута. Быстроходный танкер имелся только один. Нефтеналивные суда, предоставленные компанией YPF, были тихоходны. Все это задерживало выход в район выполнения боевой задачи.

До конца апреля, когда флотом было получено разрешение без ограничений атаковать британские корабли в пределах 200 морских миль от Мальвин и аргентинского материкового побережья, экипажи кораблей посвятили себя интенсивной боевой учебе, которая чередовалась с вынужденными «отлучками» на ремонт. «Было время провести тренировки, – вспоминает Альяра, – но минуя начальный этап подготовки, и учения проводились с боевыми снарядами... В тот период корабли поочередно заходили в порт для устранения повреждений и поломок, возникавших в процессе учений. Значительной части сил было уже много лет, и они требовали постоянных усилий по техническому обслуживанию и ремонту. 29 апреля все без исключения силы оперативного соединения развернулись в море под моим командованием».

Основными ударными средствами аргентинского надводного флота являлись палубные штурмовики А-4Q «Скайхок» авианосца «25 мая» и ПКР «Экзосет» ММ-38, которыми были вооружены эсминец УРО «Эркулес» типа 42, четыре старых эсминца типов «Аллен М. Самнер» и «Гириг» и три корвета проекта А69.

Состоящая впоследствии на вооружении более чем тридцати стран ракета «Экзосет», наряду с ПКР «Гарпун» и «Отомат», в 1970-е годы ознаменовала значительный прорыв тактических возможностей кораблей класса «эсминец – фрегат», до того фактически лишенных способности вести надводный морской бой и предназначавшихся только для противолодочной и противовоздушной обороны. Теперь же многие из них получили на вооружение пус-

ковые установки с противокорабельными ракетами. А сами тактико-технические характеристики ракет, имеющих «умный» профиль полета, делали их существенно более опасными, чем ранее существовавшие образцы. Пусковая направляющая ракеты ММ-38 представляла собой закрытый алюминиевый контейнер квадратного сечения. Каждый из оснащенных «Экзосетами» аргентинских кораблей имел по четыре пусковые установки, размещавшиеся по две побортно в средней части надстройки.

Другой и считавшейся главной ударной составляющей были восемь штурмовиков А-4Q «Скайхок» из состава палубной авиагруппы «25 мая», бывшего британского «Венерэбла» типа «Колоссус», успевшего до Аргентины побывать голландским «Карелом Доорманом». В стандартном противокорабельном варианте «Скайхок» нес по четыре или шесть 500-фунтовых бомб Mk.82 (в зависимости от дальности нанесения авиаудара). Помимо штурмовиков, на авианосце базировались противолодочные самолеты S-2E «Треккер», а также вертолеты SH-3 (S-61D-4) «Си Кинг» и «Алуэтт».

В целом же 80-е оперативное соединение числило 97 боевых, учебно-боевых, разведывательных, транспортных и легких многоцелевых самолетов и вертолетов, из которых боеготовыми были 83, а в военных действиях считаются принявшими участие 60. Оно включало четыре оперативно-тактические группы:

GT 80.1 под командованием капитана 1 ранга Э. А. Мартини – т. н. «островная» (Insular), объединила в своем составе разношерстных представителей «малой авиации» (MB-326/339, T-34C, B-200, B-80, S2A, PC-6 и др.). Сюда же относилась и авиация службы береговой охраны (SC-7, SA330L). Эпитет «островная», по-видимому, подразумевал базирование на Огненной Земле и Мальвинских островах. Фактически самолеты GT 80.1 можно было встретить на всем побережье Аргентины, воздушное патрулирование которого они осуществляли.

GT 80.2 (капитан 2 ранга Л. С. Васкес) – разведывательная, насчитывала два базовых патрульных самолета SP-2H «Нептун», пять противолодочных самолетов S-2E «Треккер» и два вертолета SH-3 «Си Кинг» (приводится количество боеготовых машин).

GT 80.3 (капитан 2 ранга Х. Цар) – ударная, состояла из двух истребительно-штурмовых эскадрилий (четыре «Супер Этандара», восемь А-4Q «Скайхок») и звена вертолетов «Алуэтт III».

И наконец, GT 80.4 (капитан 1 ранга Х. Р. Вильдоса) – транспортная, включавшая три L-188, три F-28 и два B-200, которая обеспечивала снабжение развернутой на Огненной Земле группировки и транспортное сообщение с Мальвинами.

Ударные силы морской авиации ВМФ Аргентины состояли из трех эскадрилий, две из которых размещались на авиабазе Альмиранте Кихада в Рио-Гранде и одна – на борту авианосца «25 мая».

1-я морская штурмовая авиационная эскадрилья (кап.Зр. К. А. Мольтени), входившая в состав GT 80.1, имела на вооружении учебно-боевые самолеты Аэрмакки MB-326GB и MB-339A, пригодные для использования в качестве легких штурмовиков. Пунктом ее постоянного базирования являлся аэродром Пунта-Индио. К апрелю 1982 г. эскадрилья числила десять MB-339 и семь MB-326. 24 апреля два MB-339 (№4-A-113 и 4-A-116) перелетели в Стэнли, в течение мая за ними последовали еще пять машин, остальные выполняли задачи патрулирования и ПВО авиабаз Команданте Эспора, Альмиранте Сар и Альмиранте Кихада.

Две другие эскадрильи ударных самолетов входили в состав GT 80.3. 2-я морская истребительно-штурмовая авиационная эскадрилья (кап.Зр. Х. Л. Коломбо) к моменту начала военного конфликта дислоцировалась на авиабазе Команданте Эспора и занималась освоением приобретенных в 1981 году во Франции палубных истребителей-бомбардировщиков Дассо-Бреге «Супер Этандар». Эти самолеты являлись носителями противокорабельных ракет «Экзосет» AM-39, на использование которых в Аргентине возлагали особые надежды. Однако возможности эскадрильи ограничивались двумя существенными факторами. Во-пер-

вых, в наличии имелось всего пять самолетов «Супер Этандар» (№3-А-201 – 3-А-205) и, что еще хуже, только пять ПКР «Экзосет». После ввода аргентинских войск на Фолклендские острова дальнейшее выполнение контракта было приостановлено французской стороной в соответствии с введенным президентом Ф. Миттераном эмбарго на поставку Аргентине вооружения и военной техники. Во-вторых, летчики эскадрильи не были подготовлены для применения «Супер Этандаров» с палубы авианосца, поэтому она могла действовать только с берегового аэродрома. 18 апреля эскадрилья получила приказ перебазироваться в Рио-Гранде, куда четыре самолета перелетели в течение двух следующих дней. Одна машина (3-А-201) была оставлена в качестве источника запчастей.

3-я морская истребительно-штурмовая авиационная эскадрилья (кап.3р. Р. А. Кастро Фокс) летала на палубных штурмовиках А-4Q. Так стали именоваться приобретенные в Соединенных Штатах старые А-4В, прошедшие капремонт и предпродажную подготовку в фирме «Талса Реворк» (подразделение концерна «Макдоннелл-Дуглас»), получившие при этом двигатели J65-W-20 и более современное пилотажно-навигационное оборудование. Наряду со стандартным бомбовым вооружением эти самолеты могли нести по две УР «Сайдвиндер» AIM-9В, поскольку на них возлагалась и задача осуществления ПВО авианосца. Покупка партии из шестнадцати А-4Q состоялась в 1972 году. С того времени шесть самолетов было потеряно в авиационных происшествиях. Из десяти оставшихся в боеготовом состоянии находилось восемь машин (№3-А-301, 302, 304, 305, 306, 307, 312, 314). Они входили в состав авиагруппы «25 мая» вместе с четырьмя самолетами «Треккер» противолодочной эскадрильи и двумя вертолетами «Си Кинг» 2-й вертолетной эскадрильи авиации ВМФ Аргентины.

Разведывательное обеспечение действий ударной авиации ВМФ Аргентины возлагалось на морскую разведывательную эскадрилью под командованием капитана 3 ранга Х. У. Переса Роки. Пунктом ее базирования стала авиабаза Альмиранте Кихада. К 1 мая эскадрилья числила в своем составе два морских патрульных самолета «Нептун» (№2-Р-111, 2-Р-112) и два легких самолета Бичкрафт В-200 «Кинг Эйр» (№2-Г-47, 2-Г-48). Оба «Нептуна» были на пределе летного ресурса, продлить который было невозможно из-за дефицита запчастей в условиях введенного Соединенными Штатами эмбарго на поставку продукции военного назначения. Еще две машины этого типа (№2-Р-110 и 2-Р-114) давно стояли на приколе. «Бичкрафты» по своим ТТХ были пригодны к использованию только для выполнения вспомогательных задач.

Наряду с соединениями боевых кораблей и авиации было также сформировано 50-е оперативное соединение (FT 50) под командованием капитана 1 ранга Э. А. Мартини, предназначенное для выполнения поисково-спасательных задач. Оно включало единственную группу GT 50.1 под командованием капитана 3 ранга Х. С. Фальке в составе двух кораблей: авизо «Альфферес Собраль» и «Комодоро Сомешера». Первому был назначен район для патрулирования к западу, второму – к юго-западу от островов. На этих позициях они находились в море начиная с 17 апреля.

Особняком стояла 17-я оперативная группа (GT 17), подчиненная управлению военно-морской разведки Аргентины во главе с контр-адмиралом Э. Гирлингом. Она состояла из трех оперативных элементов (ET 17.1, 17.2, 17.3). В первый вошли два авиалайнера «Боинг-707» из состава 2-й эскадрильи 1-й транспортной авиагруппы, выделенных для этой цели в распоряжение флота командованием военно-воздушных сил. 21 апреля 1982 года самолетом «Боинг-707-387В» № ТС-91 было сделано первое обнаружение авианосной ударной группы адмирала Вудворда. В дальнейшем эти самолеты продолжали следить за движением британских морских сил к Фолклендским островам. Морская компонента GT 17 состояла из двух элементов: грузопассажирского судна компании ELMА «Тьерра дель Фуэго» (ET 17.2) и рыболовных траулеров «Мар Асуль», «Мария Луиза», «Усурбиль» (ET 17.3). Они несли дозор на предполагаемом маршруте британского корабельного соединения на широтах 40° 00' и 33° 55' ю.

ш. соответственно. В отличие от советских разведывательных кораблей, имеющих конструктивное сходство с рыболовецкими судами, но изнутри начиненных специальными радиотехническими средствами и укомплектованных военным экипажем, у аргентинцев в этой роли выступали сугубо гражданские суда. Присутствие военных на них ограничивалось лицами, отвечавшими непосредственно за сбор и передачу разведывательной информации. Еще одна дозорная линия, состоявшая из траулеров «Констанса», «Мария Алехандра» и «Нарвал» была 26 апреля развернута на рубеже 48° 00' ю. ш. 54° 30' з. д. – 50°25' ю. ш. 53°35' з. д., примерно в 300 морских милях северо-восточнее Фолклендов.

Развертывание аргентинских военно-воздушных сил. Сосредоточение боевой авиационной группировки на аэродромах юга Аргентины началось в первой декаде апреля и продолжалось до конца месяца. Вниз от 42-й параллели у аргентинских ВВС имелось четыре пункта базирования: ВВБ Комодоро-Ривадавия (в провинции Чубут) и Рио-Гальегос (в провинции Санта-Крус), гражданские аэропорты в Пуэрто-Санта-Крус и Пуэрто-Сан-Хулиан (оба в провинции Санта-Крус); также они могли использовать военно-морские авиабазы Альмиранте Сар (г. Трелью, провинция Чубут) и Альмиранте Кихада (г. Рио-Гранде, о. Огненная Земля).

Бомбардировщики. Аргентина располагала восемью тактическими бомбардировщиками Инглиш Электрик «Канберра» В.2 и двумя учебно-боевыми «Канберра» Т.4, в 1967 году купленными поддержанными у Великобритании. Они получили экспортные наименования В.62 и Т.64 соответственно. Всего тогда было приобретено 12 машин, получивших в Аргентине бортовые номера с В-101 по В-112, две из них (№ В-103 и В-106) выбыли из списков в 1970-х годах в результате летных происшествий. Также было приобретено большое количество 1000-фунтовых (454 кг) авиабомб, которые в Аргентине фигурируют под наименованием Mk.17, тогда как в самой Великобритании они имели обозначение Mk.13/18.

«Канберры» состояли на вооружении 2-й бомбардировочной авиагруппы, размещавшейся на авиабазе 2-й воздушной бригады Хосе де Уркиса в городе Парана, провинция Энтре-Риос. К началу апреля имелось семь боеготовых самолетов: шесть В.62 и один Т.64. Два, № В-101 и В-112, убыли в центр МТО ВВС в Рио-Куарто, а борт В-107 проходил заводской ремонт после случившегося возгорания двигателя.

Приказ перебазироваться на юг 2-я авиагруппа получила 7 апреля. В качестве основного аэродрома ей была назначена база морской авиации Альмиранте Сар в Трелью. Первые две машины, № В-104 и В-110, перелетели туда 10 апреля, три дня спустя за ними последовали В-105 и В-111, а 16 апреля к ним присоединились В-108 и В-109, 23 и 24-го числа – В-102 и В-101, и, наконец, 3 мая – В-112. Вместе они составили аэромобильную эскадрилью «Канберра» под командованием майора Рамона Виваса. По прибытии в Трелью ее летчики сразу же приступили к интенсивным тренировкам бомбометания по морским целям, сочетая их с отработкой навыков полета над океаном и разведывательными рейсами к Мальвинским островам.

26 апреля состоялся первый боевой вылет трех «Канберр» к Южной Георгии, однако выполнение задачи было прервано из-за плохой погоды, а повторный вылет на следующее утро отменен после получения известий о капитуляции аргентинского гарнизона на острове.

Истребители. Десять истребителей-перехватчиков Дассо «Мираж» ШЕА и две учебно-боевые машины «Мираж» ПДА были приобретены во Франции в 1972—1973 годах и еще семь «Мираж» ШЕА – в 1979—1980 годах. В аргентинских военных документах они обычно фигурируют под коротким обозначением М-Ш. Этими самолетами была вооружена 8-я истребительная авиагруппа, дислоцированная на авиабазе 8-й воздушной бригады Мариано Морено в западном пригороде Буэнос-Айреса.

Модификация ШЕА представляла собой экспортную версию «Миража» ШЕ, доработанную с учетом пожеланий страны-заказчика (А – от «Аргентина»). Вообще-то, в оригинале «Мираж» ШЕ – многоцелевой истребитель-бомбардировщик, однако в ВВС Аргентины видели в приобретаемых самолетах именно истребитель для защиты неба.

Между самолетами двух партий имелись отличия по составу ракетного вооружения. Машины первой партии (одноместные № I-003—012, двухместные I-001, I-002) несли одну ракету средней дальности «Матра» и две 30-мм пушки DEFA. УР «Матра» R.530 поставлялась в Аргентину одноименной французской компанией в двух вариантах: с полуактивной (основной вариант) и инфракрасной ГСН. Опыт применения на Ближнем Востоке продемонстрировал невысокие боевые свойства этой ракеты. По сути, она была пригодна только для поражения крупных и маломаневренных бомбардировщиков, в воздушном бою с истребителями практически бесполезна, а заявления производителя о ее всеракурсности мало соответствовали действительности. Самолеты второй партии (№ I-013—019) дополнительно получили на вооружение по две ракеты малой дальности «Мажик» R.550 с инфракрасной ГСН, подвешиваемые на подкрыльевых пилонах. По заверениям французской стороны, они не уступали новым модификациям американской УР «Сайдвиндер». Для увеличения дальности действия на «Мираж» подвешивалось два 1700-литровых топливных бака, оборудования для дозаправки в воздухе этот самолет не имел.

Учебно-боевые «Мираж» ШДА отличались отсутствием бортовой РЛС «Сирано» и меньшим запасом топлива во внутренних баках. Два самолета из первой партии (№ I-009 и спарка № I-001) были потеряны в авиационных авариях. Списочная численность М-Ш в 8-й иаг к апрелю 1982 года составляла 17 машин, количество исправных – на две меньше.

Командовал 8-й авиагруппой полковник авиации К. Э. Корино. Для участия в боевых действиях из ее состава было выделено две эскадрильи, поименованные по назначенным им пунктам базирования. Майор Уго Паэс возглавил аэромобильную эскадрилью «Комодоро-Ривадавия», включавшую восемь пилотов и пять истребителей (№ I-003, I-008, I-010, I-015 и I-018). На это подразделение возлагалась задача ПВО ключевой аргентинской авиабазы. Боевого радиуса «Миражей» для полетов к Фолклендам отсюда не хватало, а оборудования для дозаправки в воздухе они не имели. Еще пять М-Ш (№ I-011, I-014, I-016, I-017 и I-019) составили аэромобильную эскадрилью «Рио Гашегос» под командованием майора Хосе Санчеса, которой предстояло схлестнуться с британскими истребителями в фолклендском небе. В течение апреля ее летный состав увеличился до 12 пилотов, а самолетный парк пополнили еще четыре машины: № I-005, I-006 и переведенные 23 апреля из Комодоро-Ривадавии № I-015 и I-018. На оставшиеся на ВВБ Мариано Морено самолеты 8-й иаг была возложена ПВО Буэнос-Айреса на случай, если противник решит нанести по аргентинской столице воздушный удар.

Истребители-бомбардировщики. 39 самолетов «Нешер», представлявших собой нелегальную копию французского «Мираж» 5, были проданы Аргентине с хранения ВВС Армии обороны Израиля под экспортным названием «Даггер». Этот самолет разрабатывался фирмой «Дассо» как удешевленная и оптимизированная для действий по наземным целям модификация «Миража» Ш. Прицельно-навигационное оборудование и другие электронные компоненты были значительно урезаны. Обладающую спорными боевыми качествами бортовую РЛС «Сирано» заменили на незамысловатый радиодальномер «Аида» II.

В Аргентине эти самолеты предполагалось использовать в качестве многоцелевых истребителей, призванных дополнить стареющие штурмовики А-4 «Скайхок» в атакующей роли и усилить «Миражи» Ш в борьбе с воздушным противником. Вместе с самолетами закупились хорошо себя зарекомендовавшие в воздушных боях на Ближнем Востоке УР «Шаффрир-2».

Поставка осуществлялась двумя партиями. Первая включала 24 одноместных боевых «Нешер» S и две учебно-боевые спарки «Нешер» T, приобретенные в 1978—1980 гг. Вто-

рая партия, состоявшая из 11 «Нешер» S и двух «Нешер» T, поступила в мае 1981 – феврале 1982 г. В военно-воздушных силах Аргентины эти самолеты с бортовыми номерами от С-401 до С-439, среди которых С-425, С-426, С-438 и С-439 – спарки, именовались «Даггер» А (одноместные) и «Даггер» В (двухместные), или кратко М-5. Они были размещены на авиабазе 6-й воздушной бригады Тандиль и вошли в состав 6-й истребительной авиагруппы, подразделявшейся на три эскадрильи. Один истребитель, № С-406, «уронили» 26.11.1979 при освоении новой техники; двухместный С-425 разбился 07.10.1980. Еще две машины, С-408 и С-427, использовались в качестве опытовых. Итого, к апрелю 1982 года 6-я авиагруппа располагала 35 «Даггерами», из которых 27 – в исправном состоянии. Командиром группы был полковник Т. Родригес. Для участия в боевых действиях отрядили ее 2-ю и 3-ю эскадрильи. 1-я эскадрилья оставалась в Тандиле и играла роль учебно-резервного подразделения. Располагавшая девятью боеготовыми М-5 аэромобильная эскадрилья «Ла Маринет» под командованием майора Х. К. Сапольски, которого позже сменил подполковник Л. Д. Вишар, перелетела в Сан-Хулиан, а аэромобильная эскадрилья «Авутардас Сальвахес» («Дикие дрофы») майора К. Мартинеса Наполеона с таким же числом самолетов – в Рио-Гранде, самый южный и близкий к театру военных действий пункт базирования аргентинской авиации.

Стандартная боевая нагрузка, с которой «Даггеры» должны были летать к Мальвинам, составляла в противокорабельном варианте три 1300-литровых ПТБ и две 250-кг ФАБ ВРР-250, а в варианте для ведения воздушного боя – три 1300-литровых ПТБ и две РМД «Шафрир-2».

Двухместные учебно-боевые самолеты, включая три «Даггера» В и единственный оставшийся у аргентинцев «Мираж» ШДА, использовались только для тренировки летного состава и к выполнению боевых задач не привлекались.

Штурмовики. Этот род авиации в аргентинских ВВС был представлен хорошо себя зарекомендовавшими в ходе различных войн и вооруженных конфликтов американскими самолетами Макдоннелл-Дуглас А-4 «Скайхок», которые в Аргентине классифицировались как истребители-бомбардировщики, и легкими турбовинтовыми штурмовиками IA-58А «Пукара», выпускавшимися государственным авиастроительным предприятием «Фабрика милитар де авионес» (FMA).

Закупки штурмовиков «Скайхок» происходили с хранения морского ведомства США в два захода. 50 самолетов А-4В, произведенных во второй половине 1950-х годов, были приобретены четырьмя партиями в 1966—1970 годах. Подержанная авиатехника при всех ее недостатках имела одно неоспоримое достоинство – американцы отдавали ее почти по цене лома. В Соединенных Штатах «Скайхоки», прошедшие предпродажную подготовку для Аргентины в фирме-производителе, получили обозначение А-4Р, однако в самой Аргентине продолжали именоваться А-4В. Эти самолеты имели бортовые номера с С-201 по С-250. Одну машину (№ С-203) аргентинские пилоты разбили еще в Канзасе, остальные 49 заменили старые бомбардировщики Авро «Линкольн» и «Ланкастер» в составе 5-й воздушной бригады на авиабазе Коронель Принглес в Вилья-Рейнольдс, провинция Сан-Луис, образовав 5-ю истребительно-бомбардировочную авиагруппу. В авиационных происшествиях в 1968—1981 годах были потеряны 19 А-4В. Списочная численность 5-й ибаг к апрелю 1982 года составляла тридцать машин этого типа.

Еще 25 «Скайхоков», на этот раз модификации А-4С выпуска первой половины 1960-х годов, ВВС Аргентины получили в 1976—1978 гг. Эти самолеты (№ С-301 – С-325) поступили на вооружение 4-й истребительно-бомбардировочной авиагруппы, заменив в ней устаревшие F-86F «Сейбр». Девять машин выбыло из списков до начала Англо-аргентинского конфликта. К моменту вторжения на Фолкленды на аэродроме 4-й воздушной бригады Эль-Плумерильо, расположенном в северо-восточном пригороде Мендосы, базировалось 16 А-4С. Кон-

структивно они представляли собой более продвинутую «всепогодную» версию А-4В, оснащенную БРЛС AN/APG-53А, автопилотом и усовершенствованной системой бомбометания, а также улучшенным ТРД J65-W-20. Кроме того, после приобретения у Израиля ракет «Шаф-рир-2» аргентинские А-4С получили возможность нести это оружие воздушного боя. Однако, конечно же, они не шли ни в какое сравнение, прежде всего по авионике, со «Скайхоками» новейшей модификации А-4М, стоявшими на вооружении Корпуса морской пехоты США. Что уж там говорить о еще более возрастных самолетах 5-й ибаг. Но командование аргентинских ВВС верило в своих летчиков и авиатехников, что они смогут выжать из этого боевого старья максимум возможного.

Развертывание аргентинской боевой авиации

Пункт базирования (удаленность от Порт-Стэнли)	Авиачасть	Откуда производилось развертывание	Тип и кол-во, изменение кол-ва самолетов
АвБ МА Альмиранте Сар, Трелью (1190 км)	2 баг	ВВБ Хосе де Уркиса	8 «Канберра»
ВВБ Комодоро-Ривадавия (960 км)	8 иаг	ВВБ Мариано Морено	3 «Мираж» IIIЕА
	4 аз 9 аг	—	4 IA-58A «Пукара»?
	3 шаг	ВВБ Реконкиста	IA-58A «Пукара»
ВВБ Сан-Хулиан (755 км)	6 иаг	ВВБ Тандиль	9 «Даггер» А
	4 ибаг	ВВБ Эль-Плумерильо	11 А-4С «Скайхок»
ВВБ Санта-Крус (770 км)	3 шаг	ВВБ Реконкиста	8 IA-58A «Пукара»
ВВБ Рио-Гальегос (790 км)	8 иаг	ВВБ Мариано Морено	9 «Мираж» IIIЕА
	5 ибаг	ВВБ Вилья Рейнольдс	22 А-4В «Скайхок»
АвБ МА Альмиранте Кихада, Рио-Гранде (710 км)	6 иаг	ВВБ Тандиль	9 «Даггер» А
	1 мшаэ	АвБ МА Пунта-Индио	6 МВ-339А
	2 мишаэ	АвБ МА Команданте Эспора	4 «Супер Этандар»
АВ «25 мая»	3 мишаэ	АвБ МА Команданте Эспора	8 А-4Q «Скайхок»
ВВБ «Мальвины», аэропорт Стэнли/ ВВБ «Кондор», Гуз-Грин (50 км)	3 шаг	ВВБ Реконкиста	12 IA-58 «Пукара»
АвБ МА «Мальвины», аэропорт Стэнли	1 мшаэ	АвБ МА Пунта-Индио	2 МВ-339А
АвБ МА «Кальдерон», о. Пebbл (130 км)	АШ ав. ВМФ	АвБ МА Пунта-Индио	4 Т-34С-1 «Турбо Ментор»

Из-за износа матчасти и дефицита запчастей снарядить для участия в военных действиях ВВС удалось 33 «Скайхока» из 46 списочного состава. В течение апреля 22 А-4В 5-й ибаг (п-к Х. Ф. Ласковский) в составе двух эскадрилий (п/п-к Э. Р. Дубург и п/п-к Р. Г. Дзини) перебазировались на ВВБ Рио-Гальегос, а 11 А-4С 4-й ибаг (п/п-к Х. Х. А. Лупианьес) – на ВВБ Сан-Хулиан.

Легкий штурмовик и противопартизанский самолет FMA IA-58A «Пукара» являлся, пожалуй, самым большим успехом аргентинского военпрома. Он сочетал такие качества, как простота, дешевизна, многофункциональность, и мог нести вполне солидное для своей величины вооружение, включавшее до 1600 кг различных боеприпасов (бомбы, 70-мм НАР, напалмовые баки), подвешиваемых на трех внешних узлах, а также две встроенные 20-мм авиапушки Испано РСА-804 и четыре 7,62-мм пулемета Браунинг М2—30, размещенные в носовой части фюзеляжа. То, что посланные на Мальвины IA-58A оказались слабо пригодны для борьбы с морскими целями, не было виной создателей самолета, он разрабатывался для выполнения других задач. В 1974—1981 годах предприятие FMA произвело 58 «Пукар», из которых 38 поступило в 3-ю воздушную бригаду, базирующуюся на ВВБ Реконкиста (провинция Санта-Фе). Ими была укомплектована 1-я штурмовая эскадрилья, в 1981 году преобразованная в 3-ю штурмовую авиагруппу, состоявшую из двух штурмовых и одной вспомогательной эскадрилий. К апрелю 1982 года с учетом убыли от летных происшествий численность штурмовиков в ней составляла 32 единицы. Еще четыре IA-58A получила сформированная в декабре 1981 года 4-я эскадрилья 9-й авиагруппы, дислоцированная в Комодоро-Ривадавии. В боевых действиях она участия не приняла. Кроме того, десять IA-58A находились в распоряжении летно-испытательного центра в Кордове и завода-изготовителя. Шесть штурмовиков в 1981 году было продано Уругваю.

К концу апреля двенадцать «Пукар» 3-й авиагруппы базировалось на Фолклендских островах. Другая ее часть обосновалась на авиабазах Санта-Крус и Комодоро-Ривадавия, чтобы осуществлять воздушное патрулирование прибрежной зоны и служить резервом для эскадрильи «Пукара Мальвинас», и еще два IA-58A перелетели на аэродром Пунта-Индио для патрулирования залива Ла-Плата.

Военно-транспортная авиация, основу которой составляла 1-я транспортная авиагруппа, выполняла отдельную задачу по осуществлению воинских перевозок на острова и между материковыми военными базами под контролем Транспортного воздушного командования. Однако двум самолетам из ее состава, воздушным заправщикам KC-130H (№ TC-69 и TC-70), вскоре предстояло очень плотно взаимодействовать с тактической авиацией, осуществляя дозаправку в воздухе штурмовиков «Скайхок» и истребителей-бомбардировщиков «Супер Этандар».

Необычной авиачастью аргентинских ВВС являлась сформированная в конце апреля 1982 года на авиабазе Комодоро-Ривадавии отдельная эскадрилья «Феникс» (м-р Р. Ф. Кардосо), состоявшая из шестидесяти легких многоцелевых и пассажирских самолетов и вертолетов. Большинство из них – мобилизованные, принадлежавшие гражданским авиакомпаниям и частным владельцам. Также в нее были включены четыре самолета «Лирджет-35А» и летный состав 1-й авиагруппы аэрофотосъемки 2-й воздушной бригады. Эскадрилья «Феникс» выполняла транспортные, разведывательные и различные вспомогательные задачи. Полеты совершались из Комодоро-Ривадавии, Рио-Гальегоса, Рио-Гранде и Санта-Круса. Наряду с военными летчиками в ней служили также добровольцы из числа гражданских пилотов, и среди них – англо-аргентинец Джимми Харви из авиакомпании Orue SA, вступивший в эскадрилью 1 мая, чтобы воевать против своих соотечественников за штурвалом самолета «Лирджет-24».

Развертывание группировки войск на Мальвинских островах. Основу межвидовой воинской группировки на Мальвинах составили части 9-й и 3-й пехотных и 10-й механизированной бригады сухопутных войск. Наряду с ними в состав военного гарнизона островов вошли усиленный 5-й батальон морской пехоты, а также небольшие формирования военно-воздушных сил и военно-морского флота.

Главным пунктом обороны стал Порт-Стэнли, переименованный национальным декретом №757 от 16 апреля 1982 г. в Пуэрто-Архентино, и большая часть аргентинских войск дислоцировалась на острове Восточный Фолкленд. Кроме того было создано три полковых

узла обороны: в Гуз-Грине/Дарвине, на перешейке, соединяющем северную и южную часть о. Восточный Фолкленд, а также в Фокс-Бей и Порт-Ховарде на о. Западный Фолкленд.

Переброска на архипелаг живой силы, техники и снабжение размещенных там войск в течение апреля осуществлялись по воздуху и морем. Для выполнения этих задач задействовались военно-транспортные самолеты ВВС и ВМФ Аргентины, гражданские авиалайнеры, вспомогательные суда ВМФ и зафрахтованные торговые суда. При этом перевозка личного состава производилась преимущественно по воздуху. Для перегруппировки и снабжения войск внутри архипелага использовались вертолеты и суда командования ВМС «Мальвины».

К 30 апреля развертывание аргентинских войск на Мальвинах было, в принципе, завершено.

В районе Порт-Стэнли держали оборону: 7-й мп на севере, 25-й пп на востоке, на него же совместно с группой военно-воздушного спецназа ГОЕ возлагалась защита аэропорта, 6-й мп и 3-й мп на юге и 5-й бмп на юго-западе. В западной части укрепрайона расположился резервный 4-й пп. Непосредственно в городе находились 181-я рота военной полиции, отряд броневых автомобилей и два взвода 4-го пп, охранявших резиденцию губернатора и военный штаб, разместившийся в отеле «Стэнли-Хаус». Огневые позиции полевой артиллерии 3-го адн, 4-го владн и С/101 адн, суммарно 38 105-мм и два 155-мм орудия, обрамляли Порт-Стэнли с запада и юга, от района Муди-Брук до Лукаут-Рокс. Численность войск группировки «Пуэрто-Аргентина» составляла около 8,5 тыс. чел.

В составе группировки «Литораль» аргентинцы имели три периферийных узла обороны:

Переброска легких штурмовиков на Фолклендские острова

Тип самолета	Дата	Кол-во	Бортовые номера
IA-58 «Пукара» (24)	02.04.1982	4	A-523, A-529, A-552, A-556
	26.04.1982	6	A-502, A-506, A-509, A-513, A-520, A-527
	28.04.1982	2	A-517, A-528
	15.05.1982	4	A-511, A-516, A-531, A-533
	27.05.1982	2	A-532, A-537
	28.05.1982	3	A-515, A-536, A-555
	29.05.1982	3	A-514, A-522, A-549
MB-339A (7)	24.04.1982	2	4-A-113, 4-A-116
	15.05.1982	2	4-A-112, 4-A-115
	26.05.1982	3	4-A-110, 4-A-114, 4-A-117
T-34C «Турбо Ментор» (4)	24.04.1982	2	1-A-401, 1-A-408
	29.04.1982	2	1-A-411, 1-A-412

– тактическая группа «Мерседес» в районе Гуз-Грин/Дарвин – 12-й пп, рота 25-го пп и батарея 4-го владн (900 чел., четыре 105-мм гаубицы);

– тактическая группа «Реконкиста» в Фокс-Бей – 8-й пп и 9-я истр (930 чел.);

– тактическая группа «Япею» в Порт-Ховарде – 5-й пп с двумя взводами 3-й истр (936 чел.).

Для боевого использования авиации на Фолклендах в течение апреля было создано четыре авиабазы, причем две из них, военно-воздушная база Мальвины и вспомогательная морская авиабаза Мальвины, соседствовали на территории аэропорта Стэнли. Там же разместились боевой информационный центр ВВС, зона ответственности которого охватывала все воздушное пространство архипелага. Помимо этого, аргентинцы задействовали два грунтовых аэродрома: у Гуз-Грина была организована авиабаза Кондор, на острове Пebbл расположилась вспомогательная морская авиабаза Кальдерон. Для базирования вертолетной техники было оборудовано несколько взлетно-посадочных площадок.

Военно-воздушные силы Аргентины были представлены на островах эскадрильей «Пукара Мальвинас», имевшей на вооружении легкие штурмовики IA-58A «Пукара» из состава 3-й штурмовой авиагруппы. В течение апреля на Мальвины перелетело 12 самолетов этого типа. Пунктами их базирования стали аэропорт Стэнли, аэродром в Гуз-Грине и после 1 мая также аэродром на о. Пebbл. Всего же в боевых действиях на островах приняли участие в общей сложности 24 штурмовика «Пукара». Вертолетная эскадрилья «Мальвинас», состоявшая из двух СН-47С и двух «Белл-212» из состава 7-й вертолетной авиагруппы, была малочисленна, но два ее «Чинука» сыграли заметную роль в переброске войск и грузоперевозках из Стэнли в Гуз-Грин и на Западный Фолкленд.

Вкладом ВМФ Аргентины в формирование воздушных сил военного гарнизона Мальвин явилась посылка на острова семи легких штурмовиков Аэрмакки MB-339A (из них до конца апреля прибыли только два, а остальные – два 15 мая и три 26 мая) и четырех вооруженных учебно-тренировочных самолета Т-34С-1 «Турбо Ментор». Реактивные MB-339A, поскольку им требовалась взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием, базировались в Стэнли, а турбовинтовые Т-34С обосновались на грунтовом взлетном поле острова Пebbл. Авиация службы береговой охраны была представлена поисково-спасательной группой в составе одного вертолета SA330L «Пума» и двух легких транспортных самолетов SC-7 «Скайвэн». В целом, налицо тенденция избегать базирования на архипелаге самолетов более «серьезных» типов.

От армейской авиации сухопутных войск в боевых действиях на островах приняло участие девять УН-1Н «Ирокез», три А-109А «Хирундо», пять SA330L «Пума» и два СН-47С «Чинук». Их переброска на Мальвины в зависимости от величины и ГТХ осуществлялась тремя способами: легкие вертолеты «Ирокез» перевозились военно-транспортными самолетами «Геркулес», для доставки «Пум», «Хирундо» и части УН-1Н были задействованы вспомогательные суда ВМФ «Альмиранте Ирисар» и «Баия Параисо», имевшие вертолетную площадку, а два «Чинука» и одна «Пума» перелетели своим ходом из Рио-Гальегоса.

Помимо непосредственно авиационной составляющей, контингент военно-воздушных сил Аргентины на Мальвинских островах включал также наземный аэродромный персонал, неполную аэродромно-строительную эскадрилью (роту), группу спецназа GOE, боевой информационный центр, радиолокационную эскадрилью и группу (дивизион) противовоздушной обороны.

Противовоздушная оборона Мальвин. Воздушную обстановку в радиусе до 425 км обозревала трехкоординатная радиолокационная станция Вестингхауз AN/TPS-43F, доставленная в Стэнли 2 апреля. За ее эксплуатацию и контроль воздушной обстановки отвечала эскадрилья «Мальвинас» 2-й радиолокационной группы под командованием майора М. А. Сильвы, переброшенная на Фолкленды из Мерло (провинция Буэнос-Айрес). До 13 апреля РЛС размещалась на холме вблизи аэропорта, однако затем была перемещена на юго-западную окраину Порт-Стэнли, а на прежнем месте сооружен макет. Станция располагалась на пригорке, на высоте 30 м над уровнем моря, однако рельеф местности не позволял ей полностью контролировать некоторые направления. Горы и холмы на западе и северо-востоке создавали ряд мертвых зон. Чтобы устранить этот пробел, начиная со второй половины

апреля началось развертывание сети воздушных наблюдателей, а позже была дополнительно поставлена на боевое дежурство РЛС воздушного обнаружения «Эльта» (дальность – 20 км).

На случай выхода из строя основной РЛС AN/TPS-43F у аргентинцев имелся еще один радиолокатор дальнего действия – двухкоординатная РЛС Кардион AN/TPS-44 «Алерт» Mk II, относившаяся к 601-му зенитно-артиллерийскому дивизиону сухопутных войск. Ее обслуживала рота управления указанного дивизиона, командиром которой был капитан Э. П. Рейдель Кастижо. Эта РЛС размещалась на горе Сэппер-Хилл (138 м над уровнем моря) юго-западнее Порт-Стэнли, однако, попав ночью 1 мая под артобстрел с моря, вскоре была перемещена в менее заметное место – на восточную городскую окраину. Дальность обнаружения ей воздушных целей составляла 185 км.

В формировании противовоздушной обороны Мальвин приняли участие все три вида вооруженных сил. Она включала:

от сухопутных войск:

– 601-й зенитно-артиллерийский дивизион (24 ЗАУ 1х2 35-мм «Эрликон» GDF-002, мобильная РЛС обнаружения воздушных целей AN/TPS-44 «Алерт», шесть РЛС управления огнем «Скайгард»);

– два взвода батареи В 602-го смешанного зенитно-артиллерийского дивизиона (одна ПУ 1х2 ЗРК «Роланд», три ПУ 1х3 ЗРК «Тайгеркэт» и три ЗАУ 1х1 20-мм «Эрликон»), приданные 601-му зенитному дивизиону;

– батарею В 101-го зенитно-артиллерийского дивизиона (восемь ЗАУ 1х1 30-мм «Испано-Сюиза» HS-831);

от военно-воздушных сил:

– 3-ю батарею 1-го зенитно-артиллерийского дивизиона (три ЗАУ 1х2 35-мм «Эрликон» GDF-002 с РЛС УО «Суперфледермаус»);

– 4-ю батарею 1-го зенитно-артиллерийского дивизиона (15 ЗАУ 1х2 20-мм «Рейнметалл» Rh 202);

от морской пехоты:

– зенитно-артиллерийский батальон МП (12 ЗАУ 1х1 30-мм «Испано-Сюиза» HS-831 и три ПУ 1х3 ЗРК «Тайгеркэт»);

– пулеметную роту МП (27 12,7-мм пулеметов «Браунинг» М2).

Основные силы противовоздушной обороны были сосредоточены в зоне обороны Порт-Стэнли, прикрывая аэродром на полуострове мыса Пембрук, порт и военные объекты в городе, а часть распределена по периметру аргентинской обороны. Противовоздушную оборону Дарвина и Гуз-Грина обеспечивал один взвод батареи В 601-го зенитно-артиллерийского дивизиона (две 35-мм ЗАУ «Эрликон» с РЛСУО «Скайгард») и выделенные из 4-й батареи 1-го зенитного дивизиона шесть спаренных 20-мм ЗАУ «Рейнметалл» с РЛС ОБЦ «Эльта». На Гран-Мальвине зенитной артиллерии не было. Атакам британских истребителей-бомбардировщиков и вертолетов гарнизоны Баия-Фокс и Пуэрто-Ховард могли противопоставить только крупнокалиберные пулеметы и небольшое количество ПЗРК «Блоупайп» в составе пехотных подразделений. Гарнизон на о. Пембрук, охранявший вспомогательную морскую авиабазу Кальдерон, не имел никаких средств ПВО.

Единое командование и централизованное руководство противовоздушной обороной Мальвин организовано не было. Контроль воздушной обстановки над островами и оповещение о возникающих угрозах возлагалось на боевой информационный центр (СИС) под начальством подполковника авиации О. Л. Аранды Дураньоны, в который стекались сведения от радиолокационных станций и постов воздушного наблюдения. Он должен был определять, свой самолет в воздухе или вражеский и следует ли по нему открывать огонь, а также осуществлять наведение на цель прилетавших с материковых авиабаз истребителей и штурмовиков. За обзор воздушного пространства отвечала эскадрилья «Мальвинас» 2-й радиолокационной группы, обслуживающая РЛС AN/TPS-43F. У зенитчиков сухопутных войск боевое управление осу-

ществлялось с командного пункта ПВО (PCDA)⁷. В 1-й группе противовоздушной обороны ВВС каждый командир батареи был фактически предоставлен сам себе и в меру своего понимания поставленной задачи и тактической обстановки отвечал за оборону неба во вверенном ему секторе. Взаимодействие между CIC и PCDA, несмотря на то что они располагались в Порт-Стэнли недалеко друг от друга, было налажено слабо, между ними имело место задвоение функций, а прямую линию связи наладили только в начале мая, после того как зенитчики сухопутных войск ошибочно сбили над Порт-Стэнли истребитель «Мираж» ВВС Аргентины.

Зональная ПВО островов или отдельных их районов отсутствовала, а в объектовой ПВО превалировала ствольная зенитная артиллерия, лишь выборочно оснащенная радиолокационными средствами обнаружения и наведения. На весь архипелаг имелась только одна современная пусковая установка германо-французского зенитного ракетного комплекса ближнего действия «Роланд». Более многочисленный ЗРК «Тайгеркэт» представлял собой устаревшую британскую систему со слабыми тактико-техническими характеристиками.

Проблемы базирования ударной авиации на архипелаге. В качестве одного из основных просчетов аргентинского командования при подготовке к обороне Мальвинских островов часто указывают отказ от использования островного аэропорта для базирования ударной авиации.

Аэропорт Стэнли имел взлетно-посадочную полосу длиной 1250 м и шириной 45 м с асфальтовым покрытием. Он был освоен для приема военно-транспортных и пассажирских самолетов, включая среднемагистральные лайнеры «Боинг-737-200» с посадочным весом, превышающим сорок тонн, а также базирования легких реактивных штурмовиков МВ-339 и турбовинтовых «Пукара», однако не стал передовой базой аргентинской истребительно-бомбардировочной авиации, что сулило бы немалые оперативно-тактические преимущества. Это упущение, как правило, и не без оснований, связывается со слишком короткой ВПП и недостаточно решительными действиями по ее удлинению. Однако было бы наивным полагать, что даже по достижении полного успеха в этом деле аргентинцы смогли бы базировать здесь мощную авиационную группировку, способную оспаривать господство в воздухе и защитить острова. Кроме самой взлетки, требовались рулежные дорожки, места стоянок самолетов (в идеале капониры), аэродромная техника, административные, жилые и складские сооружения, сильная наземная ПВО, а также огромный объем МТО. Далеко не все из этого могло доставляться по воздуху. Значительным лимитирующим фактором являлся ограниченный запас авиационного топлива, особенно с учетом того, что из-за начала британских воздушных налетов не удалось выгрузить в Порт-Стэнли доставленные с материка транспортом «Рио Каркаранья» бочки с авиакеросином JP1. Расположение аэродрома в эпицентре боевых действий также создавало свои сложности и ограничения тактического характера. Первый же день боевых действий наглядно продемонстрировал уязвимость от бомбовых ударов с воздуха и артиллерийских обстрелов с моря. Помимо объективных препятствий, существовало и еще одно обстоятельство субъективного свойства: руководство ВВС стремилось удержать истребительно-бомбардировочные эскадрильи под контролем оперативной группы «Юг», упорно противясь делиться наличными силами с командованием на ТВД Южная Атлантика, что произошло бы в случае перебазирования авиации в Пуэрто-Архентино.

Британцы в их разведывательно-аналитических выкладках прогнозировали возможность базирования на островах нескольких истребителей «Мираж». Однако более реалистичным сценарием видится использование аэропорта Стэнли в качестве аэродрома подскока, на кото-

⁷ CIC – Centro de Información y Control, дословно «центр информации и управления»; PCDA – Puesto Comando de la Defensa Aérea. По состоянию на 30 апреля CIC и PCDA располагались в центральной части города, недалеко от собора Крайст Чёрч.

рый действовавшие с материковых авиабаз самолеты после выполнения боевой задачи над Фолклендами могли бы садиться для заправки перед возвращением на базу. Это повысило бы тактические возможности истребительно-бомбардировочной авиации по сравнению с тем, когда ее самолеты летали на пределе дальности. Но так или иначе все упиралось в недостаточную длину ВПП.

В качестве воплощения этой упущенной возможности можно рассматривать мероприятия, осуществленные британской стороной сразу по окончании военных действий, чтобы сделать аэродром пригодным для истребителей-бомбардировщиков «Фантом». Взлетно-посадочная полоса была удлинена до 1860 м (6100 футов) и целиком покрыта сборными алюминиевыми панелями АМ2 американского производства. Однако этого показалось недостаточным для обеспечения безопасной посадки самолетов, приземляющихся после воздушного патрулирования со значительным количеством невыработанного топлива и полным комплектом вооружения, поэтому установили еще и аэродромные тормозные устройства – сначала три, а затем пять тросовых гидравлических аэрофинишеров. С октября 1982 года в Стэнли стали базироваться четыре, а позже девять «Фантомов» 29-й эскадрильи КВВС.

Здесь следует оговорить, что аэродромное строительство на Фолклендских островах проблематично из-за заторфованного грунта с высоким уровнем грунтовых вод и сопряжено со значительным объемом земляных и дренажных работ. Это стало очевидным еще при проведении аргентинским подрядчиком в начале 1970-х годов работ по постройке первого аэродрома, которые при использовании тех же американских алюминиевых плит растянулись почти на год.

Британцы подошли к решению задачи с размахом: подготовка началась заранее, еще в мае, сборное металлическое покрытие и аэрофинишеры были закуплены в США, организаторы строительства не испытывали недостатка ни в технике, ни в людях. Неподдалеку от аэродрома освоили карьер для добычи гравия, для чего были специально доставлены две могучие 45-тонные камнедробилки. Общие затраты на устройство аэродрома превысили 10 млн фунтов стерлингов.

Аргентинские авиаторы такими большими возможностями не располагали. Тут достаточно привести факт, что у британцев при проведении работ аэродром был на две недели, с 15 по 27 августа, полностью закрыт для приема военно-транспортных самолетов, чего аргентинцы в апреле месяце себе позволить никак не могли. Отсутствовал и какой-либо предварительный задел, произвести закупки недостающих материалов и оборудования, подобно британцам, в Соединенных Штатах после начала военных действий было невозможно. Но главная помеха – это британские субмарины, патрулировавшие вокруг островов, заставившие прекратить водное сообщение с архипелагом.

Тем не менее новые хозяева островов не бездействовали. Восемьдесят ящиков с алюминиевым покрытием для аэродрома и шесть единиц дорожно-строительной техники (два бульдозера, фронтальный погрузчик, карьерный грузовик и два самосвала), а также мощный электрогенератор, принадлежавшие аэродромно-строительной эскадрилье 1-й строительной группы с авиабазы Морон, были безотлагательно затребованы, погружены на транспорт «Рио Синсел» и доставлены в Порт-Стэнли, а личный состав эскадрильи, полтора десятка человек во главе с майором Раулем Майорано, с 5 по 13 апреля переброшен по воздуху. Еще два бульдозера, гусеничный погрузчик и четыре самосвала реквизиrowали в расположенном в 20 километрах от Порт-Стэнли карьере и с помощью вертолета «Чинук» переместили в аэропорт. Основной же объем грузов, предназначенных для обустройства авиабазы Мальвины, находился на борту теплохода «Кордова», которого так и не дождались. В итоге к 1 мая взлетно-посадочную полосу удалось продлить примерно на сто метров. Кроме того, была расширена зона стоянки, благодаря чему стало возможным одновременно обслуживать три военно-транспортных самолета. После начала активной фазы военных действий дальнейшие работы были прекра-

щены, а все силы строителей аэродрома брошены на ликвидацию разрушений от британских бомбардировок.

В принципе, ТТХ аргентинских «Скайхоков» и «Миражей» позволяли использовать их с авиабазы Мальвины и без существенного продления ВПП, хотя последние и не могли стартовать с нее с максимальной взлетной массой. Но тут сказался человеческий фактор: аргентинские летчики были обучены и привычны летать с гораздо более протяженных аэродромов, а такое полезное устройство, как тормозной парашют, получило распространение в ВВС Аргентины только в XXI веке. Для подготовки пилотов к использованию короткой взлетки требовалось время, которого не было. С учетом же суровых погодных условий Фолклендов (сильный ветер и плохая видимость) эта затея и вовсе превращалась в неосуществимую. Опыты, проведенные в апреле 1982 года, с имитацией ВПП Стэнли на одной из материковых авиабаз привели к заключению, что для истребителей «Мираж» островной аэродром пригоден только для вынужденных посадок.

Морские перевозки на острова. Несмотря на сильную зависимость боеспособности островной группировки аргентинских войск от подвоза морем вооружения и запасов материальных средств, количество рейсов, совершенных на Фолклендские острова аргентинскими транспортными судами, оказалось сравнительно невелико. В течение апреля 1982 года туда прошло семь судов (четыре зафрактованных торговых и три вспомогательных судна ВМФ⁸), из них после установления Великобританией 200-мильной морской запретной зоны – два судна.

Организации морских перевозок на начальном этапе развертывания войск мешало то, что военная техника и грузы, подлежащие к отправке на острова, еще не были сосредоточены в достаточном количестве в портах погрузки. Отправившиеся в Порт-Стэнли 4 апреля теплоходы «Рио Синсел» и «Мар дель Норте» ушли в рейс с полупустыми трюмами. Когда же маховик военной логистики раскрутился, пользованию морем стала препятствовать британская подводная угроза, и большая часть приготовленных грузов так и осталась на складах и причалах. Как уже ранее отмечалось, аргентинцам не было известно, что на этом этапе морская блокада архипелага носила фактически декларативный характер. Позже в докладе Раттенбаха будет констатировано: «Задержки и превышение мер предосторожности из-за переоценки британской блокады подразумевали серьезные трудности в осуществлении снабжения островов».

И наконец, в самом Порт-Стэнли аргентинцы столкнулись с крайне ограниченными возможностями порта по приему и разгрузке крупных транспортных судов. Разгрузка транспорта «Формоса» у единственного имевшегося грузового причала заняла десять дней, с утра 21 до вечера 30 апреля. Прибывшему 26 апреля второму блокадопрорывателю, теплоходу «Рио Каркаранья», пришлось разгружаться, стоя на рейде, с помощью кранового оборудования военного транспорта «Исла де лос Эстадос», выступавшего в роли лихтера, и к утру 1 мая большая часть груза, в т. ч. весь доставленный запас авиационного топлива, еще оставалась на борту судна.

Соотношение сил на театре военных действий. Состав сил военно-морских флотов Великобритании и Аргентины на театре военных действий к началу активной фазы конфликта выглядит следующим образом: британским трем атомным подводным лодкам, двум легким авианосцам, четырем эсминцам УРО и шести фрегатам УРО с аргентинской стороны противостояли один легкий авианосец, один крейсер, два эсминца УРО, три старых эсминца, три

⁸ Торговые суда «Рио Синсел», «Формоса», «Рио Каркаранья» государственной компании ELMA, «Мар дель Норте» частной компании «Ла Навиера», военный ледокол «Альмиранте Ирисар», военные транспорты «Баия Параисо» и «Баия Буэн Сусесо».

корвета и одна дизель-электрическая подводная лодка⁹. Если рассмотреть средневзвешенный возраст кораблей, у британцев этот показатель составляет 11 лет, а у аргентинцев – 30 лет.

Данные о соотношении корабельного ракетного, артиллерийского и авиационного вооружения приведены в таблице. Из нее видно, что британские военно-морские силы значительно превосходили по количеству зенитных ракетных комплексов и летательных аппаратов палубного и корабельного базирования, в то же время аргентинский флот имел перевес в артиллерийском вооружении, количество пусковых установок ПКР «Экзосет» было равным. Эти цифры позволяют составить представление о балансе сил в авианосном и надводном сражении.

Нет смысла подсчитывать суммарное количество торпедных аппаратов подводных лодок и противолодочного оружия надводных кораблей, поскольку боестолкновения между ними происходят с участием отдельных боевых единиц или корабельных групп, а фактические боевые свойства подлодок определялись прежде всего совершенством гидроакустической аппаратуры и их техническими характеристиками (скорость и малозумность хода, предельная глубина погружения и др.), основным же средством поиска и уничтожения подводных лодок являлись противолодочные самолеты и вертолеты. Важно подчеркнуть, что атомные субмарины были главным инструментом утверждения господства на море британским флотом и той статьей, по которой его превосходство являлось подавляющим, поскольку ВМФ Аргентины обладал слабыми возможностями для борьбы с ними. Стоявшие у аргентинцев на вооружении противолодочные торпеды Mk.44 являлись устаревшими, а малочисленность противолодочной авиации и слабые возможности ГАС надводных кораблей обуславливали их низкую боевую устойчивость от воздействия британских АПЛ.

В отношении средств дальней морской разведки и воздушного обнаружения ситуация складывалась неблагоприятно для обеих сторон: британцы не располагали самолетами ДРЛО, радиуса действия их базовых патрульных самолетов «Нимрод», базировавшихся на о. Вознесения, не хватало для полетов к Фолклендским островам (до тех пор, пока эти машины не получили оборудования дозаправки в воздухе), а потенциал БПА Аргентины ограничивался высокой степенью технического износа и почти полностью выработанным летным ресурсом самолетов «Нептун».

В целом, баланс морских сил был в пользу Великобритании. Однако ее превосходство на море частично возмещалось наличием у Аргентины многочисленной боевой авиации берегового базирования. В составе авиационных частей ВВС и трех ударных эскадрилий авиации ВМФ насчитывалось 178 боевых и учебно-боевых самолетов (или 125 за вычетом легких штурмовиков), из которых примерно 75% были в исправном состоянии. По состоянию на 1 мая 1982 года на материковых авиабазах юга страны для действий против британских морских сил было сосредоточено 75 ударных самолетов, в т. ч. 8 бомбардировщиков «Канберра», 12 истребителей «Мираж» ПИЕА, 18 истребителей-бомбардировщиков «Даггер», 4 истребителя-штурмовика «Супер Этандар» и 33 штурмовика А-4В и А-4С «Скайхок». Непосредственно на Мальвинских островах базировалось 12 легких штурмовиков IA-58А «Пукара», два MB-339А и четыре вооруженных учебно-тренировочных самолета Т-34С «Турбо Ментор». Этой воздушной армаде британцы могли противопоставить 20 палубных СВВП «Си Харриер» FRS.1 на авианосцах «Гермес» и «Инвинсибл» и два бомбардировщика «Вулкан» В.2 на о. Вознесения.

⁹ При подсчете из числа британских кораблей TF 317 исключены ЭМ УРО «Энтрим» и ФР УРО «Энтилоуп», находившиеся у о. Южная Георгия и о. Вознесения, из числа аргентинских кораблей – ДЭПЛ «Санта Фе», захваченная британцами 25.04.1982 на Южной Георгии, ЭМ «Альмиранте Домек Гарсия» и ДЭПЛ «Сантьяго дель Эстеро», числившиеся в резерве и фактически неспособные выходить в море, ДЭПЛ «Сальта», находившаяся в небоеспособном состоянии из-за повышенной шумности механизмов, и ЭМ «Сегуй», вышедший в море в составе GT 79.1, но вынужденный вернуться в порт из-за плохого состояния ГЭУ.

**Соотношение сил ВМФ Аргентины и Великобритании
в зоне военного конфликта по состоянию на 01.05.1982**

Страна	Аргентина	Великобритания
Боевые корабли		
Атомные подводные лодки	—	3
Дизельные подводные лодки	1	—
Легкие авианосцы	1	2
Крейсера	1	—
Эсминцы УРО	2	4
Эсминцы	3	—
Фрегаты УРО	—	6
Корветы	3	—
Противокорабельное и зенитное вооружение		
ПУ ПКР «Экзосет» ММ-38	28	28
Орудия 152 мм	15	—
Орудия 100–127 мм	31	11
ЗРК «Си Дарт» 1х2	2	4
ЗРК «Си Слаг» 1х2	—	1
ЗРК «Си Вульф» 1х6	—	4
ЗРК «Си Кэт» 1х4	2	6
Авиация палубного и корабельного базирования		
А-4Q «Скайхок»	8	—
S-2E «Треккер»	4	—
«Си Харриер» FRS.1	—	20
«Уэссекс» HAS.3	—	1
«Си Кинг» HAS.5, SH-3	2	20
«Си Кинг» HC.4	—	8
«Линкс» HAS.2, WG-13	2	9
«Уосп» HAS.1	—	2
«Алуэтт» III	3	—
Морская патрульная авиация		
SP-2H «Нептун»	2	—

Здесь нужно добавить, что уязвимость двух британских «плавающих аэродромов» от ударов с воздуха и моря по сравнению с аргентинскими береговыми авиабазами была намного выше, при том, что потеря или выход из строя хотя бы одного из авианосцев с высокой степенью вероятности могли привести к прекращению операции «Корпорейт», поскольку величины

авиагруппы единственного оставшегося авианосца в этом случае было бы недостаточно для продолжения наступательных действий.

Кроме количественного и качественного соотношения ВВТ, в рассматриваемых событиях большую роль играл такой фактор, как география. Британским вооруженным силам пришлось вести войну на огромном удалении от метрополии и пунктов постоянного базирования и в отсутствие оборудованных передовых баз на театре военных действий, со всеми вытекающими из это негативными следствиями, тогда как для Аргентины война в Южной Атлантике была практически «домашней». Помимо расстояний нужно учитывать суровый нрав пятидесятих широт, который делал длительное пребывание кораблей в море без захода в базу суровым испытанием даже без боевых соприкосновений с противником. Отдаленность театра военных действий от британской метрополии и внушительность аргентинских воздушных сил являлись теми основными факторами, с учетом которых многие военные аналитики, в том числе в СССР и США, в начале Англо-аргентинского конфликта прогнозировали победу Аргентины.

Подавляющий численный перевес аргентинской авиации немало впечатляет. Однако здесь географический фактор наоборот работал против аргентинцев. Можно, в частности, порассуждать, как бы сложился исход войны, если бы Фолклендские острова находились на полтораста морских миль западнее или восточнее. В первом варианте британцы оказались бы в несоизмеримо более сложном положении, во втором – аргентинцам не имело бы смысла сопротивляться, а лучше сразу попытаться вернуть решение проблемы в дипломатическое русло. Но все это из области альтернативной истории, в реальной же все сложилось так, как сложилось: аргентинская авиация могла действовать с материковых баз, но практически на пределе боевого радиуса, и это существенно снижало ее боевые возможности.

Оценивая качество личного состава противоборствующих сторон, следует отметить, что более высокая профессиональная подготовка британских военнослужащих, на которую указывает большинство исследователей, должна была компенсироваться лучшей мотивированностью аргентинских военных, вдохновленных идеей «восстановления Мальвин», которая стала неотъемлемым элементом национального самосознания аргентинцев.

Подытоживая, можно сказать, что обе воюющие стороны имели шансы выйти из схватки за острова победителем. Хотя от аргентинских вооруженных сил для этого требовалось проявить большую организованность и волю к победе, исход боевых действий не был заранее определен соотношением сил. Именно этим в значительной мере обуславливалось пристальное внимание к рассматриваемым событиям военных специалистов разных стран и широкой мировой аудитории.

Вызов на морской бой

Существуют различные точки зрения на датировку Фолклендской войны. В Великобритании и во всем мире ведут отсчет ее начала со 2 апреля 1982 года, дня ввода аргентинских войск на острова. Многие аргентинцы считают первым днем войны 1 мая, когда британские экспедиционные силы атаковали аргентинскую оборону на островах. Аналогичной точки зрения придерживаются и авторы Российской военной энциклопедии, датирующие Англо-аргентинский вооруженный конфликт маем – июнем 1982 года. Как заявил президент Аргентины генерал Л. Ф. Галтьери в первомайском радиообращении к нации: «Британская империя, воодушевленная бездоказательными результатами своей кампании давления, прибегла к прямому и неприкрытому применению силы, поэтому у аргентинцев нет другой альтернативы, кроме как ответить». М. Тэтчер в этой связи высказалась: «Многие политики призывали избегать применения силы, как будто Аргентина для отторжения островов не применила ее первой». В Лондоне хорошо понимали, что в сложившихся обстоятельствах отказ от применения военной силы равносителен отказу от Фолклендов, и твердо решили воспользоваться установленным 51-й статьей Устава ООН «правом на самооборону». А для контр-адмирала Дж. Ф. Вудворда, встретившего 1 мая 1982 года свой пятидесятилетний юбилей, первостепенными задачами в Южной Атлантике было нейтрализовать угрозу со стороны аргентинского флота и авиации, обеспечив морское и воздушное господство в зоне военных действий и создав благоприятный оперативный режим для осуществления блокады островов и предстоящей высадки морского десанта.

Согласно журналу боевых действий TG 317.8, корабли Вудворда вошли в пределы установленной Великобританией 200-мильной запретной зоны в 04:30 (07:30Z) 1 мая. Запланированные на эти сутки наступательные действия выражались в авиационных и артиллерийских ударах по аэродромам в Порт-Стэнли и Гуз-Грине. Другим, менее заметным, но не менее значимым, мероприятием, проводимым в ночное время, являлась заброска на острова разведгрупп для разведки возможных пунктов высадки морского десанта и сбора информации о силе и расположении войск аргентинского гарнизона. Однако главным стремлением было вызвать аргентинцев на морской бой. Как некогда писал Джулиан Корбетт¹⁰: «Обладание морем, достигнутое путем решительного боя, – таков „символ веры“ британского флота. Нет другого принципа, который так же полно выражал бы самый дух британского метода ведения войны на море».

Военная хитрость, дабы заставить аргентинский флот принять вызов, – попытаться создать у противника иллюзию начала полномасштабного вторжения на острова, рассчитывая таким способом спровоцировать его на активные ответные действия, втянуть в морское сражение и, используя превосходство в подводных лодках, нанести решительное поражение. Этот замысел вполне соответствовал установкам самих аргентинцев, которые, как мы помним, считали возможным бросить свои надводные морские силы в бой при условии, если британский флот окажется в тактически невыгодном положении при проведении развертывания сил десанта для высадки.

«Я надеялся, – пишет Вудворд, – что у оккупантов Фолклендских островов возникнет уверенность в том, что мы сопровождаем амфибийную группу кораблей, чего на самом деле не было. При этом, как я полагал, они должны поверить в то, что мы идем прямо на Порт-Стэнли для высадки морского десанта. Это должно было заставить аргентинские сухопутные войска сконцентрироваться в одном районе, в то время как мы на самом деле шли в дру-

¹⁰ Британский военно-морской историк и теоретик, автор трудов «Операции британского флота в Первую мировую войну», «Некоторые принципы морской стратегии» и др.

гое место. Аргентинцы были обучены морскими пехотинцами США, чей принцип десантных действий предполагает вход через парадную дверь, выбивая ее ногой независимо от того, заперта она или нет... Наш план был достаточно прост: сначала нанести мощный удар по аэродрому Порт-Стэнли с использованием бомбардировщика „Вулкан“ с острова Вознесения, затем на рассвете развить успех „Си Харриерами“ и одновременно нанести удар по взлетно-посадочной полосе в Гуз-Грине. При любом результате бомбардировки эти рейды принесут пользу: во-первых, создадут у аргентинцев уверенность, по крайней мере в течение следующих 24 часов, что мы планируем высадку непосредственно в Порт-Стэнли; во-вторых, утренние удары отвлекут их от наших реальных действий в ближайшие день и ночь – высадки отрядов спецназа на покрытые темнотой острова для выполнения опасной задачи по разведке оборонительных позиций противника. Кроме того, наши атаки вынудили бы аргентинцев показать нам свою оборону так, как не сможет сделать никакая разведка. Я надеялся в той или иной форме втянуть в бой их авиацию в течение одного или двух дней. Будучи необремененным нашими десантными кораблями, я стремился своей авианосной ударной группой выманить их флот под удар подводных лодок. И я надеялся с помощью мощных артиллерийских обстрелов с моря создать у сухопутных войск противника иллюзию высадки десанта, которой в действительности не будет».

Погода 1 мая 1982 года выдалась по меркам фолклендской поздней осени вполне погожей, с крепким западным ветром, умеренным волнением моря и рассеянными облаками с высокой нижней границей облачности. Видимость превышала 15 км, изредка шел дождь. К вечеру ветер стал стихать. Первыми в эти сутки в бой вступили Королевские ВВС, отбомбившиеся по летному полю островного аэропорта. В 04:37 ночную тишину разорвал грохот взрывов. Одиночный бомбардировщик «Вулкан» (№ ХМ607, командир – флайт-лейтенант Мартин Уизерс), стартовавший накануне вечером с аэродрома Уайдэвейк на о. Вознесения, сбросил двадцать одну 1000-фунтовую (454 кг) фугасную авиабомбу с высоты три тысячи метров. Одна из них попала точно во взлетно-посадочную полосу, образовав в асфальтовом покрытии глубокий кратер диаметром двадцать метров, остальные легли ровной цепочкой воронок за ее пределами. От осколков погибли трое аргентинских солдат и еще несколько человек получили ранения.

В Порт-Стэнли перепуганные местные жители выскакивали из своих домов, пытались спросонья понять, что происходит и куда бежать. «Сегодня в 4.37 утра нас буквально выбросило из наших кроватей страшнейшими взрывами. Дом словно оторвался от фундамента... К тому времени, как мы спустились с лестницы, со всех концов города открылся мощный шквал зенитного и пулеметного огня», – записал в своем дневнике один из жителей столицы Фолклендов. В районе самого аэропорта воцарилась ужасная суматоха. Прилежащие к нему расположения аргентинских 25-го пехотного полка и 601-го зенитно-артиллерийского дивизиона заполнились запахом гари, топотом армейских ботинок и гвалтом голосов, выкрикивавших приказания и сыпавших проклятья в адрес англичан. «Я сидел в своем кресле в диспетчерской вышке¹¹, – вспоминает майор Альберто Луис Янарьежо, – глубоко задумавшись, когда взрыв первых бомб внезапно вернул меня к реальности, и я оказался перед красным облаком, которое несло к башне, разбивая оконные стекла и сотрясая здание. Когда я пришел в себя, то был под креслом и услышал стоны капитана Довичи. Он упал с лестницы и сильно травмировал себе спину. Я спустился вниз и поспешил выбраться наружу, с винтовкой и шлемом, и лицезрел хаотичную ситуацию – люди бегают туда-сюда, раненые стонут, в небе красные вспышки разрывов снарядов наших зенитных орудий, бело-оранжевые ракеты». Но в целом нанесенный

¹¹ Как таковой диспетчерской вышки в аэропорту Стэнли не было. Имеется в виду командно-диспетчерский пункт, расположенный на втором этаже здания аэровокзала, при аргентинцах ставшего штабом ВВБ Мальвины.

урон не был критическим. Оставшаяся неповрежденной часть ВПП позволяла осуществлять полетные операции.

Нельзя сказать, что аргентинская ПВО совсем проспала этот авиаудар. Гарнизон Мальвин с 29 апреля находился в высокой боевой готовности, а противовоздушная оборона на боевом дежурстве. Вечером 30-го числа поступило оповещение, что, по данным разведки, на следующее утро следует ожидать нападения противника. Радар 601-го зенитно-артиллерийского дивизиона AN/TPS-44 около половины пятого утра обнаружил низколетящую цель, приближающуюся с северо-востока, на предельной дальности прямой радиолокационной видимости. Затем эхо-сигнал на экране ИКО РЛС раздвоился. Расчеты зенитных орудий и пусковых установок были подняты по тревоге, а из боевого информационного центра подтвердили, что своих самолетов в этом районе нет. Однако возглавлявший БИЦ подполковник авиации О. Л. Аранда Дураньона медлил с отдачей приказа на открытие огня. Зенитчики 601-го дивизиона его так и не дождались и стрелять могли, только если воздушная цель проявит очевидную враждебность.

Между тем количество отметок на дисплее увеличилось до шести. Британцы применяли РЭП – ставили имитирующие помехи, затем перешли к глушению рабочих частот аргентинских радаров. «Вулкан» в дополнение к штатному БРЭО нес на подкрыльевом пилоне контейнерную станцию РЭП AN/ALQ-101 (V) -10. Вопрос, в какой мере она смогла подавить работу аргентинских радиолокационных систем управления огнем, является дискуссионным¹², но при заходе на цель по бомбардировщику никто не стрелял. А затем с ночного неба начали сыпаться бомбы. Только после этого зенитная артиллерия аргентинцев открыла огонь, настолько же яростный, насколько и бесполезный. Не была своевременно объявлена и общая воздушная тревога. Зато потом уже никто не зевал. Разбуженный взрывами бригадный генерал Марио Менендес приказал войскам гарнизона приготовиться к отражению британского десанта.

Закончив бомбометание, «Вулкан» резко отвернул и стремительно покинул зону досягаемости аргентинских зенитных огневых средств. В 04:46 этот самолет, соблюдавший все предшествующее время радиомолчание, послал в эфир кодовое слово Superfuse¹³, означавшее, что авиаудар состоялся. «Где-то сообщалось, – комментирует Вудворд, – что этот сигнал вызвал бурную реакцию на ФКП британской ударной группы, но я этого не видел».

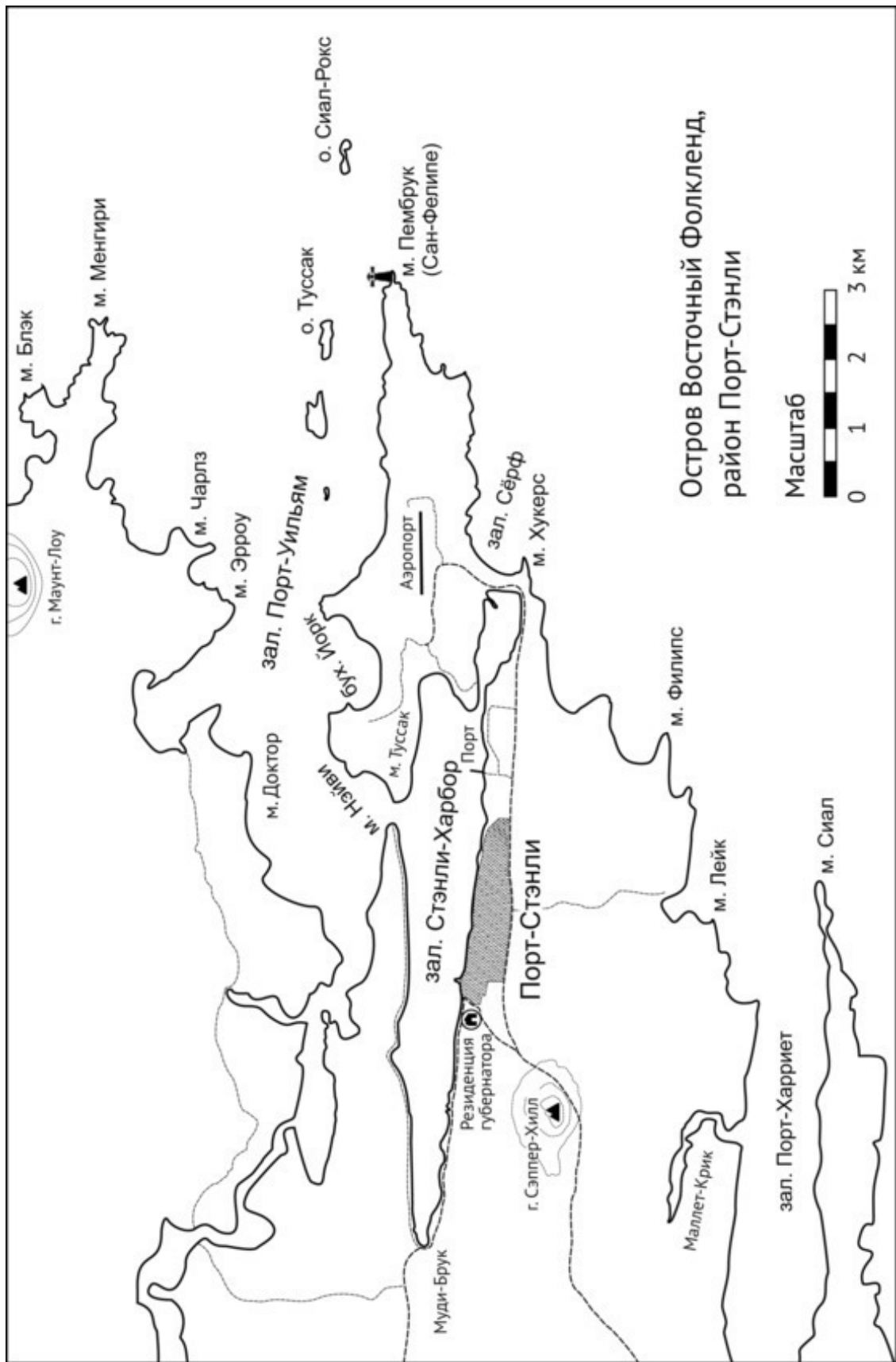
Тишина южноатлантической ночи вновь накрыла Фолкленды, лишь изредка нарушаемая на отдаленных пляжах рокотом вертолетных двигателей и испуганными криками пингвинов, – британские разведывательные группы высаживались на архипелаг. В Порт-Стэнли так некстати разбуженные жители занялись приготовлением раннего завтрака. И только в расположениях и на позициях аргентинских войск по-прежнему царило оживление, солдаты в спешке расчехляли орудия и занимали огневые точки, чтобы дать отпор британскому вторжению.

На командном пункте оперативной группы ВВС «Юг» в Комодоро-Ривадавии на донесение о воздушном ударе отреагировали отдачей приказа о посылке истребителей-перехватчиков. Пара «Миражей» ШЕА (позывные «Фьера», летчики м-р Х. Санчес, к-н М. Х. Червински) из состава 8-й иаг, каждый нес по одной РСД «Матра», две РМД «Мажик» и два 1700-литровых ПТБ, вылетела в 06:40 из Рио-Гальегоса, около 07:30 достигла воздушного пространства Порт-Стэнли, но не сумела установить радиосвязь с островным боевым информационным центром и, пробыв в назначенном районе двенадцать минут, ровно насколько хватало топлива, ушла в обратном направлении. Следующая пара аргентинских истребителей, вылетевшая из Рио-Гранде, появилась над островами после половины девятого утра.

¹² Как считается, станция РЭБ AN/ALQ-101 (V) -10 нейтрализовала радары аргентинской ПВО. Однако не факт, что все. Ветераны 601-го зенитно-артиллерийского дивизиона сухопутных войск Аргентины утверждают, что могли отразить авианалет, РЛСУО «Скайгارد» 35-мм ЗАУ «Эрликон» сохраняла работоспособность в условиях радиоподавления, но им требовался приказ об открытии огня по обнаруженной воздушной цели, который из-за общего замешательства своевременно отдан не был.

¹³ Обливать (англ.).

Восход солнца наступил в 08:02. Авианосная группа Вудворда к этому моменту находилась примерно в 95 морских милях к ОНО от Порт-Стэнли. Британцы действовали в широком тактическом построении. На удароопасные направления были выдвинуты эсминцы УРО Тип 42, выполнявшие роль радиолокационного и противовоздушного дозора. Каждый из авианосцев маневрировал самостоятельно в некотором отдалении один от другого и отвечал за свою сферу задач. «Инвинсибл», имевший на борту восемь «Си Харриеров» 801-й маэ, обеспечивал противовоздушную оборону. В предрассветных сумерках с него поднялась первая пара истребителей (лт.-кдр Дж. Э. Эйтон-Джонс, ф.-лт. П. Бартон) для несения боевого дежурства в воздухе. В задачи боевого воздушного патруля (САР) входили ПВО корабельной группировки и перехват самолетов противника. В последующие часы количество воздушных патрулей было увеличено до двух, в т. ч. за счет привлечения самолетов с авианосца «Гермес». Наведение истребителей, патрулировавших в небе к востоку и северо-востоку от Порт-Стэнли, осуществлялось: одной пары – с «Инвинсибла», другой – с эсминца «Глэморган». Их вооружение составляли две 30-мм пушки «Аден» и две УР «Сайдвиндер», длительность нахождения в воздухе – один час, после чего им на смену взлетали две другие пары. Для того чтобы береговой радар аргентинцев не вскрыл местонахождение авианосца, после взлета самолет на предельно малой высоте отдалялся от своего корабля-носителя и только затем поднимался на 6000 метров.



Специализацией «Гермес» с его двенадцатью «Си Харриерами» 800-й маэ было нанесение ударов по береговым целям. Утром 1 мая таковыми целями стали аргентинские аэродромы на острове Восточный Фолкленд. Девять самолетов во главе с командиром эскадрильи

лейтенант-командером Э. Д. Олдом должны были разбомбить аэропорт Стэнли, атаковав его двумя волнами: первая подавляет средства ПВО, вторая работает непосредственно по взлетно-посадочной полосе, авиатехнике и аэродромным сооружениям. Еще одно звено «Си Харриеров» под начальством лейтенант-командера Р. В. Фредериксена имело задачу нанести удар по полевому аэродрому в Гуз-Грине. Бомбовое вооружение британских самолетов составляли фугасные авиабомбы Mk.13/18 калибром 1000 фунтов¹⁴ и кассетные авиабомбы BL755¹⁵. Каждый «Си Харриер» нес по три бомбы: одна на центральном и две на подкрыльевых пилонах.

«Серые пальцы зари осторожно ощупывали небо на востоке, – вспоминает Дэвид Морган, один из пилотов КВВС, участвовавших в Фолклендской кампании в составе 800-й маэ, – пока мы, двенадцать человек, направлялись по мягко покачивающейся палубе к безмолвной массе наших полностью подготовленных к вылету „Си Харриеров“. Мы двигались слегка шаткой походкой, присущей современным летчикам-истребителям. Каждый из нас был отягощен летным шлемом, кислородной маской, противоперегрузочным костюмом, картами, гидрокombинезоном и слоями одежды с толстым ворсом, чтобы мы могли выжить в почти ледяной воде вокруг островов... У каждого пилота был 9-мм автоматический пистолет „Браунинг“ вместе с двумя снаряженными магазинами, что, вероятно, являлось более психологической, нежели практической мерой даже для такого, как я, вполне меткого стрелка».

«Си Харриер» флайт-лейтенанта Моргана стоял на палубе позади самолета Энди Олда, вооруженный тремя кассетными авиабомбами. «Они выглядели менее воинственными, чем 1000-фунтовые, – продолжает пилот. – Их тонкая оболочка предназначалась больше для аэродинамических функций, чем для нанесения урона, однако я не сомневался, что это оружие способно нанести серьезный ущерб, будучи примененным против наземных целей... Оставалось наскоро взглянуть на полетную карту, прежде чем „Гермес“ повернул на преобладающий западный ветер, убрали противоткатные упоры и швартовочные цепи, сделав самолет готовым к взлету... Мою машину обдало реактивной струей самолета Энди, когда его серая масса отделилась от края трамплина. Я быстро вырулил на старт и, получив отмашку и кивнув в последний раз палубному регулировщику, перевел РУД на максимум. В одно мгновение мощность двигателя стала тащить заблокированные задержниками колеса, и пару секунд спустя реактивный самолет, приводимый в движение десятью тоннами тяги двигателя, с огромной скоростью ринулся по направлению к рампе. Когда край палубы подо мной исчез, я повернул сопла и скакнул в воздух, имея скорость на семьдесят узлов ниже нормируемой скорости сваливания, и затем быстро перешел в горизонтальный полет»¹⁶.

Из-за технических неполадок, возникших на самолете флайт-лейтенанта Пенфолда, взлет ударной группы затянулся с 07:48 до 07:57. Но когда первый луч солнца осветил вершины корабельных мачт, «Си Харриеры» 800-й маэ уже построились в боевые порядки и начали полет по маршруту. Он проходил в полном радиомолчании и на сверхмалой высоте.

Ударная группа лейтенант-командера Эндрю Олда после десяти минут полета над морем в западном направлении повернула на юг и примерно в 08:20 достигла фолклендского побережья у крайней северо-восточной его оконечности, мыса Макбрайд-Хед, откуда, разминувшись с группой Фредериксена, устремилась вдоль береговой черты на юго-восток. На полете к заливу Беркли она разделилась. Четыре «Си Харриера» первой ударной волны (позывной «Ред»), ведомые лейтенант-командером Энтони Огилви, ушли вправо, чтобы атаковать

¹⁴ Основными типами свободнопадающих 1000-фунтовых (454-кг) фугасных авиабомб у британцев были бомбы Mk.13 и Mk.18, на смену которым затем пришли Mk.20 и Mk.22. Но обычно они проходят в тексте просто как 1000 lb HE.

¹⁵ У аргентинцев в описаниях британские авиабомбы BL755 фигурируют как Belouga, очевидно, по аналогии с более хорошо им известной французской кассетной авиабомбой BLG66 Belouga.

¹⁶ Трамплинный взлет осуществляется со скоростью более низкой, чем требуется для отрыва от горизонтальной поверхности. После схода с трамплина самолет выводится на взлетное значение угла атаки и через 2-3 с разгоняется до взлетной скорости.

с северо-запада аэропорт и предположительные позиции вражеских зенитных батарей, расположенные на близлежащих к нему холмах. Оставшиеся с комэском пять самолетов второй ударной волны (позывной «Блэк») зашли с северо-востока, проскочив на бреющем полете между островом Туссак и возвышенностью Келли-Рокс.

Авиаудары палубной авиации ВМФ Великобритании, 1 мая 1982 г.

Группа с позывным	Цель	Тип самолета	Борт. номер самолета	Пилоты	Вооружение
«Ред»	ПВО аэропорта Стэнли	«Си Харриер»	XZ500, XZ459, XZ496, XZ492,	лт.-кдр Э.Р.В. Огилви, лт.-кдр Г.У.Дж. Бэтт, лт.-кдр Н.У. Томас, л-т К.Р.У. Моррелл	454-кг ФАБ
«Блэк»	Аэропорт Стэнли	«Си Харриер»	XZ494, ZA193, XZ450, XZ455, ZA192	лт.-кдр Э.Д. Олд, лт.-кдр М.С. Блиссет, ф.-лт. Э.М. Болл, ф.-лт. Э.Р. Пенфолд, ф.-лт. Д.Г.С. Морган	КБ BL755, 454-кг ФАБ
«Тартан»	Аэродром Гуз-Грин	«Си Харриер»	ZA191, XZ460, XZ457	лт.-кдр Р.В. Фредериксен, л-т М. Хейл, л-т Э.Н. Макхарг	КБ BL755, 454-кг ФАБ

Сведения о времени начала британского авиаудара в разных источниках немного варьируются. Это произошло около 08:25. Группы Огилви и Олда заходили на цель с интервалом в одну минуту. Аргентинская зенитная артиллерия сразу обозначила свое присутствие, наполнив небо яркими трассерами и разрывами снарядов. Кроме того, было выпущено как минимум две ЗУР «Тайгеркэт» и одна ЗУР «Роланд». Но точность стрельбы хромала. Самолеты группы «Ред» произвели бомбометание с кабрирования с углом 45° с последующим отворотом для ухода из опасной зоны. Из двенадцати сброшенных ими 1000-фунтовых авиабомб девять были со взрывателями воздушно-ударного действия, подрывающими заряд на высоте 15 м над землей, и три – со взрывателями замедленного действия, с одночасовой задержкой. Аргентинская ПВО стойко перенесла этот наскок, и к моменту появления второй волны ее огонь стал даже еще более интенсивным. Однако густые клубы дыма от подожженного топливозаправщика затрудняли зенитчикам обзор. В группе «Блэк» четыре самолета несли кассетные бомбы и один парашютные 1000-фунтовые фугасные с замедленной детонацией. Бомбометание производилось ими с горизонтального полета с высот 45—60 м. В результате нанесенных авиаударов на летном поле были повреждены четыре гражданских легкомоторных самолета¹⁷, в т. ч. частный самолет губернатора Ханты «Цессна-172», уничтожен склад горючего, разрушено несколько вспомогательных построек, а в здании аэровокзала и КДП выбиты все стекла; самой ВПП нанесены лишь небольшие поверхностные повреждения, поскольку бомбы, сброшенные под слишком малым углом, рикошетировали от асфальта. Остались невредимы и оба базировавшихся в Стэнли легких штурмовика MB-339А авиации ВМФ Аргентины.

Нападавшая сторона потерь не понесла. Единственное попадание 20-мм снарядом в хвостовую часть получил замыкающий самолет (№ ZA192), пилотируемый Дэвидом Морганом.

¹⁷ Частные самолеты «Цессна-172» № VP-FAR, VP-FAS, VP-FBA и принадлежавший FIGAS самолет BN-2 «Айлэндер» № VP-FAY.

ном. Как он описывает: «Я быстро выровнял свой бомбовый прицел, поднял предохранитель и нажал кнопку сброса. Первая бомба отделилась от левого подкрыльевого пилона и после небольшой задержки взорвала два участка оболочки, обнажив 147 боевых элементов. Они, в свою очередь, разлетелись, образуя смертоносное облако, прокатившееся по аэродрому. Треть секунды спустя я почувствовал толчок, когда вторая бомба покинула центральный пилон под фюзеляжем и отлетела в сторону цели. Внезапно произошел сильный взрыв, и самолет начал вибрировать, как буровая установка. Считывать показания приборов на предмет повреждения двигателя было невозможно, но самолет, кажется, продолжал лететь. Теперь у меня возникла дилемма. Дело в том, что у „Харриера“ GR.3, если вы прервали последовательность сброса, требуется закрыть и снова открыть предохранитель, прежде чем остальная часть бомбовой нагрузки будет сброшена. Я не знал в точности логики прицельной системы „Си Харриера“ и просто нажал кнопку. Мгновенно послышался приятный стук – третья бомба отделилась и упала в направлении самолета, стоявшего на бетонной площадке возле здания диспетчерского пункта. Я сразу же нырнул в обильную дымовую завесу у башни. До сих пор помню, как прошел ниже уровня ее окон, войдя в клубы черного дыма... Когда я миновал облако дыма, система предупреждения об облучении издала резкую и пронзительную трель. Я захвачен радаром наведения ЗРК! Сейчас не время для спокойного полета. Бросаю самолет на девяносто градусов влево с сокрушительной шестикратной перегрузкой, чтобы иметь вражеский радар под прямым углом к моей траектории полета, и щелкаю тумблером воздушного тормоза для сброса диполей¹⁸. Радар потерял цель, и я смог повернуть вибрирующий самолет обратно в восточном направлении...»

На авианосец Морган, не будучи уверен в том, как поведет себя самолет при стандартной вертикальной посадке, приземлился с коротким пробегом. Как утверждается, это был первый случай, когда «Си Харриер» сел на палубу авианосца таким нештатным способом. Однако на проверку повреждение оказалось незначительным, истребитель починили за два часа, залатав зияющую дыру в вертикальном стабилизаторе.

Маршрут группы лейтенант-командера Родни Фредериксена (позывной «Тартан») пролегал по большой дуге вдоль северного побережья острова, а затем над Фолклендским проливом. Пройдя над ним на бреющем полете, она внезапно атаковала авиабазу Кондор с северо-запада несколько минут спустя после того, как группы «Ред» и «Блэк» отбомбились по главной островной авиабазе. Два «Си Харриера» с кассетными бомбами, один – с 1000-фунтовыми фугасными замедленного действия, сброс с малых высот. Противовоздушная оборона оказалась застигнута врасплох, и единственный огонь с земли был произведен в последний момент очереди из пулемета.

Эскадрилья «Пукара Мальвинас», включавшая двенадцать самолетов, под командованием майора Мигеля Наварро только два дня как перебазировалась в Гуз-Грин из Стэнли, еще не успев здесь толком обустроиться и приноровиться к раскисшей от дождей грунтовой ВПП. В пять часов утра 1 мая ее личный состав был поднят по тревоге. Поступил приказ с наступлением рассвета произвести вооруженную разведку окрестностей Пуэрто-Архентино и побережья полуострова Фресине в целях предотвращения британской вертолетной высадки. Выполнить его смогли только лейтенанты Альсидес Руссо и Роберто Чимбаро. На самолете Руссо при взлете повредилось колесо передней стойки шасси, и он лишь чудом сумел оторваться от земли. Стартовавшему следом за ними капитану Рикардо Грюнерту это сделать не удалось. Его «Пукара» (№ А-506) при разбеге угодила в рытвину и подломила стойку шасси, перегоро-

¹⁸ В британском флоте дипольные отражатели, используемые в качестве радиолокационных пассивных помех и представляющие собой обрезки алюминиевой фольги или полоски металлизированной ленты, именуется «соломой» (chaff). По пути следования в Южную Атлантику зампотех 800-й маэ лейтенант Ф. Хант в отсутствие специализированных устройств для постановки ЛЦ приспособил в качестве импровизированного контейнера для пачек ДРО люк воздушного тормоза «Си Харриера». Они крепились и сбрасывались с помощью замысловатой системы тросиков.

див взлетную полосу. Едва ее оттащили в сторону, как нагрянули «Си Харриеры». Результат авианалета: самолет лейтенанта Даниэля Юкича (№ А-527), готовившийся к взлету, уничтожен прямым попаданием поражающих элементов кассетной бомбы, погибли летчик и пять человек наземного персонала, 16 человек получили ранения, из них двое скончались при транспортировке в госпиталь. От осколков авиабомб пострадала еще одна машина, А-502, позже отремонтирована. Судьбу А-506 в тот же день разделила «Пукара» А-517 лейтенанта Мигеля Хименеса – при попытке подняться в воздух с перепаханной бомбами взлетки произошло разрушение передней стойки шасси, самолет скапотировал, зарывшись носом в мягкий дерн и высоко задрал хвост. Обе аварийные «Пукары» аргентинцы за невозможностью починить в полевых условиях выставили на краю ВПП в качестве ложных целей. Лейтенанты Руссо и Чимбаро, не найдя никаких признаков присутствия противника ни на море, ни в воздухе, получили приказ уходить на другой аэродром – морскую авиационную станцию Кальдерон на о. Пebbл. Туда же во второй половине дня перелетели остальные шесть оставшихся в строю самолетов эскадрильи.

«Си Харриеры» группы «Тартан» вернулись на авианосец в 08:55 полностью невредимыми. Таким образом, ущерб, понесенный британцами при осуществлении этих авиаударов, кроме потраченных боеприпасов и нервов, ограничился легким повреждением истребителя флайт-лейтенанта Моргана. Корреспондент радио Би-би-си, которое в то время еще имело репутацию честного и независимого СМИ и в значительной мере таковым являлось, Брайан Хэнраган засвидетельствовал слушателям вечерних новостей: «Я пересчитал их при вылете, пересчитал при возвращении – все на месте». В аргентинских официальных заявлениях и средствах массовой информации сообщалось о двух сбитых и двух поврежденных британских самолетах, а лейтенант Юкич объявлен героически погибшим в атаке на авианосец «Гермес», которому были нанесены тяжелые повреждения.

В аргентинской историографии, надо отдать ей должное, стараются придерживаться принципа двусторонности данных, хотя зачастую применяют его с изощренной находчивостью. «Аргентинцы по-прежнему отчаянно пытаются претендовать на успехи в действиях того дня, – пишет британский историк Мартин Миддлбрук в книге „Аргентинская борьба за Фолкленды“. – Даже когда в 1988 году писалась эта книга, бригадный генерал Хофре прислал мне экземпляр своей новой книги, написанной им вместе с офицером, который был его начальником штаба на Фолклендах. В ней даже приводятся серийные номера двух „Си Харриеров“, ХZ458 и ХZ491, которые, как утверждалось, были сбиты в районе Стэнли тем утром: первый – 35-мм пушкой, второй – ракетой „Роланд“. Фактически же оба самолета в тот день совершали перелет из Англии на остров Вознесения, а затем были доставлены к Фолклендским островам на контейнеровозе „Атлантик Конвейер“. Они благополучно вернулись в Англию после войны, но оба были потеряны в летных происшествиях: ХZ458 в 1984 году разбился в Шотландии в результате столкновения с птицей, а ХZ491 в 1986 году упал в море из-за израсходования топлива во время полета с нового авианосца „Арк Ройял“. Пусть аргентинцы считают это прикрытием, чтобы утаить потерю двух „Си Харриеров“ в Стэнли, но мой зять в 1986 году служил техником на „Арк Ройяле“ и часто занимался обслуживанием ХZ491»¹⁹.

Капитан дальнего плавания Эдгардо дель Элисине в своих воспоминаниях «Миссия „Рио Каркараньи“ на Мальвинах» с потрясающей убедительностью приводит эпизод сбития британского самолета: «Наша ПВО энергично ответила на авиаудар. С мостика мы стали свидетелями, как самолет „Харриер“, атаковав аэродром бомбами с востока, развернулся на 180 градусов

¹⁹ Имелась в виду книга Jofre O.L., Aguiar F.R. Malvinas: La Defensa de Puerto Argentino (Buenos-Aires, 1987). Сам М. Миддлбрук в книге «The Falklands War», впервые опубликованной в 1985 году под названием «Operation Corporate: the Falklands War, 1982», а затем издававшейся в 2001 и 2012 годах, нисколько не смутясь, записывает на счет британских вертолетчиков потопление 3 мая 1982 г. авизо «Комодоро Сомешера», находившегося в тот момент за много морских миль и после Фолклендской войны долгие годы служившего в составе ВМФ Аргентины.

и пролетел на малой высоте очень близко к нам и открыл огонь из пушек. Взрывы снарядов обрушились на поверхность воды у левого борта. Спустя несколько мгновений тот же самолет взмыл в небо и был поражен аргентинской ракетой. Он, подобно огненному шару, упал объятый пламенем в море у входа в залив. Экипаж судна разразился радостными криками и аплодисментами, как при просмотре спортивного мероприятия». Все-таки аргентинцы наделены удивительно живым воображением и талантом рассказчика!

Судно «Рио Каркаранья» стояло у причала Порт-Стэнли. В военном порту Мальвин оповещение о возможном британском нападении было получено еще в начале суток 29 апреля, в связи с чем два из четырех находившихся здесь крупных судов: военные транспорты «Баия Буэн Сусесо» (кдп О. М. Ньежа) и «Исла де лос Эстадос» (кдп Т. Н. Панигади) – в тот же день отбыли к заливу Фокс-Бей, подальше от Порт-Стэнли. Двумя другими были теплоходы компании ELMA «Формоса» (кдп Х. К. Грегорио) и «Рио Каркаранья» (кдп Э. дель Элисине). Первый из них спешно заканчивал разгрузку, после чего должен был уйти с Фолклендов, а второй, все еще полный ценного воинского имущества, до вечера 30 апреля ожидал, когда освободится место у причальной стенки.

Утром 1 мая разбуженный грохотом взрывов бомб, сброшенных «Вулканом», начальник порта капитан 2 ранга Адольфо Гаффольо приказал немедленно привести все службы и плавсредства в полную готовность. Было ясно, что за этим авиаударом последуют другие. Предметом особого беспокойства являлся транспорт «Рио Каркаранья» с тысячей с лишним бочек авиационного топлива на борту. Однако в то утро война обошла его заведование стороной, у британцев оказались иные приоритеты. Тем не менее «Рио Каркаранья» в 10:15 покинул Стэнли-Харбор, уходя вдоль побережья на юг. В 16:30 это судно встало якорь в бухте Радель-Торо у южной оконечности полуострова Лафония до прояснения обстановки. Теплоход «Формоса» отбыл незадолго до полудня, чтобы вернуться в Аргентину.

«Дату 1 мая 1982 года я буду ярко помнить всю жизнь, – вспоминает Мигель (Михаил) Беликов, потомок белоэмигрантов, кадетом морской школы стажировавшийся на теплоходе „Формоса“. – В этот день английские бомбардировщики впервые налетели на Пуэрто-Архентино. Около 4 часов утра произошла первая атака на аэродром. В дремучей темноте лишь были видны взрывы и трассирующие снаряды. В 8 часов утра последовала вторая атака. Рассвело, и мы уже ясно видели вражеские самолеты и разрывы в небе снарядов аргентинской противовоздушной обороны. Мы стояли на якоре в паре километров от аэродрома, так как уже окончили разгрузку. Но не могли немедленно отчалить, поскольку для стабильности „Формосе“ был необходим балласт. Лишь к полудню нам удалось загрузить трюм водой. Мы отчалили, держа курс на юг, так как подразумевалось, что английская эскадра находится севернее Пуэрто-Архентино».

Еще два судна командования ВМС «Мальвины»: малый теплоход «Форрест» (ставший аргентинским трофеем 2 апреля 1982 г.) и сопровождавший его патрульный катер морской префектуры «Ислас Мальвинас», возвращавшиеся из транспортного рейса к о. Пebbл, – были застигнуты британским авианалетом в заливе Порт-Уильям, где решили переждать до вечера.

Суда и катера группировки ВМС «Мальвины»

ARA «Bahía Buen Suceso» (2398 т/ 3834 брт, кдп О. М. Ньежа/ кап.Зр. Э.Э. Жуковски*) – транспорт ВМФ Аргентины, прибыл 11.04.1982;

ARA «Isla de los Estados» (? т/1542 брт, кдп Т. Н. Панигади/ кап.Зр. А.А. Пажарола) – транспорт ВМФ Аргентины, прибыл 02.04.1982;

ARA «Forrest» (250 т, кап. л-т Р.Г. Молини) – судно Компании Фолклендских островов, захвачено 02.04.1982;

ARA «Monsunen» (326 т, кап. л-т Х.А. Гопцевич Каневари) – судно Компании Фолклендских островов, захвачено 02.04.1982;

ARA «Penélope» (? т, кап. л-т О.Г. Шанос) – парусно-моторная шхуна Компании Фолклендских островов, захвачена 02.04.1982;

PNA «Islas Malvinas» (81 т, субпрефект Э.А. Ольмедо) – катер СБО Аргентины, прибыл 13.04.1982;

PNA «Río Iguazú» (81 т, ст. офицер Х.К. Каррега) – катер СБО Аргентины, прибыл 13.04.1982;

«Río Carcarañá» (6464 т/ 8482 брт, кдп Э. дель Элисине/ кап.Зр. Д.Э. Робело) – транспортное судно государственной судоходной кампании ELMA, прибыло 27.04.1982;

«Yehuín» (756 т, кап.Зр. Э.Р. Шамби) – океанский буксир нефтяной компании Geomatter S.A., прибыл 01.05.1982;

Кроме того в распоряжении командира военного порта Мальвин находились буксир «Lively», несамоходная нефтеналивная баржа, моторный катер «James Caird» (бывш. брит.) и два десантных катера EDPV (№№ 9 и 23), снятых с ТДК «Cabo San Antonio».

** Указаны: водоизмещение, брутто-регистрационный тоннаж, гражданский капитан судна и начальник военно-морской партии.*

Самолеты 800-й эскадрильи, вернувшись на авианосец «Гермес» после нанесения ударов по аэродромам противника, были перевооружены ракетами «Сайдвиндер» в уверенности, что аргентинский ответ не заставит себя ждать. Однако на этом наступательные действия британского флота не закончились. На запад протянулось двое щупалец – группы боевых кораблей под командованием кэптенов Дж. Ф. Кауарда и М. Э. Бэрроу в 08:20 получили приказ отделиться от главных сил TG 317.8 и выдвинуться к архипелагу.

Первая из них, включавшая фрегаты УРО «Бриллиант» и «Ярмут», направилась к мысу Макбрайд-Хед, где по данным разведки, установленным из расшифровки аргентинской радиogramмы, находилась позиция субмарины «Сан Луис». Туда же, для их усиления, позже вылетели три вертолета «Си Кинг» HAS.5 из состава 826-й эскадрильи. Впрочем, контакты с подводными целями начали будоражить британское соединение с раннего утра, задолго до того, как эти два корабля достигли назначенного района противолодочного поиска. Первый такой доклад поступил в 05:21 от эсминца УРО «Шеффилд». Хотя он был быстро реклассифицирован в NONSUB (nonsubmarine – не ПЛ), в дальнейшем тревожные сообщения стали сыпаться каждые полчаса, чему в фолклендских водах способствовали сложные гидрологические условия и обилие морской фауны. Незадолго до семи часов утра «Бриллиант» установил гидроакустический контакт, классифицированный как POSSUB (possible submarine – возможно, ПЛ). Однако командир фрегата кэптен Кауард был стопроцентно уверен, что имеет дело с аргентинской подлодкой. Корабль покинул свое место в боевом порядке, чтобы вести преследование, и затем, в 07:03 и 07:09, произвел пуск двух торпед Mk.46. Обе взорвались вскоре после вхождения в воду. Появившиеся на водной поверхности пятна китового жира показали, что их жертвами стали морские животные.

Корабельной группе кэптана Бэрроу в составе эсминца УРО «Глэморган», фрегатов УРО «Алэкрити» и «Эрроу» было приказано следовать к Порт-Стэнли, чтобы произвести артиллерийский обстрел аэропорта и позиций аргентинских войск вокруг него, а «Глэморгану» – также взять на себя управление действиями одной из пар истребителей боевого воздушного патруля. Адмирал Вудворд в мемуарах отмечает, что его решение «не нашло одобрения со стороны Нортвуда, где очень беспокоились о возможной потере ракетного эсминца. Однако возражения оттуда поступили слишком поздно, когда корабли уже выдвигались. Нортвуд с неохотой согласился, осознав, что было бы нелепо возвращать их назад».

К 13:30 группа «Глэморгана» находилась примерно в 30 морских милях восточнее Порт-Стэнли, слишком далеко, чтобы перехватить уходившие вдоль берега на юг теплоходы «Рио Каркаранья» и «Формоса». Остались эти суда незамеченными и с воздуха: их не обнаружили ни «Си Харриеры» воздушного патруля, ни корабельные вертолеты. Во второй половине дня кэптен Бэрроу по приказу с «Гермеса» вышел на артиллерийскую огневую позицию южнее м. Пембрук. «Глэморган» имел двухорудийную 114-мм АУ Mk.6, «Алэкрити» и «Эрроу» – по одной 114-мм одноорудийной АУ «Виккерс» Mk.8. Для огневого поражения было назначено шесть целей: стоянка самолетов на аэродроме, затем дорога, ведущая от аэродрома в город, предположительные позиции аргентинских РЛС дальнего обнаружения на горах Сэппер-Хилл и Маунт-Уильям и две вероятные артиллерийские позиции.

Обстрел побережья начался в 16:30 и производился с дистанций 11—14,5 тыс. м, за пределами досягаемости аргентинских 105-мм гаубиц M56. Корректировка огня осуществлялась высаженным с вертолета офицером-корректировщиком 148-й батареи АИР с горы Маунт-Лоу, расположенной севернее залива Порт-Уильям, примерно в 8 км от аэродрома. Британские снаряды рвались вокруг взлетной полосы, не нанося ей существенных повреждений. Затем огонь был перенесен на другие цели. Однако вскоре сами корабли подверглись удару. Звено истребителей-бомбардировщиков «Даггер», шедших на бреющем полете, внезапно появилось с северо-востока. Их атака, которая более подробно будет описана в одной из следующих глав, заставила британцев прервать артобстрел и уйти мористее, возобновив его только с наступлением темноты.

Другим примечательным эпизодом было приключение вертолета «Линкс» (№ XZ736) с фрегата «Алэкрити». Ему надлежало доставить офицера-корректировщика из 148-й батареи АИР капитана К. Ч. Брауна, тогда как другой офицер-корректировщик капитан У. Э. Маккракен и вертолет с фрегата «Эрроу» состояли в резерве, готовые вылетать при первой необходимости. Кристофер Браун убедил вертолетчиков лейтенант-командера Бэрроуза и лейтенанта

Слимэна не брать противокорабельных ракет «Си Скъюа», о чем они вскоре крупно пожалели, и ограничиться 7,62-мм пулеметом L7A2 в пассажирской кабине, при котором состоял старшина по прозвищу Школяр (его фамилии никто из описывавших впоследствии этот эпизод не помнил).

Взлетев с фрегата юго-восточнее Порт-Стэнли, вертолет сделал широкую петлю – на северо-восток, подальше от мыса Пембрук и аргентинских зениток на аэродроме, затем на север, к заливу Беркли, и от острова Кидни на запад – к горе Маунт-Лоу. Однако по пути они наткнулись на скрывающийся в заливе Порт-Уильям «рыбацкий катер под бело-голубым флагом с солдатами на борту» (малый теплоход «Форрест») и, дабы скрасить монотонность выполняемого боевого задания, решили обстрелять из пулемета. Это оказалось не очень удачной затеей, поскольку атакованное судно ответило пулеметным огнем, а когда вертолет, сделав круг за островом Кидни, второй раз зашел на цель, на авансцене возник катер «Ислас Мальвинас», вооруженный двумя крупнокалиберными пулеметами Браунинга. Иными словами, у аргентинцев появилась вполне реальная возможность открыть счет сбитых летательных аппаратов противника.

Впрочем, тут показания участников несколько расходятся. В версии лейтенанта Роберта Слимэна, второго пилота «Линкса», британцы с самого начала набросились на катер береговой охраны, заставив расчеты его 12,7-мм пулеметов (Слимэн возводит и их в ранг 20-мм орудий) попрятаться в укрытия. «Миновал остров Кидни, мы заметили аргентинский патрульный катер и рыбацкое судно (которое мы сочли „местным“). Наш Школяр (корабельный инструктор), в прошлом пулеметчик территориальной армии, управлявший нашим единственным пулеметом (GPMG), открыл огонь по патрульному катеру, и оба его 20-мм орудия были „заглушены“... К сожалению, рыбацкое судно не было „местным“ и обратило против нас свои пулеметы, добившись в нас нескольких попаданий. Одна пуля прошла через лобовое стекло передо мной. К счастью, мы отвернули влево, и, будучи хорошим пилотом, я смотрел влево, так что пуля не прошла у меня в затылке!»

Вертолет получил минимум восемь пулевых попаданий, в т. ч. в лобовое стекло и в топливный бак, но никто на его борту не пострадал. Однако после приземления у подножия Маунт-Лоу обнаружилось, что горючее вытекает. Поэтому решили срочно возвращаться на корабль, запросив по радио задействовать резервного корректировщика. «Они приземлились на „Алэкрити“ с сухим, как кость, топливным баком, – пишет бывший офицер-корректировщик артиллерии Хью Макманнерс²⁰. – Только тогда пилоты обратили внимание на пулевые отверстия, которые не произвели на них должного впечатления. Уилли Маккракен, находившийся на втором вертолете, слушал радиопереговоры, делая заметки для своей собственной вылазки. Много позже он рассказал мне, что, по мере того как разворачивалась эта драма, лицо его пилота, а он полагал, что и его собственное, становилось все бледнее и бледнее». Аргентинцы в этой стычке никакого существенного урона не понесли, но дерзкая выходка противника оставила их в немало обалдевшем состоянии. Сами участники приключения полагали, что если их вертолету так досталось, то атакованное плавсредство наверняка просто-таки изрешечено пулями. Поэтому в британских публикациях, написанных по горячим следам, можно прочесть, что патрульный катер «Ислас Мальвинас» был серьезно поврежден пулеметным огнем вертолета «Линкс».

Кроме того, с эсминца «Глэморган» взлетел вертолет «Уэссекс» HAS.3 лейтенанта Д. Найта, вооруженный ПКР AS-12. Его задачей было караулить выход из залива Порт-Уильям на случай, если какое-нибудь аргентинское судно, спасаясь от артобстрела, попытается выйти

²⁰ В то время капитан, офицер-корректировщик 148-й батареи артиллерийской инструментальной разведки 29-го артиллерийского полка командос. Воспоминания Хью Макманнерса (McManners H. «Falklands Commando») приводятся в переводе О. Г. Климова.

в открытое море. Экипаж этой машины испытал сильные ощущения, увидев, что к ним устремились две зенитные ракеты «Тайгеркэт». Обе прошли мимо. После этого командир вертолета, решив, что продолжать находиться в назначенной ему зоне патрулирования смертельно опасно, запросил разрешения вернуться на эсминец, но ему ответили: «Извините, корабль находится под авиаударом».

Минно-заградительная деятельность аргентинского флота

Прослеживая историю артобстрелов британскими кораблями побережья в районе Порт-Стэнли, читатель может задаться вопросом, почему район их огневого маневрирования всегда находился южнее мыса Пембрук и никогда восточнее него. Ответ прост: восточные подходы к Порт-Стэнли были прикрыты минными заграждениями, британцы знали их расположение и учитывали это при выполнении огневых задач, маневрируя гораздо южнее.

Аргентинцы 16 и 17 апреля 1982 г. выставили две минные банки к северо-востоку и юго-востоку от м. Пембрук. В качестве импровизированного минзага выступил военный транспорт «Исла де лос Эстадос». Двадцать две якорные гальваноударные мины модели 1925 года доставил в Пуэрто-Архентино транспорт «Баия Буэн Сусесо». Для удобства погрузки и перевозки каждая мина была заключена в специальный решетчатый ящик. Эту же тару хотели использовать и в процессе постановки мин, сбрасывая смертоносные рогатые шары в воду при помощи судового крана, для чего клетки-ящики были снабжены тросовыми устройствами дистанционного открывания. Однако в первом же выходе в ночь на 15 апреля, когда несовершенство технического решения усугубилось изрядно посвежевшей погодой, это едва не закончилось бедой. Створку поднятого краном ящика сначала заклинило, а при попытке опустить его на место произошло запоздалое открывание, и боеприпас с высоты рухнул на грузовую палубу судна, где находились все остальные мины. Взрыва не случилось благодаря наличию предохранительного прибора. А может, запал не сработал от старости или брака. Упавшую мину дезактивировали, неудачливый заградитель вернулся в порт. Там судовым механикам с обоих военных транспортов пришлось работать не покладая рук, и в следующий раз «Исла де лос Эстадос» отправился на минную постановку, имея на корме приваренные V-образные наклонные направляющие, по которым мины на тележке-якоре скатывались в воду.

Особая роль в ходе производимых минных постановок отводилась теплоходу «Форрест». Его задача состояла в том, чтобы, натужно гремя ходовыми механизмами, маневрировать мористее ставящего мины транспорта и отвлекать внимание вражеских подводных лодок, а при наихудшем стечении обстоятельств служить акустической ловушкой для их самонаводящихся торпед, тогда как сам «Исла де лос Эстадос» держал максимально малошумный ход. Для достижения большего шумового эффекта на «Форресте» свесили в воду якорные цепи, которые волной било о его борта. Готовность экипажа маленького судна к самопожертвованию не нашла отклика со стороны противника. Британские подводники, не имея приказа атаковать, проявили индифферентность к выходившим в море аргентинцам. Тем не менее АПЛ «Спартан» вела наблюдение и вскрыла факт постановки, опознав ставившее мины судно как танкодесантный корабль «Кабо Сан Антонио», и примерное расположение минных заграждений, что сильно снижало их боевую эффективность.

На том, собственно говоря, минно-заградительная деятельность аргентинского флота в обороне Фолклендских островов завершилась за исчерпанием запаса мин. Еще примерно полсотни мин должен был доставить из Мар-дель-Платы теплоход «Кордова», однако это судно оказалось не в состоянии вместить все собранные грузы, приоритет имело армейское имущество, поэтому мины так и остались на причале, а сам транспорт из-за британской блокады островов все равно не ушел дальше Пуэрто-Десеадо.

«Си Харриеры» против «Миражей»

В литературе по Англо-аргентинскому конфликту до сих пор встречается утверждение, что одна из основных причин неудач аргентинской авиации в воздушных боях над Фолклендами состояла в том, что британцы имели на вооружении новейшие всеракурсные ракеты AIM-9L, способные наводиться на нагрев передней кромки крыла, тогда как аргентинские истребители были вооружены устаревшей модификацией ракеты «Сайдвиндер» AIM-9B, от которой британские летчики легко уклонялись. В этом утверждении содержатся сразу две неточности. Во-первых, ракеты AIM-9B в Аргентине на тот момент использовались только в авиации ВМФ. Ими были вооружены палубные штурмовики «Скайхок» A-4Q, которые ни разу в воздушные бои с британскими самолетами не вступали. Во-вторых, хотя специалисты компании «Рейтеон» много сделали для улучшения чувствительности инфракрасного сенсора, сведения производителя о всеракурсности AIM-9L являлись сильно преувеличенными. Эта проблема в ракетах класса «воздух – воздух» с тепловой головкой самонаведения фактически не решена до сих пор, а в ходе Фолклендской войны все успешные пуски УР «Сайдвиндер» были произведены британцами в заднюю полусферу противника. Кстати, французская ракета R.530, которую несли аргентинские «Миражи», тоже позиционировалась компанией «Матра» как всеракурсная, что слабо соотносилось с ее реальными боевыми свойствами.

В целом же ракета «Сайдвиндер» AIM-9L представляла весьма совершенное для своего времени оружие. Первое ее боевое применение состоялось 19 августа 1981 года, когда пара истребителей F-14 «Томкэт» ВМФ США сбила над заливом Сидра два ливийских истребителя-бомбардировщика Су-22. При пуске в заднюю полусферу ГСН надежно захватывала цель и у противника почти не оставалось шансов стряхнуть с хвоста вцепившуюся в него ракету. В конструкции ГСН было применено фотоспротивление из сурьмянистого индия, а для его охлаждения использована криогенная система. Также были увеличены максимальный угол отклонения и скорость слежения координатора цели. Еще одним апгрейдом явился лазерный неконтактный взрыватель DSU-15A/B. Сама осколочно-фугасная боевая часть WDU-17/B, тоже новая, массой 8,32 кг состояла из двух слоев стальных стержней с насечкой для образования осколков заданного размера. Ракета имела стартовую массу 86 кг, летела со скоростью 2,5М и могла применяться на дальность до 18 км, хотя реальная дистанция уверенного захвата цели в маневренном воздушном бою была существенно меньше и ограничивалась несколькими километрами. Стоявшие на вооружении ВВС Аргентины РМД с тепловой ГСН R.550 «Мажик» и «Шафрир-2» по своей эффективности соответствовали предыдущему поколению «Сайдвиндеров» (AIM-9G/H)²¹. Это отставание, вероятно, могло проявиться, когда бы аргентинцы выпускали ракеты, как положено, в заднюю полусферу цели и с разумных дистанций, однако британцы им такой возможности не предоставили.

Гораздо в большей степени на исход боестолкновений в воздушном пространстве над Фолклендами повлияли другие факторы. Во-первых, «Си Харриер» превосходил «Мираж» практически по всем летно-техническим характеристикам, существенным для ведения ближнего воздушного боя²². Более высокая скорость аргентинских самолетов, фактически единственное, в чем они опережали противника, позволяла им спастись бегством, но в маневренном бою особых преимуществ не давала. Во-вторых, аргентинцам пришлось действовать

²¹ Имеется следующая статистика: в ходе воздушных боев во Вьетнаме из 452 ракет AIM-9B/D/E/G/J, выпущенных американскими самолетами, в цель попали 80 (18%), на Ближнем Востоке в результате 176 пусков УР «Шафрир-2» израильтянами сбито 89 самолетов (51% успеха). На Фолклендах процент попаданий в цель УР AIM-9L составил 82%.

²² Он также мог использовать управление вектором тяги для уклонения от атак с задней полусферы посредством резкого торможения, но этой возможностью британским летчикам в ходе Фолклендского конфликта воспользоваться так и не довелось.

на значительном удалении от своих аэродромов, что заставляло совершать полеты на больших высотах (где расход топлива меньше), ограничивало время нахождения над архипелагом и снижало боевые возможности истребителей. «Миражи», летая из Рио-Гальегоса с двумя 1700-литровыми подвесными топливными баками, имели возможность пребывать на «боевой арене» только двенадцать минут, действуя на больших высотах, и всего пять минут в случае снижения на малые высоты. Существует, впрочем, мнение, что, имея аргентинцы большее время для боевого контакта, это только бы увеличило список их потерь. Истребители-бомбардировщики «Даггер», летавшие с тремя ПТБ 1300 л из Рио-Гранде и Сан-Хулиана, могли оставаться в воздухе над островами на несколько минут больше, но в целом менее подходили для ведения воздушного боя. В-третьих, стоявшая на «Миражах» БРЛС «Сирано» была неэффективна в нижней полусфере. Она не видела «Си Харриеры», поджидавшие аргентинцев на меньших высотах. «Даггер» же вообще не имел поискового радиолокатора и обладал лишь простейшим радиодальномером «Аида» II. Поэтому при поиске целей аргентинским летчикам приходилось руководствоваться данными наведения с земли, которые поступали с задержкой по времени и не всегда были точными. С несовершенством радаров одновременно столкнулись и британцы. Установленная на «Си Харриерах» БРЛС «Блю Фокс» страдала от помех переотражений эхо-сигнала от земной и особенно от водной поверхности. Вследствие этого британские воздушные патрули испытывали сложности с обнаружением и перехватом низколетящих аргентинских самолетов, вторгавшихся для нанесения ударов по кораблям.

И, наконец, вся эта боевая техника находилась в руках летчиков, мастерство которых, скорее всего, являлось решающим фактором. Аргентинские пилоты имели внушительный по европейским меркам налет и были отличными пилотажами, но не слишком замысловатыми бойцами. Их тактика сводилась к выпуску ракет на встречных курсах с дальней дистанции, а в хвост британскому самолету они умели зайти, только внезапно спикировав с большой высоты, когда тот не ожидал атаки. Все, на что они показали себя способными в ближнем бою, это азбучный маневр «ножницы», заключающийся в переменной смене направления виража. В особенности плохо дело обстояло в эскадрильях «Даггеров», для которых истребительная роль считалась второстепенной. Британские пилоты были лучше натренированы, хотя тоже не все. Наиболее подготовленной к ведению воздушного боя считалась 801-я эскадрилья на «Инвинсибле» (включая стажировавшихся в ней пилотов КВВС), в меньшей степени 800-я на «Гермесе». А вот результаты серии учебных поединков, проведенных летчиками 1-й эскадрильи КВВС с французскими коллегами на «Миражах», вызвал у представителей командования британской морской авиации легкий приступ паники, способен ли «Си Харриер» вообще противостоять аргентинским истребителям. Однако командир 801-й эскадрильи Найджел «Шарки» Уорд заверил начальство, что причин для тревоги нет и не следует делать преждевременных выводов на основании отчета наскоро обученных сухопутных пилотов штурмовиков, их тактику он охарактеризовал как «неразумную и предсказуемую», а сам отчет назвал «не стоящим бумаги, на которой он написан». «Си Харриер» лейтенант-командер Уорд считал отличной боевой машиной, а своих подчиненных – прекрасно подготовленными к воздушным схваткам.

Первые аргентинские истребители утром 1 мая появились над Порт-Стэнли еще до наступления рассвета. Это были «Миражи» ШЕА (летчики м-р Х. Санчес, к-н М. Х. Червински, позывные «Фьера»). В штабе ОГ ВВС «Юг» разумно предположили, что после бомбардировки, произведенной «Вулканом», британская авианосная группа нанесет авиационные удары по наземным объектам на Мальвинских островах, удерживаясь на расстоянии, превышающем боевой радиус действия аргентинских истребителей-бомбардировщиков; в связи с этим необходимо прикрыть воздушное пространство над островами истребителями «Мираж» и «Даггер». Истребительные эскадрильи, базировавшиеся в Рио-Гальегосе, Рио-Гранде и Сан-Хулиане, были приведены в полную боевую готовность. Самолеты, снаряженные

для ведения воздушного боя, вылетали на патрулирование к островам, одна пара сменяя другую. Наведение их на цель должно было осуществляться по данным РЛС AN/TPS-43 с наземного боевого информационного центра, который летчики называли «Радар Мальвинас»²³. Однако промежутки между вылетами оказались слишком большими, и к моменту авиаудара «Си Харриеров» следующая пара истребителей, «Даггеры» (к-н К. А. Морено, л-т Э. Р. Вольпони) из состава 6-й иаг, стартовавшая в 07:45 из Рио-Гранде, прибыть в назначенный район не успела и помешать атаке не смогла.

«В 07:30, – вспоминает Карлос Морено, – мы получили приказ вылететь для воздушного прикрытия Мальвинских островов. Конфигурации вооружения: три подвесных топливных бака, две ракеты класса „воздух – воздух“, а также пушки. Наиболее сложен был взлет, потому что при максимальном взлетном весе разбег получался длинным, а взлетно-посадочная полоса была очень короткой, да еще и в темноте. В 07:45 мы вместе с лейтенантом Вольпони приступили к выполнению нашей первой боевой задачи. Погода стояла плохая: дождь и низкая облачность. Наш позывной в этом вылете был „Торо“. Примерно в 08:25, будучи в пятидесяти милях²⁴ от Пуэрто-Архентино, мы связались с „Радаром Мальвинас“, и оператор сообщил нам, что аэропорт находится под авиаударом и что горящий „Харриер“ упал в порту...»

Сорвалось и боестолкновение с британским воздушным патрулем. Аргентинские истребители, наводимые операторами БИЦ, и пара «Си Харриеров» 801-й маэ (лт-кдр Р.С. Кент и л-т Б. Д. Хейг), управляемая с эсминца «Глэморган», не нашли друг друга, хотя летевшие на тысячу метров ниже британцы наблюдали падение сброшенных аргентинскими самолетами топливных баков. Выработав запас топлива, «Даггеры» ушли на базу.

На эскадре сброс аргентинцами топливных баков, принятый за пуск ПКР «Эксосет», привел к объявлению воздушной тревоги. Получив оповещение с «Инвинсибла», корабли произвели постановку пассивных радиолокационных помех и выполнили маневр уклонения от ракет.

Наряду с истребительными вылетами бригадный генерал Креспо, с учетом поступавших от Оперативного командования на ТВД Южная Атлантика сведений, что противник вот-вот начнет высадку десанта, решил произвести вооруженную разведку морских подходов к архипелагу на десантоопасных направлениях, для чего к Фолклендам с полуторачасовым промежутком из Рио-Гальегоса и Сан-Хулиана были посланы две четверки штурмовиков «Скайхок», несших по три 250-кг ФАБ BRP. В этом и последующих вылетах использование штурмовиков А-4В с ВВБ Рио-Гальегос обеспечивалось самолетом-заправщиком КС-130Н № ТС-70. Каждую из групп «Скайхоков» прикрывала пара истребителей «Мираж». И именно с этого момента началось воздушное противоборство аргентинских и британских истребителей.

Четыре А-4В 5-й ибаг с позывным «Топо» под командованием капитана Уго Анхеля дель Валье Палавера вылетели в 08:30 из Рио-Гальегоса. Обеспечивавшая их прикрытия пара М-III из состава 8-й иаг (позывной «Таблон», к-н Г. А. Гарсия Куэрва, ст. л-т К. Э. Перона) стартовала в 08:59 отсюда же и догнала «Скайхоки» на подлете к островам. Здесь оператор БИЦ совершил ошибку, едва не приведшую к роковым последствиям. Он перепутал «Скайхоки» с «Миражами» и послал ударную группу навстречу паре «Си Харриеров» (лт.-кдр Дж. Э. Эйтон-Джонс, ф.-лт. П. Бартон). К счастью для аргентинцев, оплошность обнаружилась раньше, чем противник успел ею воспользоваться. Как сказано в официальной истории Фуэрса Аэреа, «истребители своевременно вмешались, встав между „Харриерами“ воздушного патруля и группой „Топо“, спасая жизни пилотов А-4В». Или в изложении Карлоса Пероны: «Мы достигли своей цели [защитили „Скайхоки“], потому что едва „Си Харриеры“ патруля поняли, что мы позади них, то изменили курс и повернули нам навстречу. Мы разошлись на расстояние 1000—

²³ В широком смысле наименование «Радар Мальвинас» относилось к боевому информационному центру и радиолокационной эскадрилье, обслуживающей радар AN/TPS-43F, а в узком смысле являлось самоназванием последней.

²⁴ В аргентинских ВВС, как и на флоте, используют в качестве единицы измерения расстояния морскую милю, равную 1852 м.

2000 метров, чтобы попытаться атаковать их на встречных курсах нашими ракетами R.530, но РЛС не обеспечивали хорошего обзора, и из-за низкого уровня топлива мы направились обратно в Рио-Гальегос».

Британские летчики позже охарактеризовали это столкновение как «бой с тенью». Аргентинцы пытались, удерживаясь в отдалении, занять выгодные позиции для пуска ракет, реализуя свое превосходство по скорости и высоте. Британцы же предпочитали оставаться на более удобных для них средних высотах, а когда им удавалось достичь выгодного положения, «Миражи» стремительно разрывали дистанцию и все начиналось заново. По возвращении из полета обе стороны доложили, что не смогли добиться решительных результатов потому, что противник уклонялся от боя. Капитан Густаво Архентино Гарсия Куэрва неистовствовал: имей он побольше топлива, обязательно задал бы англичанам трепку, и в следующий раз пообещал вести бой до победного, а затем совершить посадку в Пуэрто-Архентино для заправки.

С аналогичным нулевым счетом вернулись на «Инвинсибл» и следом вылетевшие лейтенант-коммандер Робин Кент и лейтенант Брайан Хейг. Их противниками предположительно являлись истребители «Мираж» старших лейтенантов Роберто Шебры и Марсело Пуига (пара с позывным «Фоко»). «Для операторов корабля, отслеживавших их радиопереговоры на протяжении всей миссии, это звучало как настоящий „догфайт“, – рассказывает коммандер Уорд. – Упоминались ракеты, пролетавшие между самолетами, хотя никаких докладов о сбитиях не последовало. Когда они вошли в кают-компанию летчиков, было совершенно очевидно, что Брайан Хейг все еще немного озадачен. Пара вражеских самолетов, вероятно, „Миражи“, вели ту же игру, что и противники Э-Джея [Эйтон-Джонса] и Пола [Бартона], пока, в конце концов, не появилась возможность подобраться к ним поближе. „Миражи“ были намного выше, чем САР, и на большой скорости пикировали к точке перехвата. Хотя визуального контакта, вероятно, не было, поскольку крошечные „Миражи“ сливались с голубым небом, Робин и Брайан не могли не заметить летящую к ним маленькую белую ракету со стабилизаторами и дымным следом, которая, в конце концов, прошла между ними. Пока они уклонялись от нее, пара „Миражей“ отвернула и поспешила домой».

В истребительной роли в этот день довелось выступить и «Скайхокам» 4-й авиагруппы. Не зря же они числились у аргентинцев истребителями-бомбардировщиками. Поскольку с разных концов острова Соледад от наблюдательных постов сыпались доклады о замеченных британских вертолетах, свидетельствовавшие, что враг высаживает на берег разведывательно-диверсионные группы, и от командования мальвинской группировки поступила настоятельная просьба воспрепятствовать этому, ОГ ВВС «Юг» в середине дня 1 мая трижды, в 13:30, 14:00 и 15:20, выслала из Сан-Хулиана пары штурмовиков А-4С, вооруженных УР «Шафрир-2», для проведения противовертолетного поиска вдоль побережья архипелага. Без какого-либо, однако, результата.

Но еще раньше, в 12:25, для перехвата засеченных наземным радаром вертолетов «Си Кинг», участвовавших в охоте на ПЛ «Сан Луис», с авиабазы Кальдерон вылетело три самолета Т-34С «Турбо Ментор» под командованием капитан-лейтенанта Хосе Марии Перейры Досо. Их вооружение составляли подвесные контейнеры с 7,62-мм пулеметами и ПУ 70-мм НАР. Аргентинские морские летчики уже обнаружили и были готовы атаковать британские вертолеты, но тут очень некстати (или наоборот, в зависимости с чьей стороны смотреть) в тылу у них возникли два «Си Харриера», пилотируемых лейтенант-коммандером Шарки Уордом и лейтенантом Майклом Уотсоном. «„Харриер“! „Харриер“! Двое на хвосте!» – возвестил об опасности первым ее заметивший пилот лейтенант Мигель Уберти, и все звено дружно шарахнулось в облака, сбрасывая свое подвесное вооружение. Британцы не ожидали такой резвости, и единственное, что успел лейтенант-коммандер Уорд, – дать вдогон очередь из 30-мм пушки. Снаряд слегка задел остекление кабины на «Турбо Менторе» Перейры Досо.

Последующая игра в кошки-мышки с верткими турбовинтовыми самолетиками в густой дымке закончилась в пользу последних.

Едва раздосадованные истребители вернулись в точку, назначенную для патрулирования, с «Глэморгана» поступила новая наводка: «Три контакта, пеленг 190°, дальность приблизительно 40 миль. Идут на большой высоте и с высокой скоростью прямо на вас». На самом деле это был капитан Рауль Анхель Диас на «Даггере» С-421, вылетевшей в 16:00 из Сан-Хулиана в составе пары «Фьерро» и оставшийся в одиночестве из-за отказа двигателя на самолете его ведомого. Он выпустил две ракеты «Шафрир» на встречных курсах и стремглав покинул поле боя в полной уверенности, что дрался как лев. Британцы только и успели выполнить противоракетный маневр, второй раз за этот вылет упустив возможность открыть счет побед.

Описанные боестолкновения в воздухе продемонстрировали, что аргентинские М-3 и М-5 не в состоянии сражаться на равных с «Си Харриерами». Возможно, с учетом этого обстоятельства и того, что британцы единомоментно имели в воздухе две, а временами даже три (включая самолеты с «Гермеса») несущих боевое дежурство в воздухе пары «Си Харриеров», следовало бы посылать истребители к островам не попарно, а группами, и наладить такое взаимодействие между парами, чтобы одна отвлекала внимание противника, а другая стремилась зайти ему в тыл, внезапно спикировав из облаков. Однако слишком бравые доклады аргентинских летчиков по возвращении из вылетов, помноженные на еще более оптимистичные донесения с пунктов базирования истребителей в Комодоро-Ривадавию, не позволяли командованию ОГ ВВС «Юг» объективно оценивать происходящее. Тем не менее, для того чтобы «зачистить» небо Фолклендов перед подходом ударных звеньев «Даггеров», «Скайхоков» и «Канберр», из Рио-Гальегоса и Рио-Гранде в 15:45—15:54 было выслано сразу три пары истребителей (с позывными «Дардо», «Буитре» и «Рубио»), правда, разрозненно, без какой-либо координации действий.

Первыми около 16:30 района боевых действий достигли капитан Г. А. Гарсия Куэрва, ст. лейтенант К. Э. Перона. Пара М-3, бортовые номера I-015 и I-019, с позывным «Дардо» поднялась в воздух в 15:45 с авиабазы Рио-Гальегос. Для летчиков это был второй за день боевой вылет, вооружение, как и в предыдущем: одна УР «Матра» R.530 и две УР «Шафрир-2». «Миражи» шли на высоте 10 000 м и были изданы обнаружены радаром Тип 965Р эсминца «Глэморган». С корабля сориентировали и направили на перехват пару «Си Харриеров» 801-й эскадрильи, пилотируемых флайт-лейтенантом П. Бартоном (№ XZ452) и лейтенантом флота С. Томасом (№ XZ453). Они незамедлительно ушли на тактически выгодную для них высоту 3300 м с одновременным набором скорости до 750 км/ч. Аргентинцы, тоже наводимые по радио оператором, но с берегового БИЦ, сбросили подвесные топливные баки²⁵ и начали снижение для боя. Воздушная схватка состоялась над островом Пebbл.

Стив Томас первым получил радиолокационный контакт, и Пол Бартон уступил ему роль ведущего и по совместительству приманки. Британцы применили маневр «захват в вилку», когда ведущий отвлекает на себя внимание пилотов противника, а ведомый заходит им в хвост. Следуя ей, Томас сошелся с вражескими истребителями в смелой лобовой атаке. Две впопыхах выпущенные аргентинцами ракеты «Матра» пронеслись мимо навстречу. Сам же он тщетно пытался удерживать в прицеле ИЛС стремительно приближавшийся головной аргентинский самолет, в итоге разойдясь с «Миражом» Гарсии Куэрвы всего в трех десятках метров, но «все-ракурсная» ракета AIM-9L цель так и не захватила.

Зато Бартон не терял времени зря. Его «Си Харриер» во время сближения с аргентинцами отклонился левее, разогнавшись на форсаже до 1000 км/ч, и, совершив проворный раз-

²⁵ При этом у «Миража» ст. лейтенанта Пероны из двух 1700-литровых подвесных топливных баков отделился только левый, а правый остался висеть на пилоне, что ухудшало динамические характеристики самолета, затрудняло пилотирование и отвлекало летчика от наблюдения за обстановкой.

ворот вправо с набором высоты и шестикратной перегрузкой, оказался четко позади отвернувшегося влево после схождения с Томасом самолета Карлоса Пероны. Их разделяло всего пятьсот метров. Хотя «Мираж» имел преимущество в скорости, шансов оторваться у него не было. Еще несколько мгновений, и самолетик с треугольным крылом уже плясал в мерцающем перекрестии прицела, а звук зуммера возвестил, что ракета захватила цель. Пуск! Она серебристой стрелой сорвалась с пилона и унеслась вслед аргентинцу, оставляя белый дымный след. Время полета вдогон цели составляло около четырех секунд. Гарсия Куэрва заметил выпущенную ракету и прокричал по радио: «Дардо-2, отрывайся!», но было уже поздно.

Карлос Перона вспоминает: «Как только я начал маневрировать, чтобы снова увидеть „Си Харриер“, я почувствовал сильный толчок. Мой „Мираж“ начало трясти, и я потерял управление, а на панели быстро загорелись сигнальные лампы. После тщетных попыток управлять своей машиной я катапультировался». При приземлении на парашюте на остров Пebbл он сломал ногу, но в итоге был спасен своими.

Капитан Гарсия Куэрва, видя разворачивающийся в его сторону «Си Харриер» Томаса, начал крутить «ножницы», а затем, поняв, что остался один против двоих, стал искать спасения в густой облачности на высоте двух с половиной тысяч метров. И это ему даже удалось, хотя Стив Томас успел послать «Сайдвиндер» вслед аргентинцу буквально за секунду прежде, чем тот скрылся в плотной дымке. Результата применения ракеты никто не видел, а дальнейшие попытки британцев восстановить контакт ни к чему не привели. По возвращении на авианосец летчики доложили об одном достоверно и одном предположительно сбитом вражеском самолете. Хотя ракета, выпущенная лейтенантом Томасом, не попала в цель, они оказались правы в том, что и этот «Мираж» пополнил список потерь ВВС Аргентины.

Истребительные вылеты ВВС Аргентины 1 мая 1982 г.

Позывной	Авиабаза, время	Кол-во	Тип самолета	Пилоты	Примечание
Fiera	Рио-Гальегос, 06:40–08:38	2	«Мираж»	м-р Х. Санчес, к-н М.Х. Червински	Встреч с противником не было
Toro	Рио-Гранде, 07:45–09:45	2	«Даггер»	к-н К.А. Морено, л-т Э.Р. Вольпони	Встреч с противником не было
Tablón	Рио-Гальегос, 08:59–10:58	2	«Мираж»	к-н Г.А. Гарсия Куэрва, ст.л-т К.Э. Перона	В прикрытии звена А-4В (позывные «Торо»), бой с парой «Си Харриеров»
Foco	Рио-Гальегос, 10:23–12:13	2	«Мираж»	ст.л-т Р.Л. Шебра, ст.л-т М.Э. Пуиг	Бой с парой «Си Харриеров»
Limon	Рио-Гранде, 10:00–12:15	2	«Даггер»	м-р К.Н. Мартинес, ст.л-т Э.У. Луна	Встреч с противником не было
Ciclon	Рио-Гранде, 12:30–14:30	2	«Даггер»	к-н О. Мир Гонсалес, л-т Х.Д. Бернхардт	Атакованы «Си Харриерами», бой не приняли
Fierro	Сан-Хулиан, 16:00–18:40	2(1)	«Даггер»	к-н Р.А. Диас, л-т Г.Э. Агирре Фаже	Агирре Фаже вернулся из-за неполадки двигателя, Диас вступил в бой с парой «Си Харриеров»
Pampa	Сан-Хулиан, 13:30–16:10	2	А-4С	ст.л-т Х.Д. Васкес, л-т А.В. Заттара	Вылетали с задачей противозенитного поиска, вооружение – ЗУР «Шаффрир-2». Встреч с противником не было
	Сан-Хулиан, 14:00–15:00	2	А-4С	ст.л-т Д.Ф. Манцотти, л-т Н.Э. Лопес	
	Сан-Хулиан, 15:20–17:20	2	А-4С	к-н Э. Д. Альмоньо, мл.л-т К.А. Кодрингтон	
Fortín	Сан-Хулиан, 16:00–18:40	2	«Даггер»	к-н Г.А. Донадиль, ст.л-т Х.Д. Сенн	Вылетали для прикрытия звена «Даггеров» (позывные «Торго»). Безрезультатно атакованы «Си Харриерами»
Buitre	Рио-Гальегос, 15:50–17:40	2	«Мираж»	к-н Р.А. Гамбанде, ст.л-т Р.Л. Шебра	Встреч с противником не было
Dardo	Рио-Гальегос, 15:45–	2	«Мираж»	к-н Г.А. Гарсия Куэрва, ст.л-т К.Э. Перона	Бой с парой «Си Харриеров», сбит самолет Пероны. Затем самолет Гарсии Куэрвы ошибочно сбит аргентинской ПВО
Rubio	Рио-Гранде, 15:54–	2(1)	«Даггер»	ст.л-т Х.Л. Ардилес, к-н К.А. Роде	Роде вернулся по техническим причинам. Ардилес вступил в бой с парой «Си Харриеров» и сбит

Оторвавшись от преследователей, Гарсия Куэрва обнаружил, что из-за продолжительного маневрирования на малых высотах израсходовано слишком много топлива и на обратный полет его не хватит, поэтому решил, как и заявлял раньше, сесть для дозаправки на авиабазе Мальвины. Понимая, что его самолет могут принять за вражеский, он связался с центром управления, а оттуда предупредили зенитные батареи – огня не открывать. Самому пилоту,

чтобы он не попал под зенитные ракеты британских кораблей, с земли приказали заходить на посадку с западной, т. е. противоположной обычному посадочному направлению, стороны аэродрома. С учетом сложности приземления на короткую ВПП летчик перед заходом на посадку избавился от ракет, сбросив их на землю. Все это имело роковые последствия. Солдаты на аэродроме подумали, что их снова бомбят, и начали истерично стрелять из винтовок. Массовый психоз передался расчетам зенитной артиллерии. В результате самолет был сбит дружественным огнем, капитан Гарсия Куэрва погиб.

Подробности боевого вылета «Миражей» пары «Буитре» (к-н Р. А. Гамбанде, ст. л-т Р. Л. Шебра, № I-016, I-014) не известны, кроме того что они вылетели из Рио-Гальегоса в 15:50 и благополучно вернулись на аэродром в 17:40. Следующая пара «Даггеров» с позывными «Рубио», взлетевшая в 15:54 из Рио-Гранде, уполовинилась еще на пути к Фолклендам. Ведущий капитан Карлос Роде повернул назад из-за возникшей неисправности его самолета. Ведомый старший лейтенант Хосе Леонидас Ардилес на «Даггере» С-433 решительно продолжил полет в одиночку. Минуя полуостров Лафония, Ардилес получил указание от БИЦ на перехват цели, приближающейся с северо-востока. Затем оператор сообщил, что эхо-сигнал раздвоился. Ардилесу противостояла пара «Си Харриеров» 800-й эскадрильи (№ XZ460 и XZ455) в составе лейтенанта Мартина Хейла и флайт-лейтенанта Энтони Пенфолда. Храброго аргентинского пилота это не остановило, но для того, чтобы уцелеть в последовавшей схватке, произошедшей над заливом Шуазель, ему не хватило боевой выучки и хладнокровия. Было 16:40. Британцы летели навстречу на высоте 6000 м. Аргентинец находился на 10 000 м и начал пологое пикирование. Он произвел пуск ракеты «Шафрир» по самолету лейтенанта Хейла с запредельно большой дистанции и без надежного захвата цели, тот, приняв ее за «Матру» с радиолокационным наведением, уклонился в пикировании.

Затем Ардилес допустил ошибку, ставшую для него фатальной. Вместо того чтобы разминуться со вторым «Си Харриером» на встречных курсах, он на форсаже перешел в набор высоты и тем самым сделался прекрасной мишенью для устремившегося за ним флайт-лейтенанта Пенфолда. Ракета «Сайдвиндер», запущенная с дистанции 5 км, попала в сопло двигателя «Даггера», тщетно пытавшегося оторваться от нее в крутом вираже, и взорвалась, разломав аргентинский самолет на куски. Летчик не успел катапультироваться. Облако горящего топлива и обломков, подхваченное ветром, понеслось на восток. Большая их часть упала на остров Лайвли, где они оставались лежать еще долгое время после войны. Это был уже четвертый самолет, потерянный ВВС Аргентины в течение дня, и второй сбитый в воздушном бою, и этим их потери не ограничились.

Подводная лодка «Сан Луис» вступает в бой

Подводная лодка «Сан Луис» под командованием капитана 2 ранга Фернандо Марии Аскуэты вышла из Мар-дель-Платы в боевой поход вечером 11 апреля. До 27 апреля она ожидала приказа на позиции «Энрикета» в трехстах морских милях севернее Фолклендских островов, а с 29 апреля приступила к боевому патрулированию на назначенной ей позиции «Мария» севернее острова Восточный Фолкленд. Установленные с 30-го числа правила применения оружия позволяли ей атаковать любой встретившийся британский корабль.

Радиоэлектронное вооружение лодки включало РЛС обнаружения надводных целей «Калипсо», гидроакустический комплекс CSU-3, пассивную гидроакустическую станцию-дальномер DUUX 2 и комплекс аппаратуры РЭР. Управление торпедной стрельбой осуществлялось с помощью автоматизированной системы УТС Сигнаал М8/24. Торпедное вооружение состояло из восьми носовых торпедных аппаратов с боекомплектом из 10 западно-германских торпед AEG SST-4, управляемых по проводу и предназначенных для борьбы с надводными кораблями, и 14 противолодочных акустических торпед Mk.37 американского производства. Боевое патрулирование подлодка вела на маломощной скорости с использованием гидроакустических и радиотехнических средств поиска и обнаружения в пассивном режиме.

Действия «Сан Луиса» осложнялись рядом обстоятельств. В составе экипажа преобладали новоприбывшие, большинство моряков недавно вернулись из летних отпусков, тогда как многие опытные подводники незадолго до начала войны были направлены в ФРГ для приемки строящихся там для Аргентины новых ДПЭЛ типа TR-1700²⁶. С начала года лодка всего один раз, в марте, выходила в море, а ее командир вступил в должность в конце декабря 1981 года и едва успел освоиться в этом качестве. Техническое состояние корабля характеризовалось наличием неисправностей разной степени тяжести. Действовало только три из четырех дизельных двигателей MTU (один полностью вышел из строя из-за трещины в блоке цилиндров еще в 1974 году, и для его восстановления требовался капитальный ремонт), при этом они сильно грелись из-за обрастания кингстонных решеток проточной системы охлаждения. Клапан шноркеля пропускал воду, трюмные насосы имели низкую производительность и чрезмерную шумность. Но самой, пожалуй, критической поломкой, случившейся 19 апреля, уже в плавании, стал выход из строя ЭВМ системы управления торпедной стрельбой. В результате субмарина лишилась возможности стрелять трехторпедными залпами, а исходные данные для стрельбы теперь нужно было рассчитывать и вводить в систему вручную. Имелись проблемы и с надежностью торпед SST-4. Тем не менее лодка продолжала выполнение поставленной боевой задачи.

Как вспоминает контр-адмирал Алехандро Маэлья, в то время старший лейтенант, начальник радиотехнической службы на «Сан Луисе», в 07:55 1 мая он уже предвкушал, как после вахты отправится спать, когда последовал «леденящий душу» доклад акустика: «Сеньор, я имею гидроакустический контакт». Если у британцев при встрече с противником пробуждается воинственный азарт и природная агрессивность, то жизнелюбивым аргентинцам в такой ситуации приходилось преодолевать приступы страха²⁷. На Алехандро Маэлья треволения этого похода произвели столь сильное воздействие, что после, оказавшись дома, он на две недели заточился на кухне, страхась открытых пространств и больших помещений... Он

²⁶ Почему они после начала военного конфликта с Великобританией и объявления европейскими странами эмбарго на поставку вооружений Аргентине не были сразу отозваны на родину, это отдельный вопрос, ответ на который в аргентинской историографии найти не удалось.

²⁷ В этом плане воспоминания аргентинских ветеранов Фолклендской войны, в которых они в красках описывают свои страхи и переживания перед лицом опасности, очень непохожи на то, что мы привыкли читать в военных мемуарах.

вздрагнул, желая убедить себя, что это ошибка. Случается, киты или криль производят «биологический шум» и могут сбить с толку самых опытных акустиков. Но источник шума приближался с востока, становясь все более четко слышимым. Следовало доложить командиру. Поднятый с койки Аскуэта распорядился: «Разбудите всех, одного за другим, и расставьте на боевые посты». Объявлять, как положено, боевую тревогу он не стал, чтобы прилив адреналина у подчиненных не лишил их четкости действий.

К половине девятого все члены экипажа заняли места согласно боевому расписанию. Контакт по пеленгу 79° был определен как вертолет. Чуть позже на том же пеленге было уловлено излучение низкочастотного сонара. Напряжение нарастало. В 09:40 поступил доклад акустика о новом контакте по пеленгу 60°, классифицированном как фрегаты Тип 21 или 22, приближавшиеся со скоростью 18 узлов. Отчетливо различались шумы винтов и хорошо знакомые импульсы ГАС Тип 184 (в ВМФ Аргентины аналогичные гидролокаторы имели эсминцы типа «Эркулес»)²⁸. Параметры движения цели благоприятствовали выходу в торпедную атаку. Перископ был поднят на короткое время, но оказался бесполезен из-за стелющегося над морем тумана. В дальнейшем лодка действовала исключительно по данным гидроакустических средств в режиме шумопеленгования, идя на глубине 30 метров курсом SO.

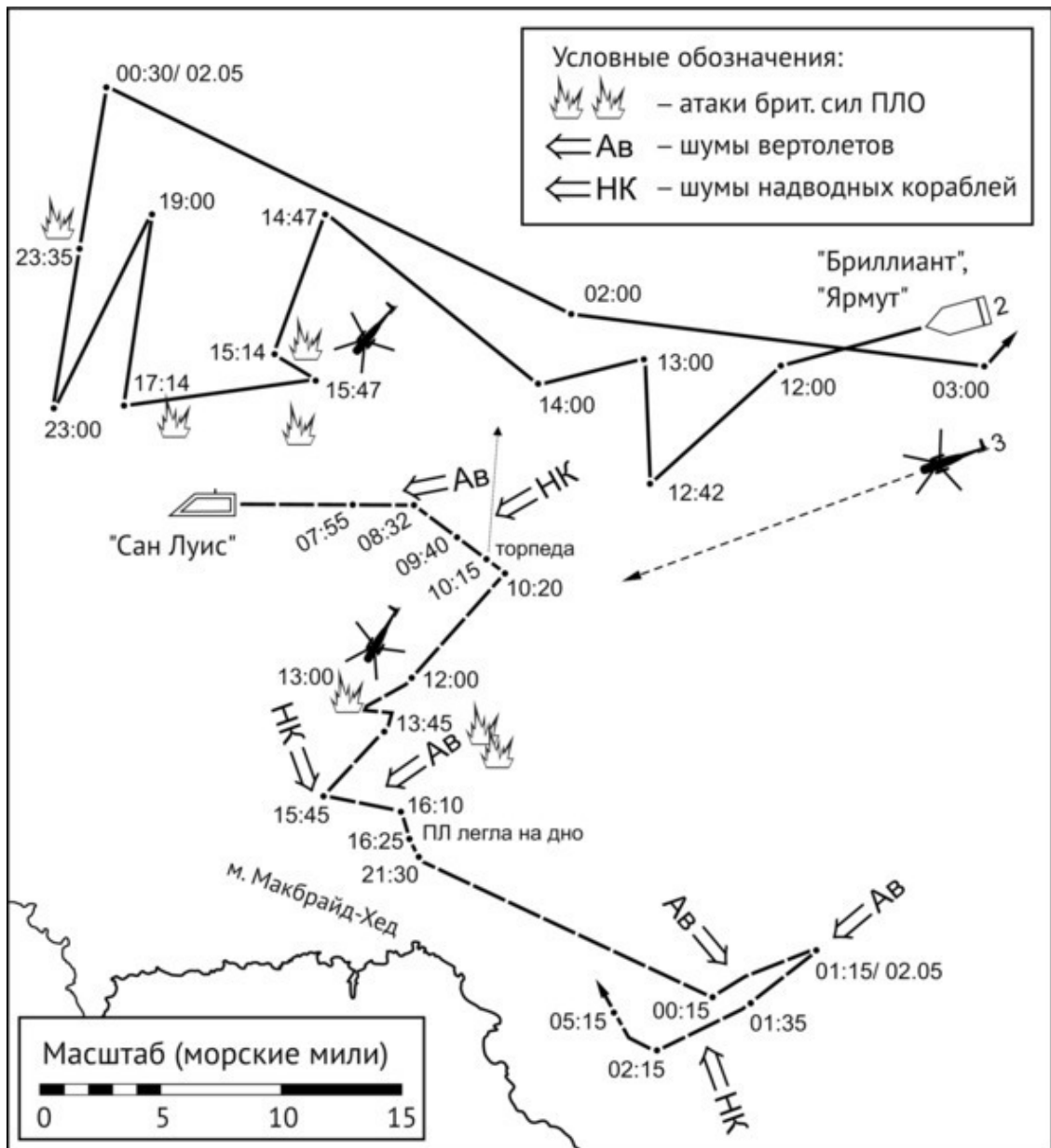
В 10:15 по противнику была выпущена торпеда SST-4 с дистанции около 9000 метров курсом 4°. Из торпедного аппарата она вышла штатно, устремившись к цели. Две минуты спустя на пульте высветилось сообщение «Обрыв кабеля».

Аргентинский историк Мариано Сиарони объясняет это следующим образом: «Послевоенные исследования показали, что торпеда должна выходить из торпедной трубы с установленной глубиной хода, равной или большей глубины килля подводной лодки. Если торпеда выпускается, будучи запрограммированной на меньшую глубину, то лодка с большой вероятностью подминает кабель, что приводит к его обрыву. Однако в случае запуска торпед в штатном ручном режиме, как это было сделано на „Сан Луисе“, торпеда пойдет на глубине 12 футов (3,6 метра), иначе запрограммирована она быть не может. Поэтому каждый раз при стрельбе в этом режиме торпеда работала несколько минут, затем подводная лодка перерезала кабель. Никто в аргентинском флоте не знал этого жизненно важного фрагмента информации. Кроме того, сами торпеды были не совсем в идеальном состоянии».

Еще некоторое время оставалась слабая надежда, что торпеда захватит цель с помощью акустической системы самонаведения, но взрыва услышано не было. Сама же лодка в 10:20 предприняла маневр отрыва в направлении SW.

Капитан 2 ранга Аскуэта в тот момент, наверное, сильно удивился, если бы узнал, что атакованные им британские корабли были намного дальше, в двух с лишним часах хода от точки, определенной акустиком «Сан Луиса». Впрочем, он и после войны отказывался в это верить. Слишком уж четким был контакт. В гидроакустике иногда случаются такие казусы, связанные с образованием подводного звукового канала – слоя воды, в котором звук вследствие рефракции распространяется значительно дальше, чем обычно. А на лодке, очевидно, должным образом не исследовали и не учли особенностей гидрологии на занимаемой боевой позиции.

²⁸ Фактически, как мы в дальнейшем увидим, ни один из принявших в описываемом боестолкновении британских кораблей не имел ГАС Тип 184.



Действия ПЛ «Сан Луис» и британских сил ПЛО 1–2 мая 1982 г.

Фактически фрегаты «Бриллиант» (кпт. Дж. Ф. Кауард) и «Ярмут» (кдр Э. С. Мортон) достигли назначенного района поиска только около полудня. Их противолодочные средства поиска и поражения включали ГАС Тип 2016 и 162М, 2х3 ТА 234 мм – у фрегата «Бриллиант» и ГАС Тип 177 и 162, 1х3 БМБ «Лимбо» Mk.10 с ГАС УО Тип 170 – у фрегата «Ярмут». Кроме того, имелось три вертолета: два «Линкса» HAS.2 на «Бриллианте» и «Уосп» HAS.1 на «Ярмуте». Однако они не обладали достаточными средствами обнаружения ПЛ: на «Линксах» – только магнитометры, а «Уосп» таковыми не располагал вовсе. Поэтому для выполнения поставленной задачи фрегаты были усилены тремя «Си Кингами» HAS.5 под командованием лейтенант-командера Э. Дж. М. Хогга из состава 826-й эскадрильи с авианосца «Гермес». Общее руководство противолодочным поиском осуществлял кэптен Джон Кауард.

К 12:45, когда первый из вертолетов «Си Кинг» прибыл на место, туман в значительной мере развеялся, что упростило зависание над водной поверхностью для погружения ГАС.

Включившись в поиск, «Си Кинги» работали в воздухе непрерывно, каждый с задействованием попеременно двух экипажей. Поскольку посадка столь массивных машин на вертолетную площадку фрегата была невозможна, смена экипажей проводилась в режиме зависания с помощью лебедки, а дозаправка топливом – посредством системы HIFR (Helicopter In-Flight Refuelling). Вертолет № XZ577 в этот день совершил рекордный по длительности боевой вылет, непрерывно пробыв в воздухе 10 часов 20 минут.

Первый и единственный реальный боевой контакт между британскими силами ПЛО и аргентинской субмариной состоялся около 13:00, когда подлодка была обнаружена одним из «Си Кингов». «Торпеда по корме!» – доклад акустика взорвал тишину центрального поста «Сан Луиса». Субмарина немедленно выполнила маневр уклонения с уходом на глубину и одновременной постановкой газовой завесы – отстрелом патронов, генерирующих облако газовых пузырьков и прозванных аргентинскими подводниками «Алкозельцером». Торпеда пересекла курс лодки за ее кормой и ушла в сторону.

Продолжения не последовало. Британские вертолетчики, очевидно, полагая, что лодка маневрирует для выхода в торпедную атаку на фрегаты, искали не в той стороне, а аргентинцы, наоборот, отчаянно стремились разорвать контакт. После серии резких маневров со сменой курса и глубины «Сан Луис» продолжил отход на SW, к фолклендскому побережью, сопровождаемый эхом взрывов глубинных бомб, не слишком близких, но свидетельствовавших о серьезности намерений противника. Поскольку подводный рельеф в данном районе с глубинами, не превышающими 135 метров и уменьшающимися ближе к берегу до 50—80 метров, ограничивал возможности маневрирования и скрытности, Аскуэта в дальнейшем справедливо рассудил, что лучший способ спастись от преследователей – затаиться на дне, что и было сделано в 16:25 на глубине 60 метров примерно в пяти морских милях от мыса Макбрайд-Хед. Вообще, покладка на крупнокаменистый грунт не приветствуется инструкциями, поскольку чревата повреждениями гидроакустических станций, гребного винта и рулей, но все обошлось, хотя из-за нарушения дифферентовки лодка несколько раз ударилась носовой частью о скалистое дно. Британцы продолжали методично бомбить где-то в отдалении. Район их поиска сместился западнее. Противолодочники настойчиво пытались обнаружить субмарину с помощью всех имеющиеся средств: корабельных ГАС с подкильной антенной, вертолетных опускаемых ГАС и буксируемых магнитометров.

«Хотя поиск осложнялся очень неровным характером морского дна, – пишет Дэвид Браун, – „Бриллиант“ и „Ярмут“ оба получили многообещающие контакты...» В 15:11 фрегат «Ярмут» вступил в боевое соприкосновение с подводной целью, обнаруженной «Си Кингом», местоположение которой было установлено с помощью магнитометра. Он произвел четыре залпа из БМБ «Лимбо», последний в 15:47, а сам вертолет применил по ней противолодочную торпеду. В 16:15 был замечен перископ. Вертолеты сбросили глубинные бомбы в месте его обнаружения. В пять часов вечера подверглась атаке еще одна ложная, но в тот момент казавшаяся очень достоверной цель, по которой «Бриллиант», уже имевший на своем счету двух безвинно убитых китов, выпустил одну за другой две торпеды, а «Ярмут» снова задействовал бомбомет. Ближе к концу суток «Ярмут» преследовал и в 23:35 обстрелял из бомбомета цель, обнаруженную корабельной ГАС. Всего за эти сутки он израсходовал 30 глубинных бомб, а остальные участники охоты – 8 торпед Mk.46, Mk.44 и 13 глубинных бомб Mk.11.

Здесь следует отметить, что переизбыток ложных контактов – это нормальное явление в боевой обстановке. Об этом свидетельствует и опыт боевых служб кораблей советского и российского ВМФ. В описываемых событиях большая часть контактов была получена с помощью магнитных обнаружителей. Кэптен Кауард позже прокомментировал, что район, вероятно, изобиловал останками затонувших судов, и высказал сожаление, что его отряд не располагал достаточным запасом глубинных бомб, чтобы надежно накрыть каждый такой контакт, среди

которых наверняка была залегшая на грунт аргентинская подлодка. Но на самом деле британцы искали на двадцать миль мористее, чем в это время находился их противник.

Вечером Кауард получил приказ командующего возвращаться к главным силам, чтобы успеть присоединиться к ним до рассвета, когда ожидалась атака аргентинской палубной авиации. В 00:30 2 мая его фрегаты прекратили поиск и легли на курс отхода. Вертолеты Хогга улетели на авианосец еще часом раньше.

«Сан Луис» провел на грунте почти пять часов. Экипажу его командир приказал оставить боевые посты, лечь на койки и подключиться к средствам регенерации, чтобы сберечь кислород в отсеках. Некоторым под воздействием стресса даже удалось заснуть. В начале девятого вечера, когда шумы британских кораблей стали очевидно удаляться, Аскуэта решил попробовать покинуть опасный район. Для того чтобы всплыть со дна, откачав воду из уравнивательной цистерны, и удифферентовать лодку, были задействованы трюмные насосы, которые находились в плохом техническом состоянии. В итоге вся процедура заняла долгие сорок минут, при этом помпы создавали много шума, демаскируя лодку. Это как раз совпало с очередной британской бомбежкой. Хотя глубинные бомбы рвались на значительном удалении, командир лодки принял решение снова лечь на дно. Когда все, наконец, стихло, он повел ее курсом SO. Мысль о повторном выходе в атаку была отринута как совершенно нереальная. Возвращаться туда, где гремели взрывы, никому не хотелось, единственное стремление – уйти подальше в море. Однако этому препятствовали акустические шумы, время от времени фиксировавшиеся как с севера, так и с юга, между которыми лодка оказалась, как волк среди красных флажков. В 01:15 она повернула обратно к побережью, возле которого еще долго скрывалась, держась почти у самого дна, и только в 05:15 Аскуэта, наконец, решился всплыть под РДП для вентиляции отсеков и зарядки аккумуляторов. Но уже через два часа последовал новый тревожный доклад – вертолеты, скорее всего, это были транспортно-десантные «Си Кинги», доставлявшие на берег британские разведывательные группы, – заставивший опять уйти на глубину.

Экипаж подлодки был сильно морально измотан, но горд собой. Капрал 1 класса Энфермеро Рафаэль Гварас записал в своем личном дневнике: «Думаю, что 1 мая навсегда останется в моей памяти и в памяти тех, кто находится на борту, как самый долгий, мучительный, несчастный и отчаянный день в нашей жизни».

Этот эпизод впоследствии вызвал большой резонанс в военно-морских кругах всего мира и обычно преподносился как значительный успех аргентинской подводной лодки, «в течение двадцати часов умело уклонявшейся от преследования британскими силами ПЛЮ». Считалось, что он продемонстрировал высокую боевую устойчивость современных дизель-электрических субмарин, способных действовать в зоне господства более сильного флота противника, а подводные лодки проекта 209 сделали исключительным популярным и коммерчески успешным экспортным продуктом германского военного кораблестроения²⁹. Реальность же при сопоставлении двухсторонних данных предстает более прозаичной. Британцы, хотя по большей части искали не там, за полсутки, в течение которых велся противолодочный поиск, достаточно убедительно показали, кто теперь хозяин в фолклендских водах и что при встрече с охранением авианосцев судьба аргентинской подлодки была бы, скорее всего, незавидной. В командовании подводными силами Аргентины это, по-видимому, также хорошо понимали, поэтому в дальнейшем не пытались выдвинуть лодку в район боевого маневрирования авианосной группы Вудворда или переместить ближе к Порт-Стэнли, где британские корабли регулярно осуществляли артиллерийские обстрелы побережья. «Сан Луис» получил приказ продолжать патрулирование на периферийной позиции «Мария».

²⁹ В общей сложности 68 единиц в пяти модификациях в 1971—2021 гг. были экспортированы в 14 государств.

Действия аргентинской ударной авиации

Хотя в штабе оперативной группы ВВС «Юг» поначалу скептически относились к поступавшим от Оперативного командования на ТВД Южная Атлантика сообщениям об ожидаемом в ближайшие часы вторжении на острова, эскадрильи ударных самолетов с самого утра находились в полной боевой готовности. В первой половине дня 1 мая было осуществлено два вылета групп штурмовиков «Скайхок» на вооруженную разведку – никаких неприятельских кораблей на морских подходах к Порт-Стэнли. Британское авианосное соединение, несмотря на все признаки его присутствия, оставалось вне поля зрения аргентинцев, поэтому они не могли нанести контрудар, которого так опасались британцы после утренних авиаударов по островным аэродромам. Тем не менее тревожные сведения с Мальвин, в конечном итоге, возымели действие. Сообщения генерала Менендеса к этому моменту приняли совсем панический характер: «Совершается вертолетная высадка в северном секторе островов при поддержке судов снабжения или авианосца. Корабли расположены в секторе от 010° до 145° от Пуэрто-Архентино в 90, 40 и 10 морских милях. „Си Харриеры“ прикрывают вертолетную высадку». На отражение мнимой высадки вражеского десанта бригадным генералом Креспо были брошены значительные силы ударной авиации – без четкого целеуказания, в расчете на то, что у северо-восточных берегов архипелага они обнаружат множество морских целей.

Первым к Фолклендам отправилось звено «Торно» под командованием капитана Ноберто Димельо. Три истребителя-бомбардировщика «Даггер» из состава 6-й иаг, каждый с двумя 250-кг авиабомбами BRP и тремя 1300-литровыми подвесными топливными баками, в 15:45 один за другим оторвались от взлетной полосы аэродрома Сан-Хулиан. Их воздушное прикрытие возлагалось на пару «Даггеров» с позывным «Фортин», стартовавшую пятнадцатью минутами позже. За ними в течение часа последовало шесть бомбардировщиков «Канберра» В.62 с аэродрома Трелью и дюжина «Скайхоков» из Рио-Гальегоса и Сан-Хулиана. Однако атаковать противника в этот день довелось только звену капитана Димельо. Остальные либо отказались от выполнения боевой задачи, либо были перехвачены британскими истребителями противника, либо атаковали, но не того, кого нужно.

«Все утро мы провели в кабинах наших самолетов в пятиминутной готовности, – вспоминает Сесар Роман, в то время старший лейтенант, пилот „Даггера“. – В полдень нам приказали взлететь и сообщили, что задача будет поставлена во время полета. Мы взлетели, но затем получили приказ приземлиться. Наш командир собрал нас троих, чтобы спланировать вылет. Наш позывной был „Торно“, и цель находилась к северу от Пуэрто-Архентино». Им была поставлена задача нанести удар по морским целям в районе мыса Волантир. Именно там на основе ретранслируемых штабом СТОАС донесений с архипелага предполагалось нахождение британских десантных сил.

Маршрут полета звена «Торно» пролегал от аэродрома Сан-Хулиан до островов Джейсона, далее вдоль северного побережья Фолклендов с выходом к мысу Волантир с северо-запада. На последнем отрезке полета «Даггеры» шли на высоте 15 метров над морем, чтобы не попасть в поле зрения британских радаров. В конечной точке маршрута они не обнаружили никаких признаков присутствия неприятеля, кроме вертолета «Си Кинг», зависшего над водной поверхностью (вероятно, из числа искавших ПЛ «Сан Луис»). Капитан Димельо приказал не трогать его и продолжил полет в южном направлении, минуя Баия-де-ла-Анунсиасьон (как на аргентинских картах именовался залив Беркли), в поисках объекта атаки. И тогда им открылись три британских корабля, маневрировавших южнее мыса Пембрук. Это произошло в 16:38.

Британская корабельная группа была опознана как эсминец Тип 42 с двумя фрегатами Тип 21. Аргентинцы атаковали ее с северо-востока, сбросив бомбы с малой высоты и произведя обстрел из бортовых 30-мм пушек.

Для британцев атака была совершенно неожиданной. Из них только «Глэморган» успел отработать зенитно-ракетным комплексом «Си Кэт», однако стремительно перемещающаяся воздушная цель оказалась непосильной для неуклюжей дозвуковой ракеты. «Эрроу» открыл огонь из 20-мм «Эрликона», а с мостика «Алэкрити» дали несколько пулеметных очередей. При этом корабли энергично маневрировали, изменяя курс и скорость. Ни одна из сброшенных бомб в них не попала. Две упали по обоим бортам «Глэморгана», а еще две легли за кормой «Алэкрити», одна из них взорвалась в воде. Фрегат «Эрроу» был поражен пушечным огнем, получив одиннадцать попаданий в надстройку, старший матрос Йэн Бритнелл ранен осколком.

«Я слышал по радио, как командир звена скомандовал: „Первый [к-н Димельо] – атакует центральный фрегат, Второй [л-т Агирре Фаже] – слева, Третий [ст. л-т Роман] – справа“, – описывает Сезар Роман. – Я увидел огненные вспышки над морем впереди себя и решил, что в меня стреляют, но это было всего лишь пламя выстрелов пушек моего ведущего. Мы впервые атаковали британский флот и застали их врасплох. Я не стрелял из пушек, так как не был уверен, что это вражеские, а не наши корабли. Первый сбросил бомбы. Второй рассказал нам позже, что после того, как он поднялся выше для выполнения пушечной атаки, подвергся сильному обстрелу с кораблей. Офицер с берега, майор Катала, впоследствии сообщил, что видел, как фрегат запустил ракеты во Второго, но они прошли под самолетом. Он открыл огонь из своих пушек и сбросил бомбы. Я только сбросил бомбы. Потом услышал: „Первый – уходит!“, „Торно-2 – уходит!“, „Торно-3 – уходит!“ Хорошо! Я наблюдал большой взрыв на поверхности воды, в котором было много огня. Мы прошли сквозь облака, пытаюсь набрать высоту, и исчезли вдали».

Подвергшись авиаудару, кэптен Бэрроу по приказанию с «Гермеса» прервал ведение огня по берегу и отвел свои корабли подальше в море. Наводимый с «Инвинсибла» боевой воздушный патруль «Си Харриеров» пытался перехватить аргентинские самолеты, которые на полном форсаже и с резким набором высоты устремились в спасительном северо-западном направлении. Барражировавшая над Фолклендским проливом пара «Даггеров» с позывным «Фортин» (к-н Г. А. Донадиль, ст. л-т Х. Д. Сенн) ринулась на выручку. Но в итоге все закончилось безрезультатно. «Си Харриеры» не смогли догнать разогнавшиеся до сверхзвуковой скорости самолеты звена «Торно», а прикрывающая пара разминулась с противником из-за слепящего солнца.

Все «Даггеры» благополучно вернулись на базу. Звено «Торно» прибыло на аэродром Сан-Хулиан в 18:25, а звено «Фортин» – в 18:40.

Идея использовать для нанесения ударов по британскому флоту бомбардировщики «Канберра», старые и громоздкие (и, соответственно, легко обнаруживаемые радарами) в сложившихся условиях представляется не самой удачной. Тем более, трудно себе представить, что вылетов к Мальвинам, они не получили истребительного прикрытия. Вероятно, на командном пункте в Комодоро-Ривадавии считали, что предварительно высланные истребители «Мираж» обеспечат тактическое господство в воздухе и безвозбранное выполнение задачи ударными самолетами. Очень самонадеянно, если так. Даже безотносительно превосходства «Си Харриеров» в воздушных боях это, наверное, оказалось бы самым коротким тактическим господством в воздухе за всю историю войн – по исчерпанию 12-минутного лимита нахождения аргентинских истребителей над островами оно было бы утрачено. И если дозвуковые, но вполне шустрые «Скайхоки» при выходе из атаки имели возможность скрыться от британского воздушного патруля, то для «Канберр» такое, скорее всего, закончилось бы плохо. Тем не менее у них имелись два преимущества: наступательное – их бомбовая нагрузка значительно превос-

ходила бомбовую нагрузку «Даггеров» и «Скайхоков», и оборонительное – «Канберры» несли приспособления для сброса дипольных радиоотражателей и инфракрасных ловушек, каковых не было у истребителей-бомбардировщиков.

«Первого мая майор Вивас, командир нашей эскадрильи, – рассказывает один из летчиков, Эдуардо Гарсия Пуэбла, – начал хлопать дверьми в наших бараках, крича: „На Пуэрто-Архентино напали, всем подъем!“ Затем мы провели несколько томительных часов, пока, наконец, не получили приказы на боевые вылеты: два звена по три самолета с интервалом в тридцать минут».

Звено «Рута» под командованием капитана Хуана Хосе Ногейры поднялось с авиабазы Альмиранте Сар в 16:05. Это были «Канберры» № В-105, В-108 и В-109. Каждая несла по четыре 1000-фунтовые бомбы Mk.17, две в бомбоотсеке, две на внешних подкрыльевых держателях, а также по два дополнительных топливных бака на законцовках крыла. Задача – атаковать британские корабли и предполагаемый плацдарм высадки десанта в заливе Беркли, полет к цели по профилю «большая – малая высота». На широте Пуэрто-Десеадо слева по маршруту полета летчики обнаружили корабли, которые посчитали своими (так оно и было), однако, поскольку те на запросы не отвечали, звено, чтобы избежать обстрела зенитными ракетами, снизилось с 10 000 метров на малую высоту и продолжило полет тем же курсом.

Контакт с противником состоялся в 17:15, когда до конечной точки маршрута оставалось около 80 км. «Я увидел его первым, – вспоминает Хуан Ногейра, – но решил не тревожить других, пока не убежусь, что это вражеский корабль. Это был фрегат, вероятно, Тип 42, справа на дальности примерно 30 км, на пути к Фолклендскому проливу». Для точного опознавания капитан начал облет корабля, сомнения относительно принадлежности которого окончательно рассеял пуск зенитных ракет: «Мы увидели, как он запустил ракету... Вскоре после этого они запустили вторую ракету и я увидел шлейфы дыма, обозначающие их траектории. Затем я перестал смотреть на корабль и заложил крутой вираж влево. Хотя я был целиком сосредоточен на маневре, поскольку мы все еще летели на очень малой высоте, я почувствовал, как самолет получил сильный удар и тут же начал вибрировать. Завершив вираж, я сообщил остальным и увидел загнутую металлическую обшивку законцовки крыла правой консоли, а самолет стал так сильно крениться, что я с трудом мог им управлять».

Экипаж «Канберры» посчитал это за попадание зенитной ракеты. Реакцией штурмана капитана Рауля Санчеса было: «Я катапультируюсь!» – «Нет! Нет! Стой, стой!» – заорал в ответ командир³⁰. Он сохранил большее самообладание, к тому же перспектива очутиться в ледяной воде за много километров от берега совсем не прельщала – пока машина слушалась управления, нужно тянуть до аэродрома Стэнли. Двум другим бомбардировщикам Ногейра приказал прервать боевой вылет и возвращаться в Трелью.

³⁰ Этот эмоциональный диалог по УКВ-радио, приводимый в воспоминаниях полковника авиации Э. О. Гарсии Пуэблы, слушали не только летчики звена «Рута», но и находившегося недалеко в воздухе звена «Рифле».

Бомбардировочные вылеты ВВС Аргентины 1 мая 1982 г.

Позывной	Авиабаза, время	Кол-во	Тип самолета	Пилоты	Примечание
Toro	Рио-Гальегос, 08:30–12:00	4	A-4B	к-н У.А. Валье Палавер, л-т Д.Э. Гальвес, ст.л-т Л. Гуаданьини, мл-л-т У.Э. Гомес	Вылетали с задачей произвести вооруженную разведку морских подходов к Фолклендским островам
Oso	Сан-Хулиан, 11:00–13:30	4	A-4C	к-н Ф. Кастешано, л-т Д.А. Пареди, к-н М.Х. Каффаратти, л-т Р. Лусеро	
Torno	Сан-Хулиан, 15:45–18:25	3	«Даггер»	к-н Н.Р. Димельо, л-т Г.Э. Агирре Фаже, ст.л-т С.Ф. Роман	Безуспешно атаковали отряд брит. кораблей в составе ЭМ «Глэморган», ФР «Алэкрити» и «Эрроу»
Ruta	Трелью 16:05–18:57	3	«Канберра»	к-н Х.Х. Ногейра, к-н Э. Родио, ст.л-т Э. Лосано	Обнаружили брит. ФР «Бриллиант», но не атаковали. Боевой вылет прерван после разрушения законцовки крыла на командирском самолете.
Rifle	Трелью 16:20–19:20	3	«Канберра»	к-н А.А. Байгорри, л-т Э.Х. де Ибаньес, к-н Э.О. Гарсия Пуэбла	Перехвачены парой «Си Харриеров». Самолет де Ибаньеса сбит
Trueno	Рио-Гальегос, 16:00–19:30	4	A-4B	к-н П.М. Карбажо, л-т К.А. Ринке, ст.л-т К.Э. Качон, мл-л-т Л.С. Кармона	Самолет Кармоны отстал из-за из-за технических неполадок. Остальные ошибочно атаковали арг. ТР «Формоса»
Foca	Рио-Гальегос, 16:29–??	2	A-4B	к-н К.М. Варела, л-т М.Ф. Рока	Прервали боевой вылет при возникновении угрозы перехвата «Си Харриерами»
	Рио-Гальегос, 16:30–18:00	3(2)	A-4B	ст.л-т М.А. Веласко, л-т К.Э. Оссес, ст.л-т Г.У. Санчес	Вылетали без бомб, для прикрытия ударных самолетов. Ст.л-т Санчес вернулся в 17:00 из-за повреждения
Lana	Сан-Хулиан, 16:30–18:30	4	A-4C	к-н Х.О. Гарсия, л-т Х.Э. Каско, мл-л-т Х.Г. Исаак, л-т Х.Р. Фариас	Прервали боевой вылет при возникновении угрозы перехвата «Си Харриерами»

На самом деле фрегат УРО «Бриллиант», а это был именно он, в данном эпизоде ЗРК «Си Вулф» не задействовал. Оказалось, что ЭВМ управления зенитным комплектом запрограммирована таким образом, что пуск ракет мог быть произведен только по атакующему, т.е. летящему прямо на корабль самолету, в данном же случае «Канберры» совершали облет фрегата. За пуск зенитных ракет аргентинцами мог быть принят отстрел комплексом постановки

пассивных помех снарядов с дипольными отражателями, тогда как причина разрушения законцовки крыла на командирском самолете остается большой загадкой.

Фрегат «Бриллиант» осуществлял противолодочный поиск. В момент появления аргентинских самолетов он готовился приступить к заправке зависшего над ним вертолета «Си Кинг», топлива на котором оставалось в обрез. Поэтому встала неприятная альтернатива: заправлять вертолет или бросить его и маневрировать для отражения воздушной атаки. Можно себе представить изумление британских моряков, когда они увидели, как «Канберры» разворачиваются и стремительно обращаются вспять.

«Я начал свой путь к Стэнли сквозь ливневый дождь и низкие облака, – продолжает свой рассказ Ногейра, – и обнаружил еще один корабль, больший, чем все, которые я видел до сих пор. Не могу быть уверен, был ли это авианосец или одно из больших транспортных судов. Я также видел в воздухе некие „точки“ между кораблем и моим самолетом. Вероятно, это были только что взлетевшие „Си Харриеры“ или вертолеты. Поэтому у меня не было иного выбора, кроме как повернуть к материке, поскольку я не мог приземлиться в Стэнли». Замеченным кораблем, предположительно, являлся фрегат «Ярмут». Самолет Ногейры, который на поверку пострадал не настолько сильно, как поначалу показалось летчику, успешно долетел до континента и приземлился в аэропорту Пуэрто-Десеадо. Он был отремонтирован и вернулся в строй. Развороченная законцовка крыла ныне выставлена в Национальном музее авиации в Буэнос-Айресе. Две остальных «Канберры» этого звена вернулись в Трелью, завершив полет в 18:57.

Боевой вылет звена «Рифле» под командованием капитана Альберто Байгорри начался в 16:20. В состав звена входили «Канберры» В-102 (Рифле-1, позывной «Пахаро»), В-110 (Рифле-2) лейтенанта де Ибаньеса и В-104 (Рифле-3) капитана Гарсии Пуэблы. Их бомбовое вооружение было аналогичным звену «Рута». Полет в юго-восточном направлении проходил на высоте 10 000 м. Перед вхождением в зону обнаружения британскими радаром звено снизилось до сверхмалой высоты.

Планируя боевые вылеты, аргентинцы ориентировались на характеристики РЛС ОВЦ Маркони Тип 965, практическая дальность обнаружения высотных целей у которой не превышала двухсот километров. Для маловысотных целей она ограничивалась дальностью радиолокационного горизонта. Этот радиолокатор стоял на аргентинских эсминцах УРО типа «Эркулес», поэтому его возможности были хорошо известны. В ВМФ Великобритании он в различных модификациях использовался с начала 1960-х годов и к началу 1980-х считался устаревшим, тем не менее его несли все корабли TG 317.8 – за исключением авианосца «Инвинсибл», который одним из первых в британском флоте был оснащен новой, более действующей обзорной РЛС Маркони/Сигнаал Тип 1022³¹. В результате на «Инвинсибле» успевали засечь аргентинские ударные самолеты раньше, чем те ныряли ниже уровня радиогоризонта. Правда, контакт был нечетким и вскоре прерывался. Так было со звеном «Торно», но тогда операторам штаба ПВО не удалось своевременно навести «Си Харриеры» воздушного патруля, чтобы предотвратить атаку на группу «Глэморгана». Теперь в поле зрения британского радара попало звено «Рифле».

Как вспоминает Найджел Уорд, находившийся в тот момент в кабине истребителя на палубе в ожидании вылета: «Я выбрал радиочастоту CAP и прислушался к происходящему в эфире. Алан Кёртис и Майкл Бродуотер поднялись в воздух. Уже почти стемнело, когда оператор „Инвинсибла“ вызвал пару CAP: „У меня есть spoke с пеленгом 320° и возможный контакт на дальности 120 миль. Предлагаю вам проверить“. (Слово spoke [луч] на жаргоне означало перехват электронного излучения, такого как радар или помехи в определен-

³¹ Вторым носителем РЛС Тип 1022 стал прибывший к Фолклендам 22 мая эсминец УРО «Эксетер».

ном направлении.) Было ли что-то там или нет? Возможный контакт пропал. Это был самолет на снижении? Это мог быть авиарейд против соединения».

Возглавляемая лейтенантом Кёртисом пара «Си Харриеров» (№ XZ451, ZA175) поспешила в указанном оператором направлении. В условиях слоистой облачности рассчитывать приходилось только на радар «Блю Фокс», работа которого по низколетящим целям вызывала у летчиков нарекания. Впрочем, ЭПР «Канберры» в три раза превышала аналогичный показатель у «Миража», и к тому же бомбардировщиков было целых три, поэтому при всем своем несовершенстве проглядеть их «Голубой Лис» не мог. Перехват состоялся примерно в 120 морских милях севернее о. Пebbл. «Два контакта, азимут 315°, дальность 24 мили, – возвестил по радио Алан Кёртис. – Идут низко в боевом построении. Атакуем их с тыла!» Майк Бродуотер последовал за ведущим. «Их трое, Алан». – «Понял. Беру на себя ведущего», – отозвался тот.

«Си Харриеры», прорезав находившийся под ними слой облаков, с крутого боевого разворота зашли в атаку на ничего не подозревавших аргентинцев. Капитан Гарсия Пуэбла, замыкавший звено, первым заметил опасность: «Что-то необъяснимое побудило меня посмотреть вправо... Из чрева облака с поразительной скоростью возникла тонкая белая полоса. Она тянулась параллельно моему курсу в сторону Первого. Когда эта картинка запечатлелась на сетчатке моего глаза, я уже что есть мочи кричал: „Пахаро, осторожно, ракета! Отрывайся!“ Одновременно резко, до упора выжал РУДы, вдавил педаль и потянул штурвал влево и на себя». Штурману он приказал каждые 15 секунд отстреливать ложные цели, тогда как сам заложил крутой вираж, чтобы выйти из зоны поражения ракетами. «Я практически скользил по воде левым полукрылом, при этом не сводя глаз с ракеты. Первый быстро уходил вправо, что, возможно, заставило наводящийся на тепло „Сайдвиндер“ зацепить горячий след Второго... Я в отчаянии закричал: „Второй, берегись! Второй, берегись!“ Но было уже поздно, и у него не оставалось времени уклониться».

Ракета, выпущенная лейтенантом Кёртисом, настигла Рифле-2, попав в правый двигатель. Но взрыва не последовало. Никакой видимой реакции. Тогда истребитель выпустил вторую ракету. И как раз в этот момент «Канберра» буквально развалилась на части. Второй «Сайдвиндер» попал уже в облако обломков. Оба члена экипажа: пилот л-т Эдуардо де Ибаньес и штурман ст. л-т Марио Гонсалес, успели катапультироваться, но найти и спасти их в итоге не удалось.

Лейтенант Бродуотер между тем нацелился на самолет капитана Байгорри. Но тот оказался ему не по зубам. Сочетая энергичный маневр с выбросом инфракрасных ловушек, Рифле-1 сумел избежать попаданий. «Первая ракета Бродуотера промахнулась, – пишет Н. Д. Уорд, – и он выпустил вторую. Насколько он мог разобрать, это было похоже на неконтактный взрыв под самолетом-целью, но он не был уверен. К тому времени обе оставшиеся „Канберры“ начали активно маневрировать на уклонение и исчезли в облаке». На «Си Харриерах» оставалось еще пушечное вооружение, однако Кёртис и Бродуотер решили удовольствоваться достигнутым и возвращаться к авианосцу, тем более что топливо было на исходе.

Два уцелевших аргентинских бомбардировщика, избавившись от подвесных топливных баков и авиабомб на подкрыльевых пилонах, после серии уклонительных маневров в густой облачности взяли, каждый по одиночке, курс на Трелью. По пути летчики связались по радио с флотом и попросили организовать поисково-спасательную операцию в районе, где катапультировался экипаж сбитого самолета № В-110. На его розыски отправилось авизо «Альферес Собраль».

Из тринадцати «Скайхоков», вылетевших в 16:00—16:30 из Рио-Гальегоса и Сан-Хулиана, один, А-4В № С-209 ст. лейтенанта Э. У. Санчеса, через полчаса вернулся из-за неполадки двигателя. Остальные беспрепятственно достигли Фолклендских островов, однако здесь «Радар Мальвинас» встретил их предостережением, что небо над Пуэрто-Архентино и заливом

Анунсиасьон контролируется британскими истребителями, и порекомендовал возвращаться назад. Не услышавшее этого предупреждения из-за радиопомех при полете на малой высоте над гористой местностью звено А-4С с позывным «Лана» под командованием капитана Хорхе Гарсии едва не было перехвачено «Си Харриерами». Об опасности его предупредил командир звена «Труэно» капитан Пабло Карбажо, у которого связь с БИЦ, наоборот, работала только на прием: «„Лана“, „Лана“, уходите. У вас на хвосте вражеские самолеты!» – «Кто говорит?» – настороженно отозвался Хорхе Гарсия. «Это А-4В, сеньор!» – вмешался мл. лейтенант Херардо Исаак из его звена. Дальше капитан Гарсия не стал терять времени. Побросав бомбы и подвесные баки, его «Скайхоки» обратились в бегство.

Сам же Пабло Маркос Рафаэль Карбажо решительно не желал отступить так просто. Двусторонняя связь с БИЦ по-прежнему отсутствовала. Он вознамерился провести поиск в южном направлении. К этому моменту звено лишилось отставшего из-за технических неполадок самолета мл. лейтенанта Леонардо Кармоны, но остальным летчикам, лейтенанту Карлосу Альфредо Ринке и ст. лейтенанту Карлосу Эдуардо Качону, как и командиру, очень не хотелось возвращаться на базу ни с чем. Цель была обнаружена у острова Пелада (британское название – о. Баррен) на самом юге архипелага: темный силуэт корабля на горизонте в сгущавшихся сумерках. Теплоход компании ELMA «Формоса», вышедший утром из Порт-Стэнли, держал путь к родным берегам. У летчиков его принадлежность не вызвала никаких сомнений, если корабль, значит, британский. Зайдя на бреющем полете со стороны суши, они с криками: «Viva la Patria!»³² ринулись в атаку. Каждый штурмовик нес по три 250-кг бомбы BRP. Все разом с полощущимися на ветру тормозными парашютами ушли по цели. Две из них взорвались в море в непосредственной близости от судна, обрушив огромные водяные столбы на его палубу, еще одна ударила о башню палубного крана и, отрикошетировав, тоже взорвалась в воде. А наиболее точно сброшенная, прошив палубу теплохода и три переборки, попала в трюм, но взрыва не произошло. Ошеломленные члены экипажа тем временем в спешке разбирали индивидуальные спасательные средства, радист отстукивал сигнал бедствия. А увидев, что напавшие на них самолеты возвращаются, все бросились в укрытия.

С воздуха близкие разрывы авиабомб выглядели совсем как попадания. «Скайхоки», летчики которых не могли поверить своей удаче, что цель поражена и ни один из них не сбит (и атакованное судно вообще не вело по ним зенитного огня!), зашли на второй круг, на этот раз обстреляв «Формосу» из 20-мм авиапушек, и с чувством выполненного долга ушли в направлении Рио-Гальегоса, где их встречали как героев. О том, что атаке подверглось аргентинское судно, стало известно только на следующий день. Там не менее, поскольку никто на его борту не пострадал и для военно-воздушных сил было крайне желательно замять досадный инцидент и поддержать боевой дух пилотов, никаких мер взыскания не последовало. Такие ошибки случаются на войне. А в дальнейшем участники этой атаки, отличившиеся в других эпизодах, были награждены боевыми наградами. Сам Пабло Карбажо стал кавалером креста «За героизм и доблесть в бою», высшей награды Мальвинской войны.

Когда самолеты, которых моряки «Формосы» посчитали за британские «Харриеры», умчались прочь, капитан судна Хуан Грегорио и военно-морской офицер капитан 3 ранга Хуан Яннуццо приступили к выяснению размера ущерба. Он, к счастью, оказался небольшим. «Формоса» не получила никаких серьезных повреждений и могла продолжить плавание. Теплоход «Рио Каркаранья», находившийся неподалеку, в бухте Рада-дель-Торо, откликнулся на радиопризыв о помощи. Грегорио поблагодарил его капитана дель Элисине и ответил, что с ними все в порядке. Единственным источником опасности оставалась неразорвавшаяся авиабомба, опасно перекатывавшаяся в трюме в такт качке, тем более что южнее Мальвин море стало изрядно свежеть. Принаготовать опасный «гостинец» никто на борту не отважился. На тот слу-

³² Да здравствует Родина! (исп.).

чай, если детонатор все-таки приведет заряд в действие, Грегорио распорядился подготовить все шлюпки к быстрому спуску на воду.

С материка после доклада о случившемся пришло указание следовать к острову Огненная Земля. Там «Формоса» встала на якорь в бухте Сан-Себастьян. Буксир «Шактеми» доставил на борт судна субофицера Педро Миранду, техника-оружейника с авиабазы Рио-Гранде, который с риском для жизни дезактивировал взрыватель авиабомбы³³. Также он сообщил, что бомба своя, аргентинская, рассеяв предположения членов команды судна, что их атаковали «Харриеры». Затем теплоход отправился в Буэнос-Айрес, где неразорвавшаяся бомба была передана для изучения специалистам службы вооружений управления материально-технического обеспечения Главного штаба ВВС. По пути на север «Формоса» была обнаружена британской АПЛ «Сплэндид», преследовавшей группу авианосца «25 мая», однако командир субмарины, не имея разрешения атаковать вне фолклендской 200-мильной зоны никакие суда, кроме самого авианосца, и не желая выдавать своего местоположения, оставил эту цель без внимания.

Всего в течение первого дня боевых действий авиация оперативной группы ВВС «Юг» совершила 55 самолетовылетов к Фолклендским островам, в т. ч. 27 в ударном варианте.

Командование аргентинской морской авиации также пыталось организовать нанесение удара по британским силам вторжения – с использованием истребителей-штурмовиков «Супер Этандаров» и противокорабельных ракет «Экзосет». Ожидания британцев, основывающиеся на заверениях французской стороны, что аргентинцы без помощи фирмы-изготовителя не смогут состыковать электронику ракеты и самолета-носителя, не оправдались. Аргентинцы оказались во всеоружии, хотя и с крайне малым запасом ракет.

Теперь на кораблях Вудворда по многу раз за день объявлялись воздушные тревоги и производился отстрел дипольных отражателей комплексами постановки пассивных ложных целей. Из-за сходства излучений РЛС «Сирано» истребителей «Мираж» и «Агава», которой оснащались «Супер Этандары» (обе излучали в X-диапазоне радиочастот), операторы британских станций радиотехнической разведки путали их, а за пуск ПКР «Экзосет» на радарх ошибочно принималось применение аргентинскими истребителями ракет «Матра» класса «воздух – воздух» и сброс пустых топливных баков. Сами же носители «Экзосетов» в этот день у Фолклендских островов так и не появились. Атака с их участием сорвалась из-за отказа техники.

Пару «Супер Этандаров» 2-й мишаэ (№3-А-204, 3-А-203), вылетевшую с авиабазы Альмиранте Кихада, возглавил командир эскадрильи капитан 3 ранга Хорхе Коломбо. Ведомым был старший лейтенант Карлос Махетанц. В 16:05 они получили приказ вылететь для атаки морских целей в точке с координатами 52°20' ю.ш. 57°50' з.д. (примерно в 32 морских милях к SSO от Порт-Стэнли). Из-за неполадок радиостанции на 3-А-204 вылет был отложен на полчаса, «Супер Этандары» поднялись в воздух в 16:38. Каждый нес ПКР «Экзосет» АМ-39 на правом подкрыльевом пилоне, а на левом – 1100-литровый подвесной топливный бак. В 17:10 в 240 морских милях от Рио-Гранде состоялось рандеву с самолетом-заправщиком КС-130Н (№ ТК-69, п/п-к Л. Литрента), вылетевшим с аэродрома Санта-Крус, но после дозаправки появилась утечка топлива на командирском самолете. Боевой вылет ракетоносцев было решено прервать, пилотам приказано возвращаться на базу.

³³ За отвагу и самоотверженность, проявленные в этом эпизоде и позже при обезвреживании авиабомбы на совершившем жесткую посадку в Рио-Гранде штурмовике «Скайхок», старший субофицер П. П. Миранда был награжден крестом «За героизм и доблесть в бою».

Маловысотное бомбометание и невзрывающиеся авиабомбы

Отправляясь на войну в Южную Атлантику, британские моряки считали, что аргентинские самолеты станут атаковать их корабли с больших и средних высот, возможно, с пикирования, и будут нести значительные потери от действий «Си Харриеров» боевого воздушного патруля и поражения ЗРК «Си Дарт», а немногие преодолевшие зональную ПВО корабельного соединения – сбиваться ЗРК ближнего действия «Си Вулф» и «Си Кэт». Опыт первого дня боев продемонстрировал несостоятельность этих ожиданий: аргентинские истребители-бомбардировщики на бреющем полете легко прорвались к кораблям, и только неточность бомбометания спасла британцев. Впрочем, свои непредвиденности, выразившиеся в отказах взрывателей авиабомб, возникли и у аргентинцев.

Избранная военно-воздушными силами Аргентины противокорабельная тактика подразумевала обращение к топмачтовому способу бомбометания минувшей мировой войны, суть которого заключалась в том, что бомбардировщик атаковал корабль с горизонтального полета на предельно малой высоте, сбрасывал бомбы на удалении от цели 250—300 м и, «перепрыгивая» через корабль, уходил от него. Бомбы поражали цель либо с лету, либо отрикошетировав от водной поверхности. Чтобы самолет не пострадал от взрыва собственной бомбы, на ее взрывателе устанавливалось замедление. Такой метод бомбометания получил широкое распространение в 1943—1945 годах, однако три десятилетия спустя фактически превратился в «утраченное знание», поэтому оказался для британцев совершенно неожиданным, а с аргентинской стороны обнаружил техническое несоответствие стоявших на вооружении авиабомб, поскольку эти боеприпасы разрабатывались и испытывались без особой оглядки на возможность применения с бреющего полета.

«Реинкарнация» топмачтовой тактики обуславливалась необходимостью выполнять бомбометание, находясь в «мертвой зоне» зенитного ракетного комплекса «Си Дарт». На основании испытаний тактических свойств эсминцев типа «Эркулес», однотипных с британскими Тип 42, аргентинцы пришли к заключению, что его стрельбовая РЛС Тип 909 неспособна надежно захватывать цель, летящую ниже отметки 50 метров³⁴. Наносить удар с большей высоты означало почти гарантированно быть сбитым. Исходя из этого летчикам предписывалось производить атаку на 30—40 метрах над уровнем моря. Уходить еще ниже тоже было нельзя, ввиду наличия технических ограничений по высоте сброса авиабомб. Бомбометание должно было осуществляться истребителями «Даггер» на скорости примерно 950 км/ч, а штурмовиками «Скайхок» – 800 км/ч, с дистанции около 500 метров. Для увеличения времени падения бомбы, чтобы ее взрыватель успел встать на боевой взвод, а самолет уйти на безопасное расстояние, применялось тормозное устройство в виде парашюта.

Уместно напомнить, что для предотвращения нанесения урона при бомбометании самолету-носителю, например, при взрыве от соударения сброшенных бомб между собой на близком расстоянии от него, в состав взрывателя авиабомбы входит предохранительное устройство. В качестве такового обычно выступала крыльчатка, колпачок с лопастями, который крепился винтом к головке взрывателя и блокировал его. В отечественной терминологии это называется «механизмом дальнего взведения», или в просторечье «ветрянкой». После отделения бомбы от носителя крыльчатка, освободившись от предохранительной чеки, вращается под действием встречного воздушного потока и вывинчивает колпачок. Через энное количество оборотов он

³⁴ Фактически британские эсминцы Тип 42, оснащенные ЗРК «Си Дарт», были способны поражать низколетящие цели на высотах от 30 м, а ЭМ «Эксетер», относившийся ко второй серии Тип 42, как показал опыт, – даже на меньшей высоте.

отваливается, освобождая шток ударника взрывателя. Время, через которое это происходит, регулируется количеством оборотов винта. Таким образом взрыватель бомбы встает на боевой взвод. Конструкция эта возникла очень давно, но оказалась настолько проста и удачна, что прожила долгую жизнь. При топмачтовом бомбометании, когда самолет проходит над целью практически одновременно с попаданием в нее бомбы, требовалось создать дополнительное замедление, чтобы уберечься от взрывной волны и осколков. Существовало два решения: замедлительный механизм взрывателя, отсрочивающий момент взрыва, либо специальное тормозное устройство парашютного или зонтичного типа, обеспечивающее безопасный сброс с малых высот и оптимальные условия срабатывания.

В отечественной литературе нередко встречаются сведения, что проблемным типом боеприпаса в аргентинских военно-воздушных силах являлись американские 500-фунтовые бомбы Mk.82 «Снейкай». Это неверно. Во-первых, бомбы указанного типа стояли на вооружении только авиации ВМФ Аргентины. Их несли палубные штурмовики А-4Q «Скайхок». Во-вторых, отказов взрывателей ФАБ Mk.82 при сбросе с малых высот как раз таки не отмечалось. Минимальная высота, согласно спецификации, равнялась 35 м. Данный тип авиабомбы был снабжен тормозным устройством зонтичного типа. После отделения от носителя под действием воздушного потока на ней раскрывались четыре «лепестка» стабилизатора хвостового оперения, уменьшавшие скорость полета. Имелось два механических взрывателя: М904 (головной) и М905 (донный), оба с крыльчаткой в качестве предохранителя. Время взвода взрывателя варьировалась в промежутке от 4 до 20 секунд с двухсекундным шагом. Однако если немного подшаманить, его можно было уменьшить еще на две секунды. Это обеспечивало возможность применения с предельно малых высот.

А вот со стоявшими с 1978 года на вооружении военно-воздушных сил Аргентины испанскими авиабомбами «Экспал» дела обстояли хуже. Этот боеприпас выпускался компанией «Эксплосивос Алавесес». Для «Даггеров» и «Скайхоков» предназначались бомбы калибром 250 кг: вариант BR-250 – «с гладким хвостом», BRP-250 – с тормозным парашютом в хвостовом контейнере. Бомба имела головной механический взрыватель мгновенного действия Карра III и предохранитель-крыльчатку. Минимальная высота применения BRP-250 определялась в 30 м, при сбросе с дистанции 500 м бомба преодолевала расстояние до цели за 3—4 секунды, необходимые для того, чтобы избавиться от винта предохранителя и встать на боевой взвод. Однако реальные характеристики, очевидно, не соответствовали спецификации.

Первый раз сомнения в надежности бомб «Экспал» возникли в августе 1981 года, когда на авиационном полигоне Антуна в провинции Сан-Луис состоялись испытания различных систем оружия, по завершении которых шесть авиабомб остались лежать в земле неразорвавшимися. Для расследования причин из Испании приезжали представители фирмы-производителя. В ходе посещения авиачастей они обнаружили многочисленные технические нарушения. Виной всему была объявлена южноамериканская безалаберность. После проведения «работы над ошибками» состоялись новые испытания. И на этот раз часть бомб не взорвалась, но проблему закрыли, зафиксировав в отчете, что летчики сбрасывали их со слишком малой высоты, хотя сами пилоты возражали со всей экспрессией южной природы.

В управлении материально-технического обеспечения Главного штаба ВВС этой проблемой занимался майор Луис Рикардо Давила, начальник инженерного отдела службы вооружений. Как он рассказывает, в апреле 1982 года считалось, что ФАБ BRP-250 с взрывателем Карра III полностью отвечают требованиям маловысотного применения. Это не ставилось под сомнение до тех пор, пока теплоход «Формоса» не привез с Мальвин неразорвавшуюся бомбу с обрывками тормозного парашюта. То ли крыльчатка крутилась слишком медленно, то ли парашют плохо тормозил бомбу – на боевой взвод она не встала. Но на самом деле первый тревожный звонок прозвенел еще 24 апреля, когда из штаба ОГ ВВС «Юг» майору Давиле сообщили, что бомбы BRP-250 в ходе боевых упражнений по бомбометанию не взрываются

при ударе о водную поверхность. Тот ответил, что это нормально – не хватает энергии удара, поскольку взрыватель авиабомбы, снабженный предохранительной пружиной, имеет определенный порог минимального усилия для срабатывания, как раз для того, чтобы не происходило детонации при падении в воду. Тем не менее, выполняя приказ своего начальства во всем досконально разобраться, Давила отправился на авиабазу Рио-Гальегос, и там обнаружилось, что бомбы не взрываются даже с нулевым порогом усилия на взрыватель. То ли фактическая минимальная высота сброса была больше, чем заявлялась испанским производителем, то ли аргентинские техники опять что-то не так собрали. Эта неутешительная новость 29 апреля была доведена до сведения Креспо, но он со свойственной людям в генеральских погонах императивностью отрезал: «Пойдем воевать с тем, что имеем». Тем более что времени что-то принципиально менять практически не оставалось.

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.