

# АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИИ

FLY TO THE FAR EAST

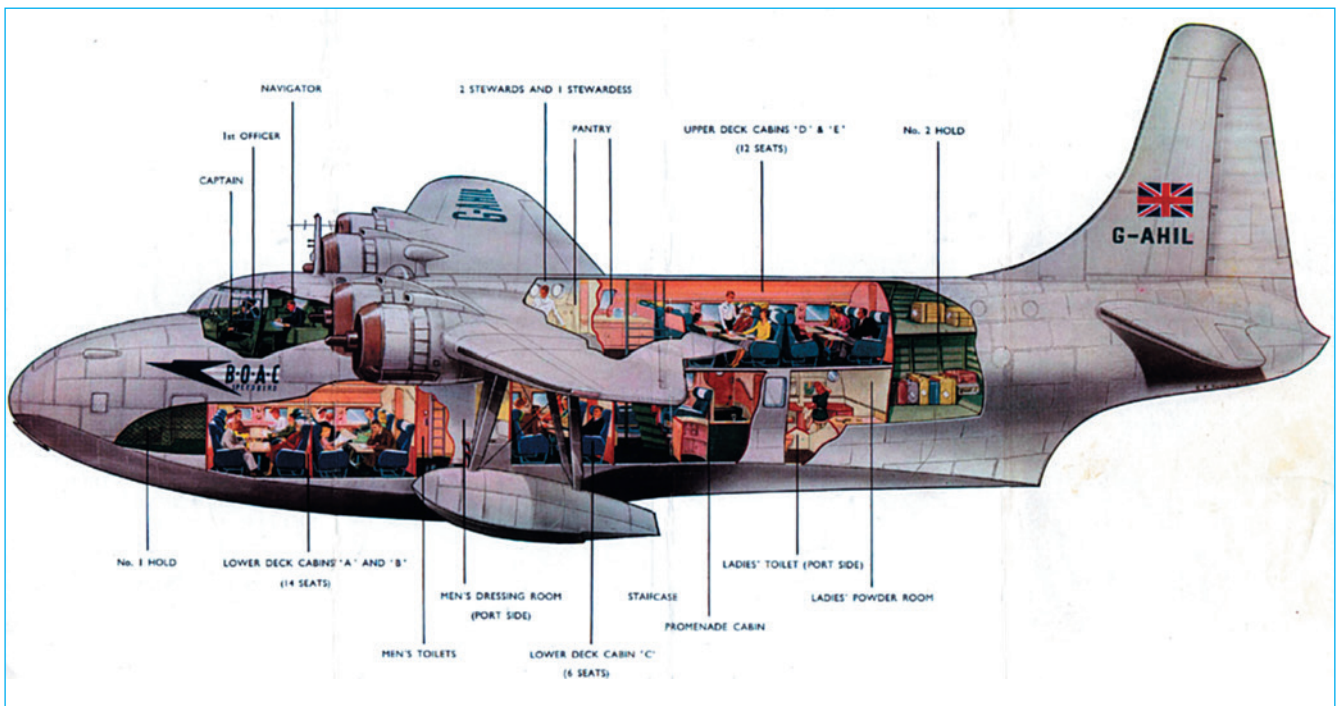
B·O·A·C



ВОАС

в годы Второй мировой войны





«Шорт Сифорд» (б/н G-AHIL «Сэлисбери»)

«Боинг» 314А (G-AGCA «Бервик»)



Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС 77-48337 от 26 января 2012 года

**Научно-популярное издание**

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 84963

Учредитель:

Издатель:

Главный редактор

Ответственный секретарь

**Тел. 8 (915) 314-44-52**

Интернет-магазин:

**www.worldtanks.ru**

Подписано к печати 10.02.2018

Отпечатано с диапозитивов заказчика

в типографии «Союзпечать», г. Москва, ул.Верейская, д.29

**Возрастная категория 12+**

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ИП Чаплыгин А.В.

**Быстров П.М.  
ИП Чаплыгин А.В.  
Дашьян А.В.  
Аничкин Н.А.**

## СОДЕРЖАНИЕ

**А. Потемкин**

**Гражданская авиация Великобритании в период**

**Второй мировой войны ..... 1**

**А. Дашьян**

**Овцы в волчьих шкурах возвращаются ..... 65**

**Я. Малиновский (перевод Л. Олюнина)**

**Датские миноносцы типа «Кригер» ..... 67**

### Где приобрести журнал «Арсенал-Коллекция»

#### **В Москве**

• Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский» (ст. метро «Проспект Мира»), 2-й этаж, место 274. Время работы клуба 9.00 – 15.00 (кроме понедельника и вторника).

• Интернет-магазин «Компания РПК» <http://www.rpk-models.ru>

Тел.: +7(495)363-62-29

#### **В Санкт-Петербурге**

• Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47).  
Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 – 17.00.

# Гражданская авиация Великобритании в период Второй — мировой войны —

**Александр Потемкин**

**К** началу Второй мировой войны гражданская авиация Великобритании подошла в неустойчивом состоянии. Новые машины были явно сырыми, износ существующей техники — значительным, а длина маршрутов продолжала увеличиваться. К этому добавлялись проблемы организационного плана. Государственная авиакомпания «Империал Эйрвейз» к этому моменту сосредоточила все свои силы на обеспечении связи с доминионами Великобритании, не развивая при этом европейские маршруты и не заказывая новые самолеты. 1 августа 1936 года была образована авиакомпания «Бритиш Эйрвейз» (в ее состав вошли «Юнайтед Эйрвейз», состоявшая в свою очередь из «Спартан Эйрлайнс» и «Джерси Эйрвейз», «Хиллманс Эйрвейз», «Крилли Эйрвейз» и «Континентал Эйрвейз»), которая номинально не попадала под статус «полноценно государственной», как «Империал Эйрвейз», и могла закупать самолеты иностранного производства.

Согласно рекомендациям из правительственного «отчета Кадмена» (о состоянии дел в британской гражданской авиации), новой авиакомпании рекомендовалось полностью сосредоточить свои усилия на европейских маршрутах, оставив за «имперцами» полеты по «остальному» миру.

Тем временем критика действий «Империал Эйрвейз» достигла предела и после череды внутренних кризисов и скандалов (вызвавших попутно разрыв отношений с австралийской авиакомпанией «Куантас Эмпайр Эйрвейз» и американской «Пан Америкен») правительству ничего не оставалось как объявить о создании в 1939 году объединенной авиакомпании, акционерами которой могли быть жители не только Великобритании, но и других стран Содружества. Это стало началом создания BOAC («Бритиш Оверсиз Эйрвейз Корпорэйшн», British Overseas Airways Corporation, Британская Корпорация Заморских Сообщений), чья история продлится с 1939 по 1974 год.

«Спусковым крючком» создания BOAC стал, как ни странно, Мюнхенский кризис 1938 года, который вызвал в Британии понимание необходимости иметь «хоть какой-то» план на случай внезапной войны с Германией. Т.к. боестолкновения закончились бы быстро (по крайней мере, в мечтах генералов), то министерство авиации решило создать подразделение, подчиненное министерству авиации — NAC («Нэшнл Эйр Коммуникэйшнс», National Air Communications), включающее всю гражданскую авиацию, освободить основные ВПП для военной авиации, переведя гражданские борты на запасные аэродромы, а также на всякий случай продумать возможность полетов на Ближний Восток и далее через Западную и Северную Африку (в облет становившейся небезопасной Европы).

Военные тоже не растерялись и заявили, что «раз начнется война, то ВСЕ гражданские борты переходят под контроль ВВС, ибо война, а что останется целым — потом вернем». Реакция акционеров BOAC была простой, понятной и очень бурной. В итоге сошлись на том, что BOAC делает следующее:





**Группа пилотов «Империал Эйрвейз» на аэродроме Уитчерч, 6 сентября 1939 г.**

- переходит под контроль NAC;
- предоставляет транспортные машины для ВВС по запросу;
- перевозит VIP-персон и грузы;
- перевозит почту по миру;
- делает главными аэродромами для своих самолетов Эксетер и Уитчерч, а портом приписки для летающих лодок компании становится Пемброк-Док, Фалмут или Пул (в итоге был выбран последний);
- зарубежной базой для летающих лодок в случае блокады Средиземноморья становится Дурбан;
- штаб-квартира компании размещается в Бристоле;
- аэродромы Шорхэм и Хестон эксплуатируются по мере возможности.

Попутно добавились вопросы камуфлирования самолетов, обучения новых пилотов, отказ от призыва на службу обученных механиков и летчиков гражданской авиации, поставки запчастей и новых самолетов. С последним было особенно худо, ибо к 1939 году вся авиапромышленность Великобритании усиленно готовилась к будущей войне, и места для гражданских заказов просто-напросто не оставалось. В итоге кризис стал настолько явным, что правительство санкционировало заказ девяти «Дугласов» DC-5, двух «Локхидов» L-14 и даже рассматривало закупку новых летающих лодок, но грянула война, и все было мгновенно забыто. Осталась только одна задача: поддержание гражданской авиации на минимально приемлемом уровне на время боевых действий с последующим возрождением в виде единой авиакомпании после окончания войны.

С 3 сентября 1939 года вся гражданская авиация Великобритании временно была объединена под крылом NAC, а с 31 марта 1940 года официально начала свою работу BOAC.

## Создание BOAC

«Багаж» новой корпорации составлял 368 официальных рейсов, 1364 административных и 2897 технических сотрудников, 83 заграничных коммерческих контракта, а также разбросанную по всему миру сеть из 204 ВПП и пунктов обслуживания, в которых работали около 4916 человек. «Вишенкой на торте» были 77 самолетов различных классов, а вот новых машин не предвиделось.

Правительство сделало «круглые глаза», сказав, что «денег нет, но вы держитесь», «новых британских самолетов не будет – все ресурсы направлены на войну, а американские брать не будем, ибо американцы просят дорого и... на британских авиалиниях должны работать только машины британской постройки». А до кучи выгребло весь возможный летно-технический персонал для нужд ВВС (это без учета первого года войны, когда BOAC еще до своего создания потеряла 800 человек). Более того, чтобы окончательно «порадовать» акционеров (и защитить военные облигации) правительство наложило запрет на выпуск акций корпорации в открытую продажу и выпустило закры-

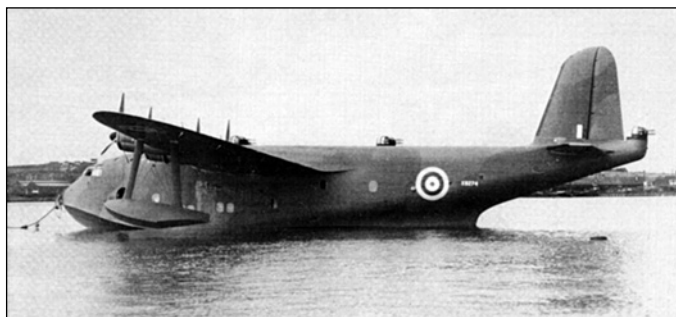
тые для сторонних покупателей акции новой авиакомпании на сумму 4,5 миллиона фунтов стерлингов и гарантировала выпуск еще на 2,25 миллиона фунтов (выплатив «Империал Эйрвейз» 2,8 миллиона фунтов, а «Бритиш Эйрвейз» 585 тысяч фунтов), взяв компанию, фактически, в заложники. До 1946 года финансирование осуществлялось следующим образом: «Правительство Великобритании должно закупать самолеты и запчасти, оплачивать обучение летного и инженерного персонала, а за это авиакомпания передает в руки государства всю выручку и свои запросы». Естественно, в условиях войны невоенные запросы рассматривались в последнюю очередь.

Достаточно сказать, что без внешней подпитки и постоянно выплачивая проценты по займам, BOAC просуществовала до 1966 года, когда ее акции, наконец, поступили в открытую продажу.

Но вернемся к началу войны. На часть гражданского флота все же наложили свою руку Королевские ВВС, забрав даже такие реликты как два HP.42 («Хорса», «Хелена») и два L.17 («Скилла» и «Сирикс»), но большая часть машин все же осталась в руках BOAC. Впрочем, немецкий блицкриг все равно оставил их без работы. Сначала были эвакуированы самолеты из Норвегии (где погибли две летающие лодки «Шорт» S.30 – «Кэбот» и «Карибу»), а затем из Франции и других захваченных Германией стран



**Реквизированные Королевскими ВВС и включенные в состав 271-й эскадрильи самолеты HP.42 «Адриан» (вверху) и DH.91 «Франклин» (внизу)**



**Летающая лодка «Голден Флис» в составе Королевских ВВС**





**«Дуглас» DC-3 (G-AGBD) голландской компании KLM в аэропорту Уитчерч, сентябрь 1940 г.**



**«Альбатрос» (G-AFDM) в аэропорту Уитчерч, сентябрь 1940 г.**

(это стоило ВОАС двух «Энсайнов» – «Эттрика» и «Эуралиса»). На последовавшие четыре года вся оперативная деятельность в Европе была сведена к полетам в нейтральные страны – Португалию, Швецию и Ирландию.

Так как обычную почту возить было тяжело (маршрут до колоний пролегал через Западную Африку в Дурбан, а оттуда в Индию и Австралию – так называемая «Подкова»), а весили письма весьма немало, то был найден оригинальный выход из положения: перевозились фотокопии и микрофильмы, содержавшие нужную информацию, что было существенно легче.

В 1941 году, под впечатлением от развития боевых действий в Ливийской пустыне, новую заграничную штаб-квартиру перенесли из Каира в Дурбан, потом вернули на постоянное место, чтобы в 1942 году снова вернуть ее в Дурбан, открыв филиал в Хартуме. В итоге после победы под Эль-Аламейном штаб-квартиру вернули в Египет.

Неожиданно состав ВОАС пополнился новыми самолетами из захваченных Гитлером стран: голландцы из KLM перегнали в Британию пять DC-3 и один DC-2, норвежцы и поляки – «Локхиды» L-14, а от датчан достался один Fw.200 «Кондор». Чехарда продолжилась, когда BBC, чтобы компенсировать потерю двух лодок С-класса в Норвегии, реквизирует строящиеся лодки G-класса, на которые очень рассчитывали в компании.

В середине лета 1940 года ВОАС запросила у министра авиации закупку пяти американских летающих лодок, пяти больших грузопассажирских самолетов, а также девяти «Локхидов» L-18 или шести «Дугласов» DC-3. Американцы живо откликнулись на это, передав три летающие лодки «Боинг» 314 (по цене 259 тысяч фунтов за штуку), не-

сколько переоборудованных бомбардировщиков В-24 «Либереитор» и «Локхиды», но в DC-3 отказали, несмотря на то, что британцы были готовы заплатить за десять «Дугласов» по 100 000 долларов (они были поставлены только в 1943 году).

Поставляемые самолеты требовалось где-то собирать, поэтому вскоре в Спике для этих целей построили специальный завод. Естественно, что от ВОАС потребовали решить и эту задачу.

В начале 1940 года под эгидой министерства авиационной промышленности была создана вспомогательная авиатранспортная организация (Air Transport Auxiliary, ATA) для доставки отремонтированных самолетов обратно в боевые части. И так уже сильно ужатый штат сотрудников ВОАС подел еще больше, когда правительство потребовало передать часть персонала авиакомпании во вновь созданную организацию. Несмотря на то, что в 1941 году ATA была полностью укомплектована собственными сотрудниками, она была полностью передана под контроль ВОАС, что легло тяжелой ношей на авиакомпанию.

Первоочередной задачей все же стал ремонт и поддержание в работоспособном состоянии всего воздушного флота, который к 1943 году насчитывал 117 самолетов 23 различных типов с 25 типами двигателей. Были созданы ремонтные мастерские в Южном Уэльсе, предприятия по ремонту воздушных винтов в Бристоле (в будущем они будут объединены в PERA – Propeller and Engine Repair Auxiliary), пожарные команды, посты ВНОС, охрана предприятий. В итоге, с 7000 человек в 1940 году к 1943-му штат разросся до 12 000.

Постоянные вылеты по заданиям BBC, перевозка почты через «горячие» зоны и отсутствие запчастей привели к тому, что к середине 1942 года встал вопрос о выживании



**Пассажиры садятся в «Альбатрос». Аэропорт Уитчерч, 1941 г.**







*Обслуживание двигателей «Дугласа» в ангаре компании ВОАС на аэродроме Уитчерч*

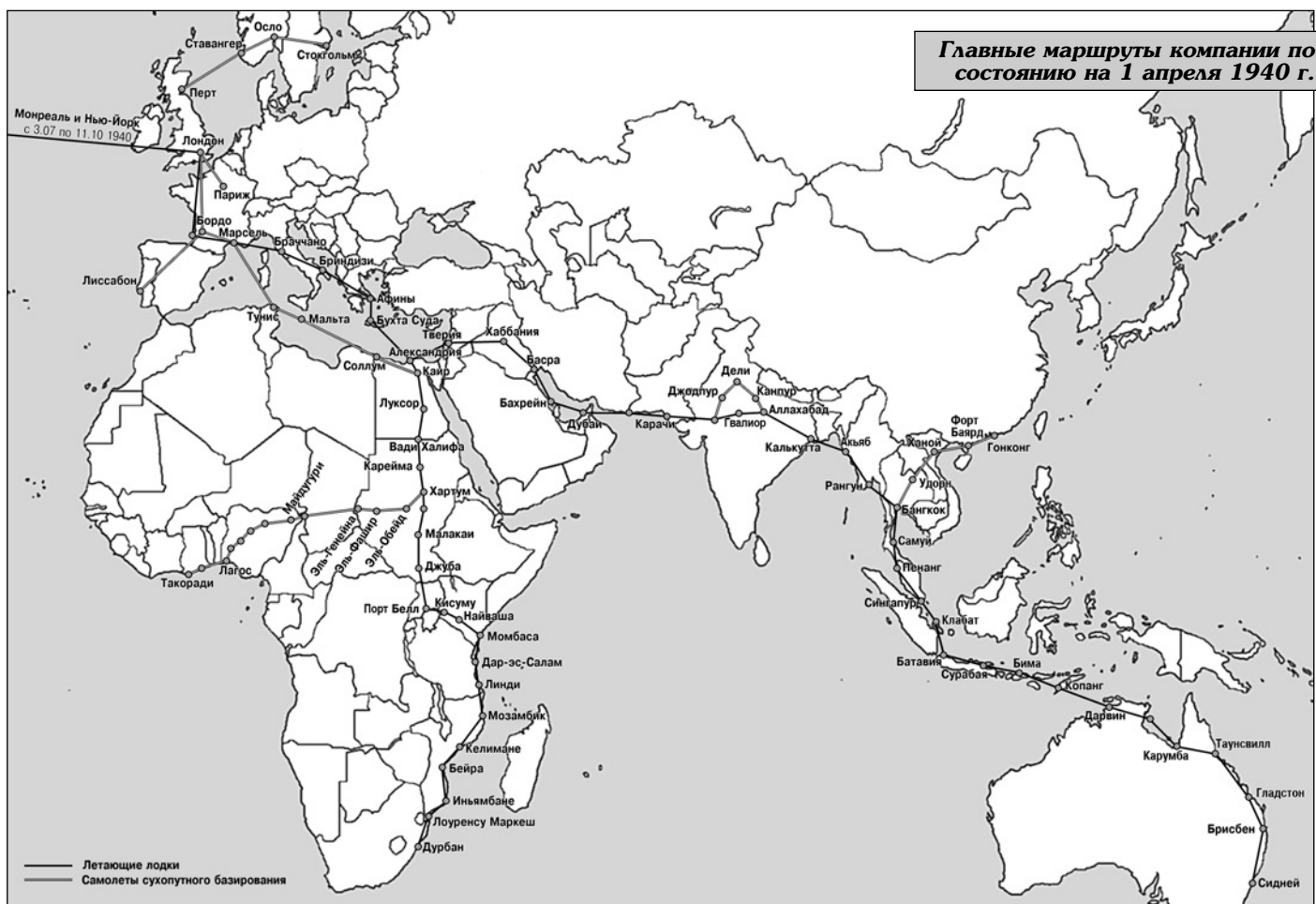
компании в связи с отсутствием не только новых самолетов, но и деталей к уже имеющимся. Множество машин было в буквальном смысле слова разобраны на запчасти. Из доклада генерального директора Рансимэна после его пятимесячного турне в 1942 году совету директоров следовало, что матчасть и персонал находятся в крайне плачевном состоянии, и требуются самые решительные меры для приведения всего хозяйства ВОАС в порядок.

Это вылилось в череду запросов, встреч и «боксов по переписке» между руководством корпорации и правительством Великобритании. Министерство авиации отчаянно лавировало между Черчиллем, американцами и военными, но помочь ВОАС ничем не могла, заявляя «вы же коммерческая компания – вот и зарабатывайте деньги». Ответы в стиле «тогда не забирайте у нас ВСЕ ресурсы и не отдавайте все возможные направления другим странам» (к тому моменту на трансатлантическом маршруте правили бал канадские авиакомпании, а после начала операции «Торч» рейсы в Северную, Западную Африку и Хартум стали совершать американцы) не возымели действия. Правительство попыталось пойти на компромисс и 11 марта 1943 года объявило о создании Транспортного Командования Королевских ВВС. Совет директоров тут же предложил министру: «Хорошо, тогда пусть новая структура забирает себе ВСЕ хозяйство, что вы навесили на ВОАС (PERA, ATA, перегон самолетов из/в Канаду, спец-



*Интерьер диспетчерской ВОАС на аэродроме Уитчерч*





рейсы и т.п.) и обеспечение действий военных. Мы же, как гражданская авиакомпания, продолжим работать по своему профилю – возить пассажиров и почту. Ну и по просьбам военных будем только самолеты предоставлять». Этот пункт стал решающим. Председателю совета директоров BOAC Пирсону было четко и ясно заявлено, что у государственной авиакомпании «нет и не будет права на самостоятельность ни сейчас, ни в долгосрочной перспективе». В результате совет директоров корпорации в середине 1943 года просто подал в отставку.

Поставленные правительством временные управляющие кардинально повлиять на ситуацию не могли, хотя возможности BOAC все-таки постепенно возрастали. Парадокс ситуации заключался в том, что все новые руководители спустя некоторое время направляли письма в министерство авиации примерно того же содержания, что и ушедший в отставку совет директоров во главе с Пирсоном. Ответ, впрочем, был таким же.

Тем временем вслед за началом освобождения Западной Европы открылись гражданские маршруты на континент, потребовались новые авиарейсы через Средиземное море и на Ближний Восток. Трассы перелетов постепенно возвращались на довоенные маршруты, восстанавливались аэродромы, ВПП и пункты обслуживания.

С 1 января 1946 года Европейский отдел BOAC начал осуществлять рейсы по Европе, ранее производившиеся 110-й эскадрилей Транспортного командования Королевских ВВС.

Поступали новые партии самолетов: «Либереитор», DC-3, AW.38 «Уитли» и т.д. Начиная с 1945 года персонал постепенно переводился на гражданскую службу, в BOAC стали возвращаться летчики и технические специалисты из ВВС.

Но вскоре стало ясно, что больше всех во Второй мировой войне выиграли США, которые отодвинули Великобританию, а с ней и ее гражданскую авиацию на второй план.

## Маршруты BOAC во время Второй мировой войны

### 1. Лондон – Стокгольм

До войны еженедельные рейсы в скандинавские страны выполнялись «Бритиш Эйрвейз» с использованием трехмоторных «Юнкерсов» Ju.52. После начала боевых действий BOAC стала использовать маршрут Перт – Ставангер – Стокгольм – Хельсинки (при этом высота полета над морем иногда не превышала 50 м). Вскоре на первый участок были поставлены самолеты «Локхид» L-14 «Супер Электра», т.к. они имели большую скорость и меньшую заметность. Однако потеряв промежуточные аэродромы в Норвегии по-



«Москито» готовится к вылету в Стокгольм. 1943 г.





**«Пассажирский салон» «Москито». Пассажир размещался в бомбовом отсеке. Поскольку последний был негерметичным, обязательным атрибутом перелета являлась кислородная маска.**

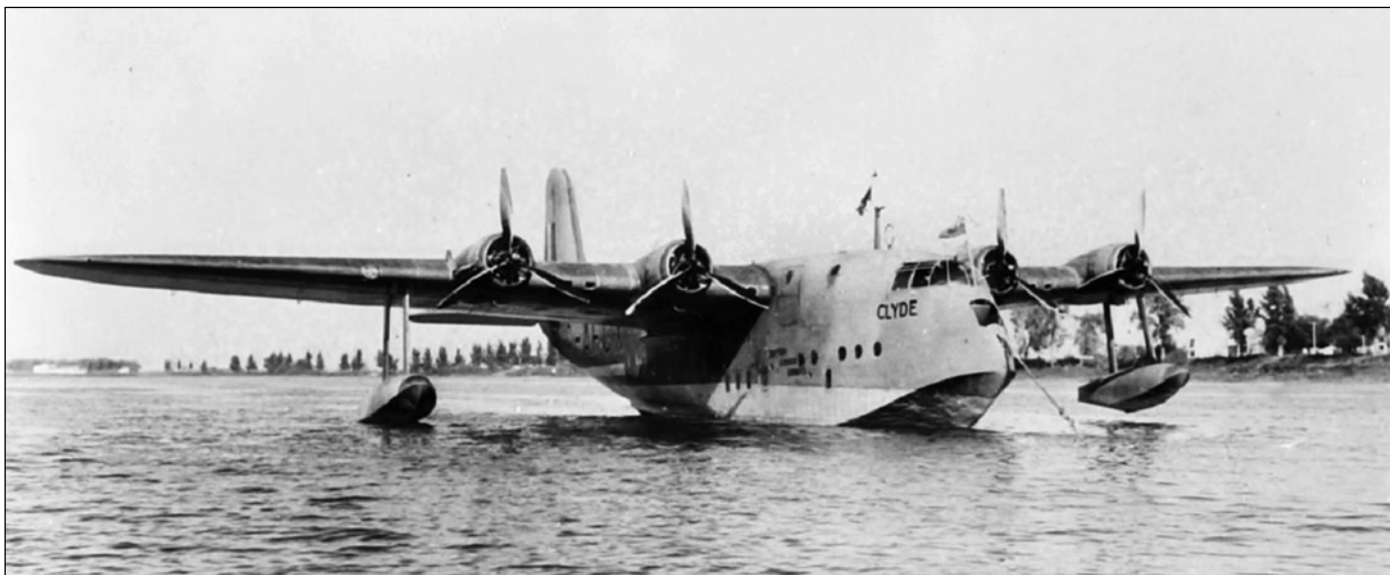
сле ее капитуляции (а вместе с ними один из Ju.52 – G-AFAP «Джейсон», Jason), компании пришлось использовать «Локхиды» на всем маршруте. Пилотами, что интересно, выступали британские, польские и норвежские экипажи. К концу 1940 года это направление было закрыто из-за опасности полетов, но в марте 1941 снова запущено для проведения разведки, перевозки почты и... подшпионов, которые производила шведская промышленность. Вскоре руководство Королевских ВВС признало важность маршрута и перебросило на него несколько переоборудованных бомбардировщиков «Хадсон» Mk.III (ленд-лизингский американский «Локхид» А-28). Позднее к ним присоединились бомбардировщики «Москито», «Уитли» (из-за неудовлетворительных характеристик их вскоре пришлось перевести на линию Великобритания – Марокко) и транспортные «дугласы» DC-3.

За шесть лет работы (1939-45) самолеты ВОАС на скандинавском направлении перевезли 6000 человек и около 227 тонн грузов, потери составили 10 машин различных типов.

## 2. Трансатлантические перелеты

Пожалуй, самым проблемным для ВОАС в период Второй мировой был маршрут, одновременно бывший и самым важным – трансатлантический. Реквизиция для нужд королевских ВВС большинства дальнемагистральных лайнеров, отсутствие даже в проектах новых машин подобного типа, постоянное соперничество с американскими и канадскими авиакомпаниями – такого не пожелаешь даже врагу. Положение осложнялось тем, что перелеты в северных широтах были опасны для самолетов любых типов из-за обледенения. Для перелетов по южному маршруту приходилось задействовать аэродромы Ирландии или Португалии, которые не собирались нарушать свой нейтралитет. Американцев же такие проблемы занимали мало, и с началом войны они развернули полноценный трансатлантический маршрут до Лиссабона. В министерстве авиационной промышленности Британии потребовали «срочно что-то сделать». В результате две летающие лодки «Шорт» S.30 «Эмпайр» («Клэр» и «Клайд») были оборудованы дополнительными топливными баками, и уже 3 августа 1940 года «Клэр» с грузом почты и VIP-персонами совершила перелет до Нью-Йорка, демонстрируя присутствие британских авиалиний на этом направлении. Более того, продолжая развивать сеть промежуточных аэродромов министерство авиационной промышленности заложило базу для поставок по ленд-лизу авиатехники из США в Великобританию. Так, используя эти ВПП, в Великобританию были поставлены 50 бомбардировщиков «Хадсон» Mk.III (свободных пилотов для перегона этих самолетов найти смогли только в ВОАС), а позднее и шесть переоборудованных бомбардировщиков «Либереитор» Mk.III. Интересно, что в итоге они стали базироваться в Монреале и использоваться как транспортные самолеты Королевских ВВС для перелетов из Канады в Великобританию на постоянно действующем маршруте «Трэмлайн» (Tramline), который с 4 мая 1941 года соединил Монреаль и Прествик. В Британию по нему перегонялись произведенные в Канаде самолеты, материалы, почта и грузы, поставляемые по ленд-лизу. Обратно перевозились канадские и американские экипажи, поставлявшие новые самолеты.

Все бы хорошо, но поняв, что «такая корова не нужна» ВВС спихнули этот маршрут в ВОАС 11 сентября того же года. В корпорации работали отнюдь не идиоты, так что они отказались принимать маршрут без глобальной доработки самолетов: необходимо было продумать систему



**Летающая лодка «Клайд», приспособленная для трансатлантических перелетов**

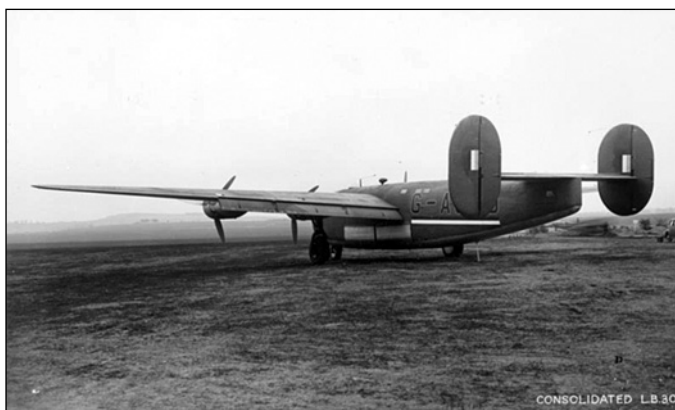
обогрева салона и двигателей, защиту от обледенения, решить проблемы с постоянно текущими топливными баками у «Либерейторов» и многое, многое другое... Но министерство авиации заявило, что мнение BOAC их не волнует, и вообще «страна не просит, а требует», что выросло чуть ли не в открытое противостояние менеджмента корпорации и чиновников. Ведь для полноценной работы необходимо было совершать 750 перелетов через океан, не получая за это ни пенсы, ибо маршрут как «государственно важный» находился в ведении Королевских ВВС.

Скрепя сердце, BOAC продолжала работать на этом направлении весь 1942 и 1943 годы, несмотря на то, что после высадки американцев в Северной Африке свои маршруты открыли компании «Пан Америкен», «Транс Канада Эйрлайн» и «Америкен Экспорт Эйрлайнс».

В конце концов после проверки всего потока жалоб на бардак в управлении и обслуживании, творившийся на этом маршруте, в министерстве признали, что BOAC и так выжимает максимум возможного... а потому, не рассматривая ли корпорация возможность перелетов в Америку через Исландию и Гренландию... с использованием «Либерейторов» Mk.II (еще худшего варианта, чем Mk.III их вечно текущими топливными баками). Ну и по секрету опять сообщили, что денег нет, и о новых «дугласах» C-46 или C-54 в BOAC могут даже не мечтать. С другой стороны, была осуществлена договоренность об улучшении технического обслуживания и ремонта задействованного авиапарка на заводах в Монреале и Дорвале.



Европейские и африканские маршруты в годы войны



«Либерейтор» G-AGCD (ранее б/н AM259)

В целом, трансатлантический маршрут просуществовал до 27 сентября 1949 года. Только за период 1942-1944 годов по нему было совершено 1000 полетов и перевезены 860 тонн почты и грузов и 11 378 пассажиров.

### 3. Маршрут в СССР

С июля 1941 года BOAC рассматривала возможность открытия сообщения с Москвой через Мурманск или круглым путем через Каир. Больше года этот маршрут был в стадии планирования, и только 21 октября 1942 года один из «Либерейторов» (б/н AM259) совершил перелет Мурманск – Архангельск – Ленинград – Москва. После небольших доработок советскими механиками самолет благополучно вылетел и вернулся домой в ноябре того же года. Всего было совершено 9 рейсов через северные широты, которые были отменены после окончания Африканской кампании, когда из Каира было запущено регулярное сообщение по маршруту Каир – Хаббани – Пахлеви – Астрахань – Куйбышев – Москва, что занимало «всего 3,5 дня» против 13 часов по северному маршруту.

После 1943 года надобность в регулярном сообщении Москва – Лондон была не столь критична, поэтому идея северных перелетов более не поднималась, а южный маршрут работал только по запросу.

### 4. Великобритания – Португалия – Западная Африка

Довоенная «нитка» перелетов связывала Каир, Хартум, Лагос и Аккру в единую трассу с помощью самолетов «Де Хэвилленд» DH.86. Предполагалось даже, что из Западной Африки будут совершаться регулярные перелеты в Южную Америку, но начавшаяся война спутала все карты. Более того, быстрая капитуляция Франции заставила BOAC рассматривать западноафриканский маршрут как один из приоритетных для последующего выхода на линию ЮАС – Индия – Австралия. Для перелетов предполагалось использовать переоборудованные бомбардировщики «Веллингтон». Однако у этого маршрута существовал весьма сильный конкурент в лице ближневосточного направления. Именно туда было переведено большое количество «Локхидов» L-10, L-14 и L-18, что влекло нехватку бортов на западноафриканском направлении и загрузку ремонтных мастерских в Каире (они были приписаны к ближневосточному отделению и рассматривали другие направления как «нелюбимых падчериц» и обслужили по остаточному принципу).

Тем не менее, используя сначала самолеты авиакомпании KLM (те же «Де Хэвилленды» DH.86, оборудованные британскими двигателями), а позднее – бельгийской авиакомпании SABENA, BOAC смогло закрыть брешь на этом направлении. С североатлантического маршрута в Америку и Канаду сюда перебросили летающие лодки «Шорт»





**«Лэйк Марьют» (G-AGCM) над Каиром заходит на посадку в аэропорту Гелиополиса**

S.30 «Клэр» и «Клайд» (19 августа 1940 года она приземлилась в Бразавиле, символизируя присутствие Великобритании в этом регионе).

В октябре того же года к уже существующим летающим лодкам присоединились «Чемпион» и «Кэти» со смонтированными дополнительными топливными баками, что позволяло им совершать беспосадочные перелеты Лондон – Западная Африка без промежуточной посадки в Лиссабоне.

К концу 1940 года к воздушному флоту добавилась летающая лодка «Каталина» («Губа», Guba), через год – еще два самолета такого же типа.

Базой технического обслуживания для них служил Балтимор. Так как ТО надо было проходить каждые 120 летных часов, то в течение трех летних месяцев самолеты курсировали по маршруту Балтимор (США) – Ботвуд (Канада) – Фойнс (Ирландия) – Лиссабон (Португалия) – Батерст (Гамбия) – Лагос (Нигерия). Зимой же северный путь через Ботвуд, и Фойнс не использовался, а Атлантический океан пересекался по маршруту Лагос – Белем (Бразилия) – Тринидад – Бермудские острова – Балтимор.

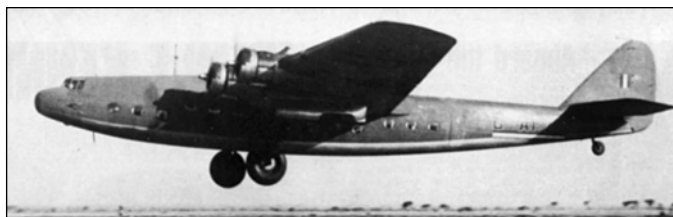
Отдельно стоит отметить 6 самолетов DC-3 и DC-2, ранее принадлежавших KLM. После захвата страны Германией экипажи этих машин стали работать на ВОАС, совершая регулярные рейсы в Лиссабон. Естественно, немецкие пилоты пытались перехватить эти самолеты, несмотря даже на гражданские обозначения бортов. Одна из «Дакот» (G-AGBV) трижды попадала под обстрел и в конце концов была сбита. Прилетевший ее искать на следующий день S.25 «Сандерленд» из 461-й эскадрильи Королевских ВВС попал под огонь восьми Ju.88, но не только смог уйти на базу, но и сбил три истребителя.

Из-за постоянной опасности воздушных налетов гавань города Пул на юге Англии была небезопасна, а периодически проводимые военные операции закрывали возможность каких-либо полетов на время их проведения. После

переговоров с правительством Ирландии в марте 1941 года ВОАС было разрешено отправлять часть рейсов в Лиссабон и Западную Африку из города Фойнс на юго-западном побережье «зеленого острова». Спустя год удалось договориться с командованием Королевских ВВС об аккумуляровании грузов из Америки на том же аэродроме. Это вызвало ускоренное развитие сети аэропортов Ирландии, в частности, аэропорт Шэннон в Дублине был построен в этот период.



**«Энсайн» производит посадку в Хартуме**



**«Эверест» (G-AFZU) в аэропорту Гелиополиса, 1943 г.**

Логичным продолжением маршрута являлся перелет Лагос – Дурбан. Боевые действия в Северной Африке создавали опасность для Египта, оставляя единственной связующей нитью с Индией и ЮАС западное побережье Африки. Были срочно развернуты дополнительные ремонтные мастерские в Асмаре, Такоради, Аккре и Леопольдвиле, но мощностей гражданской авиации не хватало, чтобы удовлетворить спрос, и Черчилль разрешил совершать рейсы на этом направлении компании «Пан Америкен Эйрлайнс».

Для совершения перелетов в Гамбию из Гибралтара и Каира министерство авиации попыталось пристроить многострадальные «Либереиторы» Mk.III с их текущими баками. В качестве рекомендаций было озвучено требование совершать полеты на высоте не более 1500 м. Проблема была в том, что погодные условия в этом секторе требовали высоты полета не менее 2600 м. Тогда инженеры обратились к материалам испытаний, проведенных «Империл Эйрвейз». В итоге потребление топлива удалось снизить на 15%, а проблема с протечкой топливных баков была устранена кустарным, но тем не менее действенным способом. Двенадцать «Либереиторов» вскоре настолько освоились на этом направлении, что в BOAC даже испытывали некоторую избыточность своего воздушного флота на этом направлении... Хотя министерство авиации на волне успеха и пыталось пропихнуть сюда нелюбимые всеми «Уитли», но безуспешно.

Потеря летающей лодки «Клэр» 14 сентября 1942 года в небе над Гамбией привела к возвращению всех лодок S.30 «Эмпайр» на североатлантические маршруты, а их задачи стали выполняться «Энсайнами». Но тут возникла другая проблема – политическая. С момента высадки американцев в Северной Африке и допуска «Пан Америкен Эйрлайнс» на этот маршрут британским самолетам стало все труднее получать разрешения на пролет и дозаправ-



**Силуэт DC-3 компании BOAC в лучах прожекторов на аэродроме Гибралтара. Фоном служит знаменитая Скала.**

ку в небританских протекторатах. Это привело к тому, что сообщение с Либерией, например, просто-напросто прекратилось.

Тем временем в Африку были поставлены 16 самолетов DC-3 и несколько «Сандерлендов», которые стали полностью обслуживать все возможные направления на транс-африканских маршрутах (включая Каир – Дурбан, Каир –



**Летающая лодка «Камбрия» (G-ADUV) совершает посадку на базе Род-аль-Фарух в Каире**





«Локхид» L-18 (G-AGIL) на аэродроме в Аддис-Абебе

Лагос и Каир – Лиссабон). В конце 1943 года стало возможным восстановить сообщение Лондон – Каир – Дели. Самолеты авиакомпаний SABENA и KLM получили право на самостоятельные (а не как часть ВОАС) перелеты в Великобританию. 24 октября 1944 года ВОАС заново открыл сообщение с Испанией, а 12 мая 1945 года – рейсы по расписанию из Великобритании в Каир через Западную Африку.

Остается только заметить, что, несмотря на напряженную ситуацию в Средиземноморье, ВОАС не оставляла попыток (безуспешных) организовать там нормальное авиасообщение с сентября 1939 года до падения Крита в мае 1941-го.

Маршрут до Лиссабона и Западной Африки продолжал действовать до ноября 1945 года.

### 5. Ближний Восток

Самый важный узел в сети ВОАС оказался просто-напросто не готов к началу Второй мировой войны. Региональный директор имел достаточно большое влияние на Королевские ВВС и министерство авиации, а потому пикировки затягивались, но реальных дел не делалось. С горем пополам было организовано ремонтное предприятие (аналог PERA) в Гелиополисе. Просуществовав три года (с 1941 по 1944), оно было свернуто.

ВВС, не без основания считая, что находятся там, где могут принести максимум пользы быстро свели все вопросы взаимоотношений с другими игроками на Ближнем Востоке к двум фразам – «Дайте это сюда немедленно» и «Мы сами разберемся». В итоге это вылилось в потери военных самолетов на трансафриканских перегонах, хотя ВОАС предлагал помощь, погодные карты, опытных летчиков и прочее, что могло бы понадобиться. Но то ли гордость, то ли что-то еще не позволили военным воспользоваться этим, зато сразу нашелся «крайний и виноватый»: им сделался менеджмент ВОАС за... «недостаточное информирование».

Несмотря на все разногласия, вскоре из Каира начинается регулярное сообщение (часто прерываемое из-за отвлечения самолетов на нужды военных). Первым был маршрут Каир (Египет) – Вади Халифа (Судан) – Порт Судан (Судан) – Асмара (Эритрея), с дальнейшим продлением через Йемен в Индию (что стало особенно актуальным после Иракского восстания 1941 года). Вторым направлением стал маршрут: Каир – Хаббания (Ирак) – Тегеран (Иран), по которому осуществлялись контакты с Советским Союзом. Третьим – Каир – Лидда (Палестина) – Адана (Турция), отвечавший за связь с нейтральной Турцией.

Никуда не делись и маршруты до Лагоса и Дурбана, соединявшие «паутину» авиаперевозок в единое целое. Из-за отсутствия запчастей план полетов выполнялся только на 40%, т.к. большинство самолетов стояло на приколе, а летавшие делали это за счет запчастей от уже «убитых» машин. «Энсайны» и «Фламинго» стояли на приколе из-за отказа казначейства в выплатах.

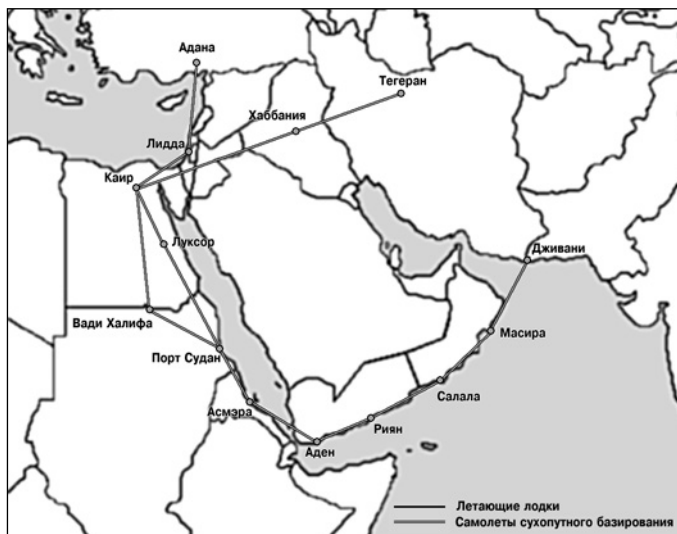
Чтобы разгрузить летные маршруты, правительство Великобритании предложило ЮАС забрать для постоянного пользования перегон Кейптаун – Дурбан. После долго рассмотрения эта идея была отклонена. В итоге, чтобы мощности не простаивали, Дурбан сделали заграничной базой для летающих лодок, направлявшихся в Индию.

Почувствовав в эвакуации с Крита британских частей в конце апреля 1941 года, уже в мае ВОАС был вынужден перенести базу летающих лодок из Хаббании (в Ираке в это время полыхало восстание Рашида Али, в результате чего весь летный персонал был взят в плен) на Мертвое море. Некоторые машины сразу оснастили дополнительными баками, чтобы обеспечить перелет на Аравийский полуостров и далее в Индию.

В 1941 году регулярное сообщение с Тегераном и Баку было признано неэффективным по экономическим соображениям. Однако министерство авиации посчитало, что политическая выгода перекроет возможные отрицательные эффекты и выделило денег на начало полетов. В результате с 3 ноября между Каиром и этими городами было установлено регулярное сообщение.



«Энсайн» (G-AGSR) в Каире, 1944 г.



Маршруты из Каира в 1942-1945 гг.

К концу войны воздушный флот на Ближнем Востоке был оптимизирован: четыре последних «Фламинго» отправились в Англию, «Хадсоны» и «Веллингтоны» вернулись в Королевские ВВС в обмен на «Лоудстары».

В итоге парк самолетов ближневосточного подразделения к концу войны состоял из двух типов «Локхидов» с двумя двигателями, девяти «Энсайнов» и пяти «Дакот».

#### 6. «Подкова» от Южной Африки до Австралии

Самые отдаленные территории Британской Империи после начала войны оказались от нее отрезаны. Если в конце 30-х годов и были планы по расширению сети сообщения (до Токио через Шанхай и Новой Зеландии), то им не суждено было сбыться. Во-первых, не было самолетов, способных совершить такие перелеты («Фламинго» и DH.86 имели недостаточную дальность), во-вторых, с 15 октября 1940 года правительство Виши закрыло воздушное пространство Французского Индокитая. До 19 июня 1941 года на линии Сингапур – Кучинг – Манила – Гонконг еще оставался персонал, который обеспечивал перелеты летающих лодок «Шорт» S.33 («Клифтон» и «Клеопатра») по этому маршруту.

Несмотря на начало войны ВОАС осуществила поставку двух летающих лодок «Шорт» S.30 («Кумберленд» и «Кэптен Кук») для вновь образованной авиакомпании «Тасман Эмпайр Эйрвейз» (Tasman Empire Airways Ltd, TEAL), которая бы обеспечивала регулярное авиасообщение между Новой Зеландией и Австралией. По прибытии в пункт назначения оба самолета поменяли свои бортовые номера и получили имена «Авару» (Awarua) и «Аотеароа» (Aotearoa) соответственно. Регулярные рейсы по маршруту Новая Зеландия – Австралия начались только с 22 февраля 1940 года, когда создание TEAL было закреплено юридически. Рейсы осуществлялись по расписанию (три раза за две недели), с загрузкой, близкой к 75% от номинальной (15 посадочных мест и почта). Самое интересное, что эти же летающие лодки часто задействовались новозеландскими ВВС в качестве эрзац-охотников на подводные лодки, беря на внешнюю подвеску 500-фунтовые бомбы. Нельзя сказать, что такие полеты были успешны, но они были. Выполняя регулярный рейс, «Авару» был атакован американским самолетом из 6-й авиагруппы, базировавшейся на авианосце «Энтерпрайз». Лейтенант Крюгер выпустил три очереди, прежде чем заметил ошибку. К счастью, никто не пострадал, а в самолете, вернувшемся в Окленд для ремонта, нашли... одно пулевое от-



*Летающая лодка «Кати» совершает посадку на южноафриканском гидроаэродроме Ваалдам*



*Летающая лодка «Канопус» на о. Лагос (Нигерия)*

верстие. Обе летающие лодки были списаны в 1947 году, но «Аотеароа» до 1954 года еще выполняла роль служебного помещения.

Основной задачей во время войны для ВОАС была перевозка почты. Путь из Австралии в Великобританию был «сильно непрямым». До 1939 года существовало две основные «хорды»: Каир – ЮАС (вдоль Нила) и Галилея – Индия – Австралия. При необходимости оба этих маршрута соединялись «короткой хордой» Египет – Палестина, а в ос-

*Летающая лодка «Чемпион» в гавани Момбасы (Кения)*





тальное время каждый самолет продолжал свой рейс согласно утвержденной полетной карте.

После вступления в войну Италии, падения Франции, закрытия французских колоний в Юго-Восточной Азии и начала Африканской кампании казалось, что прямой путь до Австралии закрыт. Однако, проблему решили без изыска, но эффективно: из Сиднея самолеты перелетали в Сингапур, оттуда в Индию и далее в Палестину. После чего груз доставлялся в Каир и либо отправлялся через Дурбан по «западноафриканскому» маршруту (Дурбан – Лагос – Португалия – Великобритания), либо в Кейптаун, где грузился на суда, следующие в метрополию.

Попутно на постоянной основе (дважды в неделю) курсировал рейс Каир – Карачи (НР. 42Е «Ганнибал» и несколько «Армстронг Уитворт» XV «Аталанта»), перевозивший пассажиров. После гибели «Ганнибала» в Оманском заливе 1 марта 1940 года сообщение между Индией и Египтом уже 3 мая было приостановлено, а «Аталанты» были переведены на внутрииндийские рейсы, связав Дели, Канпур, Аллахабад, Карачи, Джодпур и Калькутту. Но... внезапно очнулось индийское правительство, запретив с 10 июня 1940 года полеты неиндийской авиакомпании в пределах страны. ВОАС перевела пилотов на другие направления, а «Индиан Нэшнл Эйрвейз» запустила свои рейсы, вместо маршрутов британской авиакомпании. Более того, ВОАС вынуждена была 1 февраля 1941 года продать пять оставшихся в Индии самолетов правительству этой страны за 11 250 фунтов стерлингов, тем самым полностью покинув локальную авиасеть этого государства.

С началом Иракского восстания в апреле-мае 1941 года ВОАС потеряла почти все базы на Ближнем Востоке, а с ухудшением обстановки в Юго-Восточной Азии сконцентрировала основные ремонтные мастерские в Карачи, Бирме и Калькутте (база летающих лодок).

Если проблемы восточной части «подковы» были связаны с японцами, то в «западной» основную проблему представляли итальянцы и их действия в Восточной Африке. С началом боевых действий ВОАС запросила у сэра Алана Кобхэма доклад о возможности постоянных перелетов из Дурбана до Индии. Подсчитав затраты, тот выдал резюме – нужно не менее 11 летающих лодок плюс большое количество запчастей, а самое главное – двигателей. Не имея в полной мере ресурсов для проведения таких перелетов, ВОАС в 1940 году тем не менее перенесла пункт управления летающими лодками в Дурбан. Туда же переехали из Гиты мастерские по ремонту двигателей для этих самолетов. Несколько месяцев спустя летающие лодки «Шорт» S.23 «Коринфиан» и «Кассиопея», принадлежащие ВОАС, а также «Кюэй», принадлежавшая австралийской авиакомпании «Куантас», вылетели в первый раз в Австралию из Лондона.



«Каталина» «Антарес Стар» на Цейлоне

Начало было оптимистичным, но проблемы не заставили себя долго ждать. Треугольник проблем был известен давно: частота рейсов – износ машин – время на перелет. С начала сообщения на летающие лодки установили дополнительные топливные баки. В марте 1940 года поступило предложение об увеличении количества баков, что сокращало путь еще на десять промежуточных посадок. Оптимизация повлекла за собой изменение графика полетов до одного раза в неделю и потерю промежуточной остановки в Бангкоке. Позднее машины облегчили, выкинув из них «несущественные» детали внутренней обшивки и антиобледенительную систему.

Был предложен план перелетов Каир – Сингапур с использованием самолетов авиакомпании KLM, встретивший упорное сопротивление... австралийского правительства, которое уже зарезервировало голландские борты под военные нужды. Да и остальная сеть рейсов по Юго-Восточной Азии уже трещала по швам из-за японского вторжения. Резервные маршруты через Рангун и Сингапур стали в скором времени неактуальны из-за присутствия там вражеских войск. Флот летающих лодок понес ужасающие потери:

- «Кассиопея» разбилась в Сабанге 22 декабря 1941 года;
- «Корио» сбит над Тимором 30 января 1942 года;
- «Куги» разбился в Таунсвилле в марте 1942 года;
- «Коринна» и «Сентаурус» сильно пострадали в ходе полета на Брум 3 марта 1942 года;
- «Серси» сбит 28 февраля 1942 года над Тимором;
- «Коринфиан» разбился недалеко от Дарвина 22 марта 1942 года.

Австралийская авиакомпания «Куантас» осталась с двумя лодками («Камилла» будет потеряна в 1943 году).

У ВОАС остались, конечно «Кюэй» и «Карпентария», но остальной воздушный флот оказался «заперт» в Австралии. Последний перелет в Великобританию стартовал 4 февраля 1942 года (за 11 дней до капитуляции британского контингента в Юго-Восточной Азии).

Постепенное пополнение летающими лодками «Шорт» S.25 «Сандерленд» западноафриканского маршрута позволило высвободить оттуда несколько S.23 и S.30. В частности, «Чемпион» и «Кэти» прибыли в конце 1942 года, а вот прибывшая вслед за ними «Серес» сгорела в Дурбане 1 декабря 1942 года. Несмотря на все ухищрения, износ «Шортов» был так велик, что требовалась скорейшая замена их на «Сандерленды» или капитальный ремонт, но... «денег нет».

Пока решались технические вопросы, «Чемпион» осуществлял постоянные рейсы на Мадагаскар и Маврикий. Вскоре стало понятно, что из летающих лодок S.23 или S.30 больше не выжать – они и так работали на пределе дальности. Тем не менее стоит отметить, что к концу 1944 года существовало регулярное сообщение Великобритания – Индия (перелет занимал 4 дня), а на линии Каир – Карачи работало 16 «Сандерлендов» в дополнение к ежедневным рейсам «Веллингтонов» и «Лоудстаров».

С другой стороны, чтобы решить проблему «рассеченной» уже во втором месте «Подковы», уже в 1942 году австралийцы предложили пустить на маршрут компанию «Пан Америкен», имевшую в своем составе «Каталины» с большой дальностью полета. В ВОАС, естественно, воспротивились этому. «Куантас» своими силами постаралась протянуть прямой маршрут от Цейлона до Австралии, но это был максимум, который можно было выжать в этой ситуации силами только локальной авиакомпании.

Поняв, что никто им не поможет кроме них самих, и используя «Каталины» (сначала «Вега Стар», принадлежавшую ВОАС, позднее еще две машины), жители южного материка смогли «дотянуться» до Цейлона, начиная с 3 ноября 1942 года. Цена этого была высока: летчики проводили в

Летающая лодка «Корсар» идет на взлет



воздухе 27,5 часов без посадки, преодолевая 5800 километров с полезным грузом в... 1200 килограмм, что на практике означало не больше трех пассажиров и груз почты. Тем не менее, это были реальные перелеты, которые поддерживали связь Австралии с метрополией.

Но в конце 1943 года вмешались американцы – «Либереитор» с 1600 килограммами груза и шестью сенаторами США на борту преодолел то же расстояние за пятнадцать с половиной часов. Тут же министерство авиации запросило ВОАС и «Куантас»: можно ли что-то сделать, чтобы утереть нос янки. В ВОАС задумались и сказали, что при должном обеспечении их собственные «Либереиторы» способны сделать то же самое.

Но первым самолетом британской авиакомпания на этом маршруте стал американский «Дуглас» C-54, переданный в ВОАС, который преодолел этот перегон с двадцатью двумя людьми на борту за семнадцать часов. А поставка «Либереиторов» была остановлена советом по регистрации воздушных судов, который справедливо опасался, что эти машины могут «застрясть» в Австралии, т.к. для них банально не было запчастей и не налажен ремонт.

«Каталины» к 1944 году были вынуждены продлить маршрут до Карачи. Но к концу того же года в ВОАС все же смогли запустить на линию «Либереиторы», и положение сразу сильно улучшилось. С мая 1945 года на линию Лондон – Сидней вышли «Ланкастеры», которые совершали беспосадочные перелеты из Коломбо до Лирмута (Цейлон – Австралия). 6 апреля 1946 года этот маршрут был окончательно закрыт, так как было восстановлено сообщение через Сингапур.

Свой 271-й и последний рейс «Каталины» совершили 18 июля 1945 года. Возвращать пять «Либереиторов» США никто не хотел, поэтому в первой половине 1946 года их утопили в море.

Последний раз самолет прилетел из Австралии по этому маршруту 15 января 1947 года: летающая лодка «Кас-тор» приземлилась в Каире, после чего все локальные пункты обслуживания были переданы в руки местных авиакомпаний.

### Что будет после войны?

Несмотря на проблемы во всех частях и подразделениях компании, нельзя сказать, что руководство ВОАС не думало о послевоенном будущем. Другое дело, что руки до планирования дошли только ближе к концу 1942 года, когда, во-первых, стало понятно, что Япония не сможет развивать наступление на Дальнем Востоке, во-вторых, Африканская

кампания близится к завершению, в-третьих, Сталинградская битва остановила продвижение немцев на Восток. То есть все основные угрозы были купированы или сняты, а значит, можно думать о развитии гражданской авиации после войны.

Основной проблемой было отсутствие подходящих самолетов. Еще в марте 1942 года на дебатах в министерстве авиации поднимался вопрос о проектировании и постройке новых самолетов, которые были бы способны подниматься на высоту в 10 километров и преодолевать без дозаправки 8000 километров со скоростью 500 км/ч. (такие требования были связаны с двумя основными маршрутами – в Америку и из Индии в Австралию). Министерство рассмотрело все предложения, но 30 сентября 1942 года... отклонило их, заявив: «Сейчас не время заниматься проектированием новых самолетов, для начала надо закончить войну». На очередных парламентских дебатах в конце октября было четко сказано, что «гражданские самолеты могут обойтись и военными двигателями, а значит проектирования их не будет». Это было ошибкой, т.к. для военных целей требовалось выдать максимальные характеристики на сравнительно малое время, в то время как гражданское авиастроение предполагает работу узлов и агрегатов в течение долгого времени. Поняв, что помощи ждать неоткуда, ВОАС самостоятельно направила запрос и профинансировала разработку двигателей для гражданской авиации.

Вторая проблема была политической. Если до начала войны «Пан Америкен» не имела возможности попасть на африканские, европейские или ближневосточные маршруты из-за сильнейшего британского лобби, то после начала боевых действий Уинстону Черчиллю пришлось уступить позиции. С началом операции «Торч» американские авиакомпании закрепились в Северной Африке, вели переговоры с нейтральной Швецией и пытались найти подходы к австралийскому правительству.

Все это вылилось в итоге в 63-страничный доклад, который ВОАС предоставила в правительство в конце 1942 года. Кратко его содержание можно охарактеризовать так: «Либо Британия начнет поддерживать гражданскую авиацию, либо мы останемся после войны ни с чем».

Отдельные подпункты гласили следующее:

- базами для послевоенной работы остаются Лондон, Кейптаун, Калькутта, Дели, Перт, Окленд и Дурбан, от которых разворачивается сеть локальных маршрутов;

- для магистрального сообщения нужен самолет с крейсерской скоростью не менее 300 км/ч и высотой полета не менее 3000 м;





**Линейка самолетов DC-3 различных авиакомпаний**

– для трансатлантических перелетов требуется самолет, чьи двигатели способны выдерживать перепады температур от +40 до -40 градусов в течение рейса;

– для локального сообщения на первое время планировался заказ некоторого количества самолетов DC-3, а для дальнемагистрального – DC-4 (C-54).

Вникнув в суть проблемы, правительство создало отдельный комитет во главе с одним из первых пилотов британской гражданской авиации – лордом Брабазоном. В историю эта комиссия вошла как Комитет Брабазона. Основной его задачей должна была стать подготовка спецификаций на проектирование и строительство послевоенных пассажирских самолетов, отправка запросов на производство и контроль за его выполнением. Контроль работы самой комиссии осуществлялся министерством авиации.

Рассмотрение состояния гражданской авиапромышленности и требований ВОАС к послевоенным самолетам привело комитет в уныние. Фактически, авиалайнеры, которые планировалось поставлять после войны, должны были быть в два раза тяжелее текущих и иметь крейсерскую скорость истребителя образца 1939 года.

Со второго заседания комиссии 30 декабря 1942 года к ней присоединился оперативный директор ВОАС Кэмпбелл-Орде. Это было настоящим спасением, т.к. несмотря на запросы, которыми корпорация бомбардировала министерство авиации, те предпочитали обращаться не в ВОАС (чтобы понять конкретные требования к будущим самолетам), а к британским авиаинженерам. Тут же посылал доклад оперативного директора, который еще раз озвучил все требования, привел в качестве «подобия»

идеальной машины доработанный «Либереитор» и многое другое (включая отсутствие прибыли в ВОАС в течение первых пяти лет после окончания войны).

Комитет Брабазона в свою очередь 3 февраля 1943 года предоставил министру авиации доклад, который содержал несколько первоочередных пунктов разработки летательных аппаратов:

1. Многомоторный (4 или 6 двигателей) авиалайнер со взлетной массой в 45 тонн для трансатлантических перелетов с возможной дозаправкой на Ньюфаундленде.

2. Среднемагистральный двухмоторный пассажирский самолет для европейских рейсов.

3. Четырехмоторный пассажирский магистральный авиалайнер для сообщения между частями Британской Империи (способный за 1-2 перелета преодолевать расстояние от Британии до Каира, оттуда до ЮАС и Индии и т.п.)

4. Реактивный самолет для трансатлантических перелетов с грузом почты.

5. Легкая двухмоторная машина для местных рейсов.

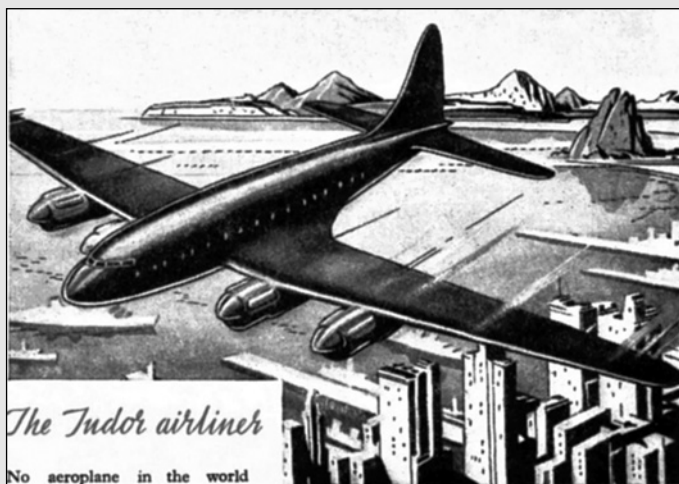
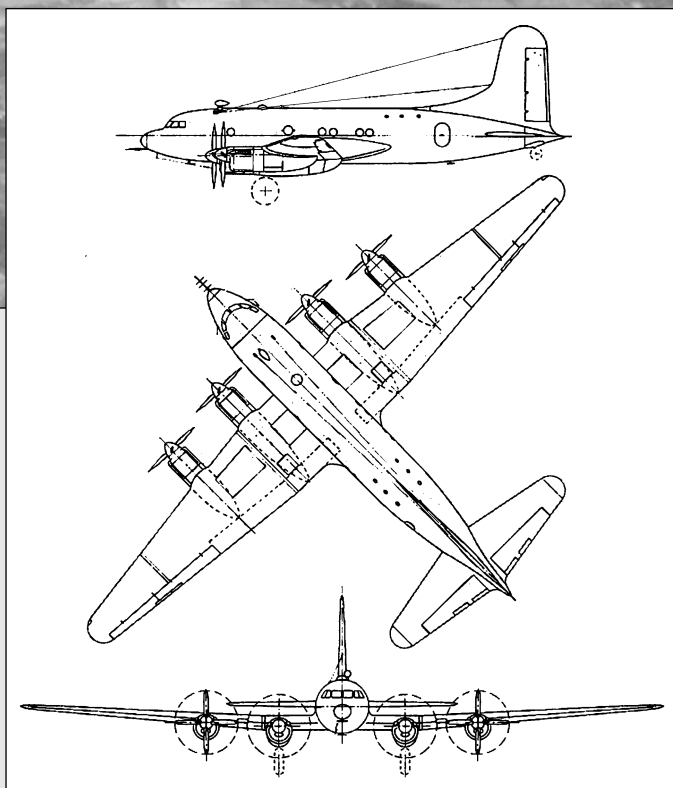
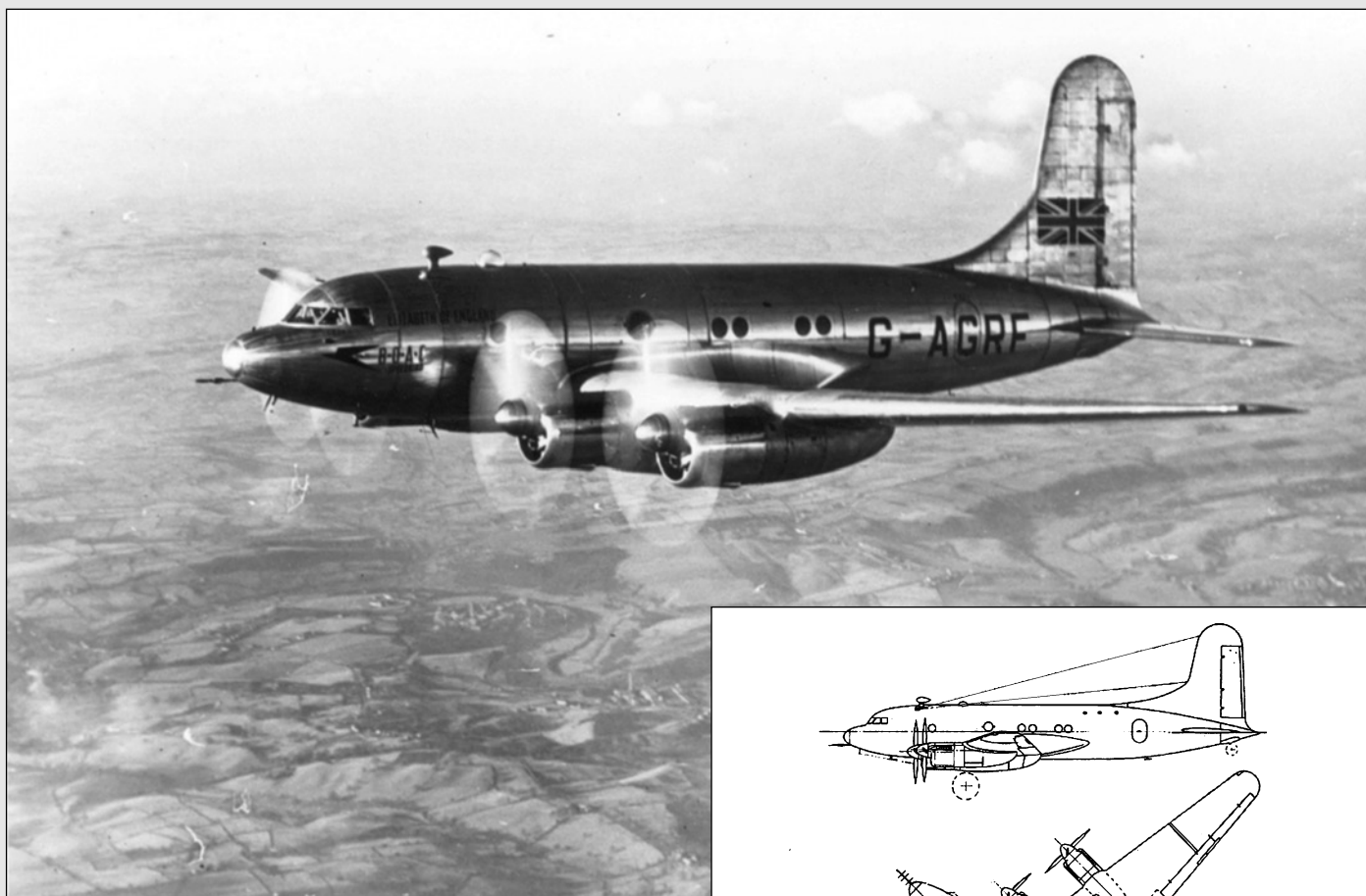
В качестве временной меры комитет советовал ускорить разработку и ввод в строй таких самолетов как гражданские варианты бомбардировщиков «Галифакс» и «Йорк», а также летающая лодка «Шетланд», т.к. было件件но, что сразу после войны летать придется на американских машинах, а значит ввод в строй новых летательных аппаратов был возможен не ранее 1948-49 годов.

С другой стороны, Кэмпбелл-Орде сбил комитет Брабазона с толку и вместо того, чтобы запроектировать два типа будущих самолетов, в умах людей засела «многогранность», которая позднее выльется в чехарду заказов различных типов самолетов у различных фирм. На текущий же момент заказ на проектирование авиалайнера получил «Бристоль», а вот «Шорт» и «Майлз» остались не у дел.

Под нажимом общественности с работы комитета был снят гриф секретности, что позволило ВОАС официально обращаться с предложениями в комиссию Брабазона. Например, требования о сокращении списка проектируемых самолетов до двух (дальне- и ближнемагистральный), увеличение числа допущенных к разработке фирм, предоставление новых типов машин для работы в ВОАС в первую очередь, скорейшая замена парка американских машин на британские и т.п. В итоге параметры трансатлантического лайнера были приведены к реальности и тому, что было бы выгодно для страны и ВОАС.

С августа 1943 года под нажимом комитета Брабазона правительство согласилось вложить средства в разработку не только дальнемагистрального лайнера, но и навигационных приборов, двигателей, а также оборудования для слепой посадки. По согласованию с комиссией в ВОАС согласились осуществлять «авторский надзор» над разработкой. Этот проект в итоге вылился в разработку «Тюдора», которая была признана всеми крайне неудачной, что привело к закупке у Канады в 1948 году уже устаревших на тот момент «Дугласов» DC-4 с двигателями «Роллс-Ройс», которые использовались на линиях в последующие десять лет.

К 1944 году стало件件но, что результат если и будет, то крайне печальный. «Бристоль» не смог преодолеть рубеж в 430 км/ч для прототипа дальнемагистрального лайнера, что категорически не устраивало заказчика, к тому же, даже такого самолета надо было ждать не менее двух лет. «Хэндли Пейдж», разрабатывавший реактивный почтовый самолет, банально не имел опыта работы и знаний для его проектирования. Ближнемагистральный самолет так и остался идеей. Единственным светлым пятном стал «Йорк», но и эти самолеты планировалось поставить только к 1945 году. Из двигателей для переделки в гражданскую версию передали только поршневые «Мерлины». Разрабатываемый в этот момент «Де Хэвиллендом» реак-



No aeroplane in the world has had the experience of the famous Lancaster bomber in long-range flying problems under all conditions. The luxurious Tudor air-liner is the result. Unsurpassed performance. Capacity up to 66 persons. Enquire now.

*Made by the makers*  
**of the LANCASTER BOMBER!**



Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd. MANCHESTER, ENGLAND

**Авро-688 «Тюдор»** – четырехмоторный турбовинтовой пассажирский самолет с герметичной кабиной, был произведен в 38 экземплярах. Пассажировместимость: 12 человек, экипаж: 3-4 человека. Несмотря на то, что он заявлялся как «комфортабельный и безопасный лайнер» на деле он поднимал в воздух в два раза меньше пассажиров, чем «Йорк». Т.к. самолет не отвечал основному требованию – возможности совершать трансатлантические перелеты, то после производства двух прототипов BOAC отменила контракт на поставку еще 12 машин. Это не помешало другим авиакомпаниям (в т.ч. и BSAA) усовершенствовать «Тюдоры» путем изменения компоновки фюзеляжа и пассажирского салона и использовать его на своих маршрутах, несмотря на то, что характеристики самолета оставались не самыми оптимальными в своем классе. Тем не менее полноценным «авиалайнером империи» «Тюдор» не стал.



«Ланкастриан» в аэропорту Хитроу, 1947 г.



Пассажирский салон «Ланкастриана»

тивный самолет для нужд Королевских ВВС (будущий «Вампир») позволял инженерам этой компании утверждать, что, получи они заказ на изготовление авиалайнера, и он мог бы развивать крейсерскую скорость до 725 км/ч и быть способным оперировать в тех же районах, что и DC-3 (развивавший 280 км/ч) сейчас. Все попытки протолкнуть свежие идеи в разрабатываемый проект «Тюдоров» наталкивались на упрямство, бюрократию и глухое сопротивление всех участников, кроме ВОАС. Иногда даже создавалось впечатление, что это «нелюбимое дитя» не было нужно никому, кроме корпорации, хотя чиновники-то должны были понимать, к чему приведет отставание от американцев в этой отрасли (а уже разработанный к тому моменту «Констеллейшн» или проектируемый «Глоубмастер» перекрывали все требования британцев к самолетам на годы вперед).

При этом британские самолеты были готовы покупать австралийцы, голландцы, южноафриканцы и многие другие страны – только дайте. Но к тому моменту, как британцы сочли возможным запустить в серию «Йорки», мировые авиакомпании повсюду закупили DC-4 и «Констеллейшны».

Одновременно с этим на ВОАС и министерство авиации с 1943 года началось беспрецедентное давление, призванное обеспечить «свободное небо» для всех авиакомпаний.

С одной стороны, это было хорошо: в дело могли вступать авиакомпании Индии, Австралии, ЮАС и т.п., подкрепленные соответствующим денежным капиталом своих стран. А с другой стороны, это сводило роль ВОАС к «чисто британской» авиакомпании, которая теряла статус «имперской» и в будущем была бы вынуждена не только бороться с глобальными соперниками (типа «Пан Америкен»), но и с локальными предприятиями по всему миру. Это давление привело к идее преобразования ВОАС в холдинг, который бы оперировал тремя (или более) дочерними компаниями, каждая из которых отвечала бы за свое направление полетов.

В процессе обсуждения был осуществлен допуск морских грузоперевозчиков к воздушному сообщению. Группа предпринимателей в 1944 году зарегистрировала британскую авиакомпанию в Южной Америке: «Бритиш Лэтин Эйр Лайнс» (British Latin Air Lines), впоследствии ставшей «Бритиш Саус Америкен Эйрвейз» (British South American Airways, BSAA).

Стало ясно, что без помощи других стран ВОАС будет очень тяжело, что вылилось в еще один проект «Объеди-



«Йорк» (G-AGNN)

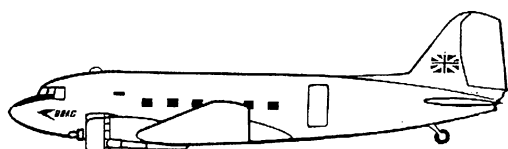


«Либерейтор» (G-AHYB)

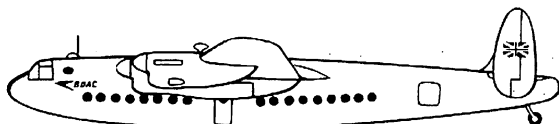


«Ланкастриан» в аэропорту Кройтон, 1947 г.

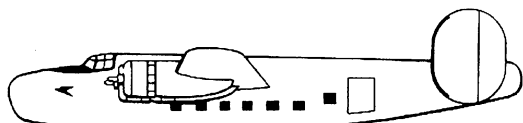




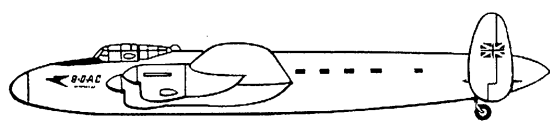
Dakota. Until 1950.



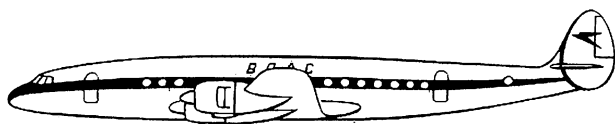
Avro York. 1945 – 1957.



Liberator. Until 1949.



Lancastrian. 1945 – 1950.



Constellation. 1946 – 1959.

#### Авиалайнеры ВОАС послевоенного периода

ненных европейских авиалиний», который включал бы в себя все авиакомпании европейских стран. Но, несмотря на проведенные переговоры, этот проект отложили на 15 лет, и он был снова рассмотрен только в 1959 году.

Правительство, поняв, что авиапромышленность не успевает к окончанию войны, было вынуждено обратиться к США на предмет поставки самолетов для обеспечения потребностей ВОАС после окончания боевых действий. Подумав, те согласились, фактически приговорив гражданскую авиапромышленность Великобритании к застою.

ВОАС тем временем была реструктурирована: государство стало держателем 51% акций, а остальные перешли в руки частных инвесторов, которые рассчитывали на прибыль после окончания войны. Из состава корпорации была выделена «Бритиш Юропеан Эйрвейз» (British European Airways – BEA), формально оставшаяся частью ВОАС, чьей задачей на будущее была работа на подконтрольных Британии территориях. Естественно, не в ущерб основной корпорации, но, чтобы иметь юридическую лазейку для возможного обхода сурового британского законодательства. Это было своевременно, т.к. провозглашенный Черчиллем, как и в 1920 году лозунг «Флай Бритиш» (Fly British, «летайте на британском»), конечно, подстегнул развитие проекта «Тюдоров», но не привел его к логическому завершению в виде полноценного самолета. В итоге, этот лозунг, несмотря на то, что он был так хорош, отбросил британские авиалинии в хвост списка передовых компаний-авиаперевозчиков мира.

В качестве примера достаточно посмотреть на состав воздушного флота ВОАС на конец 1944 года, который являл собой дичайшую мешанину машин различных классов: «Дуглас» С-47 «Дакота» (52 ед.), «Шорт» S.25 «Сандерленд» (20 ед.), В-24 «Либерейтор» (17 ед.), «Авро Йорк» (5 ед.), «Шорт» S.23/S.30 «Эмпайр» (13 ед.) + 1 ед. S.33, «Локхид» L-14/L-18 (22 ед.), «Энсайн» (9 ед.), «Боинг» 314 (3 ед.), «Москито» (5 ед.), а также около полутора десятков машин

«Ланкастриан» (G-AGMJ), 1948 г.





### Пассажирский салон «Йорка»



**«Йорк» (G-AGSM) в Хитров, 1948 г.**

различных наименований и принадлежности (включая самолеты сторонних авиакомпаний).

В июле 1945 года состоялись выборы в парламент, которые привели к победе лейбористов и смене курса, по сравнению с консерваторами. 20 декабря 1945 года была оглашена т.н. «Белая книга» к будущему Акту о гражданской авиации. В ней описывалось будущее работы гражданской авиации, которое выглядело достаточно спорным, и ввиду отсутствия новых самолетов крайне непонятным: с 1946 года BOAC делилась бы на три отделения – европейское, латиноамериканское и «доминионное», каждое из которых отвечало за свое направление. Контроль, управление, а самое главное – распределение финансовых потоков возлагались на государство.

А вот с деньгами, что очевидно, было опять плохо. Корпорация вышла из войны, имея дополнительные активы только в виде акций двух дружественных авиакомпаний: 50% акций «Куантас Эмпайр Эйрвейз» и 38% «Тасманиан Эмпайр Эйрлайнс» (австралийцы выкупили свои акции в 1946 году).

Попутно в BOAC искали пути входа на любые возможные рынки. Так еще в конце 1944 года появилась идея создания и поддержания на плаву авиакомпании, которая бы оперировала в Кении, Танганьике, Уганде и Занзибаре, имея в качестве центральной базы Найроби. Вновь созданная «Ист Эфрикен Эйрвейз» (ЕАА) заменила довоенную «Уилсон Эйрвейз» и, используя ее базу и сотрудников, а также предоставленные BOAC самолеты, начала свою работу в январе 1946 года. Спустя год образовалась «Вест Эфрикен Эйрвейз», которая в свою очередь должна была оперировать уже по всей территории континента.

На Тихом океане была создана авиакомпания «Бритиш Коммонвелс Пасифик Эйрлайнз» (British Commonwealth Pacific Airlines, BSPA), которая совершала рейсы между Сиднеем, Оклендом, Сан-Франциско и Ванкувером. Идиллия, впрочем, продолжалась недолго: ровно до 1954 года, когда на этот маршрут обратила внимания австралийская «Куантас». Естественно, что конкурировать с обеспеченной господдержкой корпорацией BSPA не смогла и в итоге вынуждена была свернуть свою деятельность.

Точно также создаются местные авиакомпании в Йемене, Кипре, Персидском заливе, Кувейте, Ираке, Малайе, Борнео, Фиджи, Багамах, Карибских островах, Кубе, Сингапуре и Ямайке. Везде, где можно было начать авиаперевозки в бывших британских (и не только) колониях – это делалось. Пусть с минимальным парком машин и небольшим поначалу количеством рейсов, но присутствие Великобритании и ВОАС несомненно ощущалось не только в пополнении авиапарка, но и поставке комплектующих, запчастей, а самое главное – обученного и подготовленного



**«Весь мир у ваших ног...» Образ «старика Вильяма» активно использовался ВОАС в рекламе**

персонала. Тем самым убивался и второй «заяц»: обеспечение работой оставшихся после войны не у дел пилотов и инженеров.

На наш взгляд такая «экспансия» была не менее важна, чем обеспечение экономических, политических и военных связей теперь уже бывших колоний с метрополией.

Тем не менее, несмотря на все пертурбации, 1 августа 1946 года в Великобритании был принят Акт о гражданской авиации (Civil Aviation Act), который передавал в собственность короны все три имеющиеся на тот момент британские авиакорпорации: BOAC, BEA и BSAA. Последняя должна была работать в основном на южноамериканских маршрутах, BEA становилась локальной европейской авиакомпанией, а BOAC обеспечивала перелеты по всему миру.

Стоит, правда, отметить, что BSAA просуществовала всего три года и была вновь поглощена BOAC. BEA же, начав свою работу с двадцатью одной «Дакотой», шестью «Ланкастрианами» и четырьмя «Йорками», благополучно дожила до 1974 года, когда была вновь объединена с BOAC, но уже под именем «Бритиш Эйрвейз».



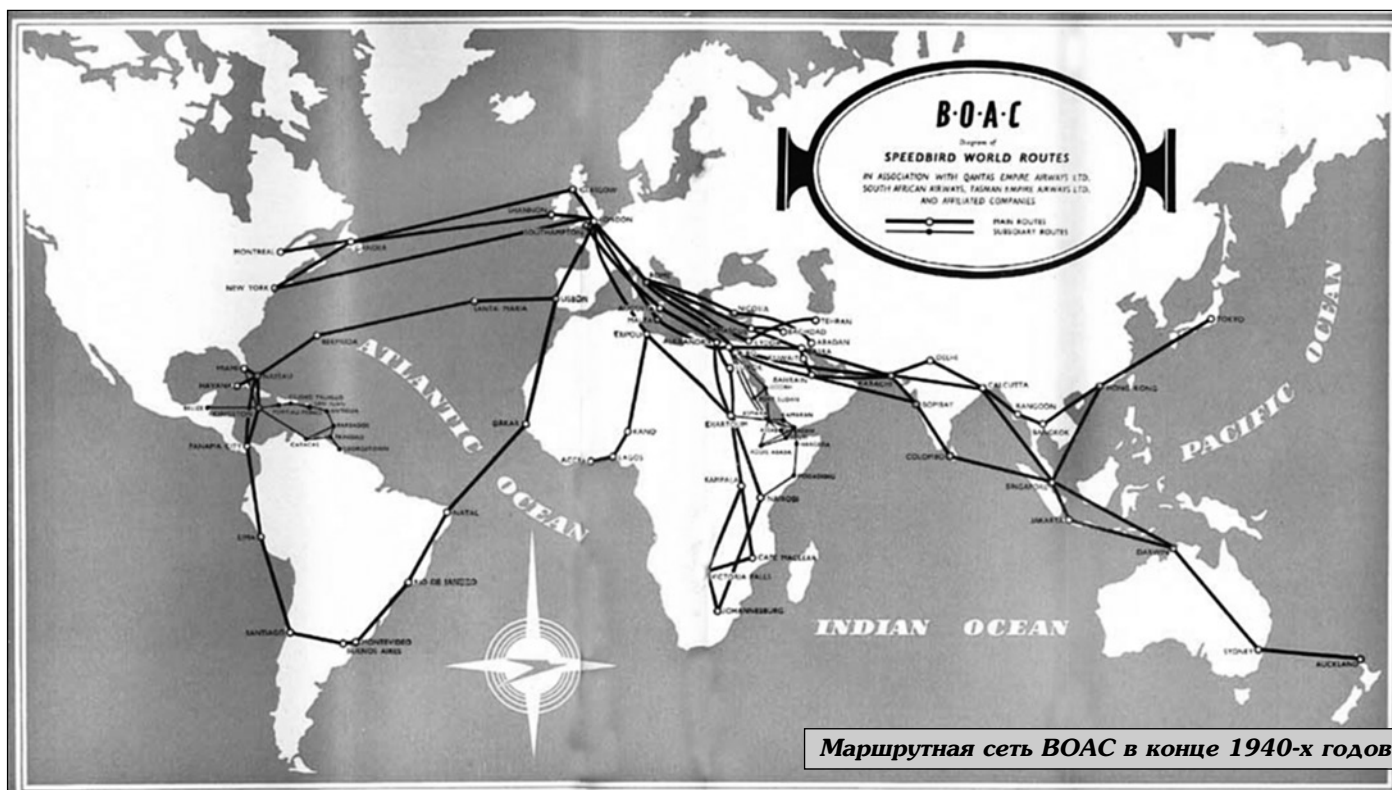
«Бангор»

Так завершился период Второй мировой войны, который гражданская авиация Великобритании преодолела с большим трудом, так и не избавившись от множества «болезней», хотя и являлась первопроходцем в деле гражданской авиации после Первой мировой. Большую роль в неудачах во время войны, а, соответственно, и экстраполирование всех недоработок и на послевоенный период сыграло то, что США сильно перегнали в гонке гражданского авиастроения весь остальной мир, а Великобритания так и не избавилась от имперского величия в мыслях, в реальности полностью утерянного после Второй мировой войны.

Можно было бы сказать, что причинами упадка стали бюрократия, отсутствие проектных и производственных мощностей и «шоры на глазах правительства». Однако в той ситуации, в которой оказалась BOAC, ее сотрудники сделали максимум возможного, и то, что до конца боевых действий связь с отдаленными уголками Британской Империи поддерживалась – во многом (а часто и в единственном случае) именно их заслуга.



«Констеллейшн» (G-AKCE) компании BOAC



Маршрутная сеть BOAC в конце 1940-х годов



## Список самолетов ВОАС на период 1939 – 1946 гг.

Катастрофическое положение в гражданском авиастроении Великобритании перед Второй мировой войной было усугублено с ее началом, когда все проекты были свернуты в пользу военных самолетов, а закупка новых американских самолетов и запчастей требовала много денег, которых, естественно, не хватало.

Печальна история серии самолетов «Армстронг Уитворт Энсайн», которым не повезло родиться в муках прямо перед началом войны. Разработанные для комфортабельных дальних перелетов, «Энсайны» имели множество дефектов конструкции. Заказанные для них новые двигатели прибыли из США только в январе 1940 года, да и то их установку все время переносили, ссылаясь на наличие «более лучших» моторов «Бристоль Тайгер». К этому времени в строю осталось только 11 машин. Попытка установить дополнительные топливные баки, чтобы пустить эти машины по беспосадочному маршруту Лондон – Калькутта окончились ничем: в запасниках нашли только два комплекта подвесных баков, потом эти самолеты готовили одновременно к полетам в северных широтах... в итоге после окончания африканской кампании их загнали в Каир подальше от глаз, где все девять машин и окончили свой путь в связи с нехваткой запчастей. Ни один из «Энсайнов» не налетал более 3720 часов, что для машины такого класса величина ничтожная.

Такая же судьба постигла серию самолетов «Де Хэвилленд Фламинго», которую готовили для работы на маршрутах Рангун – Куньминь и Кисуму – Йоханнесбург для замены уже устаревших DH.86. В итоге, из-за конструктивных недоработок до ВОАС добрались только восемь машин, которые все были быстро сплавлены доживать свой век на Ближний Восток. Три из них в скором времени потерпели крушение, а оставшиеся были списаны с летной службы в 1944 году из-за нехватки запчастей. Несмотря на это, последняя уцелевшая пятерка самолетов вернулась на аэропорт Кройдон для «хранения». Кто отдал такое распоряжение и зачем были нужны эти морально устаревшие машины в аэропорту базирования в Великобритании – до сих пор остается загадкой.

С 1942 года начались попытки привести все разрозненное самолетное хозяйство в порядок. Устаревшие машины отныне подлежали постепенному списанию, все будущие самолеты должны были быть более однородны по

составу, а те борта, которые можно было оптимизировать сейчас – подлежали постепенной модернизации.

Так летающие лодки «Шорт» S.23 и S.30 («Эмпайр») были сведены в одну группу с S.25 («Сандерленд»), с которыми имели множество сходных конструктивных узлов и запчастей. К концу войны отчаянно нуждавшаяся в гражданских самолетах корпорация смогла организовать переделку «Сандерлендов» в улучшенные версии этих самолетов ПЛО. В итоге «Сифорды», «Сандриганы» и «Соленты» (все – версии S.25) работали на линиях до середины 1950-х годов, обеспечивая связь с удаленными уголками, не оборудованными ВПП.

С середины войны «Либереиторы» должны были обеспечивать дальнейшее сообщение для ВОАС, а DC-3 – ближне-магистральное. Это означало, что все переделанные бомбардировщики «Уитли», «Ланкастер», «Уорвик» и прочие либо возвращались в ВВС, либо окончательно закреплялись за ВОАС, чтобы все равно быть списанными в ближайшее время.

Заказ на поставку разрабатываемых на тот момент самолетов «Авро Йорк» (гражданская модификация Авро-683 «Ланкастер») медленно и со скрипом продвигался, но приоритетом пользовалась главная транспортная эскадрилья Королевских ВВС – 24-я. Тем не менее, к концу 1944 года ВОАС умудрилась выбить поставку пяти самолетов из первой партии. Размещенный еще во время войны заказ на 60 самолетов закрыли только в августе 1945 года, и то не полностью – было поставлено всего 25 машин. Интересно то, что несмотря на большую потребность в таких самолетах, первыми их получили канадцы для своей авиакомпания «Транс Кэнада Эйрлайнс». В целом машина была очень удачна, т.к. летные характеристики были улучшены по сравнению с «Ланкастером», а компоновка из грузового и пассажирского салонов позволяла одновременно перевозить почту и 12 пассажиров. В основном эти машины во время войны работали на линии Лондон – Марокко – Каир.

Сразу после войны в ВОАС окончательно приняли решение «избавиться от хлама», благо этому способствовал бурный рост как количества новых гражданских авиакомпаний, так и появление новых моделей самолетов. Это не означало полного отказа от DC-3 или S.25, но то, что система была «прорежена» с особой тщательностью – очевидно.

### «Хэндли Пейдж» HP.42



Полученные в наследство от «Империал Эйрвейз» HP.42 с началом войны были переданы в ВВС. Единственный борт, который остался работать в ВОАС – головная машина серии с именем «Ганнибал».

#### HP. 42 (H.P.42E)

**G-AAGX «Ганнибал»** (Hannibal). Передан из «Империал Эйрвейз». Пропал без вести 1 марта 1940 г. в Оманском заливе на перелете между аэродромами Джаск и Шарджа. Обломки самолета и останки восьми членов экипажа

(в т.ч. известного аса Первой мировой войны Г. Уистлера и индийского политика А.Т. Паннырселвама) не найдены до сих пор.

**G-AAUC «Хорса»** (Horsa). Передан из «Империал Эйрвейз». С началом войны включен в состав 271-й эскадрильи Королевских ВВС (б/н AS981). Сгорел после вынужденной посадки недалеко от Моресби Паркс 31 мая 1940 г.



«Ханно», разрушенный штормом в марте 1940 г.

**G-AAUD «Ханно»** (Hanno). Передан из «Империял Эйрвейз». С началом войны включен в состав 271-й эскадрильи Королевских ВВС. Был поврежден в результате шторма 19 марта 1940 г. в аэропорту Уитчерч и не подлежал восстановлению.

**G-AAUE «Адриан»** (Hadrian). Передан из «Империял Эйрвейз». С началом войны включен в состав 271-й эскадрильи Королевских ВВС (б/н AS982). 6 июня 1940 г. в аэропорту Донкастер перевернулся в результате шторма и был отнесен на железнодорожные пути. Восстановлению не подлежал.

#### **HP. 45 (HP.42W)**

**G-AAXC «Хераклес»** (Heracles). Передан из «Империял Эйрвейз». Принят Королевскими ВВС 3 марта 1940 г. Был сильно поврежден в результате шторма 19 марта

1940 г. в аэропорту Уитчерч и не подлежал восстановлению.

**G-AAXD «Хоратиус»** (Horatius). Передан из «Империял Эйрвейз». С началом войны передан ВВС. 7 ноября 1939 г., возвращаясь из Франции, не смог найти аэродром Эксетер из-за плохих погодных условий. Совершил аварийную посадку на поле для гольфа в Тивертоне. Был признан неремонтопригодным. Один из его четырехлопастных винтов сохранился и выставлен в аэропорту Кройдон.

**G-AAXF «Хелена»** (Helena). Передана из «Империял Эйрвейз». С началом войны поступила на службу в 271-ю эскадрилью Королевских ВВС (б/н AS 983). После жесткой посадки 8 июня 1940 г. была прикована к земле, в 1941 г. – разобрана. Часть пассажирского салона несколько лет использовалась в качестве офиса Королевского Флота.

#### **«Шорт» L.17 «Скилла» («Scylla»)**

Оба доставшихся в наследство от «Империял Эйрвейз» самолета проработали в ВОАС недолго и были достаточно быстро выведены из состава ввиду поломки.

**G-ACJJ «Скилла»** (Scylla). Получена из «Империял Эйрвейз». Передана в Королевские ВВС в марте 1940 г. Перевернута бурей и разбита в аэропорту Дрем в Шотландии 14 апреля 1940 г.

**G-ACJK «Сиринкс»** (Syrinx). Получен из «Империял Эйрвейз». Передан в Королевские ВВС в марте 1940 г. Закончил свою работу в Эксетере в 1940 г. из-за окончательного выхода из строя.

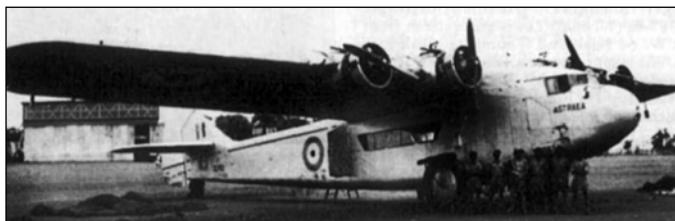
*«Скилла» в полете. Самолет еще несет опознавательные знаки «Империял Эрвэйз»*



#### **«Армстронг Уитворт» XV «Аталанта»**

Полученные в наследство от «Империял Эйрвейз», эти монопланы были достаточно надежны в качестве «рабочих лошадок» ближнемагистрального сообщения. В марте 1941 г. все пять машин были выкуплены правительством Индии, переданы в Королевские ВВС, участвовали в переброске подкреплений на Ближний Восток и эвакуации индийского персонала во время восстания Рашида Али. В декабре 1941 г. из них сделали морские разведчики ближнего радиуса действия, вооружив 7,62-мм пулеметом, из которого стрелял штурман. В конце августа 1942 г. их разоружили, и оставшиеся три машины («Арестья», «Аталанта» и «Артемис») использовались в качестве транспортных до июня 1944 г.

**G-ABVI «Аталанта»** (позднее «Арестья» – Arethusia). Была передана «Империял Эйрвейз» в авиакомпанию «Индиан Трансконтинентал Эйрвейз» (б/н VT-AEF). Выведена из списков в марте 1941 г., впоследствии передана в Ин-



*«Астрея» Индийских ВВС, 1942 г.*

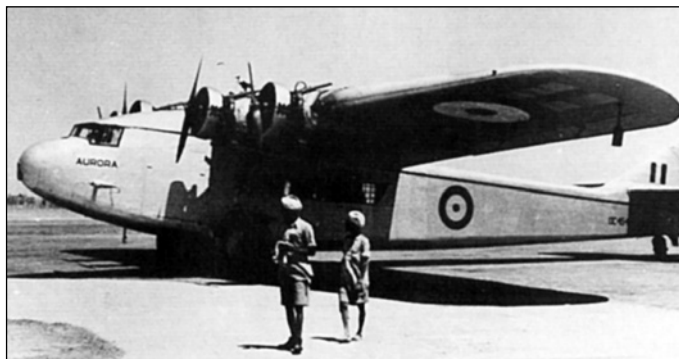
дийские ВВС под номером DG 453. Окончательно разобрана 2 июня 1944 г.

**G-ABTI «Аталанта»** (Atalanta). Получена из «Империял Эйрвейз». Выведена из списков 5 марта 1941 г., впоследствии передана в Индийские ВВС под номером DG 451. Окончательно разобрана в июне 1944 г.

**G-ABTJ «Артемис»** (Artemis). Получена из «Империял Эйрвейз». Выведена из списков 5 марта 1941 г., впоследствии передана в Индийские ВВС под номером DG 452. Окончательно разобрана в июне 1944 г.

**G-ABTL «Астрея»** (Astraea). Получена из «Империял Эйрвейз». Выведена из списков 7 марта 1941 г., впоследствии передана в Индийские ВВС под номером DG 450. Потерпела крушение 22 августа 1942 г., в результате чего погиб офицер и два солдата. Признана неремонтопригодной и списана.

**G-ABTM «Аврора»** (Aurora). Была передана «Империял Эйрвейз» в авиакомпанию «Индиан Трансконтинентал Эйрвейз» (б/н VT-AEG). Выведена из списков 7 марта 1941 г., впоследствии передана в Индийские ВВС под номером DG 454. Совершила вынужденную посадку недалеко от Сундарбана 6 апреля 1942 г., брошена экипажем и признана неремонтопригодной.



*«Аврора» Индийских ВВС*

### «Де Хэвиленд» DH.86A «Диана» (Diana)

Полученные от «Империял Эйрвейз» в августе 1940 г. девять четырехмоторных бипланов почти все были переданы в королевские ВВС осенью 1941 г.

**G-ACPL «Дельфинус»** (Delphinus). Получен из «Империял Эйрвейз». Передан в Королевские ВВС 13 декабря 1941 г. (б/н HK844). Разбился при взлете в Маатен Багуш (Египет) из-за отказа двух двигателей 10 апреля 1942 г.

**G-ACWC «Делия»** (Delia). Получена из «Империял Эйрвейз». Разбилась 17 июня 1941 г. в Нигерии в результате вынужденной посадки по неизвестной причине. Жертв в результате аварии не было, но самолет списали.

**G-ACWD «Дорадо»** (Dorado). Получен из «Империял Эйрвейз». Передан Королевским ВВС 22 ноября 1941 г. (б/н HK829). Позднее передан Королевским Австралийским ВВС, где и окончил свой путь 17 марта 1943 г., потерпев катастрофу в Нофьюшн Норд.

**G-ADFF «Дион»** (Dione). Получен из «Империял Эйрвейз». Передан ВВС 15 августа 1941 г. (б/н AX760). Разбился 26 ноября 1941 г. в Лидде (Палестина) из-за перегрузки.

**G-ADUE «Дарданус»** (Dardanus). Получен из «Империял Эйрвейз». Передан ВВС 20 сентября 1941 г. (б/н AX762). Разбился при приземлении 24 июня 1942 г. недалеко от города Сива в Египте.

**G-ADUF «Дидо»** (Dido). Получен из «Империял Эйрвейз». Передан ВВС 5 ноября 1941 г. (б/н HK828). Пережил войну, после чего был продан в Египет. 24 мая 1948 г. вернулся в состав гражданского флота (получив старый бортовой номер), а потом был выкуплен частным лицом (б/н SU-ACR). Отправлен на слом 3 мая 1952 г.

**G-ADUG «Даная»** (Danae). Получена из «Империял Эйрвейз». Передана ВВС 5 ноября 1941 г. (б/н HK831). Впоследствии разобрана на запчасти.

**G-ADUI «Денебола»** (Denebola). Получена из «Империял Эйрвейз». Передана ВВС 5 ноября 1941 г. (б/н HK830). Выведена из состава 31 декабря 1942 г.

**G-AEAP «Деметер»** (Demeter). Получен из «Империял Эйрвейз». Передан ВВС 22 октября 1941 г. (б/н HK843). Сгорел на Сицилии 23 июля 1943 г.

### «Де Хэвиленд» DH.89 «Дрэгон Рэпид» (Dragon Rapide)

На самом деле два «Дрэгон Рэпида» в сумме были в реестре BOAC не более месяца.

**G-AFFF «Джуно»** (Juno). Получен от «Рэйлвэй Эйр Сервис» в 1939 г. Сразу же выведен из состава воздушного флота и передан на аэродром Эксетер в качестве развездного самолета. Разбился 27 сентября 1946 г. (уже в соста-

ве «Хайленд Эйрвейз») в условиях сильного тумана недалеко от города Ренфру в Шотландии, врезавшись в гору из-за ошибки неопытного пилота. Погибли семь человек, включая двух членов экипажа.

**T 13062.** Поставлен 28 декабря 1944 г. в BOAC по ошибке. Возвращен в Королевские ВВС 3 января 1945 г.

### «Де Хэвиленд» DH.89A «Домини» (Dominie)



В BOAC использовалась только одна машина G-AIBB (в некоторых документах ошибочно указан б/н G-AIBS), а все самолеты поступали «на баланс» ненадолго, на время передачи другому владельцу. Интересно то, что BEA закупило большое количество таких самолетов (44 борта) в 1947 г. и эксплуатировала их длительное время.

**G-AGNH** (быв. NR715). Получен после конверсии из военного самолета в гражданский от Королевских ВВС 14 мая 1945 г. Передан в ЕАА 19 мая 1945 г. (б/н VP-KCT). 13 августа 1949 г. возвращен в Великобританию (с присвоением старого номера) и отправлен на службу в министерство гражданской авиации. 19 января 1954 г. передан атташе по вопросам авиации на Ближнем Востоке. Выведен из списков 6 июля 1956 г. и продан авиакомпания «Аден Эйрвейз». В ноябре 1959 г. разобран на запчасти ввиду износа и неремонтопригодности.

**G-AGOX** (быв. NR772). Получен после конверсии из военного самолета в гражданский от Королевских ВВС 9 июля 1945 г. Передан в ЕАА 11 июля 1945 г. (б/н VP-KCU). Из-за отказа обоих двигателей совершил аварийную посадку в буше 28 июня 1946 г. в 130 милях к северу от

Момбасы. Пилот и семь пассажиров не пострадали, но самолет не подлежал восстановлению.

**G-AGOW** (быв. NR772). Получен после конверсии из военного самолета в гражданский от Королевских ВВС 9 июля 1945 г. Передан в ЕАА 12 июля 1945 г. (б/н VP-KCV). Передан в пользование Суданской внутренней миссии (христианская организация) 26 июля 1954 г. Возвращен в Англию в сентябре 1956 г. с присвоением старого б/н 13 сентября 1956 г. и передачей в Братство миссионеров-авиаторов (Mission aviation fellowship). Летную сертификацию не проходил и был разобран на запчасти для G-APJW. Окончательно списан 10 декабря 1957 г.

**G-AGOU** (быв. NR799). Получен после конверсии из военного самолета в гражданский от Королевских ВВС 24 июля 1945 г. Передан в ЕАА 25 июля 1945 г. (б/н VP-KCW). Со 2 сентября 1949 г. перешел в собственность компании «Сэр Александр Гибб и партнеры». 24 ноября 1955 г. получил б/н VP-YNN и «перебрался» в Южную Родезию. Окончательно списан 27 декабря 1957 г., разобран на запчасти для G-ADYL.

**G-AGOT** (быв. NR800). Получен после конверсии из военного самолета в гражданский от Королевских ВВС 24 июля 1945 г. Передан в ЕАА 25 июля 1945 г. (б/н VP-KCX). Списан 31 октября 1950 г., позднее разобран.

**G-AGOV** (быв. NR798). Получен после конверсии из военного самолета в гражданский от Королевских ВВС 30 августа 1945 г. Передан в ЕАА 31 августа 1945 г. (б/н VP-KCY). Получил повреждения во время жесткой посадки в Каабонге (Уганда) 23 декабря 1961 г. и был списан.

**G-AIBB** (быв. б/н NR725). Получен после конверсии из военного самолета в гражданский от Королевских ВВС 1 июля 1946 г. Использовался в качестве тренировочной машины. Передан в «Патрик Моторс» 1 декабря 1948 г., после чего самолет кочевал по различным британским и европейским авиакомпаниям, пока не был в конце концов продан в Сенегал, где получил б/н F-OBJV. В 1964 г. был списан.



## Летающая лодка «Шорт» S.23 «Эмпайр» (Empire)

Летающая лодка «Корсар»



Летающие лодки, доставшиеся в большинстве своем от «Империал Эйрвейз», являлись «рабочими лошадками» для рейсов на множестве направлений.

**G-ADHL «Канопус»** (Canopus). Получен 27 августа 1940 г. Разобран в городе Хит в Англии 23 октября 1946 г.

**G-ADHM «Каледония»** (Caledonia). Получена ВОАС 27 августа 1940 г. Количество посадочных мест увеличено до 29, также была увеличена грузоподъемность за счет «оптимизации салона» и удаления всего, что не являлось жизненно необходимым. Двигатели «Пегасус» ХС заменены на «Пегасус» XXII. Последний самолет этой серии, вернувшийся в Великобританию 12 марта 1947 г. из Дурбана для утилизации. Разобрана в городе Хит 23 марта 1947 г.

**G-AEUI «Куронг»** (Coorong). Получен от «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (б/н VH-ABE) для проведения ремонта в связи с аварией при заходе на посадку в Дарвине 12 декабря 1938 г. Восстановлен после ремонта и возвращен в штат 19 октября 1939 г. с возвращением бортового номера. Участвовал в эвакуации союзников из бухты Суда в Египет с апреля по май 1941 г. Разобран в городе Хит в январе 1947 г.

**G-ADUT «Сентаурус»** (Centaurs). Формально в составе ВОАС не состоял, т.к. с декабря 1938 г. принадлежал австралийской авиакомпании «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (в качестве подмены поврежденного «Куронга»). С началом войны передан в Австралийские ВВС с присвоением б/н A18-10 (с 25 сентября 1939 г.). Был дооборудован турелью с 7,62-мм пулеметом. Использовался в 11-й эскадрилье в качестве морского разведчика. С 18 ноября 1941 г. переведен в 20-ю эскадрилью как транспортный самолет. С февраля 1942 г. был переведен в 33-ю эскадрилью и использовался для эвакуации персонала из Голландской Ост-Индии. Получил тяжелые повреждения при швартовке в Бруме 3 марта 1942 г., пытаясь спастись от налета японской авиации. Окончательно списан 16 апреля 1942 г.

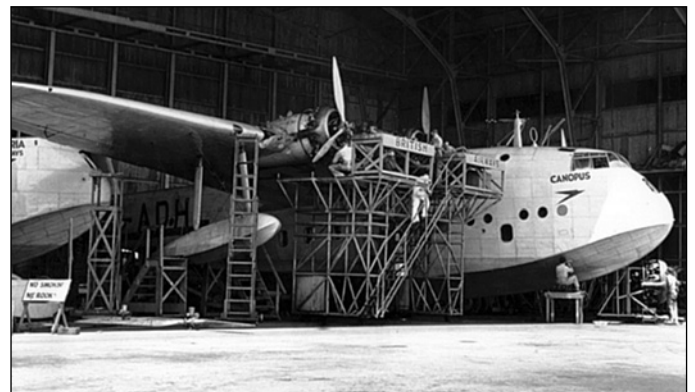
**G-ADUV «Камбрия»** (Cambria). Получена 1 апреля 1940 г. Разобрана в городе Хит в Англии в январе 1947 г.

**G-ADUW «Кастор»** (Castor). Получен 22 августа 1940 г. Разобран в городе Хит 4 февраля 1947 г.

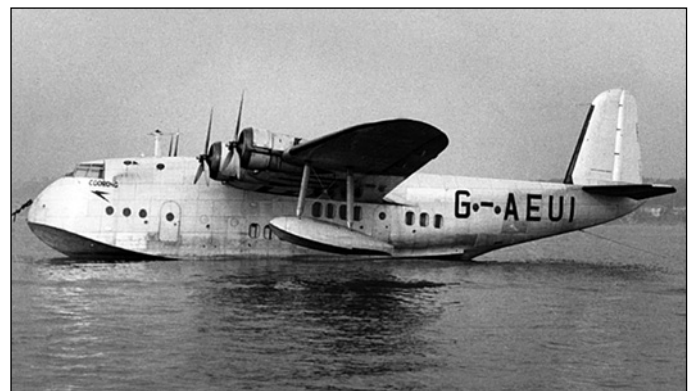
**G-ADUX «Кассиопея»** (Cassiopeia). Получена 22 августа 1940 г. Разбилась в Сабанге 22 декабря 1941 г. после столкновения с обломками при взлете, четыре человека погибло.

**G-AFBL «Куи»** (Cooue). Получен от «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (б/н VH-ABF) 13 июля 1942 г., когда перелет в Австралию через Юго-Восточную Азию стал невозможен, а самолет оказался заблокирован в Дурбане. Получил обратно британский б/н. Разобран в городе Хит в Англии 2 февраля 1947 г.

**G-AETV «Кориоланус»** (Coriolanus). Получен 22 августа 1940 г. В составе ВОАС работал в Юго-Восточной Азии. Ра-



Летающая лодка «Канопус»



Летающая лодка «Куронг»



Летающая лодка «Камбрия»



Летающая лодка «Сирсе», 1942 г.



Летающая лодка «Камилла»



Летающая лодка «Коринна»

ботал на линии Сидней – Дили с 16 января 1941 г. Эвакуировал персонал из Чилачапа в Брум 28 февраля 1942 г. Передан «Куантас Эмпайр Эйрвейз» 12 августа 1942 г. (б/н VH-ABG). Участвовал в поиске сбитых летчиков В-17F б/н 41-24538 6 января 1943 г. Являлся первым гражданским самолетом, который появился в Сингапуре после его освобождения. Выведен из австралийского реестра 8 января 1948 г. Разобран в Сиднее в 1948 г.

**G-AETX «Серес» (Ceres).** Получен 22 августа 1940 г. Загорелся и взорвался у причала в Дурбане 1 декабря 1942 г.

**G-AETZ «Сирсе» (Circse).** Получена 22 августа 1940 г. После блокирования Австралии официально оставалась в составе ВОАС, но эксплуатировалась экипажами «Куантас». Сбита недалеко от Чилачапа 28 февраля 1942 г. единственным самолетом «Мицубиси» G4M1 (пилоты: Ямамото и Ашизава), когда эвакуировала гражданский персонал с острова Ява в Брум. Находившиеся на борту двадцать два человека (4 члена экипажа, 18 пассажиров, включая женщин и детей) погибли.

**G-AEUB «Камилла» (Camilla).** Получена 22 августа 1940 г. Чудом избежала повреждений во время воздушного налета японских ВВС на Дарвин 24 февраля 1942 г., после чего совершила экстренный вылет в Грут Эйландт. Избежала воздушного налета на Брум 3 декабря 1942 г., задержав прибытие на час (после дозаправки было обнаружено, что в панике самолету оторвали около 30 сантиметров крыла в районе заправочной горловины). Передана в «Куантас Эмпайр Эйрвейз» 12 августа 1942 г. (б/н VH-ADU). Участвовала в поиске экипажа бомбардировщика В-24D б/н 41-23752 1 января 1943 г. в районе острова Кава. 22 апреля 1943 г., перевозя военный персонал, разбилась в Порт-Морсби из-за плохих погодных условий (по некоторым данным – из-за ошибки в пилотировании вторым пилотом). Выжило восемнадцать человек из тридцати одного (5 членов экипажа, 22 сотрудника австралийских ВВС и 5 военнослужащих армии США). Погибло два члена экипажа и одиннадцать пассажиров.

**G-AEUC «Коринна» (Corinna).** Получена 22 августа 1940 г. Заблокирована в Австралии после захвата японцами Манилы. Уничтожена в ходе авианалета на город Брум в Западной Австралии 3 марта 1942 г.

**G-AEUD «Корделия» (Cordelia).** Передана в 119-ю эскадрилью Королевских ВВС (б/н AX660) в июле 1940 г., после чего переоборудована в военный самолет: установлен радар ASV, две счетверенные турели «Болтон-Пол» с 7,62-мм пулеметами «Браунинг» и 6 глубинных бомб. Участвовала в разведывательных и патрульных операциях. Возвращена в ВОАС 19 сентября 1941 г. Разобрана в городе Хит 6 марта 1947 г.

**G-AEUE «Камерониан» (Cameronian).** Получен 22 августа 1940 г. Разобран в городе Хит в январе 1947 г.

**G-AEUF «Коринфиан» (Corinthian).** Получен 22 августа 1940 г. Несмотря на то, что он был передан в Австралийские ВВС, так и не получил их б/н, более того – управлялся экипажем «Куантас Эмпайр Эйрвейз». По непроверенным данным принял участие в спасении экипажа разбившегося «Дугласа» С-53-DO (б/н 41-20066) около г. Трускот в Западной Австралии 26 февраля 1942 г. Разбился недалеко от города Дарвин 22 марта 1942 г., перевозя 12 артиллеристов из 102-й береговой батареи армии США. При приземлении задел притопленное бревно, пропорол фюзеляж и затонул. Погибло 2 солдата.

**G-AEUA «Калипсо» (Calypso).** Поставлена «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (б/н не присвоен, т.к. не использовалась). Передана в Королевские Австралийские ВВС (б/н A18-11) 22 сентября 1939 г. Была дооборудована турелью с 7,62-мм пулеметом. Разбилась недалеко от Дару (Новая Гвинея) 8 августа 1942 г.

**G-ADVB «Корсар»** (Corsair). Получен 22 августа 1940 г. Разобран в городе Хит 20 января 1947 г.

**G-AEUN «Корио»** (Corio). Получен 10 ноября 1939 г. от «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (б/н VH-ABD) с возвращением родного б/н. Сбит над Тимором 30 января 1942 г. во время эвакуации из Купанга гражданского населения в результате атаки 7 истребителей «Мицубиси» А6М. Погибло 13 из 18 находившихся на борту человек. Оставшиеся в течение трех часов добирались до берега, где и были спасены голландской летающей лодкой.

**G-AFBK «Кулангатта»** (Coolangatta). Передана из «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (б/н VH-ABB) в Австралийские ВВС (б/н A18-13) 29 июня 1940 г. Вооружена одним 7,62-мм пулеметом. Приписана к 11-й эскадрилье, базировавшейся на Новой Гвинее, где использовалась в качестве разведчика в районе островов к северо-востоку от Новой Гвинеи. 25 января 1942 г. переведена в 13-ю эскадрилью в качестве транспортного самолета. 12 февраля передана в 33-ю эскадрилью, базировавшуюся в Таунсвилле, 13 августа – в 41-ю (транспортную), располагавшуюся там же. Возвращена в «Куантас Эмпайр Эйрвейз» 27 июля 1943 г. с присвоением старых бортовых номеров. Разбилась в Сиднее 11 октября 1944 г. из-за ошибки пилотирования, в результате чего фюзеляж резко ударился о воду и разломился. Из двадцати девяти человек погиб только один пассажир.

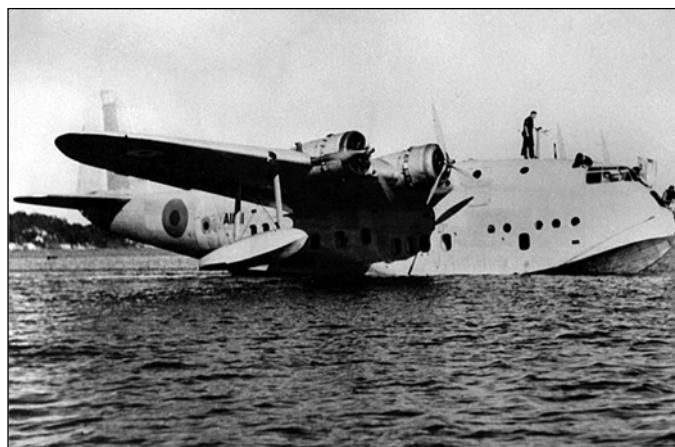
**G-AETY «Клио»** (Clio). Передана в Королевские ВВС в 201 эскадрилью (б/н AX659) 9 июля 1940 г., после чего переоборудована в военный гидросамолет: установлен радар ASV, две счетверенные турели «Болтон-Пол» с 7,62-мм пулеметами «Браунинг» и 6 глубинных бомб. Разбилась в бухте Лох-Индал на северо-западе Шотландии 22 августа 1941 г.

**G-AEUG «Куги»** (Coogee). Передан из «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (б/н VH-ABC) в Королевские Австралийские ВВС (б/н A18-12). Был дооборудован турелью с 7,62-мм пулеметом, после чего переведен в 11-ю эскадрилью, где использовался в качестве разведчика. Участвовал в эвакуации из Рабаула в январе 1942 г. Смог эвакуировать за два рейса более 130 человек, за что экипаж был награжден. 27 февраля 1942 г. после дооборудования вылетел в испытательный полет в Таунсвилле. На борту были незарегистрированные пассажиры, по вине которых самолет изменил центр тяжести и разбился, экипаж погиб. Остатки самолета разобраны на запчасти в марте 1942 г.

**G-AFBJ «Карпентария»** (Carpentaria). Получена от «Куантас Эмпайр Эйрвейз» (б/н VH-ABA) 11 августа 1942 г. (с возвращением б/н), т.к. оказалась отрезана от Австралии в связи с захватом японскими войсками Манилы. Выведена из реестра 19 августа 1947 г., в том же году разобрана в городе Хит.



Летающая лодка «Корделия»



Летающая лодка «Калипсо» в составе Королевских Австралийских ВВС



Летающая лодка «Клио»

### Летающая лодка «Шорт» S.30 «Эмпайр» (Empire)



Летающая лодка «Клэр»

**G-AFKZ «Кэти»** (Cathy). Поставлена 26 февраля 1940 г. Разобрана в городе Хит в Англии 9 марта 1947 г.

**G-AFCZ «Клэр»** (Clare). При передаче в «Тасманиан Эмпайр Эйрвейз Лимитед» (б/н ZK-AMB) для работы на транс-тазманийских маршрутах имя изменено на «Австралия» (Australia). Передача не состоялась по причине аварии при перелете (врезалась в буксир с песком при посадке на реку недалеко от Басры 9 августа 1939 г. Была «восстановлена на службе» в ВОАС 1 октября 1939 г., после чего ей вернули британское имя и б/н. Сгорела в воздухе над Банджулом (Гамбия) 14 сентября 1942 г.

**G-AFCT «Чемпион»** (Champion) Поставлен 27 августа 1940 г. Разобран в городе Хит 16 марта 1947 г.

**G-AFCU «Кэбот»** (Cabot). Передан в Королевские ВВС в сентябре 1939 г. (б/н V3137). Уничтожен в ходе авианале-



та на город Буде в Норвегии 5 мая 1940 г. огнем бомбардировщиков He.111.

**G-AFCV «Карибу»** (Caribou). Передана в Королевские ВВС в сентябре 1939 г. (б/н V3138). Уничтожена в Буде 5 мая 1940 г. огнем бомбардировщиков He.111.

**G-AFCX «Клайд»** (Clyde). Поставлен 29 марта 1939 г. Передан в ВОАС после начала войны. Разбит штормом в Лиссабоне 14 февраля 1941 г.

**G-AFDA «Кумберленд»** (Cumberland). Передан в «Тасманиан Эмпайр Эйрвейз Лимитед» для работы на трансасманийских маршрутах (первоначально предполагался б/н ZK-AMC, но т.к. самолет прибыл первым, то он получил б/н ZK-AMA и имя «Аотеароа», Aotearoa). Включен в новозеландский реестр воздушных судов 2 мая 1940 г. После 442 рейсов Австралия – Новая Зеландия (Окленд – Сидней)



Летающая лодка «Аваура» (бывш. «Кэптен Кук»)

### «Шорт Майо Композит» (Mayo Composite)

Состоящая из гидросамолета S.20 «Меркьюри» (Mercury) и летающей лодки S.21 «Майо» (Maio) пара самолетов обеспечивала доставку почты из Великобритании в США.

**G-ADHJ «Меркьюри»** (Mercury). 15 мая 1940 г. передан в Королевские ВВС и приписан к 320-й «голландской» эскадрилье в качестве разведчика. Однако вскоре после перевооружения эскадрильи на самолеты «Локхид Хадсон» (Lockheed Hudson) «Меркьюри» 9 мая 1941 г. был возвращен компании «Шорт» в Рочестере. Там же он и получил серьезные повреждения во время проверочного полета,



Летающая лодка «Аотеароа» (бывш. «Камберленд»)

был списан 5 июля 1948 г. и превращен в служебное помещение, коим и являлся до августа 1950 г. Отправлен на слом в Окленде в 1953 г. Окончательно разобран годом позже.

**G-AFCY «Кэптен Кук»** (Captain Cook). Передан в «Тасманиан Эмпайр Эйрвейз Лимитед» для работы на трансасманийских маршрутах (б/н ZK-AMA был изменен на ZK-AMC, имя – на «Аваруа», Awarua). Включен в новозеландский реестр воздушных судов 2 апреля 1940 г. Работал на линии Окленд – Сидней. 18–24 января 1942 г. совершил спецрейс Окленд – Гонолулу, перевозя новозеландского министра финансов Уолтера Нэша (на это время самолет не нес никаких опознавательных знаков). Атакован самолетом «Даунтлесс» из 6-й авиагруппы ВМС США (пилот – лейтенант Крюгер). Зафиксировано одно попадание. После войны в результате износа самолет был признан неремонтопригодным и списан 15 января 1948 г. Отправлен на слом в устье реки Тамаки в Окленде в августе 1948 г.

после чего был списан и разобран на металл 21 августа того же года.

**G-ADHK «Майо»** (Maio). Передана в Королевские ВВС и оборудована в качестве самолета для поиска подводных лодок. Уничтожена в результате налета немецких бомбардировщиков He.111 на порт города Пул на юге Англии 11 мая 1941 г. Погиб пилот, пытавшийся вывести машину из-под огня. Атаковавший «Майо» бомбардировщик был уничтожен огнем кораблей, стоявших в бухте. Спустя 60 лет в гавани Пула была проведена поминальная церемония памяти этой британской летающей лодки.

### Летающая лодка «Шорт» S.33 «Эмпайр» (Empire)



«Клифтон»

Улучшенный вариант S.23 с четырьмя двигателями «Бристоль Персеус» ХС, но с увеличенной дальностью полета. Было заказано три машины, построены только две.

**G-AFPZ «Клифтон»** (Clifton), получен 22 апреля 1940 г. Работал на линиях Саутгемптон – Сидней и Саутгемптон – Дурбан – Сидней. Передан в «Куантас Эмпайр Эйрвейз» как замена «Шорт» S.23 «Куи» (б/н VH-ABF), т.к. оба самолета оказались не в своих странах в момент блокирования воздушного маршрута в Австралию. Почти сразу же (9 марта 1942 г.) передан в Королевские Австралийские ВВС (б/н 18-14). Был дооборудован турелью с 7,62-мм пулеметом. 14 марта 1942 г. переведен в 33-ю эскадрилью, выполнял рейсы из Таунсвилла в Порт Морсби, перевозя грузы и персонал. 30 мая того же года перевозил командующего Юго-Западным Тихоокеанским соединением союзных войск – генерал-лейтенанта армии США Дж. Х. Бретта. 21 августа 1942 г. переведен в 41-ю (транспортную) эскадрилью вместе с «Шорт» S.23 «Кулангатта». «Клифтон»

«Клеопатра» над Дурбаном



получил дообозначение к своему б/н 18-14: DQ-B. Перевозил персонал в Порт-Морсби, Хорн и Мерок. В январе 1943 г. вооружение было снято, а корпус был дополнительно усилен, в результате чего грузоподъемность увеличилась до 24 тонн груза (новый б/н VH-CRC). Выведен с военной службы и возвращен в «Куантас» 25 июня 1943 г. с возвращением б/н VH-ACD. Разбился в Сиднее 18 ноября 1944 г. во время отработки ночного приземления: самолет получил повреждения корпуса при приводнении, уда-

рился о воду по инерции еще раз, после чего фюзеляж разломился и самолет затонул.

**G-AFRA «Клеопатра»** (Cleopatra). Передана напрямую в BOAC 10 мая 1940 г. Работала на линии Пул – Дурбан (первый полет 5 июня 1940 г.). Разобрана в городе Хит в Англии 4 ноября 1946 г.

**G-AFRB**. Не достроен (на стадии готового корпуса, большая часть деталей была переставлена на «Клифтон»). Разобран в 1943 г.

### Летающая лодка «Шорт» S.26

G-FFCI



Все лодки этого типа также известны как G-class (по букве, с которой начинались все имена этих самолетов). Следующее поколение летающих лодок, заказанное «Империал Эйрвейз» перед самой войной. Сохранив корпус самолета от S.23, конструкторы установили на него четыре двигателя «Бристоль Геркулес» (Bristol Hercules) по 1400 л.с. В результате получилась прекрасная машина, которую планировалось выпускать в трех вариантах:

– для «дальних» маршрутов: максимально возможный радиус – 6000 миль без загрузки;

– для «средних» маршрутов: 2000 миль с 10 пассажирами и багажом на борту;

– для «коротких» маршрутов: 1000 миль с 24 пассажирами и багажом на борту.

Также, согласно расчетам, лодки G-класса могли поднимать в воздух для «обзорного облета» до 150 человек за один раз. Несмотря на то, что две из трех машин были поставлены в «Империал Эйрвейз», на маршруты они так и не вышли, т.к. сначала для этих самолетов долго подготавливались экипажи, а с началом войны «Шорты» передали Королевским ВВС.

Во время войны все три летающие лодки были переоборудованы в военные гидросамолеты: установлен радар ASV, три счетверенные турели «Болтон-Пол» с 7,62-мм пулеметами «Браунинг», 6-8 глубинных бомб, а также дымовые и световые сигнальные буи.

После возвращения в BOAC двух оставшихся машин («Голден Флис» был потерян в 1941 г.), их переоборудовали в пассажирские машины, впихнув для максимальной экономии по 40 сидений и запустили на линию Англия – Нигерия.

**G-AFCI «Голден Хинд»** (Golden Hind). Первый полет состоялся 21 июля 1939 г. Включен в состав Королевских ВВС (119-я эскадрилья, б/н X8275). Присоединен к 10-й эскадрилье Королевских Австралийских ВВС в июне 1941 г. на

**G-AFCI**

время выполнения заданий по снабжению войск в Гибралтаре и на Ближнем Востоке. Возвращен в ВОАС 12 декабря 1941 г. Работал на линии Момбаса – Цейлон в конце войны, а после ее окончания на линии Пул – Каир. В 1947-54 гг. стоял на вечной стоянке в гавани Рочестера. В 1954 г. сел на мель в Харту Ферри (Англия) при буксировке на новое место, после чего был признан неремон-

топригодным из-за фатальных повреждений корпуса. Разобран в марте 1954 г.

**G-AFCJ «Голден Флис»** (Golden Fleece). Первый полет состоялся 24 февраля 1940 г. Включен в состав Королевских ВВС (119-я эскадрилья, б/н X8274). Присоединен к 10-й эскадрилье Королевских Австралийских ВВС в июне 1941 г. на время выполнения заданий по снабжению войск в Гибралтаре и на Ближнем Востоке. Разбился 20 июня 1941 г. недалеко от мыса Финистерре из-за отказа двух из четырех двигателей. В катастрофе погибло 9 человек, двое оставшихся в живых (капитан С.Г. Лонг и Г.Х. Боуз) были спасены спустя два дня немецкой подводной лодкой.

**G-AFCK «Голден Хорн»** (Golden Horn) Первый полет состоялся 8 июля 1940 г. Включен в состав Королевских ВВС (119-я эскадрилья, б/н X8273). Присоединен к 10-й эскадрилье Королевских Австралийских ВВС в июне 1941 г. на время выполнения заданий по снабжению войск в Гибралтаре и на Ближнем Востоке. Возвращен в ВОАС в декабре 1941 г. Потерян в Лиссабоне 9 января 1943 г. от пожара во время полета после замены двигателя. Загоревшийся двигатель вызвал сильное задымление, панику и потерю управления машиной, в результате чего она врезалась в воду в 800 метрах от берега. Из 15 человек (6 членов экипажа и 9 пассажиров) выжило только двое: радист и один пассажир.

**G-AFCJ в составе Королевских ВВС**

### «Фоккер» F.XII

Трехмоторный самолет, являвшийся дальнейшим развитием серии F.VII-3m. Был оснащен двигателями «Пратт-Уитни» мощностью 425 л.с. и перевозил до 16 пассажиров. Первоначально F.XII производились для авиакомпании KLM, но шесть машин вскоре продали «Бритиш Эйрвейз». В ВОАС была передана всего одна, так как одна разбилась, а четыре были переданы франкистам в 1936 г. (правда при доставке два самолета из четырех умудрились разбить).

**G-AEOS** (быв. PH-AID). Передан в ВОАС из «Бритиш Эйрвейз» в начале 1940 г. Разобран в июне того же года из-за отсутствия запчастей.





## «Фокке-Вульф» Fw.200 «Кондор»



Четырехмоторный магистральный лайнер, созданный в Германии в 1936-37 гг. Некоторое количество этих машин было продано в Данию и Бразилию. Датский «Кондор» OY-DAM «Дания» был захвачен ВОАС, когда Дания пала в 1940 г.

**G-AGAY «Вольф»** (Wolf, быв. OY-DAM «Дания»). Конфискован 9 апреля 1940 г. на аэродроме Шорхем. 15 мая получил новый б/н (G-AGAY) и имя «Вольф», после чего пе-

редан в ВОАС. Однако, был поставлен в ангар на аэродроме Витчерч. 9 января 1941 г. совершил перелет в Уайт Уолхем, передан ВВС (б/н DX177) и должен был стать «партой» для обучения пилотов полетам на четырехмоторных самолетах. 12 мая 1941 г. при проведении пробного полета получил повреждения и был списан ввиду отсутствия запчастей. Окончательно разобран 18 января 1942 г.

## «Де Хэвилленд» DH.95 «Фламинго» (K-class)

Цельнометаллический двухмоторный моноплан. Был разработан в 1938 г., оснащался двумя двигателями «Персей» XIIc (позднее XVI) и мог перевозить 12-17 пассажиров. Всего было построено 12 самолетов этого типа. Прототип поднялся в воздух перед войной и был передан для тестирования в авиакомпанию «Гернси и Джерси Эйрвейз», три машины заказали Королевские ВВС, еще восемь – ВОАС. Судьба их печальна. После двухлетней эксплуатации на Ближнем Востоке, «включившей в себя» три катастрофы, оставшиеся машины стали на прикол в виду отсутствия запчастей. Последние пять DH.95 перегнали в Великобританию. Большинство из них было разобрано в 1950 г., но одна машина уцелела, и из нее (вместе с еще двумя «счастливчиками» не из ВОАС) собрали «летающий» самолет, который эксплуатировался до 1954 г. авиакомпанией «Бритиш Эйр Транспорт».

**G-AFYE «Кинг Артур»** (King Arthur). Получен 20 июля 1940 г. Разбился в Асмаре (Эритрея) во время тестового полета (после дооборудования) 15 февраля 1943 г. из-за отказа обоих двигателей на высоте 240 метров. Оба члена экипажа погибли.

**G-AFYF «Кинг Альфред»** (King Alfred). Получен 1 ноября 1940 г. Возвращен в Англию в 1944 г. Списан 23 ноября того же года. Разобран в Редхилле в 1950 г.



**G-AFYG «Кинг Харольд»** (King Harold). Получен 14 ноября 1940 г. Разбился в Аддис-Абебе (Эфиопия) 18 ноября 1942 г. при взлете.

**G-AFYH «Кинг Уильям»** (King Alfred). Получен 8 февраля 1941 г. Возвращен в Англию в 1944 г. Списан 23 ноября того же года. Выкуплен «Бритиш Эйр Транспорт» и эксплуатировался до 1954 г. Разобран на металлолом в том же году.

**G-AFYI «Кинг Хенри»** (King Henry). Получен 29 декабря 1940 г. Разбился 13 сентября 1942 г. в аэропорту города Адана при заходе на посадку.

**G-AFYJ «Кинг Ричард»** (King Richard). Получен 14 февраля 1941 г. Возвращен в Англию в 1944 г. Списан 23 ноября того же года. Разобран в Редхилле в 1950 г.

**G-AFYK «Кинг Джеймс»** (King James). Получен 19 марта 1941 г. Возвращен в Англию в 1944 г. Списан 23 ноября того же года. Разобран в Редхилле в 1950 г.

**G-AFYL «Кинг Чарльз»** (King Charles). Получен 27 мая 1941 г. Возвращен в Англию в 1944 г. Списан 23 ноября того же года. Разобран в Редхилле в 1950 г.

### «Армстронг Уитворт» AW.27 «Энсайн» (Ensign)



G-ADSV

Еще одна серия машин с печальной историей. Заказ на изготовление первого прототипа плюс еще тринадцати машин «Империял Эйрвейз» разместила в 1936 г. Но в связи с войной разработка этого лайнера велась по остаточному принципу, что вылилось в целый ворох доработок и исправлений. Последние два самолета из четырнадцати были достроены уже после начала Второй мировой. На них установили двигатели «Райт Циклон» GR-1820-G102A, что прекрасно сказалось на их летных качествах. В такой модификации самолет имел обозначение «Армстронг Уитворт» AW.27A «Энсайн» II.

#### «Имперский» класс:

**G-ADSR «Энсайн»**, получен 22 августа 1940 г. Разобран в Каире и списан 31 марта 1945 г.

**G-ADSS «Эджерия»** (Egeria), получена 22 августа 1940 г. Изначально предназначалась «Индиан Трансконтинентал Эйрвейз», как VT-AJE «Эллора» (Ellora), но не была доставлена получателю. Разобрана в городе Хамбл в Великобритании 13 апреля 1947 г.

**G-ADST «Эльсинор»** (Elsinore), получена 22 августа 1940 г. Разобрана в городе Хамбл 28 марта 1947 г.

**G-ADSU «Эвтерп»** (Euterpe). Изначально предназначалась «Индиан Трансконтинентал Эйрвейз», как VT-AJR «Эверест» (Everest), но не была доставлена получателю. С началом войны передана в ВОАС (официально получена 22 августа 1940 г.). 15 декабря 1939 г. совершила вынужденную посадку в Боннигтоне, самолет был поврежден и восстановлен, но в том же месяце «Эвтерп» выкатилась за полосу на авиабазе Чиппинг-Уоррен и повредила стойку шасси. Починена за счет запчастей с «Эвриалуса». Разобрана в Каире в марте 1946 г.

**G-ADSV «Эксплорер»** (Explorer). Получен 22 августа 1940 г. Разобран в городе Хамбл 23 марта 1947 г.

**G-ADTA «Эвриалус»** (Euryalus). Изначально предназначалась «Индиан Трансконтинентал Эйрвейз», как VT-AJG «Эрнакулам» (Ernakulam), но не был доставлен получателю. С началом войны передан в ВОАС. 23 мая 1940 г. избежал налета немецких ВВС на аэродром Мервилль во Франции (один из шести самолетов). Пытался уйти к английскому берегу, после последовательного отказа двигателей в результате повреждений совершил вынужденную посадку у

городка Лимпн в графстве Кент. При посадке правая стойка шасси не была полностью выпущена, в результате чего самолет зацепил крылом землю, пропахал борозду и врезался в забор. Поврежденную машину доставили на авиабазу в Хамбле в июне. Запчастей от почти полностью разбитой машины хватало, чтобы починить «Эвтерп», что и было сделано. «Эвриалус» был списан 15 ноября 1941 г., а в сентябре 1942 г. — окончательно уничтожен.

**G-ADTB «Эхо»** (Echo), получен 22 августа 1940 г. Разобран в Хамбле 20 марта 1947 г.

**G-ADTC «Эндимион»** (Endymion). Строился для «Индиан Трансконтинентал Эйрвейз», как VT-AJH «Эта» (Etah), но не был доставлен получателю. Официально получен ВОАС 22 августа 1940 г. Сгорел во время воздушного налета немецкой авиации на аэродром Уитчерч 24 ноября 1940 г.

#### «Западный» класс:

**G-ADSW «Эддистоун»** (Eddystone) Получен 22 августа 1940 г. Разобран в городе Хамбл 21 апреля 1947 г. (последний из самолетов этого типа).

**G-ADSX «Эттрик»** (Ettrick). С началом войны передан в ВОАС. Поврежден во время рейда немецкой авиации на Париж 1 июня 1940 г. Брошен на аэродроме и захвачен немцами. По некоторым сведениям, был ими восстановлен и использовался.

**G-ADSY «Эмпиреан»** (Empyrean) Получен 22 августа 1940 г. Разобран в Хамбле 26 марта 1947 г.

**G-ADSZ «Элизиан»** (Elysian). С началом войны передан в ВОАС. Уничтожен немецкими истребителями на аэродроме города Мервилль во Франции 23 мая 1940 г.

#### «Армстронг Уитворт» AW.27A «Энсайн» II

**G-AFZU** (быв. G-ADTE) «Эверест» (Everest) Поступил в ВОАС 26 июня 1941 г. Был атакован самолетом He.111 над Бискайским заливом, но несмотря на повреждения, смог



G-ADST в Египте. 1944 г.



«Эддистоун» после совершения вынужденной посадки

дотянуть до аэропорта в Корнуолле. Позднее был отремонтирован и возвращен на службу. 10 мая 1945 г. был списан, разобран на металлолом 16 апреля 1947 г.

**G-AFZV** (быв. G-ADTD) «Энтерпрайз» (Enterprise) Поступил в ВОАС 1 ноября 1941 г. Самолет совершил вынужденную посадку недалеко от Нуакшота (Мавритания) в Запад-

ной Африке 1 февраля 1942 г., экипаж был спасен летчиками 204-й эскадрильи Королевских ВВС. Оставленную машину забрали себе французы и ввели в эксплуатацию под б/н F-AFZU (позднее F-BAHD). В ноябре 1942 г. самолет был захвачен немцами. По некоторым сведениям, использовался ими.

### «Де Хэвилленд» DH.91 «Альбатрос» (Albatross)

Пять самолетов использовались на линии Бристоль (аэропорт Уитчерч) – Лиссабон, Бристоль – Шэннон. Две машины были реквизированы Королевскими ВВС для полетов в Рейкьявик.

**G-AFDI «Фробишер»** (Frobisher). Был уничтожен во время налета немецких ВВС на аэродром Уитчерч 20 декабря 1940 г.

**G-AFDJ «Фэлкон»** (Falcon). Отправлен на слом в 29 сентября 1943 г. ввиду неустранимого дефекта конструкции крыльев и общего отсутствия запчастей.

**G-AFDK «Фортуна»** (Fortuna). При приземлении в аэропорту Шэннон в Ирландии 16 июля 1943 г. выкатилась за полосу и получила тяжелые повреждения без возможности восстановления, 5 человек экипажа и 9 пассажиров не пострадали.

**G-AFDL «Фингал»** (Fingal). 6 октября 1940 г. выполнял регулярный рейс, возвращаясь в Англию, когда начались проблемы с двигателями. Летчик попытался увести машину на запасную полосу в Паклчерче (Глостершир), но в момент приземления разом отказали все четыре двигателя. Несмотря на это, экипаж смог совершить аварийную посадку и спасти жизни всех 12 человек на борту. Списан как не подлежащий ремонту. Причиной аварии стал разрыв всех четырех магистральных бензопроводов.

**G-AFDM «Фиона»** (Fiona). Отправлена на слом в 29 сентября 1943 г. ввиду неустранимого дефекта конструкции крыльев и общего отсутствия запчастей.



**G-AEVV «Фарадей»** (Faraday) Работал в качестве почтового самолета. 28 февраля 1941 г. передан в 271-ю эскадрилью Королевских ВВС (б/н AX903). Разбился при приземлении в Рейкьявике 11 августа 1941 г. из-за отказа всех четырех двигателей. Все пять членов экипажа не пострадали. Самолет был списан как не подлежащий восстановлению.

**G-AEVW «Франклин»** (Franklin). 24 октября 1940 г. передан в 271-ю эскадрилью Королевских ВВС (б/н AX904). Разбился при приземлении в Рейкьявике 7 апреля 1942 г. из-за неисправности механизма выпуска шасси, все четыре члена экипажа не пострадали. Самолет был списан как не подлежащий восстановлению.

### «Юнкерс» Ju.52/3m



Один из самых известных транспортных самолетов довоенного времени. Трехмоторный цельнометаллический моноплан, разработанный в начале 1930-х гг. Три машины ис-

пользовались в «Бритиш Эйрвейз» и были переданы в ВОАС после слияния.

Один самолет был потерян при захвате немцами Норвегии. Так как такие же самолеты использовались бельгийской авиакомпанией SABENA, которая во время войны базировалась в Великобритании, то в скором времени два оставшихся были проданы ей на запчасти.

**G-AERU «Джуно»** (Juno). Передан в авиакомпанию SABENA 30 сентября 1941 г.

**G-AERX «Юпитер»** (Jupiter). Передан в авиакомпанию SABENA в апреле 1941 г.

**G-AFAP «Джейсон»** (Jason). Захвачен немецкими войсками на аэродроме в Осло 9 апреля 1940 г.



## «Локхид» L-10 «Электра» (Electra)



**«Электра» (G-AEPO), в составе Королевских ВВС, получившая бортовой номер W9016**

Легкий двухмоторный самолет малой дальности, предназначенный для перевозки 9 человек. «Бритиш Эйрвейз» заказала семь таких машин для работы в Европе и Скандинавии (модификация Model 10-A), где часто стояла неблагоприятная для полетов погода. До начала войны дожили только пять машин.

**G-AEPN.** Передан в Королевские ВВС 16 декабря 1939 г. (б/н W9105). Уничтожен в результате бомбардировки аэропорта Хендон 6 ноября 1940 г.

**G-AEPO.** Передан в Королевские ВВС в 1939 г. (б/н W9106). Разобран в июне 1946 г.

**G-AEPR «Лейт» (Leith).** Передан в ВОАС 22 августа 1940 г. Разбился в аэропорту Алмаза (Каир) 14 апреля 1944 г. из-за технической неисправности. Списан ввиду невозможности восстановления.

**G-AFCS «Лиа» (Lea).** Передана в ВОАС 22 августа 1940 г. Разбилась в аэропорту Алмаза (Каир) 19 ноября 1943 г. из-за технической неисправности. Списана ввиду невозможности восстановления.

**G-AFEB.** Передан в Королевские ВВС в 1939 г. (б/н W9104). Поврежден без возможности восстановления в Клифтоне 12 октября 1941 г.

## «Локхид» L-14 «Супер Электра» (Super Electra)



Логическое развитие темы L-10 – среднемагистральный двухмоторный самолет. Мог перевозить до 14 человек, но... имел в конкурентах «Дуглас» DC-3, которому и проиграл по всем статьям.

«Бритиш Эйрвейз» приобрела восемь таких самолетов (в экспортном варианте они оснащались двигателями «Райт» SGR-1820-F62), до начала войны дожили семь.

**G-AFGP «Ливингстон» (Livingstone).** Получен 19 июля 1940 г. Разбился из-за ошибки пилота 4 августа 1941 г. не-

далеко от Хартума. Признан неремонтопригодным и разобран 13 декабря того же года.

**G-AFGR «Лафайет» (Lafayette).** Получен 19 июля 1940 г. Разбился из-за ошибки пилота 19 января 1941 г. недалеко от Эль-Фашера (Судан). Признан неремонтопригодным и разобран 13 декабря того же года.

**G-AFKD «Лохинвар» (Loch Invar).** Разбился 22 апреля 1940 г., совершая перелет из Скандинавии в Англию. Совершив дозаправку, взлетел из аэропорта Перт (Шотлан-

дия), но в 16 километрах в условиях плохой видимости врезался в горный склон недалеко от озера Лох-Ломонд. Погибли все пять человек, бывших на борту.

**G-AFMO.** Разбился в Хестоне (Англия) 15 января 1940 г. при заходе на посадку. Погибших не было, но все девять человек, находившихся на борту, получили ранения. Признан неремонтопригодным.

**G-AFYU.** Совершая перелет из Египта в Англию 21 декабря 1939 г., потерпел катастрофу из-за технической неисправности самолета. Упал в море в районе ливийского побережья, при этом погибли пятеро из 11 находившихся на борту человек.

### «Локхид» А-28 «Хадсон» (Hudson)

Военный самолет построенный на базе L-14. Имел множество модификаций, различавшихся назначением, вооружением и установленным оборудованием. Большая часть этих самолетов передавалась ВОАС на время из ВВС.

#### «Хадсон» Mk.III

(два двигателя R-1820-G205A).

**G-AGDC «Лох Ломонд»** (Loch Lomond). Получен 26 июня 1941 г. Возвращен ВВС 17 августа 1945 г.

**G-AGDF «Лох Левен»** (Loch Leven). Получен 10 октября 1941 г. 22 июня 1942 г. выполнял рейс из Стокгольма в Шотландию. Вскоре после взлета произошел отказ левого двигателя, экипаж пытался увести машину на аэропорт Гетеборг, но вскоре на высоте 1300 метров загорелся правый двигатель. Летчик совершил аварийную посадку на озеро Гуллмар (около 15 км от Уддевалы). Все 10 человек были спасены рыбаками, самолет затонул.

**G-AGDK «Лох Лион»** (Loch Lyon). Получен 24 января 1941 г. Возвращен ВВС 17 августа 1945 г.

**G-AGDO «Лох Лоял»** (Loch Loyal). Передан в Королевские ВВС 13 апреля 1942 г.

#### «Хадсон» Mk.V

(два двигателя R-1830-S3C4-G).

**G-AGCE.** Получен 7 июня 1941 г. Возвращен ВВС 14 августа 1941 г.

#### «Локхид» L-414 (B14S)

Различные варианты «Хадсонов», передававшиеся ВОАС в разное время Королевскими ВВС для проведения операций, связанных с обеспечением боевых действий.

**EW414.** Получен от ВВС 31 мая 1943 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

**EW618.** Получен от ВВС 5 июня 1943 г. Разбился во время набора высоты в Хартуме 30 июня 1943 г., выполняя рейс Хартум – Такоради. Погибли все 16 человек, находившихся на борту. Причиной аварии, возможно, стала перегрузка самолета.

**EW884.** Получен от ВВС 30 июня 1943 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

**EW888.** Получен от ВВС 5 ноября 1942 г. Возвращен 18 июля 1943 г.

**EW926.** Получен от ВВС в сентябре 1942 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

**EW958.** Получен от ВВС в сентябре 1942 г. Возвращен 9 декабря 1943 г.

**EW960.** Получен от ВВС 24 июня 1943 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

### «Армстронг Уитворт» AW154 «Альбемарл» (Albemarle)

Средний двухмоторный бомбардировщик, теоретически являвшийся заменой «Бленхейму». Из-за неудачной конструкции не получил широкого распространения.

Два самолета были переданы Королевским ВВС в 1943 г. Далее их следы теряются: по одним данным они были вскоре разобраны на запчасти, по другим – пережили войну.

**G-AFKE «Лотэйр»** (Lothair). Получен 19 июля 1940 г. Передан в Королевские ВВС 9 октября 1943 г. (б/н НК982/VF247). Выведен из списков гражданского флота 19 ноября 1943 г.

**G-AFMR «Линдер»** (Leander). Получен 19 июля 1940 г. Передан в Королевские ВВС в октябре 1943 г. (б/н НК984/VF251). По косвенным данным, разобран в ноябре 1943 г. в Кабрите (Египет). Выведен из списков гражданского флота 20 июля 1944 г.



«Хадсон» Mk.III (FK397) после передачи в 459-ю эскадрилью австралийских ВВС

**EW971.** Получен от ВВС 2 октября 1942 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

**FK391.** Получен от Королевских ВВС в октябре 1942 г. 22 декабря 1942 г. при взлете из аэропорта Каира выкатился за полосу и получил фатальные повреждения.

**FK397.** Получен от ВВС в сентябре 1942 г. Возвращен 18 июля 1943 г.

**FK456.** Получен от ВВС в сентябре 1942 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

**FK459.** Получен от ВВС в октябре 1942 г. Выполняя полет по заданию ВВС (Такоради – Хартум) 16 июня 1943 г., перевозил 14 пассажиров. При заходе на посадку на высоте 240 метров экипаж начал последний разворот влево, когда внезапно заглох левый двигатель, и самолет врезался в землю. Взрыв и пожар унесли жизни 16 человек, единственный уцелевший скончался на следующий день в госпитале. Причиной катастрофы признали некачественное топливо, вызвавшее остановку двигателя на малой высоте.

**FK478.** Получен от ВВС в октябре 1942 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

**FK486.** Получен от ВВС в сентябре 1942 г. Возвращен 18 июля 1943 г.

**FK580.** Получен от ВВС 5 июня 1943 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

**FK943.** Получен от ВВС 31 мая 1943 г. Возвращен 16 июля 1943 г.

Две машины принадлежали Польше и были переданы «польскому правительству в изгнании» в сентябре 1942 г.

**G-ABGB «Лович»** (Lowicz). Получен 17 июня 1940 г. Передан полякам в сентябре 1942 г.

**G-ABAV «Люблин»** (Lublin). Получен 17 июня 1940 г. Передан полякам в сентябре 1942 г.

Одна машина была передана в ВОАС на 4 месяца.

**P.1454.** Получен 18 ноября 1942 г. Возвращен 14 марта 1943 г.

## «Боинг» 314А

G-AGCA



Трансатлантический четырехмоторный лайнер-летающая лодка с экипажем из 10 человек, способный перевозить до 74 пассажиров. Был заказан компанией «Пан Америкен», которая хотела наладить беспосадочные перелеты через Атлантику. С началом войны ВООС заказала три машины из второй партии для развития маршрутов из Ирландии до ЮАС через Лиссабон.

После войны до своей продажи работали на трансатлантических маршрутах, курсируя, в основном, между Балтимором и Бермудскими островами.

**G-AGCB «Бангор»** (Bangor). Получен 23 июля 1941 г. Продан «Дженерал Феникс корпорэйшн» (Балтимор) 15 апреля 1948 г., но в новой компании не использовался на коммерческих маршрутах.

**G-AGBZ «Бристоль»** (Bristol). Получен 22 мая 1941 г. Продан «Дженерал Феникс корпорэйшн» 15 апреля 1948 г., но не использовался на коммерческих маршрутах.

**G-AGCA «Бервик»** (Berwick). Получен 21 июня 1941 г. Продан «Дженерал Феникс корпорэйшн» 15 апреля 1948 г., но не использовался на коммерческих маршрутах.



*Премьер-министр Великобритании У. Черчилль в пилотской кабине «Бервика», январь 1942 г.*

## «Авро» 652 «Энсон» (Anson)



Легкий двухмоторный самолет с экипажем из двух человек, способный перевозить от 6 до 9 пассажиров в различных вариантах. Выпускался массово в Великобритании как для военной, так и для гражданской службы (всего вы-

пущено 22 различные модификации этого самолета). Устарел как бомбардировщик к началу Второй мировой войны, но массово использовался в ВВС Великобритании и союзников как разведчик, легкое «воздушное такси» и «летный тренажер».

В ВООС эти машины находили свое применение в основном в качестве учебных для пилотов, обучающихся полетам на двухмоторных самолетах.

**Мк. I.**

Тренировочный самолет с двумя двигателями «Армстронг-Сиддли Чита» IX (по 350 л.с.).

**G-AHBN.** Получен от Королевских ВВС 17 января 1946 г. (б/н NK270). Продан гражданскому лицу (сэр Харольд Хартли) 27 июля 1946 г. Передан в ВЕА 18 июля 1947 г. (базируется на ВПП в Нортхолте). 26 июля 1948 г. продан в Италию (авиакомпания «Алиталия» – Alitalia) с присвоением б/н I-AHBN. Разобран в 1950 г.

Несколько «Энсонов» других типов также передавались предыдущими операторами через ВООС в ВЕА в 1946 г.

20 самолетов поступило временно «на баланс» ВОАС, пока их перегоняли для Королевских ВВС из Канады, т.к. с началом войны производство этих самолетов было перенесено в эту страну (в скобках указан их б/н на военной службе):

**G-AGGJ** (LT191), **G-AGGK** (LT192), **G-AGGL** (LT203), **G-AGGM** (LT204), **G-AGGN** (LT236), **G-AGGO** (LT255), **G-AGGP** (LT256), **G-AGGR** (LT257), **G-AGGS** (LT307), **G-AGGT** (LT340), **G-AGGU** (EG677), **G-AGGV** (LS855), **G-AGGW** (LT279), **G-AGGX** (LT115), **G-AGGY** (LT176), **G-AGGZ** (LT234), **G-AGHA** (LT276), **G-AGHD** (LT281), **G-AGHC** (EG651), **G-AGHD** (LS989).

#### **Mk. V.**

Вариант с двигателями «Джейкобс» LB-6MB и измененным фюзеляжем.

**CF-DXJ** (быв.12125) «Гандер» (Gander). Получен 30 сентября 1946 г. Перешел в собственность Канады 27 мая 1948 г.

**CF-DXK** (быв. 12193) «Гуз» (Goose). Получен 30 сентября 1946 г. Перешел в собственность Канады 27 мая 1948 г.

**4263.** Получен 20 октября 1944 г. в Дурбане. На следующий день передан в Ваалдам для проведения тренировок летного состава. После аварии 16 ноября 1944 г. возвращен в ВВС. В 1946 г. передан Исландии.

**4280.** Получен 19 мая 1944 г. в Дурбане. Передан в Ваалдам для проведения тренировок летного состава. Возвращен в ВВС 26 июня 1944 г.

**4379.** Получен 20 мая 1944 г. в Дурбане. Передан в Ваалдам для проведения тренировок летного состава. Передан в ассоциацию яхтсменов королевских ВВС (RAFSA) 20 октября 1944 г.

**4547.** Заменил аварийный 4263. Передан в Ваалдам 28 ноября 1944 г. Возвращен в ВВС 4 мая 1945 г.

**4585.** Заменил 4547. Передан в Ваалдам 5 мая 1945 г. Передан ВВС ЮАС 26 апреля 1946 г.

### «Бичкрафт» 18

Легкий учебно-транспортный двухмоторный самолет. Две машины поступили в распоряжение ВОАС по ленд-лизу и использовались в качестве тренировочных.

**FR879.** Получен в 1942 г. Возвращен в 1946 г.

**42-2509.** Получен 17 декабря 1942 г. Возвращен 26 апреля 1946 г.

### «Консолидэйтед» PBY «Каталина» (Catalina)

**G-AGFM**



Пожалуй, самая известная и узнаваемая летающая лодка в мире. Двухмоторный моноплан с двумя двигателями «Пратт-Уитни» R1830-92 «Твин Уосп» мощностью по 1200 л.с. Могла нести до 9 человек и груз.

#### **PBY-5A (OA-10)**

Поисково-спасательная модификация «Каталины».

**44-33965.** Построенный в Канаде экземпляр поступил в ВОАС 15 августа 1944 г., передан в Королевские ВВС 22 мая 1945 г.

#### **PBY-1**

Первый гражданский вариант «Каталины».

**G-AGBJ «Губа»** (Guba). Получена 10 декабря 1940 г. (На самом деле это была Guba II, т.к. первую ее хозяин сэр Ричард Эрчболд продал советскому правительству после неудачных поисков самолета полярного летчика Леваневского. На новой машине магнат провел исследования Азиатской и Австралийской частей Тихого океана и стал первым человеком, обогнувшим земной шар на гидросамолете). В сентябре 1940 г. эту летающую лодку приобре-



ла Британская комиссия по закупкам самолетов, чтобы с ее помощью тренировать летчиков, однако вскоре было принято решение поставить «Губу» на регулярные рейсы. С начала 1941 г. эксплуатировалась на маршруте до Лагоса через Лиссабон. 12 мая 1941 г. получила несколько попаданий во время налета бомбардировщиков He.111 на гавань в Пуле. 14 января 1944 г. «Губа» была продана в компанию «Сандерс-Ро» как грузовой самолет для перевозки частей строящихся машин. В январе 1945 г. после ремонта была подготовлена для пробного полета в Пулхелли (Северный Уэльс), но из-за шторма в том же месяце была сильно повреждена, развалилась на части и затонула.

### **PBY-5A**

Самый известный гидросамолет Второй мировой войны. Отличался надежностью.

**G-AGDA «Каталина»** (Catalina). Получена 22 июня 1941 г. Разбилась в гавани Пула 23 марта 1943 г. во время тренировочного полета. При выполнении маневров самолет потерял управление и рухнул на воду. Погибло три члена экипажа из шести.

Остальные пять машин были со временем переброшены в Тринкомали (Цейлон), чтобы оттуда поддержать маршрут до Австралии, начатый «Куантас Эйрвейз». По некоторым данным, передача «Звезд» в Королевские ВВС была произведена в ноябре, а не в мае 1945 г.

**G-AGFL «Вега Стар»** (Vega Star). Получена 26 октября 1942 г. Вылетела на Цейлон 11 апреля 1943 г. Передана в Королевские ВВС 27 мая 1945 г.

**G-AGFM «Альтаир Стар»** (Altair Star). Получена 27 октября 1942 г. Вылетела на Цейлон 17 апреля 1943 г. Передана в Королевские ВВС 27 мая 1945 г.

**G-AGID «Ригель Стар»** (Rigel Star). Получена 13 июля 1943 г. Вылетела на Цейлон 18 августа 1943 г. Передана в Королевские ВВС 27 мая 1945 г.



**Все, что осталось от самой первой «Каталины» (G-AGDA)**



**«Ригель Стар»**

**G-AGIE «Антарес Стар»** (Antares Star). Получена 13 июля 1943 г. Вылетела на Цейлон 24 августа 1943 г. Передана в Королевские ВВС 27 мая 1945 г.

**G-AGKS «Спика Стар»** (Spica Star). Получена 16 марта 1944 г. Вылетела на Цейлон 7 мая 1943 г. Передана в Королевские ВВС 27 мая 1945 г.

### **«Кертис-Райт» CW20**



Фактически являлся гражданским вариантом двухмоторного военно-транспортного самолета С-46. Единственный прототип С-55 (CW20), работавший на британскую авиакомпанию в 1941-1943 гг., мог перевозить до 24 человек и курсировал по различным маршрутам в Гибралтар, Мальту, Стокгольм и Гамбию.

G-AGDI «Сент-Луис» (St Louis). Получен 12 ноября 1941 г. С 5 апреля до 11 декабря 1942 г. совершил 5 рейсов в Стокгольм. В остальное время в том же году обеспечивал перевозку грузов на Мальту из Гибралтара. По истечению сертификата летной годности был передан в «Бристоль Эйроплайн Компани» 24 октября 1943 г.. Выведен из летного реестра 29 октября 1943 г. В конце того же года разобран на запчасти.

### **«Дуглас» DC-2**

Единственная машина такого типа попала в BOAC после вторжения вермахта в Голландию.

**G-AGBH «Эдельволк»** (Edelvalk, быв. б/н PH-ALE). Получен от KLM 9 мая 1940 г. Работал вместе с пятеркой DC-3 на линии Великобритания – Португалия. В октябре 1945 г. был возвращен Голландии (б/н NL-203, затем PH-TBV). 1 июля 1946 г. продан в качестве «воздушного такси» в «Саусхэмптон Эйр Сервис». 3 октября, выполняя рейс по маршруту Мальта – Великобритания, совершал взлет в аэропорту Лука. В момент отрыва от земли произошел отказ обоих двигателей и полная потеря управления. Несмотря на это, летчики смогли остановить самолет, в результате чего никто не пострадал. После этого случая самолет был списан.



## «Дуглас» DC-3 «Дакота» (C-47)

G-AGJW



Самый известный самолет двадцатого века, работавший по всему миру. Двухмоторный надежный и неприхотливый моноплан по праву завоевал любовь пилотов. По сей день «старички» выполняют рейсы в отдаленных уголках нашей планеты.

Первые DC-3 в ВОАС появились после оккупации Голландии, когда пилоты авиакомпании KLM перегнали пять машин в Великобританию. В период 1943-44 гг. ВОАС получила, по разным оценкам, от 45 до 50 машин. Еще около 35 самолетов было выкуплено после окончания войны. Большинство из них передали в БЕА или продали в локальные авиакомпании по всему миру до конца 1940-х гг.

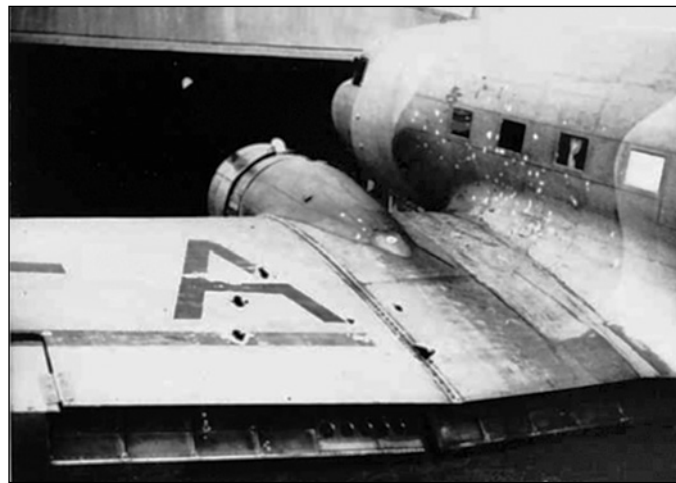
**G-AGBB** (быв. б/н PH-ALI). Получен от KLM 9 мая 1940 г. 15 ноября 1942 г. подвергся атаке истребителя Bf.110, но несмотря на повреждения, смог дотянуть до Лиссабона. 19 апреля 1943 г. был атакован шестеркой Bf.110, но смог уйти от них. Самолету потребовался ремонт и замена крыла. 1 июня 1943 г., выполняя регулярный рейс между Лиссабоном и Бристолем, подвергся атаке восьми Ju.88. Несмотря на гражданские бортовые знаки, самолет был сбит и рухнул в море в 350 км севернее Ла-Коруны. Все 17 человек (в т.ч. актер Лесли Говард), которые были на борту, погибли.

Поисковая операция «Сандерленд» из 461-й эскадрильи Королевских ВВС на следующий день закончилась аналогичной атакой восьмерки Ju.88. Стрелки гидросамолета умудрились сбить три и повредить еще три вражеских самолета, после чего «Сандерленд» вернулся на базу.

«Теория заговора» балансирует между двумя причинами атаки на гражданский самолет: «предположение» немецкого командования, что в этом самолете летел сам Черчилль или устранение Лесли Говарда, известного своей антинацистской пропагандой и находившегося на пике популярности. Согласно отчетам пилотов V/KG40, чьи самолеты сбили DC-3, атака была произведена по ошибке, т.к. пилоты «Юнкерсов» не увидели опознавательных знаков, а командование не предупредило о гражданских рейсах из Лиссабона тем утром.

**G-AGBC** (быв. б/н PH-ALR). Получен от KLM 9 мая 1940 г. 21 сентября 1940 г. разбился недалеко от Уитчерча при заходе на посадку в плохих метеоусловиях (туман). Экипаж не пострадал, но самолет был списан.

**G-AGBD** (быв. б/н PH-ARB). Получен от KLM 9 мая 1940 г. 6 октября 1945 г. возвращен Голландии (б/н NL-202, затем PH-TBD). Продан чартерному авиаперевозчику «Скай-



Слева: будущий G-AGBB

Справа: повреждения G-AGBB в результате инцидента 15 сентября 1942 г.

**G-AGIZ**

вейз» в августе 1946 г. 20 июля 1953 г. перепродан «Югословенский Аэротранспорт» (б/н YU-ABM). В 1968 г. продан в «Аден Эйрвейз» (б/н 4W-ABG), где и был списан в 1979 г.

**G-AGBE** (быв. б/н PH-ARZ). Получен от KLM 9 мая 1940 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. Выполняя рейс Нортхолт – Женева, разбился 18 ноября 1946 г. недалеко от Лон-ле-Сонье (Франция). В тумане летчик потерял ориентацию и совершил аварийную посадку на поле, шасси сломалось, и кабина самолета врезалась в дерево, которое сильно травмировало пилота. Остальные члены экипажа и пассажиры не пострадали.

**G-AGBI** (быв. б/н PH-ARW). Получен от KLM 9 мая 1940 г. Уничтожен в результате авианалета немецких ВВС в Уитчерче 24 ноября 1940 г.

**G-AGIS**. Получен 28 декабря 1943 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г., с присвоением имени «Росс Смит» (Ross Smith). Продан в «Аэро Сервис Лондон» 8 сентября 1953 г., далее последовательно передан в «Трансэйр» и «Эйрворк Лимитед» и 11 ноября 1953 г. продан во Вьетнам в авиакомпанию «Аутрек» (б/н F-OAOE). 14 мая 1955 года выведен из французского реестра воздушных судов и 23 ноября того же года передан в голландскую авиакомпанию KLM (б/н PH-DAR). 7 января 1965 г. отправлен в Индонезию (б/н на PK-RDD). Далее последовательно переходил из рук в руки со сменой б/н – HL2001, U-602...

**G-AGIT**. Получен 27 декабря 1943 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. 9 октября 1947 г. продан в «Гонконг Эйрвейз» (б/н VR-HDP). Выкуплен «Жардин Мэтисон» 1 декабря 1949 г. В январе 1951 г. продан в авиакомпанию «Сивил Эйр».

**G-AGIU**. Получен 9 января 1944 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г., с присвоением имени «Эдвард Буск» (Edward Busk). Продан министерству авиации 27 марта 1961 г. с дальнейшей перепродажей в Мали (авиакомпания «Эйр Мали»). Списан в октябре 1971 г.

**G-AGIW**. Получен 23 января 1944 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. Разбился недалеко от Милл Хилл (Миддлсекс) 17 октября 1950 г. Во время набора высоты отказал правый двигатель, после чего KBC принял решение об экстренной посадке. Не обладая запасом высоты, он попытал-

**G-AGJY**

ся избежать удара о шпиль церкви (что удалось), но самолет потерял скорость и рухнул на деревья. Погибло 28 человек.

**G-AGIX (A)**. Получен 28 января 1944 г. Передан в BEA 2 октября 1946 г. Разбился 30 июля 1948 г. недалеко от Сивелла. В процессе полета по маршруту Эдинбург – Нортхолт произошел отказ правого двигателя. Пилот принял решение уходить на запасную полосу в Сивелле, однако в сумерках, пытаясь увернуться от высоковольтных проводов, совершил вынужденную посадку в поле. 19 человек, находившихся на борту, отделались ранениями.

**G-AGIY**. Получен 8 февраля 1944 г. Разбился в Эль-Адеме 23 января 1946 г. при неудачном приземлении. Списан 15 апреля 1946 г.

**G-AGIZ**. Получен 8 февраля 1944 г. Передан в BEA 22 июня 1949 г., где получил имя «Оливер Сван» (Oliwer Swan). Продан в «Филд Эйркрафт Сервис» 1 февраля 1954 г. 11 мая 1954 г. отправлен во Вьетнам (через Марокко) в «Сарл Компанье Аэр Утре Мер» (б/н F-OAQJ). Впоследствии перепродан через KLM (б/н на 10 дней изменен на PH-DAX) в Колумбию в авиакомпанию «Аэровиас Пилотас Асосиадос-Ависпа» (б/н HK-524) 29 апреля 1955 г. Разбился на горном хребте Баудо на северо-западе Колумбии 22 апреля 1962 г., в результате чего погибли все 40 человек, бывших на борту. Причиной крушения была названа перегрузка: по нормативам самолет данного типа мог поднимать в воздух не более 31 человека, считая членов экипажа, однако в аэропорту отправления на борт поднялись 4 члена экипажа, 29 взрослых, 5 подростков и два младенца. Это вызвало перегрузку: вместо положенных 11 431 кг, самолет был загружен на 12 002 кг. Виновым назначили чиновника, ответственного за отправку самолета, т.к. тот не проверил соответствие количества пассажиров на борту норме перевозок.

**G-AGJU(A)**. Получен 28 мая 1944 г. 3 января 1947 г. при неудачном приземлении в Уитчерче получил тяжелые повреждения и был списан.

**G-AGJV(A)**. Получен 28 мая 1944 г. Передан в BEA 1 октября 1947 г., где получил имя «Джон Порт» (John Porte). Продан в «Дерби Эйрвейз» 2 декабря 1960 г., после чего перепродан в «Бритиш Мидланд Эйрвейз» (British Midland Airways). С 13 марта 1969 г. по 8 декабря 1971 г. находился в собственности «Эйр Энвой» (Air Envoy), по 10 ноября 1975 г. – в «Истлиз Лимитед» (Eastlease Ltd). 3 марта 1980 г. компания «Эйр Фрейт» продала эту машину на Британские Виргинские острова перевозчику «Air BVI» (б/н VP-LMV). 4 июня 1987 г. «Дакота» была продана частному лицу – Самуэлю И. Пулу-младшему, у которого и хранилась до 16 июня 2013 г., когда была окончательно списана.

**G-AGJW(A)**. Получен 28 мая 1944 г. Передан в BEA 6 августа 1947 г., где получил имя «Уилфред Парк» (Wilfred Parke). Продан в ассоциированную с BOAC компанию «Гана Эйрвейз» (Ghana Airways) 5 ноября 1958 г. Принудительно был включен в состав BBC Биафры 15 июня 1967 г., но уже через два месяца был уничтожен при налете BBC Нигерии.

**G-AGJX(A)**. Получен 3 июля 1944 г. Разбился в Эшфорде (графство Кент) 11 января 1947 г. В процессе полета по маршруту Лондон – Бордо – Лагос при подходе к Бордо попал в плохие метеоусловия с нулевой видимостью. Пилот принял решение уходить на аэродром Парижа, вместо Тулузы, но при подходе к Ле-Бурже грозовой фронт догнал самолет, и DC-3 был вынужден возвращаться в Англию. Однако пилот неправильно рассчитал остаток топлива и совершил вынужденную посадку, в результате которой погибли 4 пассажира и 4 члена экипажа. Самолет восстановлению не подлежал.

**G-AGJY(A)**. Получен 3 июля 1944 г. Передан в «Гонконг Эйрвейз» 22 июля 1947 г., получив имя «Кван Тунг» (Kwang

Tung) и б/н VR-HDN. Выкуплен «Жардин Мэтисон» 1 декабря 1949 г. В октябре 1950 г. продан в Японию.

**G-AGJZ(A).** Получен 3 июля 1944 г. Передан в БЕА 1 августа 1946 г., где получил имя «Джон Стрингфеллоу». Продан в «Филд Авиэйшн Сервис» 22 марта 1960 г. 5 апреля 1960 г. передан в ассоциированную с ВОАС компанию «Гана Эйрвейз». 12 апреля 1975 г. продан в авиакомпанию «Эйр Либерия» (Air Liberia). Спустя ровно неделю во время разбега в аэропорту Монровии у самолета отказало управление, и он выкатился за пределы ВПП. Жертв не было, но восстановить машину не удалось.

**G-AGKA(B).** Получен 27 августа 1944 г. Передан в «Аден Эйр Сервис» 1 февраля 1950 г. (б/н изменен на VR-AAA). С сентября по ноябрь 1953 г. находился в лизинге у компании «Араб Эйрвейз» с временным б/н TJ-ABO. Потерпел катастрофу 26 марта 1965 г. при приземлении в аэропорту города Хадибу (Йемен). Из-за сильного попутного ветра пилот не смог вовремя остановить машину и, чтобы избежать падения в море, был вынужден выехать за пределы полосы. Жертв не было, но самолет списали.

**G-AGKB(B).** Получен 27 августа 1944 г. Передан в «Эйр Кэрриер Сервис Корпорэйшн» 2 июня 1950 г., откуда был переправлен в Бразилию и продан авиакомпании VARIG (б/н PP-XEM). 1 марта 1951 г. б/н изменен на PP-VBT. 10 октября 1962 г. был переоборудован в VIP-транспорт для сенатора (и бывшего президента) Жуселино Кубичека. 29 мая 1970 г. самолет был продан компании «Баженски», которая превратила его в бар BarZenski в городе Гарибальди. С тех пор самолет лишился обоих двигателей, несколько раз забрасывался и переделывался. На сегодняшний день он является «украшением» города Гарибальди, отмечая собой заправку на шоссе RS-470 и ночной клуб «DC-3 Nightclub».

**G-AGKC(B).** Получен 29 августа 1944 г. Передан в «Эйрворк Лимитед» 18 октября 1949 г. 1 марта 1952 г. продан во Вьетнам для «Сосьете Индошинос де Лиазон Аръен» (Société Indochinoise de Liaisons Aériennes, SILA), б/н изменен на F-VNAE. Разбился 17 октября 1953 г. при подходе к аэропорту города Лайтяу по неизвестной причине. Все 7 человек, бывших на борту, погибли.

**G-AGKD(B).** Получен 30 августа 1944 г. Поврежден 23 декабря 1946 г. при заходе на посадку в аэропорту Лука (Мальта). Жертв не было, но самолет восстановлению не подлежал.

**G-AGKE(B).** Получен 10 сентября 1944 г. Передан в «Аден Эйр Сервис» 1 февраля 1950 г. (б/н VR-AAB). Отдавался в лизинг «Араб Эйрвейз» (б/н TJ-ABN, позднее JY-ABN). С 13 апреля 1961 г. по 9 октября 1971 г. работал на компанию «Галф Эйр» (б/н изменен на оригинальный). Закончил свою работу на Кипре, имея б/н 5B-CAZ. Был выставлен в кувейтском Музее науки и истории с бортовым



**G-AGKI**



**G-AGKG**

номером G-AMZZ в ливрее «Кувейт Нэшнл Эйрвейз» (Kuwait National Airways).

**G-AGKF(B).** Получен 9 сентября 1944 г. Передан в «Филд Эвиэйшн Сервис» 17 июня 1949 г. Продан во Францию для авиакомпании «Эйр Нолис» (Air Nolis) (б/н F-BEFQ). Разбился 10 января 1950 г. при посадке в аэропорту города Зиндер (Нигерия). Жертв не было, но самолет был списан.

**G-AGKG(B).** Получен 9 сентября 1944 г. Передана в «Филд Эвиэйшн Сервис» 14 октября 1949 г. 8 марта 1950 г. продан в Бирму для авиакомпании «Юнион оф Бирма Эйрвейз» (Union of Burma Airways). 10 января 1953 года разбился при заходе на посадку в аэропорту города Мьей (Бирма). При снижении летчик зацепил правым крылом деревья, самолет развернуло, отвалился правый двигатель, начался пожар. Все 18 человек спаслись, но самолет сгорел.

**G-AGKH(B).** Получен 12 сентября 1944 г. С мая по ноябрь 1947 г. находился в лизинге в Ираке «Ирак Эйрвейз» (Iraqi Airways) (б/н YI-GKH). Передан в «Аден Эйр Сервис» 1 февраля 1950 г. (б/н VR-AAC). Сдавался в лизинг «Араб Эйрвейз» (б/н TJ-ABQ). 17 февраля 1969 г. продан в «Эйр Джибути» (б/н F-OCKU). 4 ноября 1976 г. продан частному лицу – Урбану Л. Дрю – в городе Хартум. Окончательно списан только 17 сентября 2009 г.

**G-AGKI(B).** Получен 16 октября 1944 г. Передан в ЕАА 4 октября 1949 г. с присвоением имени «Конгва Пионир» (Kongwa Pioneer), б/н изменен на VP-KHK, позднее имя изменено на «Сагана» (Sagana). 7 апреля 1954 г. продан французским BBC (б/н 14654). С мая 1954 г. по январь 1964 г. числился в 1-м звене 60-й эскадрильи (Группа по связи министерств, GLAM) с б/н FUGTD. Переведен во 2-е звено (Группа по связям с общественностью и связи, GAEL) с изменением б/н на FRAVI (по август 1966 г.), FRAVF (по май 1968 г.). В том же месяце переведен в 50-ю эскадрилью (б/н FSCIB). 19 сентября 1969 г. уничтожен штормом в аэропорту Прествик.

**G-AGKJ(B).** Получен 16 октября 1944 г. Передан в «Аден Эйр Сервис» 1 февраля 1950 г. (б/н VR-AAD). Сдавался в лизинг «Араб Эйрвейз» с октября 1953 г. с присвоением имени «Аммана» (Ammana) и б/н TJ-ABR (YJ-ABR с апреля 1954 г.). В декабре 1958 г. передан в лизинг «Эйр Иордан» (Air Jordan) с возвратом в мае 1959 г. Периодически сдавался в лизинг с б/н JY-ACN. В июле 1968 г. продан в США (б/н N9895F), в декабре 1970 передан в «Даймонд Лизинг» (б/н N488F). Окончил свой трудный путь в марте 1983 г. в качестве мишени для ливийской армии.

**G-AGKK(B).** Получен 18 октября 1944 г. Передана в «Леп сервис» 25 марта 1949 г. 28 июня передан в авиакомпанию «Эйр Алжери» (Air Algerie). 30 декабря 1952 г. выведен из французского авиационного реестра.

**G-AGKL(B).** Получен 19 октября 1944 г. С 4 июня по 14 сентября 1948 г. передавался в лизинг «Эйр Лингус» (Aer Lingus) с присвоением б/н EI-ADW. Передан в «Филд Эвиэйшн Сервис» 17 июня 1949 г. Приобретен авиакомпанией STA Extreme Orient с присвоением б/н F-OADA для



дальнейшей перепродажи в STA Alpes Provence 27 июля 1949 г. с присвоением б/н F-BFGO. Продан в Ливан 19 мая 1952 г. (б/н OD-ABN). В 1956 г. перепродан в «Сириан Эйрвейз» (Syrian Airways) – б/н YK-AAG. Позднее перепродан в «Юнайтед Араб Эйрлайнс» (б/н SU-ALP). Разбился 6 мая 1961 г. при заходе на посадку в аэропорту Эль-Камышлы (Сирия), не дотянув 300 метров до ВПП. Все семь человек на борту отделались ранениями, но самолет был уничтожен огнем.

**G-AGKM(B).** Получен 16 ноября 1944 г. 8 апреля 1945 г. получил повреждения в аэропорту Эль-Адем (Египет), позднее списан.

**G-AGKN(B).** Получен 23 ноября 1944 г. Разбился северо-западнее Тулона (Скала Сици) 14 июля 1948 г., когда пилот в условиях плохой видимости врезался в гору. Все шесть человек, находившихся на борту, погибли.

**G-AGMZ(B).** Получен 23 ноября 1944 г. С б/н VT-CPA был передан в Индию для «Ориент Эйрвейз» (Orient Airways) в середине 1947 г., но сразу по прибытии попал в Пакистан (б/н AP-AAA). В декабре того же года возвращен в BOAC. Передан в «Аден Эйр Сервис» 1 февраля 1950 г. (б/н VR-AAE). Сдан в аренду Ливийско-американской нефтяной компании (LIAMCO) с б/н N9935F. Возвращен в «Аден Эйрвейз» (б/н VR-AAE). В апреле 1955 г. сдан в аренду «Эйр Иордан» (б/н JY-ABW). 25 апреля 1957 г. продан в США для компании «Трансокеан Эйрлайнс» (б/н N9820F)... и снова сдан в аренду «Эйр Иордан» с их б/н. Сдан в аренду «Эйр Эксплорейшн Эйр Сервис» (Air Exploration Air Service) и... снова зарегистрирован в США с американским б/н. Сдавался в аренду для «Сахара Петролеум Компани» (Sahara Petroleum Company) в 1965-66 гг. и Ливийской авиакомпании (LAVCO) в 1966-67 гг. Выкуплен последней и перерегистрирован в США с б/н N482F. Окончил свой путь 11 января 1977 г. в качестве мишени для ливийской армии.

**G-AGNA(B).** Получен 26 ноября 1944 г. Разбился в Басре 1 ноября 1945 г. при заходе на посадку в условиях песчаной бури. Списан 26 мая 1946 г.

**G-AGNB(B).** Получен 18 декабря 1944 года. Сдавался в лизинг «Ирак Эйрвейз» с июля по ноябрь 1947 г. Передан в «Аден Эйр Сервис» 1 февраля 1950 г. с присвоением б/н VR-AAF и имени «Мукалла» (Mukallah). Выкуплен «Эйр Джибути» в августе 1967 г. (б/н F-OCKV). Списан в августе 1971 г.

**G-AGNC(B).** Получен 18 декабря 1944 г. Сдавался в аренду «Эйр Лингус» с июня по октябрь 1948 г. Передан в «Леп сервис» 25 марта 1949 г. Выкуплен 1 июля 1949 г. компанией «АОМ Френч Лайнс» (AOM French Lines) для работы во Вьетнаме. Уничтожен вместе со всеми 18 пассажирами и членами экипажа в результате взрыва бомбы на борту 3 февраля 1953 г. недалеко от города Лайтяу.

**G-AGND(B).** Получен 7 января 1945 г. Передан в «Филд Эвиэйшн Сервис» 14 октября 1949 г. С 27 января 1950 г. по 20 февраля 1959 г. в собственности «Кипрус Эйрвейз». С 25 февраля 1959 г. по 23 декабря 1960 г. принадлежал «Скайуэз Лимитед», после чего в начале следующего года был продан на Багамские острова (б/н VP-BBT). Потом переходил в собственность эквадорской (б/н HC-AXP) и костариканской (б/н TI-ALX) авиакомпаний. Продан 15 августа 1980 г. в США для компании «Лэйк Уэлс Эйр Сервисес» (Lake Wales Air Services) с присвоением б/н N1021G.

**G-AGNE(B).** Получен 19 января 1945 г. Передан в EAA 21 ноября 1949 года с б/н VP-KHN и именем «Иринга Пионер» (Iringa Pioneer). С января 1953 г. – во французских BBC (б/н 15276). Последовательно сменил б/н F-RAFF, F-RAJC и F-BTDI. 5 февраля 1975 г. продан в США (б/н N87606). Разобран в аэропорту Сан-Диего.

**G-AGNF(B).** Получен 22 января 1945 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. Продан в «Филд Эвиэйшн Сервис» 14 октя-

бря 1949 г. Продан в Бирму в «Бирма Эйрвейз» (б/н XY-ACM), затем – в Эфиопию (б/н ET-AGV) и снова в Бирму. Временно получал б/н N97005. 16 августа 1972 г. разбился при взлете из аэропорта Тандве (Бирма), рухнув в море с небольшой высоты. Выжило только три человека.

**G-AGNG(B).** Получен 22 января 1945 г. Передан в лизинг BEA на период 1 августа 1946 г. – 20 мая 1948 г. Передан в «Блюлайнс Эйрвейз» 7 января 1949 г. 26 января 1951 г. продан в Канаду авиакомпании «Квебек Эйр» (б/н CF-GVZ). Разбился 17 января 1956 года в 600 метрах от ж/д станции Оруэй (Канада) из-за совокупности причин: перегруза, отказа правого двигателя и обледенения. Погибло 4 человека.

**G-AGNK(B).** Получен 28 января 1945 г. Передан в «Филд Эвиэйшн Сервис» 1 июля 1949 г. Выкуплен BEA 28 сентября 1951 г. с присвоением имени «Эдвард Мэннок» (Edward Mappock). Продан в «Ист Энглиан Флайт Сервис» 26 мая 1961 г., а оттуда в «Чэннел Эйрвейз» (Channel Airways). 1 марта 1970 г. списан.

**G-AGGB.** Получен 7 февраля 1945 г. Передан в «Аутомобайл энд Эйркрафт Сервис» 17 июня 1948 г. В сентябре 1949 г. продан в «Вестэйр Транспорт» (б/н ZS-DDJ). 12 ноября 1949 г. продан BBC Израиля (б/н 4X-FAL). Передан в «Эль Аль Исраэль Эйрлайнс» в феврале 1951 г., в апреле 1957 г. переведен в «Аркия Исраэль Инланд Эйрлайнс». 4 сентября 1958 г. присвоен б/н 4X-AEO. Машина была списана в июле 1971 г.

**G-AGHR.** Получен 6 сентября 1943 г. Разбился в аэропорту Лука 25 октября 1945 г. из-за отказа двигателя при взлете. Это вызвало падение с небольшой высоты, разрушение фюзеляжа и пожар. В аварии погибло 9 пассажиров (еще четверо и трое членов экипажа смогли покинуть самолет).

**G-AGHS.** Получен 6 сентября 1943 г. Передан в BEA 27 мая 1947 г., где получил имя «Хорейс Шорт» (Horse Short). Передан в лизинг уэльской авиакомпании «Кэмбриан Эйрвейз» 2 марта 1961 г., с последующим выкупом 1 мая 1963 г. В апреле 1969 г. продан на Кипр в Worldinter Supply Services с присвоением б/н 5B-CBA. Разрушен в Бейруте и окончательно списан в 1976 г.

**G-AGHT.** Получен 6 сентября 1943 г. Разбился в аэропорту Лука 14 августа 1946 г. из-за последовательного отказа обоих двигателей. Во время экстренной посадки самолет врезался в препятствие и загорелся. При ударе погиб один член экипажа, еще четверо смогли покинуть самолет, несмотря на травмы.

**G-AGFY.** Получен 16 февраля 1943 г. Передан в «Эйрвейз Трэйнинг», затем в «Аутомобайл энд Эйркрафт Сервис» 17 июня 1948 г. Продан в ЮАС (б/н ZS-DAN, компания «Вестэйр Транспорт») в июле 1948 г. 7 октября 1950 г. продан BBC Израиля (б/н 4X-FAN к которому позднее добавился б/н 1402). В январе 1961 года отдан в лизинг авиакомпании «Аркия Исраэль Инланд Эйрлайнс» с изменением б/н на 4X-AEZ, а спустя 12 месяцев на б/н 4X-AOE. 25 января 1962 года с б/н 4X-FAN снова зачислен в состав израильских BBC.

**G-AGGI.** Получен 16 апреля 1943 г. 1 января 1948 г. передан «Эйрвейз Трэйнинг» (б/н ZS-DAG), 17 июня – «Аутомобайл энд Эйркрафт Сервис» (б/н ZS-DCY). Вскоре был продан BBC Израиля (б/н 4X-FAJ).

**G-AGHF(A).** Получен 2 мая 1943 г. Передан «Нортвест Эйрлайнс» 21 июня 1949 г. 12 марта 1950 г. продан в США Альберту Дж. Лиурду с присвоением б/н N9994F. В 1951 г. передана BBC Канады (б/н 10911). В 1970 г. б/н был изменен на 12966. Возвращен в США (компания «Баслер Флайт Сервис», б/н N46877). 13 декабря 1982 г. передан в «Эйр Коломбия» (Air Colombia).

**G-AGHH(A).** Получен 9 мая 1943 г. Передан в лизинг BEA на период 24 января – 10 февраля 1949 г. Передан «Бритавиа»

6 мая 1949 г. 7 июля 1951 г. передана «Нэшнл Грик Эйрлайнс» (National Greek Airlines) с присвоением б/н SX-BAN. 6 апреля 1957 г. передан в «Олимпик Эйрвейз» (Olympic Airways). С июля 1973 г. – в BBC Греции (б/н 23325).

**G-AGHJ(A).** Получен 18 мая 1943 г. Передан в BEA 11 июня 1947 г., где получил имя «Альберт Болл» (Albert Ball). Передан в «Джерси Эйрлайнс» 28 марта 1961 г. 8 апреля 1963 г. передан в «Аутэйр Интернэшнл Эйрвейз», списан 31 декабря 1969 г.

**G-AGHM(A).** Получен 8 июля 1943 г. Передан в «Скайвэйз чартер» 11 ноября 1948 г. Выкуплен BEA 21 декабря 1951 г. с присвоением имени «Эдвард Мейтлэнд» (Edward Maitland). Передан в лизинг уэльской авиакомпании «Кэмбриан Эйрвейз» 16 апреля 1961 г., с последующим выкупом 31 июля 1964 г. 18 апреля 1969 г. продан на Кипр в «Кипрус Эйрвейз» (б/н 5B-CBD). С 1975 г. временно не использовался и хранился в аэропорту города Джидда в Саудовской Аравии. В 1988 г. расконсервирован, восстановлен, перекрашен в цвета «Сауди Эйрлайнс» и превращен в памятник.

**G-AGHN(A).** Получен 27 июля 1943 г. Передан в «Гвинея Эйр Трейдерс» 17 августа 1948 г. 9 августа 1950 г. продан в «Ансетт Эйрвейз» (Ansett Airways) с б/н VH-BZB. 26 сентября 1958 г. выкуплен «Тай Эйрвейз» (б/н HS-TDF). В декабре 1966 г. поступил на службу в BBC Таиланда (б/н 9414). В настоящее время выставлен перед Научным музеем Бангкока.

**G-AGHO(A).** Получен 31 июля 1943 г. Передан в «Скоттиш Эвиэйшн» 21 марта 1949 г. 12 марта 1951 г. продан в США Альберту Дж. Лиурду (б/н N9993F). 18 сентября 1953 г. выведен из американского реестра воздушных судов и передан в Канаду (б/н CF-AAM). Позднее регистрационный номер был сменен на C-FAAM, а самолет выкуплен компанией Central Mountain Air Services. Разбился 14 января 1993 года недалеко от местечка Бронсон Крик в Британской Колумбии из-за отказа двигателя во время разворота на высоте 240 метров. Оба пилота погибли.

**G-AGHU.** Получен 24 сентября 1943 г. Передан в лизинг BEA на период 17 августа 1946 г. – 9 июля 1947 г. Передан в «Гонконг Эйрвейз» 12 февраля 1948 г. (б/н VR-HDQ). Разбился в Гонконге 11 июля 1949 г., когда самолет не смог набрать нужную скорость для отрыва от полосы, спланировал в залив Колон и затонул. Никто из пассажиров или членов экипажа не пострадал.

**G-AGFX.** Получен 9 февраля 1943 г. Передан в «Аутомобайл энд Эйркрафт Сервис» 17 июня 1948 г. (б/н ZS-DAI). Возвращен в Великобританию 14 июня 1949 г. (б/н ZS-DCZ). 12 ноября 1950 г. вошел в состав BBC Израйла (б/н 4X-FAG, затем к нему добавился военный б/н 1401). Находился в лизинге в BBC Уганды (б/н U-401). Возвращен в Израиль 12 декабря 1973 г. и принят на службу в «Израэль Эйркрафт Индастриз» (Israel Aircraft Industries). Вновь призван на военную службу 29 сентября 1977 г. (б/н 4X-FMF). 5 мая 2003 г. передан в компанию JAAT (б/н N473DK). Вскоре был установлен на вечную стоянку в аэропорту Эйлат с присвоением б/н 4X-AES.

**G-AGFZ.** Получен 16 февраля 1943 г. Разбился в Стокгольме 21 января 1944 г. при невыясненных обстоятельствах. В том же году продан компании «Эй Би Аэротранспорт» на запчасти.

**G-AGGA.** Получен 6 марта 1943 г. В середине 1947 г. с б/н VT-CPB был передан в Индию для «Ориент Эйрвейз» (Orient Airways), но сразу по прибытии попал в Пакистан (б/н AP-AAB). В декабре того же года возвращен в BOAC. Передан в «Эвиэйшн Трейдерс» 7 июля 1948 г. 28 мая 1949 г. передан в «АОМ Френч Лайнс» для работы во Вьетнаме. Разбился в аэропорту Сон Ла 12 сентября 1950 г.

**G-AGIO.** Получен 20 ноября 1943 г. С 1 августа 1946 г. по 28 июля 1947 г. находился в лизинге у BEA. Передан

«Гонконг Эйрвейз» 10 декабря 1947 г. (б/н VR-HDO). Выкуплен «Жардин Мэтисон» 1 декабря 1949 г., вскоре разобран.

**G-AGIP.** Получен 10 декабря 1943 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г., с присвоением имени «Хорейшо Филлипс» (Horatio Phillips). Передан в лизинг уэльской авиакомпании «Кэмбриан Эйрвейз» 31 января 1960 г. В октябре 1963 г. продана BBC Марокко (б/н 921, позднее CN-ALI). 4 апреля 1984 г. выкуплен Military Aircraft Restoration Corporation в США (б/н N54608). Впоследствии был восстановлен и выставлен во Флоридском музее военной авиации.

**G-AGIR.** Получен 13 декабря 1943 г. Разбился 28 августа 1944 г. в Марокко при выполнении планового рейса. Крушение произошло в гористой местности недалеко от Тал-места в провинции Марракеш-Тенсифт-Эль-Ауз при невыясненных обстоятельствах.

**G-AGHE(A).** Получен 28 апреля 1943 г. Передан в «Малайан Эйрвейз» 8 августа 1948 г. (б/н VR-SCR). Перепродан в «Тай Эйрвейз» в апреле 1961 г. (б/н HS-TDH). 25 декабря 1967 г. разбился в аэропорту Чиангмай (Таиланд) из-за неправильного выбора полосы для захода на посадку в условиях плохой видимости. Погибло 4 человека, самолет был списан.

**G-AGHK.** Получен 23 мая 1943 г. Разрушен во время жесткой посадки в Овьедо 17 апреля 1946 г. После взлета регулярного рейса Гибралтар – Лондон пилот столкнулся с неисправностью правого двигателя и запросил экстренную посадку. После приземления самолет не смог остановиться и перевернулся. Все находящиеся на борту остались живы. Самолет восстановлению не подлежал.

**G-AGHL.** Получен 5 июня 1943 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г., где получила имя «Лано Хоукер» (Lanoe Hawker). Передана в «Филд Эйркрафт Сервис» 23 марта 1950 г. 5 апреля 1960 г. продана в «Гана Эйрвейз» (б/н 9G-AAF). Разбился 24 апреля 1969 г. в аэропорту Такоради из-за аварийной остановки двигателя во время приземления.

**G-AGHP(A).** Получен 13 августа 1943 г. Передан в BEA 17 декабря 1948 г., где получил имя «Берт Хинклер» (Bert Hinkler). 16 мая 1958 г. разбился во время грозы на поле в 35 км восточнее Орлеана. Экипаж пытался уйти от бури, но самолет потерял управление, свалился в пике и врезался в землю. Все три члена экипажа погибли.

**G-AGYZ(A).** (Mk.III) Получен 28 января 1946 г. Передан в «Рэйлвэй Эйр Сервис» 22 марта 1946 г. Продан в BEA 1 февраля 1947 г., с присвоением имени «Чарльз Кингсфорт Смит» (Charles Kingsford Smith). Выкуплен «Игл Эвиэйшн» 29 марта 1954 г. В 1957 г. продан в «Скауйэйз Лимитед», а 1 сентября 1970 г. – в «Эйр Фрайт». 8 июня 1977 г. выкуплен «Эфиопиан Эйрлайнс» (б/н ET-ACQ). Разбился 25 октября 1978 г. недалеко от местечка Даге Бур (Эфиопия).

**G-AGYX(A).** (Mk.III) Получен 10 января 1946 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. с присвоением имени «Джордж Холт Томас» (George Holt Thomas). Продан в «Аутэйр» 21 апреля 1961 г. В июле 1965 г. выкуплен «Мартин'с Эйр Чартер» (Martin's Air Charter) с присвоением б/н PH-MAG. В 1978 г. продан в Нигерию (б/н 5N-ATA). Затем выкуплен американским владельцем с присвоением б/н N9050T. На сегодняшний день носовая часть выставлена в музее Королевских ВВС в Хэндоне.

**G-AGZA(A).** Получен 11 февраля 1946 г. Передан в «Рэйлвэй Эйр Сервис» 22 марта 1946 г. Разбился из-за обледенения при взлете в аэропорту Нортхолт 19 декабря 1946 г. Самолет не смог набрать высоту и рухнул на дом в местечке Руйслип, чудом не убив четырехмесячного младенца. Все четыре члена экипажа и пассажир получили травмы.

**G-AGZB(A).** Получен 19 февраля 1946 г. Передан в «Рэйлвэй Эйр Сервис» 3 марта 1946 г. Продан в BEA 1 февра-



Неудачная посадка DC-3 (G-AGZA)



ля 1947 г. с присвоением имени «Роберт Смит-Бэрри» (Robert Smith-Barry). Продан в «Ист Энглиан Флайт Сервис» 8 декабря 1960 г. Принадлежал «Чэннел Эйрвейз» и разбился 6 мая 1962 года на острове Уайт, врезавшись в холм в плохих погодных условиях. Выжило только три человека.

**G-AGZC(B).** Получен 19 февраля 1946 г. Передан в BEA 1 сентября 1949 г. с присвоением имени «Самуэль Коди» (Samuel Cody). Продан министерству авиации 26 февраля 1961 г. для перевозки почты. 6 марта 1961 г. продан в Мали (б/н TZ-ABA), где он впоследствии и был списан.

**G-AGZD(A).** Получен 4 марта 1946 г. Передан BEA 1 августа 1946 г. с присвоением имени «Перси Пилчер» (Percy Pilcher). 26 июля 1960 г. продан «Ист Энглиан Флайт Сервис», позднее – «Чэннел Эйрвейз». В мае 1963 г. передан «Багамас Эйрвейз» (б/н VP-BCC). Перепродан в Гондурас для авиакомпании LANSA (б/н HR-LAG, позднее HR-LAQ).

**G-AGZE(A).** Получен 9 марта 1946 г., 1 августа передан BEA. 25 марта 1949 г. передан в «Леп сервис». Выкуплен Union Aeromaritime de Transport с присвоением б/н F-BEFS, впоследствии передан BBC Марокко и в лизинг «Эйр Норманди» (Air Normandie). Продан в Канаду (б/н CF-CHQ) для авиакомпании Central Airways of Ontario, но не использовался и 20 января 1954 г. продолжил работу во Вьетнаме. Во время технического перелета Париж – Ханой разбился при промежуточной посадке в Бейруте, задев правой стойкой шасси песчаный холм. Самолет был списан.

**G-AHCS(A).** Получен 11 марта 1946 г. Передан BEA 1 августа 1946 г. 7 августа разбился в Осло при заходе на посадку. В плохих погодных условиях незнакомый с местностью пилот снизился до 770 метров и врезался в лес на склоне горы Мистбергет в 10 км от аэропорта. В результате аварии пилот и два члена экипажа погибли, остальные люди, находившиеся на борту, получили ранения различной степени тяжести.

**G-AHCT(A).** Получен 11 марта 1946 г. Передан BEA 1 августа 1946 г. с присвоением имени «Хайрем Максим»

(Hiram Maxim). Выкуплен «Игл Эйвиэйшн» 29 марта 1954 г. и перепродан в Fairey Air Surveys, где и был списан в августе 1972 г.

**G-AHCU(A).** Получен 25 марта 1946 г. Передан BEA 1 августа 1946 г. с присвоением имени «Чарльз Ульм» (Charles Ulm). Продан в «Ист Энглиан Флайт Сервис» 18 мая 1962 г. В дальнейшем был продан в «Ченнел Эйрвейз» (Channel Airways), где и закончил свой путь 24 февраля 1970 г.

**G-AHCV(A).** Получен 6 апреля 1946 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. с присвоением имени «Джордж Кейли» (George Cayley). Продан в «Ист Энглиан Флайт Сервис» 8 июня 1961 г. В дальнейшем был продан в «Ченнел Эйрвейз», где и закончил свой путь 24 февраля 1970 г.

**G-AHCW(A).** Получен 8 апреля 1946 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. Разбился недалеко от Ковентри 19 февраля 1949 г. в результате столкновения с «Энсоном» б/н VV243, который выполнял тренировочный полет на высоте 1500 метров. В результате столкновения оба самолета рухнули на землю. Погибли все, кто был на борту (10 человек на DC-3 и 4 на «Энсоне»).

**G-AHCX(A).** Получена 10 апреля 1946 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. с присвоением имени «Спенсер Грэй» (Spencer Gray). Выкуплен «Йемен Эйрлайнс» 27 июня 1962 г. В дальнейшем был продан в Восточный Тимор с присвоением б/н 4W-ABC.

**G-AHCY(A).** Получен 19 апреля 1946 г. Передан в BEA 1 августа 1946 г. 19 августа 1949 г. выполнял рейс по маршруту Белфаст – Манчестер в условиях низкой видимости. Ошибка в навигации привела к тому, что самолет врезался в склон горы в двух милях от местечка Мосли в 15 метрах от вершины хребта. В результате аварии погибли 24 человека (3 члена экипажа и 21 пассажир). Еще 8 человек получили различные повреждения.

**G-AHCZ(A).** Получен 30 апреля 1946 г. Передан в BEA 13 августа 1946 г. с присвоением имени «Чарльз Сэмпсон» (Charles Sampson). Передан в лизинг уэльской авиакомпа-



DC-3 G-AHCY в аэропорту (вверху)  
Обломки самолета после катастрофы 19 августа 1949 г. (внизу)



нии «Кэмбриан Эйрвейз» 2 марта 1959 г. с последующим выкупом в январе 1961 г. В мае 1969 г. продан на Кипр (б/н 5B-CBC).

**G-AHDA(A).** Получен 2 мая 1946 г. Передан в BEA 13 августа 1946 г. Разобран на запчасти в сентябре 1946 г.

**G-AHDB(A).** Получен 15 мая 1946 г. Передан в «Рэйлвэй Эйр Сервис» 27 июля, в BEA – 13 августа. Разобран на запчасти в сентябре 1946 г.

**G-AHDC(A).** Получен 11 июня 1946 г. Передан в «Рэйлвэй Эйр Сервис» 27 июля, в BEA – 13 августа. Разобран на запчасти в сентябре 1946 г.

**G-AIAZ(A).** Получен 3 июня 1946 г. Передан в Королевские ВВС 6 ноября 1946 г. 9 декабря 1946 г. продан в Австралию в издательство «Сидней Морнинг Херальд» (Sydney Morning Herald), где использовался в качестве средства доставки печатной продукции до 25 мая 1952 г. (б/н VH-SMI). 1 декабря 1954 г. был выкуплен Бюро минеральных ресурсов Мельбурна. 6 июля 1972 г. продан гражданскому лицу – Кейту Сингху из Тамсворта. 17 октября 1972 г. продан новозеландской «Эйрфэст Хеликоптер Ютилитиз» (Airfast Helicopter Utilities). 1 августа 1974 г. выкуплен авиакомпанией «Коннэйр» (Connair) из Элис Спрингс. 18 июня 1980 г. продан «Нортерн Эйрлайнз» (Northern Airlines), а 5 февраля 1981 г. – «Сетэйр» (Setair) из Мельбурна. 11 августа 1983 г. выкуплен «Ребел Эйр». 1 мая 1998 г. передан в «Дакота Нэйшнл Эйр» (Dakota National Air), где использовался для проведения ретроавиатуров. С 2004 г. выставлен в Австралийском аэромузее. 8 июня 2006 г. продан в «Дакота Мэнеджмент» (Dakota Management). 10

декабря 2009 г. перебазирован на аэродром Ларрас Ли (Larras Lee) в Южном Уэльсе, где и хранится по сей день вместе с еще тремя «Дакотами».

**G-AIBA(A).** Получен 3 июня 1946 г. Передан в Королевские ВВС 6 ноября 1946 г. С б/н G-AKSM передан в «Сиверайт Эйрвейз» (Sivewright Airways) 4 февраля 1948 г. Продан исландской авиакомпании «Флюгфелаг Исландс» (Flugfelag Hslands) 7 марта 1951 г. с присвоением б/н TF-ISB и имени «Гуннфакси» (Gunnfaxi). Несмотря на то, что самолет был списан с активной службы в 1973 г. и потихоньку растаскивался на запчасти для других машин, основные элементы его конструкции уцелели, поддерживаемые добровольцами из общества «Триставинир» («Thristavinir»). На текущий момент существует в качестве фюзеляжа.

**G-AIWC(A).** Получен 1 января 1952 г., 31 марта передан «Бритиш Интернэшнл Эйрлайнс». Продан «Аден Эйрвейз» в мае 1955 г. (б/н VR-AAK). В апреле 1958 г. возвращен в Великобританию в авиакомпанию «Сильвер Сити Эйрвейз» (возвращен на исходный б/н), в октябре 1959 г. передан в лизинг «Либиан Ойл Компани». 14 февраля 1962 г. передан в бельгийскую авиакомпанию «Собелэйр» (Sobelair) с присвоением б/н OO-SBI. В марте 1962 г. продан в испанскую авиакомпанию «Спантакс» (Spantax) с изменением б/н на EC-ARZ, откуда был передан в лизинг в «Эйр Мавритани» (Air Mauritanie). В 1964 г. возвращен из аренды и поставлен на рейсы до Канарских островов. 7 декабря 1965 г. при взлете из аэропорта Тенерифе произошел отказ двигателей, и самолет врезался в землю. Все 32 человека, находившиеся на борту, погибли.

### «Галифакс» (Halifax) C.Mk.8



Транспортная модификация бомбардировщика HP.57 «Галифакс», переданная из Королевских ВВС в ВОАС в связи с задержкой поставок «Йорков».

**G-AHYH** (быв. б/н PP261). Получен 5 сентября 1946 г. Переведен в центр подготовки летного состава. Возвращен ВВС 29 декабря 1947 г. Продан в «Ланкашир Эйркрафт Корпорэйшн» 8 сентября 1948 г.

**G-AHYI** (быв. б/н PP311). Получен 26 августа 1946 г. Возвращен ВВС 10 июня 1947 г. Продан компании «Англо-Френч Дистрибьюторс» (Anglo-French Distributors) 9 октября 1947 г.

**G-AIAN** (быв. б/н PP271). Получен 19 июля 1946 г. Возвращен ВВС 25 апреля 1947 г. и выведен из летного реестра. Продан 30 декабря 1949 г. Дж. Дэйлу на металлолом.

**G-AIAO** (быв. б/н PP272). Получен 15 июля 1946 г. Возвращен в Королевские ВВС 25 апреля 1947 г. и выведен из летного реестра. Продан 30 декабря 1949 г. Дж. Дэйлу на металлолом.

### «Хэлтон» (Halton)

Помимо собственно транспортных самолетов, Halifax C.Mk.8 переоборудовались компанией «Шорт» для перевозки 10 пассажиров (были прорезаны иллюминаторы и оборудован багажный отсек). Такая модификация получила наименование HP.70 «Хэлтон». ВОАС была заказана конверсия 12 таких самолетов.

**G-AIAP** (быв. б/н PP281). Получен 23 июля 1946 г. Возвращен ВВС 25 апреля 1947 г. и выведен из летного реестра. Продан 29 сентября 1948 г. в компанию «Эйртех».

**G-AIAR** (быв. б/н PP326). Получен 27 сентября 1945 г. Работал на перевозке почты в Аккру и Рабат, после чего был направлен в центр подготовки летного состава. Возвращен ВВС 4 июня 1947 г. Выведен из летного реестра в июле того же года. Продан 29 сентября 1948 г. в компанию «Эйртех».

**G-AIAS** (быв. б/н PP327). Получен 25 сентября 1945 г. Работал на перевозке почты в Аккру и Рабат. В ноябре 1946 г. был поврежден в Олдермастоне. Переведен в центр подготовки летного состава и потихоньку разбирался на запчасти до марта 1947 г. В апреле «останки» возвратили военным. 17 ноября продан «Лондон Аэро энд Мотор Сервис» на запчасти.

**G-AIID** (быв. б/н PP317). Получен 26 августа 1946 г. Работал в качестве летного тренажера. Возвращен ВВС 28 мая 1947 г. Продан компании «Англо-Френч Дистрибьюторс» 20 октября 1947 г.

**PP325.** Получен 27 сентября 1945 г. В основном, был задействован на перевозке почты в Гану. Выполняя тренировочный полет, 8 июля 1946 г. был поврежден при приземлении на авиабазе Олдермастон. Жертв не было, но самолет восстановлению не подлежал. Списан с летной службы 29 августа 1946 г., но еще два года использовался как учебное наземное пособие для пилотов, после чего был окончательно разобран.

**G-AHDL** (быв. б/н PP224) «Фицрой» (Fitzroy). Получен 19 сентября 1946 г. (конверсионный номер SH.23C). Продан в Эвиэйшн Трейдерс» 9 июня 1948 г. Далее продан в «Вестминстер Эйрвейз». Выполняя грузовой рейс Берлин – Шлезвиг 1 апреля 1949 г. совершил жесткую посадку в аэропорту Шлезвига. Экипаж не пострадал, но самолет был списан.



**G-AHDT**

**G-AHDM** (быв. б/н PP228) «Фалмут» (Falmouth). Получен 18 июля 1946 г. (SH.20C). Продан «Эвизейшн Трейдерс» 9 июня 1948 г.

**G-AHDN** (быв. б/н PP324) «Флэмборо» (Flamborough). Получен 31 марта 1947 г. (SH.24C). Продан «Эвизейшн Трейдерс» 9 июня 1948 г.

**G-AHDO** (быв. б/н PP226) «Форфар» (Forfar). Получен 14 августа 1947 г. (SH.29C). Вылетел в последний рейс в Ланс из Лондона 22 апреля 1948 г., но по прибытии была выявлена необходимость замены двигателя. Ремонт признали нецелесообразным, и через три недели самолет был выставлен на продажу. Приобретен «Эвизейшн Трейдерс» 27 мая 1948 г.

**G-AHDP** (быв. б/н PP268) «Флитвуд» (Fleetwood). Получен 31 марта 1947 г. (SH.25C). Передан «Эвизейшн Трейдерс» 9 июня 1948 г. Продан в «Бонд Эйр Сервис». Совершая грузовой рейс Берлин – Шлезвиг, 9 апреля 1949 г. разбился при приземлении в аэропорту Шлезвиг, в результате чего экипаж получил различные травмы. Самолет был полностью уничтожен.

**G-AHDR** (быв. б/н PP269) «Форлэнд» (Foreland). Получен 8 июля 1947 г. (SH.26C). Передан в «Эвизейшн Трейдерс» 29 мая 1948 г.

**G-AHDS** (быв. б/н PP277) «Фримантл» (Freemantle). Получен 26 августа 1946 г. (SH.22C). Передан «Эвизейшн Трейдерс» 9 июня 1948 г.

**G-AHDT** (быв. б/н PP308) «Файф» (Fife). Получен 6 июня 1946 г. (SH.27C). Передан «Эвизейшн Трейдерс» 9 июня 1948 г.

**G-AH DU** (быв. б/н PP310) «Фалькирк» (Falkirk). Получен 12 июля 1946 г. (SH.18C). Передан «Эвизейшн Трейдерс» 22 сентября 1948 г.

**G-AHDV** (быв. б/н PP314) «Финистерре» (Finisterre). Получен 19 августа 1946 г. (SH.21C). Передан в «Эвизейшн Трейдерс» 9 июня 1948 г.

**G-AHDW** (быв. б/н PP315) «Фэлайз» (Falaise). Получен 1 августа 1946 г. (SH.19C). Передан «Эвизейшн Трейдерс» 9 июня 1948 г.

**G-AHDX** (быв. б/н PP316) «Фолкстон» (Folkestone). Получен 5 июня 1947 г. (SH.28C). Передан «Эвизейшн Трейдерс» 22 сентября 1948 г. Последний из самолетов этого типа на службе ВВС. Продан в «Уорлдэйр Кэрриерс». Разбился 16 апреля 1950 г., выполняя рейс по маршруту Амстердам – Бриндизи. В плохих погодных условиях пилот не сумел сориентироваться и врезался в склон горы Хохган недалеко от Бриенца (Швейцария). Все шесть человек, находившихся на борту, погибли.

### Летающая лодка «Шорт» S.25 «Сандерлэнд» (Sunderland)

Летающая лодка, строившаяся на заводах фирмы «Шорт» с использованием узлов и деталей от S.23. Использовалась во время войны как охотник за подводными лодками, причем достаточно успешно.

#### **Sunderland Mk.III**

Во время войны ВВС смогла получить несколько грузовых машин для своего парка летающих лодок, сняв вооружение и установив сиденья для пассажиров.

**G-AGIB.** Получен 15 сентября 1943 г. 6 ноября выполнял рейс с десятью пассажирами по маршруту Каир – Джебара – Пул. В полете загорелся один из правых двигателей, и экипаж принял решение об аварийной посадке в пустыне. Однако, самолет вышел из-под контроля и разбился в



150 км юго-восточнее Тобрука. В огне погибли все 19 человек, которые были в тот момент на борту.

**G-AGES.** Получен 15 января 1943 г. 28 июля выполнял рейс Лагос – Лиссабон – Фойнс, перевозя более 30 000 писем от пленных, захваченных японцами в Юго-Восточной Азии. При подходе к аэропорту назначения капитан начал снижение в ручном режиме, неверно оценив толщину облачного слоя. Вторая версия предполагает погрешности пеленгования радиомаяка, в результате чего пилот начал снижение не в том квадрате. Это привело к тому, что самолет зацепил крылом склон горы Брэндон, перевернулся и разрушился. В катастрофе погибли 10 человек (девять пассажиров и КВС).

**SZ573.** Получен 9 ноября 1945 г. Использовался в качестве тренировочного самолета в гавани Пула. Был возвращен Королевским ВВС 2 апреля 1946 г. 26 марта 1950 г. при подготовке к вылету из гавани Сингапура на его бор-

ту была взорвана бомба. Она убила одного члена экипажа и одного пассажира, уничтожив воздушное судно без возможности восстановления.

**G-AGET.** Получен 16 января 1943 г. Сгорел во время заправки 15 февраля 1946 г. на реке Хугли (Индия).

**ML765.** Взят у Королевских ВВС на время с 18 апреля по 2 мая 1946 г. для проведения испытаний.

**ML771.** Взят у Королевских ВВС на время с 30 сентября по 30 октября 1946 г. для проведения испытаний.

#### **Sunderland Mk.V**

Единственная машина бралась для грузовых перевозок на полтора года.

**G-AHJR** (быв. б/н SZ584). Взят в аренду у Королевских ВВС для перевозки грузов в период со 27 июня 1946 г. по 15 апреля 1948 г.

### Летающая лодка «Шорт Хит» (Hythe)

**G-AGIA**



Модернизированные Sunderland Mk.III для гражданских перевозок. Имели 16 основных посадочных мест, и три варианта исполнения: Н1 – одна пассажирская палуба, Н2 – прогулочная палуба, Н3 – дополнительные 8 посадочных мест.

**G-AGJJ «Хенли»** (Henley). Получен 13 января 1944 г. Передан в «Аквила Эйрвейз» 26 января 1949 г. Разобран в январе 1952 г.

**G-AGJK «Ховарт»** (Howart). Получен 21 января 1944 г. Передан в «Аквила Эйрвейз» 25 февраля 1949 г. Разобран в январе 1952 г.

**G-AGJL «Хобарт»** (Hobart). Получен 23 января 1944 г. Передан в «Аквила Эйрвейз» 25 февраля 1949 г. Разобран в январе 1952 г.

**G-AGJM «Хит»** (Hythe). Получен 2 февраля 1944 г. Передан в «Аквила Эйрвейз» 7 февраля 1949 г. Разобран в январе 1952 г.

**G-AGJN «Хадсон»** (Hudson). Получен 3 февраля 1944 г. Передан в «Аквила Эйрвейз» 10 февраля 1949 г. Разбился при невыясненных обстоятельствах 21 января 1953 г. на Мадейре. 17 человек, находившихся на борту, не пострадали.

**G-AGJO «Гондурас»** (Honduras). Получен 3 февраля 1944 г. Был протаранен судном 21 февраля 1949 г. в гавани города Хит. Оторвался от причала, получил дополнительные повреждения и затонул. Восстановлению не подлежал.

**G-AGKV «Хантингтон»** (Huntington). Получен 13 июля 1944 г. Передан в компанию «Шорт Бразерс энд Харлэнд» 20 декабря 1948 г. Списан в мае 1951 г.

**G-AGKW «Хотспур»** (Hotspur). Получен 21 июля 1944 г. Передан в компанию «Шорт Бразерс энд Харлэнд» 6 декабря 1948 г. Списан в мае 1951 г.

**G-AGKX «Хималая»** (Himalaya). Получен 27 июля 1944 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 23 мая 1949 г. Разобран в августе 1953 г.

**G-AGKY «Хангерфорд»** (Hungerford). Получен 28 июля 1944 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 28 декабря 1948 г. Разбился в гавани города Кэлшот (Англия) 28 января 1953 г. Из-за сильного бокового ветра пилот не смог оторвать самолет от воды и решил прекратить взлет, в результате чего самолет черпнул левым крылом воду по

**G-AGJM**



крайний двигатель, перевернулся и затонул. Все пассажиры и члены экипажа были спасены. Списан 5 мая 1953 г.

**G-ANEО «Холстэд»** (Halstead). Получен 2 марта 1945 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 21 июля 1948 г. Разобран в январе 1949 г.

**G-АНЕР «Ханбери»** (Hunbary). Получен 16 марта 1945 г. Передан Королевским ВВС 22 сентября 1947 г. Разобран в сентябре 1952 г.

**G-АНЕР «Хелмсдейл»** (Helmsdale). Получен 1 марта 1946 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 13 октября 1948 г. Разобран в январе 1952 г.

**G-АGER «Хэдфилд»** (Hadfield). Получен 8 января 1943 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 6 декабря 1948 г. Разобран в 1956 г.

**G-AGEU «Хэмпшир»** (Hampshire). Получен 21 января 1943 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 18 января 1949 г. Разобран в 1953 г.

**G-AGEV «Хейлшем»** (Hailsham). 4 марта 1946 г. при жестком приземлении в Пуле получил тяжелые повреждения корпуса. Никто из двадцати человек, находившихся на борту, не пострадал, но самолет не подлежал восстановлению.

**G-AGEW «Хануэлл»** (Hanwell). Получен 29 января 1943 г. Разбился при взлете из Сурабаи 5 сентября 1948 г. Во время отрыва потерял поплавки и рухнул в воду. Пассажиры и члены экипажа не пострадали. Самолет был списан.

**G-AGHV «Хэмбл»** (Hamble). Получен 23 августа 1943 г. Во время песчаной бури 10 марта 1946 г. перевернулся в пригороде Каира и затонул. Списан 30 апреля того же года.

**G-AGHW «Хэмилтон»** (Hamilton). Получен 27 августа 1943 г. Разбился 19 ноября 1947 г. на острове Уайт, в условиях



G-AGHX

плохой видимости врезавшись в склон холма. Погиб один член экипажа.

**G-AGHX «Харлекин»** (Harlequin). Получен 2 сентября 1943 г. Поврежден в Дарвине 2 февраля 1948 г., в том же году разобран.

**G-AGHZ «Хоксбери»** (Hawkesbury). Получен 3 сентября 1943 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 18 января 1949 г. Разобран в январе 1952 г.

**G-AGIA «Хэзлмер»** (Hazlemere). Получен 8 сентября 1943 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 21 июля 1948 г. Разобран в феврале 1951 г.

**G-AGLA «Хантер»** (Hunter). Получен 21 января 1943 г. Передан в компанию «Аквила Эйрвейз» 18 января 1949 г. Разобран в августе 1949 г.

### «Сифорд» (Seaford)



G-AKNO на Темзе у Тауэрского моста, 1949 г.

**Sunderland Mk.IV**

Более мощная версия для Тихого океана) с двигателями «Бристоль Геркулес» XIX (мощностью 1720 л.с.) и увеличенной площадью кия. Было построено 2 прототипа и 8 серийных машин. В связи с тем, что война закончилась, было принято решение переделать их в гражданские летающие лодки с присвоением названия «Солент».

**G-AGWU.** Единственная машина этого типа, недолгое время «обкатывавшаяся» ВОАС как образец для будущих «Солентов». Получен 24 апреля 1946 г. Передан в Королевские ВВС, а позднее в компанию «Шорт», 30 июня 1947 г.

**«Солент» (Solent) (версии 2 и 3).**

Гражданский вариант «Сифорда» с салоном для 34 человек (имелось две палубы, прогулочная палуба, бар и ресторан), полученный ВОАС (12 машин) после отмены военного заказа. Самолеты использовались на маршруте Саутгемптон – Йоханнесбург, где совершали три рейса в неделю. Позднее ВОАС взяла в аренду у британских ВВС еще шесть списанных «Сифордов» (из первой партии в восемь машин), и переоборудовала их в 39-местные пассажирские «Солент» 3.

После принятия решения о закрытии полетов на летающих лодках в начале 50-х годов все эти машины были проданы сторонним покупателям.

**«Солент» 2**

**G-AHIL «Сэлисбери»** (Salisbury), позднее (после улучшения до уровня «Солент» 3) – «Сити оф Сэлисбери» (City of Salisbury). Получен 15 июня 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 3 октября 1950 г. Списан 14 февраля 1956 г.

**G-AHIM «Скарборо»** (Scarborough). Получен 21 мая 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 23 марта 1950 г.

**G-AHIN «Саутхэмптон»** (Southampton), позднее (после улучшения до уровня «Солент» 3) – «Сити оф Саутхэмптон» (City of Southampton). Получен 22 апреля 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 10 ноября 1950 г.

**G-AHIO «Сомерсет»** (Somerset). Получен 15 мая 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 17 ноября 1950 г. Выкуплен «Транс Океаник Эйрвейз» (ТОА) и 10 декабря 1951 г. зарегистрирован в австралийском реестре воздушных судов (б/н VH-TOD). Несмотря на то, что самолет получил имя «Стар оф Самоа» (Star of Samoa) на нем оставили старое имя «Сомерсет». Из-за финансовых проблем компании ТОА ее имущество распродавалось, и 1 мая 1953 г. компания «Саус Пасифик Эйрлайнс» выкупила самолет и внесла его в американский реестр как N9945F. Несмотря на ремонты и подготовку к полетам, на регулярные рейсы он не выходил, а в 1959 г. был продан Говарду Хьюзу. Простояв в Окленде 8 лет, в 1967 г. был перевезен в Калифорнию. Сменив еще двух владельцев, в итоге был разобран в 1974 г., но только 10 июня 1975 г. выведен из списков.

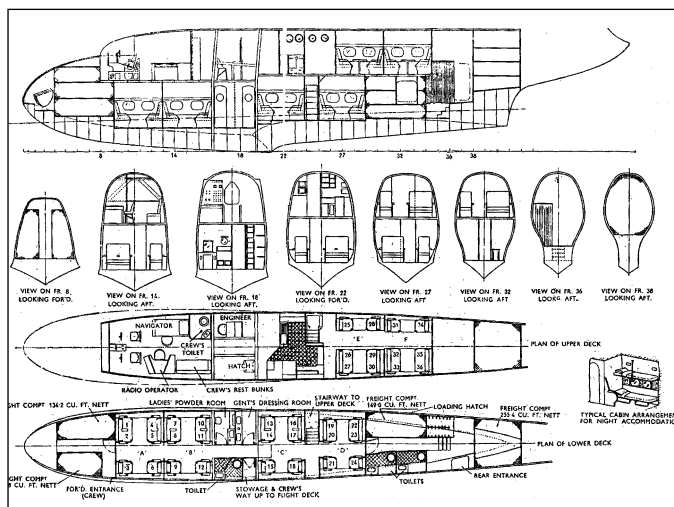
**G-AHIR «Сарк»** (Sark). Получен 3 мая 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 4 января 1950 г.

**G-AHIS «Скапа»** (Scapa), позднее (после улучшения до уровня «Солент» 3) – «Сити оф Йорк» (City of York). Получен 22 апреля 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 10 ноября 1950 г.

**G-AHIT «Северн»** (Severn). Получен 30 апреля 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 23 октября 1949 г.

**G-AHIU «Солвэй»** (Solway). Получен 1 марта 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 3 октября 1949 г.

**G-AHIV «Салкомб»** (Salcombe). Получен 9 февраля 1948 г. Курсировал по маршруту Лондон – Каир – Йоханнесбург. Передан министерству гражданской авиации 5 октября 1950 г. Выкуплен «Транс Океаник Эйрвейз» и 20 июля 1951 г. зарегистрирован в австралийском реестре воздушных судов (б/н VH-TOC). Также получил имя «Стар оф Хобарт» (Star of Hobart). 28 октября 1951 г. был поврежден,



следуя по маршруту Брисбен – Порт-Морсби. Во время взлета из порта отправления был сильный ветер, пилот смог оторваться от воды, но на скорости более 200 км/ч зацепил правым крылом шлюпбалку на пришвартованной землечерпалке. Несмотря на потерю большого куска крыла, пилот смог посадить самолет без жертв, но машину не восстановили и 28 июня 1954 г. списали.

**G-AHIW «Сторновэй»** (Stornaway). Получен 26 марта 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 23 октября 1949 г.

**G-AHIX «Сассекс»** (Sussex), позднее (после улучшения до уровня «Солент» 3) – «Сити оф Эдинбург» (City of Edinburgh). Получен 19 октября 1948 г. Разбился во время испытательного полета 1 февраля 1950 г. При приземлении порыв ветра сильно ударил машину о поверхность воды, отчего она быстро затонула к юго-востоку от Саутгемптона. Все 11 человек были спасены.

**G-AHIY «Саутси»** (Southsea). Получен 23 ноября 1948 г. Передан министерству гражданской авиации 11 октября 1950 г.

**G-AKNO «Сифорт»** (Seaforth), позднее «Сити оф Лондон» (City of London). Получен 1 апреля 1949 г. Передан министерству гражданской авиации 15 ноября 1950 г. Выкуплен «Транс Океаник Эйрвейз» 22 января 1951 г. Должен был быть зарегистрирован в австралийском реестре с б/н VH-TOA и именем «Стар оф Острелья» (Star of Australia), но при перелете в Австралию потерпел крушение на Мальте. Самолет должен был перевезти 33 французских рабочих в Австралию, но при взлете пилот не смог набрать нужную скорость, машина ударилась о воду и затонула. Из 39 человек на борту погиб только один пассажир.

**G-AKNP «Сатерлэнд»** (Sutherland) – «Сити оф Кардиф» (City of Cardiff). Получен 8 апреля 1949 г. Работал на ли-

**G-AHIL**



нии Саутгемптон – Найроби. Передан министерству Гражданской Авиации 8 ноября 1950 г. Передан «Транс Океаник Эйрвейз» вместо погибшего G-AKNO и 1 мая 1951 г. зарегистрирован в австралийском реестре воздушных судов с б/н VH-TOB. Также получил имя «Стар оф Папуа» (Star of Papua). 19 июня 1951 г. столкнулся с лодкой, перевозящей фрукты на реке Брисбен, и был отправлен на ремонт. 11 февраля 1952 г. потерял пропеллер и редуктор двигателя №4 над Бассовым проливом, когда следовал по маршруту Сидней – Хобарт. Несмотря на это, летчики смогли посадить самолет. 22 марта 1952 г. опять столкнулся с небольшим судном на реке Брисбен. Из-за финансовых проблем компании ТОА ее имущество распродавалось, и 1 мая 1953 г. компания-перекупщик «Доллар Ассошиэйшн» выкупила самолет и внесла его в американский реестр как N9946F с присвоением имени «Айл оф Таити» (Isle of Tahiti). Выкуплен «Саут Пасифик Эйрлайнс». Вылетал на нерегулярные рейсы по Тихому океану. В 1959 г. был продан Говарду Хьюзу. Простояв в Окленде 14 лет, в 1973 г. перевезен в Калифорнию. Было произведено несколько попыток передать данный самолет в Великобританию для музея или как-нибудь еще, но безрезультатно. В марте 1973 г. самолет выкупила компания R & H Gottelli, у которой в 1976 г. остатки самолета выкупили энтузиасты Рик и Рэнди Грант из города Ричмонд в Калифорнии. Бросив клочья через авиационные журналы, они смогли за три года восстановить самолет до летного состояния. Летаящая лодка была переименована в «Алкион» (Halcyon), а группа ремонта получила имя «Сифлайт». В 1981 г. состоялся пробный запуск двигателя... и на этом финансирование закончилось. 12 августа 1987 г. передали Западному аэрокосмическо-

му музею в Оклендском аэропорту, где он и находится по сей день. В музее самолет окрашен в «ливрею» Королевских ВВС с присвоением ему несуществующего номера NJ203 (203 – номер этой машины в первом заказе «Сифордов», позднее переделанных в «Соленты»).

**G-AKNR «Селкирк»** (Selkirk), позднее «Сити оф Белфаст» (City of Belfast). Получен 17 мая 1949 г. Передан министерству гражданской авиации 9 ноября 1950 г. 15 сентября 1951 г. передан в новозеландскую авиакомпанию TEAL с присвоением б/н ZK-AMQ и имени «Апарима» (Aparima). Работал в основном на маршрутах Окленд – Сува и Окленд – Чатем – Айленд. Продан на металлолом в октябре 1957 г.

**G-AKNS «Ширнесс»** (Sheerness), позднее «Сити оф Ливерпуль» (City of Liverpool). Получен 27 июля 1949 г. Передан министерству гражданской авиации 9 ноября 1950 г.

Последние две машины никогда не эксплуатировались BOAC, несмотря на то, что первоначально именно BOAC разместила заказ на них.

**G-AKNT «Сингапур»** (Singapore). Передан министерству гражданской авиации в 1950 г. Позднее продан компании «Саус Пасифик Эйрлайнс» с присвоением американского б/н N9947F.

**G-AKNU «Сидней»** (Sydney). Передан министерству гражданской авиации в 1950 г. Выкуплен компанией «Аквила Эйрлайнс» (Aquila Airlines) и эксплуатировался до 15 ноября 1957 г., когда потерпел катастрофу над местечком Брук (остров Уайт, Англия). Последовательная остановка двух правых двигателей вызвала резкий крен, и самолет врезался в землю. Из 58 человек, находившихся на борту (8 членов экипажа и 50 пассажиров) выжило только 15 пассажиров.

### «Сандрингем» (Sandringham)

G-AKCO



Вершина развития грузопассажирских «Сандерлендов». Изменили многое: высоту и форму килей, обводы корпуса, переработали салоны для пассажиров (16 спальных мест или 24 сидячих) и т.д. Последние «Сандригемы» летали на маршрутах в Юго-Восточной Азии и Австралии до начала 1960-х гг.

#### Sandringham Mk.I

Первые машины перестроили переработаны из «Хитов» (т.е. изначально из «Сандерленда» Mk.III), установив двигатели «Бристоль Пегасус» 38.

**G-AGKZ «Харвич»** (Harwich). Получен 3 августа 1944 г. Разобран 19 мая 1949 г.

#### Sandringham Mk.V («Плимут», Plymouth)

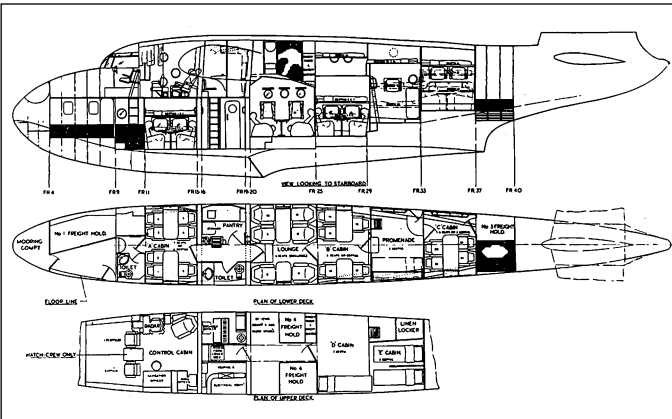
Т.к. в целом опыт конвертации в «Сандригемы» был признан успешным (Mk.II заказали аргентинцы, Mk.III – бразильцы, Mk.IV – новозеландцы и австралийцы), то в BOAC заказали на заводе «Шорт» конверсию еще одной партии самолетов. Исходными машинами были «Сандерленды» Mk.V с двигателями «Пратт-Уитни» R-1830-92 (R-1830-90D). Вся серия самолетов была поставлена заказчику в 1947 г. Число спальных мест оставили тем же – 16, а вот количество сидячих уменьшили до 22.

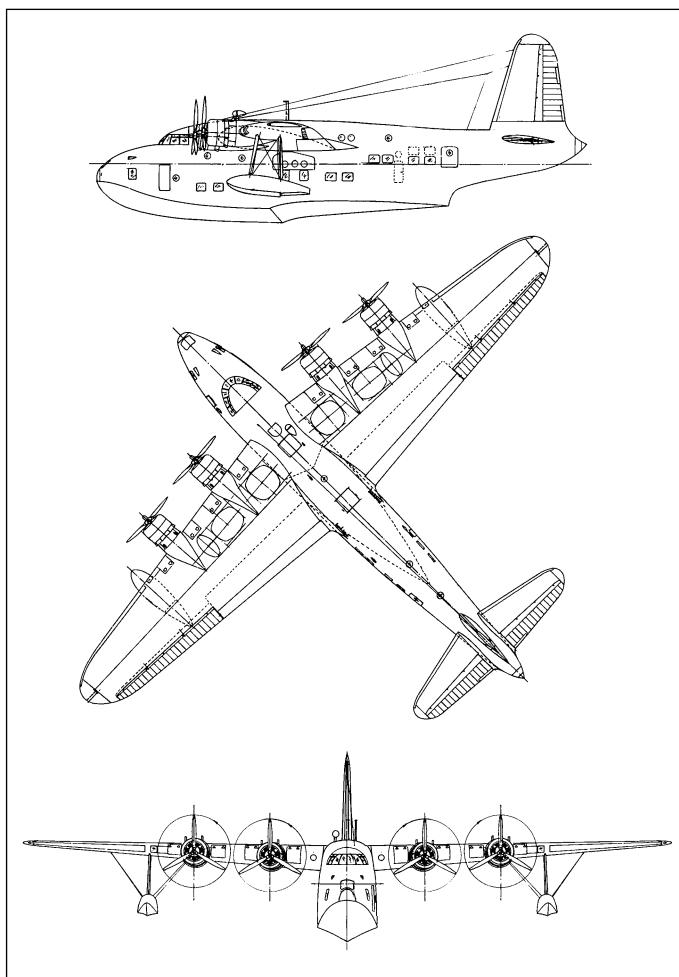
**G-AHYU «Портсмут»** (Portsmouth). Получен 6 марта 1947 г. Продан компании «Монтра» (по некоторым данным «Ментра») 31 марта 1954 г.

**G-AHYZ.** На баланс не принимался, т.к. сгорел в цеху на стадии конверсии.

**G-AHZA «Пензанс»** (Penzance). Получен 22 апреля 1947 г. Продан компании «Монтра» (по некоторым данным «Ментра») 31 марта 1954 г.

**G-AHZB «Портленд»** (Portland). Получен 26 апреля 1947 г. Разбился в Бахрейне при заходе на посадку 22 августа 1947 г. Выполняя рейс Гонконг – Карачи – Бахрейн –





Лондон, экипаж начал подготовку к приземлению, но неверно выдержал скорость. При касании воды самолет подпрыгнул, развернулся влево, ударился о воду и начал погружаться. Погибло три члена экипажа и 7 пассажиров.

**G-AHZE «Портси»** (Porthsea). Получен 17 мая 1947 г. Продан компании «Монтра» (по некоторым данным «Ментра») 31 марта 1954 г.

**G-AHZE «Портмарнок»** (Porthmarnock). Получен 28 мая 1947 г. Продан «Куантас Эйрвейз» 2 июля 1951 г., где 10 ав-

густа получил б/н VH-EBV и имя «Пасифик Уорриор» (Pacific Warrior). Разобран в Сиднее 3 августа 1955 г.

**G-AHZE «Портси»** (Porthsea). Получен 17 июня 1947 г. Продан компании «Монтра» (по некоторым данным «Ментра») 31 марта 1954 г.

**G-AHZE «Пул»** (Poole). Получен 11 июля 1947 г. Продан «Куантас Эйрвейз» 2 июля 1951 г., где в декабре получил б/н VH-EBY и имя «Пасифик Вояджер» (Pacific Voyager). Разобран в Сиднее 3 августа 1955 г.

**G-AHZE «Певенси»** (Pevensey). Получен 23 сентября 1947 г. Продан «Куантас Эйрвейз» 2 июля 1951 г., где 10 декабря получил б/н VH-EBZ и имя «Пасифик Эксплорер» (Pacific Explorer). Разобран в Сиднее 3 августа 1955 г.

**G-AJMZ «Перт»** (Perth). Получен 19 декабря 1947 г. Продан компании «Монтра» (по некоторым данным «Ментра») 31 марта 1954 г.

#### **Sandringham Mk.VII «Бермуда» (Bermuda)**

Последние три Mk.V, переоборудованные для перевозки 30 пассажиров.

**G-AKCO «Сент-Джордж»** (St.George). Получен 18 марта 1948 г. Продан в «В.С. Шэкелтон» (W.S. Shakelton) сэру Патрику Гордону Тэйлору 5 марта 1954 г. (налет после переоборудования составил всего 2000 часов). Перелетел в Австралию, где 9 мая 1955 г. получил б/н VH-APG и имя «Фригэйт Берд III» (Frigate Bird III). Использовался для воздушных крузов над Тихим океаном. Продан французской компании «Ресо Арьен Интеринсулар» (Reseau Aerien Interinsulaire, будущая Air Tahiti) и получил б/н F-OBIP. Налетав свыше 8000 часов, самолет был списан в 1975 г., после чего его выкупил сэр Дуглас Пирсон младший от имени «Сивил Эвиэшн Папит» (Civil Aviation Papeete). Предполагалось вернуть самолет в Рочестер и сделать из него музей, но англичане не согласились. Тогда сэр Дуглас предложил его Музею авиации Квинслэнда (Австралия). Там тоже помялись, но брать машину отказались. Машину от разрушения спасла только французская комиссия из Музея авиации в Париже, которая и посоветовала выкупить его. С 1979 г. этот самолет является экспонатом в Ле Бурже. В 1984 г. он был поврежден, но потом опять восстановлен.

**G-AKCP «Сент-Дэвид»** (St.David). Получен 15 апреля 1948 г. Продан «Компания Аэронаутика Уругвая» (Compania Aeronautica Uruguaya) 1 марта 1951 г.

**G-AKCR «Сент-Эндрю»** (St.Andrew). Получен 1 мая 1948 г. Продан «Компания Аэронаутика Уругвая» 12 декабря 1950 г.

#### **«Авро Ланкастер» (Lancaster)**

Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик Avro 683, несший службу в Королевских ВВС во время Второй мировой войны.

**G-AGJI.** Получен 9 ноября 1943 г. Возвращен на военную службу 24 декабря 1946 г. Разобран в декабре 1947 г.

**G-AGUN.** Получен 2 июля 1946 г. Продан компании «Флайт Рефулинг» 24 февраля 1949 г.

**G-AJWM.** Принадлежал ВЕА. В аренде по 28 мая 1947 г.

**PP744.** Получен от Королевских ВВС 2 июля 1946 г. Передавался в аренду ВЕА на период с 6 по 28 мая 1947 г. Продан компании «Флайт Рефулинг» 24 февраля 1949 г.

**PP741.** Получен от Королевских ВВС 2 июля 1946 г. Передавался в аренду ВЕА на период с 6 по 28 мая 1947 г. Продан компании «Флайт Рефулинг» 24 февраля 1949 г.

#### **«Авро Ланкастриан» (Lancastrian)**

Гражданская версия бомбардировщика Avro 683 (Avro 691). Разработанная в Канаде, в дальнейшем она производилась в Великобритании. В связи с задержкой поставок самолетов «Йорк», ВОАС приобрела партию скоростных самолетов для рейсов между доминионами. Изначально была заказана конверсия 40 самолетов, но выкуплено только 20.

**G-AGLF.** Первый прототип серии. Получен 18 февраля 1945 г. 10 мая 1946 г. продан в «Скавэйз оф Ландон». Разбился 11 мая 1947 г. во время грузового рейса Каир – Ба-

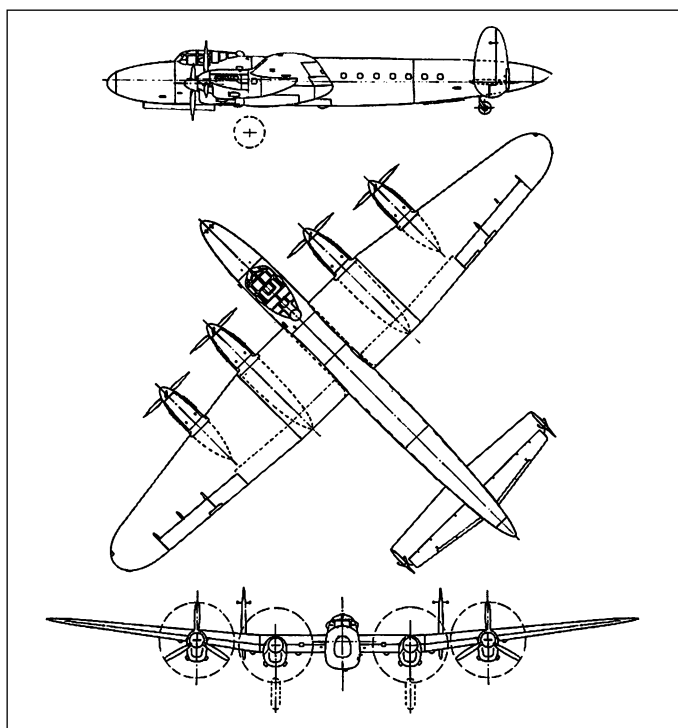
сра. Из-за отказа четырех двигателей совершил аварийную посадку в Ираке, недалеко от города Анбар. Жертв не было, самолет восстановлению не подлежал.

**G-AGLS «Нельсон»** (Nelson). Получен 10 марта 1945 г. Списан 7 ноября 1950 г.

**G-AGLT «Ньюкастл»** (Newcastle). Получен 21 марта 1945 г. Продан на металлолом в компанию «R.J. Coley» 14 декабря 1949 г.

**G-AGLU.** Получен 5 апреля 1945 г. Разбился 15 августа 1946 г. во время взлета из аэропорта Борнмут: самолет вы-

**G-AGMD. 1945 г.**



катился за пределы ВПП и получил значительные повреждения. Жертв не было, самолет списали.

**G-AGLV.** Получен 19 апреля 1945 г. 16 мая 1946 г. продан «Скавэйз оф Ландон».

**G-AGLW «Нортхэмптон»** (Northampton). Получен 27 апреля 1945 г. Списан 15 января 1951 г.

**G-AGLX.** Получен 18 мая 1945 г. Исчез при невыясненных обстоятельствах в море между Коломбо и Кокосовыми островами 26 марта 1946 г. Выполняя взлет из Коломбо (маршрут Лондон – Карачи – Коломбо – Кокосовые острова – Сидней), экипаж жаловался на неполадки с радиопередатчиком, однако взлет был все равно разрешен. Причина аварии неизвестна. Погибло 10 человек.

**G-AGLY «Норфолк»** (Norfolk). Получен 30 мая 1945 г. Списан 11 января 1950 г.

**G-AGLZ «Ноттингем»** (Nottingham). Получен 8 июня 1945 г. Поставлен в «Куантас Эмпайр Эйрвейз» 28 октября 1947 г.

**G-AGMA «Ньюпорт»** (Newport). Получен 13 июня 1945 г. Списан 15 января 1951 г.

**G-AGMB «Норвич»** (Norwich). Получен 18 июня 1945 г. 27 августа 1948 г. вернулся в аэропорт Тенга (Сингапур) из-за неполадок с двигателями. При приземлении вылетел за пределы ВПП и получил повреждения. Никто не пострадал, но самолет был списан.

**G-AGMC.** Получен 23 июня 1945 г. 2 мая 1946 г. разбился в Сиднее при посадке – не выпустилось полностью шасси. Никто не пострадал, но самолет был разрушен.

**G-AGMD.** Получен 2 июля 1945 г. Продан «Куантас Эмпайр Эйрвейз» 15 августа 1947 г. (б/н VH-EAS). Участвовал в прокладке маршрута Австралия – Цейлон – Маврикий – ЮАС. 7 апреля 1949 г. во время приземления после тренировочного полета в аэропорту Дуббо (Австралия) пилот не сумел снизить скорость после касания ВПП (скорее всего, помешал сильный попутный ветер) и сделал резкий поворот влево. Самолет коснулся крылом полосы, в результате чего крыло оторвало, и самолет загорелся. Все восемь человек были эвакуированы, но машина сильно пострадала и была списана.



**G-AGLV**

**G-AGME «Ньюхэвен»** (Newhaven). Получен 5 июля 1945 г. Продан на металлолом в компанию «R.J. Coley» 14 декабря 1949 г.

**G-AGMF.** Получен 27 июля 1945 г. Разбился 20 августа 1946 г. из-за плохих погодных условий недалеко от Броли (Франция). Считается, что пилот пытался установить визуальный контакт с землей, но не сумел выдержать высоту. Выжил всего один человек.

**G-AGMG. 1948 г.**



### «Консолидейтед» В-24 «Либерейтор» (Liberator)

Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик американской постройки. Строился во множестве различных модификациях, в т.ч. и транспортной. Однако, часть самолетов, используемых ВОАС, изначально были бомбардировщиками.

#### Мк. I (LB-30A)

Транспортные варианты на основе В-24А. Версия с двигателями «Пратт-Уитни» R-1830-33 «Твин Уосп» (1200 л.с.). Первые поставки этих самолетов были из французского заказа на 60 бомбардировщиков. После падения Франции эти самолеты направили в Великобританию. В ВОАС использовались самолеты из самой первой партии, поставленной в страну в конце 1940 г. (AM258, AM259, AM262, AM263) которые обслуживали трансатлантический перелет Монреаль – Лондон. Остальные машины были получены через транспортное командование Королевских ВВС из второй партии, подготовленной непосредственно для Великобритании (20 машин с б/н AM910-AM920, поставленной в середине 1941 года)... или не получены.

**AM258.** Получен 21 октября 1941 г. Разбился при взлете в аэропорту Прествик 13 сентября 1943 г. Жертв не было, самолет списали.

**G-AGCD** (быв. б/н AM259). Получен 30 сентября 1941 г. Возвращен транспортному командованию Королевских ВВС 6 июля 1944 г.

**G-AGHG** (быв. б/н AM262). Получен 23 сентября 1941 г. Возвращен транспортному командованию Королевских ВВС 11 сентября 1944 г.

**G-AGDS** (быв. б/н AM263). Получен 21 октября 1941 г. Возвращен транспортному командованию Королевских ВВС 19 июля 1944 г.



**G-AHYB**

**G-AGMG «Никосия»** (Nikosia). Получен 23 августа 1945 г. Списан 4 ноября 1950 г.

**G-AGMH.** Получен 31 августа 1945 г. Разбился в аэропорту Карачи 17 мая 1946 г.

**G-AGMJ «Нейсби»** (Naseby). Получен 2 сентября 1945 г. Списан 15 января 1951 г.

**G-AGMK «Ньюбери»** (Newbury). Получен 25 сентября 1945 г. Списан 15 января 1951 г.

**G-AGML «Никобар»** (Nicobar). Получен 17 октября 1945 г. Поставлен в «Куантас Эмпайр Эйрвейз» 15 августа 1947 г.

**G-AGMM «Непал»** (Nepal). Получен 9 октября 1945 г. Списан 7 ноября 1949 г.

**G-АНCD.** Один из самолетов, предназначавшихся для «Алиталии». Брался в аренду у BEA на период с 6 июня по 17 июля 1947 г.

**G-АКPY «Натал»** (Natal). Получен 19 января 1948 г. Продан на металлолом в компанию «R.J. Coley» 14 декабря 1949 г.

**G-АКPZ «Нил»** (Nile). Получен 16 января 1948 г. Продан на металлолом в компанию «R.J. Coley» 14 декабря 1949 г.

**G-АКRB «Ньянза»** (Nianza). Получен 13 января 1948 г. Продан на металлолом в компанию «R.J. Coley» 14 декабря 1949 г.



**AM258**

**G-AGDR** (быв. б/н AM918). Получен 24 октября 1941 г. Ошибочно сбит «Спитфайром» Королевских ВВС 15 февраля 1942 г. над Ла-Маншем. Погибло 9 человек. Командование признало ошибку пилота, сказав, что он был поляком и плохо знал силуэты вражеских самолетов. После этого количество часов обучения опознанию самолетов при подготовке летного состава было увеличено.

**G-AGDT** (быв. б/н AM914). Получен 15 апреля 1942 г. Изначально был тренировочным самолетом в Королевских ВВС. ВОАС брала его в аренду на 4 месяца для подготовки своих пилотов. Возвращен в августе 1942 г.

**G-АНYB** (быв. б/н AM920). Получен в сентябре 1941 г. При взлете из Дорваля 1 июня 1943 г. произошел отказ двигателей, самолет был поврежден, однако позже было принято решение о перестройке корпуса по стандартам транспортной модификации LB30D (кабина от В-24D, нос и грузовая дверь от С-87). После войны был продан французской авиакомпании Societe de Transports Aeriens Alpes Provence 6 апреля 1951 г. с присвоением б/н F-BEFR. Вскоре был переоборудован в VIP-транспорт для последнего императора Вьетнама Бао-дай-де (б/н F-VNNP присвоен 8 мая 1952 г.). После бегства Бао-дай-де в Париж был продан в Марокко для авиакомпании Sie Commerciale d'Aviation Nord Africaine 13 июня 1955 г. (б/н F-OASS). 14 апреля 1958 г. перепродан в Лаос компании Cie Laotienne de Commerce et de Transport. 20 мая 1959 г. выведен из списков из-за износа.



**Мк.II (LB-30)**

Отличался удлиненной носовой частью, герметизированными топливными баками и новыми пропеллерами «Кертисс Электрик» вместо «Гамильтон Стандарт».

В Королевские ВВС были поставлены 139 машин с б/н AL504 – AL642. AL503 разбился и был заменен на FP685. AL504 переоборудовали в личный самолет У. Черчилля «Коммандо» (Commando). Часть остальных машин попала в ВОАС.

**AL610.** Был запрошен для ВОАС в мае 1942 г., но по неизвестным причинам не поставлен.

Серия из четырех самолетов была поставлена «Куантас Эмпайр Эйрвейз» для поддержания восточной части «Подковы» (маршрут Цейлон – Австралия), дабы поддержать «Каталины», работавшие там. Были дооборудованы дополнительными топливными баками и сиденьями для семи человек в бомбоотсеке.

**G-AGTJ** (быв. б/н AL524). Получен 28 января 1944 г. Передан в «Куантас Эмпайр Эйрвейз». Выведен из состава воздушного флота Великобритании и передан в Австралию 8 апреля 1946 г. (б/н VH-EAJ). Разобран в ноябре 1950 г.

**G-AGTI** (быв. б/н AL541). Получен 24 сентября 1945 г. Передан в «Куантас Эмпайр Эйрвейз». Выведен из состава воздушного флота Великобритании и передан в Австралию 8 апреля 1946 г. (б/н VH-EAI). Разобран в августе 1950 г.

**G-AGKU** (быв. б/н AL547). Получен 21 июня 1944 г. Передан в «Куантас Эмпайр Эйрвейз». 16 октября выкатился за ВПП и повредил носовую часть, однако был починен за счет запчастей с разбитого американского В-24. Выведен из состава воздушного флота Великобритании и передан в Австралию 8 апреля 1946 г. Разобран в декабре 1947 г.

**G-AGKT** (быв. б/н AL619). Получен 5 мая 1944 г. Передан в «Куантас Эмпайр Эйрвейз». Выведен из состава воздушного флота Великобритании и передан в Австралию 8 апреля 1946 г. Разобран в декабре 1947 г.

**G-AHYC** (быв. б/н AL507). Получен 17 мая 1944 г. Разбился при заходе на посадку в аэропорту Прествик 13 нояб-

ря 1948 г. из-за частично выпущенных шасси. Жертв не было, но восстановлению самолет не подлежал.

**G-AGEL** (быв. б/н AL512). Получен в феврале 1942 г. Возвращен Королевским ВВС 24 августа 1942 г. Разбился 27 декабря 1943 г. при взлете из аэропорта Гандер (Канада). При разбеге двигатель зачерпнул снег из сугроба и загорелся. Самолет восстановлению не подлежал.

**G-AGJP** (быв. б/н AL514). Получен в марте 1942 г. После войны был продан французской авиакомпании Societe de Transports Aeriens Alpes Provence 6 апреля 1951 г. (б/н F-BEFX). Разбился во время тренировочного полета в Камеруне из-за несоблюдения высоты 19 февраля 1952 г. Погибли все члены экипажа и пассажиры.

**G-AHYD** (быв. б/н AL522). Получен 19 июля 1944 г. Продан французской авиакомпании STA Alpes Provence 6 апреля 1951 г. (б/н F-BFGJ). Списан 31 марта 1958 г.

**G-AGEM** (быв. б/н AL528). Получен в июле 1942 г. 21 февраля 1946 г. разбился недалеко от Шарлоттауна (Канада) из-за обледенения. При подходе к побережью Канады экипаж запросил экстренную посадку. Заходя на запасной аэродром в Шарлоттауне, ударился о полосу и загорелся. Погиб второй пилот, остальные 13 человек, находившиеся на борту, получили ранения.

**G-AHYE** (быв. б/н AL529). Получен в июле 1942 г. Разобран на запчасти 13 декабря 1948 г.

**AL587** (LB30). Получен в июне 1942 г. Возвращен Королевским ВВС 5 августа 1942 г. Пропал над Бискайским заливом 23 марта 1943 г. (предположительно сбит немецким истребителем Ju.88).

**AL591** (LB30). Получен 3 апреля 1942 г. Разбился 9 февраля 1943 г. в 16 километрах к северо-востоку от Гандера. Причиной аварии стал перерасход топлива во время трансатлантического перелета, самолет не дотянул до аэропорта и потерпел катастрофу. Погибло 19 человек из 21, находившихся на борту.

**G-AHYF** (быв. б/н AL592). Получен в мае 1942 г. После войны был продан французской авиакомпании STA Alpes Provence 6 апреля 1951 г. (б/н F-BEYU). Окончательно заброшен в аэропорту Бордо в 1955 г.

**AL614**

**AL597** (Мк.II). Получен 23 марта 1944 г. 16 января 1946 г. разбился, врезавшись в сугроб при заходе на посадку, в аэропорту города Гуз-Бэй (Канада). Жертв не было, но самолет был списан.

**G-AHYG** (быв. б/н AL603). Получен 12 июня 1944 г. После войны был продан французской авиакомпании STA Alpes Provence 6 апреля 1951 г. (б/н F-BEDS). Списан 31 марта 1958 г.

**AL614** (LB30). Получен в мае 1942 г. Списан 1 июля 1946 г.

**AL625**. Получен 9 апреля 1944 г. Списан 15 июля 1946 г.

**G-AHYJ** (быв. б/н AL627 (LB30)). Получен в мае 1942 г. Списан 28 февраля 1947 г.

**AL635**. Поставлен 16 июня 1944 г., но сразу передан обратно в Королевские ВВС.

### Мк.III (B-24D)

Транспортная модификация B-24D с двигателями «Пратт-Уитни» R-1830-43 «Твин Уосп» (1200 л.с.).

**G-AGFN** (быв. б/н FL909). Получен 9 ноября 1942 г. Возвращен Королевским ВВС 2 февраля 1945 г. Разобран 15 марта 1946 г.

**G-AGFO** (быв. б/н FL915). Получен 12 июля 1943 г. Возвращен Королевским ВВС 3 марта 1945 г. Продан на слом 12 марта 1947 г.

### «Локхид» L-18/10 «Лоудстар» (Lodestar)

Доработанный вариант L-14 «Супер Электра», предназначенный для перевозки 14-18 пассажиров. Большинство самолетов передавалось Королевским ВВС. Некоторые самолеты были переданы в «Ист Африкен Эйрвейз» (East African Airways, EAA)

Модель 18-07 с двигателями S1E-3G «Хорнет» мощностью по 750 л.с.

**G-AGBO**. Получен 6 марта 1941 г. Работал в Лагосе. Передан Королевским ВВС 19 ноября 1943 г.

**G-AGBP**. Получен 6 марта 1941 г. Работал в Лагосе. Передан Королевским ВВС 19 ноября 1943 г.

**G-AGBR «Льюис»** (Lewiss). Получен 22 апреля 1941 г. Передан в ЕАА 3 февраля 1948 г. (б/н VP-KFE), имя изменено на «Лэйк Джордж» (Lake George). Продан в Швецию в 1952 г. (б/н SE-BUF). Продан на запчасти в компанию Kar-Air в 1961 г.

**G-AGBS «Лэйк Личфилд»** (Lake Lichfield). Получен 8 мая 1941 г. Передан в ЕАА 3 февраля 1948 г. (б/н VP-KFB), имя изменено на «Лэйк Ньяса» (Lake Nyasa). Продан в Швецию (б/н SE-BUX) компании «АБ Экспресс» (Aktiebolaget Aerotransport Express, AB Express). Разбился 11 января 1953 г. недалеко от города Йенчепинг. Перевозя груз газет, заходил на посадку, когда произошел одновременный отказ обоих двигателей. Самолет рухнул недалеко от ВПП, похоронив обоих членов экипажа.

**G-AGBT «Линкольн»** (Lincoln). Получен 19 мая 1941 г. Передан в ЕАА 3 февраля 1948 г. (б/н VP-KFA), имя изменено на «Лэйк Виктория» (Lake Victoria). Продан в «Сведэйр» (Swedair) (б/н SE-BUU). Перепродан в компанию «Лод Эйр» (Load Air). Разобран в Каструме в 1966 г.

**G-AGBU «Лоустофт»** (Lowestoft). Получен 2 июня 1941 г. Передан в ЕАА 12 декабря 1947 г.

Модель 18-08 с двигателями SC-3G «Твин Уосп» фирмы «Пратт энд Уитни» мощностью по 900 л.с.

**G-AGDE «Лох Леся»** (Loch Lesja). Получен 18 августа 1941 г. Разбился 17 декабря 1943 г. в море в 24 км от города Льючарс (Шотландия). Из-за обледенения самолет рухнул в воду с высоты 2000 м, развернутая почти сразу спасательная операция не обнаружила никого из 10 человек, находившихся на борту.

**G-AGDD «Лох Лосна»** (Loch Losna). Получен 1 августа 1941 г. Передан норвежскому правительству 30 октября 1943 г.



G-AHYF

**G-AGFP** (быв. б/н FL917). Получен 22 декабря 1942 г. Возвращен Королевским ВВС 5 марта 1945 г.

**G-AGFR** (быв. б/н FL918). Получен 10 апреля 1943 г. Возвращен Королевским ВВС 2 февраля 1945 г. Разобран 25 января 1946 г.

**G-AGFS** (быв. б/н FL920). Получен 6 апреля 1943 г. Возвращен Королевским ВВС 2 февраля 1945 г. Разобран 15 февраля 1946 г.

### Мк.VI

Транспортный вариант B-24H.

**KL632**. Получен 14 февраля 1947 года. Возвращен министерству тыла 31 июля 1947 г.



G-AGCM

Возвращен 21 декабря 1943 г. Передан Королевским ВВС 9 июля 1945 г.

**G-AGCL** (быв. б/н AX757). Получен 4 октября 1941 г. Почти сразу передан французам (стал личным самолетом генерала Леклерка) 14 ноября 1941 г. (б/н FL-AZM). Переведен на гражданскую службу 17 июля 1945 г. (б/н F-BAML). Списан и разобран 11 июня 1946 г. в Асмаре.

**G-AGCS** (быв. б/н AX723). Получен 7 октября 1941 г. Передан Королевским ВВС 17 июля 1942 г. (возвращен старый б/н).

**G-AGCT «Лэйк Тимсах»** (Lake Timsah) (быв. б/н AX722). Получен 24 июля 1941 г. Передан Королевским ВВС 13 октября 1943 г. (б/н HK974), но вскоре получил свой индивидуальный б/н AX722.

**G-AGCW «Лэйк Тана»** (Lake Tana) (быв. б/н AX719). Получен 24 июля 1941 г. Передан Королевским ВВС 18 сентября 1943 г. (б/н HK975). Списан 30 апреля 1947 г.

**G-AGCX «Лэйк Мверу»** (Lake Mweru) (быв. б/н AX764). Получен 24 июля 1941 г. Передан Королевским ВВС 21 сентября 1943 г. (б/н HK981). Списан 30 апреля 1947 г.

**G-AGCY «Лэйк Руква»** (Lake Rukwa) (быв. б/н AX765). Получен 4 октября 1941 г. Передан Королевским ВВС 12 ноября 1947 г. с возвращением прежнего номера, однако не использовался и был продан ВВС Испании в том же году. В 1949 г. передан в компанию CANA (Campagna Auxiliar de Navigacion Aerea), где и окончил свой путь.

**G-AGIL в Анкаре в годы войны**

**G-AGCZ «Лэйк Стефани»** (Lake Stephanie) (быв. б/н AX763). Получен 28 сентября 1941 г. Разбился недалеко от Тобрука по неизвестной причине 21 декабря 1941 г. Окончательно разобран 23 февраля 1942 г.

Модель 18-56 с двигателями GR-1820-G205A «Циклон».

**G-AGBV «Ладлоу»** (Ludlow). Получен 25 августа 1941 г. Передан в ЕАА 3 февраля 1948 г. (б/н VP-KFC), имя изменено на «Лэйк Альберт» (Lake Albert). Продан в 1951 г. в Америку в компанию «Привейт Прайв» (Private Prive) (б/н N94536).

**G-AGBW «Линдхерст»** (Lyndhurst). Получен 26 августа 1941 г. 29 ноября 1944 г. в плохих погодных условиях врезался в склон горы Кинангон в Кении. Все 11 человек, находившихся на борту, погибли. Обломки были найдены только 1 января 1945 г.

**G-AGBX «Ландаф»** (Llandaff). Получен 26 августа 1941 г. Продан в ЕАА 3 февраля 1948 г. (б/н VP-KFF), имя изменено на «Лэйк Эдвард» (Lake Edward). Продан в 1951 г. в Америку в компанию «Привейт Прайв» (б/н N94538). Разбился в Нью-Джерси во время перегона самолета из Кении 28 января 1952 г.: во время сильного снегопада пилот был вынужден совершить аварийную посадку на поле для гольфа. Самолет восстановлению не подлежал, но пилот остался невредим.

**G-AGCM «Лэйк Марьют»** (Lake Mariut) (быв. б/н AX759). Получен 29 сентября 1941 г. Возвращен Королевским BBC 29 августа 1946 г. (б/н VR955). Разобран 30 апреля 1947 г.

**G-AGCN «Лэйк Виктория»** (Lake Victoria) (быв. б/н AX 756). Получен 17 сентября 1941 г. Возвращен Королевским BBC 19 ноября 1947 г. Передан BBC Норвегии в декабре 1948 г., но не использовался. Перепродан в компанию CANA (Campaña Auxiliar de Navegación Aérea) 27 января 1949 г. (б/н EC-ADU), оттуда в BBC Испании. Передан в американский воздушный регистр 26 марта 1954 г. (б/н N9933F). 4 августа 1958 г. поставлен в Новую Зеландию в авиакомпанию «Фэйри Эвиэшен» (Fairey Aviation) (б/н ZK-BVE). Получил серьезные повреждения во время погрузки в городе Милстон 17 декабря 1969 г. и был окончательно выведен из реестра в январе 1970 г. В ноябре того же года перевезен в музей авиации в Окленде. Восстановлен в 1993 г. и сейчас выставляется в экспозиции.

**G-AGCO «Лэйк Альберт»** (Lake Albert). Получен 29 сентября 1941 г. Возвращен Королевским BBC 5 января 1945 г. Возвращен в BOAC 16 апреля 1945 г. Окончательно возвращен BBC 19 ноября 1947 г.

Примечание: выставленный в музее Осло G-AGIN на самом деле был передан Финляндии напрямую из Королевских BBC, имел б/н OH-SIR и использовался авиакомпанией «Сир-Эйр» (Sir-Air) до 1985 г. После чего он был реконструирован в Британии (именно ради этого и был присвоен старый б/н) и возвращен в Швецию.

**G-AGCP «Лэйк Эдвард»** (Lake Eduard) (быв. б/н AX721). Получен 24 апреля 1941 г. Возвращен Королевским BBC 19 ноября 1947 г. с присвоением старого б/н.

**G-AGCR** (быв. б/н AX718). Получен 2 августа 1941 г. 13 мая 1942 г. разбился на Мальте при взлете по неизвестной причине. Жертв не было, но самолет был списан.

**G-AGCU «Лэйк Киву»** (Lake Kivu) (быв. б/н AX720). Получен 24 июля 1941 г. Возвращен Королевским BBC 26 ноября 1947 г. Продан компании CANA (Campaña Auxiliar de Navegación Aérea) 27 января 1949 г., в 1951 г. передан BBC Испании. Попал в американский воздушный регистр 11 января 1955 г. (б/н N9932F). Окончил свой путь на задворках аэропорта Минеаполис в начале 1962 г.

**G-AGCV «Лэйк Чад»** (Lake Chad) (быв. б/н AX717). Получен 24 июля 1941 г. Возвращен Королевским BBC 29 августа 1946 г. Списан и разобран на запчасти в сентябре 1947 г.

**G-AGEN «Лэйк Баринго»** (Lake Baringo). Получен 22 мая 1942 г. Возвращен Королевским BBC 12 ноября 1947 г.

**G-AGEI «Лох Лоен»** (Loch Loen). Получен 30 июня 1942 г. Передан норвежскому правительству 9 июля 1945 г.

**G-AGEJ «Лох Ланге»** (Loch Lange). Получен 9 июля 1942 г. Сбит 4 апреля 1943 г. немецким истребителем примерно в 50 км к северу от города Скаген (Дания), когда направлялся из Стокгольма в Лондон. Самолет упал в море, похоронив семь человек, бывших на борту.

**G-AGIG «Лэйк Карун»** (Lake Karoun). Получен 22 июня 1943 г. Передан Королевским BBC 26 ноября 1947 г.

**G-AGIH**. Получен 21 августа 1943 г. Должен был быть передан норвежцам, но разбился при выполнении тестового полета 29 августа 1944 г. В темноте пилоты не сориентировались на местности и врезались в склон горы Кинекюлле (Швеция)\*. В результате погибли 11 человек, находившихся на борту, выжило 3 пассажира.

**G-AGII** (быв. б/н G-AGII). Получен 21 августа 1943 г. Передан норвежским BBC 9 июля 1945 г. (б/н 2492/T-AD). Продан в «Аэро Нордас» (Aero Nordas) (б/н SE-BTI). Далее перепродавался множество раз (б/н N6875C, N311G). Переоборудован в «Лирстар» 1 31 мая 1957 г. (б/н N311G). Разбился при приземлении на атолле Пальмира 5 января 1980 г., когда принадлежал компании «Пальмира Прайв». Жертв не было, самолет не восстанавливался. Окончательно списан он только 11 апреля 2013 г.

**G-AGIJ**. Получен 10 апреля 1944 г. Передан норвежским BBC 9 июля 1945 г.

**G-AGIK**. Получен 2 апреля 1943 г. Передан норвежским BBC 9 июля 1945 г.

**G-AGIL «Лэйк Ньяса»** (Lake Nyasa). Получен 22 августа 1943 г. Возвращен Королевским BBC 12 ноября 1947 г.

**G-AGIM «Лэйк Танганьика»** (Lake Tanganyika). Получен 12 сентября 1943 г. Возвращен Королевским BBC 26 ноября 1947 г.

**G-AGIN «Лэйк Тинсах»** (Lake Tinsah). Получен 12 сентября 1943 г. Возвращен Королевским BBC 3 декабря 1947 г.

**G-AGJH «Лэйк Тана»** (Lake Tana). Получен 11 октября 1943 г. Возвращен Королевским BBC 3 декабря 1947 г.

**G-AGLG**. Получен 24 февраля 1945 г. Передан норвежским BBC 9 июля 1945 г.

**G-AGLH**. Получен 12 февраля 1945 г. Передан в норвежские BBC 9 июля 1945 г.

**G-AGLI**. Получен 15 декабря 1944 г. Совершил вынужденную посадку на воду недалеко от города Сикеа (Швеция) 1 мая 1945 г. В плохих погодных условиях пилот не смог найти аэропорт и после 8 часов полета принял решение о приземлении в заливе Умеа. Все 9 человек были спасены, но самолет затонул.

**EW981**. Использовался для тренировочных полетов новых экипажей в Баалдаме. 16 июля 1943 г. был серьезно поврежден при посадке (удар о камень) и впоследствии возвращен Королевским BBC.

## «Де Хэвилленд Москито» (Mosquito)



G-AGFV

Гражданский вариант скоростного бомбардировщика/ночного истребителя/фоторазведчика DH.89 «Москито». Курсировали в основном на опасных, в связи с вероятной атакой вражеских истребителей (несмотря даже на гражданские обозначения на фюзеляже), маршрутах в Швецию.

**PR.Mk.IV**

Гражданская версия самолета, переделанная из фоторазведчика с увеличенными мотогондолами и моторами «Мерлин» 21 (1460 л.с.).

**G-AGFV** (быв. б/н DZ411). Получен 15 декабря 1942 г. 22 апреля 1943 г. совершил вынужденную посадку в результате атаки немецкого истребителя Fw.190. 4 июля 1944 г. получил повреждения шасси при взлете из Стокгольма, отремонтирован спустя три дня. Возвращен Королевским ВВС 6 января 1945 г. Разобран 10 октября 1946 г.

**FB.Mk.VI**

Переделанные из ночного истребителя-бомбардировщика различные варианты «Москито» с двигателями «Мерлин» 21 (1460 л.с.).

**G-AGGC** (быв. б/н HJ680). Получен 16 апреля 1943 г. Возвращен Королевским ВВС 9 января 1946 г.

**G-AGGD** (быв. б/н HJ681). Получен 16 апреля 1943 г. Получил тяжелые повреждения при приземлении в городе Сатенас (Швеция) 3 января 1944 г. Разобран в том же месяце.



G-AGGD

**G-AGGE** (быв. б/н HJ718). Получен 23 апреля 1943 г. Возвращен Королевским ВВС 22 июня 1945 г. Продан 3 сентября 1947 г.

**G-AGGF** (быв. б/н HJ720). Получен 24 апреля 1943 г. 17 августа 1943 г. врезался в склон горы недалеко от Инвермарка. Все находившиеся на борту погибли, обломки были найдены только спустя месяц.

**G-AGGG** (быв. б/н HJ721). Получен 2 мая 1943 г. Разбился при приземлении в аэропорту Льючарс 25 октября 1943 г.

**G-AGGH** (быв. б/н HJ723). Получен 2 мая 1943 г. Возвращен Королевским ВВС 22 июня 1945 г.

Еще три машины были направлены в ВОАС взамен выбывших.

**G-AGKO** (быв. б/н HJ667). Получен 22 апреля 1944 г. Возвращен Королевским ВВС 22 июня 1945 г. Разобран 14 декабря 1945 г.

**G-AGKP** (быв. б/н LR296). Получен 22 апреля 1944 г. Разбился в море недалеко от шотландского побережья 19 августа 1944 г.

**G-AGKR** (быв. б/н HJ792). Получен 11 апреля 1944 г. Пропал во время перелета из Швеции в Шотландию 28-29 августа 1944 г. Обломки не были найдены.

Несколько машин различных модификаций временно передавались Королевскими ВВС в ВОАС для выполнения разовых заданий.

**HJ885**. Даты использования ВОАС неизвестны. Разбился недалеко от Литтл-Рисингтона 15 августа 1949 г. из-за установки двигателя.

**HJ898**. Получен 22 апреля 1945 г. Возвращен Королевским ВВС 12 мая 1945 г. Разобран 29 мая 1948 г. после повреждений при приземлении.

**FJ985**. Получен 28 ноября 1943 г. Возвращен Королевским ВВС 26 января 1944 г.

**LR524**. Получен 21 февраля 1944 г. Возвращен Королевским ВВС 12 декабря 1944 г. 16 января 1952 г. продан ВВС Югославии (б/н 8103).

## «Де Хэвилленд» DH.80 «Пасс Мот» (Puss Moth)

Легкий одномоторный самолет для начальной подготовки пилотов и проведения туристических обзорных экскурсий.

**ES916**. Получен в ноябре 1942 г. Передан во вспомогательную службу воздушного транспорта 26 февраля 1943 г.



## «Эйрспид» AS.10 «Оксфорд» (Oxford)

Легкий двухмоторный учебно-тренировочный самолет, предназначенный для подготовки летного состава. До и во время войны производился в больших количествах.

**P.8996.** Получен 6 ноября 1942 г. Передан Королевским ВВС 3 ноября 1943 г.

**P.6263.** Получен 24 октября 1942 г. Передан ВВС 3 ноября 1943 г.

**P.1985.** Получен 6 ноября 1942 г. Передан ВВС 3 ноября 1943 г.

**BG543.** Получен 1 октября 1943 г. Передан ВВС 18 октября 1943 г.

**G-AFFM.** Получен 1 сентября 1939 г. Во время тренировочного полета 20 ноября 1939 г. разбился недалеко от Госпорта из-за столкновения с воздушным шаром. Оба члена экипажа погибли.

**AP474.** Получен 16 мая 1944 г. Передан ВВС 10 августа 1945 г.

**3583** (б/н BG365). Получен 29 ноября 1945 г. Передан ВВС 14 февраля 1946 г.

**3662.** Получен 28 августа 1944 г. Передан ВВС 14 февраля 1946 г.

**HN832.** Получен 26 августа 1944 г. Передан ВВС 24 августа 1945 г.

**3552.** Получен 28 августа 1944 г. Передан южноафриканским ВВС 29 ноября 1945 г.

**PG933.** Получен 29 марта 1945 г. Передан Королевским ВВС 4 февраля 1947 г.

**PG950.** Получен 29 марта 1945 г. Передан ВВС 16 июля 1946 г.

**PH239.** Получен 29 марта 1945 г. Передан ВВС 4 февраля 1947 г.

**G-AIAY** (быв. б/н DF521). Получен 27 мая 1944 г. Списан и разобран 6 июня 1947 г.

**G-AIAV** (быв. б/н NM536). Получен 30 августа 1946 г. Продан частному лицу (Н.С. Шеклтон) 25 мая 1951 г. Перепродан 17 сентября 1951 г. в «Фэр Ист Флайинг Трэйнинг Скул», Гонконг. Списан в апреле 1958 г.

**G-AIAW** (быв. б/н NM649). Получен 25 мая 1945 г. Передан в компанию «Шорт» 10 октября 1950 г. В ноябре 1954 г. продан в Швецию (б/н SE-CAM), в авиакомпанию «Аэро Норд», однако поставка не состоялась, и самолет год простоял в ангаре, после чего вернулся в британский реестр. 13 сентября 1956 г. продан в Испанию (б/н EC-APF) в авиакомпанию «Иберия». Списан в 1958 г.

**G-AIAT** (быв. б/н NM387). Получен 28 мая 1945 г. Передан в «Эйр Сервис Трэйнинг» 2 марта 1951 г. В сентябре



1960 г. перепродан частному лицу (Т.Х. Маршалл). Окончательно списан 6 июля 1964 г.

**G-AIAX** (быв. б/н BF356). Получен в июне 1945 г. Передан в «Эйр Сервис Трэйнинг» 2 марта 1951 г. В сентябре 1960 г. перепродан частному лицу (Т.Х. Маршалл). Окончательно списан 6 июля 1964 г. Сожжен в мае 1965 г.

**G-AIRZ** (быв. б/н HN610). Получен в июле 1945 г. Передан в «Хантинг Аэросюрвейс» (Hunting Aerosurveys) с присвоением имени «Одиссей» (Odyssey) 2 марта 1951 г. Во время проведения аэрофотосъемки местности 10 апреля 1953 г. разбился недалеко от города Кэйл в Люксембурге из-за остановки обоих двигателей. Оба члена экипажа погибли.

**G-AIAU** (быв. NM457). Получен 13 июня 1945 г. Изредка использовался для подготовки пилотов. Передан в «Кипрус Эйрвейз» 20 января 1953 г. Списан 29 сентября 1954 г.

**ED141.** Получен 12 октября 1943 г. 8 июля 1944 г. получил фатальные повреждения, выкатившись за ВПП аэропорта Линехем. Списан в том же году.

**R.6070.** Получен 2 октября 1943 г. Передан Королевским ВВС 10 августа 1945 г.

**P.1895.** Получен 24 октября 1942 г. Передан ВВС в апреле 1945 г.

**T1379.** Получен 8 октября 1943 г. 3 апреля 1944 г. разбился из-за невыпущенного шасси.

**W.6626.** Получен 1 октября 1943 г. Передан Королевским ВВС 5 марта 1945 г.

**LB523.** Получен 9 июня 1947 г. Передан ВВС 19 июня 1945 г.

**HM523.** Получен 13 июня 1947 г. Передан ВВС 19 июня 1945 г.

**G-AIVY** «Стар Ментор» (Star Mentor) (быв. б/н NM965). Получен из «Бритиш Саут Америкэн Эйрвейз» 31 декабря 1949 г. Изредка использовался для подготовки пилотов. Передан в «Кипрус Эйрвейз» 24 сентября 1953 г. Списан 30 октября 1956 г.

## «Виккерс» 474 «Уорвик» (Warwick)

Средний двухмоторный британский бомбардировщик.

**Тип 456 Mk.IC** – специально переоборудованные для ВОАС 14 транспортных машин с двигателями «Пратт-Уитни» SIA4-G. Работали эти самолеты на Ближнем Востоке и Северной Африке. В 1943 г. были возвращены в 167-ю эскадрилью Королевских ВВС.

**G-AGEX** (быв. б/н BV243). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен Королевским ВВС 1 августа 1943 г.

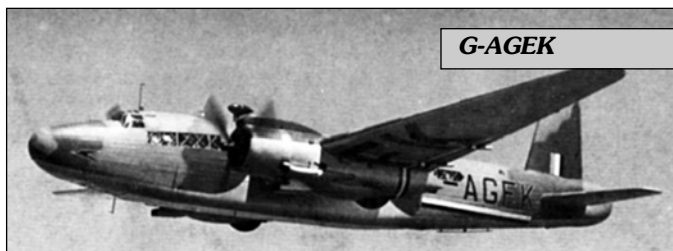
**G-AGEY** (быв. BV244). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGEZ** (быв. б/н BV245). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGFA** (быв. б/н BV246). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGFB** (быв. б/н BV247). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGFC** (быв. б/н BV248). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.



**G-AGFD** (быв. б/н BV249). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGFE** (быв. б/н BV250). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGFF** (быв. б/н BV251). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGFG** (быв. б/н BV252). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен ВВС 1 августа 1943 г.

**G-AGFX. 1943 г.**

**G-AGFH** (быв. б/н BV253). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен BBC 1 августа 1943 г.

**G-AGFI** (быв. б/н BV254). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен BBC 1 августа 1943 г.

**G-AGFJ** (быв. б/н BV255). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен BBC 1 августа 1943 г.

**G-AGFK** (быв. б/н BV256). Получен 30 ноября 1942 г. Возвращен BBC 1 августа 1943 г.

**Тип 474 Mk.V**, переоборудованный бомбардировщик с двигателями «Бристоль Сентаurus» VII. Единственная машина работала в ВОАС в тестовом режиме для обкатки моторов.

**G-AGLD** (быв. б/н PN703). Получен 30 марта 1944 г. Передан в «Виккерс Армстронг» 3 ноября 1945 г. Возвращен Королевским BBC и разобран в ноябре 1946 г. в городе Уисли.

#### «Веллингтон»



Четыре бомбардировщика этого типа были переданы в августе 1942 г. ВОАС в качестве поддержки рейсов до Лагоса. Все они были возвращены Королевским BBC в июле 1943 г.

**BAW1**. Получен в августе 1942 г., передан южноафриканским BBC 22 июля 1943 г.

**BAW2**. Получен в августе 1942 г., передан южноафриканским BBC 26 июля 1943 г.

**BAW3**. Получен в августе 1942 г., передан южноафриканским BBC 17 июля 1943 г.

**BAW4**. Получен в августе 1942 г., передан южноафриканским BBC 17 июля 1943 г.



#### «Армстронг Уитворт» AW.38 «Уитли» (Whitley)

Бывший бомбардировщик. На службе ВОАС состояло 15 машин типа Mk.V «Фрайтер» (Freighter), переоборудованных в транспортный вариант. Они курсировали на маршрутах в Швецию, на Мальту и в Африку.

**G-AGCF** (быв. б/н BD360). Получен 19 апреля 1942 г. Возвращен Королевским BBC 22 июля 1943 г.

**G-AGCG** (быв. б/н BD361). Получен 20 апреля 1942 г. Возвращен BBC 22 июля 1943 г.

**G-AGCH** (быв. б/н BD362). Получен 27 апреля 1942 г. Возвращен BBC 5 марта 1943 г.

**G-AGCI** (быв. б/н BD382). Получен 4 мая 1942 г. Разбился 25 сентября 1942 г в Гибралтаре. При приземлении про-

изошел отказ обоих двигателей, и самолет рухнул в море. Погибли все 4 члена экипажа.

**G-AGCJ** (быв. б/н BD383). Получен 3 мая 1942 г. Возвращен BBC 17 октября 1943 г.

**G-AGCK** (быв. б/н BD384). Получен 4 мая 1942 г. Возвращен BBC 16 октября 1943 г.

**G-AGDU** (быв. б/н Z9208). Получен 28 февраля 1942 г. Возвращен BBC 15 ноября 1942 г.

**G-AGDV** (быв. б/н Z9216). Получен 28 февраля 1942 г. Возвращен BBC 4 апреля 1942 г.

**G-AGDW** (быв. б/н Z6660). Получен 28 февраля 1942 г. Возвращен BBC 4 апреля 1942 г.

**G-AGDY 1942 г.**

**G-AGDX** (быв. б/н BD385). Получен 7 мая 1942 г. Возвращен BBC 22 июля 1943 г.

**G-AGDY** (быв. б/н BD386). Получен 7 мая 1942 г. Возвращен BBC 9 января 1943 г.

**G-AGDZ** (быв. б/н BD387). Получен 7 мая 1942 г. Возвращен BBC 27 января 1943 г.

**G-AGEA** (быв. б/н BD388). Получен 3 мая 1942 г. Возвращен BBC 27 января 1943 г.

**G-AGEB** (быв. б/н BD389). Получен 8 мая 1942 г. Возвращен BBC в июне 1943 г.

**G-AGEC** (быв. б/н BD390). Получен 8 мая 1942 г. Возвращен BBC 27 января 1943 г.

### «Авро» 685 «Йорк» (York) С.Мк.1

**G-AGJA**

Транспортный четырехмоторный самолет с характерным трехкилевым оперением, оснащенный двигателями «Мерлин» Т.24. Передняя часть кабины была оборудована для перевозки грузов, а задняя имела 12 посадочных мест для пассажиров. Первые пять самолетов, поступивших в ВОАС были из первой партии, оставшиеся 20 – из последней. Машины ранних выпусков:

**G-AGJA** (быв. б/н MW103) «Милденхолл» (Mildenhall). Получен 31 января 1944 г. Передан в BSAA 6 мая 1949 г, получив имя «Стар Форчун» (Star Fortune). После слияния авиакомпаний возвращен в ВОАС 3 сентября 1949 г., сменив имя на «Кингстон» (Kingstone). Продан в «Лэнкашир Эйркрафт» 29 мая 1951 г. 28 февраля 1955 г. продан в «Скайуэйз Лимитед». Списан 25 мая 1959 г.

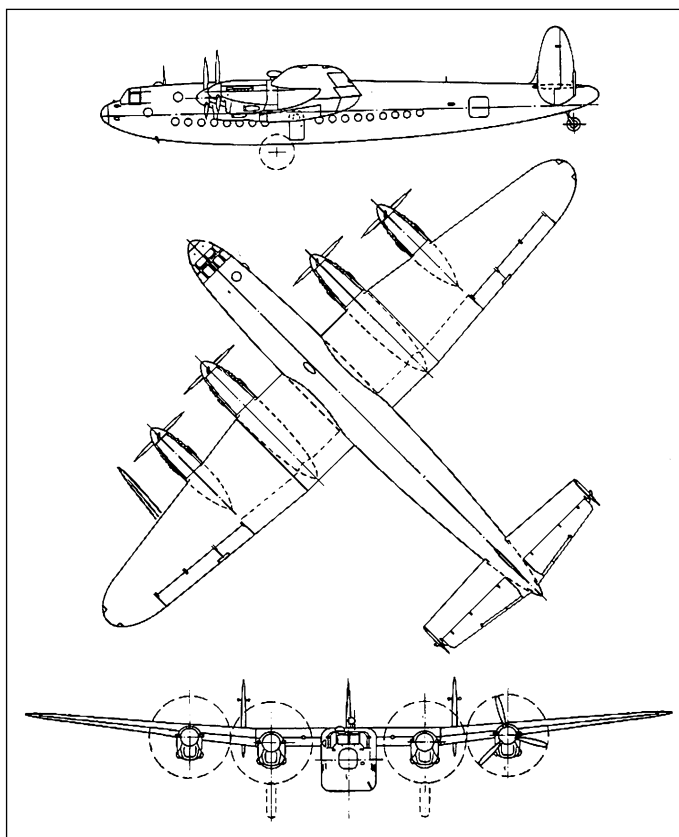
**G-AGJB** (быв. б/н MW108) «Марафон» (Marathon). Получен 14 апреля 1944 г. Продан в «Эвиэйшн Трейдерс» 4 ноября 1953 г. Списан 3 апреля 1959 г.

**G-AGJC** (быв. б/н MW113) «Мальмсбери» (Malmesbury). Получен 27 мая 1944 г. 22 ноября 1957 г. продан в «Скайуэйз Лимитед». Списан 19 декабря 1957 г.

**G-AGJD** (быв. б/н MW 121) «Мэнсфилд» (Mansfield). Получен 27 апреля 1944 г. Разбился в Триполи 1 февраля 1949 г. – во время набора скорости из-за сильного бокового ветра самолет развернуло поперек полосы. Пилот попытался затормозить, но самолет перевернулся на большой скорости. Т.к. все, находившиеся на борту были пристегнуты, то никто не пострадал, несмотря на полную заправку самолета топливом.

**G-AGJE** (быв. б/н MW 129) «Мидлсекс» (Middlesex). Получен 26 сентября 1944 г. Передан в BSAA 6 мая 1949 г., получив имя «Стар Вэй» (Star Way). После слияния авиакомпаний возвращен в ВОАС 3 сентября 1949 г., сменив имя на «Панама» (Panama). Продан в «Лэнкашир Эйркрафт» 3 августа 1951 г. 28 февраля 1955 г. продан в «Скайуэйз Лимитед». Списан 18 октября 1956 г.

18 машин из второй поставки были получены ВОАС в 1945 г. Пять из них брались в лизинг южноафриканской авиакомпанией «Саут Эфрикен Эйрвейз» в 1946 – 1947 гг. (такие машины оборудовались местами для 18 пассажи-



ров) и имели дополнительные бортовые номера ZS-XXX. Однако привыкшие к роскоши пассажиры были недовольны не особо богатой отделкой и недостаточным комфортом «Йорков», поэтому маршрут Великобритания – Египет – ЮАС с романтическим названием «Спрингбок» (Springbok) вскоре пришлось свернуть из-за убыточности.

**G-AGNL** (быв. б/н TS789) **«Мерси»** (Mersey). Получен 19 марта 1945 г. Продан в «Лэнкашир Эйркрафт» 30 мая 1952 г. Списан 18 марта 1954 г.

**G-AGNM** (быв. б/н TS790) **«Мерчисон»** (Murchison). Получен 7 ноября 1945 г. 12 октября 1949 г. продан в «Игл Эйвэйшн». 24 ноября 1952 г. передан в «Скайуэйз Лимитед». Списан 25 мая 1959 г.

**G-AGNN** (быв. б/н TS791) **«Мадрас»** (Madras). Получен 12 апреля 1945 г. 19 мая 1947 г. передан в лизинг «Саут Эфрикен Эйрвейз» (временный б/н ZS-BGU), возвращен в BOAC 12 сентября того же года. 18 мая 1948 г. передан в BSAA, получив имя «Стар Крест» (Star Crest). После слияния авиакомпаний возвращен в BOAC 3 сентября 1949 г., сменив имя на «Атлантик трейдер» (Atlantic Trader, позднее возвращено изначальное наименование). 4 апреля 1957 г. передан в «Скайуэйз Лимитед», где и был списан спустя 4 дня.

**G-AGNO** (быв. б/н TS792) **«Мантон»** (Manton). Получен 9 июня 1945 г. Продан в «Лэнкашир Эйркрафт» 5 июня 1951 г. 28 февраля 1955 г. передан в «Скайуэйз Лимитед». Списан 11 марта 1960 г.

**G-AGNP** (быв. б/н TS793) **«Манчестер»** (Manchester). Получен 27 июня 1945 г. 10 мая 1947 г. передан в лизинг «Саут Эфрикен Эйрвейз» (временный б/н ZS-BRA), возвращен в BOAC 19 сентября того же года. 30 августа 1952 г. передан в «Эйр Фрейт» (Air Freight Ltd.). Продан в «Лэнкашир Эйркрафт» 16 июля 1953 г. 2 ноября 1955 г. передан в «Скайуэйз Лимитед». BOAC вернул себе самолет 31 мая 1957 г. и подготовил его к продаже 3 июня 1957 г. для компании «Air Liban» (б/н OD-ABT). В Ливане самолет восстановили и перепродали в «Миддл Ист Эйрлайнс» (б/н

OD-ACZ). 15 марта 1963 г. «Йорк» разбился во время выполнения рейса Кувейт – Тегеран в 25 км от аэропорта назначения из-за отказа двух двигателей одного борта и малой высоты полета (1300 метров), которая не позволила пилоту избежать столкновения с землей. Все 4 члена экипажа погибли.

**G-AGNR** (быв. б/н TS794). Получен 9 июля 1945 г. В 1947 г. взят в лизинг «Саут Эфрикен Эйрвейз» (временный б/н ZS-ATP), получив имя «Спрингбок». 16 июля 1947 г. направлялся по маршруту Лондон – Калькутта. Во время перелета Каир – Басра в условиях плохой видимости не смог найти аэродром и был перенаправлен на базу Королевских ВВС Шайбан в том же районе. Сделав три захода по радиопеленгатору пилот так и не смог найти полосу и пошел на четвертый заход, сильно снизившись, чтобы увидеть аэродром. В этот момент самолет зацепил винтами деревья, ударился о землю и окончательно разбился. В катастрофе погибли все шесть членов экипажа. Пассажиры не пострадали.

**G-AGNS** (быв. б/н TS795) **«Мелвилл»** (Melville). Получен 20 августа 1945 г. С 16 апреля по 17 сентября 1947 г. передавался «Саут Эфрикен Эйрвейз» (временный б/н ZS-BTT). 30 мая 1949 г. передан в BSAA, получив имя «Стар Глори» (Star Glory). После слияния авиакомпаний возвращен в BOAC 3 сентября 1949 г. сменив имя на «Пасифик трейдер» (Pacific Trader). 22 апреля 1956 г. был поврежден в аэропорту города Идрис (Ливия). Списан 5 февраля 1957 г.

**G-AGNT** (быв. б/н TS796) **«Мандалей»** (Mandalay). Получен 20 августа 1945 г. С 21 июня по 3 октября – в лизинге у «Саут Эфрикен Эйрвейз» (б/н ZS-ATU). 20 августа 1952 г. продан в «Эйр Фрейт» (Air Freight). Продан в «Лэнкашир Эйркрафт» 14 июля 1953 г. 28 февраля 1955 г. передан в «Скайуэйз Лимитед». Списан 27 января 1959 г.

**G-AGNU** (быв. б/н TS797) **«Монтгомери»** (Montgomery). Получен 20 августа 1945 г. С 10 января 1946 г. по 24 сентября 1947 г. передавался «Саут Эфрикен Эйрвейз» (вре-



G-AGJD



G-AGNR



менный б/н ZS-ATR), получив имя «Импала» (Impala). 26 июля 1949 г. передан в BSAA, сменив имя на «Стар Даун» (Star Down). После слияния авиакомпаний возвращен в BOAC 3 сентября 1949 г., сменив имя самолета на «Нассау» (Nassau). 29 августа 1952 г. был передан в компанию «Эйр Чартер» Окончательно списан 12 декабря 1956 г.

**G-AGNV** (быв. б/н TS798) **«Марвилл»** (Marville). Получен 20 августа 1945 г. 30 марта 1955 г. передан в «Скайвейз Лимитед». Списан 7 мая 1965 г.

**G-AGNW** (быв. б/н TS799) **«Моркамб»** (Morecambe). Получен 20 августа 1945 г. С 27 марта 1946 г. по 10 сентября 1947 г. передавался «Саут Эфрикен Эйрвейз» (временный б/н ZS-ATS), получив имя «Сэйбл» (Sable). Возвращен в BOAC 3 сентября 1949 г., сменив имя на «Карибеан Трейдер» (Caribbean Trader). 5 июня 1951 г. был передан в компанию «Лэнкашир Эйркрафт». С 16 марта по 27 апреля 1954 г. находился в собственности «Игл Эвиэйшн». 6 февраля 1955 г. продан в компанию «Персиан Эйр Сервис», Иран (б/н EP-ADB). Во время заправки самолета 17 сентября 1956 г. в аэропорту Лондона произошел взрыв топливного бака. Никто не пострадал, но самолет был уничтожен.

**G-AGNX** (быв. б/н TS800) **«Морей»** (Moray). Получен 20 августа 1945 г. 26 июля 1949 г. передан в BSAA, получив имя «Лима» (Lima). После слияния авиакомпаний возвращен в BOAC 3 сентября 1949 г. 30 мая 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт», где и был списан 29 марта 1955 г.

**G-AGNY** (быв. б/н TS801) **«Мэлроуз»** (Melrose). Получен 20 августа 1945 г. 14 октября 1949 г. продан в «Игл Эвиэйшн». 15 апреля 1953 г. передан в «Скайуэйз Лимитед». 26 июня 1954 г. во время полета над Германией один двигатель отвалился от крыла, в результате чего самолет потерял управление и упал с высоты 2500 метров в районе города Кириц. Все члены экипажа погибли.

**G-AGNZ** (быв. б/н TS802) **«Монмут»** (Monmouth). Получен 20 августа 1945 г. Передавался в лизинг «Саут Эфрикен Эйрвейз» (временный б/н ZS-BRB). 14 октября 1949 г. продан в «Игл Эвиэйшн». 24 августа 1952 г. совершил вынужденную посадку в поле недалеко от Потсдама из-за пожара в двигателе, в результате чего погиб один член экипажа. В том же году самолет был списан.

**G-AGOA** (быв. б/н TS803) **«Монтроз»** (Montrose). Получен 20 августа 1945 г. 5 июня 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт», где и был списан 9 апреля 1959 г.

**G-AGOB** (быв. б/н TS804) **«Милфорд»** (Milford). Получен 20 августа 1945 г. 5 июня 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». С 30 апреля по 31 июля 1954 г. находился в собственности «Игл Эвиэйшн». 28 февраля 1955 г. продан в компанию «Скайуэйз Лимитед». Списан 31 мая 1963 г.

**G-AGOC** (быв. б/н TS805) **«Мальта»** (Malta). Получен 20 августа 1945 г. 9 мая 1949 г. передан в BSAA, получив имя «Стар Пат» (Star Path). После слияния авиакомпаний возвращен в BOAC 3 сентября 1949 г. 11 ноября того же года разобран на запчасти.

**G-AGOD** (быв. б/н TS806) **«Мидлотиан»** (Midlothian). Получен 20 августа 1945 г. 5 июня 1951 г. был передан в компанию «Лэнкашир Эйркрафт». 28 февраля 1955 г. продан в «Скайуэйз Лимитед», 1 октября 1955 г. – в «Персиан Эйр Сервис» (б/н EP-ADC). Позднее перепродан «Air Liban» (б/н OD-ACP). 8 октября 1958 г. сгорел на земле от случайного пожара.

**G-AGOE** (быв. б/н TS807) **«Медуэй»** (Medway). Получен 20 августа 1945 г. 11 августа 1952 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». 28 февраля 1955 г. продан компании «Скайуэйз Лимитед». Списан 20 апреля 1956 г.

**G-AGOF** (быв. б/н TS808) **«Макдаф»** (Macduff). Получен 20 августа 1945 г. Передавался в лизинг «Саут Эфрикен Эйрвейз» (б/н ZS-ATT). 5 марта 1952 года передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Списан 18 февраля 1955 г.



G-AGOF

**G-AGSL** (быв. б/н TS809) **«Морли»** (Morley). Получен 1 августа 1945 г. 5 июня 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Списан 31 мая 1954 г.

**G-AGSM** (быв. б/н TS810) **«Мэлверн»** (Malvern). Получен 1 августа 1945 г. 5 июня 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Списан 24 августа 1954 г.

**G-AGSN** (быв. б/н TS811) **«Марлоу»** (Marlow). Получен 1 августа 1945 г. 3 августа 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Списан 9 апреля 1954 г.

**G-AGSO** (быв. б/н TS812) **«Марстон»** (Marston). Получен 1 августа 1945 г. 22 ноября 1957 г. передан в «Скайуэйз Лимитед». Списан 27 января 1959 г.

**G-AGSP** (быв. б/н TS813) **«Марлборо»** (Marlborough). Получен 1 августа 1945 г. Списан 18 апреля 1955 г.

Четыре чисто грузовых машины из первой партии передавались на время напрямую из Королевских BBC.

**MW.106.** Получен 18 апреля 1947 г. Возвращен в Королевские BBC 22 апреля 1949 г.

**MW.122.** Получен 9 апреля 1947 г. Возвращен BBC 24 февраля 1948 г.

**MW.167.** Получен 1 мая 1947 г. Передан в «Эйрвейз Трэйнинг» 1 июля 1947 г.

**MW.181.** Получен 8 мая 1947 г. Передан в «Эйрвейз Трэйнинг» 1 июля 1947 г.

После слияния в 1949 г. с BSAA, BOAC получила под контроль заказанные этой авиакомпанией «Йорки» и маршруты, связанные с ними.

**G-AHEY «Стар Квест»** (Star Quest). После слияния авиакомпаний получен BOAC 3 сентября 1949 г. 8 апреля 1952 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». 28 февраля 1955 г. передан в «Скайуэйз Лимитед». В лизинге у компании «Араб Эйрвейз» с 8 июня по 26 сентября 1956 г. (б/н JY-ABZ), получив имя «Петра» (Petra). Списан 27 января 1959 г. Списан 5 ноября 1964 г.

**G-AHFA «Стар Дэйл»** (Star Dale). После слияния авиакомпаний получен BOAC 3 сентября 1949 г. 11 декабря 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Находился в лизинге «Скайуэйз Лимитед» 2 февраля 1953 г., когда пропал над Атлантическим океаном между Азорскими островами и Ньюфаундлендом, выдав в эфир перед этим сигнал «SOS». Поисково-спасательная операция была развернута на площади в 68 000 морских миль, но никаких следов 39 человек, находившихся на борту, не было обнаружено. В качестве дополнительного фактора катастрофы указывалось возможная усталость пилотов (на тот момент находившихся в полете 19 часов без отдыха).

**G-АНФВ «Стар Стрим»** (Star Stream). Получен ВОАС 3 сентября 1949 г. 24 сентября 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Продан в «Эйрспан Трэвел» 27 августа 1954 г. Передан в «Скайвейз Лимитед» 14 января 1955 г. Находился в лизинге в компании «Араб Эйрвейз» с 5 июня по 2 августа 1957 г. (б/н JY-AAC). Списан 31 мая 1963 г.

**G-АНФС «Стар Дью»** (Star Dew). После слияния авиакомпаний получен ВОАС 3 сентября 1949 г. 3 апреля 1952 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Передан в «Скайвейз Лимитед» 28 февраля 1955 г. Продан «Эйр Либан» 13 октября 1955 г. (б/н OD-ACJ). Передан в лизинг «Персиан Эйр Сервис» (б/н EP-ADD). Окончательно выведен из эксплуатации в Бейруте в 1959 г.

**G-АНФД «Стар Мист»** (Star Mist). После слияния авиакомпаний получен ВОАС 3 сентября 1949 г. 5 ноября 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Передан в «Скайвейз Лимитед» 28 февраля 1955 г. Транзитом через ВОАС 11-13 июня 1957 г. продан в «Миддл Ист Эйрлайнз» (б/н OD-ADB). 29 сентября 1958 г. пропал в море между Римом и Бейрутом, предположительно из-за одновременного отказа всех двигателей. Обломки самолета и тела пяти членов экипажа так и не были найдены.

**G-АНФЕ «Стар Виста»** (Star Vista). После слияния авиакомпаний получен ВОАС 3 сентября 1949 г. 4 августа 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Передан в «Скайвейз Лимитед» 28 февраля 1955 г. Списан 4 марта 1960 г.

**G-АНФГ «Стар Глим»** (Star Gleam). После слияния авиакомпаний получен ВОАС 3 сентября 1949 г. 16 января 1952 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Передан в «Скайвейз Лимитед» 28 февраля 1955 г. Списан 4 марта 1960 г.

**G-АНФГ «Стар Хэйз»** (Star Haze). Получен ВОАС 3 сентября 1949 г. 14 сентября 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Передан в «Скайвейз Лимитед» 28 февраля 1955 г. Списан 27 января 1959 г.

**G-АНФН «Стар Глиттер»** (Star Glitter). После слияния авиакомпаний получен ВОАС 3 сентября 1949 г. 22 ноября 1951 г. передан в «Лэнкашир Эйркрафт». Передан в «Скайвейз Лимитед» 28 февраля 1955 г. Транзитом через ВОАС 31 мая – 6 июня 1957 г. продан в «Миддл Ист Эйрлайнз» (б/н OD-ADA). Во время посадки в аэропорту Маскат 11 сентября 1962 г. произошел отказ всех четырех двигателей. Самолет выкатился за пределы полосы и повредил правое крыло вместе с двигателями. Экипаж не пострадал, но самолет был списан.

### «Персиваль Проктор» (Proctor)



Легкий одномоторный самолет связи, способный поднимать в воздух трех человек.

**HM347**. Получен 3 мая 1946 г., возвращен в ВВС 15 декабря 1947 г.

**G-AGTH «Стар Пикси»** (Star Pixie). Получен 3 сентября 1949 г. 1 августа 1951 г. продан в Марокко (б/н F-DAAO). Введен во французский регистр 3 апреля 1952 г. Списан 7 мая 1971 г.

### «Локхид» L-049 «Констеллэйшн» (Constellation)



**G-AHEM «Балморал», 1953 г., аэропорт Хитроу**

Военно-транспортный четырехмоторный самолет. После войны часть оставшихся машин были после переоборудования маркировкой L-049 проданы гражданским авиакомпаниям, в т.ч. и ВОАС.

**G-АНЕJ «Бристоль II»** (Bristol II). Получен 4 апреля 1946 г. 27 мая 1955 г. продан в США компании «Кэпитал Эйрлайнс» (б/н N2740A), в 1958 г. переведен в «Костал Эйр-

лайнс». 19 января 1961 г. возвращен в Великобританию в компанию «Фэлкон Эйрвейз», в декабре того же года передан в «Транс Еуропеан Эйрвейз» (б/н изменен на британский). Через год самолет был списан.

**G-АНЕК «Бервик II»** (Berwick II). Получен 4 апреля 1946 г. 28 февраля 1955 г. продан в США компании «Кэпитал Эйрлайнс» (б/н на N2737A), в 1958 г. переведен в «Костал Эйр-



«Балтимор» в полете

лайнс». 19 апреля 1961 г. продан в «Майами Эйркрафт», а спустя две недели продан в «Империал Эйрлайнз», где и окончил свой путь.

**G-AHEL «Бангор II»** (Bangor II). Получен 6 апреля 1946 г. 27 мая 1955 г. продан в США компании «Кэпитал Эйрлайнс» (б/н N2736A). 28 марта 1961 г. возвращен в Великобританию в компанию «Фэлкон Эйрвейз», а 13 июля того же года передан в «Транс Еуропеан Эйрвейз». 23 мая 1965 г. передан в компанию «Юуравиа», а 30 декабря 1964 г. продан в «Бритэйр Ист Африка» (Britair East Africa) (б/н 5Y-ABF). Списан в 1966 г.

**G-AHEM «Балморал»** (Balmoral). Получен 6 апреля 1946 г. 11 октября 1954 г. продан в США компании «Кэпитал Эйрлайнс» (б/н N2735A). Разбился 12 мая 1959 г. при приземлении в аэропорту Чарльстон. Во время дождя пилот произвел касание полосы с большой скоростью, в результате чего самолет не смог вовремя остановиться и выехал

за пределы ВПП, получив повреждения. В результате пожара погиб один член экипажа и один из 38 пассажиров. Самолет был списан.

**G-AHEN «Балтимор»** (Baltimore). Получен 6 апреля 1946 г. 20 февраля 1951 г. продан в США компании «Лос Энджелес Эйр Сервис» (б/н N74192), в апреле следующего года переведен в «California Hawaiian Airlines». 24 декабря 1953 г. выкуплен израильской авиакомпанией «Эль Аль Исраэль Эйрлайнз» (б/н 4X-AKD). Возвращен в Великобританию в «Юниверсал Скай Турс» 13 февраля 1962 г. (с возвратом старого б/н). 23 мая 1963 г. продан в «Британия Айруэйз Лимитед». Разобран на металлолом 10 сентября 1965 г.

Еще три самолета были приобретены позднее из различных источников.

**G-AKCE «Бедфорд»** (Bedford). Получен 12 августа 1947 г. 27 июня 1955 г. продан в США компании «Кэпитал Эйрлайнс» (б/н N2741A), 1 июня 1961 г. поступил на службу в «Юнайтед Эйрлайнз». 4 августа 1961 г. передан в «Модерн Эйр Транспорт», где и окончил свой путь.

**G-AMUP «Бостон»** (Boston). Получен 6 февраля 1953 г. от компании «Пан Америкен» (быв. б/н N90921). 27 марта 1955 года продан в США компании «Кэпитал Эйрлайнс» (б/н N2738A). Передан в авиакомпанию «Фэлкон Эйрвейз» 4 января 1961 г. с возвратом старого б/н. 13 февраля 1962 г. передан в «Еуропеан Авиэйшн». 23 мая 1963 г. передан в «Британния Эйрвейз», где и был разобран 21 января 1966 г.

**G-AMUR «Барнстапл»** (Barnstaple). Получен 6 февраля 1953 г. (быв. б/н N90927). 28 апреля 1955 г. продан в США компании «Кэпитал Эйрлайнс» (б/н N2739A), 1 июня 1961 г. поступил на службу в «Юнайтед Эйрлайнз». 4 августа – в «Модерн Эйр Транспорт», в 1964 г. – в «Карри Корпорейшн», в 1966 г. – в «Трентон Эвиэйшн», где и окончил свой путь.

### «Виккерс» VC1 «Викинг» (Viking)

G-AHPB. 1948 г.



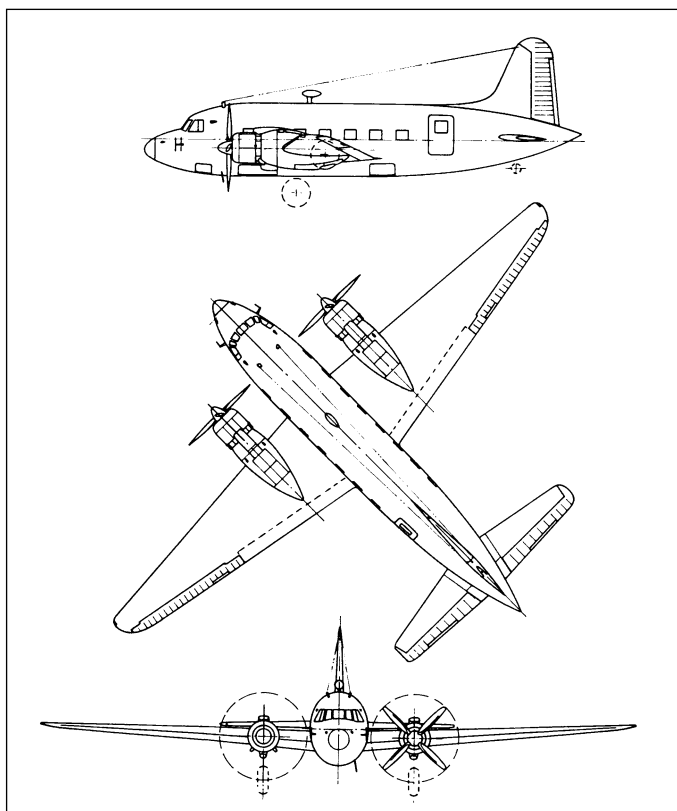
Первый послевоенный гражданский двухмоторный самолет, построенный в Великобритании. Основан на опыте «Веллингтонов» и «Уорвиков», но имел новый фюзеляж. В целом машина оказалась удачна, и большинство самолетов этого типа были переданы в ВЕА в 1946 г., где они вытеснили американские «Дакоты».

**G-AGON.** Получен 27 апреля 1946 г., 1 августа передан в ВЕА. 31 июля 1954 г. продан «Игл Авиэйшн». 21 февраля

1955 г. передан в «В.К.С. Эйр Транспорт». Разобран 31 декабря 1955 г.

**G-AGOM.** Получен 24 апреля 1946 г., 1 августа передан в ВЕА, 11 декабря 1947 г. – в Королевские ВВС (б/н VX141). Разобран в марте 1953 г.

**G-AGRM.** Получен 27 апреля 1946 г., 1 августа передан в ВЕА, 15 августа 1947 г. – в Королевские ВВС (б/н VW215). Списан в 1955 г.



**G-AGRN.** Получен 27 апреля 1946 г., 1 августа передан в BEA, 15 августа 1947 г. – в Королевские ВВС (б/н VW216). Сгорел в городе Саттон 20 февраля 1952 г.

**G-AGRO.** Получен 5 июня 1946 г., 1 августа передан в BEA, 29 июля 1948 г. – в компанию «Джеймс Стюарт Трэвел» (James Stuart Travel). Списан 7 февраля 1949 г.

**G-AGRP.** Получен 5 июня 1946 г., 1 августа передан в BEA, 29 июля 1948 г. – в «Джеймс Стюарт Трэвел», 25 апреля 1949 г. продан в компании «Джордж Слевин Сэйл» (George Slewyn Sale). 11 июня 1951 г. передан в «Хантинг Клуб Эйр Транспорт». 9 января 1958 г. переведен в подразделение «Хантинг Клуб Эйр Сервис». 27 февраля 1958 г. продан в «Оверсиз Эйвэйшн». После серии попыток «оживить» самолет, его списали 28 августа 1962 г.

**G-AGRS.** Получен 4 июля 1946 г., 1 августа – передан в BEA. С 11 февраля по 16 июня 1948 г. находился в BSAA. Далее был передан в «Бритиш Вест Индиан Эйрвейз» (б/н VP-TAV). 1 мая 1957 г. продан в «Индепент Эйр Трэ-



«Викинг» G-AGRP компании «Хантинг Клуб Эйр Транспорт» в Африке



G-AHPC

вел», но спустя 12 дней передан в «Игл Эйвэйшн». 6 июля 1959 г. поступил на службу в «Орион Эйрвейз». 11 августа 1961 г. выкуплен «Юнайтед Доминионс Траст» (United Dominions Trust). Окончательно списан 8 июля 1963 г.

**G-AGRT.** Получен 10 июля 1946 г., 1 августа – передан в BEA. С 11 февраля по 16 июня 1948 г. находился в BSAA. Далее был передан в «Бритиш Вест Индиан Эйрвейз» (б/н VP-TAW). 1 мая 1957 г. продан в «Индепент Эйр Трэвел», спустя 9 дней передан в «Игл Эйвэйшн». Списан 5 мая 1958 г.

**G-AHRA.** Получен BEA 28 октября 1946 г. 15 августа 1947 г. передан в Королевские ВВС (б/н VW214). Разобран 9 мая 1956 г., но окончательно списан только в 1958 г.

**G-AHPB.** Получен BEA 7 ноября 1946 г. С 28 октября 1948 г. по 17 января 1949 г. находился в «Филд Эйркрафт Сервис», затем был передан в компанию «Хантинг Клуб Эйр Транспорт». 9 января 1958 г. переведен в подразделение «Хантинг Клуб Эйр Сервис». 10 июня 1960 г. продан в «Оверсиз Эйвэйшн». 13 мая 1963 г. продан в «Отэйр Интернэйшнл Эйрвейз». Списан 19 февраля 1968 г.

**G-AHPD.** Получен BEA 7 ноября 1946 г. С 28 октября 1948 г. по 17 января 1949 г. находился в «Филд Эйркрафт Сервис», затем передан в компанию «Хантинг Клуб Эйр Транспорт». 8 мая 1951 г. был поврежден после вынужденной посадки в аэропорту Бордо из-за неисправности двигателя. В аварии пострадал только второй пилот.

**G-AHPE.** Получен BEA 12 декабря 1946 г. 21 октября 1948 г. передан в «Эвэйшн Трэйдерс». Далее 3 февраля 1950 г. был передан в «Бритиш Вест Индиан Эйрвейз» (б/н VP-TBV). 16 мая 1958 г. продан в «Индепент Эйр Трэвел». Спустя 20 дней был передан в «Континенталь Эйр Сервис». 6 декабря 1960 г. выкуплен «Оверсиз Эйвэйшн». Списан 22 января 1962 г.

**G-AHPF.** Получен BEA 12 декабря 1946 г. 21 декабря 1948 г. передан в «Эвэйшн Трэйдерс». 3 февраля 1950 г. был передан в «Бритиш Вест Индиан Эйрвейз» (б/н VP-TBC). В 1951 году передан в «Централ Эфрикен Эйрвейз» (б/н VP-YJB). 12 сентября 1957 г. продан «Игл Эйвэйшн» (с возвращением старого б/н). Списан 17 апреля 1958 г.

**G-AHOY.** Получен BEA 28 октября 1946 г. С 29 июля по 20 ноября 1948 г. – в «Джеймс Стюарт Трэвел», затем – в «Филд Эйркрафт Сервис». Передан в компанию «Хантинг Клуб Эйр Транспорт» 17 января 1949 г. 9 января 1958 г. переведен в подразделение «Хантинг Клуб Эйр Сервис». 26 февраля 1958 г. продан С.Дж. Клэйдону. Выкуплен «Инвикта Эйрвейз» 12 февраля 1965 г. Списан 3 февраля 1969 г.

**G-AHOZ.** Получен BEA 28 октября 1946 г. 21 декабря 1948 г. передан в «Эвэйшн Трэйдерс». 3 февраля 1950 г. был передан в «Бритиш Вест Индиан Эйрвейз» (б/н VP-TAZ). В 1951-57 гг. – в «Централ Эфрикен Эйрвейз» (б/н на VP-YJA). 17 сентября 1957 г. выкуплен «Игл Эйвэйшн» с возвращением старого б/н. 20 мая 1958 г. выкуплен «Чэннел Эйрвейз». Разобран 2 мая 1964 г.



**Сокращения:**

BOAC – British Overseas Airways Corporation  
 BEA – British European Airways  
 BSAA – British South American Airways  
 EAA – East African Airways  
 б/н – бортовой номер

**Список используемых источников:****Книги**

1. «Speedbird» – complete history of BOAC. Robin Higham
2. The History of British European Airways: 1946 - 1974. Charles Woodley
3. Douglas DC. Geoff Jones
4. De Havilland Mosquito, The Original Multirole Combat Aircraft. Philip Birtles
5. American Flying Boats and Amphibious Aircraft, An Illustrated History. E.R. Johnson
6. Britain's Imperial Air Routes 1918-1939. Robin Higham
7. The Golden Age of Air Travel. Nina Hadaway
8. Kites, Birds & Stuff – Avro Aircraft. P.D. Stemp

**Авиационные регистры**

1. Великобритания
2. Индия
3. Нидерланды
4. Исландия
5. Франция
6. Австралия
7. Новая Зеландия
8. Америка
9. ЮАР
10. Прочие

**Сайты**

1. <https://siteapps.caa.co.uk/g-info/> – сайт документов британского гражданского авиационного реестра
2. <https://www.planelogger.com/> – сайт частичного американского гражданского реестра
3. [http://www.immat.aviation-civile.gouv.fr/immat/servlet/aeronef\\_liste.html#](http://www.immat.aviation-civile.gouv.fr/immat/servlet/aeronef_liste.html#) – сайт частичного французского гражданского реестра
4. <http://rzjets.net/aircraft/index.php> – агрегатор реестров и произведенных самолетов (от с/н до смены б/н)
5. <http://www.airport-data.com/search/> – еще один регистр
6. <http://www.ab-ix.co.uk/index.html> – сообщество британских авиаисториков
7. <http://m.aerialvisuals.ca/> – сайт поиска фотографий и информации по самолетам
8. <http://aviadejavu.ru/index.htm> – фото и статьи из авиажурналов
9. <http://www.airwar.ru/> – большая авиаэнциклопедия
10. <http://airliner.narod.ru> – сайт энтузиастов гражданской авиации
11. <http://www.baaa-acro.com/> – бюро архива авиапроисшествий
12. <https://aviation-safety.net/> – база данных авиапроисшествий
13. <https://www.pacificwrecks.com/> – база данных авиационных инцидентов на Тихом океане во время Второй мировой войны
14. <http://www.flywiththestars.co.uk/Airline/Fleet/fleet.htm> – полный список воздушного флота BSAA
15. <http://aflyinghistory.com/home> – фотоколлекция редких изображений самолетов гражданской авиации
16. <http://www.britishaviation-ftp.com/index.html> – список всех самолетов, построенных в Великобритании (с/н от постройки до получателя)
17. <http://www.aussieairliners.org/index/australian/austindex.html> – сайт энтузиастов австралийской и новозеландской гражданской авиации
18. <http://www.rsne.com.au/af/planes.htm> – список самолетов British Airways
19. <http://www.hampshireairfields.co.uk/airfields/fleet.html> – список самолетов, принадлежавших BOAC + Aquila Airways
20. [http://www.456fis.org/HISTORY\\_OF\\_THE\\_B-24.htm](http://www.456fis.org/HISTORY_OF_THE_B-24.htm) – история и список B-24
21. <http://www.airwaysmuseum.com/> – сообщество авиационного музея
22. <http://www.letletlet-warplanes.com/2013/10/07/short-sunderland-the-flying-porcupine/> – история производства Short S.25 Sunderland
23. [http://www.oaklandaviationmuseum.org/solent\\_flying\\_boat\\_32.html](http://www.oaklandaviationmuseum.org/solent_flying_boat_32.html) – страница музея авиации в Окленде с информацией о выставленной там летающей лодке G-AGNP
24. [http://www.eastafricanairways.com/eastafricanaircraft\\_lodestar.html](http://www.eastafricanairways.com/eastafricanaircraft_lodestar.html) – список Lodestar, принадлежавших EAA
25. <http://www.goodall.com.au/warbirds-directory-v6/de-havilland.pdf> – список гражданских «Москиты»
26. <http://www.aviationphotocompany.com/> – фотографии самолетов разных лет
27. <http://www.pybyscue.com/Aircraft/serialnumbers.htm> – список произведенных серийных «Каталин»
28. [http://www.joebaugher.com/usaf\\_serials/usafserials.html](http://www.joebaugher.com/usaf_serials/usafserials.html) – серийные номера американских самолетов времен Второй мировой войны
29. [http://www.airwayyachts.com.au/Aircraft/c\\_class.html](http://www.airwayyachts.com.au/Aircraft/c_class.html) – история S.23 с описанием и фото
30. <http://www.ourstory.com/thread.html?t=555020&comments=1> – Avro York в Африке
31. <http://www.avcom.co.za/phpBB3/viewtopic.php?t=183898> – Avro York в SAA
32. <http://www.ukserials.com/> – британские серийные номера самолетов
33. <https://www.thisdayinaviation.com/1-june-1943/> – история сбитой «голландской» «Дакоты»
34. [http://www.british-caledonian.com/BCal\\_DC3\\_Part\\_2.html](http://www.british-caledonian.com/BCal_DC3_Part_2.html) – фотогалерея британских DC-3
35. <http://www.studiegroepvluchtlog.nl/airwar-encyclopedia/aircraft-types/douglas-dc-3-c-47-dakota/> – список довоенных DC-3, принадлежавших KLM
36. <http://www.historyireland.com/troubles-in-ni/ni-1920-present/the-flying-boats-of-foynes/> – история города Фойнс

# Овцы в волчьих шкурах возвращаются

Александр Дашьян

Опыт использования в годы Первой мировой переделанных из грузовых судов псевдо-линкоров (или как они официально именовались «линкоров вспомогательного флота») для введения противника в заблуждение относительно места дислокации флота, показал практически полную не состоятельность этой идеи (см. «Арсенал-Коллекция» №9). Но стоило Великобритании вступить во Вторую мировую, как казалось бы, похороненная идея вновь была извлечена из-под сукна. Впрочем, с учетом того, кто, являлся инициатором «запудривания мозгов немцам» ничего удивительного в этом нет. Уинстон Черчилль, только что в очередной раз получивший пост Первого лорда Адмиралтейства, посчитал, что именно теперь, с развитием авиации и появлением самолетов-разведчиков, фальшивые линкоры могут принести гораздо большую пользу, чем в



«Флотский тендер С», он же «Гермес»



«Флотские тендеры» в Скапа-Флоу



годы Первой мировой – стоит лишь разместить флот таких «обманок» в разных базах, как доверчивые немецкие летчики, конечно же, их заметят, примут за настоящие корабли – и тем самым Германия будет введена в заблуждение относительно силы и истинных намерений Флота Метрополии.

Поскольку согласно плану Черчилля фальшивые линкоры должны были стоять в базах и их использование в открытом море не предусматривалось, в качестве исходного материала вполне могли подойти несамоходные баржи – а это позволяло заметно снизить стоимость всей программы. Всего предусматривалось создание шести макетов линкоров – «Нельсона», «Худа», «Ринауна», «Куин Элизабет», «Вэлианта» и «Ройал Соверена».

Первый морской лорд Дадли Паунд хоть в целом и поддерживал идею введения противника в заблуждение, усомнился в эффективности несамоходных макетов, резонно предположив, что долго стоящие на одном месте «линкоры» как минимум насторожат противника. Этот аргумент возобладал, и макеты решено было делать ходовыми, как и в годы Первой мировой.

Всего было перестроено три судна – два в «линкоры», один – в «авианосец». В качестве доноров послужили пароходы компании «Шоу Севилл лайн». Работы, как и «в прошлый раз» велись в Белфасте на верфи «Харланд энд Вольф» и заключались в воссоздании оригинала в масштабе 5/6 с помощью дерева и парусины. Трюмы заполнялись балластом и пустыми бочками — для придания запаса плавучести в случае повреждения. К ноябрю 1939 г. все

было готово, и фальшивые линкоры и авианосец получили официальное обозначение как «Флотские тендеры», а все соединение – как «Соединение W» (Force W) – видимо, «чтобы никто не догадался».

Первой боевой операцией тендеров стал четырехдневный переход «линкоров» из Белфаста в Росайт, начавшийся 23 ноября – на этот переход возлагались большие надежды – ожидалось что вражеская авиация клюнет на приманку, и это позволит протестировать истребительное прикрытие базы. Налета ждали до 10 декабря, но немцы так и не клюнули. Нет, не потому что раскусили британскую уловку. Они просто прозевали переход. Так или иначе, троица тендеров некоторое время находилась в заливе Ферт-оф-Форт, пока в конце февраля 1940 г. не была переведена в Скапа-Флоу. В главной базе флота она благополучно пережила не один налет вражеской авиации, поэтому понять, удалось ли этой затее Черчилля ввести летчиков Люфтваффе в заблуждение – большой вопрос.

В августе 1940 г. во время сильного шторма тендеры с их массивными надстройками ветром начало сносить с места стоянки, якоря не держали, и лишь экстренные меры позволили избежать посадки на мель. После этого тендеры перевели в Росайт и поставили на прикол.

К лету 1941 г., когда в бесполезности троицы уже никто не сомневался, последовало наконец решение перестроить их обратно в грузовые – тем более настоящий «Гермес» к этому времени японцы успели утопить и его макет уже никого ввести в заблуждение не мог. И вот ведь ирония – единственная потеря среди «тендеров» – именно псевдо-«Гермес». Корабль погиб, следуя на верфь для перестройки обратно в грузовое судно...



**Остов «Флотского тендера С». Верхний снимок сделан в октябре 1941 г.**



### Флотские тендеры

**«Флотский тендер А»** (Fleet Tender A), он же **«Ривендж»** (Revenge), бывший **«Пакеха»** (Pakeha) постройки 1910 г., 10 481 брт. Грузовой пароход компании «Шоу Севилл лайн». Приобретен Адмиралтейством в сентябре 1939 г. и перестроен в корабль-макет. Использовался как корабль-мишень в Ферт-оф-Форте. В июне 1941 г. перестроен в грузовое судно и переименован в «Эмпайр Пакеха» (Empire Pakeha) и находился в ведении министерства транспорта. В 1946 г. возвращен владельцу. Сдан на слом в мае 1950 г.

**«Флотский тендер В»** (Fleet Tender B), он же **«Резолюшн»** (Resolution), бывший **«Вимана»** (Waimana) постройки 1911 г., 8129 брт. Рефрижераторный пароход компании «Шоу Севилл лайн». Приобретен Адмиралтейством в сентябре 1939 г. и перестроен в корабль-макет. В 1942 г. перестроен в грузовое судно и переименован в «Эмпайр Вимана» (Empire Waimana) и находился в ведении министерства транспорта. В 1946 г. возвращен владельцу. Сдан на слом в 1952 г.



**«Пакеха»**



**«Мамари»**

**«Флотский тендер С»** (Fleet Tender C), он же **«Гермес»** (Hermes), бывший **«Мамари»** (Mamari) постройки 1911 г., 10 898 брт. Грузопассажирский пароход компании «Шоу Севилл лайн», приобретен Адмиралтейством в сентябре 1939 г. 4 июня 1941 г. следовал в Чатем для перестройки в грузовое судно. У берегов Норфолка был атакован германской авиацией. Уклоняясь, наскочил на остов танкера «Ахамо» (Ahamo) у Кромера и сел на мель. Уничтожен торпедой германского «шнельбота».

**Ярослав Малиновский**

Перевод с польского Леонида Олюнина



*Миноносец «Кригер» на завершающем этапе испытаний. Бортовой номер еще отсутствует*

## Датские миноносцы типа «Кригер»

### Проектирование и постройка

После реквизиции Германией в начале 1941 года шести миноносцев типов «Драген» и «Глентен» датский флот лишился своих новейших кораблей. Поэтому пришлось добиваться согласия немцев на их замещение, что в условиях достаточно мягкой оккупации оказалось вполне возможным. Германия, на тот момент еще обладавшая значительными военными и материальными ресурсами, могла оказать помощь в поставках судостроительной стали и не препятствовала работе датских фирм в строительстве.

Командование флотом разработало проект миноносца, который фактически являлся модифицированной и улучшенной версией «Глентена». Проект получил обозначение Т41, хотя в документах встречается и написание Т/41. Корабль получался водоизмещением около 330 т, при мощности энергетической установки в 6900 л.с. он был способен развить максимальный ход 29 узлов. Вооружение состояло из двух спаренных стабилизированных 40-мм/60 автоматов «Бюфорс» с коробчатыми щитами\* (на баке и кормовой надстройке) и трех 20-мм автоматов «Мадсен» – двух на банкете на миделе и одного на юте. Традиционно мощным было торпедное вооружение – четыре 450 мм ТА: два двухтрубных поворотных и два неподвижных носовых, расположенных бок о бок. Помимо этого, корабль нес два спаренных 8 мм пулемета «Мадсен» на крыльях мостика, бомбосбрасыватель и два бомбомета. Финальный «штрих» вооружения – минные рельсы для приема мин заграждения. Внешний вид миноносцев представлялся значительно более современным по сравнению с прототипом.

В августе-сентябре 1943 г. были заложены первые три единицы, получившие названия «Кригер», «Краббе» и «Бил-

ле».\*\* Стоит заметить, что строительство третьего началось уже после 29 августа – дня полной оккупации Дании.

После капитуляции Третьего Рейха в мае 1945 г. постройка миноносцев была немедленно возобновлена и продвигалась очень быстро, поскольку немало необходимых конструкций изготовили ранее. Корабли были спущены на воду в мае-сентябре 1946 г. и переданы флоту в 1948-м. На освободившихся стапелях быстро заложили три следующих миноносца: «Бул», «Хаммер» и «Хольм». Флот получил их в 1949-1950 гг.

В датском ВМФ (Sovænet) они были зачислены в класс миноносцев (Torpedobad) и получили тактические номера Т 11 – Т 16. Причем номера «выдавались» в алфавитном порядке, а не в порядке поступления кораблей на службу.

### Описание конструкции

«Кригеры», в отличие от пары своих более крупных предшественников, вновь обрели полубак, занимающий около трети длины корпуса. За носовой надстройкой разместились треногая мачта и широкая, откинута назад дымовая труба. Далее в корму уместились три платформы-банка с артиллерией главного и вспомогательного калибров и торпедные аппараты.

\* В случае неполучения автоматов «Бюфорс» не исключалась установка на корабли 75- и 87-мм, орудий, демонтированных с миноносцев типов «Драген» и «Глентен».

\*\* Миноносцы получили имена погибших в XIX веке датских офицеров: вице-адмирала Стеена Андерсена Билле (Steen Andersen Bille; 1797-1883), второго лейтенанта Петера Буля (Peter Buhl; 1789-1812), командора Рёрда Реньяра Йоханнеса Хаммера (Rord Regnar Johannes Hammer; 1855-1930), орлогс-капитана Петера Кристиана Хольма (Peter Christian Holm; 1807-1864), командор-капитана Петера Грейса Краббе (Peter Greis Krabbe; 1755-1807), контр-адмирала Йохана Корнелиуса Кригера (Johan Cornelius Krieger; 1756-1824).



### Миноносцы типов «Kriger»

Корабль	Тактический №	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
«Krieger»	T 16	21.08.1943	04.05.1946	17.03.1948
«Krabbe»	T 15	21.08.1943	27.06.1946	03.06.1948
«Bille»	T 11	14.09.1943	27.09.1946	15.11.1948
«Buhl»	T 12	25.06.1946	10.09.1947	16.05.1949
«Hammer»	T 13	30.07.1946	23.06.1948	26.04.1950
«Holm»	T 14	12.10.1946	05.02.1948	15.10.1949

Стандартное водоизмещение 329 т, полное - 398 т, длина корпуса 63,90 м, ширина 6,38 м, осадка 2,33 м.

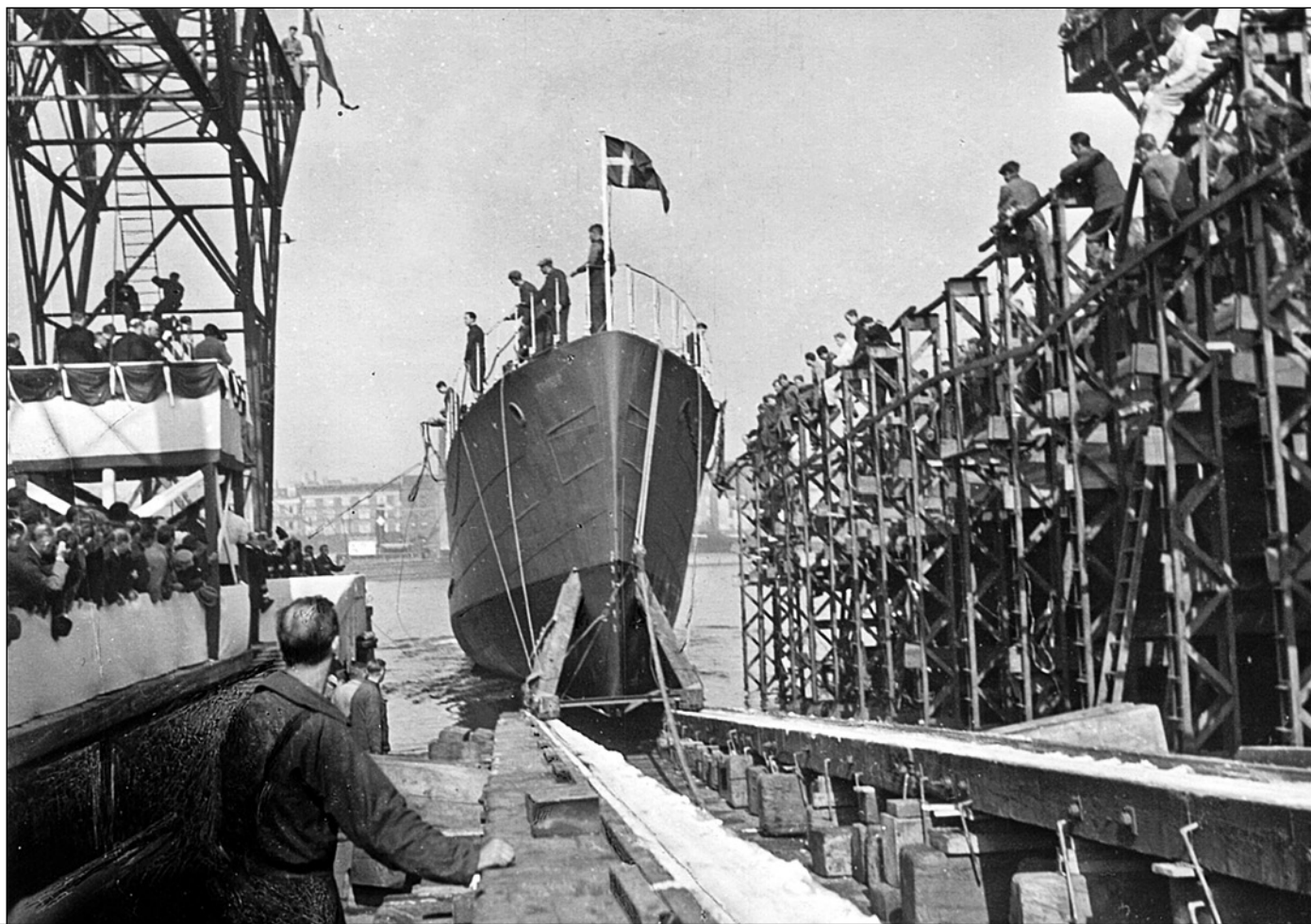
Энергетическая установка, как и на предшественниках, паротурбинная. Турбины изготовлены фирмой «Атлас» – главным поставщиком датского флота. Миноносцы получили по два агрегата мощностью 6900 л.с., работающих через редуктор на два гребных вала. Пар для них вырабатывали два котла, отапливаемых мазутом, продукты горения выводились в общий дымоход. Максимальная скорость 29,4 уз., дальность плавания при этом достигала 445 миль.

Артиллерийское вооружение значительно отличалось от проектного. Вместо 40-мм «Борфоров» корабли получили по три немецких одноствольных 37-мм/80 автомата SK C/30 на полубаке и двух кормовых платформах. Особняком выделялся «Краббе», имевший на корме одноствольный автомат, а на носу спаренный. Любопытно, но датские источники утверждают, что такой состав «главного калибра» имела вся первая тройка миноносцев, однако доступные

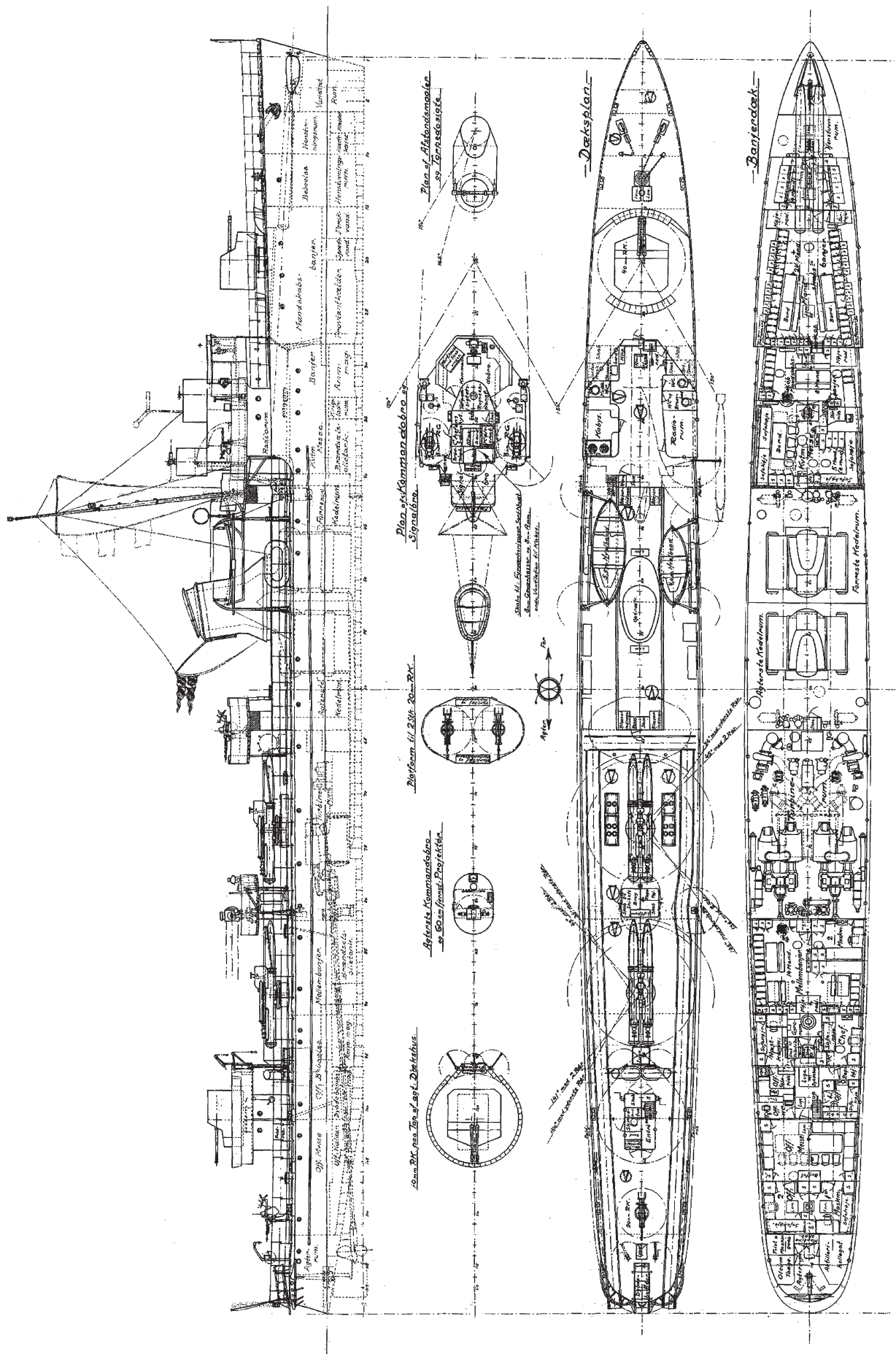
фотоматериалы этого не подтверждают. Автомат имел углы вертикального наведения -10...+85°, дальность стрельбы 8500 м, скорострельность 80 выстр./мин, вес снаряда 0,725 кг, начальная скорость 1000 м/с. Автоматы C/30 были сняты с разоруженных немецких рыболовных траулеров, выполнявших в годы войны функции тральщиков или охотников за подводными лодками, и доставшихся датчанам после капитуляции Германии.

Артиллерийское вооружение дополняли два одноствольных 20-мм/60 автомата «Эрликон» M/42 LvSa закупленных в Англии. Их разместили на площадке за дымовой трубой. И здесь особняком также стоял «Краббе», несший третий такой автомат на банкете между торпедными аппаратами. Автомат M/42 имел питание из барабанных магазинов, углы вертикального наведения -10...+90°, дальность стрельбы 4000 м, теоретическую скорострельность 475 выстр./мин, массу снаряда 121 г, начальную скорость 838 м/с.

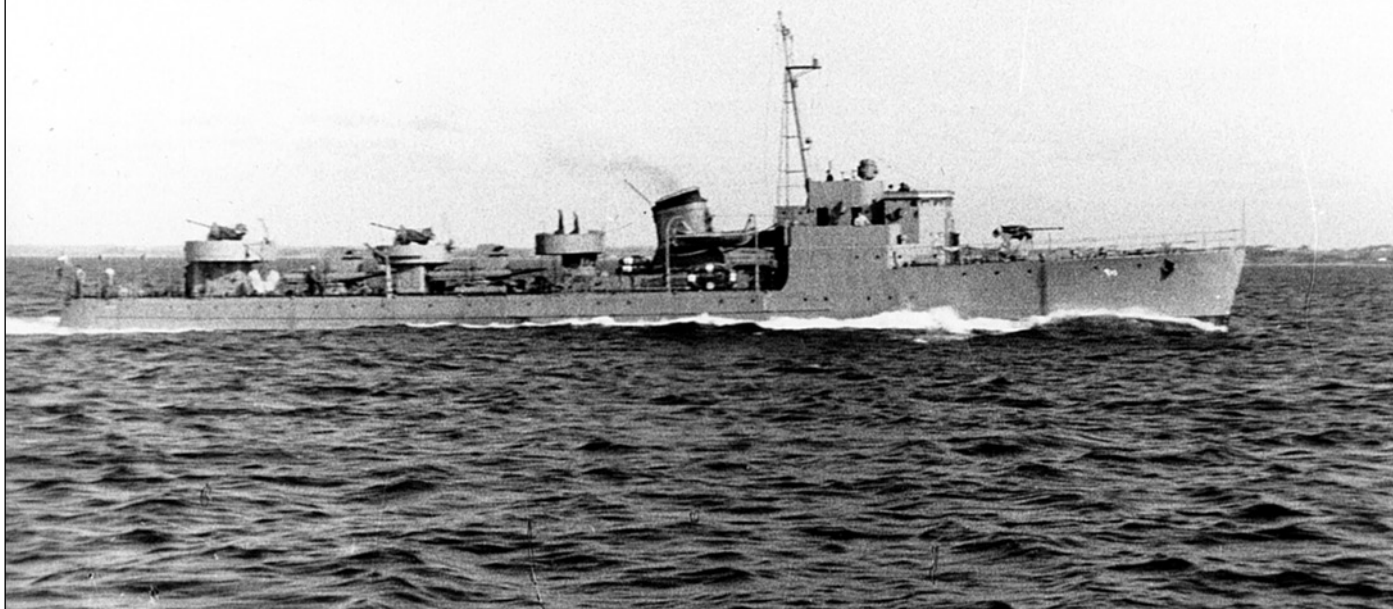
Подобно своим предвоенным прототипам, миноносцы типа «Кригер» получили сильное торпедное вооружение,



Спуск на воду миноносца «Кригер» 4 мая 1946 г. – спустя фактически год после капитуляции Германии. Левый нижний угол фото ретуширован.



**Миноносец «Билле» во время приемных испытаний, хорошо видно размещение вооружения на корабле**



**«Краббе» вскоре после вступления в строй. Хорошо видны отличия корабля от остальных «братьев-близнецов»: спаренный 37-мм носовой автомат, три одноствольных 20-мм автомата, крышки носовых торпедных аппаратов и размещение РЛС**







*«Хаммер» с нанесенным экспериментальным камуфляжем, очень напоминающим немецкий времен войны.*

причем отличающееся от проектного. Вместо двухтрубных на них установили трехтрубные 450-мм аппараты с защитными экранами торпедистов.\* Их изготовили уже после окончания войны. Как и в случае с «Витфельдом», существует непонятный момент все с тем же «Краббе». На публикуемой в данной статье фотографии на нем видна крышка носового торпедного аппарата – как на его довоенных предшественниках «Драгене» и «Глентене».

Для поражения подводного противника на кораблях в районе кормовой надстройки размещались два бомбомета М/33 (шведские). Их дополнял бомбосбрасыватель.

Кроме того, миноносцы несли минные рельсы для приема мин заграждения и могли принимать либо 40 «шариков» типа «12», либо 50 типа «9». Для их погрузки по правому борту (практически на миделе) имелась кран-балка.

Какие-либо приборы управления артиллерийским огнем (дальномеры, целеуказатели) на кораблях отсутствовали. Главный калибр вел стрельбу «на глазок». Единственным помощником комендорам служил боевой 60-см прожектор. В начале карьеры единственным обладателем РЛС из всей шестерки являлся уже знакомый «Краббе».

В качестве рабочих плавсредств и средств спасения использовались две шлюпки и пара спасательных плотов (под шлюпками).

Экипаж миноносцев состоял из 70 человек, из них 7 офицеров. Нижние чины размещались в носовой части кораблей; офицеры и унтер-офицеры – в кормовой.

### Служба и модернизации

Начальный период службы миноносцев не выходил за рамки каких-либо военных стандартов (применительно к Дании) – короткие патрули в заливах и проливах и действия в западной части Балтики. Это продолжалось почти два года, но в 1950 году Дания вступила в НАТО, и стало ясно, что корабли типа «Кригер» мало соответствуют стандартам организации – изменились приоритеты и страте-

гия датского флота. Главной угрозой теперь становились подводные силы советского Балтийского флота.

Поэтому на рубеже 1950-1951 гг. миноносцы прошли переоборудование и перевооружение, и были переклассифицированы в патрульные корабли (Patruljebad). В соответствии со стандартами НАТО, они получили новые бортовые тактические номера: «Кригер» – Р575, «Краббе» – Р574, «Билле» – Р570, «Буль» – Р571, «Хаммер» – Р572, «Хольм» – Р573. Переоборудование в первую очередь коснулось торпедного вооружения кораблей – неперспективные более ТА демонтировали. Сняли и все три немецких 37-миллиметровки, заменив их шведскими 40-мм/60 «Бюфорсами» М/36 LvSA. Характеристики данного автомата: углы вертикального наведения -15...+90°, дальность стрельбы 9800 м, скорострельность 120 выстр./мин, вес снаряда 1 кг, начальная скорость 850 м/с.

Демонтировали и 20-мм автоматы. Хотя датские источники это опровергают, на фотографиях кораблей после перевооружения они отсутствуют. Прежние бомбометы заменили на британские Mk.6, увеличив их число до четырех – по паре на каждый борт. Для их быстрой перезарядки смонтировали небольшие кран-балки. На корме разместили еще один бомбосбрасыватель.

Переделали мачту, значительно усилили ее конструкцию и разместив на верхушке радар обзора надводной обстановки. На «Хольме» антенна РЛС располагалась ниже, чем у остальных собратьев. Корабли получили гидролокаторы – пост операторов разместили на месте первого торпедного аппарата. Прожектор сдвинули ближе к мачте.

Экипаж сократился до 65 человек, офицерский состав остался прежним. После переделки максимальное водоизмещение составило 402 т.

В 1954-1956 гг. корабли вновь перевооружили – автоматы М/36 заменили более совершенными М/48 LvSA с дли-

\* Интернет-сайт Navalhistory.dk сообщает о калибре торпед 452 мм, но это, безусловно, опечатка.



**«Буль» после перевооружения и переоборудования в патрульный корабль.**



ной ствола 70 клб со следующими характеристиками: углы вертикального наведения 10...+90°, дальность стрельбы 12 600 м, скорострельность 240 выстр./мин, вес снаряда 0,95 кг, начальная скорость 1000 м/с. Заметим, что «Хольм» получил только два таких автомата – носовой и кормовой, третий в средней части корабля не устанавливался.

Служба всей шестерки оказалась весьма непродолжительной. Уже 1 апреля 1959 г. они были исключены из состава флота и в дальнейшем постепенно отправились на слом.

### Небольшой итог

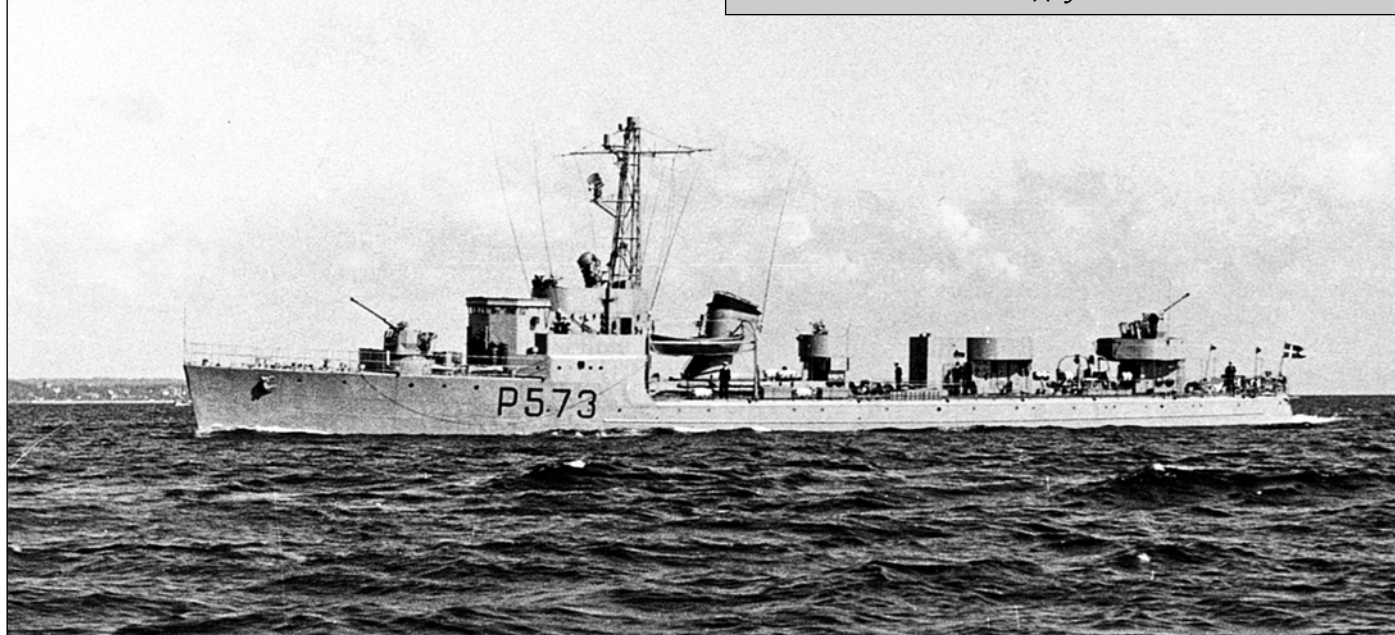
Миноносцы типа «Кригер», безусловно, являлись не слишком удачными кораблями, что было продиктовано историей их постройки. Спешное проектирование, а затем и постройка для замены кораблей, реквизированных Германией, обусловило устаревшую конструкцию с ограниченными

боевыми возможностями. Миноносцы были вскоре быстро перестроены и отнесены к классу сторожевых кораблей, а де-факто явились просто охотниками за ПЛ, более соответствующими советским БО типа «Кронштадт» (проект 122-бис). В этой роли они проявили себя значительно лучше, но строительство новых кораблей ОВРа вынудило командование датских ВМС исключить их состава флота всего после 10-12 лет службы.

### Библиография

Дашьян А.В. Корабли Второй мировой войны. ВМС Польши и стран Скандинавии (Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии) // «Морская Коллекция», 2005, №3.  
Breyer S., Leichte und mittlere Artillerie auf deutschen Kriegsschiffen // «Marine-Arsenal», Sonderheft Bd.18, 1999.  
Steensen Steen R. Vore Torpedobaade gennen 75 ar. - Kobenhavn, 1952.  
Wisman T. «Huitfeldt» & «Willemoes». - Helsingør, 2006.  
Jane's Fighting Ships 1959/60.  
Сайт [www.navalhistory.dk](http://www.navalhistory.dk).

**«Хольм» с оставшимися двумя 40-мм автоматами**





**«Виккерс» 474 «Уорвик» (б/н G-AGEK)**



**1. «Шорт» S.30 «Эмпайр» (б/н G-AFCZ «Клэр»)**

**2. «Шорт» S.30 «Эмпайр» (б/н ZK-AMC «Аваруа»)**

**3. «Шорт Хит» (G-AGJM «Хит»)**

**4. «Авро» 685 «Йорк» (б/н G-AGSO «Марстон») в аэропорту Хитроу, 1956 г.**







**«Локхид Лоудстар» (б/н G-AGIH) в экспозиции музея Гардемоэн близ Осло. Самолет имел длинную историю. Он был передан Финляндии напрямую из Королевских ВВС, имел б/н OH-SIR и использовался авиакомпанией «Сир-Эйр» до 1985 г. Впоследствии был реконструирован в Британии (именно ради этого ему и был присвоен старый б/н).**

