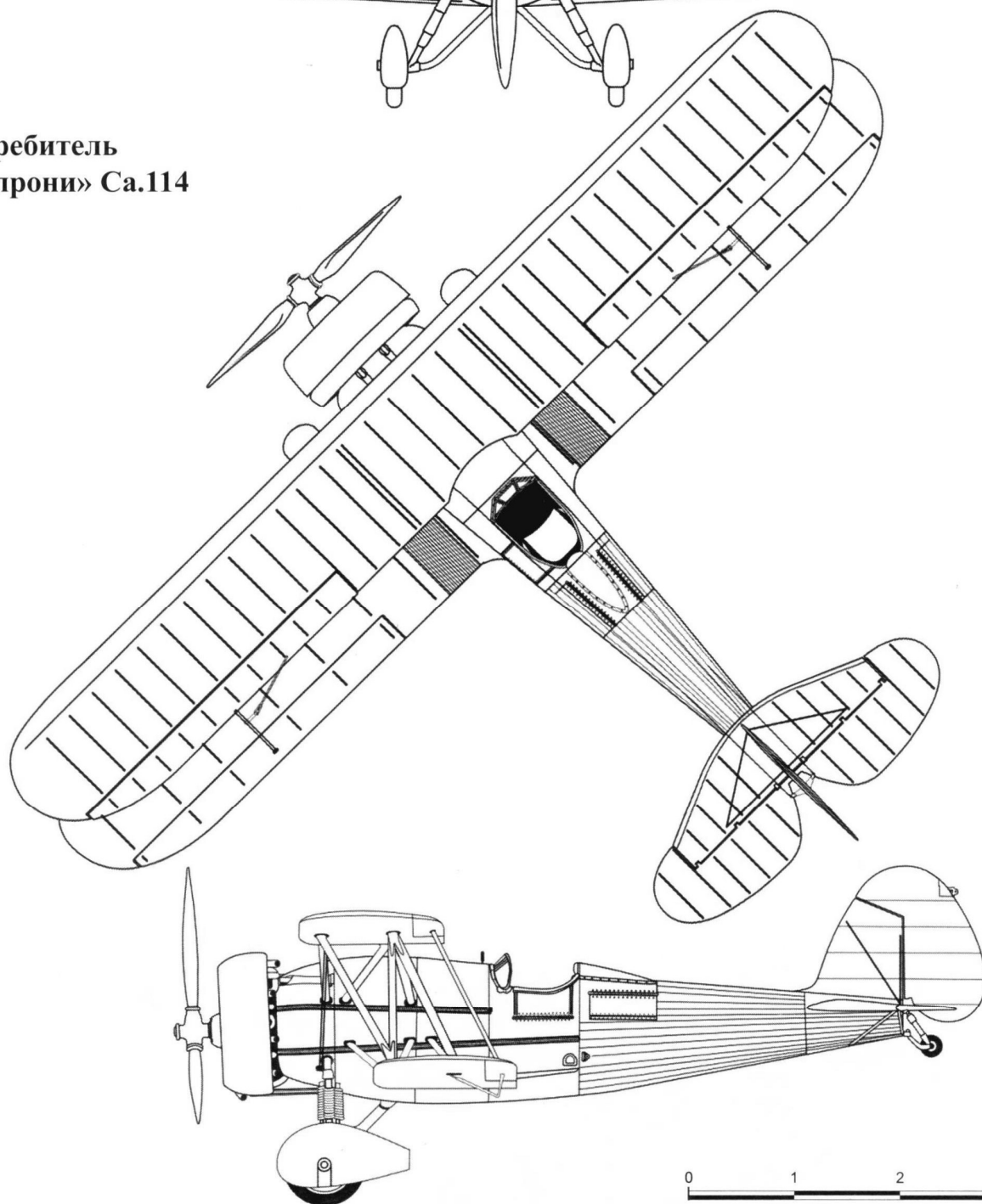
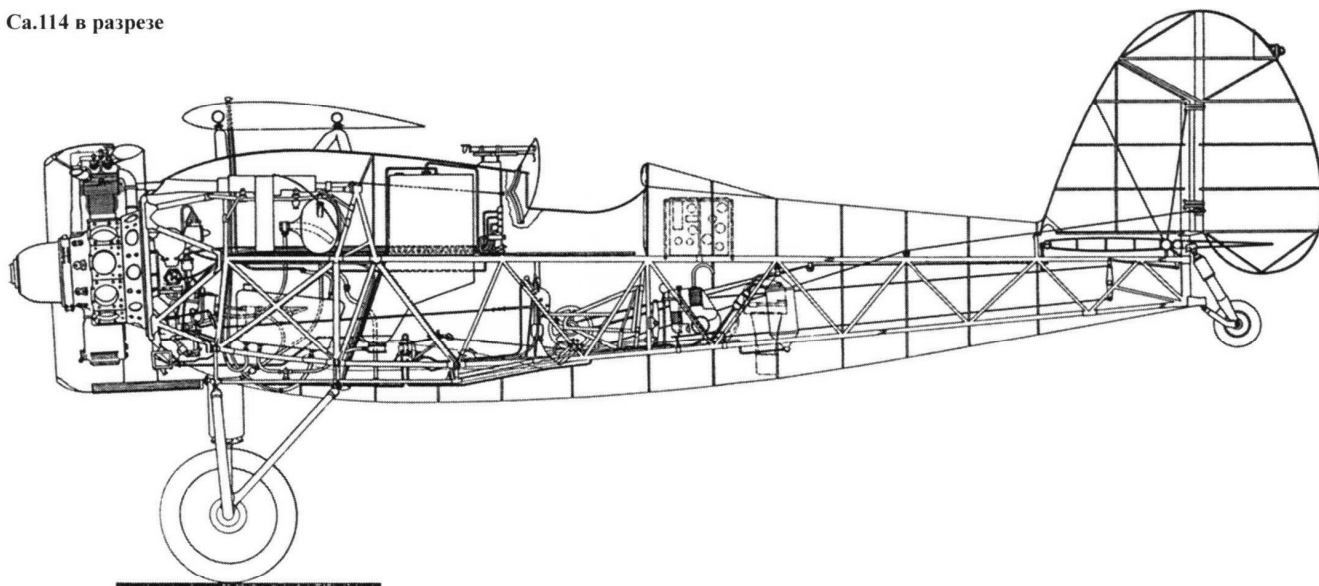


Истребитель
«Капрони» Са.114



Ca.114 в разрезе



Компания «Капрони» продемонстрировала свою расторопность, и в декабре 1934 года все самолеты уже были готовы. Разобранные бипланы погрузили в Генуе на пароход «Мамели» («Mameli»), и в начале января 1935 года они прибыли в Лиму, а затем доставлены на столичную авиабазу Лас-Пальмас (Las Palmas), где их собрала бригада итальянских инженеров и техников, присланных компанией «Капрони». При этом выяснилось, что по условиям заключенного еще в 1933 году соглашения, район верховьев Амазонки был частично демилитаризован и, соответственно, базирование в том районе, как планировалось первоначально, поплавковых истребителей невозможно. Так что все Ca.114 собрали в колесном варианте, а

комплекты поплавков заняли свое место на складах в Кальяо (Callao).

Девятью новенькими самолетами укомплектовали свежесозданную 2-ю истребительную эскадру (Segundo Esquadron de Caza, 2 EC) на базе Чиклайо (Chiclayo) в 770 км севернее Лимы. Командиром нового подразделения стал подполковник Руис (Ruiz). Но затем, так как процесс формирования затянулся, машины временно включили в состав 1-й эскадры (Primer de Esquadron Aviacion, 1 EA) на базе Лас-Пальмас. «Капрони» получили бортовые номера от I/2-C-1A до I/2-C-9A. Перуанские пилоты занялись интенсивной (по перуанским меркам, конечно) летной подготовкой под руководством итальянских специалистов, прибывших

для помощи в освоении Ca.114. Три оставшихся «итальянца» попали в состав Авиационной школы «Хорхе Чавес» (Escuela de Aviacion Militar «Jorge Chavez», EAM), где получили бортовые номера E/I-C-4A, E/I-C-7A и E/I-C-11A.

17 апреля 1935 года с базы Лас-Пальмас поднялась и отправилась на аэродром Чиклайо группа из четырех Ca.114. Ее возглавил сам Руис, оставив командовать эскадрилей капитана Гильена (Guillen). Прибыв в Чиклайо, пилоты совершили несколько ознакомительных полетов, а 21 апреля вернулись в Лиму. 5 октября 1935 года сборка и испытания самолетов были закончены, и в соответствии с приказом командующего ВВС Перу 2-я эскадра приступила к перебазированию на свою базу. В 10 утра девять Ca.114 и столько же Ca.111 покинули Лас-Пальмас и через четыре часа благополучно прибыли в Чиклайо.

Первую потерю перуанские Ca.114 понесли 4 сентября 1937 года. Утром этого дня лейтенант Фуллер (Fuller) взлетел на E/I-C-7A с аэродрома Лас-Пальмас. Он должен был провести обычные воздушные стрельбы на полигоне Лурин (Lurin) южнее Лимы. Через 15 минут полета двигатель неожиданно отказал, и Фуллер совершил вынужденную посадку на крестьянском поле. Самолет врезался в деревья и был серьезно поврежден, Фуллер получил тяжелые ранения. Искореженный самолет был вывезен в Лас-Пальмас, где с него сняли все детали, пригодные для дальнейшего использования, а остальное так и лежало в ангаре до 1940 года, а затем отправилось на слом.

Еще один «Капрони» ВВС Перу потеряли 18 августа 1938 года, когда неподалеку от Чиклайо разбился I/2-C-6A. Самолет был почти полностью разрушен, пилот – старший лейтенант Фриас



Инструктор в кабине Ca.114 из состава авиашколы в Лас-Пальмас



Перуанские и итальянские пилоты, конец 1935 года

выдвигались на передовые аэродромы Тумбес (Tumbes) и Талара (Talara). В начале июня численность этих эскадрилий довели до пяти самолетов в каждой за счет «Капрони» из учебной эскадрильи.

Увеличение числа полетов не прошло даром. 26 июня 1941 года самолет XXI-43-3, пилотируемый лейтенантом Гьерваси (Gervasi), при полете на малой высоте зацепил землю и получил серьезные повреждения. Пилот отделался легкими ранениями и уже через пару недель снова поднялся в воздух. Поврежденный самолет отправили на завод «Капрони» в Лиме, где он был восстановлен.

5 июля 1941 года началась давно ожидаемая война с Эквадором. XXI ЕС была переброшена к северной границе Перу для прикрытия сухопутных войск и других подразделений САР. 42-я эскадрилья, базирующаяся на приграничном аэродроме Тумбес, совершила несколько боевых вылетов накрытие гидросамолетов «Фэйри Фокс» («Fairey Fox») из 72-й разведывательной эскадрильи (72 Esquadrilla de Informacion Terrestre, 72 EIT). Также истребители прикрывали армейские подразделения и штаб TON, расположенный неподалеку от их аэродрома.

Самолеты 43-й эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Талара, занимались сопровождением бомбардировщиков Ca.310 из XI бомбардировочной эскадры (XI Esquadron de Bombardeo, XI EB).

23 июля 1941 года перуанские сухопутные войска начали наступление на широком фронте и вступили на территорию Эквадора, ВВС страны прикрывали наступающие войска и наносили удары по противнику. Утром этого дня тройка Ca.114 из 42-й эскадрильи (XXI-42-1, XXI-42-2 и XXI-42-4) сопровождала группу «Фоксов» из 72 EIT. Пилотировали истребители капитан Роса (Roca), лейтенанты Виндер (Winder) и Гарсес (Garcés). Сопроводив своих подопечных, летчики решили провести патрулирование в районе Пуэрто-Боливар.

Неожиданно они заметили небольшой эквадорский военный корабль, это был авизо «Атауальпа» («Atahualpa»). Перуанские истребители сделали три захода на противника, обстреляв его из пулеметов. По донесениям пилотов, они нанесли кораблю повреждения, но по эквадорским данным он отделался лишь несколькими пулевыми отверстиями в надстройках – ни потерь, ни сколько-нибудь заметных повреждений не было. Впрочем, столь же безуспешным был и ответный зенитный огонь.

31 июля было заключено перемирие, остановившее боевые действия, а 29 января 1942 года после долгих и трудных переговоров в Рио-де-Жанейро был подписан мирный договор.

По окончании войны перуанские ВВС провели «инвентаризацию» своих самолетов. По ее результатам четыре Ca.114, оставшихся в боеспособном состоянии, передали в 28-ю учебную эскадру (28 EI), остальные отправили на слом. С включением Перу в программу ленд-лиза нужда в устаревших и изношенных бипланах вроде бы отпала, но еще некоторое время их продолжали использовать в качестве учебных, обеспечивая запчастями за счет «каннибализации».

15 октября 1941 года во время учебного полета в районе Ломо де Корвина (Lomo de Corvina) упал в море самолет 28-4-7. Пилот, курсант Риверо (Rivero), погиб, его тело нашли только через три дня. Еще один Ca.114 (28-4-6) был потерян 14 мая 1943 года при достаточно комичных обстоятельствах. Во время выполнения фигур высшего пилотажа из кабины вывалился пилот, курсант Альфаро (Alfaro). Раскрыв парашют, он благополучно приземлился, а «беспилотный» самолет врезался в землю на одной из улиц района Сан-Исидро (San-Isidro). По счастливой случайности, никто не пострадал. Курсант докладывал, что оборвались привязные ремни, но ходили упорные слухи, что Альфаро просто не пристегнулся. В июле 1943 года авиационный атташе США стал свидетелем учебного боя между «старыми против-

Тактико-технические характеристики самолета «Капрони» Ca.114

Размах, крыла, м	10,5
Длина самолета, м	7,7
Площадь крыла, кв.м	25,62
Вес пустого, кг	1310
Полетный вес, кг	1656
Мощность двигателя, л.с.	530
Максимальная скорость, км/ч	355
Практический потолок, м	4500
Дальность, км	600
Вооружение	2 x 7,7 мм

никами» – самолетами Ca.114 и «Хок» II. «Капрони» показал свое превосходство за счет преимуществ в маневренности, с легкостью заходя противнику в хвост. Последние два оставшихся в составе ВВС Перу Ca.114 были списаны в ноябре 1944 года.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ САМОЛЕТА «КАПРОНИ» СА.114

Одноместный одномоторный самолет-истребитель смешанной конструкции, биплан с небольшим выносом верхнего крыла вперед. Интересно, что правая консоль была длиннее левой на 70 мм для компенсации момента от вращения винта. Фюзеляж – каркас из стальных труб, обшивка носовой части до кабины пилота – алюминиевые листы, остальная часть фюзеляжа обшивалась полотном. Крыло двухлонжеронное, каркас из дерева, обшито полотном. Все рули, как и киль, имели деревянный каркас и тканевую обшивку. Элероны – на верхнем и нижнем крыльях. Рули высоты и поворота с роговой аэродинамической компенсацией. Шасси неубирающееся, с хвостовым колесом, колеса – в обтекателях. Колеса основных стоек тормозные, 750x125 мм.

Силовая установка – один 9-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения («одинарная звезда») «Альфа Ромео Меркуриус» (лицензионная копия ПД «Бристоль Меркьюри» IV). На первом опытном образце, построенном для конкурса (ММ.238), стоял двигатель «Пьяджо Стелла» IX RC 1 (лицензионная копия ПД «Гном-Рон» 9К «Мистраль»).

Вооружение – два синхронных пулемета «Виккерс» калибром 7,7 мм, установленных в фюзеляже перед кабиной пилота.

Самолет оборудовался приемопередающей радиостанцией R.A.80/1 и фотоаппаратом AGR 61. Пилот имел кислородную маску с баллоном. В кабине размещался ручной огнетушитель.

Юрий ПАХМУРИН,
иллюстрации из архива автора