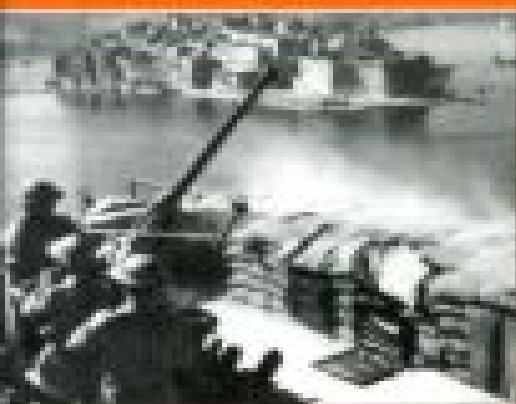


ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

# ПЬЕДЕСТАЛ



ПИТЕР Ч. СМИТ

## Annotation

Перед Вами одна из первых книг известного историка Питера Чарльза Смита, которая посвящена операции "Пьедестал" — прорыву самого крупного английского конвоя на осажденную Мальту в августе 1942-го года. Ни один подобный конвой ранее не обладал таким эскортом, и ни один не встречал такого мощного противодействия вооруженных сил Оси. Питер Смит подробно, с привлечением источников обеих сторон, освещает подготовку и ход этой операции, ставшей самой грандиозной конвойной битвой Второй Мировой войны. Перевод с английского издания 1982-го года.

---

- [Смит Питер Ч](#)
  - [Предисловие переводчика](#)
  - [Предисловие к английскому изданию](#)
  - [Глава 1](#)
  - [Глава 2](#)
  - [Глава 3](#)
  - [Глава 4](#)
  - [Глава 5](#)
  - [Глава 6](#)
  - [Глава 7](#)
  - [Приложения](#)
    - [Приложение 1](#)
    - [Приложение 2](#)
    - [Приложение 3](#)
    - [Приложение 4](#)
    - [Приложение 5](#)
    - [Приложение 6](#)
- [notes](#)
  - [1](#)

- [2](#)
  - [3](#)
  - [4](#)
  - [5](#)
  - [6](#)
  - [7](#)
  - [8](#)
  - [9](#)
  - [10](#)
  - [11](#)
  - [12](#)
  - [13](#)
  - [14](#)
  - [15](#)
  - [16](#)
  - [17](#)
  - [18](#)
  - [19](#)
  - [20](#)
  - [21](#)
  - [22](#)
  - [23](#)
  - [24](#)
  - [25](#)
-

**Смит Питер Ч**  
**Пьедестал**

# Предисловие переводчика

## *Решающие конвойные битвы*

Если верить нашей историографии, то предмета данной книги вообще не существует в природе. Попробуйте найти хотя бы в одном из советских/российских официальных изданий термин «конвойная битва» или «*convoy battle*». Не существует его, не существует в принципе. Для наших адмиралов, а вслед за ними и для историков, которые в силу объективных обстоятельств носили погоны со звездами не того калибра и были вынуждены преданно заглядывать адмиралам в рот, проводка морского конвоя, похоже, представлялась даже не военной операцией. Где уж тут говорить о битве. Это просто арифметическая задача из учебника для четвертого класса. «Из пункта А в пункт Б вышел товарный поезд. Из пункта Б в пункт А навстречу ему вышел пассажирский...» И так далее. Самым наглядным примером такого вопиющего непонимания были истории с конвоями PQ-17 и PQ-18. Наше политическое (ну ему-то такой взгляд еще простителен) и военное руководство смотрели на происходящее, но просто не понимали его сути. Перечитайте телеграммы Сталина, перечитайте мемуары адмиралов Кузнецова и Головки. До них так и не дошло, что имели место две крупнейшие битвы стратегического масштаба. Первая завершилась тяжелейшим поражением союзников, даже разгромом. Во второй неимоверным напряжением сил англичанам удалось одержать тяжелую, кровавую победу. Нет, по мнению нашего командования не произошло решительно ничего замечательного. Просто на

железнодорожной ветке из пункта А в пункт Б кто-то неправильно перевел стрелку, и один состав кувыркнулся с насыпи, хотя и не целиком. Да, неприятное происшествие, но не более того. И единственное, что их волнует — это задержка с прибытием очередного товарного состава. О чем тут вообще говорить, если даже термин «Битва за Атлантику» неизменно сопровождался эпитетами «так называемая» или «пресловутая». При этом за Эль-Аламейном, Дюнкерком, Арденнами право называться «битвой» все-таки сохранялось. А вот огромную кампанию решающего стратегического масштаба наше командование, наша историческая и военная наука не видели в упор. Между прочим, рекомендую хотя бы для сравнения посмотреть состав сил Королевского Флота, привлекаемых для обеспечения проводки любого из полярных конвоев, и силы, которые англичане бросили в погоню за «Бисмарком». При том, что «Бисмарк» вышел в океан один-единственный раз, а полярные конвои отправлялись чуть ли не ежемесячно.

Интересен еще один момент. Я достаточно хорошо знаком с западной историографией, так вот, даже те авторы, которые искренне (или неискренне) называют Эль-Аламейн и Монте-Кассино решающими битвами Второй Мировой войны, нигде и никогда не употребляют термин «*so called*» — «так называемый» — по отношению к событиям на Восточном фронте. А у нас — свободно и даже обязательно. Нет, большевистское хамство, по-видимому, неистребимо, как не истребим класс люмпенов, в адмиральских погонах и без них.

О чем, собственно, можно говорить, если даже злосчастный Таллинский переход у нас не заслужил определения «битва». Так, мелочь, либо «переход», либо «эвакуация». Иногда попадаетесь «операция», но не чаще одного раза из пяти. Причем дело не в привычной тенденции замалчивать чудовищные потери

в людях и кораблях. Суть в том, что основной удар пришелся на транспорты, а это вовсе не на военные корабли. И, следовательно, о результатах Таллинского перехода должна голова болеть у Министерства морского транспорта, а не у главнокомандующего ВМФ. Вы будете смеяться, но первые сведения о наших потерях во время этой битвы я увидел в книге «История мореплавания», выпущенной в 1972 году в издательстве «Транспорт», как «учебное пособие для высших учебных заведений ММФ». Все Воениздатовские книги хранили гордое молчание на сей предмет. Процитируем адмирала Кузнецова: «Попытка врага уничтожить силами авиации основной костяк кораблей КБФ оказалась безуспешной». Остальные издания пишут то же самое. Причем я совершенно убежден: это ни в коем случае не лицемерие. Наши моряки **действительно так думали**. «Киров» уцелел, а потоплены там 20, 50 или 80 транспортов — уже не важно.

Поэтому даже представить себе, что какой-то конвой мог иметь стратегическое значение, наши адмиралы не могли органически. А такие конвои англичанам приходилось проводить не единожды. Самым хорошим примером являются многочисленные конвои WS — «Специальные Уинстона», которые доставляли войска и оружие на Африканский театр. Перевозки американской армии в Европу тоже заслуживают подобного определения.

Но, разумеется, совершенно отдельно для англичан стоят Мальтийские конвои. Это видно хотя бы из того, что каждый из них получал отдельное названия — «Гарпун», «Вигерес», «Пьедестал» и так далее. То есть, командование Королевского Флота рассматривало каждый из них как специальную операцию, а не дежурную проводку группы транспортов. Даже на том же Средиземноморском театре было множество

литерных конвоев, всякие там MG, MA и тому подобные, хотя в 1941 году переход в Грецию был немногим менее опасен, чем прорыв на Мальту. И все-таки, Мальтийские конвои занимали совершенно особое положение.

Однако конвой «Пьедестал» выделяется даже среди них. Просто взгляните на силы, привлеченные к этой операции. Два линкора! Четыре авианосца! До создания Британского Тихоокеанского флота и Оперативного Соединения 57 ни разу еще англичане не сводили вместе 4 своих авианосца. А уж включить их в непосредственное сопровождение конвоя... Такого, между прочим, не было ни разу за всю войну ни на одном театре. И это было не случайно.

Ситуация на театре складывалась самая тяжелая. Войска Роммеля стояли под Эль-Аламейном. Наступать они больше не могли, однако сумели в очередной раз разгромить армию Окинлека, попытавшуюся перейти в атаку. Сокрушительными налетами германской авиации Мальта была превращена в сплошные развалины. Ее авиация была уничтожена, итальянские конвои снова начали прорываться в Северную Африку, поэтому никто не мог поручиться, что в ближайшем времени Роммель не нанесет новый удар, который станет для англичан роковым. Вдобавок перед Мальтой вплотную встал призрак голодной смерти. Командование Оси не подозревало, насколько остров был близок к капитуляции, причем **даже без высадки десанта!** Для меня это тоже стало откровением. Например, в книге «Пьедестал» вы найдете упоминание о специальном выпуске мальтийской газеты, посвященном сдаче острова! Хорошо еще, что этот тираж не пригодился. Но какова предусмотрительность...

Когда я спросил у автора книги, как это могло получиться, ведь не было вражеской высадки, Питер Смит ответил, что кормить население острова стало просто нечем. Гарнизон еще имел какие-то запасы



продовольствия, но не гражданское население. Чтобы спасти его, приходилось капитулировать. И опять же, в который раз перед нами проявляется коренное различие образа мышления «загнивающей буржуазии» и истинных коммунистов-ленинцев. Они предпочли закопать на Пискаревском кладбище 800 тысяч ленинградцев (это по самым оптимистическим оценкам, сколько их погибло на самом деле, мы не узнаем никогда), но не сдавать «колыбель революции». Избави бог, я не утверждаю, что следовало сдать Ленинград. Я просто сухо констатирую, что советское командование даже не думало (какое там — пыталось) проводить никаких операций, подобных «Пьедесталу». Мрут себе — туда им и дорога. А вот коварные британские империалисты не могли допустить гибели мальтийцев. Хотя, казалось бы, что им до населения колонии. Не Бирмингем же, в конце-то концов. Но предпочли спасти, хотя это им стоило очень дорого.

В памяти были свежи провалы июньских операций «Гарпун» и «Вигерес», когда из 17 транспортов на Мальту удалось провести всего 2, поэтому командование Королевского Флота решило не рисковать и привлекло для обеспечения конвоя совершенно неслыханные силы. Но и противник хорошо подготовился к встрече конвоя. Развернулась жестокая битва, в которой обе стороны понесли большие потери, причем потери англичан оказались заметно выше. Но свою задачу они решили, 5 транспортов из 14 прорвались на Мальту. Остров был спасен. Англичане удержали свои позиции на Средиземноморском театре, и уже осенью 1942 года союзники перешли в контрнаступление по всем направлениям. Высадка в Марокко и Алжире, Эль-Аламейн... Битва действительно оказалась решающей. И конвоем «Пьедестал» завершилась легендарная сага Мальтийских конвоев

британского флота, каждый из которых, безусловно, заслуживает отдельной книги.

С конвоем ONS-5 дело обстояло несколько иначе. Это был рядовой, ничем не примечательный атлантический конвой. Особенными были только обстоятельства. Совсем недавно в Атлантике разыгралась крупная битва, в которой союзники потерпели крупное поражение.

В первые 20 дней марта немецкие подводные лодки в Северной Атлантике добились необычных успехов против четырех конвоев (HX-228, HX-229, SC-121 и SC-122), идущих на восток, потопив 38 из примерно 200 судов, что составило около 20 процентов. Вдобавок был потоплен эсминец «Харвестер». Эти потери вызвали настоящий шок в Адмиралтействе, причем дело даже не в процентах, а в том, что удар получила система конвоев. Заговорили о «кризисе», даже о «сомнениях». Скорее всего, это была просто нервная реакция, что-то вроде нокдауна после неожиданно пропущенного сильного удара. Но ведь нокдаун — это еще далеко не нокаут, и до поражения на атлантических коммуникациях в марте 1943 года было гораздо дальше, чем где-нибудь летом 1942.

Как-то само собой забылось, что 11 других конвоев прошли в марте невредимыми, и еще один конвой (HX-230) потерял от подводных лодок всего одно судно, к тому же отставшее от общего строя. И сразу после этих трагических событий конвой SC-123, в состав охранения которого был включен эскортный авианосец «Боуг», не потерял ни одного судна.

Но Дениц не сдался и подготовил новое крупное наступление. К 1 мая в море находились около 60 подводных лодок, сведенных в 4 группы. Они патрулировали на границе «Черной Дыры», в которой конвои не имели прикрытия базовых самолетов, и ждали своего часа. Их жертвой должен был стать

идуший на запад конвой ONS-5. В составе его охранения не было эскортного авианосца. Впрочем, конвой столкнулся с такой погодой, что вряд ли палубная авиация смогла бы что-нибудь сделать.

В ходе последовавшей многодневной битвы ONS-5 потерял 13 судов, однако корабли эскорта в ответ потопили 6 подводных лодок. Гибель еще 2 лодок косвенно связана с битвой вокруг ONS-5. Да, немецкие подводники в очередной раз нанесли серьезный урон конвою. Однако заплатили они за это слишком дорого. 8 подводных лодок за 13 транспортов? Такое соотношение потерь было неприемлемо для Деница. Но худшее ждало его впереди. Вскоре немцам уже пришлось разменивать **две** лодки на **одно** судно. Конвои все-таки выиграли свою битву, хотя и не без труда. И перелом в этой борьбе совершенно четко обозначился именно с конвоя ONS-5. Хотя заявление, что этот конвой обеспечил победу в Битве за Атлантику, было бы, наверное, слишком смелым.

### ***Вечно позавчерашние***

Давным-давно, в совершенно доисторические времена, советские газеты просто обожали заголовки типа «Вечно вчерашние». В статьях говорилось о западногерманских реваншистах, которые спят и видят, как вернуть границу по Одру-Нейссе. Натурально, поминалось, что в годы войны канцлер Штраус служил в Вермахте. Как ни странно, доля истины в этих статьях имелаась. Трудно уважать людей, живущих вчерашним днем и требующих возвращения прошлого. Ведь грядущей трансформации Европы и мирного объединения Германии все эти «союзы судетских немцев» не предвидели. Но скажите на милость, как тогда назвать людей, которые тоскуют не о том, что

было 5 лет назад, а о порядках и нравах 50-летней давности? Скажем, если бы те же немцы начали кричать о восстановлении не Третьего, и даже не Второго Рейха, а королевства Пруссия? Как бы вы их тогда назвали? Правильно подумали, именно так бы и назвали. А вот к людям, тоскующим по Советскому Союзу «образца 1937 года» у нас почему-то принято относиться совершенно серьезно. С ними дискутируют, к ним прислушиваются, им внимают. На свет вытаскиваются пропыленные лозунги, обветшалые постулаты, омерзительно воняющие могильным гнильем идеи. Снова раздаются призывы заняться «врагами народа и государства». Я что-то опять путаю? Ах, склероз... Это Рейнхард Гейдрих приказал начальнику подотдела IV-B4 РСХА Адольфу Эйхману заниматься «врагами народа», Иосиф Сталин — железному наркому Николаю Ежову или еще кто-то кому-то?

В свое время Советский Союз совершенно серьезно собирался воевать со всем остальным миром вместе взятым. Это прямо следовало из программы КПСС, в которой говорилось о ликвидации мировой капиталистической системы. Ведь эта самая система отнюдь не собиралась самоликвидироваться, значит, ее нужно было уничтожить насильственно, то есть путем вооруженной агрессии. И если меня будут убеждать, что СССР наштамповал 80 тысяч танков, больше чем весь остальной мир вместе взятый, исключительно по причине своего зубодробительного миролюбия, я, простите, не поверю. Именно поэтому и рухнул так называемый «социализм», что не могла одна отдельно взятая страна состязаться со всем остальным миром. Итак, говорит адмирал флота Чернавин: «Кто мог подумать, что нечеловеческие усилия по поддержанию паритета с западным миром будут сведены к нулю...» В свое время наши идеологи любили издеваться над

лозунгом «Пушки вместо масла», который, мол, в ходу у проклятой буржуазии. Но вот беда, собственному народу они предложили куда более мрачный вариант: «Пушки вместо хлеба». Без масла еще прожить можно, хотя и будет очень плохо. Но вот без хлеба жить еще никому не удавалось. И ведь прекрасно понимали, что творят, иначе не говорили бы о «нечеловеческих усилиях». Впрочем, эти усилия требовались от нас с вами, а не от адмиралов.

И вот опять возникает отвратительное ощущение «дежа вю». Снова мы слышим знакомые вопли. Мы опять живем в осажденной крепости, фронт опять проходит по каждой улице и в каждом доме. Черная лапа ЦРУ тянется... Или не ЦРУ? С ЦРУ у нас, кажется, наступила пламенная любовь и вечная дружба. Но все равно чья-то лапа определенно тянется. И мы должны бдить и защищать. Почему мы не можем сократить призыв? Да потому, что не хватает людей для защиты «священных рубежей». Это Садового кольца что ли? В общем, если в «Морском сборнике» печатается высказывание американского министра обороны о том, что в США в армию ежегодно поступают служить 77 тысяч человек, но это как-то много, и пора бы подсократить приток добровольцев, то, разумеется, это все маскировка коварных замыслов американского империализма, оголтело рвущегося к мировому господству. Зато если российский министр обороны бодро утверждает, что наш призыв в 350 тысяч человек не гарантирует защиты границ и требуется увеличить его этак раза в два, это безусловное доказательство врожденного миролюбия российской военщины. Причем в унисон ему раздаются кликушеские вопли про угрозу, патриотизм и священный долг. Причем вся эта камарилья охотно предоставляет **нашим** детям защищать и умирать. Что-то ни во время действительной срочной службы, ни позднее, когда я

много ездил по частям в качестве представителя завода, я не видел ни одного депутатского отпрыска, ни одного генеральского наследника «на должностях рядового и сержантского состава». Эти детишки подлинных патриотов предпочитают защищать Россию, не вылезая из публичных домов Амстердама и казино Лас-Вегаса, пока их папаши гонят **наших** сыновей на смерть за депутатские квартиры и генеральские оклады.

Знаете, я довольно плохо отношусь к коммунистам, но все-таки они соблюдали хоть какие-то приличия. Все наверняка знают о печальной судьбе Якова Джугашвили или о гибели на фронте Рубена Ибаррури. Но есть множество других примеров. Недавно я узнал, что сын Хрущева в году войны служил летчиком-истребителем и погиб на фронте. Его самолет был найден только через полвека после окончания войны. Ну, о смерти обоих сыновей Деница писали достаточно много. Менее известно, что внук Вильгельма II принц Оскар-Вильгельм фон Гогенцоллерн тоже погиб на фронте. Но ведь всякие там генеральные секретари, гросс-адмиралы и императоры не указка российскому депутату. У него своя, особенная гордость...

Нет, российская военщина не изменилась ни на иоту, она все также намерена воевать со всем миром. Где уж тут призыв сокращать? Доказательства? Да сколько угодно! Вот недавно попала мне в руки книга адмирала Капитанца «Флот в русско-японской войне и современность», выпущенная издательством «Вече» в 2004 году. Не книга, а просто песня! Интересующая нас цитата находится на странице 343. «В основе реформирования ВМФ должно быть его новое качественное состояние на базе современной науки и новейших технологий. Это создание сбалансированного флота для решения задач «флот против берега» и «флот против флота» на базе высокоточного оружия,

единого информационного поля и автоматизированных систем управления; флота, способного противостоять любой группировке ВМС отдельно взятых прибрежных государств, не исключая ВМС НАТО и ВМС США, в случае необходимости их силового сдерживания». Ну, как, узнаваемо? Снова нас призывают готовиться к войне против всего мира! Господи, ну сколько можно?! Все течет и ничего не меняется!

В первых рядах героической борьбы за возвращение в прошлое, как всегда, идут бойцы идеологического фронта, наши доблестные историки. Иногда берешь в руки только что вышедшую книгу, и вдруг тебя охватывает сомнение: а, может быть, это просто переиздание чего-то старого и замшелого. Присматриваешься повнимательнее. Нет, это вам не сочинения приснопамятного Шпанова, никакой не «Первый удар». Вполне современные книги из серии «Война и мы». Вот только лексика почему-то старая. Мало того, что старая, так, вдобавок, какая-то полупечатная. Фашисты и прочие либерал-демократы там исключительно говнюки, сволочи, ублюдки, засранцы, выродки, трусы и подонки. Интересно, прямую матерщину редактор что ли вычеркнул? Впрочем, в каком-нибудь 1937 году, когда СССР находился на положении осажденной крепости, такой лексикон был очень даже уместен.

Однако, сейчас на дворе вроде бы уже XXI век, или мне это только кажется? Возьмем две разные книги двух разных авторов, но под одинаковыми названиями: «Асы и пропаганда».

Одна повествует нам о разоблачении дутых побед Люфтваффе и пестрит примерно следующими выражениями:

Страница 9. «Таким дегенератам места под солнцем не должно быть».

Станица 33. «И стадо «элиты нации» начнет тупо, убежденно и уверенно эту ложь повторять».

Страница 37. «Шнобелевский лауреат».

Страница 305. «Вторая версия — наглая брехня по многим причинам». Там же: «Когда он диктовал свои мемуары, то был уже в возрасте сивого мерина».

Небрезгливый человек найдет и много других, не менее красочных выражений. Вторая книга посвящена разоблачению достижений немецких подводников. Здесь мы встречаем чуточку иные примеры.

Страница 30. «Именно Лемп потопит ее <«Атению»> в первый день войны. Впоследствии он потопит еще линкор «Бархэм» (в конце 1939 г.), несколько других кораблей и судов Англии». Разве интересует автора то, что линкор «Барэм» был потоплен в 1941 году U-331 под командованием оберлейтенанта Ганса-Дидриха фон Тизенгаузена?

Страница 70. «В глазах каждого человека, способного не принимать на веру весь этот пропагандистский блеф и включить свои мозги, ореол знаменитых немецких асов тускнеет, и на самом деле они оказываются не такими уж «самыми крутыми», как их раскрутили». На этой же странице мы видим и «"дующих в струю" отечественных "демо-либерально-реформаторских" историков».

Страница 90. «Для королевского флота Ее Величества». Потрясающее открытие — Георг VI, оказывается, женщина!!!

Страница 115. «Прибыв в базу, он <Кречмер> получил приказание прибыть к Деницу и отчитаться о потоплении крейсера «Нельсон». Дениц и Кречмер не подозревают, что «Нельсон» линкор? Или это автор не подозревает?

Страница 456. «Кроме того, торпедами и артогнем было повреждено 6 транспортов, тральщик, **сторожевой монитор**». Как сказал классик: «Это что



еще за географические новости?» Сторожевой монитор...

Страница 487. «Советские дипломаты — посол в Англии Майский и военно-морской атташе адмирал Харламов на совместном заседании с высшими офицерами английского Адмиралтейства убедительно доказали подлую роль их Первого лорда адмирала Паунда». Там же: «В конечном итоге разгромили «Тирпиц», стоявший в базе, действительно английские самолеты».

Ладно, простим ни за что не отвечающим авторам безграмотность и невежество. Хотя замечу мимоходом, что таких писак не то, что в приличный дом, в дворницкую не везде пустят. А у нас нормально. Люди **правильно** понимают историю и еще **правильнее** ее излагают.

Но вернемся опять к адмиральской книге. Я как-то уже говорил, что смеялся над пассажирами Суворова-Резуна, разоблачавшего дремучее невежество нашего генералитета, но все это было как-то умозрительно. Меня не интересовали дела сухопутные, и что там пишут гареевы, анфиловы, мерцаловы меня не слишком волновало. Но вот мы держим в руках **адмиральское** творение. Если оно отличается от упомянутых трудов, то лишь еще более вопиющей безграмотностью. Чтобы обвинение не было голословным, опять займемся цитированием адмирала Капитанца.

Страница 34. «Япония была бедна стратегическим сырьем; так, в 1896 г. в стране добывали нефти всего 31 тыс. тонн, чугуна 26 тыс. тонн, а стали только 1 тыс. тонн». Подскажите, в каких шахтах добывают железо и сталь? Или их качают прямо из скважин?

Страница 35. «Особенно реакционную роль играли феодалы и так называемые самураи».

Страница 36. Состав японского флота: «Шесть броненосцев, четыре броненосных крейсера и шесть

легких крейсеров». Это откуда взялись легкие крейсера, появившиеся только 20 лет спустя? Тем более что на странице 39 говорится о 6 броненосцах и 8 броненосных крейсерах.

Страница 39. «Русский флот на Тихом океане в количественном и качественном отношении разительно уступал японскому, исключая броненосцев». Как говорят в Одессе: «Что вы можете сказать за этих бычков?»

Страница 39. «Еще хуже было с бронированием: из четырех русских крейсеров по существу броненосными могли считаться только «Россия» и «Рюрик», но и они не имели полной броневой защиты по ватерлинии». «Громобой» и «Баян» как-то растворились в пространстве. Причем они-то были забронированы лучше двух упомянутых крейсеров вместе взятых.

Страница 41. «Всего в Порт-Артуре имелось 116 орудий различного калибра, из которых 108 были развернуты на приморском фронте». Это что, весь сухопутный фронт защищали 8 орудий? Понятно, почему японцы Артур захватили.

Страница 48. «На пути нормального развития военной мысли в России стояли: экономическая и политическая отсталость страны, кабальная зависимость царизма от империалистов Запада, противонародная политика господствующих классов крепостников и крупной буржуазии».

Страница 49. «Достаточно сказать, что радиоаппаратура, изобретенная А.С. Поповым за 10 лет до русско-японской войны в недрах русского флота, закупалась за границей». **Изобретенная в недрах?! Я молчу...**

Ну, разумеется, русские совершали подвиг за подвигом.

Страница 55. «Два оставшихся в живых матроса заперлись в трюме и отказались сдаться японцам. Они

открыли кингстоны и затопили корабль, погибнув вместе с ним». Это про «Стерегущий». Но ведь еще во время той же войны басня была опровергнута! Или адмирал Капитанец об этом до сих пор не знает?

Страница 93. «Варяг» огнем с обоих бортов стал наносить меткие удары по ближайшим японским кораблям, нанес серьезные повреждения двум крейсерам и потопил один миноносец противника». Опять потопленный миноносец...

Ну, а под занавес два перла, причину рождения которых я понять не могу.

Страницы 54, 55 и далее. «Русские военные суда». Это что такое? Всю жизнь я был убежден, что военные только **корабли**, а торговые — это **суда**.

Справочник по кораблям Русско-японской войны, начиная от страницы 416 и далее. Скорость измеряется в **узлах в час!!!** Знаете, если у нас вот **такие** адмиралы, то стоит ли удивляться современному состоянию флота и Вооруженных Сил в целом?!

Впрочем, есть один вариант объяснения, но верен он или нет — не знаю. Адмирал Капитанец к этой стряпне непричастен, потому что по моему скромному разумению, даже российский адмирал знает, что не существует «узлов в час». Книгу, скорее всего, писал какой-нибудь полуграмотный — вру! — четвертьграмотный, однавосьмаяграмотный журналист, адмирал подмахнул ее, не глядя, и получил законно заработанный гонорар. Но тогда адмиралу можно вменить другой, ничуть не меньший грех. Ему глубоко наплевать на порученную работу. Он не считает необходимым проверить ее даже бегло. То есть, проявляет глубочайшую безответственность. Какой вариант хуже (глупость или наплевательское отношение) — не берусь судить.

## ***Все могут короли?***

Точнее было бы задать вопрос: все может Королевский Флот? Я уже писал, что во время Второй Мировой войны британский флот, пусть даже он и был то ли вторым, то ли третьим по силе, уже представлял не более чем жалкую тень самого себя вековой давности. Но при этом он был вынужден вести такую войну, какая не предусматривалась даже для флота в золотую эпоху безраздельного господства на морях. Королевский Флот оказался вынужденным воевать сразу на трех океанах: в Атлантике, в Арктике, в Индийском. А если сюда добавить еще Средиземное море, где бои велись с ничуть не меньшим размахом и напряжением, то станет понятной нервная реакция англичан на упреки Сталина по поводу задержки конвоев. Тут бы со своими заботами справиться, где уж о чужих думать, тем более что происходило все это летом 1942 года, в период наибольших успехов Оси. Рассмотрим только события с марта по август.

Мальта в осаде. Остров может капитулировать в любой день. Мартовская попытка провести конвой из Александрии закончилась провалом. Из 4 транспортов 2 были потоплены в море, 2 прорвались на Мальту, но были уничтожены прямо в гавани еще до окончания разгрузки. Из примерно 40000 тонн грузов остров получил только 7500 тонн. Британский флот для прикрытия конвоя использовал 4 легких крейсера, 1 крейсер ПВО, 18 эсминцев и эскортных миноносцев, но успеха не добился, зато — зато! — понес серьезные потери. 20 марта возле Тобрука подводная лодка U-652 торпедировала и потопила эскортный миноносец «Хейтроп», 24 марта возле Мальты подрывался на mine и затонул эскортный миноносец «Саутволд», 26 марта возле Сиди-Баррани подводная лодка U-652

торпедировала и потопила эсминец «Ягуар». В тот же день на Мальте во время воздушных налетов были потоплены эсминец «Лиджен» и подводная лодка Р-39.

Налеты немецкой авиации на Мальту продолжаются. 1 апреля в гавани потоплены подводные лодки Р-36 и «Пандора». 4 апреля потоплена греческая подводная лодка «Главкос». 5 апреля тяжело поврежден эсминец «Галлант», отремонтирован не был, потоплен тральщик «Абингдон». 6 апреля при попытке прорваться в Гибралтар эсминец «Хэйвок» вылетел на берег возле мыса Бон, погиб. 9 апреля в сухом доке тяжело поврежден эсминец «Ланс», не восстановлен. 11 апреля в гавани потоплен эсминец «Кингстон». 11 апреля возле Тобрука немецкая авиация топит эсминцы «Лайвли», «Джакел», «Киплинг». 8 мая при выходе из гавани на mine подрывается и гибнет подводная лодка «Олимпус».

Наступает июнь 1942 года, англичане отправляют два конвоя на Мальту: с запада — «Гарпун», с востока — «Вигерес». 6 транспортов первого сопровождают 1 линкор, 2 авианосца, 4 крейсера, 18 эсминцев и эскортных миноносцев, другие корабли. 11 транспортов второго прикрывают 8 крейсеров, 26 эсминцев и эскортных миноносцев.

Из состава конвоя «Гарпун» на Мальту прорываются только 2 транспорта. Цена — соответствующая. Эсминец «Бедуин» и миноносец «Куявек» потоплены, повреждены 2 крейсера и 3 эсминца. Из 11 транспортов второго конвоя были потоплены 2, на Мальту не прибыл ни один. При этом немецкой были потоплены эсминец «Нестор» и миноносец «Эйрдейл». Подводная лодка U-205 торпедировала и потопила легкий крейсер «Хермайона». Немецкий торпедный катер потопил эсминец «Хэсти». Повреждены еще 2 крейсера. Мимоходом 12 июля немецкая подводная лодка U-77 топит эскортный миноносец «Гроув».

Итого за 4 месяца вокруг Мальты были потоплены 1 легкий крейсер, 11 эсминцев, 5 эскортных миноносцев, 5 подводных лодок, не считая более мелких кораблей. Много кораблей были повреждены.

В это же время на севере в Россию отправляются конвои PQ-12 и PQ-13 (март), PQ-14 и PQ-15 (апрель), PQ-16 (май), PQ-17 (июнь). Начиная с PQ-12, все арктические конвои прикрывают главные силы Флота Метрополии. При этом англичане понесли следующие потери: 1 мая эсминец «Пенджаби» протаранен и потоплен линкором «Король Георг V»; 2 мая свои же корабли по ошибке потопили подводную лодку «Ястжеб»; 2 мая потоплен крейсер «Эдинбург»; 14 мая потоплен крейсер «Тринидад». И все это, опять же, не считая тральщиков и других мелких кораблей. За 4 месяца Флот Метрополии был вынужден провести в Арктике 6 операций с участием главных сил, привлекая даже американские корабли.

Напомним также, что в марте союзников вышибли из Голландской Ост-Индии, с огромными для них потерями. Потом был рейд авианосцев адмирала Нагумо в Индийский океан, который заставил англичан спешно перебрасывать крупные силы. Не прекращалась битва на североатлантических конвойных маршрутах...

Ну и венчает все операция «Пьедестал» в Средиземном море, для проведения которой англичанам пришлось мобилизовать вообще весь свой флот — от Исландии до Индийского океана. Степень напряжение сил лучше всего демонстрируют переходы эсминца «Кеппел» под командованием одного из антигероев PQ-17 капитана 2 ранга Брума. Июль 1942 года, Арктика, сопровождение конвоя PQ-17. Август 1942 года, Средиземное море, сопровождение конвоя «Пьедестал». Сентябрь 1942 года, Арктика, сопровождение конвоя PQ-18. При этом учтите, что мечется по всем океанам корабль, построенный

четверть века назад. Интересно, от хорошей ли жизни англичанам приходилось так усиленно эксплуатировать корабли прошлой войны? Наверняка, с большей охотой они привлекли бы свои стандартные эсминцы постройки 1930-х годов. Но... «Иных уж нет, а те далече». Приходилось выкраивать их того, что имелось. И совершенно ясно, что постоянно вести операции подобного размаха британский флот уже просто физически не мог. А тут впереди маячила операция «Торч».

Еще одной иллюстрацией тяжелого положения Королевского Флота является откровенно слабое сопровождение атлантических конвоев, которые, как мы помним, были для Великобритании жизненно важными. Конвой из 50 (в среднем) транспортов сопровождают 5-7 эскортных кораблей. Конечно, изобретенная адмиралом Хортоном система групп поддержки облегчала положение, но не настолько, чтобы оно могло считаться полностью удовлетворительным. В то же время следует отметить, что эти 5 фрегатов и корветов были гораздо более надежным прикрытием, чем десяток немецких «раумботов» и спешно переоборудованных траулеров.

Рассмотрим историю со злосчастными конвоями SC-122 и HX-229. Плановая таблица Командования Западных Подходов предусматривала, что SC-122 будет сопровождать эскортная группа В-5, а конвой HX-229 — эскортная группа В-4. Кроме того, из Англии была специально прислана 40-я эскортная группа, которая должна была сопровождать конвой HX-229А. На бумаге все выглядело гладко. Но вот какой была ситуация в действительности?

Группа В-5 капитана 2 ранга Ричарда Бойла была ветераном Битвы за Атлантику и была сформирована еще в 1940 году, хотя последние 9 месяцев 1942 года

по просьбе американцев действовала в Карибском море. Флагманом группы был достаточно новый эсминец «Хэйвлок». В состав группы входили 2 старых эсминца: «Волонтер» и «Уорвик», а также 5 корветов: «Годетиа» и «Баттеркап» (оба с бельгийскими экипажами), «Пимпернел», «Лавендер», «Саксифрейдж». И здесь возникает первое «но». «Уорвик» отсутствовал, хотя его место занял новый фрегат «Суэйл». Замена вполне достойная, если не считать того, что новичок пока не сработался с командой. Другим мелким нюансом было то, что «Волонтер» стоял в сухом доке. После перехода через Атлантику вместе с конвоем ON-168 в корпусе старого эсминца открылись течи. Однако ремонт планировалось завершить быстро, и эсминец должен был догнать конвой по дороге.

Группа В-4 капитана 2 ранга Э. Дэя, которой предстояло прикрывать конвой НХ-229, тоже была достаточно опытной. Флагманским кораблем Дэя тоже был новый эсминец типа «Н» — «Хайлендер». Однако группа растеряла чуть ли не все корабли своего основного состава. Эсминец «Уинчелси» стоял в ремонте в Англии и потому отсутствовал. Эсминец «Вими» ремонтировался в Исландии и в операции также не участвовал. Вместо него спешно прислали четырехтрубник «Беверли». Из 6 корветов, обычно входивших в В-4, в наличии имелись только «Абелиа», «Анемона», «Пенниурт» и канадский «Шербрук». Остальные вышли из строя после серьезных штормов, с которыми столкнулся конвой ONS-169 по пути в Америку. «Хайлендер» тоже пришлось поставить в док для заделки течей. Кроме того, на эсминце предстояло сменить обтекатель гидролокатора. «Пенниурту» также требовался ремонт, так как на нем возникли проблемы с машиной. «Абелиа» и «Шербрук» пока еще находились в море, сопровождая остатки ONS-169, который был разбросан штормами. В результате вместе



с конвоем могли выйти **только** «Беверли» и «Анемона», причем несчастный корвет после перехода через Атлантику провел в порту всего **один день**.

Капитан 2 ранга Дэй предложил задержать конвой на 2 суток в бухте Пласенция, чтобы его группа успела собраться в относительно полном составе. Но такая задержка серьезно ломала график следования конвоев, и командование отвергло предложение Дэя. Кроме того, возникли сомнения относительно эскорта SC-122. Статистика говорила, что потери тихоходных конвоев в среднем на 30 процентов выше, чем быстроходных. Поэтому, хотя капитан 2 ранга Бойл ничего не просил, вместо «Волонтера» ему передали старый четырехтрубник «Апшур», а также новый канадский противолодочный траулер «Кампобелло», который направлялся в Англию.

А потом начались судорожные попытки хоть как-то усилить В-4. Канадцы имели еще 2 старых эсминца — «Уитерингтон» и четырехтрубник «Мэнсфилд». Они не имели достаточной дальности плавания и обычно действовали в пределах 600-мильной зоны вблизи Сент-Джонса. Однако теперь их передали группе В-4 с приказом следовать вместе с конвоем, пока позволяют запасы топлива, после чего возвращаться в Сент-Джонс. Вдобавок, «Волонтер» был временно переведен из группы В-5 в группу В-4. Это было сделано так поспешно, что командиры кораблей В-4 даже не знали, кто, собственно, командует этим эсминцем. Это было бы не так страшно, если бы не еще одно «но». «Беверли» имел слишком слабые средства связи, и капитан 2 ранга Дэй не хотел переходить на него. Он надеялся догнать конвой на «Хайлендере» и временно передал командование группой капитан-лейтенанту Г.Дж. Лютеру, командиру «Волонтера». То есть, эскортная группа, собранная с бору по сосенке, даже не знала, кто ею командует!

Корабли 40-й эскадрной группы в Северной Атлантике ранее не действовали. Эта группа входила в состав Командования Западных Подходов и базировалась в Лондондерри, однако она сопровождала конвои, идущие в Сьерра-Леоне, то есть на южных маршрутах. Так как эти конвои были временно отменены, группу перебросили на северные маршруты.

Итак, диспозиция была следующей:

Конвой SC-122 — 50 транспортов, 1 спасательное судно, 9 эскадрных кораблей.

Конвой HX-229 — 38 транспортов, 5 эскадрных кораблей.

Конвой HX-229A — 37 транспортов, 6 эскадрных кораблей.

Считайте сами. Вдобавок, при этом «все смешалось в доме Облонских».

Не лучше было состояние и торгового флота. Еще раз перечитайте те страницы, где Питер Смит описывает, с каким напряжением пришлось собирать транспорты для конвоя «Пьедестал». Опять же, набирали, что называется, с миру по нитке. Вспомните, американец «Альмерия Лайкс», австралиец «Брисбен Стар», новозеландец «Ваймарама». Крупных быстроходных транспортов не просто не хватало, их отчаянно не хватало. Причем не на Средиземном море — по всей Британской империи. Танкеров так и **вообще не оказалось**. Интересно, как бы повернулся весь ход войны на Средиземном море, если бы не американские «Кентукки» и «Огайо»? Это ли не лучшее доказательство того, что Британия была буквально загнана в угол? Страна, которая несколько веков зависела от своего торгового флота; страна, которая делала все возможное для его совершенствования и

развития; страна, имевшая самый крупный в мире торговый флот, вдруг не может найти две дюжины подходящих кораблей.

Словом, выяснилось, что короли, даже британские, могут далеко не все. И те наши историки, которые обвиняют Адмиралтейство в злонамеренном нежелании заниматься русскими конвоями, совершенно не правы. Положение Великобритании летом 1942 года было исключительно тяжелым.

### ***Игрушки дядюшки Винни***

Как ни странно, но транспорты конвоя «Пьедестал» имели довольно мощное «зенитно-ракетное» вооружение. Правда, если говорить совсем честно, ракеты Конгрева, пожалуй, были ближе к баллистическим, чем все эти UP и FAM к зенитным. Дело в том, что у Черчилля был закадычный друг профессор Линдемманн, превратившийся потом в лорда Черуэлла. И этот профессор наизобретал много всяких штук, от которых не сумели отбиться военные, учитывая закулисную поддержку сэра Уинстона.

Все началось с так называемых «тросовых заграждений», которые ставились с помощью тех самых многоствольных UP-установок (Unrotated Projectile). 20-ствольная пусковая установка выстреливала 178-мм ракеты, в которых были упакованы 900 футов троса (толщина 1 мм), парашютик диаметром около 1 м, и мина весом около 250 г. На высоте около 3000 футов ракеты разрывались, ставя на пути атакующих самолетов заграждение. Самолет налетал на трос, подтягивал к себе мину, и... И ничего не происходило. За все время войны таким образом **вроде бы** был сбит один Ju-87 над Дувром. Зато кранцы с ракетами на палубе корабля могли взорваться в любую минуту при

попадании вражеского снаряда, что, собственно, и произошло на «Худе».

FAM (Fast Air Mines) был аналогичен UP-ракетам, только что установки были скромнее. Ракета несла примерно 1000-футовый трос с двумя парашютами: большим на верхнем конце и маленьким на нижнем. К тросу прикреплялась маленькая мина. Опять же, предполагалось, что самолет на трос налетит и запутается в нем.

И совершенно безумным устройством выглядели установки PAC (Parachute and Cable), которая, вдобавок, существовала в нескольких вариантах. Тип L — 2-дюймовая ракета с тросом, который имел парашюты на обоих концах и мину, только был вдвое короче, чем у FAM. Именно его ставили на кораблях. Тип J — ракета разматывала трос длиной около 2000 футов с барабана, **стоящего на земле!** Тип K — 3-дюймовая ракета, выстреливаемая на высоту до 19000 футов с тросом длиной около 1000 футов.

Следует упомянуть еще одно изобретение, которое на кораблях «Пьедестала», вроде бы не устанавливалось. От полного отчаяния англичане сконструировали пневматический метатель для ручных гранат Миллза. Разумеется, с прикрепленным тросом.

# Предисловие к английскому изданию

*Адмирал флота лорд Льюин*

Предисловие к первому изданию этой книги написал адмирал сэр Ричард Онслоу, который во время операции «Пьедестал» в звании капитана 1 ранга командовал эсминцем «Ашанти». Мне крупно повезло, что я служил под его командованием на этом корабле. Он был поистине великим командиром эсминца, я и другие офицеры многим ему обязаны. Поэтому я был особенно польщен, когда у меня попросили часть моих мемуаров для подготовки пересмотренного издания. Дело в том, что я считал книгу Питера Смита наиболее точным и полным отчетом об этой битве.

В 1942 году я, тогда еще зеленый лейтенант, служил артиллеристом на «Ашанти». Мое знание стратегической обстановки было более чем скромным, а мой кругозор ограничивался тем, что видно из КДП, расположенного над мостиком эсминца. Мы все понимали, что это исключительно важный конвой уже по силе эскорта и по тому, что в его состав были включены современные быстроходные суда. Но лишь немногие из нас понимали значение этих грузов для спасения Мальты, и мы не знали, насколько близко остров был к капитуляции.

Некоторые воспоминания до сих пор свежи у меня в памяти. Первым, как ни странно, оказалось жаркое солнце Средиземноморья. К тому же это обещало купание в теплом море в случае несчастья. Ведь в составе Флота Метрополии мы привыкли к походам из Скапа на север — к Исландии и в Арктику. Всего пару

недель назад «Ашанти» вернулся после сопровождения конвоя PQ-16 в Мурманск. Сидеть в ПУАЗО одетым в рубашку с короткими рукавами и шорты казалось мне просто летним отпуском. Гибель «Игла» стала для нас ударом, но мы старались утешить себя тем, что провели конвой через кишашую лодками Атлантику, и это была наша первая потеря.

К вечеру следующего дня, после ожесточенных воздушных атак, мы задрали хвосты вверх. Несмотря на некоторые повреждения одного или двух военных кораблей, конвой остался практически невредим. Один транспорт получил попадание бомбы, но, несмотря на снизившуюся скорость, он тоже следовал на Мальту. Потом линкоры и авианосцы повернули назад, и нам оставалось «всего лишь» ночью прорваться через Сицилийский пролив и дойти до Мальты. Но уже в сумерках мы получили сокрушительный удар. Одним торпедным залпом были поражены 3 важнейших корабля: «Нигерия» (флагман), «Каир» и танкер «Огайо». Чаша весов резко склонилась на сторону противника.

Следующие 24 часа с этого момента стали для нас сплошным кошмаром. Мы догнали конвой, забрав адмирала Барроу с «Нигерии», но слишком поздно, чтобы помочь отразить воздушную атаку, проведенную в сумерках. Мы пытались обстрелять верткие торпедные катера, шнырявшие повсюду, — и снова напрасно. Я видел взрывы торпед, поразивших «Манчестер». Мы слышали крики людей на верхней палубе крейсера, потерявшего ход, так как промчались почти вплотную к нему. На следующее утро начались воздушные налеты, и они казались бесконечными. Неудивительно, что к этому моменту транспорты и корабли сопровождения разбились на маленькие группки, и мы просто не имели представления, много ли кораблей уцелело. Мы слегка приободрились, когда

позади появился «Огайо», с которым все было в порядке. «Ашанти» подошел к нему, что прикрывать танкер. Я помню, как стрелял по «Штуке», которая становилась все больше и больше. Казалось, она падает прямо на нас, но в последний момент она проскочила над эсминцем и врезалась в «Огайо». С облегчением мы увидели на горизонте скалы Мальты. Мы передали наших подопечных на попечение тральщикам, повернули на запад и помчались назад со скоростью 25 узлов.

Последние воздушные атаки на следующий день мы встретили уже совсем с иным настроением. Мы больше не отвечали за транспорты и должны были защищать только самих себя. Каждая миля уводила нас все дальше от вражеских аэродромов, и вскоре мы должны были выйти за пределы их радиуса действия. Сообщение, что 4 транспорта вошли в Гранд-Харбор, а «Огайо» уже на подходах, добавило эйфории. Как говорится в книге, на «Ашанти» почти закончилась пресная вода. Когда мы спустились на палубу из ПУАЗО после 60 часов на боевом посту, я стал свидетелем события, описанного в этой книге. Голый адмирал приплясывал на верхней палубе под душем из соленой воды. Действительно, нам всем не мешало бы помыться!

«Пьедестал» был далеко не первым моим конвоем, однако он раз и навсегда заставил меня уважать моряков торгового флота. Нам, на хорошо вооруженных кораблях, с их высокой скоростью и маневренностью, было гораздо легче отражать массированные атаки решительного противника. Зато они были вынуждены чувствовать себя подсадными утками. Было бы вполне понятно, если бы транспорт, получив повреждения и потеряв скорость, повернул назад. Однако их решимость прорваться на Мальту, чтобы доставить столь нужные грузы, вдохновляла всех нас. Экипажи

транспортов были подлинными героями «Пьедестала», как и многих других конвоев, выдержавших жестокие битвы.

Сегодня, задним числом, можно видеть, что операция «Пьедестал» была первым прорывом в стальном кольце. Несмотря на потери, она стала важной, если не самой важной стратегической победой. Доскональное и беспристрастное исследование Питера Смита четко это доказывает. Без этих 55000 тонн грузов и нефти, которые доставили 5 уцелевших кораблей, Мальта была бы вынуждена капитулировать в течение месяца. Если бы «Пьедестал» завершился провалом, у нас не было бы ни времени, ни кораблей, чтобы повторить попытку. Последствия этого нетрудно представить. Если бы исчезло давление Мальты на коммуникации Роммеля, в Северную Африку хлынул бы поток топлива и снабжения. В этом случае войска Оси вполне могли бы прорваться к Александрии, Каиру и Суэцкому каналу. Вместо этого они застряли буквально в шаге от своей цели на хребте Алам Хальфа, не имея ни топлива, ни боеприпасов. Роммель наверняка действовал бы иначе во время битвы под Эль-Аламейном, если бы получил тысячи тонн грузов, отправленных на дно моря в сентябре и октябре подводными лодками и самолетами с Мальты.

В 1982 году исполнилось 40 лет операции «Пьедестал». И в этом же году в Южной Атлантике была проведена операция «Корпорейт», когда наши войска вернули Фолкленды и Южную Георгию. В обеих операциях принимали участие все виды вооруженных сил и торговый флот, но по своей сути они были морскими. «Корпорейт» стоил Королевскому Флоту 2 эсминцев, 2 фрегатов, десантного судна и большого транспорта. «Пьедестал» стоил 1 авианосца, 2 крейсеров, 1 эсминца и 9 транспортов. Операция «Корпорейт» продолжалась 50 дней, операция



«Пьедестал» — 5 дней. Обе операции завершились успехом, но этот успех обошелся дорого. В операции «Корпорейт» погибли 250 человек, в операции «Пьедестал» — 350. Гибель эсминца «Шеффилд» в 1982 году потрясла страну. За время мира как-то позабылось, что война всегда связана с потерями.

Сентябрьская кампания 1982 года в Южной Атлантике осталась позади. Примерно 60 человек, участвовавших в операции «Пьедестал», собрались, чтобы отпраздновать 40-ю годовщину. Мы отслужили благодарственную службу в церкви Всех Святых. Мы возложили венок к мемориалу Торгового Флота на Тауэр-хилл. Мы вспомнили старых товарищей во время завтрака в Тринити-хаус. Прошли 3 года, и в 1985 году я посетил Мальту как раз в августе. Во время встречи с премьер-министром мы поговорили о конвое «Пьедестал», и он решил, что 15 августа, в день прибытия «Огайо», будет проведена торжественная церемония поминовения в Национальном военном мемориале. Это была первая такая церемония с 1979 года, когда британские войска были выведены с острова. Через год, в 1986 году, церемония повторилась с еще большим размахом. Фрегат «Брейзен» под флагом главнокомандующего вошел в Гранд-Харбор. Он стал первым из кораблей Его Величества, посетившим Мальту за последние 7 лет. Теплая встреча напоминала то, как встречали уцелевшие транспорты «Пьедестала». Адмирал сэр Николас Хант и команда «Брейзена» приняли участие в церемонии поминовения. К счастью, это стало традицией, и теперь каждый год 15 августа, в день св. Марии и национальный праздник Мальты, жители острова отдадут дань памяти тем, кто погиб ради спасения острова. Эти люди заслужили того, чтобы о них помнили. Прекрасная книга Питера Смита является отличным памятником этим храбрецам.

# **Глава 1**

## **Мальта в опасности**

### **/**

В 1940 году существовали две основные точки зрения на значение Мальты в современной войне. Королевские ВВС и армия считали, что этот остров, лежащий в полчасе лета от многочисленных итальянских аэродромов на Сицилии, не сумеет долго продержаться, а потому не следует тратить силы и средства на его укрепление. Флот думал совершенно иначе. Моряки отмечали его огромное значение, так как Мальта нависала над морскими коммуникациями противника, ведущими в Африку. К счастью, эту точку зрения разделял и Уинстон Черчилль. Уже сразу после вступления Италии в войну выяснилось, что Мальта перекрывает эти важнейшие артерии и является одним из самых важных факторов, которые расстроили планы дуче в отношении Египта, Суэцкого канала и Среднего Востока.

Хотя оборонительные сооружения острова находились в плачевном состоянии, можно даже сказать, что их просто не существовало, подводные лодки и самолеты, действующие с Мальты, быстро продемонстрировали, что могут без всякого труда сорвать самые крупные операции противника. Остров стал самой серьезной угрозой на путях снабжения итальянской армии в Африке. Атаки самолетов, базирующихся на Мальте, вынудили противника перевозить снабжение почти исключительно на

военных кораблях. Каждый раз, когда в море выходил крупный конвой, появлялись опасения, что все транспорты будут уничтожены. Граф Чиано, итальянский министр иностранных дел, в своем дневнике сделал характерную запись, касаясь событий, имевших место в 1941 году, когда на острове базировалось ударное соединение, состоящее из крейсеров и эсминцев:

«9 ноября. Начиная с сентября мы отказались от попыток проводить конвои в Ливию. Каждый раз это обходилось слишком дорого. Потери, которые понес наш торговый флот, достигли такой величины, что от новых попыток пришлось отказаться. Сегодня ночью мы все-таки попробовали еще раз. Ливии требуются припасы, оружие, топливо, причем все больше и больше. Конвой из 7 транспортов вышел в сопровождении 2 тяжелых крейсеров и 10 эсминцев, так как было известно, что англичане имеют на Мальте 2 линкора, которые могут напасть на нас, как волки на овец. <sup>[1]</sup> Произошел бой, результаты которого совершенно необъяснимы. Все, я повторяю: все наши транспорты потоплены, так же, как 2 или 3 эсминца. Англичане вернулись в базу, истребив их. Разумеется, сегодня наши различные штабы кричат, как обычно, о потоплении британского крейсера нашим торпедоносцем, однако им никто не верит. Утром Муссолини был подавленным и возмущенным. Все это, несомненно, будет иметь серьезные последствия для Италии, Германии и, прежде всего, для Ливии. В подобных обстоятельствах мы не имеем права возмущаться тем, что Гитлер послал Кессельринга на юг главнокомандующим.

10 ноября. Фотографии, сделанные нашим самолетом-разведчиком, показывают 4 английских корабля, стоящие у причалов на

Мальте. Тем не менее, в нашем бюллетене сообщено, что один из крейсеров получил попадание. Приколо упрямо настаивает на этом и утверждает, что корабль стоит рядом с сухим доком. Это равносильно заявлению, что человек умер, потому что живет недалеко от кладбища!»

Постоянная гибель транспортов со снабжением вынудила итальянцев пересмотреть свои планы в отношении Мальты. Гитлер тоже, хоть и с опозданием, пересмотрел свои взгляды на значение морских коммуникаций.

Выяснилось, что только две силы способны нейтрализовать активность Мальты и Королевского Флота — это Люфтваффе и германские подводные лодки, развернутые на Средиземном море. Х авиакорпус и горстка субмарин стали причиной практически всех потерь, которые понес британский флот в 1941 году. Зато итальянцы не добились почти ничего. Стало совершенно ясно, что требуется снова вызвать немцев, чтобы склонить чашу весов на Средиземноморском театре в пользу Оси. Спрятав в карман свою гордость, итальянцы были вынуждены принять все планы Гитлера.

Гросс-адмирал Редер давно вынашивал планы наступления на Средиземном море. Он надеялся, что в 1942 году на Среднем Востоке сомкнутся немецкие клещи, так как немцы наступали на Украине и в Египте. Чтобы добиться этого, он настаивал на захвате Мальты. Фюрер, который был больше озабочен задачей сокрушения советских орд, раньше относился к этой идее довольно прохладно. Но после того, как Генерал Зима остановил его войска на Восточном фронте буквально в двух шагах от цели, он смог сосредоточить внимание и на альтернативной стратегии. Вскоре он

принял соответствующее решение и издал директиву № 38, датированную 17 ноября 1941 года, изложив свои выводы достаточно четко.

Коротко говоря, он намеревался отозвать целый авиакорпус из русских степей и перебросить его на Сицилию, чтобы освободить потрепанный X авиакорпус, который предполагалось перевести в Грецию.

Это соединение должно было установить контроль над морскими коммуникациями в Центральном Средиземноморье, сломить ударную мощь мальтийской авиации и ослабить оборону острова, чтобы подготовить его захват.<sup>[2]</sup> В результате II авиакорпус под командованием Бруно Лёрцера был выведен из России и переброшен на солнечные берега Средиземного моря. Командовать всеми германскими силами на Средиземноморском театре был назначен фельдмаршал Кессельринг. Перед ним Гитлер поставил следующие задачи:

1. Обеспечить господство на море и в воздухе в Центральном Средиземноморье, чтобы обезопасить морские коммуникации, ведущие в Киренаику и Ливию. Полностью нейтрализовать Мальту.

2. Оказать помощь войскам Оси во время решающего наступления на Египет.

3. Во взаимодействии с морскими силами Оси полностью перекрыть Средиземное море для любых передвижений британских кораблей.

Чтобы подсластить пилюлю итальянцам, Кессельринг формально был подчинен дуче. Кроме того, Кессельринг должен был согласовывать свои действия с адмиралом Вейхольдом, командовавшим германскими морскими силами на Средиземном море, и

итальянским Верховным командованием. Это оказало определенное влияние на ход операций.

Когда было завершено формирование новых структур и перераспределение сил, в распоряжении Кессельринга в начале 1942 года оказались около 2000 самолетов первой линии, которые находились в Греции, на Сицилии и Крите. Однако не все получилось так, как хотелось фельдмаршалу. В своих мемуарах он пишет: «Каждый день приносил все новые доказательства господства англичан на море и в воздухе в этом районе». Поэтому он пришел к заключению, что Мальта имеет решающее значение, и для обеспечения морских коммуникаций Оси прежде всего требуется ликвидировать это осиное гнездо.

Кессельрингу требовалось определенное время, чтобы завершить подготовку. Только что прибывшие на Средиземное море части должны были ознакомиться с театром и наладить связь с союзниками. Лишь в начале апреля фельдмаршал решил, что может приступить к решению поставленных перед ним задач, и бросил свои самолеты против непокорного острова. План операции был подготовлен его начальником штаба Дейчмуном. В качестве главных целей были выбраны аэродромы, портовые сооружения, корабли. Саму Ла Валетту следовало, по возможности, щадить. Дневные налеты предполагалось проводить крупными силами и непрерывно. При этом бомбардировщики должно было сопровождать такое количество истребителей, чтобы английские истребители не смогли к ним прорваться. Кроме того, предполагалось плотно заминировать прибрежные воды, чтобы усилить кольцо блокады. Все это должно было принести плоды в самом скором времени.

В общих чертах этот план напоминал действия немцев во время Битвы за Англию. Но в том случае англичане сумели сконцентрировать свои истребители

на северных аэродромах, не подвергавшихся налетам; на Мальте таких районов не было. Вскоре начало казаться, что стратегия Кессельринга сработает. Он писал:

«Основные удары начались в апреле. К 10 мая я мог считать задачу выполненной».

За эти 6 тяжелейших недель население Мальты и британские войска подвергались неслыханным по силе бомбежкам. Если бы такие налеты продолжались, крайне сомнительно, чтобы остров смог устоять.

Хотя немцы собирались сохранить Ла Валетту, во время налетов на порт совершенно неизбежно пострадали прилегающие городские кварталы. Уже полуразрушенная после 2 лет налетов германской и итальянской авиации, Ла Валетта переживала период «исключительных страданий», как пишет официальная британская история. Положение острова стало критическим. 8 апреля авиация противника совершила 2000 вылетов, и общий вес сброшенных бомб был просто чудовищным. Всего за месяц было сброшено не менее 6700 тонн бомб, и вся эта масса взрывчатки пришлась на район порта. Взлетные полосы истребительных аэродромов были буквально перепаханы и напоминали пейзажи Соммы 1916 года. Однако каким-то чудом несколько самолетов все-таки уцелели, и они взлетали из этих руин, чтобы встретить немецкие и итальянские орды. Пилоты проявляли исключительное мужество, но не могли нанести бомбардировщикам противника серьезных потерь и полностью защитить остров.

Было уничтожено более 10000 домов. Водохранилища на острове были уничтожены, запасы продовольствия сожжены, оружейные позиции разрушены. Сильнее всего пострадала гавань Ла

Валетты. Краны и портовые сооружения превратились в груды мусора, причалы развалились, склады стояли в руинах. Многие корабли получили повреждения и не смогли спастись. Вот что рассказывает свидетель одного из апрельских налетов, служивший на легком крейсере «Пенелопа», который в это время стоял в сухом доке:

«В 16.50 мы получили самую большую порцию. Наблюдатели на мостике решили, что это был самый мощный налет из всех, которые они видели. Он был проведен просто блестяще. Ju-88 и Ju-87 атаковали по одиночке и парами одновременно с разных сторон. В любую секунду в воздухе свистело множество бомб. Казалось, что они летят прямо на нас, с каждым мигом все увеличиваясь в размерах. Одна серия легла особенно близко, и мы почувствовали, как корабль несколько раз подпрыгнул. Люди, которые находились на соседних кораблях, позднее утверждали, что это было незабываемое зрелище. К счастью, артиллеристы не потеряли присутствия духа, а продолжали хладнокровно стрелять, пытаясь сбивать вражеские самолеты. Они не перешли на беспорядочную пальбу. Нет сомнений, что именно их точная и плотная стрельба помешала противнику превратить близкие разрывы в прямые попадания.

Серия легла совсем рядом, между кораблем и стенкой. Бомбы рвались в воде, и в днище корабля появилась большая дыра. Аварийная партия сразу приступила к работе, и, хотя многие нижние отсеки были затоплены, корабль остался на плаву. Позднее мы обнаружили, что



начал тлеть пороховой погреб, однако вода залила его раньше, чем он успел взорваться.

Когда мы чистились в кубрике, начался новый сильнейший налет. Снова бомбы падали буквально повсюду, но только не на корабль. На этот раз одна взорвалась прямо под кормой, и зенитный автомат, стоявший на крыше башни «У» пропал бесследно. Впервые со времени вступления корабля в строй несколько человек были ранены, но, к счастью, ни один из них серьезно».

Но «Пенелопе» предстояли еще более тяжелые испытания. Хотя верфь работала во время каждого перерыва в воздушных налетах, требовалось время, чтобы подготовить крейсер к переходу в Гибралтар. Было ясно, что любой корабль, который задержится в гавани, будет рано или поздно потоплен. Крейсер ПВО «Карлайл» и 4 миноносца типа «Хант» благополучно ушли в Александрию 25 марта. Крейсер «Аурора» и миноносец «Эвонвейл» последовали за ними через 4 дня. Остальные корабли имели более серьезные повреждения и не могли за ними последовать, что им дорого обошлось. Под градом бомб флот понес такие же тяжелые потери, как в битве за Крит год назад.

1 апреля были потоплены подводные лодки «Пандора» и Р-36, и еще несколько лодок 10-й флотилии получили повреждения. 9 апреля в сухом доке был уничтожен эсминец «Лэнс». Во время того же налета получил попадание эсминец «Галант», еще не завершивший ремонт повреждений, полученных год назад. Он выбросился на берег. Эсминец «Хэйвок» закончил ремонт и отправился в Гибралтар, но так туда и не прибыл. Он вылетел на берег Туниса и был оставлен командой. Экипаж был интернирован, а изуродованный корпус стал интересной деталью

берегового пейзажа недалеко от мыса Бон. Ему еще предстояло сыграть свою роль в истории, которую мы опишем.

Противник не собирался давать передышки, и потери продолжали расти. 7 апреля был уничтожен буксир «Эмили». На следующий день получил попадание эсминец «Кингстон». Он уже был поврежден несколько дней назад, а теперь был окончательно разрушен. 1 апреля был потоплен тральщик «Сансет». 3 апреля был потоплен тральщик «Яде». 4 апреля был потоплен «Эбингдон». Стало ясно, что теперь вовремя тралить фарватеры, ведущие в гавань Ла Валетты, не удастся. И если только оставшиеся корабли не покинут порт немедленно, они будут закупорены в нем и уничтожены.

8 апреля «Пенелопа» вышла в Гибралтар. Крейсер имел такое множество осколочных пробоин, что его в шутку называли ЕВК «Перечница». Люфтваффе предприняли попытку остановить его, но крейсер 10 апреля пришел в Гибралтар, хотя по пути расстрелял все зенитные снаряды до последнего. Он был из тех кораблей, которым повезло. 28 апреля 10-я флотилия потеряла еще одну лодку. «Эрдж», которая направлялась в Александрию, перехватили итальянские эсминцы. В гавани Ла Валетты бомбами были потоплены еще 2 тральщика — «Геллеспонт» и «Корал». Постепенное уничтожение тральных сил привело к новым трагедиям. Подводная лодка «Олимпус», на которой находились экипажи 2 лодок, потопленных ранее, 8 мая попыталась покинуть остров, но подрывалась на mine и затонула с большими потерями в личном составе.

12 мая доки были окончательно выведены из строя, если не считать нескольких подземных мастерских. Власти острова в свое время настояли на строительстве надежных бомбоубежищ и подземных госпиталей, что

облегчили известняковые породы, из которых состояла Мальта. Только это помогло избежать массовых жертв. Но даже теперь потери были высокими. В первом квартале 1942 года погибли 800 человек и почти 1000 была серьезно ранена. Были разрушены или повреждены 30000 домов, их обломки завалили улицы крупных городов и мешали спасательным работам. Остров быстро превращался в сплошные развалины. Но что гораздо хуже — вплотную подступила угроза голода. Нормы выдачи продовольствия были еще более жесткими, чем в Англии. Были введены нормы даже на молоко и воду. Генерал Добби, губернатор Мальты, в своем рапорте от 1 апреля сообщал:

«Мы провели инвентаризацию наших запасов, и теперь можно подвести итоги.

Зерно и мука. Больше сокращать их нормы выдачи просто невозможно. Имеющихся запасов, при экономии, хватит до начала июля.

Фураж. Нормы выдачи уже снижены до неприемлемого уровня. Запасы кончатся в конце июня.

Различное продовольствие. Запасы уже исчерпаны. Если что-то осталось, оно кончится к концу июня.

Легкое топливо. Авиабензина хватит до середины августа. Бензина — до середины июня. Керосина — до начала июля.

Тяжелое топливо. Мы имеем только 920 тонн дизельного топлива, чего хватит на 5 недель. Осталось также 2000 тонн нефти для заправки кораблей. Поэтому положение с тяжелым топливом является особенно напряженным, и требуются срочные меры для его исправления.

Уголь. Валлийского угля хватит только до конца мая, остальных сортов — до середины

июня.

Боеприпасы. Расход зенитных боеприпасов резко возрос, и у нас их осталось не более чем на полтора месяца».

Из-за нехватки эскортных кораблей флот не мог провести в конце мая две конвойные операции одновременно. Приоритет был отдан России, началась подготовка к отправке в Мурманск самого крупного конвоя, какой появлялся в Арктике до сих пор. Центр усилий не мог переместиться из Арктики на Средиземное море до того, как PQ-16 дойдет до цели. Тем временем остров подвергался все новым бомбардировкам, а флот пытался обеспечить удовлетворение ненасытного аппетита марша Сталина.

«Мальте нужны «Спитфайры», «Спитфайры» и еще раз «Спитфайры», — писал вице-маршал авиации Хью Ллойд, командовавший мальтийской авиацией.

Для немедленного выполнения этой просьбы американский авианосец «Уосп» вместе с британскими «Иглом» и «Аргусом» совершил несколько вылазок в Западное Средиземноморье. С них взлетело достаточное количество истребителей для пополнения поредевших эскадрилий острова. Переброска этих подкреплений совпала по времени с уходом части сил Люфтваффе на другие театры, и к концу мая ПВО Мальты снова была укреплена. Ось перенапрягла свои силы и понесла тяжелые потери.

Хотя остров теперь мог кое-как защищаться, запасов продовольствия хватило бы не более чем на 2 месяца. Кроме того, морские и воздушные силы Мальты были почти уничтожены, и остров потерял всю свою наступательную мощь и уже не мог перерезать вражеские коммуникации. Ось сразу почувствовала результаты нейтрализации Мальты: быстроходные конвои с топливом и подкреплениями начали прибывать

в Ливию, и Роммель смог возобновить свое наступление против 8-й Армии. Он окружил Тобрук и отбросил англичан, которые сумели закрепиться всего в 60 милях от Александрии.

Было крайне важно доставить на остров топливо и продовольствие, поэтому Адмиралтейство решило использовать Флот Метрополии на западе и усиленный Средиземноморский флот на востоке одновременно. Идея была довольно простой, и были подготовлены соответствующие планы. К несчастью, противник оказался достаточно силен, чтобы уничтожить оба конвоя.

Время поджимало. 16 апреля король наградил Мальту Крестом Георга в качестве благодарности всей империи за проявленные мужество и стойкость. Однако награждениями войны не выигрывают. Голод неизбежно подрывает моральный дух и силы. Мальта подошла к той критической точке, из-за которой уже нет возврата.

«Держаться дальше без продовольствия было невозможно. Было ясно, что случится самое худшее, если только не будут удовлетворены наши самые насущные потребности, особенно в муке и боеприпасах».

## //

Вскоре началось планирование двойной конвойной операции — «Гарпун» с запада и «Вигерес» с востока. Однако в тот период самой большой проблемой для Королевского Флота было найти достаточное количество эскортных кораблей. Никогда раньше наш флот не нес таких огромных потерь, как в период с декабря 1941 по май 1942 года. У нас не хватало

кораблей, чтобы защитить коммуникации в Атлантике, Арктике, Индийском океане и на Средиземном море.

Линкоров и авианосцев осталось совсем немного, крейсера требовались повсюду, количество эсминцев заметно сократилось. Одну и ту же горстку кораблей приходилось постоянно перебрасывать с одного театра на другой, не давая им времени на ремонт, который очень и очень требовался. Поэтому в Гибралтаре удалось собрать не так уж много кораблей для прикрытия конвоя «Гарпун», который двинулся в путь 12 июня.

Сам конвой состоял из 5 тяжело нагруженных транспортов: британские «Бэрдван», «Орари», «Троилус», голландский «Танимбар» и американский «Чант». Конвою был придан быстроходный танкер «Кентукки», переданный нам американцами. Соединение Н было усилено кораблями, которые собирали повсюду, в основном из состава Флота Метрополии. Оно состояло из древнего линкора «Малайя», таких же ископаемых авианосцев «Аргус» и «Игл». Их поддерживали современные крейсера «Кения» и «Ливерпуль», крейсер ПВО «Харибдис» и 8 эсминцев. Однако Соединение Н должно было сопровождать конвой только до Сицилийского пролива — узости между Сицилией и Северной Африкой.

Обычной «сквозной эскорт», который должен был вести конвой до самой Мальты после того, как Соединение Н повернет назад, был слишком маленьким. Этой группой командовал капитан 1 ранга Ч.К. Харди, находившийся на старом крейсере ПВО «Каир», вооруженного 8 — 102-мм орудиями и зенитными автоматами. Для отражения воздушных атак он подходил, но в бою против надводных кораблей был совершенно бесполезен. Его сопровождали 5 эсминцев и 4 эскортных миноносца. К первым относились «Бедуин», «Марн», «Матчлесс», «Итюриэл» и

«Партридж». Миноносцы типа «Хант» имели сильное зенитное вооружение, но не несли торпедных аппаратов. Это были «Блэнкни», «Миддлтон», «Бэдсуорт» и польский «Куявек». Вместе с ними на Мальту должны были идти 4 тральщика 17-й флотилии. Предполагалось оставить их на острове, чтобы заменить погибшие корабли. Конвой также сопровождали 6 моторных катеров 6-й флотилии, часть из которых была приспособлена для траления.

Всем соединением, состоящим из конвоя и эскорта, командовал вице-адмирал А.Т.Б. Кэртейс. Оно вышло в море 12 июня. Вероятно, потому что до сих пор Гибралтарские конвои не подвергались нападениям вражеских кораблей, было решено не включать в состав сквозного эскорта пару легких крейсеров. С 1940 года итальянцы больше не рисковали посылать свой флот для противодействия конвоям, идущим с запада. В бою у мыса Спартивенто Соединение Н загнало численно превосходящую эскадру противника обратно в порты и гарантировало безопасность всех будущих конвоев. Тем не менее всегда сохранялась опасность, что итальянцы рискнут бросить против сквозного эскорта превосходящие силы, о чем они всегда мечтали.

Сегодня, задним числом, можно сказать, что требовались более тяжелые орудия, чем имел старый крейсер ПВО. Но следует помнить, что конвой сопровождали 2 авианосца, пусть устаревшие, однако у итальянцев не было и таких. И это ввело в заблуждение офицеров, готовивших план операции. Вероятно, «Малайя» и 2 крейсера могли отразить любое нападение, но соединение понесло потери, и стало понятно, что пара лишних крейсеров была бы не лишней.

13 июня конвой был замечен противником, который начал готовиться к атаке. Сначала предполагались массированные налеты бомбардировщиков с

аэродромов Сардинии и Сицилии, а на рассвете 15 июня к югу от Сицилии конвой должна была перехватить крейсерская эскадра. В этот день конвой не был атакован, но 14 июня начались атаки подводных лодок и самолетов.

Вот теперь-то и сказался возраст авианосцев. Они были старыми и тихоходными, максимальное количество истребителей, которое они могли поднять для отражения налетов авиации Оси, не превышало десятка. Хотя пилоты сражались отважно, они не могли остановить множество вражеских самолетов, рвущихся к конвою. «Аргус» также испытывал проблемы, когда требовалось снова занять свое место в строю после того, как он разворачивался против ветра для проведения летных операций.

Первая атака началась в 10.30. Ее провели итальянские самолеты — горизонтальные бомбардировщики и торпедоносцы. Кроме того, появилась группа пикировщиков Ju-87 с итальянскими экипажами. Они недавно были подготовлены немцами в обмен на подготовку экипажей торпедоносцев для только что сформированных эскадрилий He-111. Но итальянцы еще явно не достигли того уровня мастерства, которым обладали немецкие летчики.

Во время этой атаки успеха добились торпедоносцы. Был потоплен транспорт «Танимбар», а крейсер «Ливерпуль» получил попадание в машинное отделение. Один из современных легких крейсеров пришлось отправить назад в Гибралтар, куда он и прибыл, хотя эсминцу «Энтилоуп» пришлось буксировать его. Этот поврежденный корабль оказался слишком заманчивой целью для итальянцев, и до конца дня их летчики старались прикончить крейсер, что дало конвою небольшую передышку.

У немцев были другие приоритеты, и когда вечером они начали свои атаки, то обрушились исключительно



на главные силы. Были использованы все методы бомбометания, и тихоходные истребители ВСФ испытали большие проблемы при перехвате мощных Ju-88. Несмотря на это, хотя пикировщики провели множество атак, больше не пострадал ни один корабль. Но в 21.00 тяжелые корабли Соединения Н повернули назад.

Ночь прошла без инцидентов. Конвой обогнул мыс Бон и на рассвете повернул на восток прямо к Мальте, взяв курс чуть южнее Пантеллерии. Именно здесь итальянцы и поставили свой капкан.

Эскадра адмирала да Зара, состоящая из легких крейсеров «Раймондо Монтекукколи» и «Эугенио ди Савойя», а также эсминцев «Вивальди», «Малочелло», «Премуда», «Ориани» и «Аскарри», 14 июня вышла из Палермо и сейчас атаковала конвой.

Самолеты-разведчики с Мальты заблаговременно предупредили англичан о появлении противника. Итальянскому адмиралу его самолеты помогали не так эффективно. Согласно его рапорту, он не имел никакого представления о составе британского эскорта. Может и так, но его дальнейшее поведение было недостаточно агрессивным, чтобы получить эту информацию.

Первый залп итальянских крейсеров прилетел в 06.40, сразу за ним последовал второй, который накрыл «Каир». Такая меткая стрельба оказалась неприятным сюрпризом для капитана 1 ранга Харди, так как его корабли не могли отвечать на такой большой дистанции. Третий и четвертый залпы итальянцы дали с дистанции 20000 ярдов по транспортам, снаряды опять накрыли цель. Только после этого эскорт поставил дымовую завесу, укрывшую конвой от итальянских наводчиков.

Пока «Каир» и эскортные миноносцы ставили дымовую завесу, 5 больших британских эсминцев под командованием капитана 2 ранга Скэфилда на

«Бедуине» без колебаний пошли навстречу итальянским крейсерам и сопровождавшим их эсминцам. Да Зара был вынужден перенести огонь главного калибра на них, и конвой поспешно начал отходить на юг.

Во время сближения английские эсминцы попали под плотный и точный огонь итальянских крейсеров, и два корабля получили попадания, прежде чем подошли на дальности стрельбы собственных орудий. «Бедуин» получил 152-мм снаряд в среднюю часть, а «Партридж» — такой же в корму. Оба эсминца начали терять ход. Однако оставшаяся троица промчалась мимо, и строй англичан полностью рассыпался.

«Итюриэл» отважно бросился на ближайший крейсер и был вознагражден двумя попаданиями с дистанции 8000 ярдов. Итальянские крейсера не выдержали и поспешно отвернули, 3 сопровождающих их эсминца тоже начали отходить. Остальные 2 эсминца проявили некоторую настойчивость и попытались прорваться к конвою, однако «Марн» и «Матчлесс» перехватили их. В бою на малой дистанции «Вивальди» получил 120-мм снаряд в носовое котельное отделение. Взрывом были перебиты топливопроводы и паропроводы, рядом с носовым артпогребом вспыхнул пожар. Его товарищ «Малочелло» описал дугу, прикрывая поврежденный эсминец дымовой завесой, а «Вивальди» все-таки выпустил 2 торпеды в английские эсминцы.<sup>[3]</sup> От верной гибели его спасло то, что 3 неповрежденных британских эсминца были отозваны.

Это было вынужденной мерой. Внезапно изменившийся ветер разогнал дымовую завесу, поставленную «Хантами», и «Каир» снова оказался под огнем итальянских крейсеров. Они разделили свой огонь, двумя башнями стреляя по «Каиру», а двумя — по «Итюриэлу». Почти в этот же момент над конвоем, который защищали только «Ханты», появилась группа

немецких бомбардировщиков. Несмотря на плотный заградительный огонь, который открыли эти отважные маленькие кораблики, немцы сумели нанести сокрушительный удар по «Чанту». В транспорт попали 3 бомбы, он взорвался и мгновенно затонул. Танкеру «Кентукки» повезло больше, он отделался близким попаданием. Но от этого взрыва он потерял ход, и тральщику «Хебе» пришлось взять его на буксир. Создалась очень опасная ситуация, и капитан 1 ранга Харди решил сосредоточить все оставшиеся военные корабли. К счастью, у да Зары не хватило духа снова пойти на сближение. Убежденный, что ему противостоит легкий крейсер типа «Колони», он предпочел сохранить большую дистанцию, постепенно склоняясь на юго-запад.

Теперь дымовую завесу ставили все британские корабли, и ее густые облака мешали артиллеристам да Зары. Итальянский адмирал не рискнул прорезать завесу, опасаясь подставить свои крейсера под торпеды, а оставшиеся у него 3 эсминца оказались такими же робкими. Поэтому в 08.30 да Зара повернул на север, чтобы лучше оценить ситуацию. «Каир» с эсминцами некоторое время преследовал его, а потом повернул назад к конвою.

В 11.20 на конвой обрушилась еще одна сильнейшая воздушная атака. Капитан 1 ранга Харди был вынужден принять тяжелое решение — попытаться довести до Мальты 2 неповрежденных транспорта. Поэтому он приказал кораблям эскорта потопить «Кентукки» и «Бэрдван», поврежденный бомбами во время второго налета. Это было сделано. «Каир» вместе с эсминцами присоединился к конвою, чтобы совершить последний бросок, теперь уже под защитой «Спитфайров» с острова.

Тем временем команды 2 потерявших ход эсминцев лихорадочно работали, пытаясь исправить

повреждения. Наконец «Партридж» сумел сдвинуться с места, но «Бедуину» это не удалось. Капитан-лейтенант Хокинс подал ему буксир и попытался дотащить «Бедуин» до Мальты. Увы, эта затея была обречена с самого начала. Начались разрозненные атаки итальянских торпедоносцев, а в 13.30 снова появились итальянские крейсера, которые надеялись выжать хоть что-то, добив поврежденные корабли.

Как только они были замечены, «Партридж» отдал буксир и поставил дымовую завесу, чтобы прикрыть «Бедуин». Почти целый час он отвлекал внимание итальянской эскадры на себя, но положение было безнадежным. Очередной итальянский торпедоносец проскочил мимо него и всадил «Бедуину» торпеду в район миделя. Эсминец быстро затонул, а «Партридж» был вынужден уходить. Капитан 2 ранга Скэрфилд и остальные моряки позднее были подобраны итальянцами; «Партридж» после множества приключений добрался до Гибралтара.

Сильно сократившемуся конвою предстояли новые тяжелые испытания. Несмотря на истребительноекрытие, противник снова и снова атаковал 2 транспорта, ползущие на восток. Последнюю отчаянную атаку провели 12 пикировщиков в 19.00. Противник сделал свой выстрел, но оба судна уцелели.

Конвой уже почти дошел до цели, когда случилась ужасная трагедия. Из-за какой-то ошибки в сигналах «Каир» и эсминцы пошли по фарватеру, ведущему в гавань Ла Валетты, впереди тральщиков. В последние месяцы немцы поставили здесь огромное множество мин, и те дождались своего часа. Один за другим, британские корабли начали подрываться.

В считанные минуты повреждения получили эскортные миноносцы «Бэдсуорт» и «Куявек», эсминец «Матчлесс», тральщик «Хебе», транспорт «Орари». Польский корабль затонул, но остальные удалось

довести до Мальты. Вскоре оба транспорта были разгружены и 20000 тонн драгоценных припасов оказались на берегу. Противник не заставил себя ждать долго, и жаждущие мести Люфтваффе явились, чтобы завершить дело. Гавань и склады подверглись ожесточенной бомбардировке. «Каир» и 4 уцелевших эсминца приняли топливо и отправились обратно на запад. Вместе с ними ушел быстроходный минный заградитель «Уэлшмен», который проскочил на Мальту впереди основного конвоя. В море они встретились с крейсерами адмирала Кертейса. «Матчлессу» и «Бэдсуорту» предстоял долгий ремонт на полуразрушенной верфи. Из состава конвоя «Гарпун» прорвались только 2 транспорта. Хотя это не был разгром, как пытались утверждать итальянцы, но и удачным такой исход операции тоже назвать нельзя. К несчастью, другому конвою, отправленному из Александрии, повезло еще меньше.

### III

На командующего Средиземноморским флотом адмирала сэра Генри Харвуда требовалось надавить очень сильно, чтобы убедить его в необходимости провести конвой на Мальту и в том, что операция «Вигерес» возможна. За последние 6 месяцев флот потерял слишком много кораблей и превратился в бледную тень самого себя. В его составе осталась горстка крейсеров ПВО типа «Дидо» — нестигаемая 15-я эскадра контр-адмирала Вайэна — и менее двух десятков эсминцев. Ситуация в Восточном Средиземноморье была еще менее благоприятной.

Сначала предполагалось включить в состав конвоя хотя бы один современный авианосец, но таковых в наличии не оказалось. Чтобы заменить отсутствующие

линкоры, была сделана отчаянная попытка организовать усиленную воздушную разведку и подготовить атаки бомбардировщиков Средне-Восточного Командования КВВС. К югу от Таранто было развернуто несколько подводных лодок. Однако никто не сомневался в том, что противник при желании сможет поставить между конвоем и Мальтой эскадру линкоров. Итальянцы уже дважды так делали, и, хотя адмирал Вайэн оба раза доказал свой талант, переманеврировав противника, долгий летний день мог сыграть на руку итальянцам.

Было известно, что противник усилил свою бомбардировочную авиацию на Крите. Так как британские порты находились слишком близко к германским аэродромам, подготовку крупного конвоя скрыть было просто невозможно. Кораблям предстояли постоянные воздушные атаки по пути на Мальту и обратно. Дополнительную угрозу представляла германская 6-я флотилия торпедных катеров, базирующаяся в Дерне. Ее довели до штатной численности.

В мае через Суэцкий канал из Индийского океана прибыли дополнительные корабли для усиления эскорта конвоя «Вигерес». Это были легкие крейсера «Бирмингем», «Ньюкасл», «Аретуза» и эсминцы «Пакенхэм», «Паладин», «Норманн», «Низам», «Нэпир», «Нестор», «Форчюн», «Гриффин», «Хотспур», «Хэсти» и «Джавелин».

Чтобы попытаться обмануть противника, 11 июня был отправлен ложный конвой под прикрытием 7 эскортных миноносцев типа «Хант» и крейсера ПВО «Ковентри». Это соединение должно было направиться на запад, чтобы заставить итальянский флот преждевременно выйти в море, что позволило бы атаковать его. Кроме того, существовала надежда, что во время такого выхода итальянские тяжелые корабли

израсходуют драгоценное топливо и будут вынуждены вернуться раньше, чем конвой «Вигерес» окажется в опасном районе. Отвлекающая группа, как и предполагалось, сразу была замечена противником. На следующее утро на меридиане Тобрука она повернула назад, чтобы соединиться с главным конвоем, который вышел 2 группами из Хайфы и Суэца. Но прежде чем произошла встреча, вражеские бомбардировщики обнаружили ложный конвой. 15 Ju-88 атаковали его. Хотя они не добились прямых попаданий, несколько близких разрывов у борта транспорта «Сити оф Калькутта» вынудили его снизить ход, и он был отправлен в Тобрук.

Переход главного конвоя тоже начался с неудачи. Выяснилось, что транспорт «Элизабет Бакке» не может держать скорость, и его отослали обратно в порт. Вскоре после этого к нему присоединились 2 эскортных корабля — на корветах «Эрика» и «Примула» обнаружились неполадки в машинах. Приходится признать, что операция «Вигерес» с самого начала пошла наперекосяк. Вскоре еще один транспорт — голландский «Эгтеркирк» — пришлось отослать назад, так как он начал отставать. Но несчастный экипаж дорого заплатил за неисправности судна. Когда оно находилось в 12 милях от порта, его обнаружила группа Ju-87. Такая мишень была просто идеальной для «Штук», и вскоре судно затонуло под градом бомб. Сопровождавший его эскортный миноносец «Теткотт» сбил 3 пикировщика, но не сумел остановить массированную атаку.

Словно этого было недостаточно, адмирал Харвуд и маршал авиации Теддер обнаружили, что к ним в штабы поступает слишком мало информации. Они попытались играть вслепую, наугад перемещая фигуры по шахматной доске на основании обрывочных сведений, но ведь противник играл, глядя на доску!

В течение ночи 13/14 вражеские самолеты кружили над конвоем, пуская осветительные ракеты. В немецкие штабы шел постоянный поток донесений. Истребители с аэродромов в Западной Пустыне сумели отразить несколько особенно сильных воздушных налетов и ослабить другие, но вскоре конвой вышел из радиуса действия «Харрикейнов» и «Киттихоков» Средне-Восточного Командования. Кораблям сопровождения пришлось отбивать многочисленные налеты вражеской авиации, продолжавшиеся весь день.

Во второй половине дня атаки стали особенно ожесточенными. Транспорт «Бутан» получил 3 попадания бомбами и затонул, еще одно торговое судно было повреждено. Множество бомб разорвалось рядом с другими кораблями, но пока что зенитный огонь неплохо защищал конвой. Однако расход снарядов оказался неожиданно высоким, и вскоре адмирал Вайэн начал получать донесения с кораблей эскорта, что зенитные боеприпасы подходят к концу. Некоторые корабли всего за один день израсходовали до 50 процентов осколочных снарядов, но Вайэн знал, что самое худшее еще впереди.

Было получено сообщение, что итальянский флот все-таки вышел в море. Он состоял из линкоров «Витторио Венето» и «Литторио», 2 тяжелых и 2 легких крейсеров и 12 эсминцев. Наши самолеты и подводные лодки попытались остановить итальянцев, но их было слишком мало, чтобы добиться серьезных результатов. Тяжелый крейсер «Тренто» был поврежден авиаторпедой и добит подводной лодкой «Эрдж». Летчики сообщили, что добились попаданий в один из линкоров бомбой и торпедой, однако это не снизило его скорости. Было ясно, что на рассвете путь адмиралу Вайэну преградит очень сильное соединение, поэтому он запросил по радио у Харвуда дальнейших инструкций.



Адмирал Харвуд приказал ему следовать прежним курсом до 02.00, а потом повернуть назад. Вероятно, он надеялся, что атаки британских самолетов на следующий день заставят итальянцев вернуться в порт. Поэтому ночью 15 июня примерно 40 кораблей начали сложный маневр поворота на обратный курс. Именно этот момент и выбрали для атаки германские торпедные катера, что позволило им быстро добиться успеха.

4-я эскадра крейсеров оказалась позади основной группы и теперь увеличила скорость, пытаясь догнать конвой. Внезапно из темноты выскочили немецкие катера и атаковали ее торпедами. Поворачивая, чтобы уклониться от одной торпеды, «Ньюкасл» нарвался на другую, которая попала ему в носовую часть. Крейсер временно потерял ход, но позднее снова смог дать 24 узла. Эсминец «Хэсти» получил попадание торпеды с катера S-55 и был добит эсминцем «Хотспур». Эту атаку приписали подводной лодке, и начались бесплодные поиски.

На следующий день несчастья продолжились. 15 июня английские самолеты несколько раз атаковали итальянский флот, но противоречивые и путанные сообщения пилотов убедили британское командование, что он все еще преграждает путь конвою. В результате тот был вынужден шататься взад и вперед по «Бомбовой аллее». Это позволило летчикам Оси беспрепятственно упражняться в массированных атаках крупного соединения, способность которого к самозащите быстро падала.

Утром «Бирмингем» подвергся атаке Ju-87 с предсказуемыми результатами. Крейсер получил серьезные повреждения. Сильные сотрясения от близких разрывов сорвали некоторые его башни с погонів. Во второй половине дня эскортный миноносец «Эйрдейл» был потоплен, а еще один транспорт отстал

из-за неполадок в машинах. Хотя основная тяжесть атак до сих пор приходилось на разоруженный линкор «Сентюрион» (один из первых супер-дредноутов, построенный еще до Первой Мировой войны), было ясно, что конвой вскоре будет уничтожен.

Последняя попытка прорваться была отменена после того, как стало известно, что корабли сопровождения практически израсходовали зенитный боезапас. Именно в этот момент итальянские корабли наконец повернули назад, открыв дорогу, но было бы форменным самоубийством пытаться идти дальше. Именно в тот момент, когда пришло это сообщение, начался очередной воздушный налет. Получили попадания «Сентюрион» и «Аретуза», эсминец «Нестор» был поврежден и позднее затоплен. С тяжелым сердцем адмирал Вайэн приказал своим кораблям возвращаться в Александрию. Но противник не оставил конвой в покое. На следующую ночь он потерял еще один прекрасный корабль, так как подводная лодка U-205 потопила 2 торпедами крейсер «Хермайоне».

Разгром конвоя «Вигерес», вне всяких сомнений, был крупным успехом Оси. Потери противника составили всего 1 крейсер и около дюжины самолетов, однако он сумел не только перекрыть дорогу конвою с востока, но и нанести тяжелые потери уже сильно потрепанному Средиземноморскому флоту.

Если эта операция и принесла какие-то результаты, то они весьма незначительны. Конвой отвлек на себя основные силы германской авиации в Восточном Средиземноморье, и они оставили в покое наши армии, отступающие к Египту. В самый критический момент наши войска получили небольшую передышку. Журнал боевых действий немецкого РВМ сообщает, что практически вся имеющаяся авиация была брошена против конвоя, но это было слабым утешением для

измученных моряков, которые привели избитые корабли в ненадежное убежище гавани Александрии.

Адмирал Вайэн, который блестяще проявил себя во время боев в январе и марте, был вынужден заявить:

«Плачевной неудачей закончилась последняя попытка под моим командованием доставить снабжение на Мальту.

Более решительный, чем я, командир в данном случае мог следовать дальше, невзирая ни на что. Может быть, кое-кто и прорвался бы».

Изучение операции показывает, что Вайэн слишком строго судил себя. Прорвался бы хоть один транспорт или нет — вопрос спорный. Но цена этого оказалась бы совершенно неприемлемой.

Неудачный исход июньских конвойных операций заставил командование всерьез задуматься над перспективами удержания Мальты. Немцев вскоре следовало ждать у самых ворот Каира. Дни Мальты были явно сочтены. 20 июня Роммель захватил Тобрук своей обычной молниеносной атакой. Армия Нила получила несколько сокрушительных ударов и начали стремительно отступать к Мерса-Матруху. Всерьез рассматривался вопрос об эвакуации военно-морской базы Александрии. В глубоком тылу в Каире началась паника. Многие корабли поспешно переводились в Хайфу или уходили через Суэцкий канал, провожаемые насмешками солдат, занимавших позиции на берегу.

## Глава 2

# Последний шанс

### I

После катастрофических июньских неудач всем на Мальте пришлось потуже затянуть пояса. Это было трудно, но необходимо. Ситуация складывалась так, что в ближайшем времени новых конвоев ждать не приходилось. Риск был слишком велик, противник были слишком силен, а Британия была слишком слаба. Если вспомнить июнь и июль 1942 года, то можно сказать, что это были самые тяжелые месяцы за всю войну, причем не только для Британии, но и для лагеря союзников в целом. Повсюду войска Оси наступали, прочно удерживая инициативу в своих руках. Однако люди упрямо верили, что ход войны все-таки изменится. Учитывая гигантские ресурсы Америки, которая была совершенно неуязвимой для противника, это становилось лишь вопросом времени. Но пока что союзникам предстояло стиснуть зубы и постараться выстоять под напором Оси, которые продолжали рваться вперед. Причем на каждом из фронтов они были близки к победе.

На Тихом океане после 6 месяцев непрерывных побед японский флот был приостановлен в бою в Коралловом море и разгромлен при Мидуэе. Хотя эти победы сумели поднять пошатнувшийся моральный дух американцев после долгого периода неудач, у японцев еще осталось достаточно сил для продолжения наступления. Только в августе американская морская пехота высадилась на Гуадалканале и началась

тяжелая и кровопролитная борьба, в результате которой японцы были вынуждены отступить.

На Восточном фронте русская зима сумела остановить дотоле непобедимые армии Гитлера, и численно превосходящие силы русских перешли в наступление. Однако с наступлением лета вермахт снова покатился вперед, сметая все на своем пути. Немцы продвинулись далеко вглубь русской территории, едва не выйдя на турецкую границу. Африканский корпус уже изготовился для последнего, решающего удара по Египту, и казалось, что запланированный Гитлером захват Мальты — операция «Геркулес» — начнется в ближайшем будущем.

Как ни странно, но именно потрясающие успехи ослепили вражеское командование, заставив его поверить, что основной цели операции «Геркулес» можно добиться, не высаживаясь на Мальту. Для этого будет достаточно просто нейтрализовать остров. Изнемогавшие защитники даже не подозревали, что самая большая опасность миновала, но в любом случае положение Мальты оставалось крайне тяжелым.

В действительности Королевский флот пытался вести войну на трех океанах, имея флот двух океанов. Однако нехватка кораблей вообще и современных кораблей в частности стала препятствием, которое преодолеть не удалось, и летом 1942 года начался жестокий кризис. Средиземное море, на котором господствовали Люфтваффе, вот-вот могло превратиться во вражеское озеро. На востоке сильно уменьшившийся Восточный флот поспешно отошел в порты Восточной Африки после того, как едва не был уничтожен весной этого года. В отечественных водах Флот Метрополии был целиком занят решением одной задачи — проводкой конвоев с военными грузами в Северную Россию.

Эта тяжелая битва связала по рукам и ногам крейсерские эскадры и флотилии эсминцев Флота Метрополии. Мало того, одно существование современного линкора «Тирпиц» означало, что по крайней мере 2 современных линкора и 1 авианосец Королевского Флота должны находиться в постоянной готовности, чтобы нейтрализовать его. [4]

В июле в море вышел злосчастный конвой PQ-17, 35 транспортов, до отказа загруженных военными материалами, и нельзя было отправить ни один военный корабль на Средиземное море, пока не закончится эта операция. Те несколько кораблей, которые удалось наскрести, были задействованы в операции по оккупации Мадагаскара в Индийском океане. Эта операция стала совершенно обязательной после рейда японских авианосцев несколько месяцев назад. После него возникли опасения, что японцы так же легко займут этот остров, как Французский Индокитай перед вторжением в Малайю и Бирму. В этой операции участвовали основные силы Соединения Н и 2 современных авианосца Королевского Флота — «Индомитебл» и «Илластриес».

Поэтому Мальте пришлось пересмотреть свои перспективы, и они оказались не слишком радужными. Заместитель губернатора сэр Эдвард Джексон через несколько дней после прибытия остатков июньских конвоев заявил жителям острова:

«Мы получили около 15000 тонн припасов с 2 транспортов, которые прибыли. Это определенная помощь, однако она гораздо меньше, чем мы надеялись... Наша безопасность зависит, и больше чем когда-либо, от того, когда кончится наш хлеб...

Мы знаем, что наши нынешние пайки нельзя уменьшать, и они не будут уменьшены. Расчеты

дают нам день, который я называю Решающим Днем, до которого нам нужно дотянуть. Нашей задачей является рассчитать, как нам растянуть наши жизненно-важные припасы до Решающего Дня. Потребление кое-каких продуктов нам все же придется ограничить или потреблять их реже, чем сейчас...

Я не могу сказать вам, когда настанет Решающий День, так как если враг услышит об этом, он узнает то, что очень хотел бы узнать. Но я могу обещать вам, что недалек день, когда мы получим новые припасы, которые мы получим еще до того, как израсходуем наши нынешние запасы».

Это было смелое обещание. В действительности самым последним сроком должно было стать 7 сентября.

## //

Все понимали, что временное прекращение русских конвоев, а также облегчение ситуации в Индийском океане дает Королевскому Флоту возможность собрать достаточно сил, чтобы провести этот совершенно необходимый конвой. Черчилль и его кабинет единодушно решили, что следует совершить такую попытку. Премьер-министр заявил, что потеря Мальты станет огромной катастрофой для Британской империи, и будет иметь роковое значение для защиты долины Нила. «На карту поставлена судьба острова», — заявил он в Адмиралтействе.

Командующий Средиземноморским флотом адмирал сэр Генри Харвуд после июньских событий сомневался вообще во всем, даже в том, стоит ли пытаться

провести новый конвой. Однако губернатор Мальты лорд Горт смотрел на вещи более оптимистично. Адмиралтейство ни в чем не сомневалось: ни в необходимости конвоя, ни в способности флота выполнить задачу, хотя и опасалось, что потери могут оказаться высокими.

Точная дата отправки конвоя зависела, в первую очередь, от способности флота собрать достаточно сильное соединение для его прикрытия. Это условие флот сумел выполнить к середине августа. Кроме того, требовалось перехитрить противника. Во многом это зависело от периодов новолуния, которое было так важно на последнем отрезке перехода в узкой полоске воды между Сицилией и Тунисом, которую так и называли Узостями. Поэтому было решено, что период с 10 по 16 августа будет последним подходящим сроком для проведения операции. Это дало бы время Адмиралтейству для сбора сил и проведения кое-каких предварительных тренировок, а также, что не менее важно, для детальной разработки плана операции.

Действительно, обе стороны тщательно и детально разработали свои действия во время операции «Пьедестал».

Так как конвою предстояло прорываться с запада, задача проведения операции была возложена на командира Соединения Н, базирующегося в Гибралтаре. Соединением Н в это время командовал вице-адмирал сэр Невилл Сифрет, который сменил знаменитого адмирала сэра Джеймса Сомервилла. В звании контр-адмирала он служил под командованием Сомервилла и потому имел большой опыт решения различных проблем, с которыми можно было столкнуться на пути к Мальте.

Он командовал крейсерами и эсминцами непосредственного сопровождения во время предыдущей большой конвойной операции «Сабстенс»,



которая была проведена в июле 1941 года. Так как Флот Метрополии прочно увяз в Арктике, именно Соединение Н было выбрано для оккупации Мадагаскара. Поэтому в апреле 1942 года Сифрет покинул Скалу, подняв флаг на линкоре «Малайя». После окончания операции «Малайя» вернулась, но Сифрет остался на Мадагаскаре, перенеся флаг на вспомогательный крейсер «Кантон», стоявший в Такоради.

Получив приказ начать подготовку «Пьедестала», Сифрет вылетел из Восточной Африки в Лондон вместе с начальником оперативного отдела своего штаба капитаном 2 ранга Э.Г. Торольдом. Они прибыли в Англию 13 июля. В Адмиралтействе Сифрет встретился со своими командирами на время операции: контр-адмиралом А.Л. Сент-Дж. Листером, который должен был командовать эскадренными авианосцами, и контр-адмиралом Г.М. Барроу, командиром 10-й эскадры крейсеров. Ему предстояло возглавить непосредственное сопровождение конвоя на Мальту — Соединение Х.

Контр-адмирал Барроу был еще одним способным офицером, который знал мальтийский маршрут. Он командовал эскортными силами во время операции «Халберд» в сентябре 1941 года. В том случае Барроу, имея 5 крейсеров и 8 эсминцев, отважно провел конвой всего в нескольких милях от южного берега Сицилии, отбросив противника и приведя свои корабли на Мальту. Он потерял всего одно судно на минах. В декабре он командовал рейдом на Вагсё, а в феврале посетил Мурманск. Весной и летом 1942 года 10-я эскадра крейсеров вместе с другими кораблями Флота Метрополии прикрывала конвои PQ, идущие в Мурманск. В этот период англичане потеряли крейсера «Эдинбург» и «Тринидад». [\[5\]](#)

Эти офицеры собрались в штабе адмирала Паунда в Норфолк-хаус на площади Сент-Джеймс. Началась сложная работа по подготовке операции, которая заняла много дней.

Коротко говоря, операция должна была повторить «Гарпун», но в этот раз на востоке одновременно должен был выйти в море ложный конвой. Основные силы Флота Метрополии были привлечены для формирования эскорта, особенно крейсера и эсминцы, а также авианосец «Викториес». В результате в Скапа Флоу для противодействия «Тирпицу» остались только 2 современных линкора и эскадра тяжелых крейсеров. Это был скалькулированный риск. Однако никто особенно не опасался попытки прорыва немцев в Атлантику, потому что «Тирпиц» совсем недавно прекрасно сработал в качестве угрозы арктическому маршруту.

Позднее адмирал Сифрет подчеркнул, что большим преимуществом явилось планирование операции в Адмиралтействе. В этом случае:

1. Сразу можно было получить ответы на все вопросы, не прибегая к обмену радиogramмами.
2. Связь с командованием была гораздо надежнее, и она исключала возможность потери секретности.
3. Можно было получить общее представление о военно-политической ситуации.
4. Всегда можно было обратиться за помощью и советом к штабу ВМФ.

Изучив причины провала операции «Гарпун», командование решило прежде всего обеспечить «Пьедестал» значительно более мощным воздушным прикрытием во время критического периода, когда

конвой будет идти от южной оконечности Сардинии до входа в Сицилийский пролив. Во-вторых, гораздо более сильное соединение крейсеров и эсминцев будет сопровождать его на последнем отрезке пути в проливе до самой Мальты, чтобы отбить или разгромить вражескую крейсерскую эскадру, буде такая появится. В какой-то момент возникла идея придать сквозному эскорту даже линкор, однако от нее вскоре отказались. Риск был слишком велик, к тому же вряд ли итальянцы осмелились бы послать свои линкоры в эти воды. Адмирал Барроу позднее писал:

«Я надеялся, что мне позволят идти вплотную к юго-западному побережью Сицилии, как сделал предыдущий мальтийский конвой в сентябре 1941 года. Этот смелый ход во многом помог нам тогда, и лишь одно судно из состава конвоя было потеряно. Понятно, что к августу 1942 года вражеская авиация значительно усилилась, и в первой половине дня 13 августа мы оказались бы очень близко к сицилийским аэродромам. Однако я до сих пор считаю, что это было бы лучше перехода через узкий Тунисский пролив. Однако было принято иное решение, и я не сомневаюсь, что в свете имевшейся тогда информации оно было совершенно правильным».

Чтобы удержать итальянский флот от попыток перехватить конвой или авианосцы с помощью своих линкоров, требовалась поддержка тяжелых кораблей. Было решено использовать «Нельсон» и «Родней», которые тогда находились во Фритауне. Оба линкора немедленно отправились домой в Скапа Флоу. Эти корабли были самыми современными из довоенного состава нашего стареющего флота. Они были мощными

и крепкими, несли 406-мм орудия, самые крупные на кораблях Королевского Флота. Никто не сомневался, что они сумеют прекрасно защитить конвой, если появятся итальянские линкоры. Однако весь прошлый опыт говорил, что это маловероятно, а их скорость 21 узел явно не позволяла им гнаться за противником, если тот появится недалеко от конвоя. 2 линкора могли выполнять лишь чисто защитные функции. Им приходилось полагаться на торпедоносцы «Альбакор», имеющиеся на авианосцах, которые могли повредить итальянские линкоры, имеющие скорость более 30 узлов, и вынудить их снизить скорость. Лишь после этого удалось бы навязать им бой.

Другим положительным фактором было мощное зенитное вооружение этих кораблей, которое было бы неоценимым при защите конвоя. Кроме того, оба линкора были оборудованы для использования в качестве флагманских кораблей и без проблем могли принять на борт адмирала Сифрета со всем его штабом.

В качестве главной линии обороны конвоя от вражеских бомбардировщиков должны были выступить 72 истребителя Воздушных Сил Флота. Они находились на борту авианосца «Игл», уже стоящего в Гибралтаре; флагмана адмирала Листера «Викториеса» из состава Флота Метрополии; «Индомитебла», который специально для участия в проводке конвоя шел из Индийского океана вокруг мыса Доброй Надежды. Почти все истребительные эскадрильи британских авианосцев были оснащены двухместными истребителями Фэйри «Фулмар». Имея максимальную скорость всего 300 миль/час, он явно уступал современным базовым истребителям немцев и итальянцев, с которыми ему предстояло встретиться.

Поэтому началась лихорадочная работа по перевооружению эскадрилий «Си Харрикейнами» и «Мартлетами» (американские «Уайлдкэты»), которые

имели несколько более высокие характеристики. Однако удалось перевооружить не все эскадрильи. Эффективность авианосных истребителей зависела не только от их летных характеристик, но и от того, насколько своевременно их наведут на цель. Наиболее опытные пилоты находились в составе эскадрилий «Игла». К несчастью, как выяснилось позднее. «Викториес» даже не мог спускать свои «Си Харрикейны» в ангар (вот он, гений конструкторской мысли, поставивший маленькие элеваторы!) и был вынужден ограничиться перехватом вражеских самолетов на малых высотах. «Индомитебл» имел один более крупный элеватор. Если истребители Грумман «Мартлет II» предназначались для перехватов на малых высотах, то «Си Харрикейны» должны были действовать на больших — до 20000 футов. Предполагалось постоянно держать в воздухе 18 истребителей, еще 18 должны были находиться в готовности к немедленному взлету, а еще 12 — в непосредственном резерве.

Но чтобы истребители действовали эффективно, их следовало поднимать вовремя, чтобы они успели набрать высоту и перехватить вражеские бомбардировщики. Определять высоту вражеских авиагрупп должен был радар 79В «Викториеса». «Индомитебл» и крейсер «Сириус», имевшие радары типа 281 следили, за малыми высотами и вели круговой обзор. Самолеты были оснащены УКВ-рациями и ответчиками «свой-чужой», все корабли имели УКВ-станции и обычные радиостанции для связи между собой. На некоторых крейсерах находились офицеры связи KBBC, чтобы наводить истребители KBBC с Мальты на последнем отрезке путешествия.

Королевские ВВС также должны были обеспечить самолеты дальнего сопровождения из Гибралтара и с Мальты. Обеспечить взаимодействие этих самолетов с конвоем должны были флагман адмирала Барроу

легкий крейсер «Нигерия» и крейсер ПВО «Каир», которые были оснащены для наведения истребителей. На них находился персонал и техника для связи с истребителями, которые выводили их на перехват вражеских авиагрупп, обнаруженных корабельными радарными.

Хотя тесное взаимодействие между кораблями и самолетами давно считалась совершенно необходимым, налаживание и совершенствование этой системы заняло несколько лет. К 1942 году был достигнут определенный прогресс, но система все еще была далека от совершенства. Официальная история сообщала: «Искусство наведения истребителей зависело от эффективной работы корабельных радаров и надежной радиотелефонной связи кораблей с самолетами. Сначала не было ни того, ни другого».

Поэтому наличие целых двух кораблей с УКВ-станциями кое-кто считал роскошью, однако это указывало на тщательность подготовки операции. Еще один урок, который был извлечен из опыта подобных конвоев, отправленных на Мальту и в Северную Россию, заключался в необходимости иметь танкеры для заправки кораблей эскорта. Небольшие военные корабли, особенно эсминцы с их высокой скоростью, просто пожирали топливо. Сама Мальта не могла заправить корабли сквозного эскорта, поэтому было исключительно важно последнюю дозаправку произвести в последний момент, перед решительным броском через вражеские воды. Поэтому конвою были приданы 2 танкера ВМФ. Они должны были выйти из Гибралтара и встретиться с конвоем на второй день после того, как он пройдет пролив, чтобы заправить корабли эскорта. Еще один танкер был придан авианосному соединению для заправки его эсминцев. В Атлантике планировалось провести учения — операцию

«Берсерк», чтобы дать некоторую практику пилотам авианосцев.

10-я эскадра крейсеров состояла из 3 кораблей примерно одного возраста и силы. Это были новейшие легкие крейсера типа «Колони»: «Нигерия» и «Кения» водоизмещением 8000 тонн, которые были вооружены 12 — 152-мм орудиями в трехорудийных башнях и имели сильную зенитную артиллерию. Чуть более старый «Манчестер» имел такое же вооружение при водоизмещении 10000 тонн. 3 легких крейсера типа «Дидо» водоизмещением 5525 тонн прежде всего являлись кораблями ПВО. Они были приданы авианосцам Соединения Z. Это были «Феб» и «Сириус», вооруженные 10 — 133-мм орудиями, и «Харибдис» с 8 — 114-мм орудиями. Кроме них имелся перестроенный старый крейсер «Каир», вооруженный 8 — 102-мм орудиями.

Большое значение придавалось мощному миноносному прикрытию. Соединение Z имело 16 эсминцев, соединение X — 10. Чтобы собрать так много этих кораблей, отчаянно нужных повсюду, потребовались титанические усилия Адмиралтейства, которое может поставить себе это в заслугу. Ведь нехватка эсминцев была его самой острой головной болью в этот период войны. Разумеется, приходилось согласиться с тем, что эсминцы будут разнотипными, — собрать флотилии, сформированные из кораблей одного типа, было просто невозможно. Все эсминцы находились под командованием двух офицеров: командира 19-й флотилии, обычно входившей в состав Соединения H в Гибралтаре, капитана 1 ранга Р.М. Хаттона и командира 6-й флотилии, входившей в состав Флота Метрополии, капитана 1 ранга Р.Г. Онслоу. Онслоу заменил командира флотилии капитана 1 ранга Дж. Итона, который отсутствовал по болезни. Ричард Онслоу был старшим из командиров дивизионов,

входящих в флотилию, и получил временное звание капитана 1 ранга на эту операцию. Его вызвали на флагманский корабль флота, и адмирал Тови сообщил, что он должен отдать соответствующие приказы всем эсминцам и эскортным кораблям. Капитан 1 ранга Хаттон на эсминце «Лэфорей» был старше по званию, но его флотилия в это время находилась в Южной Атлантике, и он физически не мог получить инструкции командования.

В результате была собрана сильная эскортная группа, которая представляла собой коллекцию кораблей самого разного возраста и боевых качеств. Разумеется, самыми мощными были 3 эсминца типа «Лэфорей» капитана 1 ранга Хаттона, новейшие корабли водоизмещением около 2000 тонн с многочисленной универсальной артиллерией. Чуть старше и чуть меньше были 4 «Трайбла» капитана 1 ранга Онслоу, вооруженные 6 — 120-мм орудиями и 2 — 102-мм зенитками при водоизмещении 1870 тонн. Кроме них имелись «Патфайндер», «Пенн» и «Квентин» — стандартные эсминцы чрезвычайных военных программ. К ним можно было добавить бывший турецкий «Итюриэл» и корабли довоенной постройки «Форсайт», «Фьюри», «Интрепид», «Икарус» из 8-й флотилии Флота Метрополии.

Все эти корабли несли торпеды, которые были исключительно важны для отражения атаки вражеских надводных сил, они также имели неплохую обычную и зенитную артиллерию. К новым кораблям относились и 7 эскортных миноносцев типа «Хант», которые имели сильное зенитное вооружение. Но, к несчастью, они имели малый запас топлива и не были вооружены торпедными аппаратами. Остальные эсминцы относились к кораблям постройки Первой Мировой войны, все они были перестроены и предназначались, прежде всего, для борьбы с подводными лодками.



Кроме надводных кораблей к операции планировалось привлечь 10-ю флотилию подводных лодок, недавно вновь сформированную на Средиземном море. Эти лодки должны были развернуться так, чтобы перехватить итальянские тяжелые корабли, которые могут подойти с севера. 2 подводные лодки патрулировали на обычных позициях к северу от Сицилии: одна возле Палермо, вторая возле Милаццо чуть дальше к востоку. Еще 6 заняли позиции южнее Пантеллерии, куда им было приказано прибыть к рассвету 13 августа. После того как конвой пройдет линию патрулирования, лодкам полагалось всплыть и следовать параллельным курсом для прикрытия. Они получили полную свободу действий на случай атаки вражеских кораблей или самолетов, но самой главной задачей оставалась атака итальянских линкоров и крейсеров, если они появятся. Кроме того, предполагалось, что присутствие подводных лодок удержит противника от атаки конвоя, если они будут замечены.

Королевские ВВС с Мальты должны были оказать всемерную поддержку конвою. Для этого на остров со Среднего Востока были переброшены более 100 самолетов, что довело общую численность авиации на Мальте до 250 машин. Однако исправных самолетов было несколько меньше. В любой момент времени могли взлететь около 100 «Спитфайров», 36 «Бофайтеров», 30 «Бофортов», 3 «Веллингтона», 2 «Либереитора», 2 «Балтимора», 3 «Альбакора» ВСФ. Кроме них имелись несколько самолетов-разведчиков: 5 «Балтиморов», 6 фоторазведчиков «Спитфайр», 5 «Веллингтонов VIII». Это означало, что базовой авиации придется ограничиться в основном оборонительными задачами, хотя планировалось и какое-то подобие атак.

Вице-маршал авиации сэр Кейт Парк, определил задачи KBBC следующим образом:

1. Обнаружить и проследить вражеские надводные силы, сообщить о них, чтобы предупредить сопровождение конвоя.

2. Защитить конвой от воздушных атак, когда он окажется в радиусе действия.

3. Уничтожить вражеские надводные корабли.

4. Нейтрализовать вражескую авиацию на земле атаками с бреющего силами «Бофайтеров», ночными бомбежками аэродромов Сардинии «Либерейторами» и массированными налетами «Либерейторов» Средне-Восточного командования.

Сначала хотели просить армию начать отвлекающее наступление в Египте, но армия сразу отказалась. Армейское командование никогда не понимало значения Мальты, хотя именно армия получала выгоды от того, что итальянские танкеры тонули вместе с топливом для танков Роммеля. Генерал Окинлек, командовавший английскими войсками в Египте, заявил, что удержание Мальты не является обязательным для его планов. К счастью для флота и авиации, Черчилль и члены Военного кабинета смотрели на вещи правильно и делали все, чтобы обеспечить успех.

Пока в Лондоне разрабатывались эти сложные планы, начались первые подготовительные действия. «Нельсон» и «Родней», стоявшие в Фритауне, были переведены обратно в Скапа Флоу. Адмирал Сифрет назвал эту меру совершенно оправданной.

«Сбор кораблей в Скапа Флоу не только позволил мне обсудить подробности плана операции с большинством командиров, но также дал некоторые дополнительные гарантии

секретности. Использование телефонов со скремблером принесло огромную пользу и позволило уточнить многие детали до выхода в море».

Не все корабли успевали вовремя прибыть в Англию, поэтому требовалось создать такой график передвижений, который обеспечил бы прибытие всех сил в назначенную точку к востоку от Гибралтарского пролива 11 августа.

В разгар планирования и подготовки начальник штаба KBBC главный маршал авиации сэр Чарльз Ф.А. Портал сказал, что обеспокоен тяжелыми потерями в эскадрильях «Спитфайров» на Мальте. К концу июля из переброшенных ранее на остров самолетов осталось только 80 исправных, потери составляли 17 машин в неделю. Проявив свою обычную энергию, Паунд тут же организовал доставку на остров новых истребителей. К уже сложному плану операции «Пьедестал» добавилась вспомогательная операции «Беллоуз». Авианосец «Фьюриес» должен был перебросить на Средиземное море 40 «Спитфайров», а эскортная флотилия капитана 2 ранга А.Б. Рассела из Командования Западных Подходов должна была сопровождать его обратно на Скалу после завершения летных операций. Появление этой флотилии довело численность задействованных эсминцев до 32.

### III

Таким же сложным был процесс сбора, загрузки и своевременной отправки грузовых судов, которые, собственно, и должны были образовать сам конвой. Как уже отмечалось, найти быстроходные современные суда для такого конвоя было крайне сложно. В это

время потери торгового тоннажа в Северной Атлантике приближались к своему максимуму, и Англия уже потеряла много подходящих для этой цели транспортов. Средиземное море стало настоящей могилой для судов типа «Клан», которые постоянно приходилось отправлять туда, что приводило к их гибели.

Зная, что противник постарается организовать против «Пьедестала» более сильные атаки, чем было до сих пор, следовало предположить, что до цели дойдут лишь немногие суда конвоя. Но положение Мальты было настолько отчаянным, что Адмиралтейство заранее согласилось с тяжелыми потерями, хотя это означало потерю еще нескольких ценных современных сухогрузов.

Наконец были выбраны 12 судов для конвоя «Пьедестал», которые по прибытию в британские порты были там задержаны, и началась погрузка «побоевому». Это была стандартная практика. Каждому судну выделялась определенная часть всех грузов. Это являлась гарантией, что какой-то процент каждого наименования обязательно дойдет до цели, несмотря на любые потери в судах. К сожалению, эта система не работала, когда речь шла об одном из самых важных грузов — о нефти.

В британском торговом флоте просто не имелось танкеров с необходимой скоростью — 16 узлов. Лишь одна страна имела танкеры с такой скоростью — Соединенные Штаты, но вполне понятно, что американцам они были нужны самим. Война на Тихом океане быстро превращалась в войну снабжения, поэтому Военно-морское министерство подгрело под себя все быстроходные танкеры, до которых смогло дотянуться.

К счастью, дальновидный работник британского Министерства военных перевозок сэр Ральф Меткаф

предвидел такую потребность и телеграфировал сэру Артуру Солтеру, главе британской Миссии по торговому судоходству в Вашингтоне, детальное описание необходимого типа судов, которые нам требовались. Несмотря на некоторое сопротивление, ему удалось убедить американскую Комиссию по морским перевозкам в том, что для нас эти суда имеют первостепенное значение. В результате американцы передали в наше распоряжение 2 таких танкера — «Кентукки» и «Огайо». «Кентукки» отправился в составе июньского конвоя и погиб, поэтому остался только «Огайо», и его ценность возросла вдвое, так как он был единственным танкером, способным прорвать блокаду. Мы не могли рассчитывать на получение еще одного танкера, поэтому все зависело от него.

Это был современный танкер, построенный в 1940 году. Он принадлежал «Тексас Ойл Компани» танкер групп». В июне 1942 года «Огайо» прибыл в Клайд с грузом нефти, и его владельцы были извещены, что судно реквизировано. Танкер стоял на якоре возле Боулинга, ожидая решения своей судьбы, пока уточнялись детали передачи. Британская «Игл Ойл энд Шиппинг Компани» стала номинальным владельцем танкера по доверенности Министерства военных перевозок. 10 июля американский экипаж сошел на берег и был заменен английским. Им командовал капитан Дэвид Мэзон, который в свои 39 лет был самым молодым из шкиперов компании «Игл». Через 48 часов танкер был поставлен в док Георга V, где началась установка дополнительного вооружения, чтобы подготовить судно к предстоящему путешествию.

Он уже имел 127-мм орудие на корме и 76-мм зенитку на носу, но теперь к ним добавились 40-мм бофорсы и не менее 6 — 20-мм эрликонов. Ранее экипажи торговых судов не видели у себя на борту такого мощного зенитного вооружения, и уже одно это

помогало представить, что их ждет впереди. В качестве расчетов к этим орудиям прибыли около 20 армейских и флотских артиллеристов. К капитану Мэзону прибыл офицер связи ВМФ лейтенант Д. Бартон.

В последующие недели на танкере продолжались работы. Были установлены специальные подшипники, которые должны были уменьшить воздействие сотрясений от близких разрывов на машины. Получили дополнительную защиту паропроводы. 28 июля танкер пошел вниз по Клайду в Дангласс, где принял в свои танки 11000 тонн нефти. Завершив погрузку, «Огайо» присоединился к конвою, который уже был собран и ожидал последнего инструктажа.

Все транспорты были соответствующим образом переоборудованы, было усилено их вооружение и увеличены команды. На каждом из судов теперь находился офицер связи ВМФ, чтобы помогать в выполнении сложных маневров, которые были совершенно неизбежны. На каждом транспорте имелись флотские сигнальщики и шифровальщики. Общее количество грузов составляло около 85000 тонн, в основном это была мука и различные боеприпасы. Однако на сухогрузы были также погружены нефть и авиабензин в бочках на случай, если «Огайо» не доберется до Мальты.

Для конвоя были отобраны 12 больших сухогрузов, но в последний момент к ним добавился тринадцатый — «Санта-Элиза». Он стоял под погрузкой для отправки в Соединенные Штаты, когда внезапно пришел приказ все выгрузить и принять на борт военные припасы. Он прибыл в Гринок 31 июля. Для секретности конвою был присвоен индекс WS-5.21. Конвои WS обычно отправлялись из Англии в Суэц вокруг мыса Доброй Надежды и были известны, как «Специальные Уинстона». Впрочем, не известно, действительно ли были приняты все необходимые меры для сохранения

тайны. Во всяком случае, коммодор конвоя капитан 2 ранга Э.Г. Венейблс утверждает, что уровень секретности был невысоким.

Он предлагал даже допустить некоторую утечку информации, а не пытаться наглухо засекретить конвой. Капитан-лейтенант С.У. Ф. Беннетс, командир эскортного миноносца «Бичестер», утверждал, что карты Средиземного моря были розданы всем военным кораблям еще до выхода конвоя, после чего в городе поползли слухи, что конвой отправляется на Мальту. В результате после операции начались причитания по поводу несохраненной военной тайны, что вынудило Министерство военных перевозок начать расследование. После этого адмирал флота лорд Корк энд Оррери в своем выступлении 29 сентября 1942 года признал, что имели место серьезные нарушения секретности. Он сообщил, что в доки открыто доставлялись грузы, помеченные трафаретом «Мальта».

В следующем месяце лорд Корк вернулся к этой теме во время дебатов в палате лордов. Он задал вопрос правительству Его Величества:

«Считают ли они, что были приняты все возможные меры для сохранения в секрете пункта назначения грузившихся судов?»

Я имею основания задать этот вопрос. Я слышал из вторых рук от молодого офицера, чей корабль погиб в составе последнего конвоя на Мальту («Пьедестал»), что на корабль поступали ящики с маркировкой «Мальта» на них. Он сказал моему информатору, что это вызвало оживленное обсуждение среди офицеров корабля».

Потом граф процитировал письмо менеджера одной крупной машиностроительной фирмы на севере страны:

«Мой единственный сын, инженер-механик торгового флота, которого я посетил в Ливерпуле в конце июля 1942 года, сказал мне, что видел, как в трюм их корабля грузят ящики с маркировкой «Мальта». Он сообщил, что несколько его товарищей-механиков обсуждали вопрос, не следует ли отказаться от похода в знак протеста против такой возмутительной беспечности, если не сказать больше».

Этот джентльмен отговорил своего сына и других офицеров. Однако на следующий вечер ему сообщили, что все готовы отправиться на Мальту, учитывая ее отчаянное положение, но если они вернутся, то потребуют официального расследования, так как предполагалось, что конвой отправится в обстановке строжайшей секретности. Мой корреспондент продолжил: «Последнее, что сказал мне мой сын в Ливерпуле вечером 28 июля: «Хорошо, папа, пусть фрицы ожидают нас, собрав все силы, а с нашим грузом мы в машинном отделении окажемся в ловушке в случае попадания. Будет просто чудом, если мы уцелеем на этом корабле самоубийц, поэтому, вероятнее всего, это наша последняя встреча».

Так и оказалось, корабль погиб. На нем погибло около 100 человек экипажа, включая всех офицеров. Джентльмен, который отправил мне это письмо, сказал мне: «Я ничуть не сомневаюсь в том, что сын говорил правду, что видел ящики с маркировкой «Мальта».

От имени Министерства военных перевозок лорд Литерс попытался пригасить пламя:



«В случае, упомянутом благородным графом лордом Корком, мы не имеем никаких подтверждений. На основании имеющейся информации я не могу начать расследование».

Но графа Корка нелегко было смутить.

«Молодой офицер <Джон К. Уэйн> желает дать показания. Его это очень сильно беспокоит. В своем письме ко мне он говорит, что служит всего лишь кадетом, но полагает это своим долгом. Он очень хочет выступить публично и дать показания».

Графа поддержали, и наконец лорд Литерс был вынужден заверить палату:

«Я должен с совершенным почтением дать заверения, что этот вопрос будет расследован. Я создам специальную комиссию для изучения того, что было сказано сегодня в палате Вашим Лордством».

Разумеется, расследование было секретным, и его результаты не были обнародованы и по сей день. Во всем этом наверняка имеется доля правды. Чтобы решить, было это предельным проявлением беспечности или чем-то другим, обратимся к заявлению адмирала Вейхольда, в то время командовавшего силами германского флота на Средиземном море. Он утверждает, что в конце июля получил донесение разведки, в котором говорилось:

«Готовится крупная операция союзников по прорыву в Средиземное море. Большие

торговые суда и военные корабли собираются в портах и готовятся к выходу».

Поэтому совершенно ясно, что операция «Пьедестал» не стала неожиданной для Оси.

2 августа после обычного инструктажа в авиационном ангаре крейсера «Нигерия» было проведено особое совещание. Контр-адмирал Барроу вызвал на борт своего флагмана всех капитанов торговых судов и детально изложил им свой план. Предполагалось, что лишь в этот день они впервые узнали о пункте назначения. Операция была обсуждена до мельчайших деталей с использованием моделей и схем. Барроу подчеркнул, что требуется строжайшая дисциплина, чтобы конвой получил какой-то шанс на успех.

В то же самое время на борту «Нигерии» проходило второе совещание, устроенное для радистов, направленных на торговые суда. На нем уточнялись все детали организации связи и разъяснялся порядок переговоров. Адмирал Сифрет назвал эти два совещания просто бесценными.

После окончания совещания капитаны вернулись на свои суда, чтобы сообщить новости экипажам. Конвой должен был выйти в море сегодня вечером в сопровождении горстки эсминцев, чтобы никто ничего не заподозрил. Основные силы эскорта должны были присоединиться к нему на следующий день уже далеко от берега. Еще не начавшись, конвой понес первую потерю. Утром 31 июля в густом тумане эскортный миноносец «Ламертон», входивший в состав первоначального сопровождения, в 06.25 столкнулся в пароходом «Альменара». Он свернул себе нос до самого шпиля и был отправлен в Лондондерри. Его место занял лидер флотилии «Кеппел», который уже находился в море, следуя в Гибралтар.

Передвижения этого эсминца ясно показывают, насколько были перенапряжены наши силы в это время, так как он метался с одного театра на другой. «Кеппел» прибыл прямо из Арктики, где участвовал в проводке разгромленного конвоя PQ-17, а сейчас направлялся в Гибралтар через Азорские острова. Как заметил капитан 2 ранга Брум их в считанные дни они прибыли «от белых медведей к ананасам».

Когда сгустились сумерки, смутные силуэты грузовых судов ожили. Якоря пошли вверх из воды, а машинный телеграф отзвенел «Малый вперед». Тихо, без единого звука, 14 судов медленно покинули якорную стоянку и пошли по затемненному фарватеру. Охранявшие их эскортные миноносцы «Бичестер», «Брамхэм», «Ледбюри» и «Уилтон» рыскали вокруг, старательно выстраивая транспорты в колонну. Очень немногие видели уход конвоя, и никто из этих людей не подозревал, что судьба Мальты и, вероятно, всей войны на Среднем Востоке теперь находится в руках этой горстки моряков. Наверняка, любой береговой наблюдатель решил бы, что это просто очередной конвой направляется в мрачные просторы Северной Атлантики. Никто даже не мог предположить, как мало из этих судов снова увидят серые воды Клайда.

Капитан 1 ранга Д.А.Г. Диккенс недавно покинул Тринити-хаус после долгой и очень славной карьеры. Но в августе 1942 года он был всего лишь молоденьким учеником на борту транспорта «Дорсет». Он записывал все происходившие события и позднее описал историю конвоя, как он ее видел. Если смотреть на эту битву глазами юноши, можно увидеть много неожиданного. Вот как он рассказывает о формировании конвоя и первых днях пути:

«Корабли, составившие конвой, собрались в Гуроке в воскресенье 2 августа 1942 года. Эти корабли прибыли из разных портов:

«Вайранги», «Эмпайр Хоуп», «Гленорчи» и «Санта-Элиза» — из портов Бристольского канала; «Ваймарама», «Мельбурн Стар», «Брисбен Стар», «Дорсет» и «Огайо» — из Ливерпуля; «Девкалион», «Альмерия Лайкс», «Рочестер Касл» и «Клан Фергюсон» — из Глазго.

Из приведенного списка видно, что примерно треть конвоя пришла из Бристольского канала, треть — из Ливерпуля, треть — из Глазго. Вероятно, это была еще одна попытка сохранить все в тайне.

Корабли несли примерно одинаковый груз, состоящий из муки, бензина, угля, боеприпасов, бомб, медикаментов и военной техники. Мы имели и такие грузы, как вино, спирт, шоколад, бисквиты и сигареты, но их было совсем немного.

Считалось, что корабли из Бристольского канала прибыли в Гурок в пятницу 31 июля. Однако корабли из Ливерпуля отдали швартовы только в 14.00 в пятницу 31 июля и простояли на якорях на рейде до 10.00 субботы 1 августа, когда они все-таки направились в Гурок. Случайно один из них во время стоянки подал сигнал воздушной тревоги! Их сопровождали 4 британских эсминца, и они бросили якоря на рейде Гурока в 08.00 в субботу. В этот день множество офицеров ВМФ посетили корабли. Их интересовало вооружение и противопожарные средства, которые они осматривали весьма тщательно. Большинство кораблей имело примерно одинаковое вооружение. Типичным

примером является «Дорсет». Он нес 6 эрликонов (20-мм), 1 бофорс (40-мм), 2 пулемета «Гочкисс», 1 обычное 102-мм орудие, установку FAM — скоростных воздушных мин, 2 установки ракет UR, прозванные «Свинными корытами», и 4 установки РАС — парашютно-тросовых ракет.

Это августовское воскресенье выдалось не особенно хорошим с точки зрения погоды: плотная облачность и несколько сильных шквалов. Но к 17.00 начало проясняться, и в 18.00, когда был получен приказ сниматься, небо почти очистилось. Примерно в это время корабль № 21 «Порт Чалмерс» (коммодор) поднял якорь, а за ним и все остальные. Они медленно выстроились в одну кильватерную колонну.

Для любого наблюдателя это было бы памятным зрелищем — прекрасные торговые суда, медленно, но неуклонно набирающие ход, а позади высятся красивые горы Шотландии. С кораблей земля выглядела еще красивее, чем раньше, вероятно, потому, что моряки знали, что ждет их впереди. Про себя они наверняка думали, что могут больше не увидеть ее. И действительно, прошло не так уж много времени, и многие из этих отважных людей отдали свои жизни, чтобы Мальта не погибла от голода. Но вскоре солнце скрылось за горами, и корабли вышли в открытое море».

На кораблях конвоя царила уверенность. Моряки знали, что им предстоят суровые испытания, но исключительно сильное сопровождение показывало, что ВМФ сделает все от него зависящее, чтобы довести транспорты до цели и вернуть обратно. Перед выходом каждый шкипер получил запечатанный конверт. На нем

было написано: «Не вскрывать до 08.00 10 августа». В конверте лежало письмо Первого Лорда Адмиралтейства мистера А.В. Александра.

«До того как вы начнете эту операцию, Первый Морской Лорд и я беспокоились, как вы отнесетесь к тому, что Совет Адмиралтейства возложил на вас столь трудную задачу. Уже достаточно давно Мальта находится в огромной опасности. Совершенно необходимо доставить туда снабжение. Для нее наступило критическое время, и мы не можем бросить ее на произвол судьбы. Она выстояла под самыми яростными атаками с воздуха, которые когда-либо предпринимались. Теперь ей нужна наша помощь, чтобы продолжать битву. Ее отвага достойна вашей.

Мы знаем, что адмирал Сифрет сделает все, что может, чтобы успешно завершить операцию. Вы должны помочь ему, поддержав славные традиции британского Торгового Флота. Мы говорим вам: «Бог в помощь!», и желаем удачи».

Операция «Пьедестал» началась.

## Глава 3

### Битва начинается

#### I

К рассвету понедельника 3 августа торговые суда уже проделали часть пути. В течение дня многочисленные колесики масштабной операции начали вертеться все быстрее. Эскадра стройных серых кораблей покинула свои базы, чтобы встретиться с конвоем в Атлантике. Из Клайда, из Лондондерри, из мрачного Скапа Флоу, из залитого солнцем Гибралтара, из далекого Фритауна корабли Его Величества начали собираться, чтобы сформировать самую большую эскадру, какую Королевский Флот когда-либо бросал на защиту одного конвоя.

Первым к WS-21S присоединился флагман Соединения X легкий крейсер «Нигерия», который сопровождали «Кения», «Амазон», «Дервент» и «Зетланд». Они покинули Клайд накануне в 23.00 и обнаружили транспорты на рассвете в 06.30. В это же время появились эсминцы «Малькольм», «Веномес», «Вулверин» и «Уишарт», отправленные ранее в Лондондерри для дозаправки.

Как только прибыл адмирал Барроу, он сразу построил конвой в 2 колонны и начал первое в долгой серии учений. С их помощью он собирался превратить нестройную толпу «купцов» в некое подобие военной эскадры. Крайне важно было, чтобы моряки торговых судов до того, как конвой войдет в Средиземное море, научились действовать слаженно. Их собственная судьба и судьба Мальты зависели от того, смогут ли они

быстро и точно выполнять сложные маневры, несмотря на сильные атаки врага. Нельзя было представить ничего более чуждого капитанам и матросам торговых судов. По самой своей природе они отъявленные индивидуалисты, плавают сами по себе, ненавидят сомкнутый строй и жесткие приказы.

С начала войны эти транспорты уже ходили в составе многих конвоев, и большинство моряков было знакомо со стандартными методами. Однако исход «Пьедестала» гораздо больше, чем обычно, зависел от сохранения строя и дисциплины. Имея скорость 15 узлов, это был самый быстроходный из конвоев, в которых приходилось следовать этим транспортам. Контр-адмирал Барроу не сомневался, что необходима, по крайней мере, неделя интенсивных тренировок. Во всяком случае, при первой попытке он отметил, что суда конвоя «очень плохо» держат строй. Ничего иного и не приходилось ожидать. Адмирал был уверен, что если бы им предоставили свободу, они действовали бы лучше.

В море находились и другие эскадры. 31 июля из Клайда вышел древний авианосец «Аргус» в сопровождении эсминцев «Сардоникс» и «Бакстон». Он должен был встретиться в Атлантике с «Викториесом», который в этот же день покинул Скапа Флоу в сопровождении крейсера «Сириус» и эсминцев «Форсайт», «Фьюри», «Интрепид» и «Икарес». Эти 4 эсминца должны были сыграть важную роль в операции, так как были приспособлены для скоростного траления. Их главной задачей было провести конвой через густые минные поля, поставленные в узком проливе между Сицилией и Триполи, которые на картах Адмиралтейства были обозначены, как «заграждение QBB-255». Этот ненасытный Молох уже поглотил многие корабли, и противник постоянно расширял заграждения.



Как только «Викториес» покинул гавань, он принял на борт свои новые «Си Харрикейны» 885-й эскадрильи. «Индомитебл» находился много дальше к югу, он спешил из Фритауна в сопровождении крейсера «Феб» и 3 больших эсминцев типа «L» капитана 1 ранга Хаттона: «Лэфорей», «Лайтнинг» и «Лукаут». На randevу для предстоящей операции «Берсерк» (программы подготовки авианосных летчиков) из Фритауна вышла группа заправки в составе танкера «Эббидейл» и корветов «Бэрдок» и «Армериа».

В 16.0 °Сифрет поднял якорь в Скапа Флоу и вышел в море на соединение с конвоем. Он имел линкоры «Нельсон» и «Родней» в сопровождении эсминцев «Ашанти», «Тартар», «Эскимо», «Сомали», «Патфайндер» и «Квентин». На эсминце «Пенн» случилась небольшая поломка котла, которая вынудила его задержаться для ремонта. Он должен был догнать соединение чуть позднее. Тяжелые туши линкоров величественно рассекали волны Атлантики. По пути в Пентланд-Фёрте они провели учебные зенитные стрельбы, так как не только транспортам требовалась добавочная практика.

Но еще 2 группы военных кораблей пока не покидали портов. В Гибралтаре находились «Игл», «Харибдис», «Каир», «Итюриэл», «Энтилоуп», «Уэсткотт», Ванситарт» и «Рестлер». Они не должны были принимать участие в операции «Берсерк», и часть кораблей осталась на Скале, чтобы сэкономить топливо. Сам «Игл» должен был выйти, как только примет на борт самолеты. Места в ангарах старого авианосца не хватало. На нем могли разместиться только 16 из 20 «Си Харрикейнов», причем 6 самолетов приходилось держать на палубе. Оставшиеся 4 хранились в носовом ангаре в качестве резерва, так как у них было отсоединено одно крыло.

Танкерная группа — Соединение R — также стояла в Гибралтаре. В нее входили танкеры «Браун Рейнджер» и «Динглдейл» и буксир «Джонти». Приказом командующего морскими силами Северной Атлантики к ним был добавлен корвет «Сальвониа». Предполагалось, что «Джонти» будет сопровождать конвой до самой Мальты, чтобы оказывать помощь в спасении тяжело поврежденных кораблей. Это было еще одним уроком конвоя «Гарпун».

Добавленный в последнюю минуту «Фьюриес» должен был выйти вместе с конвоем из Клайда 2 августа, но подготовка затянулась, и он задержался в порту. 29 июля авианосец получил приказ провести операцию «Беллоуз» — доставить на Мальту еще одну группу «Спитфайров». Он сразу направился в Кэмпбеллтаун, чтобы оставить там свою авиагруппу — 822-ю и 823-ю эскадрильи «Альбакоров». Они отправились на аэродром ВСФ в Макринханише, а сам корабль 30 июля направился в док короля Георга V в Говане, чтобы принять на борт 41 «Спитфайр VB». Погрузка продолжалась до самого вечера, и лишь 1 августа «Фьюриес» вернулся в Тэйл-о-Бэнк. При этом как-то неожиданно выяснилось, что из-за не совсем обычной конструкции полетной палубы авианосца взлететь новым истребителям будет не так просто. Дело в том, что в носовой части полетной палубы имелась заметная горка. «Спитфайры», которые участвовали в испытаниях, имели пропеллер диаметром 10' 3" и могли дать 3000 оборотов на полном газу. Модель VB имела пропеллер диаметром 11' 2", который давал всего 2650 оборотов. При скорости воздушного потока над палубой 29,5 узлов «Спитфайры» могли оторваться лишь с огромным трудом. Старому «Фьюриесу» пришлось бы выжать из своих машин скорость, на которую они уже не были способны.

Министерство авиации немедленно отправило из Лондона эксперта, который прибыл рано утром 3 августа. Он должен был настроить моторы, чтобы увеличить взлетную мощность и обороты. Эксперт сделал, что от него требовалось, но реального улучшения не наступило. Во время повторных испытаний пилот неправильно понял его инструкции и смог только подпрыгнуть над палубой. Поэтому было решено установить пропеллеры другого типа. Они могли развить 3100 оборотов.

Утром 4 августа прибыли 40 новых пропеллеров, которые погрузили на авианосец вместе с одним запасным «Спитфайром». Теперь на «Фьюриесе» находились 42 истребителя. Погрузка закончилась в 22.35, и уже через 10 минут авианосец вышел в море в сопровождении крейсера «Манчестер» и польского эсминца «Блискавица».

Следующие 2 дня его механики работали, не покладая рук, меняя пропеллеры на «Спитфайрах». Работы были закончены только к вечеру 8 августа. Тем временем прибыл эсминец «Сардоникс», который присоединился к эскорту «Фьюриеса». Он направлялся в Лондондерри после того, как проводил «Аргус» на соединение с группой «Викториеса». Утром 5 августа был проведен пробный взлет «Спитфайра». На сей раз все прошло гладко, и «Фьюриес» полным ходом пошел вдогонку за конвоем. Ночью 5/6 августа соединение попало в густой туман. Необходимости в эсминцах больше не было, и их отправили назад в порт. 7 августа в 03.10 авианосец и крейсер встретились с группой «Викториеса».

Адмирал Сифрет со своими кораблями присоединился к конвою 3 августа в 09.35. Соединение пошло на запад со скоростью 12 узлов, немного позднее увеличив ее до 14 узлов. В течение дня над ним патрулировали летающие лодки «Сандерленд». Один

такой самолет неосторожно выскочил из низкого облака, был принят за вражеский и сбит слишком бдительными зенитчиками. Хотя миноносец «Ледбюри» сразу примчался к месту падения «Сандерленда», он спас только 1 летчика. Чтобы в дальнейшем не допустить подобных досадных промахов, адмирал Сифрет устраивал конвою одно учение за другим.

4 августа был опробован сложный маневр перестроения из 4 колонн в 2, который потребует при прохождении узостей Скерки. Места крейсеров «Каир» и «Манчестер» во главе колонн заняли эсминцы «Ашанти» и «Дервент». Это был очень опасный момент. Такой маневр был исключительно сложен для торговых судов, однако поступить иначе было нельзя. Для перехода вечером 12 августа через узости следовало построить все транспорты за 4 эсминцами-тральщиками. Во время «собаки» маневр был повторен еще несколько раз, и адмирал Барроу счел, что «купцы» научились выполнять его относительно неплохо. К сожалению, когда подошло время в реальности выполнить этот маневр, сложилась такая обстановка, смоделировать которую было невозможно ни на каких учениях.

В течение дня была проведена дозаправка эсминцев, имевших малую емкость цистерн. «Вулверин», «Веномес», «Дервент», «Уишарт» заправились с «Нигерии» и «Кении», а «Амазон», «Малкольм» и «Зетланд» — с линкоров. Такой вариант заправки был возможен только на просторах Атлантики. Однако во время последнего броска через центральную часть Средиземного моря и во время обратного путешествия было крайне важно, чтобы все корабли имели полный запас топлива. Это потребовало от соединения нескольких сложных маневров в ближайшие дни, чтобы заправить корабли с танкеров в море. Часть кораблей совершила заход в Гибралтар.

Корабли сопровождения не могли рассчитывать на дозаправку на Мальте, где нефти осталось совсем мало, поэтому пришлось согласиться на многочисленные визиты в Гибралтар, хотя все это происходило перед глазами вражеских агентов.

Корабли сейчас проходили опасный район Западных Подходов. На следующий день конвой выполнил не менее 7 срочных поворотов, уклоняясь от подводных лодок. Во второй половине дня к конвою присоединился эсминец «Пенн». В 22.34 соединение легло на курс 186 градусов.

5 августа всё это повторилось. В первой половине дня конвой проводил учения. Линкоры и крейсера отрабатывали зенитный огонь вслепую и с помощью радара. Утром «Нигерия» и «Кения» отправились в Гибралтар для дозаправки. На следующий день конвой попал в густой туман, видимость временами падала до 2 кабельтовых, но во второй половине дня туман рассеялся. В 15.00 были проведены учения по ведению радиосвязи, используя передатчики на самой малой мощности. Много раз поднималась тревога из-за реальных или мнимых контактов с подводными лодками. Конвой 6 раз срочно менял курс. Конвой шел даже с опережением графика, поэтому скорость была снижена до 12 узлов.

В этот день авианосное соединение вышло в точку 35° N, 14° W, чтобы провести операцию «Берсерк». [6] Возможность собрать вместе так много авианосцев выпадала крайне редко, так как им приходилось действовать на самых различных театрах. Одни эскадрильи совсем недавно пересели на новые самолеты. Другим пришлось готовиться к защите конвоя, хотя раньше они действовали в составе оперативных соединений, что предъявляло совсем иные требования. Операция «Берсерк» должна была помочь

кораблям и авиагруппам наладить взаимодействие и подготовиться к многочисленным проблемам, которые поставят перед ними пилоты Люфтваффе.

На «Индомитебле» 806-я и 800-я эскадрильи были переоснащены как раз перед его уходом из Индийского океана. 806-я эскадрилья пересела с «Фулмаров» на «Мартлеты» — так англичане называли истребитель Грумман «Уайлдкэт», который поставлялся по Ленд-лизу. 800-я эскадрилья получила «Си Харрикейны». Оба подразделения были переброшены на берег для тренировок, но времени не было, и 9 июля они вылетели на авианосец с аэродрома Танга. При посадке один из новых истребителей разбился. Пока корабль шел через Дурбан, Кейптаун и Фритаун, эскадрильи перелетали на берег для тренировок, но это был не самый лучший способ готовить неопытных пилотов. На «Викториесе» были 10 молодых летчиков, вообще не имеющих боевого опыта. Это не могло не проявиться в ходе операции «Берсерк», и 4 самолета пришлось списать.

На разных авианосцах была установлена разная аппаратура, и базировались разные самолеты, поэтому каждый корабль получал свою собственную задачу. На «Викториесе» находилось много старых «Фулмаров», поэтому он должен был взять на себя патрулирование на малых высотах. «Мартлеты» и «Си Харрикейны» с 2 других авианосцев должны были патрулировать на высотах, начиная с 5000 футов, но при этом каждый авианосец должен был держать в воздухе свой собственный патруль.

3 авианосца должны были маневрировать самостоятельно внутри кольца охранения, причем каждому был придан крейсер ПВО. Образовались пары: «Викториес» — «Сириус», «Индомитебл» — «Феб», «Игл» — «Харибдис». Единственной задачей крейсеров было ставить огневую завесу из тяжелых орудий над авианосцем во время налета вражеской авиации. Для

защиты от подводных лодок рядом с каждым авианосцем должен был находиться эсминец. Если по какой-то причине он покидал свое место в ордере, его автоматически заменял любой из ближайших эсминцев.

Истребительные группы провели 2 дня, отрабатывая вылеты на больших и малых высотах, посадки в сумерках, ведение радиосвязи, опознание кораблей. Существовало опасение, что интенсивный радиообмен будет почти наверняка обнаружен вражеской службой слежения, созданной в Испании. В рапорте адмирала Сифрета было указано и на более серьезную опасность:

«Операция «Берсерк» была просто неоценима, однако она создала новые проблемы с дозаправкой кораблей. Противник в районе Гибралтара имел хорошо налаженную шпионскую сеть, и нет смысла говорить, сколько трудностей она нам создала. Достичь внезапности было практически невозможно. Однако я полагал, что дела обстоят не так уж плохо. Пока вражеская разведка не обнаружит нас в Средиземном море, противник не сможет наверняка положиться на донесения шпионов. Любая неопределенность, которую мы сумеем создать, будет работать на нас».

Действительно, к этому времени вопросы дозаправки вышли на первый план. Танкер «Эббидейл» действовал вместе с авианосцами во время операции «Берсерк», чтобы заправлять их эсминцы сопровождения. Однако его экипаж оказался слишком неопытным, и результатом стал полный бардак. «Интрепид» заправился только к 14.53. Эсминец «Фьюри» закончил заправку в 17.55. Его командир сообщил капитану 1 ранга Хаттону, что заправка идет слишком медленно. Заправлялся эсминец «Форсайт»,

когда подошли «Лайтнинг» и «Лукаут». Вдобавок ко всем прочим неприятностям поднялась довольно сильная волна. Сначала «Лайтнинг» не удалось правильно пришвартовать из-за отсутствия нужных тросов. Через 45 минут он все-таки пришвартовался к танкеру, но тут же оба троса лопнули. Затем была предпринята новая попытка. Но танкер резко дернулся, «Форсайт» оборвал и швартовы, и заправочные шланги, нефть хлынула в море. Швартовы «Лайтнинга» снова лопнули. «Форсайт» успел принять только 80 тонн нефти, прежде чем наступила ночь и все работы прекратились. «Уишарт» и «Дервент» пришлось отправить для дозаправки в Гибралтар.

Контр-адмиралу Барроу пришлось лично убедиться, что дела довольно плохи. Его флагманский корабль заправлялся с танкера «Сан Клаудиа», и процесс шел мучительно медленно. Был потрачен лишний час, чтобы справиться с рвущимися шлангами и отказывающими насосами. Крейсер «Кения» заправился с танкера ВМФ «Браун Рейнджер» гораздо быстрее.

Пока 2 крейсера находились в Гибралтаре, командование использовало этот случай для проведения последнего совещания. 5 августа в 13.00 были собраны командиры «Каира», «Уилтона», «Дервента» и «Ледбюри», которым предстояло войти в состав непосредственного сопровождения конвоя.

Конвой приближался к Гибралтарскому проливу, и напряжение постепенно нарастало. Транспорты научились выполнять свои сложные маневры относительно слаженно, поэтому адмиралы Сифрет и Барроу начали отзываться о них сравнительно мягко. 7 августа в 11.00 «Каталина» установила контакт с конвоем, и с этого момента и до 11 августа противолодочные самолеты Берегового Командования со Скалы постоянно патрулировали над конвоем.



Свою задачу они выполняли хорошо. 8 августа «Веллингтон» из 233-й эскадрильи атаковал и повредил одну из 3 германских лодок, специально развернутых против конвоя «Пьедестал». U-333 в этот момент находилась на OSO от острова Форментера. Хотя лодка не была потоплена во время атаки, ее машины получили серьезные повреждения, и она была вынуждена вернуться в базу в Ла Паллисе для ремонта.

Один из истребителей «Викториеса» разбился во время заключительной стадии операции «Берсерк». Хотя обломки самолета были найдены, эсминцы «Лэфорей» и «Фьюри» не сумели обнаружить пилота. Если не считать этого инцидента, в остальном день прошел спокойно. Во второй половине дня к конвою присоединились «Фьюриес» и «Манчестер», но вскоре крейсер вместе с эсминцами «Эскимо» и «Тартар» отбыл на дозаправку.

8 августа к конвою присоединились авианосцы, в 10.15 он лег на курс 92°. Были проведены последние учения по совместному маневрированию, корабли сопровождения еще раз опробовали совместную постановку огневой завесы. Начались проблемы, так как трудно было заставить 67 кораблей действовать как единое целое. После объединения всех отрядов стало известно о проблемах с заправкой с «Эббидейла». В результате несколько кораблей пришлось отправить для заправки в Гибралтар, что привело к новым сложностям.

Вице-адмирал сэр Г.Ф.Б. Эдвард-Коллинз и его штаб продемонстрировали чудеса изобретательности, стараясь обеспечить максимально быстрый оборот кораблей под покровом темноты. Однако противник почти наверняка впервые узнал о приближении конвоя по необычно большому количеству кораблей, появившихся в гавани Гибралтара ночью 8/9 и 9/10 августа. Итальянцы уже 9 августа определенно учуяли,

что готовится крупная операция, несмотря на все меры предосторожности.

«Индомитебл» и 3 эсминца типа «L» отправились на заправку первыми. Они вошли в гавань после наступления темноты 8 августа и к рассвету уже были в 20 милях западнее Скалы. «Лайтнинг» использовал эту возможность, чтобы высадить на берег спасенных с норвежского судна «Танк Экспресс», которых он подобрал в Южной Атлантике по пути из Фритауна. «Сириус» и «Феб» пришли в Гибралтар незадолго до полуночи. Им требовалось по 850 тонн нефти, и 9 августа нервотрепка продолжилась.

Когда «Индомитебл» и «Манчестер» присоединились к конвою, на авианосце не хватало 300 тонн нефти, а на крейсере — 600 тонн. У адмирала Сифрета просто не было иного выхода, как снова отослать их вместе с «Иглом» и «Харибдисом». В 08.00 были отправлены «Патфайндер», «Пенн» и «Квентин»; в полдень — «Ашанти», «Сомали» и «Зетланд». В 23.00 ушел в Гибралтар старый «Аргус», который утром провел учения по наведению истребителей, больше он не играл никакой роли в операции «Пьедестал». Вместе с ним ушли «Вулверин», «Веномес», «Амазон» и «Малкольм».

Когда одна группа кораблей уходила в Гибралтар, другая возвращалась к конвою. «Нигерия» и «Кения» вернулись в 08.20, «Бичестер», «Ледбюри», «Уилтон» и «Уэсткотт» — в 14.30. Однако на «Рестлере» обнаружилась неисправность испарителя, и он остался в Гибралтаре для ремонта. Вместо него к операции был подключен «Амазон». В период с 16.00 до 18.00 соединение имитировало воздушный налет. Это позволило зенитчикам лучше узнать свои самолеты. К несчастью, в горячке боя об этих учениях забыли.

Один молодой артиллерист с танкера «Огайо» в письме своей жене так описывает день 8 августа

накануне боя:

«16.00. Суббота, мы только что побрились и приняли ванну. Мы находимся где-то в районе Азорских островов. С каждым часом мы приближаемся к цели, но как я хотел бы, чтобы мы уже возвращались. Разумеется, ты не знаешь, куда мы направляемся. Я только рад этому, потому что это избавляет тебя от лишнего беспокойства и тревог.

16.30. Шлюпочное учение.

18.00. Только что кончился чай — копченая рыба, баранья отбивная с картофельным пюре, овощной салат, ветчина, сыр, джем, «свежий» белый хлеб, масло. Сейчас самое время чуточку вздремнуть. Мыслями возвращаюсь в прошлое. Через день после отплытия шкипер собрал весь экипаж и сообщил, что конвой — 14 судов — направляется на Мальту. Для того чтобы конвой благополучно дошел до цели, нам дают сильнейший эскорт — 2 линкора, 4 авианосца, 8 крейсеров и 40 эсминцев. В данный момент мы имеем 12 эсминцев, 1 авианосец («Викториес»), «сундуки» «Нельсон» и «Родней». Мы должны встретить остальные корабли сопровождения завтра на подходах к Гибралтарскому проливу. Несмотря на всю опасность задания, я рад, что меня выбрали для обслуживания орудия. Мы — артиллеристы на одном из самых важных кораблей, который несет один из самых важных, если не вообще самый важный груз. Каждую ночь в своих молитвах я прошу, чтобы все корабли добрались до цели и спасли Мальту, которая, вне всяких сомнений, страдает сильнее всех в мире.

Я чувствую себя совершенно спокойно и очень уютно на борту судна. Я не несу никаких вахт, но должен находиться в готовности от рассвета до заката. У меня достаточно дел: чистить орудия, готовить боеприпасы, тренировать расчеты. До сих пор мы были совершенно свободны, если не считать нескольких тревог. Но это были подводные лодки, с которыми имели дело эсминцы. Было достаточно стрельбы, но только учебной. Впрочем, вскоре у нас будет достаточно и настоящей.

Моя каюта выглядит очень уютно. Дэйв и я успели ее раскрасить, пока стояли в Клайде, и теперь медяшка у нас выглядит, как медь.

Погода часто меняется. Один день хороший, но на следующий стоит туман. Сегодня сильная волна, и корабль больше находится под водой, чем над ней. Моя каюта на левом борту, сегодня он наветренный, поэтому иллюминатор остается задраенным.

20.30. Несколько раз приходилось бросать письмо. Самое приятное — бегал за порцией рома, которую нам выдают каждую неделю. Думаю, на следующей неделе мы будем получать его ежедневно — нам он понадобится! Все на борту пребывают в хорошем настроении (не из-за рома) и с надеждой смотрят в будущее. Мы полны решимости прорваться. Солдаты в основном из Ланкаширского полка. Как всякая пехтура, они немного глупы, но все равно хорошие парни и горят энтузиазмом.

Большим разочарованием стало то, что не получил письма от тебя до отплытия. Несколько писем доставили на борт в последнюю минуту. Не ожидаю, что получу что-нибудь до того, как

снова увижу Добрую Старую Англию, что произойдет лишь через несколько недель. Наверняка после этого похода нам дадут отпуск. А сейчас я собираюсь выпить чая с сэндвичем».

9 августа в 23.00 на траверзе показался мыс Спартель, конвой вошел в Гибралтарский пролив. Поднялся туман, и видимость временами сокращалась до 1 кабельтова. Туман не рассеялся до рассвета. Это было очень на руку адмиралу Сифрету, но все-таки даже туман не сумел укрыть такое большое количество кораблей от 2 нейтральных судов, которые шли на запад. Заметили конвой и испанские рыбаки, которые встретились между Малабатой и Тарифой. Командир «Феба» капитан 1 ранга Френд сообщил, что конвой прошел через 2 линии тунцеловов между Гибралтаром и побережьем Северной Африки. Многие из них вполне могли быть фальшивыми, и у них было достаточно времени, чтобы сообщить о появлении конвоя.

На рассвете 10 августа погода улучшилась, и конвой увеличил скорость до 13,5 узлов. Завершились последние приготовления. Соединение R покинуло Скалу в 03.00, его командир находился на эсминце «Уэсткотт». В течение дня присоединились все остальные военные корабли, которые завершили дозаправку.

В 07.45 «Каир», «Тартар», «Эскимо», «Квентин», «Итюриэл», «Энтилоуп» и «Дервент» заняли позиции в голове, «Ашанти», «Сомали» и «Зетланд» разместились позади конвоя. Основным походным порядком конвоя были 4 кильватерные колонны. Авианосцы перестроились в кильватерную колонну позади транспортов. Начался последний мирный день.

В 11.30 подошли «Индомитебл», «Манчестер» и 3 корабля 19-й флотилии эсминцев. В 16.00 прибыли

«Игл», «Харибдис», «Пенн», «Патфайндер» и «Амазон». День прошел спокойно, если не считать 2 инцидентов. Первым было несколько тревог, которые вызвали бомбардировщики «Хадсон», вылетающие из Гибралтара для противолодочного патрулирования. Они не имели аппаратуры «свой-чужой». В результате 2 раза с «Викториеса» поднималась четверка истребителей для перехвата вражеского разведчика, который оказывался собственным самолетом. Радиомолчание было нарушено.

В 17.25 взлетели 4 «Си Харрикейна», чтобы перехватить неизвестный самолет, но они так и не сумели его догнать. Когда в 18.45 это повторилось, выяснилось, что причиной переполоха стал «Хадсон». В результате на этой фазе операции пришлось отказаться от помощи KBBC, так как их самолеты не имели аппаратуры «свой-чужой», работающей на частотах флота. Попытки связаться с ними через командующего морскими силами Северной Атлантики и штаб Королевских ВВС ничего не дали.

«Викториес» чуть раньше отправил 2 лишних «Альбакора» и неисправный «Фулмар» обратно в Гибралтар, чтобы очистить свою полетную палубу. Несмотря на все предосторожности, командование Оси вскоре узнало о координатах конвоя и его скорости, благодаря любезности французов. В 17.00 гражданский самолет, выполняющий рейс из Франции в Алжир, пролетел над конвоем и открытым текстом передал по радио, что видел 2 линкора, 2 авианосца, 2 крейсера и 14 эсминцев, сопровождающих 12 торговых судов. Болтливый француз также сообщил курс и скорость соединения. Итальянский историк саркастически замечает, что «эта интересная информация принесла нам огромную пользу».

Командование Оси уже подготовило свои контрмеры и нуждалось именно в таких сведениях, чтобы начать

исполнение детально разработанного плана. Противник был уверен, что этот план сработает без сучка и задоринки.

## //

Итальянцы и их немецкие союзники прекрасно понимали, в каком положении находится Мальта, и знали, что англичане должны постараться провести туда новый конвой со снабжением как можно скорее. Географическое положение острова лишь в малой степени повлияло на их основной план. За 2 года командование Оси хорошо подготовилось к встрече конвоев, идущих с запада. Основной план был простым, и в него легко можно было внести все мелкие изменения, которых потребует конкретная обстановка.

Как только стал известен состав британского соединения, Супермарина начала рассматривать 4 различных варианта действий англичан. Самым очевидным была попытка облегчить положение Мальты, и большое количество транспортов подтверждало это. Вторым вариантом была вылазка главных сил британского флота в итальянские воды, чтобы дать генеральное сражение, с одновременной проводкой конвоя на Мальту. Так как англичане кроме 2 линкоров имели еще 4 авианосца, этот вариант тоже считался вполне возможным. Третьим вариантом был опять-таки конвой на Мальту, но при этом крупные силы английского флота должны были помочь ему прорваться к северу от Пантеллерии, а не поворачивать назад при подходе к проливу Скерки. Это была бы естественная реакция в ответ на погром, устроенный в июне конвоем «Гарпун». При таком сопровождении конвой прошел бы без помех. Интересно, что этот вариант действительно обсуждался в английских

штабах. И последней альтернативой была крупномасштабная атака Сардинии для полного уничтожения ее аэродромов. Это позволило бы без помех проводить все последующие конвои.

Английский флот для прикрытия этого конвоя мобилизовал самые крупные силы за всю войну. Однако и Ось, которая летом 1942 года находилась на пике своего могущества, могла обрушить на него беспрецедентно сильные атаки.

Планы командования Оси имели лишь один слабый пункт — итальянские линкоры не могли участвовать в операции ни при каком раскладе. Это было следствием нехватки топлива. Итальянцы постоянно воевали с немцами, чтобы те увеличили поставки нефти, но напрасно. Каждый выход итальянского флота в море приводил к резкому сокращению и без того скудных запасов. Немцы находились в точно таком же положении, поэтому их собственные тяжелые корабли отстаивались в норвежских базах. Выяснилось, что итальянцы имеют достаточно топлива для выхода всего лишь одного линкора, что означало риск потерять его. Поэтому они решили бросить в бой дивизию легких крейсеров адмирала да Зары, усилив ее дивизией тяжелых крейсеров. В результате получилась бы эскадра, способная смять непосредственное сопровождение конвоя.

Супермарина также знала, что тяжелые корабли прикрытия мальтийских конвоев никогда не заходят на остров вместе с транспортами. Они поворачивают задолго до входа в уости Сицилийского пролива, чтобы не рисковать на минных полях и под атаками бомбардировщиков. Соединение непосредственного сопровождения обычно состояло из крейсеров и эсминцев. Итальянское командование считало, что может без проблем собрать эскадру, достаточно сильную для уничтожения этих кораблей. В недавнем



прошлом колебания и нерешительность привели к тому, что победа выскользнула из рук итальянцев. Однако теперь они надеялись значительно ослабить эскорт до того, как конвой будет южнее Сицилии атакован их кораблями. Поэтому итальянские адмиралы всерьез рассчитывали на успех.

Они намеревались бросить в бой 3 тяжелых и 3 легких крейсера в сопровождении множества эсминцев. Но задолго до этого конвою предстояло пересечь не менее 4 заградительных барьеров, составленных из подводных лодок, мин и торпедных катеров, не говоря уже о сильнейших атаках с воздуха.

В Западном Средиземноморье уже находились несколько подводных лодок, а другие стояли в портах Сицилии и Сардинии в полной готовности. Первая группа лодок была сосредоточена к северу от Алжира между меридианами 01° 40' О и 02° 40' О. Она состояла из 7 подводных лодок: «Брин», «Дагабур», «Гиада», «Уаршиек», «Вольфрамио» и немецких U-73 и U-205. Они должны были сначала обнаружить конвой, а потом атаковать его. Самой главной целью были названы авианосцы.

После того как конвой будет обнаружен, предполагалось сформировать вторую группу подводных лодок к востоку от берегов Туниса, между скалами Фрателли и входом в уости Скерки. Здесь должны были находиться «Гранито», «Эмо», «Отариа», «Дандоло», «Аворио», «Кобальто», «Аладжи», «Ашьянги», «Аксум», «Бронзо» и «Дессие». Чтобы добить любые корабли, которые прорвутся через минные поля и завесу торпедных катеров в узостях, к западу от Мальты дежурила подводная лодка «Астериа».

Хотя немцы и итальянцы должны были взаимодействовать при атаках конвоя «Пьедестал», главные силы каждой страны действовали

самостоятельно. Близкое сотрудничество для партнеров по Оси означало совсем иное, чем для союзников. Ведь германское РВМ отмечало: «Нам не известно количество итальянских подводных лодок, находящихся в море». Авиация Оси тоже готовилась к операции, хотя немцы были вынуждены признать:

«Началась подготовка Оси к действиям против вражеского конвоя. 5 бомбардировочных групп и учебное подразделение торпедоносцев в Гросетто переброшены на Сицилию. Детали подготовки итальянцев нам не известны».

II авиакорпус был занят, обеспечивая действия армии Роммеля в Северной Африке, но стратегическое значение предстоящей операции было совершенно очевидным, поэтому 10 и 11 августа несколько частей, в том числе I/StG 3 были переброшены из Ливии в Трапани на Сицилию. Главные силы недавно подготовленных соединений торпедоносцев в июне были переведены в Норвегию, где участвовали в уничтожении конвоя PQ-17. Вернуть их обратно на Средиземное море просто не было времени, однако имелись 10 He-111, отданных в распоряжение II/KG 26.

Эта операция стала хорошим примером мобильности Люфтваффе. Группы I и II/LG 1 из состава X авиакорпуса базировались на Крите. Однако 11 августа 20 исправных Ju-88 перелетели на Сицилию и подготовились к атакам конвоя «Пьедестал» на следующее утро. 12 августа еще 8 Ju-88 из этих групп прибыли на Сицилию, завершив операцию по прикрытию конвоев в Эгейском море.

Способность оперативно перебрасывать силы с одной базы на другую продемонстрировал и II авиакорпус. Самолеты множества различных эскадрилий взлетали в Эльмаса на Сардинии и садились

на сицилийских аэродромах. В конце битвы бомбардировщики KG 54 взлетели с Пантеллерии, хотя их база находилась в Джербини на Сицилии.<sup>[7]</sup> Летчик Люфтваффе Герд Штамп рассказал автору, как эти перелеты действовали на подразделения:

«С января 1941 и до конца 1942 года группы I, II и III/LG 1 были единственными частями в Восточном Средиземноморье, вооруженными Ju-88. Во время операции «Пьедестал» I и II группы базировались в Ираклионе на Крите. Других подразделений пикировщиков на острове не было, не было их на аэродроме Афины-Элевзис.

Я был пилотом I/LG 1, одновременно исполняя обязанности начальника штаба. Я помню, что мы всеми силами противились переброске на Сицилию. На Крите мы были совершенно счастливы. Любая временная переброска на Сицилию вызывала массу неудобств. Наши самолеты будут обслуживать люди, которых мы не знаем и которые без того перегружены работой с Ju-88 своих подразделений.

KGr506, которая специализировалась на торпедных атаках, и KGr806 были вооружены самолетами Ju-88. Их временно перевели с баз на юге Франции на Сицилию. Точно так же и наши I и II/LG 1 получили приказ отправляться с Крита на Сицилию.

Я часто гадаю, как I/KG 54 сумела добраться до Пантеллерии и смыться оттуда. Летная полоса в то время была слишком короткой, я несколько раз пролетал над ней в ноябре 1942 года, и я сомневался, что Ju-88 сможет там приземлиться и взлететь. То же самое, хоть и в меньшей степени, относилось к аэродрому

Кальяри-Эльмас. Я помню, что нам приказали садиться в Эльмаса только в случае крайней необходимости».

У немцев не хватало торпедоносцев, но это компенсировалось тем, что итальянцы располагали большим количеством таких самолетов. Итальянцы тщательно готовили этот вид авиации (в отличие от ВСФ), и их торпедоносцы причинили много неприятностей британским кораблям на Средиземном море.

Первые атаки в 1940 и 1941 годах проводились стандартными горизонтальными бомбардировщиками, которые так нежно любили Королевские ВВС. Результаты этих атак показали, что такие самолеты совершенно бесполезны против кораблей в море. К середине лета 1942 года большинство отборных подразделений были перевооружены торпедоносцами SM-79, хотя использовались и переделки других бомбардировщиков.

Хорошо известный трехмоторный бомбардировщик SM-79 начал испытания стандартной флотской 450-мм торпеды с боеголовкой 375 фн в 1937 году в Гориции. Используя специальную подвеску в диаметральной плоскости самолета и особый прицел, этот самолет быстро доказал свою эффективность. Позднее предпринимались попытки подвесить к нему 2 торпеды, но опыты прекратились, так как при этом слишком снижались летные характеристики. Наконец была создана специальная школа торпедоносной авиации. Когда Люфтваффе заинтересовались торпедоносцами, их первые подразделения были отправлены в эту школу, расположенную на северо-западном побережье Италии в Гросетто. Там немцы изучали итальянскую тактику и технику.

Итальянцы придумали кое-какие новинки, которые решили опробовать в деле против конвоя «Пьедестал». Всего итальянские ВВС намеревались бросить против него около 320 самолетов всех типов: истребители, бомбардировщики, торпедоносцы, разведчики. Супераэро наметило атаки на 10 и 11 августа. Для этого 32<sup>о</sup> Stormo из Джой-дель-Колле на аэродром Виллачидро на Сардинию, 105<sup>о</sup> Stormo переведен из Пизы в Дечимоманну, туда же была переведена 153<sup>о</sup> Gruppo истребителей Re-2001 из Газелле Торинезе. На Монсеррато были переброшены истребители 2<sup>о</sup> Gruppo и 362-й эскадрильи из Киаппини. Чтобы поддержать авиацию на Сицилии 132<sup>о</sup> Stormo, вооруженный SM-79, был переведен из Джербини на Пантеллерию, а 102<sup>о</sup> Gruppo на Ju-87 была переброшена из Пизы в Джелу. [8]

Итальянцы и немцы начали полеты дальних разведчиков над западным бассейном рано утром 11 августа. Однако первые достоверные сведения о конвое поступили не от самолетов, а от самой западной патрульной линии подводных лодок.

### III

Подводная лодка «Уаршиек» (старший лейтенант Гаэтано Тарджиа) 11 августа находилась в подводном положении в своей зоне патрулирования, когда ее гидрофоны в 15.40 засекли первые шумы винтов. Контакт был четким, и операторы опознали шум турбин.

Шумы становились все громче, и в 16.00 Тарджиа поднял лодку на поверхность и пошел на запад, навстречу цели. Примерно через 38 минут наблюдатель левого борта мичман Флорио увидел в 350 метрах впереди четкий силуэт корабля. Он был сразу опознан как вражеский. Тарджиа позднее доложил, что видел линкор и авианосец.

Английское соединение шло перпендикулярно курсу лодки, поэтому командир «Уаршиека» решил сделать полукруг и атаковать авианосец, как ему было приказано. В 04.42 он выпустил 3 торпеды по выбранной цели. После атаки Тарджиа слышал 2 взрыва, а потом эсминцы сопровождения подвергли лодку затяжной атаке глубинными бомбами. В бортжурнале зарегистрированы 4 атаки в период с 04.47 до 05.04, хотя разрывы постепенно удалялись. Тарджиа ушел на большую глубину, и лодка повреждений не получила. Удовлетворенный тем, что уклонился от преследования, командир всплыл и начал преследовать английское соединение.

Рассказывая об этом эпизоде после войны, итальянцы с огромным удивлением обнаружили, что английские историки о нем практически ничего не говорят. Он даже не упоминается в официальной британской истории, хотя является первым достоверным столкновением противников в ходе операции «Пьедестал». Единственным подтверждением атаки является сообщение корвета «Джонквил» (капитан-лейтенант Р.Э.Г. Партингтон). Он донес, что в 05.00 слышал впереди по курсу разрывы 4 серий глубинных бомб. Однако при этом корабль, сбросивший бомбы, тревогу не объявил.

На рассвете конвой находился на меридиане Балеарских островов и продолжал спокойно двигаться на восток. Туман наконец-то рассеялся, и видимость была отличной. В 06.45 была начата последняя дозаправка с танкеров. Эсминцы «Ашанти», «Форсайт», «Ледбюри», «Зетланд», «Уилтон», «Брамхэм», «Бичестер» и «Дервент» отправились на randevu с Соединением R. Тем временем к конвою присоединились крейсера «Сириус» и «Феб» вместе с буксиром «Джонти». Но буксир сообщил, что не может развить скорость более 12 узлов, поэтому вместо того,

чтобы сопровождать конвой на Мальту, он получил приказ вернуться к танкерной группе.

С этого момента и до 20.30 танкеры были заняты по горло, передавая топливо на все эсминцы охранения, а также на 3 крейсера. К наступлению ночи на танкере «Браун Рейнджер» осталось не более 100 тонн нефти, поэтому утром «Динглдейл» передал на него 1000 тонн, чтобы в случае необходимости оба корабля могли проводить дозаправку военных кораблей.

Вице-адмирал Сифрет особо отметил высокую эффективность действий танкеров во время этой сложной, утомительной и опасной работы, которая проводилась под наблюдением противника в районе, где действовали вражеские подводные лодки. Он также отметил, что англичанам очень повезло с хорошей погодой. Это во многом определило успех заправки. В то же время был достигнут значительный прогресс по сравнению с прошлыми операциями, экипажи приобрели значительный опыт. «Каир» завершил заправку за полтора часа, и его командир считал, что танкер хорошо сработал. Среднее время заправки эсминцев составляло 2 часа, лишь корабли типов «F» и «I», которым требовалось больше нефти, возились дольше.

То, что танкеры, сопровождавшие конвой, до сих пор жили слишком спокойно, стало ясно в 08.00, когда корвет «Колтсфут» (лейтенант У.К. Раус) сообщил, что видит на поверхности следы 2 торпед. Подводная лодка «Уаршиек» продолжала тащиться за конвоем и в 08.39 всплыла у него за кормой, чтобы передать по радио курс, состав и координаты английского соединения в Рим. Радиограмма была получена в 09.30, после чего противник объявил общую тревогу. Но радиограмма была принята и в Гибралтаре, откуда ее в 10.55 передали кораблям конвоя.

На сцене снова появились вражеские самолеты-разведчики, первый контакт был установлен в 08.15. Хотя воздушные патрули постоянно направлялись на перехват, летчики обнаружили, что догнать противника исключительно сложно. 5 раз они устанавливали контакт, но лишь один вражеский бомбардировщик был объявлен уничтоженным. Согласно немецким документам, в это время за конвоем вели слежение дальние разведчики Ju-88 из I(F).122. В 10.10 они сообщили, что видят в точке 38° 08' N, 01° 56' O 3 авианосца, 3 линкора, 20 крейсеров и эсминцев, 20 торговых судов, которые на большой скорости идут курсом 90 градусов. Они допустили небольшую ошибку, но это не помешало остальным силам противника найти конвой.

Британские авианосцы неожиданно получили массу проблем с собственными самолетами. «Викториес» сообщил, что один из самолетов, принятый на борт в день выхода из Скапа, едва не рухнул в море. Выяснилось, что его мотор был собран с ошибками. Один из «Фулмаров» едва не сгорел, когда вспыхнуло левое крыло. Скорее всего, причиной возгорания стали старые зажигательные патроны для бортовых пулеметов. Самолет спешно совершил вынужденную посадку на воду, а пилота подобрал эсминец «Уишарт».

4 «Си Харрикейна» «Индомитебла» перехватили Ju-88 и сообщили, что сбили его. Однако ответным огнем был поврежден самолет лейтенанта Дж. Г.С. Форреста. Он тоже сел на воду, и пилот был спасен эсминцем.

В 11.28 прошло сообщение об очередной атаке подводной лодки. «Нельсон» и «Харибдис» видели какой-то водоворот в 3 милях от конвоя. Офицер «Харибдиса» утверждал, что это походило на торпеду, вылетевшую на поверхность. Офицер-подводник, находившийся на борту «Нельсона», утверждал, что это



торпедный залп подводной лодки, которая при этом едва не выскочила на поверхность.

Через час, когда конвой шел 4 колоннами в окружении тяжелых кораблей и завесы 13 эсминцев впереди, «Фьюриес» под прикрытием «Лайтнинга» и «Лукаута» вышел из строя, чтобы приступить к последней фазе операции «Беллоуз». Накануне были опробованы моторы всех «Спитфайров», и выяснилось, что один самолет не сможет взлететь. Но даже после этого оставались 38 истребителей, которые станут долгожданным подкреплением для Мальты. В 12.29 взлетело первое звено из 8 самолетов, а в 13.09 стартовала вторая группа.

Все шло очень гладко, но внезапно противник нанес удар, повергнув в шок буквально всех. Потрясение оказалось тем более сильным, что атака оказалась совершенно неожиданной. Все с напряжением ждали появления первых вражеских самолетов, однако удар был нанесен из-под воды.

«Игл» (капитан 1 ранга Л.Д. Макинтош) располагался на правой раковине конвоя. «Харибдис» (капитан 1 ранга Г.Э.У. Фолькер) шел рядом с ним. Корабль имел скорость 13 узлов и выполнял правый галс противолодочного зигзага. В это время в воздухе находились 4 «Си Харрикейна», которые патрулировали вместе с 4 истребителями «Викториеса». В 13.15 пилоты заметили 4 взрыва вдоль левого борта «Игла», который немедленно начал крениться.

Потрясение, испытанное в результате этой атаки, хорошо описывает молодой пилот «Си Харрикейна», который сидел в кабине самолета, находящегося на полетной палубе «Индомитебла». Он ожидал приказа на взлет, но ситуация повернулась иначе.

«Ветер был слабый, и для взлета нам требовалось ускорение. Я стоял на катапульте с

работающим мотором. Неожиданно палубный инженер покачал элерон моего самолета, чтобы привлечь внимание к происходящему вдали. Я посмотрел влево, чтобы увидеть это. И как только я повернулся, то испытал страшное потрясение. «Игл» шел у нас на траверзе на расстоянии полумили. Когда я повернулся, то над ним взлетели дым и пар. Он сильно накренился на левый борт, а воздух сотрясла серия приглушенных взрывов.

Мы даже не успели осознать тот факт, что корабль торпедирован, как он перевернулся и затонул. Когда я взлетел несколько минут спустя, я все еще был под впечатлением того, что увидел. Все произошло неожиданно, без всякого предупреждения. Походило на то, что в любой момент наш собственный корабль может вздрогнуть и накрениться так, что наши самолеты просто посыплются в море с полетной палубы».

Примерно то же самое видели с одного из эсминцев сопровождения.

«Мы следили, загипнотизированные скоростью развития событий, как его крен стремительно увеличивается. К тому моменту, когда он повернул на 90 градусов вправо, он уже буквально лежал на борту, левый край полетной палубы ушел в воду. Затем корабль исчез в облаке дыма и пара, окутавшем его».

Первая торпеда попала в левую раковину «Игла», а за ней в течение 10 секунд попали еще 3. Все попадания пришлись между 152-мм орудиями Р2 и Р3. После первого попадания он накренился на 5 градусов

на левый борт, но после четвертого попадания крен быстро увеличился до 15 градусов. Все взрывы произошли рядом с левым машинным отделением. Центральное и правое машинное отделения повреждений не получили. Котельные отделения А, С и D были затоплены, левая переборка не выдержала. Наконец авианосец получил крен 30 градусов, после чего затонул в точке 38° 05' N, 03° 02' O.

Что же в это время происходило на борту «Игла»? Трое спасшихся сами расскажут об этом. Генри Ратбоун был сигнальщиком.

«Утром несколько раз объявляли воздушную тревогу, но наконец я смог вернуться в кубрик связистов, чтобы перекусить. Я мечтал вздремнуть в своей койке. Я должен объяснить, что наш кубрик расположен на одну палубу ниже главного кубрика ближе к носу корабля. Когда «Игл» получил попадание, у меня сначала создалось впечатление, что нас бомбят. Но через несколько секунд корабль резко повернул влево, сильно накренившись. Вспыхнули несколько ламп аварийного освещения, и я сумел взобраться по трапу на главную палубу.

К этому времени крен увеличился, и стало трудно держаться на палубе. Но столы в кубрике были прочно закреплены, и мы использовали их, чтобы держаться. Я добрался до трапа правого борта, который вел на платформу, выступающую за борт. Первый из нас нашел литье и помог нам выбраться из кубрика, подбадривая нас голосом. Мне повезло потому, что я умел плавать, и мой спасательный пояс был в хорошем состоянии. Я помню, что «Игл» практически лежал на борту. Я смог спуститься в море перебравшись через

«торпедные буи». Интересно, что случилось с ними на левом борту?

Несколько человек, спасшихся с платформы, увидели что командир авиационной боевой части в фуражке с золотым шитьем плавает рядом с нами. Мы обменялись несколькими словами, но все мы стремились как можно дальше отплыть от тонущего корабля. Однако, когда это случилось, конец старого корабля оказался мирным. Не возникло никакого водоворота, который мог засосать нас.

Теперь в дело вступили эсминцы, которые начали сбрасывать глубинные бомбы. Я надеялся, что они не будут проходить слишком близко, так как не был уверен, что переживу сотрясения от взрывов. К счастью, море было теплым и тихим, и через 45 минут меня подобрал буксир «Джонти». Я увидел большой синий флаг в рундуке и вытерся им. Я был из тех, кому повезло».

История Леса Оуэна оказалась похожей:

«Это произошло, когда мы отстали от конвоя, чтобы принять возвращающийся самолет. Мы получили в среднюю часть 4 попадания торпедами. Я не могу вспомнить приказ покинуть корабль, но было ясно, что он сразу начал тонуть, валясь на левый борт. Самолеты посыпались в воду, и значительная часть команды, включая моего старого друга Джинджера Герхарда, корабельного парикмахера, пропала без вести.

Я думаю, что с того момента, как мы получили попадания, до момента, когда он затонул, прошло 7 минут. В это время на

корабле была объявлена боевая тревога, мой пост был у переднего пом-пома. Прежде чем прыгнуть за борт, я попытался закрыть кранцы, чтобы снаряды не посыпались наружу, иначе они могли покалечить наших товарищей, поднимающихся на полетную палубу. Затем я подумал, что времени еще достаточно и фактически спустился по борту корабля до булей вместе с большинством команды. Затем я надул спасательный пояс, снял бахилы и прыгнул в море. Сначала меня увлек водоворот от тонущего корабля, но потом я вынырнул на поверхность и смог ухватить стул из кубрика. Затем меня вместе с 6 товарищами чуть не разорвало глубинными бомбами, которые сбрасывали эсминцы.

Спустя некоторое время — нам показалось, что это были часы — нас подобрала шлюпка, спущенная буксиром «Джонти». С нее нас забрал эсминец «Малкольм», который позднее высадил нас в Гибралтаре».

Э. Кенвард начал службу на «Игле» в 1939 году в качестве матроса, приписанного к 824-й эскадрилье. С этого момента он служил на авианосце до самого последнего дня.

«Я дежурил на полетной палубе, когда по левому борту раздались 4 сильных взрыва. Корабль сразу начал крениться. Так как раньше нас неоднократно бомбили, то я подумал, что это еще одна воздушная атака. Поскольку корабль не выпрямился, я понял, что это не бомбежка. Вскоре полетная палуба левым краем ушла в воду, и самолеты начали скользить вниз.

Я сумел добраться до края полетной палубы и спрыгнуть в море. Я считался неплохим пловцом и сумел отплыть достаточно далеко. Оглянувшись назад, я увидел, что корабль перевернулся и быстро погружается. На днище можно было разглядеть множество людей, и я предположил, что они просто не умеют плавать. А потом я выяснил, что кроме слоя нефти на воде самую большую опасность представляют не умеющие плавать, которые взывали о помощи.

После того как прошла целая вечность, меня подобрал эсминец «Лэфорей» и передал на «Кеппел». Обрато в Англию я вернулся на борту авианосца «Аргус».

Эта блестящая атака была проведена германской подводной лодкой U-73 (капитан-лейтенант Гельмут Розенбаум), которая базировалась в Специи. Она обнаружила приближение конвоя по шуму винтов, сразу всплыла на перископную глубину и начала сближение. Через 15 минут Розенбаум заметил мачты приближающегося эсминца и в тот же момент увидел авианосец. Скорость авианосца он оценил как 12 узлов. Корабль шел зигзагом в сопровождении 6 эсминцев и прошел на расстоянии 4 миль от лодки. Проклиная свое невезение, Розенбаум продолжал двигаться прежним курсом.

Прошел час, и в поле зрения появился еще один эсминец, идущий на большой скорости. Он проскочил рядом с U-73 и умчался тем же курсом, что и авианосная группа. Уже почти скрывшись, он вдруг начал сигналить, а потом повернул на обратный курс и прошел почти прямо над лодкой, так и не обнаружив ее.

Командир дождался, пока он пройдет, а потом снова поднял перископ и сразу же заметил конвой,

приближающийся с запада. Розенбаум насчитал 8 транспортов, линкор, 2 крейсера и 8 эсминцев. Дав полный ход, он пошел на сближение с целью и в последнем корабле правой колонны опознал авианосец.

Розенбаум насчитал 7 эсминцев между собой и целью. Он правильно определил тип корабля — авианосец «Игл». Розенбаума ничуть не смущал тот факт, что его лодку можно было назвать исправной лишь с большой натяжкой. На U-73 не действовал обзорный радар, текли клапана выхлопа дизелей, была неисправна трюмная помпа, подтекала шахта перископа. Командир немедленно пошел в атаку. Она получилась просто хрестоматийной. U-73 подошла к авианосцу на расстояние 500 ярдов, не обнаруженная эсминцами охранения, после чего дала залп всеми 4 носовыми аппаратами.

Выходя в атаку, лодка проскользнула между двумя эсминцами примерно в 400 ярдах от каждого. Почему при этом она не была обнаружена — так и осталось неизвестным. Эсминцы наверняка ни на минуту не ослабляли бдительности, как показали предыдущие тревоги. Можно сделать одно предположение, однако оно так и останется предположением. Лодка оказалась под слоем холодной воды, имевшим повышенную плотность. Этот слой отражал лучи сонаров. В Средиземном море довольно часто встречаются такие температурные аномалии, которые затрудняют действия сил ПЛО.

Неважно, каким способом U-73 сумела проскользнуть внутрь кольца охранения, но, оказавшись рядом с авианосцем, она не стала терять времени. В этот момент рядом с конвоем и Соединением F находились 13 эсминцев, остальные были вместе с Соединением R в нескольких милях от места событий. Никто не заметил следы торпед. Судя по всему, немецкая лодка прошла под третьей и четвертой

колоннами транспортов. Капитан-лейтенант Розенбаум имел недвусмысленный приказ: его целью были авианосцы, а не торговые суда.

Сразу после залпа лодка ушла в глубину, заполнив носовые цистерны. Все свободные члены экипажа были собраны в носовых отсеках. Они услышали 4 взрыва, а через 12 минут докатился грохот взрывающихся котлов авианосца. Лишь после этого взорвалась первая глубинная бомба.

Лидер флотилии «Лэфорей» получил приказ оставаться рядом с торпедированным кораблем. После заправки к нему присоединился эсминец «Лукаут» (капитан-лейтенант Ч.П.Ф. Браун), а также буксир «Джонти» (капитан-лейтенант Г. Осборн). Хотя авианосец затонул очень быстро, эти корабли сумели спасти 67 офицеров и 862 матроса из 1160 человек экипажа. Был спасен и командир авианосца.

«Лукаут» и «Харибдис» прошли над предполагаемым местом нахождения подводной лодки, сбросив глубинные бомбы, но ни один корабль не установил гидролокационного контакта. Тем временем, остальные корабли конвоя начали резко маневрировать, чтобы уклониться от возможных атак, и ушли дальше.

В момент гибели «Игла» в воздухе находились 4 его самолета. Капитан-лейтенант Р. Брабнер и сублейтенант Хилтон составляли Красное звено, сублейтенант МакДональд и сублейтенант Хэнки — Желтое. Они сели на другие авианосцы: МакДональд — на «Индомитебл», остальные трое — на «Викториес». Один из этих пилотов потребовал срочной посадки, но был вынужден кружить в воздухе, пока садятся его товарищи и патруль самого «Викториеса». Лобовое стекло истребителя было залито маслом, а бензин почти кончился, но, опасаясь врезаться в другие самолеты, он ждал, пока очистят полетную палубу. Самолет сел



благополучно, и все-таки соединение лишилось 20 процентов истребителей. В наличии остались всего 60 исправных машин.

В течение полутора часов после гибели «Игла» остальным кораблям повсюду мерещились многочисленные подводные лодки и следы торпед. В 14.29 к спасательным работам присоединилась флотилия эсминцев, присланная из Гибралтара для сопровождения «Фьюриеса». Это были «Кеппел» (капитан 2 ранга Дж. Э. Брум), «Малкольм», «Веномес», «Амазон», «Вулверин» и «Рестлер». Капитан 1 ранга Хаттон приказал им провести поиски подводной лодки. Приказ был исполнен, но поиски ничего не дали. Капитан-лейтенант Греттон, командовавший «Вулверином», вспоминает, что маленький буксир, переполненный спасенными, «представлял собой удивительное зрелище. У него на борту находилось так много людей, что кое-кому приходилось висеть на снастях. Он был буквально облеплен массой тел».

Тем временем U-73 ушла на глубину 500 футов, ее корпус начал потрескивать под давлением воды. Все вспомогательные механизмы были остановлены, даже трюмная помпа, хотя вода просачивалась через клапана и перископ. В течение 3 часов Розенбаум держался на глубине, однако больше глубинные бомбы не сыпались, и подводная лодка осторожно поднялась на поверхность. Соляр, текущий из ее цистерн, смешался с нефтью, плавающей на поверхности моря. Розенбаум передал адмиралу Крейшу, командующему германскими подводными лодками на Средиземном море, состав конвоя и охранения, их курс и скорость, добавив, что потопил «Игл», но его лодка осталась невредима. В 22.00 в тот же день германское радио торжественно объявило об этом в специальном выпуске. Розенбаум за свою блестящую атаку был награжден Рыцарским Крестом.

Так закончилась служба ветерана «Игла». Официальная британская история сообщает: «Если нам и было суждено потерять его, воды Средиземного моря, которое он так хорошо знал, стали самой лучшей могилой».

Действительно, именно здесь «Игл» провел почти всю войну. В 1940 году он входил в состав Средиземноморского флота адмирала Каннингхэма в Александрии. Его самолеты сослужили отличную службу в бою у Калабрии и во время атаки Таранто, во время боев в Пустыне и в Красном море.

Его древний корпус трещал и хрустел от множества близким разрывов, ведь за эти месяцы противник обрушил на него десятки бомб. Его сменил новый «Илластриес», однако «Игл» в 1941 и 1942 годах неоднократно появлялся на западе, чтобы сопровождать конвои. Он совершил 9 походов, доставив на Мальту 183 истребителя. Хотя американский авианосец «Уосп» совершил 2 таких рейда и получил свою долю известности и славы, оставшийся в тени старый «Игл» сделал гораздо больше для спасения острова.

#### **IV**

В 15.45 эсминцы капитана 2 ранга Брума присоединились к конвою и получили приказ принять на борт остатки команды авианосца. Тех, кого подобрал «Лэфорей», перевели на «Кеппел», людей с «Лукаута» — на «Веномес», с «Джонти» — на «Малкольм».<sup>[9]</sup> Затем «Амазон» (капитан-лейтенант лорд Тейнхэм) получил приказ взять под свое командование «Джонти» и присоединиться к Соединению R, чтобы заменить «Рестлер». Остальные корабли флотилии Брума сформировали охранение «Фьюриеса».

Подъем «Спитфайров» продолжался, последние 3 звена стартовали в период с 13.47 до 15.12. Всего взлетели 38 «Спитфайров», на одном уже в воздухе возникли неполадки с только что установленным новым пропеллером. После некоторой нервозности молодой пилот сумел благополучно сесть на палубу «Индомитебла». Взлет начался на расстоянии 584 мили от Мальты, последние самолеты взлетели, когда до острова оставалось 555 миль. Вице-адмирал сэр Ральф Литэм позднее радовался с Мальты, что все 37 истребителей прибыли нормально. Операция «Беллоуз» завершилась, однако «Фьюриес» и его сопровождение сумели одержать еще одну победу.

Это произошло чуть позднее полуночи 11/12 августа, когда они уже шли на запад. Стояла темная безлунная ночь. 5 эсминцев сопровождения выполняли левый галс зигзага, когда в 00.54 «Вулверин» (капитан-лейтенант Р.У. Греттон) установил радиолокационный контакт с целью по пеленгу 265° на расстоянии 5000 ярдов. Немедленно были подготовлены глубинные бомбы, а дежурное орудие «В» развернулось в указанном направлении. Однако Греттон не спешил открывать огонь, чтобы не спугнуть заранее свою жертву.

Напряжение на мостике эсминца нарастало, и когда дистанция сократилась до 800 ярдов, цель была опознана как подводная лодка. В машинное отделение был отдан приказ дать полный вперед, так как все 3 котла были под парами. Греттон нацелил свой корабль прямо в центр корпуса лодки. «Приготовиться к тарану», — приказал он, когда острый, как нож, форштевень устремился на лодку со скоростью 26 узлов. Удар пришелся напротив задней части рубки, лодка перевернулась и немедленно затонула в точке 37° 18' N, 01° 55' O.

Греттон тут же приказал застопорить машины и сигналом сообщил на «Малкольм», что протаранил врага.

Когда эсминец проходил над лодкой, раздались 2 подводных взрыва. Так как ни один из британских кораблей глубинные бомбы не сбрасывал, вероятно, это взорвались боеголовки торпед, когда лодка уходила на дно. «Вулверин» закрутило, и он остановился среди kloкочущего водоворота пены и нефти.

Этой подводной лодкой была итальянская «Дагабур» (старший лейтенант Ренато Пекори), построенная в 1937 году. Судя по всему, итальянцы были застигнуты врасплох. Лодка шла в надводном положении со скоростью 10 узлов и не сделала попытки погрузиться. Спасшихся не было, хотя с «Малкольма» (капитан 2 ранга Э.Б. Рассел) слышали крики в воде, заниматься спасением не было возможности.

Сам «Вулверин» тоже не остался безнаказанным. При таране он серьезно повредил себе носовую часть, лопнул вспомогательный паропровод, из-за чего пришлось эвакуировать машинное отделение. Пар был перекрыт в котельном отделении. Греттон позднее писал:

«Кочегарный унтер-офицер продемонстрировал незаурядное хладнокровие в опасной ситуации. На полном ходу эти огромные отсеки заполняет рев нагнетаемого воздуха. От моря их отделяет лишь тонкая стальная обшивка, поэтому выдержать здесь может лишь человек, не страдающий излишним воображением. Первым признаком опасности были звонки боевой тревоги, которые предупредили кочегаров, что сейчас последует удар. После толчка, который особенно сильно ощущается в отсеках ниже ватерлинии, люди не

смогли связаться с опустевшим машинным отделением. Но пар был спокойно перекрыт, и на палубу послали кочегара сообщить, что котлы остались невредимы».

Греттон объясняет свой успех высокими качествами радара типа 271, который был установлен на эсминце. Он мог поддерживать контакт до расстояния 600 ярдов, и радар прекрасно работал даже после толчка при столкновении. Греттон также заявил, что намеренно таранил лодку на большой скорости, чтобы не дать ей уйти, хотя это и привело к серьезным повреждениям.

Тем временем авианосец ушел вперед с остальными 3 эсминцами. «Малкольм» оставался с «Вулверином», пока тот запускал правую турбину. Эсминец сначала дал 6 узлов, а потом и 11, так как эту скорость переборки держали. В конце следующего дня «Малкольм» ушел на помощь поврежденному крейсеру «Нигерия», но из Гибралтара на помощь «Вулверину» пришли корветы «Бэрдок» (капитан-лейтенант Э.Г. Лайнс) и «Армериа» (лейтенант М. Тодд). Примерно в полдень 13 августа все 3 корабля вошли в гавань.

«Фьюриес» отправился прямиком в док, чтобы принять еще 23 «Спитфайра» для Мальты. Эти самолеты были отправлены на остров 17 августа. Его стоянка в доке Гибралтара заставила итальянцев поверить, что «Уаршиек» или «Дагабур» попали в него торпедой.

## V

После ухода «Фьюриеса» и его сопровождения вокруг конвоя начали собираться подводные лодки, чтобы продолжить атаки. Через несколько минут после гибели «Игла» был замечен след торпеды, прошедшей

под носом «Викториеса». Во второй половине дня соединению пришлось совершить несколько срочных поворотов. Несмотря на это, вице-адмирал Сифрет в своем рапорте указал, что убедительных доказательств присутствия второй подводной лодки не получил.

Действительно, во второй половине дня 11 августа новых сообщений об атаках подводных лодок не поступило. Хотя «Уаршиек» пыталась гнаться за конвоем, «Альбакоры» с авианосцев удержали ее на почтительном расстоянии. U-73 также осталась далеко позади. «Брин» сообщил, что заметил эсминец на дистанции 2000 метров, но прошел как можно дальше от него.

Вражеская авиация продолжала прощупывать оборону конвоя. В 14.20 радар обнаружил приближающуюся группу самолетов. Они пролетели над соединением на большой высоте, зайдя с правого траверза, и с кораблей не были видны. Тяжелые зенитки 2 линкоров несколько минут грохотали, наводясь с помощью радара, но это был просто картинный жест. Противника эта стрельба ничуть не взволновала. Вероятно, эти самолеты были фоторазведчиками. Хотя гул их моторов был слышен еще несколько минут, никакой атаки не последовало. Воздушный патруль не сумел их перехватить, не имея достаточной высоты. Немцы утверждают, что использовали только один самолет — специально переоборудованный Ju-88, и он действительно вел фоторазведку примерно в это время.

Один из британских истребителей был вынужден совершить посадку на воду примерно в 23 милях от конвоя после неудачной попытки перехватить самолет противника. Эсминец «Уэсткотт» (капитан 2 ранга И.Г. Бокетт-Пью) был отправлен на поиски пилота. Эта задача была выполнена, и пилот «Мартлета» поднят на борт, после того как «Фулмар» вывел эсминец в нужную

точку. «Уэсткотт» присоединился к охранению Соединения R в сумерках. Пилот сообщил, что у него взорвались патроны крыльевого пулемета, после чего самолет загорелся.

Противник продолжал вести воздушную разведку без помех. Адмирал Сифрет писал:

«Скорость и потолок Ju-88 делали задачу авианосных истребителей просто безнадёжной. Счастливым станет тот день, когда флот получит современный истребитель».

Примерно в это же время была получена радиограмма из штаба командующего морскими силами Северной Атлантики, в которой говорилось, что противник намерен провести воздушную атаку в сумерках.

В это время зенитная артиллерия кораблей охранения находилась в готовности номер два. Вице-адмирал Сифрет приказал капитану 1 ранга Онслоу разомкнуть кольцо эсминцев, чтобы подготовиться к воздушному налету. Для этого головные эсминцы должны были увеличить дистанцию от транспортов конвоя до 6000 ярдов. Одновременно несколько миноносцев типа «Хант» должны были подойти вплотную к замыкающим транспортам всех 4 колонн. С этой позиции они могли поставить огневой зонтик из своих 102-мм орудий, чтобы помешать немецким пикировщикам провести фаланговую атаку, что было их излюбленным методом. Оба оставшихся авианосца развернулись против ветра, чтобы поднять дополнительные истребители. На каждом корабле имелось дежурное звено, стоящее на полетной палубе в полной готовности. Эти самолеты немедленно взлетели и набрали высоту 20000 футов, после чего их направили к северу.

Несколько эсминцев отсутствовали, когда была объявлена тревога, в кольце охранения имелись бреши. Например, «Лэфорей» заправлялся с танкера, шедшего позади. Получив предупреждение, они немедленно прекратили все операции и поспешили на свои места, соединившись с конвоем в тот момент, когда были замечены первые бомбардировщики. Как раз перед этим старший из командиров эсминцев капитан 1 ранга Хаттон запросил капитана танкера «Браун Рейджер», сколько эсминцев закончили заправку. Капитан Ральф ответил, что «Лэфорей» был тринадцатым!

Если капитан 1 ранга Хаттон и был суеверным, то сейчас у него не было времени вспоминать об этом. Как только «Лэфорей» занял свое место в ордере (это произошло за 15 минут до заката), эсминцы левого переднего сектора охранения открыли огонь из 120-мм орудий. Через несколько секунд к ним присоединились тяжелые корабли.

На левом фланге конвоя показались 30 Ju-88, которые начали полого пикировать с высоты 8000 футов. Значительно ниже, скользя над самыми гребнями волн, показались зловещие силуэты 6 торпедоносцев He-111 из II/KG.26, которые атаковали одновременно с пикировщиками.

Эсминцы поставили плотный огневой заслон на пути торпедоносцев, и те не проявили особой решительности в атаке, поэтому она не стала опасной. Хотя были замечены следы нескольких торпед, корабли конвоя легко от них уклонились. «Юнкерсы» кружили вокруг конвоя, пока их командир пытался отыскать слабое место в кольце охранения, и остальные пилоты выбирали себе цели. Военные корабли провожали их заградительным огнем, который был весьма эффектным, однако это не смущало столь опытных бойцов, как вражеские пилоты. Однако плотность огня в данном случае все-таки оказалась выше, чем они



встречали ранее, поэтому большинство атак завершилось безрезультатно.

Наконец командир группы решил взять самое трудное на себя и вместе со своим ведомым атаковал «Викториес», заходя с кормы. Авианосец резко развернулся, чтобы силуэты самолетов четко обрисовались на фоне заката, и открыл огонь из всех орудий. Оба пикировщика получили множество попаданий, и зенитчики утверждали, что они сбиты. Один из них успел сбросить 2 бомбы, которые упали под кормой авианосца, но не причинили вреда.

Всего корабли соединения претендовали на уничтожение зенитным огнем 3 самолетов. Некоторые «Юнкерсы», отпугнутые плотностью огня, попытались вместо конвоя атаковать танкеры Соединения R. Но лишь один из них добился серии близких попаданий, положив бомбы между танкером и одним из корветов. Другой самолет спикировал на «Джонти», который полным ходом возвращался от Соединения R к конвою. Упрямый маленький кораблик сумел защитить себя сам и отогнал атакующего бешеным огнем эрликонов. Его артиллеристы утверждали, что сами подбили этот самолет.

Крейсер «Манчестер», как и остальные корабли типа «Таун», обычно нес 2 гидросамолета «Валрос» в ангарах позади мостика. Но на время операции «Пьедестал» один из них был оставлен на берегу, чтобы уменьшить риск пожара от авиабензина. Гибель «Саутгемптона» от пожаров после атаки пикировщиков в январе 1941 года стала причиной несколько преувеличенных страхов. Но даже этот единственный «Валрос» не использовался, так как во время атаки оставался в ангаре и был изрешечен осколками бомб. Судя по всему, это была единственная потеря конвоя и охранения во время налета.

Хотя эсминец «Квентин» (капитан-лейтенант А.Г.П. Нобл) был целиком занят стрельбой по самолетам, возглавляя охранение конвоя, он установил надежный гидролокационный контакт. Эсминец покинул свое место и произвел 3 атаки глубинными бомбами. Видимых результатов не было, и несколько разочарованный Нобл поспешил назад, присоединившись к конвою в 21.40.

Энтони Кимминс, знаменитый диктор, который вел по радио передачи, посвященные войне на море, находился на борту «Нигерии». Позднее он очень красочно описал эту атаку в своей передаче:

«К тому времени, когда началась атака, солнце уже почти скрылось, окрасив горизонт в багровый цвет, поэтому огневая завеса, поставленная нашими кораблями, показалась мне самым потрясающим зрелищем, которое я когда-либо видел. Трассы прорезали небо во всех направлениях, и над головой мелькали тысячи черных клубочков разрывов. Грохот стоял ужасный, но все это время вы могли слышать вой сирен, извещающих о новом срочном повороте, чтобы уклониться от торпед. В ответ басовито рявкали гудки торговых судов, когда они послушно поворачивали, все как один. Затем вдруг раздались радостные вопли зенитчиков, и слева по носу все увидели Ju-88, который вертикально падал вниз, беспорядочно вращаясь. Оба крыла его пылали, и он напоминал римскую свечу. Затем раздались новые крики, и еще один Ju-88 по правому борту начал пикировать, волоча за собой пышный хвост дыма. На высоте около 500 футов сработал автомат вывода из пике, самолет выровнялся и шлепнулся в воду брюхом, подняв

огромный фонтан брызг. На фоне заката мы могли видеть парашюты летчиков, медленно опускавшихся вниз.

Так и продолжалось до самой темноты. Стрельба не ослабевала ни на минуту, между кораблями поднимались высокие столбы воды от разрывов бомб».

Воздушный налет закончился примерно за 10 минут до того, как «Квентин» присоединился к конвою, и последний бомбардировщик улетел на северо-восток. Летчики заявили, что добились попаданий в авианосец, крейсер и торговое судно, но все это не соответствовало действительности, хотя бомбы рвались рядом с «Викториесом» и «Манчестером». Однако этот первый налет был всего лишь пробой сил перед запланированной на завтра генеральной атакой.

Торговые суда уверенно шли на восток через покрытое мраком море, причем их количество не уменьшилось. Первое испытание не было слишком серьезным, однако они побывали под огнем и теперь знали, что их может ждать. Выяснилось, что как обычно артиллеристы на транспортах открывают огонь при первом же удобном случае.

Истребители, взлетевшие с авианосцев, так и не сумели расколоть строй бомбардировщиков до того, как те вышли на цель. Звено «Си Харрикейнов» с «Индомитебла» уже в сумерках обнаружило противника, но Ju-88 просто вошли в пике и оставили истребители далеко позади. Разочарованные пилоты ВСФ вернулись к эскадре, чтобы сесть, но, к своему ужасу, были встречены сильнейшим огнем.

«От зрелища, которое мы увидели, захватывало дух. День медленно угасал, и корабли казались просто кусками серой стали

на глади моря. Однако мы оставили их мирно идущими своим курсом, а теперь их окружала светящаяся паутина трасс и рвущихся снарядов, настоящая огненная сеть. Каждое орудие на кораблях сопровождения и транспортах стреляло, и темное небо резали полосы и языки пламени.

Мы кружили вокруг соединения, и сполохи огня преследовали нас. Следовало смотреть правде в глаза. Они стреляли буквально по всему, что летало».

Наконец запасы бензина начали подходить к концу. «Си Харрикейны» все-таки сумели сесть на «Индомитебл», после того как капитан 1 ранга Трубридж развернул авианосец против ветра, включил палубные огни и пошел прямым курсом со скоростью 26 узлов вне кольца охранения. Но даже теперь вернувшиеся истребители были обстреляны своими же кораблями. Один пилот, полностью израсходовав горючее, совершил вынужденную посадку на «Викториес» в тот момент, когда корабль круто поворачивал.

С наступлением ночи наши корабли получили небольшую передышку. В это время Королевские ВВС на Мальте готовились вступить в бой.

## **VI**

С рассвета и до заката 11 августа ударное соединение из 15 «Бофортов» находилось в готовности к немедленному вылету. Самолеты стояли на взлетных полосах. Они были собраны из 36-й, 86-й и 217-й эскадрилий. Группой командовал подполковник авиации Р.П.М. Гиббс. Их должны были сопровождать 15

«Бофайтеров» 235-й и 253-й эскадрилий под командованием подполковника авиации Росса Шора. Эти самолеты должны были атаковать любую итальянскую эскадру, которая могла угрожать конвою.

Кроме того, были проведены символические налеты на аэродромы Сицилии и Сардинии в отчаянной попытке хоть как-то ослабить атаки против конвоя на следующий день. 2 «Либерейтора» Средне-Восточного Командования KBBC бомбили Дечимоманну, но еще 2 самолета не нашли цель. Одиночный «Веллингтон» был отправлен к Катании.

Самый «сильный» налет провели 9 «Бофайтеров» 248-й эскадрильи под командованием подполковника авиации Пайка. Их отправили атаковать в сумерках аэродромы Дечимоманну и Эльмаса. По пути к цели они пролетели на малой высоте над 3 итальянскими подводными лодками, выходящими из порта, чтобы занять позиции на пути конвоя. Всего в этот вечер из Кальяри вышли 6 лодок: «Аксум», «Аворио», «Отариа», «Кобальто», «Дандоло» и «Эмо».

Атака Эльмаса провалилась, так как подводные лодки предупредили об их приближении, но в Дечимоманну была достигнута полная внезапность. Ни одного самолета не находилось в воздухе, и британские бомбардировщики смогли обстрелять самолеты противника, выстроенные на земле. Пилоты заявили, что уничтожили 6 итальянских бомбардировщиков и повредили еще несколько. Изучение вражеских документов позднее показало, что они уничтожили 1 «Савойю» в Эльмасае, несмотря на сильный зенитный огонь, а также 4 «Савойи» и Ca-164 в Дечимоманну, повредили еще 11 самолетов и уничтожили 2 торпеды.

На обратном пути эти летчики сделали крайне важное открытие. Пролетая мимо Кальяри, они увидели 2 легких крейсера и 2 эсминца 7-й дивизии адмирала да

Зары, которые только что вышли из порта и направлялись на восток.

Это была первая достоверная информация о том, что итальянцы действительно намереваются использовать свои корабли. Адмиралу да Зара крупно не повезло, так как его соединение было случайно замечено еще до начала операции. «Бофайтеры» некоторое время кружили над итальянской эскадрой, но потом были вынуждены улететь из-за нехватки топлива. Они сообщили о контакте на Мальту, и с последним лучом солнца «Веллингтон» «О — Орандж» взлетел, чтобы следить за противником.

В 23.55 этот самолет обнаружил радиолокатором цель и сообщил, что 4 крейсера и 8 эсминцев противника движутся на восток. Он проследил за кораблями, вышедшими в Тирренское море. Хотя эта эскадра была очень сильной, она не представляла непосредственной угрозы конвою, так как пока еще он имел сильное сопровождение. Но как только Соединение Z повернет назад, итальянские крейсера смогут раздавить конвой. Поэтому англичане решили следить за ними. В 01.30 «Веллингтон» перед возвращением на Мальту сбросил на них бомбы, но успеха не добился.

Эти воздушные атаки были не единственными попытками Мальты защитить конвой. Подводная лодка «Уна» (лейтенант Д.С.Р. Мартин) 9 августа тихо выскользнула из гавани Ла Валетты как бы на обычное патрулирование. В действительности у нее на борту находилась маленькая группа, состоящая из 3 офицеров, унтер-офицера и 2 рядовых спецназа под командованием капитана Дункана.

Сначала предполагалось, что они совершат диверсии на аэродромах Комизо и Джелы, подорвав самолеты противника. Но после некоторых споров решили, что эти цели находятся слишком далеко от

берега, и план был пересмотрен. Теперь предполагалось атаковать Катанию, которая располагалась ближе к морю, хотя при этом она лучше охранялась.

Группа благополучно высадилась на берег чуть южнее Симето в полночь 11/12 августа. К несчастью, весь план начал рушиться с самого начала. Диверсанты взорвали телеграфный столб, нарушив связь между Сиракузами и Катанией, но при этом переполошили противника. Сразу же унтер-офицер был схвачен двумя итальянскими солдатами, а примерно в 7 утра вся группа была замечена местными рыбаками и арестована прежде, чем вышла к аэродрому.

«Уна» возвращалась к берегу, чтобы забрать группу 12 и 14 августа, но никто не вернулся. Поэтому стало ясно, что операция провалилась, и 19 августа лодка вернулась на Мальту. Аналогичный рейд на германские аэродромы Крита, проведенный чуть ранее в этом же году, принес некоторый успех. И все-таки, даже если бы диверсанты пробрались к цели, крайне сомнительно, чтобы они сумели сделать что-либо на хорошо охраняемом аэродроме.

Последнюю попытку предпринял сильно поредевший Средиземноморский флот адмирала Харвуда. Это был большой фальшивый конвой. Он вышел в море двумя группами из Хайфы и Порт-Саида, чтобы проследовать до меридиана Александрии. Таким образом командование намеревалось выманить эскадру итальянских крейсеров, стоящую в Наварине, а также связать германскую авиацию, базирующуюся на Крите. Но к этому времени германские самолеты уже были переброшены в другие места, а итальянские крейсера упрямо оставались в гавани. И все-таки попытку сделали.

В сумерках 10 августа из Порт-Саида вышли 3 транспорта в сопровождении крейсеров «Аретуза» и

«Юриалес», эсминцев «Пакенхэм», «Паладин», «Джервис», «Кельвин», миноносцев «Олденхэм», «Хэруорт», «Дулвертон», «Бофорт», «Хэрсли», «Эридж», корветов «Антверп» и «Гиацинт». 11 августа в 03.00 из Хайфы вышел транспорт в сопровождении крейсеров «Клеопатра» и «Дидо», а также эсминцев «Сикх», «Зулу» и «Джавелин» под общим командованием контр-адмирала сэра Филипа Вайэна.

Оба соединения встретились утром 11 августа и следовали на запад до вечера того же дня, как и планировалось. После этого они повернули назад. Хотя эскадра маневрировала по возможности скрытно, она была обнаружена противником, который начал следить за ней. Сначала командование Оси решило, что соединение имеет гораздо более серьезные намерения, чем простая демонстрация. Согласно донесениям разведки противника от 11 августа в Александрии стояли несколько груженных транспортов, которые намеревались 12 августа отправиться на Мальту. Все это, а также несколько британских подводных лодок, замеченных возле портов Греции и Италии, привело противника к заключению, что «проводится операция, имеющая целью нечто более серьезное, чем доставка снабжения на Мальту».

С учетом этого было приостановлено судоходство в Эгейском море. Единственная германская подводная лодка на востоке — U-77 — получила новые приказы. Но, несмотря на интенсивные поиски самолетов-разведчиков, ночью 11/12 августа противник потерял соединение Вайэна.

Если основной конвой встретил ожесточенное противодействие неприятеля, то Соединение Y — остатки конвоя «Гарпун» — прошло в ту же ночь через Сицилийский пролив без всяких приключений. Это было большой удачей, так как транспорты «Орари» и



«Троилус» и сопровождавшие их эсминцы «Матчлесс» и «Бэдсуорт» находились не в том состоянии, чтобы оказать серьезное сопротивление кому бы то ни было. Их в лучшем случае можно было назвать «ограниченно мореходными». За 54 дня вынужденного пребывания на Мальте они подверглись не менее чем 289 воздушным атакам. Все корабли в свое время подрывались на минах, и в промежутках между налетами рабочие верфи пытались залатать их, чтобы они смогли уйти обратно на запад.

Транспорт «Орари» подорвался на mine левым бортом, пробоина пришлась на трюм № 4. Когда он стал на верфь, выяснилось, что откачать воду не удастся, так как кессон был поврежден бомбами. Вместо этого корабль накренили, заполнив балластные цистерны правого борта и откачав балласт левого.<sup>[10]</sup>

На «Матчлессе» мина сделала пробоину 10 на 7 футов в правом борту. Обшивка была повреждена на участке 36 на 19 футов. Многие переборки были смяты, а 2 — просто уничтожены. Нижняя палуба эсминца была изрешечена, бимсы и шпангоуты изломаны силой взрыва, пожарная магистраль порвана. Зона повреждений захватила даже носовой артвогреб.

Несмотря на это, верфи Мальты к 10 августа подготовили корабли к выходу в море, хотя запасы топлива и зенитных снарядов на обоих эсминцах были скудными. Но оставалась надежда, что противник будет слишком занят конвоем «Пьедестал», чтобы обращать внимание на них.

Все корабли имели итальянские опознавательные знаки, на палубах были нанесены зелено-бело-красные полосы, чтобы попытаться обмануть вражеские самолеты. Они вышли в море в 20.30.

В журнале боевых действий RBM запись от 11 августа сообщает, что ночью 11 августа служба

радиоперехвата поймала несколько радиogramм с вражеских крейсеров, находящихся в 150 милях на OSO от Мальты. Самолеты-разведчики не сумели обнаружить их.

Так как поиски Люфтваффе ни к чему не привели, то вражеское командование решило, что эскадра должна прибыть в Ла Валетту. Последующие попытки выяснить, так это или нет, были сорваны густыми дымзавесами, которые поставили англичане над портом. Поэтому немцы решили, что первые сообщения были ошибочными.

Это оказалось на руку Соединению Y. Пока противник искал несуществующую крейсерскую эскадру, оно шло на запад без помех. К вечеру 11 августа соединение почти завершило форсирование узостей. Днем его заметили 3 неизвестных торпедоносца, однако они улетели на север, не пытаясь приблизиться более чем на 3 мили. Вероятно, это были английские самолеты, так как в документах противника об этом эпизоде ничего не говорится. «Матчлесс» шел головным, за ним «Троилус» и «Орари», замыкал строй «Бэдсуорт».

11 августа в 20.45 «Матчлесс» (капитан-лейтенант Дж. Моулем) заметил впереди неизвестный корабль и сразу осветил его прожектором и осветительными снарядами. Цель была опознана как французский тральщик типа «Элан». Полагая, что его атаковали, незнакомец дал наугад 2 залпа из носовых орудий, а потом зажег 3 зеленых огня, расположенных вертикально. После этого ни одна из сторон больше ничего не делала.

Но этот корабль не был французским! В действительности это был итальянский эсминец «Малочелло», и итальянский историк Брагадин дает несколько иное описание событий.

Ранее одиночные британские корабли не раз проскальзывали через брешь в итальянских минных заграждениях, используя французские территориальные воды. Поэтому итальянцы отправили эсминец «Малочелло» (капитан 2 ранга Пьерфранческо Тона) и торпедный катер MAS-533 (старшины 2 класса Луиджи Риккардо) для постановки заграждения к югу от мыса Бон. Чтобы не иметь неприятностей с правительством Виши из-за гибели кораблей после окончания операции, мины были оснащены механизмом самоуничтожения. По прошествию 72 часов они становились безвредными. Итальянские корабли занимались своим делом, когда на сцене появилось Соединение Y, о существовании которого противник даже не подозревал.

В этом районе также находились торпедные катера MAS-552 и MAS-553. Командиром первого был Рональдо Перассо, который сообщил автору книги: «Мы должны были указать «Малочелло» позицию и заметили конвой».

По утверждению Брагадина, «Малочелло» заметил англичан, которые следовали на запад во время постановки мин. Поэтому эсминец, разумеется, не мог атаковать их. Не было никакой стрельбы ни с той, ни с другой стороны. Брагадин утверждает, что англичане упустили крайне благоприятную возможность, так как загруженный минами «Малочелло» не мог вести артиллерийский бой. Однако он ничего не говорит об использовании французских опознавательных сигналов и о том, что эсминец стрелял первым. В любом случае, уловка сработала и сбила с толку британские эсминцы. Но также понятно, что имея на руках 2 поврежденных транспорта и находясь во французских водах, британский командир тоже не имел намерения начинать бой, тем более что он видел перед собой французов.

После этого инцидента маленькое соединение следовало без помех, хотя с него видели плотную огневую завесу, которую 12 августа поставили корабли конвоя. На рассвете снова начались полеты вражеской авиации, несколько самолетов пролетели над Соединением Y, пытаясь решить: атаковать его или нет. Но атак не последовало, и адмирал Сифрет решил, что противника удалось обмануть.

Однако остаются некоторые сомнения, ведь «Бэдсуорт» однажды открыл огонь по самолету, который отважился подлететь слишком близко. И действительно, после войны из германских документов выяснилось, что противник прекрасно знал состав этой группы. В донесениях самолетов-разведчиков говорилось, что утром 12 августа южнее острова Галита замечены 2 эсминца и 2 транспорта, идущие на запад. В журнале боевых действий RBM 12 августа сообщается, что самолеты следят за кораблями, которые «вероятно, покинули Ла Валетту, где находились со времени последней конвойной операции в июне».

Однако воздушных атак не последовало, и 14 августа группа благополучно пришла в Гибралтар.

## **VII**

Не известно точно, знал ли адмирал да Зара, что его эскадру обнаружили вечером 11 августа, но после выхода из Кальяри в 22.30 он действовал, как намечалось ранее. Да Зара имел крейсера «Эугенио ди Савойя» и «Раймондо Монтекуколи» из 7-й дивизии и эсминцы «Джиоберти» и «Ориани». Планом предусматривалась встреча на следующий день в 19.00 к северу от Сицилии с 3 другими соединениями. Это были тяжелые крейсера «Гориция» и «Больцано» 3-й дивизии адмирала Пароны, которые вышли в море 12

августа в 09.40. В тот же день из Неаполя, спешно окончив ремонт, вышел легкий крейсер «Муцио Аттендоло», входивший в дивизию да Зары. С севера подходил тяжелый крейсер «Триесте».

Таким образом, после встречи всех кораблей да Зара имел бы 3 тяжелых и 3 легких крейсера и 11 эсминцев. Эта эскадра ночью 12/13 августа должна были идти наперехват британскому соединению и на рассвете обрушиться на остатки конвоя и его сопровождения к югу от Пантеллерии, именно там, где в июне уже имело место нерешительное столкновение. На этот раз итальянцы собрали силы, которые явно превосходили все, что они могли встретить. Поэтому они не сомневались в успешном исходе морского боя.

Но оставался один нерешенный вопрос — получат ли 13 августа корабли да Зары истребительное прикрытие. Так как на Сицилии базировалось великое множество самолетов, эта проблема для командования Оси сложной не представлялась. Однако события доказали обратное.

## **Глава 4**

### **Конец долгого дня**

#### **/**

Конвой благополучно следовал к цели всю ночь, однако на рассвете 12 августа он приблизился к самому опасному участку маршрута, который проходил в 50 милях к северу от мыса Бон и совсем рядом с аэродромами Сардинии. Чем дальше, тем все больше конвой углублялся в «Mare Nostrum», где его ждала большая группа вражеских подводных лодок. С этого момента конвою следовало в любой момент ожидать налета неприятельских самолетов с Сицилии или Сардинии. Начиная с полудня, вражеские бомбардировщики уже смогут действовать в сопровождении истребителей, которые помогут им прорвать воздушное прикрытие соединения.

Хотя налеты Королевских ВВС, проведенные ночью, и нанесли противнику некоторый урон, это не должно было помешать ему. Впереди был долгий день, в течение которого бомбардировщики и подводные лодки Оси могли с лихвой отыгаться за все неприятности. В этот день погода была солнечной, море совершенно тихим, а видимость почти абсолютной. Поэтому неудивительно, что конвой вскоре был обнаружен самолетами-разведчиками противника. Вражеское командование решило прочесать полосу между 6 и 9 градусами восточной долготы, и в 06.20 немецкий самолет заметил около 50 кораблей в точке 37°50' N, 6° 50' O. Вскоре еще несколько самолетов Ju-88 и «Кант» Z-

1007 подтвердили это сообщение, и сами были обнаружены радарными кораблями охранения.

В 06.30 2 авианосца подняли воздушный патруль «Фулмаров» и «Си Харрикейнов», по 2 самолета с каждого корабля. Позднее в воздухе находились 12 истребителей, а остальные стояли на полетных палубах в готовности к старту. И снова британские пилоты обнаружили, что им не хватает скорости, чтобы перехватить вражеские разведчики. Несмотря на все старания патруля, ему так и не удалось очистить небо от неприятеля.

Ничуть не меньшую опасность представляли и подводные лодки. Флот получил предупреждение о крупной «волчьей стае», которая может ждать его к северо-востоку и северо-западу от острова Галита. Поэтому миноносное прикрытие сомкнулось, чтобы обеспечить лучшую защиту с носовых курсовых углов. В данный момент численность сопровождения конвоя была максимальной, и откуда бы ни появились лодки, их ждал теплый прием. Поэтому «Уаршиек» и U-205, обнаружившие конвой накануне, и U-73 только следили за ним. Время от времени они всплывали, чтобы передать по радио информацию о составе и курсе конвоя, которая дополняла сообщения самолетов. Поэтому Верховное командование Оси в Риме не имело никаких проблем с организацией атак, которые становились все сильнее и сильнее.

Первую попытку совершили Люфтваффе в 09.07. Прямо по курсу конвоя была замечена большая группа бомбардировщиков. В действительности это были 19 Ju-88, которые взлетели, как только утром были получены первые достоверные сообщения о координатах конвоя. Британские истребители ринулись наперехват, в воздух с авианосцев были подняты дополнительные самолеты. 16 истребителей атаковали немцев. «Си Харрикейны», «Фулмары» и «Мартлеты» вскоре оказались среди

бомбардировщиков. Хотя им не хватало скорости и огневой мощи, британские пилоты заявили, что сбили 4 самолета. Только один из пилотов, лейтенант Р.Г.П. Карвер, претендовал на 2 достоверные победы. Часть вражеских самолетов поспешно сбросила бомбы, отказавшись от атаки. Но таких было немного, остальные упорно рвались к кораблям.

Лейтенант Карвер и суб-лейтенант Хэнки взлетели с «Викториеса» и просто не успели набрать высоту до того, как противник сбросил бомбы. Поэтому, они атаковали самолеты, улетающие прочь от конвоя. Самолеты «Индомитебла» перехватили противника на расстоянии примерно 20 миль от соединения. Но «Юнкерсы» были грозные противником, и суб-лейтенант Хэнки погиб в этом бою.

Уцелевшие бомбардировщики прорвались к конвою и провели атаки с пологого пикирования, заходя на цели со стороны солнца. По ним открыли огонь все корабли, и артиллеристы заявили об уничтожении 2 самолетов. Один был сбит пом-помом «Панфайндера», а второй — 120-мм орудием «Девкалиона». Этим орудием добровольно вызвался командовать армейский офицер, который направлялся на Мальту. Капитан Браун, шкипер «Девкалиона», заявил, что его корабль наверняка сбил один бомбардировщик, так как лично видел, как тот упал в море. Так как стреляли все корабли до единого, такое заявление выглядит несколько самоуверенным. Однако фактом является то, что 6 Ju-88 не вернулись на аэродром после этого налета. Для немцев это была серьезная потеря, так как они не добились совершенно ничего, хотя пилоты и заявили, что потопили крейсер и 2 транспорта. Вскоре сели авианосные истребители, пилоты с ликованием принялись рассказывать об одержанных победах. Вражеские потери были определены как 8 достоверно и 3 вероятно сбитых самолета, что было серьезным



преувеличением. Истребители сбили всего 4 бомбардировщика, но в любом случае это было неплохое начало.

Вскоре после этого пришел еще один небольшой успех. После долгого маневрирования с учетом опыта первых неудачных попыток 2 «Фулмара» были выведены со стороны солнца на один из самолетов, следивших за конвоем. Эти истребители 884-й эскадрильи атаковали противника раньше, чем он успел спикировать и удрать. Пилоты были вознаграждены великолепным зрелищем: пылающий SM-79 рухнул в море примерно в полумиле от африканского берега.

В 09.40 еще 2 «Фулмара» были точно таким же образом выведены на SM-79. Но этот пилот оказался более бдительным и вовремя заметил истребители. Во время затянувшейся погони его стрелки так повредили «Фулмары», что тем пришлось спешно возвращаться на авианосец.

Затем последовала достаточно долгая пауза перед началом нового налета. Противник планировал провести примерно в полдень массированную атаку и готовил всю авиацию, находящуюся на аэродромах Сардинии. Разведчики упорно следили за конвоем. Время от времени они смелели и подлетали поближе. Когда это происходило, ближайший эсминец немедленно открывал огонь главным калибром. Грохотали выстрелы, и рядом с самолетом появлялись черные клубки разрывов. Он немедленно разворачивался и удалялся на более безопасную дистанцию.

Теперь конвой входил в район сосредоточения подводных лодок. Сразу посыпались сообщения от операторов асдика, и конвою пришлось несколько раз спешно поворачивать, когда эти невидимые противники пытались проникнуть сквозь завесу эсминцев. В 07.41 с «Кении» заметили следы 2 торпед примерно в 2

кабельтовых впереди по курсу, которые шли слева направо. Крейсер повернул и тут же заметил след третьей торпеды, которая прошла на расстоянии 1 кабельтова по левому борту.

В 09.20 «Лэфорей», выдвинутый вперед, установил гидролокационный контакт и немедленно атаковал лодку глубинными бомбами. Лодка поднырнула под суда конвоя и через 20 минут была обнаружена эсминцем «Фьюри» (капитан-лейтенант Ч.Г. Кэмпбелл) на правом траверзе. К нему присоединился однотипный «Форестер» (капитан-лейтенант Р.А. Фелл), и они начали охоту, сбросив несколько серий глубинных бомб. Мишенью стала подводная лодка «Брин» (старший лейтенант Луиджи Андреотти). Она вышла из Кальяри 1 августа и патрулировала в 30 милях к северо-западу от Алжира. Лодка преследовала конвой, когда сама была обнаружена. К охоте присоединились еще несколько эсминцев, но Андреотти увел лодку в глубину и спас ее от гибели.

После того как конвой прошел мимо «Брина», капитан 1 ранга Хаттон отозвал корабли. У него просто не было времени для продолжительной охоты, так как любая брешь в кольце охранения являлась источником опасности. Поэтому эсминцы лишились удовольствия видеть гибель лодки. От них пока требовалось одно — держать лодки подальше от транспортов, и это было исполнено.

В 09.22 миноносцы «Бичестер» и «Ледбюри» получили приказ Хаттона занять место за кормой головных кораблей соединения, чтобы действовать в качестве резерва при охоте за подводными лодками. Но эсминцам охранения приходилось беспокоиться не только об угрозе снизу — ничуть не меньшая опасность могла обрушиться с неба. Кроме патрулирования «Альбакоров» с 2 авианосцев, в охране конвоя участвовали самолеты дальнего действия с Мальты и из

Гибралтара. Они вели поиск вражеских подводных лодок впереди по курсу конвоя. Именно «Сандерленд», бортовой номер ТК 7R, из Гибралтара обнаружил итальянскую подводную лодку «Гида» (старший лейтенант Гаспаре Каваллина), которая крейсировала в 70 милях к северо-западу от Алжира, намереваясь перехватить конвой.

В 09.34 большая летающая лодка очень метко сбросила на лодку 2 глубинные бомбы, которые взорвались рядом с ней. Хотя удар не был смертельным, как сообщили Каваллина, от сотрясения вышли из строя все приборы управления, компас и руль. Кроме того, корпус лодки начал течь. Несмотря на это, Каваллина увел свою лодку на глубину 140 метров и спасся. ТК 7R в 09.50 сообщил по радио, что повредил лодку в точке 37° 23' N, 1° 2' O.

Течи постепенно увеличивались, и стало ясно, что «Гида» не сумеет вернуться в базу, если не будет проведен срочный ремонт. Поэтому Каваллина всплыл и направился к ближайшему нейтральному порту — испанской Валенсии. Лодка двигалась очень медленно. Так как она слишком долго находилась на поверхности, то, разумеется, была в 13.45 снова обнаружена еще одним «Сандерлендом» из Гибралтара — ТК 7C. Погрузиться Каваллина не мог, поэтому он решил принять бой, оставаясь на поверхности.

«Сандерленд» сделал первый заход и сбросил серию из 4 бомб, которые сильно встряхнули из без того помятую лодку. Пока самолет кружил в небе, готовясь повторить атаку, итальянцы заняли места у орудий и приготовились сражаться. «Сандерленд» отправил в Гибралтар сообщение, что серьезно повредил носовую часть лодки, при этом погибли 2 подводника. Самолет указал координаты 27° 45' N, 1° 0' O. После этого начал второй заход. Итальянцы открыли огонь из пулеметов и сумели добиться серии попаданий, которые принесли

неожиданный результат. «Сандерленд» рухнул в море и взорвался к огромной радости экипажа «Гиady». После этого успеха больше итальянцам никто не мешал, и вскоре после полуночи «Гиady» доползла до Валенсии. К 14 августа был закончен временный ремонт, и лодка смогла благополучно добраться до Ла Маддалены. Однако еще одно препятствие было убрано с пути конвоя.

Тем временем в 11.35 U-205 (капитан-лейтенант Франц-Георг Рерчке) подошла к конвою с левого крамбола. К несчастью для немцев, у них на пути оказался эсминец «Патфайндер» (капитан 2 ранга Э.А. Гиббс), и обнаружил их асдиком. Эсминец сбросил серию глубинных бомб, которая сразу вынудила немца забыть о попытках атаки и заняться спасением собственной шкуры. Миноносец «Зетланд» (лейтенант Дж. В. Уилкинсон) исполнял роль резерва как раз для подобных случаев. Он сразу устремился на помощь эсминцу Гиббса. В течение 15 минут 2 корабля бомбили несчастную лодку, которая от близких разрывов получила повреждения и была вынуждена отправиться на ремонт. И снова охотники отказались от завершения работы и заняли свои места в охране конвоя, который следовал дальше.

В полдень было обнаружено еще одно соединение вражеских бомбардировщиков, которые подходили несколькими группами. Это были итальянские самолеты, вылетевшие с аэродромов Сардинии в сопровождении большого количества истребителей. Нашим перехватчикам пришлось очень тяжело.

Атака итальянцев была задумана очень хитро. Супераэро решило скоординировать атаку самолетов различных типов, что нанести сокрушительный удар по конвою и его эскрту. Целью первой фазы этих скоординированных атак было сломать строй конвоя, вынудив его предпринять маневры уклонения, и

запутать корабли эскорта. Это позволило бы большой группе торпедоносцев прорваться к транспортам.

Добиться этого итальянцы намеревались с помощью удара 10 бомбардировщиков S-84 из 32<sup>о</sup> Stormo, каждый из которых нес 2 «Motobomba FF». Это было новое оружие, на которое итальянцы возлагали большие надежды. Это были так называемые циркулирующие мины, которые сбрасывались на парашютах впереди цели. При попадании в воду гидростат запускал мотор, с помощью которого мина ходила по кругу радиусом около 15 километров. Итальянцы надеялись, что эти мины отвлекут внимание англичан, даже если и не попадут в цель.

Взаимодействовать вместе с самолетами-заградителями должна была эскадрилья истребителей-бомбардировщиков Фиат «Фалько», которые должны были атаковать с бреющего полета эсминцы охранения, чтобы еще больше облегчить атаку торпедоносцам. Эти CR-42 были маленькими бипланами, примерно соответствующими британским «Гладиаторам». Прибытие в Западную Пустыню «Спитфайров» и «Харрикейнов» привело к большим потерям в итальянских истребительных эскадрильях, которые по большей части были оснащены этими устаревшими самолетами. Поэтому итальянцы сначала попытались превратить их в истребители танков, а теперь начали использовать против кораблей. Однако слишком слабое вооружение и малая бомбовая нагрузка (всего две 200-фн бомбы) не позволяла добиться успеха даже при атаках эсминцев. Единственное, что они могли сделать, — отвлечь на себя внимание.

Бомбардировщики, заградители и истребители-бомбардировщики сопровождало сильное прикрытие из 14 маневренных истребителей «Макки» Mc-202 153<sup>о</sup> Gruppo с аэродрома Дечимоманну. Они ничуть не

уступали «Си Харрикейнам» ВСФ, а, может быть, и превосходили их.

Первая волна итальянских самолетов появилась над конвоем в 12.15, но, к счастью для англичан, последующие волны не сумели точно выдержать график, поэтому конвой мог отбивать их атаки поочередно. Одновременная массированная атака была бы гораздо более опасной.

Полковник Леоне, командир 132<sup>о</sup> Stormo, базирующегося в Бари, вел 24 бомбардировщика S-84. Каждый из них мог нести 10 — 100-кг бомбы, либо 4 — 250-кг, либо 2 — 500-кг, либо 2 торпеды. В качестве альтернативы бомбардировщики могли взять на борт по 2 Motobombas, которые весили по 400 кг. Леоне называл Motobombas морским оружием, которое сбрасывалось на парашюте и при попадании в воду автоматически освобождалось от него. Гидростат запускал мотор на глубине 3 метра, и с помощью рулей мина начинала циркулировать, не оставляя следа на поверхности. По истечению 12 часов срабатывал механизм самоуничтожения.

11 августа Stormo полковника Леоне было переброшено на Сардинию на аэродром Виллачидро, там самолеты заправились и приняли на борт свои Motobombas. Вскоре после этого они получили приказ вылететь для атаки конвоя. В полдень они были на пути к цели, летя на высоте 3000 метров. Видимость была хорошей, от 80 до 90 км, поэтому итальянцы были обнаружены. Их атаковали 3 истребителя с одного из авианосцев.

Но итальянская группа упрямо рвалась к конвою. Примерно в 3 км от головных кораблей они сбросили свои мины, как и планировалось. Плотный зенитный огонь не помешал итальянцам. Выполнив задание, самолеты повернули на север и взяли курс на Сардинию. 2 S-84 были сбиты, практически уцелевший

каждый бомбардировщик получил какие-то повреждения. Это означало, что в дальнейших атаках Stormo уже участвовать не сможет.

10 S-84 были перехвачены истребителями прикрытия, которые уничтожили один из бомбардировщиков. Он упал в море, волоча за собой длинный хвост дыма, что было замечено с эсминца «Ашанти» (капитан 1 ранга Р.Г. Онслоу), шедшего впереди соединения. Оставшиеся 9 самолетов попали под плотный огонь головных кораблей, поэтому сбросили мины скорее поспешно, чем точно. Тем не менее они возымели желаемый эффект. Заметив падающие в море «черные бочки», все соединение выполнило экстренный поворот влево на 45 градусов, а потом такой же поворот вправо, чтобы обойти их. Motobombas безвредно взорвались спустя 15 минут где-то в стороне.

Когда корабли поворачивали, 3 самолета CR-42 «Фалько» с ревом пронеслись над кораблями охранения буквально на высоте мачт, обстреливая все на своем пути. Эти 3 самолета — все, что осталось от 8 истребителей-бомбардировщиков 160<sup>o</sup> Gruppo. Они были перехвачены «Мартлетами» 806-й эскадрильи «Индомитебла», которые почти полностью уничтожили группу. Уцелевшая тройца отважно выполнила приказ, но попаданий не добилась, хотя пара бомб разорвалась рядом с эсминцем «Лайтнинг» (капитан 2 ранга Г.Г. Уолтерс).

Вторая волна итальянских самолетов должна была атаковать конвой как раз, когда он будет выполнять маневр уклонения, но немного опоздала. Она состояла из двух групп торпедоносцев «Савайя-Маркетти» SM-79 «Спарвиеро» 160<sup>o</sup> Gruppo и 105<sup>o</sup> Stormo, а также 10 S-84 из 130<sup>o</sup> Gruppo, которые были переделаны в торпедоносцы. Торпедоносцы сопровождали 26

истребителей «Реджиане» Re-2001, которые имели очень высокие характеристики.

Истребители прикрытия сумели отогнать 130<sup>o</sup> Gruppo, но SM-79 прорвались к конвою. Их запоздалое прибытие сорвало тщательно подготовленный план. Несмотря на все усилия итальянских истребителей, британские истребители сумели прорваться к торпедоносцем. Поэтому, когда итальянцы оказались над кольцом эсминцев, торпедоносцы разделились на кучки из 5-6 самолетов, атаковавшие с левого крамбола, левого траверза и правой раковины. В результате перед эсминцами появилась их излюбленная цель — разрозненные группки самолетов, летящих на малой высоте. Неудивительно, что началась бешеная пальба. Адмирал Барроу позднее писал, что торпедоносцы отвернули прочь, как только по ним был открыт огонь, но дело обстояло совершенно иначе. Многие SM-79 отважно прорвались сквозь стену огня прямо в самую гущу конвоя. Хотя часть самолетов сбросила торпеды с дистанции 8000 ярдов от транспортов, остальных не удержал огонь кораблей сопровождения, к которому подключился даже «Родней». Линкор поставил водяную завесу, стреляя из своих чудовищных 406-мм орудий на недолетах.

Свидетель, находившийся на борту транспорта «Ваймарама», видел торпедоносец, летящий среди судов конвоя по направлению к линкору «Нельсон». Самолет уже получил несколько попаданий, оба мотора его горели, и все-таки он сбросил торпеды, но обе прошли мимо цели. Через минуту торпедоносец рухнул в море.

Хотя это было не единственное проявление отваги среди итальянских пилотов, их смелость ничего им не дала. Они не добились ни одного попадания ни в транспорты, ни в военные корабли, хотя после возвращения пилоты, как обычно, заявили, что



потопили 2 торговых судна и эсминец, а также повредили линкор, 2 крейсера и еще 2 транспорта. Учитывая масштаб атак, потери итальянцев оказались небольшими, погибли только 1 SM-79, 2 S-84 и 1 Re-2001, еще несколько самолетов были повреждены.

Авианосные истребители надежно прикрыли конвой, но вскоре им предстояло более серьезное испытание. Вслед за итальянцами массированную атаку подготовили немцы. В налете участвовало 37 пикировщиков Ju-88 с аэродромов Сицилии. Они появились как раз в то время, когда итальянские торпедоносцы начали поворачивать обратно.

«Фулмар» 809-й эскадрильи с «Викториеса» перехватил группу из 16 пикировщиков на высоте 11000 футов и атаковал их, зайдя в хвост. Один бомбардировщик сразу сбросил бомбы и ушел пикированием. Пилот «Фулмара» попытался гнаться за ним и даже дал еще несколько очередей, прежде чем плотный зенитный огонь своих же кораблей не вынудил его прекратить погоню.

Начался суматошный и жестокий воздушный бой. На перехват немцев устремились 4 «Фулмара» 809-й эскадрильи и 4 «Си Харрикейна» 885-й эскадрильи «Индомитебла». «Юнкерсы» подходили в разомкнутом строю группами от 4 до 12 самолетов на высотах от 10000 до 15000 футов. 4 «Фулмара» атаковали большую группу, и она развалилась. 4 пикировщика сбросили бомбы и пустились наутек. Часть «Си Харрикейнов» не успела набрать высоту, и им пришлось ждать, пока «Юнкерсы» выйдут из пике, сбросив бомбы. Сублейтенант Вуд неожиданно увидел прямо перед собой одиночный SM-79 и попытался атаковать его. Однако снова плотный зенитный огонь с кораблей конвоя помешал ему и спас итальянца.

Около 12 Ju-88 проскочили над эсминцами прикрытия и в 13.18 прорвали огневую завесу. Они

прошли над правым крылом конвоя и с высоты 3000 футов начали пикировать на транспорты и корабли эскорта правого крыла. Это была самая опасная из атак противника. Немецкие пилоты действовали смело и решительно, добившись нескольких близких разрывов рядом с линкорами. «Каир» и транспорты были накрыты бомбами.

«Девкалион» (капитан Рамсей Браун) оказался единственной жертвой немцев. Этот транспорт уже участвовал в походе на Мальту, и тогда он не получил никаких повреждений. Кроме обычного набора военных грузов, он имел на борту большое количество пассажиров, а также 18 армейских и 9 флотских артиллеристов, обслуживавших зенитки, 3 флотских сигнальщиков и 1 радиста.

«Девкалион» был головным судном левой колонны и стал целью для немецких пикировщиков, которые очень точно положили на него 4 бомбы. 3 разорвались прямо под бортом транспорта — 1 справа и 2 слева, а вот четвертая попала прямо в деррик-кран № 6, прошла в трюм № 5, пробила борт судна над самой ватерлинией и лишь потом взорвалась. Корабль был серьезно поврежден и начал терять ход, остальные транспорты прошли мимо него. Думая, что судно получило смертельные повреждения, часть экипажа поддалась панике и поспешно спустила 2 спасательные шлюпки, намереваясь бежать. Вице-адмирал Сифрет приказал эскортному миноносцу «Брамхэм» (лейтенант Э.Ф. Бейнс) подойти к транспорту. Капитаны устроили небольшое совещание. Браун сообщил, что трюм № 1 затопляется, а трюм № 2 уже полон воды, однако капитан надеялся откачать ее. После 20-минутной задержки шлюпки были подняты обратно на борт вместе с паникерами. Механики сообщили, что могут снова запустить машины, и транспорт двинулся дальше со скоростью 8 узлов.

Разумеется, с такой скоростью он не мог удержаться вместе с конвоем, который делал чуть ли не вдвое больше. Поэтому командиру «Брамхэма» было приказано попытаться использовать прибрежный маршрут, прикрываясь мелями Туниса. Накренившись, на своей полной (не такой уж большой) скорости поврежденный транспорт последовал за миноносцем на юг. Однако они не могли рассчитывать на то, что ускользнут незамеченными. И в конце дня Люфтваффе отыскивали их.

Тем временем авианосные истребители продолжали сражаться с «Юнкерсами». Лейтенант Паттерсон атаковал уходящий вражеский бомбардировщик над островом Галита, но сам был атакован вражескими истребителями и безжалостно расстрелян. Та же самая судьба постигла лейтенанта Р.Л. Джонстона, который был тяжело ранен в бою. Он сумел дотянуть до «Индомитебла» и даже посадил свой самолет на палубу авианосца, но тормозной крюк оказался отстрелен. Поэтому крошечный «Мартлет» вылетел за борт и утонул, словно камень. Гибель командира 806-й эскадрильи стала тяжелой потерей.

Остальные «Мартлеты» 806-й эскадрильи погнались за 4 Ju-88, которые были замечены к западу от конвоя, однако немцы улизнули. Прекратив погоню, истребители заметили утешительный приз в виде разведчика «Кант» Z-1007b, который следил за конвоем, держась на высоте 9000 футов. Итальянцы совершенно не замечали истребители, которые приближались с неожиданного направления. После нескольких заходов правый мотор и крыло разведчика загорелись. Двое летчиков успели выпрыгнуть с парашютами до того, как самолет рухнул в море.

Атака третьей волны итальянских самолетов также готовилась очень тщательно. Она состояла из двух звеньев специального назначения, которые должны

были преподнести смертоносные сюрпризы 2 уцелевшим британским авианосцам. Первый трюк выдумал итальянский генерал Рафаэлли. Это был один из вариантов летающей бомбы.

Стандартный бомбардировщик SM-79 был оснащен аппаратурой радиоуправления и нафарширован взрывчаткой. Этот летающий кошмар поднялся с земли самым обычным образом. Как только самолет набрал нужную высоту и лег на курс, отважный пилот выпрыгнул с парашютом. После этого управление взял на себя самолет сопровождения «Кант» Z-1007b, который повел бомбу к цели. Эти 2 самолета получили эскорт из 5 истребителей G-50.

Не приходится сомневаться, что если бы такая бомба врезалась в авианосец или линкор, последствия оказались бы самыми ужасными. Доказательством этому было попадание одной радиоуправляемой бомбы в линкор «Уорспайт» в 1943 году, после которого он едва не затонул. Можно вспомнить, сколько неприятностей авианосцам союзников доставили самолеты камикадзе в последний год войны на Тихом океане. Поэтому конвою очень повезло, что итальянцев подвела техника. По пути к конвою на самолете управления отказала аппаратура, поэтому SM-79 отправился в голубые дали и летел, пока не кончился бензин.

В конце концов он разбился в Алжире на склонах горы Кленчела, где взорвался с ужасным грохотом. Это серьезно осложнило отношения между французами и итальянцами. Вишисты представили себе, что могло бы произойти, если бы самолет взорвался в одном из городов Северной Африки. Итальянцы боялись, что их секрет будет раскрыт. Итальянская Комиссия по перемирию 14 августа посетила еще дымящийся кратер и с удовлетворением констатировала, что самолет разлетелся буквально в пыль.

Одна из специальных атак провалилась, зато вторая увенчалась блестящим успехом, хотя вреда причинила гораздо меньше, чем надеялись итальянцы. 2 истребителя Re-2001 должны были нести новое оружие — бронебойные бомбы, которые можно было сбрасывать с малой высоты. Они были специально приспособлены для внезапных атак скоростных истребителей. Перед атакой в бомбах обнаружился ряд неисправностей, однако тактика, рассчитанная на внезапность, была оставлена. Вместо бронебойных бомб на истребителях пришлось подвесить осколочные противопехотные. Итальянцы надеялись захватить авианосцы врасплох после первого крупного налета, когда те будут принимать самолеты. В этом случае осколочные бомбы могли нанести большой урон палубной команде и уничтожить много припаркованных самолетов.

Отразив основные атаки вражеской авиации, истребители ВСФ примерно в 13.45 начали садиться на авианосцы. 2 «Си Харрикейна» коснулись палубы «Викториеса», еще 3 кружили рядом, ожидая своей очереди. Внезапно 2 самолета резко бросились вниз, зашли на авианосец с левой раковины и промчались всего в нескольких футах над полетной палубой. Все полагали, что это «Си Харрикейны», чьи пилоты таким образом хвастаются своими победами. Но когда самолеты пошли вверх, они сбросили бомбы, которые запрыгали по палубе, как крикетные шары.

Эти двое отважных итальянцев достигли полнейшей внезапности, но их бомбы, весившие не более 100 фн каждая, не причинили никакого вреда бронированной полетной палубе «Викториеса». Одна бомба взорвалась на палубе, разбив тележку катапульты и засыпав все вокруг мельчайшими осколками. Другая свалилась с полетной палубы и взорвалась прямо под форштевнем авианосца.

Оба Re-2001 благополучно удрали, провожаемые запоздалыми залпами зениток. Их отвага и предприимчивость наверняка заслуживала вознаграждения. На «Викториесе» погибли 4 офицера и 2 матроса, еще 2 человека были легко ранены. Это был последний налет с аэродромов Сардинии. Предполагалось, что еще более сильные атаки будут проведены с многочисленных аэродромов Сицилии, однако начаться они должны были только под вечер.

## //

А после окончания воздушных атак в дело снова вступили подводные лодки. Адмирал Сифрет позднее писал:

«В течение следующих 2 часов поступило множество сообщений об обнаруженных подводных лодках. В качестве дополнительной меры ПЛО я приказал командиру 19-й флотилии эсминцев в период с 14.00 до 19.00 каждые 10 минут сбрасывать по глубинной бомбы с эсминцев на обоих флангах конвоя».

«Тартар» (капитан 2 ранга Сент-Дж. Р.Дж. Тэрвитт) заметил лодку на поверхности, однако она сразу же погрузилась. Эсминец сбросил серию глубинных бомб, чтобы подольше продержат ее под водой. В 14.17 эскортный миноносец «Зетланд» (лейтенант Дж. В. Уилкенсон) внезапно изменил курс и помчался на юг, сигналом сообщив, что видит на горизонте по пеленгу 200 градусов лодку в надводном положении.

Так как лодка находилась слишком далеко, чтобы реально угрожать конвою, ему немедленно приказали вернуться. Однако «Брамхэм» и «Девкалион», на пути

которых находилась эта лодка, получили приказ быть осторожнее.

В 16.16 «Патфайндер» установил гидролокационный контакт с объектом на левом крамболе. Капитан 2 ранга Гиббс определил, что лодка пытается занять позицию, с которой сможет атаковать линкоры либо головные транспорты. Поэтому он увеличил скорость до 20 узлов и сбросил 2 серии по 5 глубинных бомб, чтобы сбить прицел командиру лодки. Эти поспешно сброшенные бомбы легли более метко, чем предполагалось. После взрывов «Патфайндер» потерял контакт. К нему присоединился не в меру энергичный «Зетланд», который продолжал бомбежку, пока конвой не удалился на значительное расстояние.

Мишенью оказалась подводная лодка «Кобальто» (старший лейтенант Рафаэле Амрикарелли). Она была серьезно повреждена первыми 2 сериями. Лодка погрузилась слишком сильно, и давление внутри прочного корпуса возросло так, что у людей кровь потекла из носа и ушей. Пытаясь восстановить контроль, командир не справился с управлением, и «Кобальто» вылетела на поверхность.

В 16.40 перископ и часть рубки были замечены бдительными наблюдателями эсминца «Итюриэл» (капитан-лейтенант Д.Г. Мейтленд-Макгилл-Крайтон), находившегося на левой раковине конвоя. Когда лодка снова погрузилась, эсминец бросился в атаку и сбросил большую серию глубинных бомб. Под новыми ударами лодка опять выскочила на поверхность за кормой эсминца. Командир «Итюриэла» воспользовался шансом, круто развернул свой корабль и ринулся на лодку, открыв огонь из носовых 120-мм орудий. Эсминец протаранил «Кобальто» прямо позади рубки.

«Итюриэл» поспешно спустил шлюпку. Она еще успела подойти к лодке, но та затонула прямо под ногами высадившихся англичан. Достать секретные

документы, увы, не удалось. Форштевень «Итюриэла» оказался свернут в сторону до таранной переборки, поэтому эсминец был вынужден остановиться, чтобы заняться ремонтом уже своих повреждений. В это время он подобрал экипаж «Кобальто»: 3 офицеров, в том числе командира, и 38 матросов. «Кобальто» была построена совсем недавно и базировалась в Кальяри.

Хотя адмирал Сифрет был доволен уничтожением вражеской субмарины, он все-таки написал:

«Подводная лодка, поднявшаяся на поверхность после атаки глубинными бомбами, явно была обречена. Поэтому я считаю метод атаки, выбранный командиром «Итюриэла», расточительным и излишним. Более того, меня возмутило отсутствие «Итюриэла» на своем месте в кольце охранения, когда началась воздушная атака».

Этот вердикт может показаться излишне суровым, если смотреть со стороны и вспомнить естественное раздражение командиров эсминцев, которые были вынуждены возвращаться, не завершив охоту. Но следует помнить, что защита транспортов была основной заботой Сифрета и для него эта задача стояла выше всех остальных. В том числе и уничтожения вражеских подводных лодок.

Возвращаясь к конвою, в 17.50 командир «Итюриэла» мог чувствовать удовлетворение тем, что отвлек часть огня от транспортов на себя. Эсминец шел в одиночку и оказался слишком соблазнительной целью для пикировщика Ju-88 и 4 истребителей-бомбардировщиков Cr-42. Хотя скорость корабля снизилась до 20 узлов, умелым маневрированием командир уклонился от всех бомб, мастерски проведя эсминец среди столбов воды. Его пленные уже



пережили достаточно в этот день, испытав на себе глубинные бомбы, снаряды и таран, поэтому во время воздушной атаки своих же соотечественников они чувствовали себя кисло, особенно когда несколько бомб разорвались рядом с эсминцем.

Уничтожение одной из подводных лодок никак не повлияло на остальные. Их попытки стали более настойчивыми. Следующую попытку совершила итальянская лодка «Эмо» (старший лейтенант Джузеппе Франко). В 16.04 он заметил в перископ конвой, насчитал 29 кораблей, в том числе 16 транспортов, 1 авианосец, вероятно, 1 линкор, много эскортных кораблей. Франко определил скорость конвоя в 14 узлов, курс — 70°. Он решил попытаться атаковать авианосец.

Примерно через 20 минут он уже почти закончил выходить на цель, когда конвой внезапно повернул. Между лодкой и авианосцем оказались крейсер и несколько эсминцев. Франко решил стрелять по крейсеру и в 16.33 дал залп из 4 носовых аппаратов с дистанции 2000 ярдов. Через несколько минут он услышал взрыв первой торпеды, а потом с 10-секундными интервалами еще два. Франко торжествовал, так как решил, что наверняка потопил крейсер. В действительности он промахнулся, и взрывы, вероятно, принадлежали торпедам, сдетонировавшим в кильватерной струе. В результате эсминец «Тартар» заметил следы торпед и бросился в атаку.

«Эмо» уже начала отход, как внезапно взрывы 2 глубинных бомб ощутимо встряхнули лодку. Эсминец «Лукаут», идущий за кормой «Тартара», заметил перископ лодки, который тут же погрузился. Эсминцы сбросили еще 2 серии бомб. Франко сообщил, что разрывы бомб начали постепенно удаляться, хотя не прекращались еще целый час. Однако лодка осталась невредима. Многие бомбы, разрывы которых он слышал,

были нацелены не на его лодку, а на следующую, которая осмелилась приблизиться к конвою.

Это была «Аворио» (старший лейтенант Марио Приджионе), которая заметила конвой в 17.08. Приджионе насчитал несколько колонн транспортов и эсминцев, а также 3 линкора и «авианосец, похожий на американский».<sup>[11]</sup> Его гидрофоны не работали, но, еще раз подняв перископ, он увидел 2 эсминца на расстоянии 12000 метров, 2 транспорта на расстоянии 15000 метров и линкор на дистанции 18000 метров. С точки зрения командира подводной лодки, условия атаки не могли быть хуже. Тихая погода и спокойное море делали почти невозможным скрытное приближение. Приджионе решил атаковать линкор и изменил курс так, чтобы перехватить его.

Когда он с величайшей осторожностью приближался к линкору, то заметил, что 2 эсминца покинули строй и идут на него. Предполагая, что на такой дистанции лодку обнаружить нельзя, Приджионе продолжал сближение, хотя эсминцы мчались со страшной скоростью. Когда расстояние до них составило 3000 метров, у Приджионе не осталось сомнений, что он обнаружен. Однако он не изменил курс, а только увеличил глубину.

В 17.30 «Аворио» сильно встряхнули разрывы 4 глубинных бомб, винты эсминцев зашумели прямо над головой. Приджионе быстро отказался от намерения кого-либо атаковать, и увел лодку вниз на глубину 100 метров. Эсминцы продолжали швырять в море глубинные бомбы, но теперь они рвались не столь близко. Тем не менее лодка была вынуждена оставаться в глубине на протяжении еще 5 часов. Гидрофоны не работали, и Приджионе никак не мог определить, где находятся эсминцы. Они вполне могли подкарауливать его, остановившись прямо здесь же. Наконец в 22.15 он

все-таки всплыл на поверхность. Когда Приджионе поднялся на мостик, он сразу вскинул ночной бинокль и принялся осматривать горизонт. Он был чист, конвой давно покинул этот район. Приджионе малым ходом пошел на север, перезаряжая батареи.

Но атаки продолжались беспрерывно. В 16.35 «Дандоло» (старший лейтенант Джованни Феббаро) заметил конвой. К 18.00 он приблизился достаточно, чтобы различить многочисленные транспорты, крейсер и линкор. Но между ним и ближайшей целью торчало не менее 5 эсминцев. Феббаро не смог дать залп, так как корабли сопровождения и транспорты слишком часто меняли курс. Вдобавок в 18.30 на него обрушились глубинные бомбы, которые вынудили командира «Дандоло» отказаться от атаки.

Конвой и его сопровождение, отбивая эти многочисленные атаки, постепенно приближались к точке, где тяжелые корабли должны были повернуть назад. Поэтому вице-адмирал Сифрет начал готовить соответствующий маневр. Эскортный миноносец «Уилтон» (лейтенант А.Ф. Нортли) был передан Соединению X, чтобы заменить оставшийся далеко за кормой «Брамхэм». Адмирал также известил все корабли, что намерен в 19.15 вместе с Соединением Z повернуть обратно.

Примерно через полчаса от истребителей прикрытия и от операторов радаров были получены несколько сообщений, что замечено очень большое сосредоточение вражеских самолетов. Они группами прилетали со стороны Сицилии и кружили на расстоянии от 20 до 30 миль от конвоя, готовя атаку. 2 авианосца могли поднять в воздух 22 истребителя, чтобы перехватить врага, когда начался этот налет. Однако сделать это оказалось непросто. В течение всего дня «Викториес» испытывал проблемы со своими элеваторами, которые поднимали и опускали самолеты

в ангар мучительно медленно, осложняя проведение полетов.

Теперь все зависело от этих 2 кораблей и их немногочисленных истребителей. Механики лихорадочно работали, чтобы подготовить к взлету все, что только могло летать. Свидетель, находившийся на «Викториесе», рассказывает:

«Пилоты на бегу хватали какую попало еду и мчались обратно на палубу, чтобы занять места в кабинах. В ангарах механики метались, как сумасшедшие, чтобы побыстрее поднять вверх самолеты, которые они сами только что спустили вниз. Им приходилось ремонтировать боевые повреждения, устранять обычные течи маслопроводов, охлаждающей жидкости, бензопроводов и всего такого. Сам ангар превращался в сумасшедший дом, когда опускался самолет, который следовало заправить, перевооружить, и все это как можно скорее. Палуба ангара постепенно превращалась в каток от пролитого масла».

То же самое происходило на борту «Индомитебла». Все моряки конвоя понимали, что вечер быстро приближается, поэтому противник предпримет последнее мощное усилие, что эта атака будет самой сильной и самой жестокой. Артиллеристы, измученные непрерывным 12-часовым пребыванием на боевых постах, сцепив зубы, готовились защитить уцелевшие 13 транспортов. Это была последняя атака, которую конвою предстояло встретить как единому целому.

Командование Оси действительно намеревалось вложить все силы в этот удар, рассчитывая не только повредить как можно больше торговых судов, чтобы подводные лодки смогли их добить утром, но и вывести из строя тяжелые корабли Соединения Z, особенно авианосцы. После этого они не смогли бы вмешаться, когда эскадра итальянских крейсеров перехватит остатки конвоя к югу от Сицилии на следующий день. Для этого итальянцы и немцы собрали крупные силы. Хотя основная масса самолетов была итальянской, немцы организовали 2 налета, которые по времени должны были совпасть между собой.

Первоначальный план итальянцев предусматривал массированную атаку всеми силами Реджиа Аэронаутика, чтобы распылить защиту конвоя. В налете должны были участвовать 22 торпедоносца под прикрытием множества истребителей, 14 пикировщиков, также в сопровождении истребителей, и 40 горизонтальных бомбардировщиков, опять-таки с сопровождением. Все эти самолеты должны были появиться над конвоем одновременно.

Однако в который раз хороший план был сорван различными помехами, и план пришлось уточнять буквально в последнюю минуту. Пикировщики и горизонтальные бомбардировщики должны были получить по 9 истребителей прикрытия. Это были Re-2001 из 2<sup>o</sup> Gruppo. Она же прикрывала торпедоносцы, которые в полдень вылетели с аэродрома Монсеррато на Сардинии.

Этим истребителям предстояло вернуться в Монсеррато, заправиться, перелететь на Сицилию, чтобы участвовать во второй атаке. Однако командование слишком поздно сообразило, что из-за поломок, боевых повреждений и иных проблем такой маневр станет чрезмерной нагрузкой для пилотов. Поэтому истребительное сопровождение пришлось

аннулировать. Было решено отменить одну из намеченных атак, и горизонтальные бомбардировщики остались на земле. Впрочем, особой потерей это не считалось, так как они уже показали, что не слишком эффективны при атаках кораблей. Вместо этого поступил приказ перевести пикировщики из Трапани на Пантеллерию, где ее смогут прикрыть истребители, сопровождающие торпедоносцы. Это соединение, 102<sup>o</sup> Gruppo, было единственным отрядом пикировщиков, который в то время имели итальянцы. Оно имело знаменитые «Штуки» немецкого производства. Итальянские экипажи были подготовлены немцами. Люфтваффе использовали этот самолет с огромным успехом, когда прокладывали путь своим армиям через Бельгию, Францию, Грецию, Россию. Пикировщики и торпедоносцы быстро доказали, что являются единственным надежным средством борьбы с вражескими кораблями. Поэтому в обмен на передачу итальянцам пикировщиков, те начали подготовку немецких экипажей торпедоносцев в Гросетто.

Однако командир 102<sup>o</sup> Gruppo совсем не рвался бросать в бой свои драгоценные пикировщики — «пичиателлос», как их называли итальянцы, — без надежного истребительного прикрытия. Он добился того, что в налете участвовали всего 9 самолетов, а остальные были оставлены в резерве до более благоприятного случая.

Но и на этом беды итальянцев не закончились. Из 22 торпедоносцев 6 были наскоро переоборудованными S-84, которые совсем не предназначались для использования в таком качестве. Механики столкнулись с серьезными трудностями при попытке подвесить к ним торпеды. В результате эти S-84 тоже были вычеркнуты из списка. Остались 16 хорошо подготовленных экипажей 132<sup>o</sup> Stormo, в том числе звенья 278-й и 281-й эскадрилий, на испытанных SM-79

под командованием знаменитого аса капитана Бускальи.

Однако истребителям Re-2001 из 2º Gruppo не пришлось бездельничать. Они были отправлены вместе с 8 Cr-42 из 160º Gruppo с Сардинии, чтобы провести отвлекающий налет. Именно самолеты этой группы обнаружили идущий в гордом одиночестве «Итюрисэл». Они также передали по радио, что атаковали конвой в точке 37º 35' N, 9º 30' O и добились попадания в один транспорт. Но в действительности попаданий итальянцы не добились, зато потеряли истребитель сопровождения.

Удар первой волны немецких самолетов должен был совпасть по времени с атакой итальянцев. 20 пикировщиков Ju-87 из 1/StG 3 вылетели из Трапани в сопровождении большой группы Me-109 и Me-110.

Все эти самолеты встретились неподалеку от конвоя и сначала были замечены авианосными истребителями. Так как бомбардировщики имели очень сильное прикрытие, пилоты ВСФ лишь с огромным трудом прорывались к ним. Большинство авианосных истребителей просто увязло в многочисленных воздушных боях с истребителями противника.

Серьезные воздушные бои начались примерно в 18.00, когда авианосные истребители заметили приближающиеся торпедоносцы. Это были «Си Харрикейны» 885-й эскадрильи «Викториеса», они ошибочно приняли SM-79 за «Канты». Лейтенант Б. Паттерсон перехватил группу из 4 бомбардировщиков и атаковал один, отставший от остальных. С дистанции 150 ярдов он увидел, как его трассы попали в самолет. Его правый мотор вспыхнул, и он начал терять высоту. Ответный огонь бортстрелков повредил руль истребителя Паттерсона, и он был вынужден прервать атаку.

Еще один пилот 885-й эскадрильи, суб-лейтенант Э.Дж. Томпсон, заметил группу из 4 «Штук» в коричнево-зеленом камуфляже, которые приближались к конвою на высоте около 5000 футов. Он зашел на них сзади, держась на высоте 6500 футов, затем спикировал и дал 6-секундную очередь. За Ju-87 показался хвост черного дыма, он перевернулся на спину и полетел в море. Остальные 3 поспешно сбросили бомбы и пикированием ушли прочь.

Когда Томпсон выходил из атаки, на него спикировали Me-109, которые решили-таки защитить своих подопечных. На «Си Харрикейн» обрушились 7 или 8 немецких истребителей, которые имели желтую окраску рулей, желтые ведущие края крыльев и желтые полосы на фюзеляжах. [\[12\]](#) Умелым маневром Томпсон уклонился от атаки и сам зашел в хвост «Мессеру». После короткой очереди немец закувыркался в море. Взбешенные немцы бросились на Томпсона, но тут появились остальные британские истребители, которые выручили его.

Сильное истребительное прикрытие не позволило англичанам остановить бомбардировщики, и около 18.35 их основные силы прорвались к конвою. Первыми с кораблей охраны были замечены торпедоносцы, которые разделились на 2 группы. Сначала противник попытался атаковать правый фланг конвоя, но был встречен плотным и точным огнем эсминцев охраны. После этого несколько торпедоносцев повернули назад, сбросив торпеды на расстоянии около 3000 метров от ближайших кораблей. Остальные сумели подобраться ближе, но попаданий не добились, хотя их торпеды прошли совсем рядом с некоторыми судами.

Затем показались 9 итальянских Ju-87, которые кружили в 18 милях к северо-западу от острова Кани. Британские истребители перехватили их, но



пикировщики от уничтожения спасли 28 истребителей Mc-202 25<sup>º</sup> и 155<sup>º</sup> Gruppo. Их пилоты заявили, что в последовавшем бою сбили 7 английских истребителей. Во время налета погибли 2 итальянских пикировщика, но пилоты сообщили, что добились попаданий в линкор, несколько крейсеров и 4 транспорта.

Позднее в одной из итальянских газет появилось описание этой атаки.

«Соединение приблизилось к конвою в 18.40 примерно в 18 милях к северо-востоку от острова Кани. Пикировщики разделились на 2 звена, каждым из которых командовал капитан. Британские корабли поставили грозную огневую завесу, кроме того, итальянские самолеты были вынуждены лететь прямо на солнце. Более того, погода внезапно изменилась и над морем поднялся низкий туман, который мешал видеть корабли. Поэтому итальянские самолеты были вынуждены лететь среди клочьев тумана, прока командиры групп не решили, что они оказались над конвоем. Дальнейшие попытки искать противника были бы бесполезной тратой драгоценного времени.

Пикировать они начали с высот от 3000 до 4000 метров. Каждое звено быстро выбрало себе цель. Одному капитану, командовавшему эскадрильей, сильно не повезло. На его самолете лопнула трубка маслопровода. Хотя это не мешало управлять самолетом, лобовое стекло оказалось залито маслом. Он начал пикировать, высунув голову из кабины над лобовым стеклом. Можете представить, как это выглядело на высокой скорости! В критический момент атаки снаряд пробил одну из лопастей пропеллера, не причинил особых повреждений,

хотя такое попадание могло оказаться роковым. Пилот сбросил бомбы с очень малой высоты, целясь в один из горящих кораблей. Сбитый с толку дымом, тучами, возбуждением атаки, капитан выровнял самолет прямо в клубах дыма из труб одного крейсера. Ему пришлось спешно отворачивать в сторону, чтобы не столкнуться с кораблем».

«Родней» был атакован одной итальянских «Штук», которая полого спикировала на линкор спереди. Командир «Роднея» Риветт-Карнак приказал положить право руль, и бомба упала в море напротив башни «Х» примерно в 20 ярдах от борта, так и не взорвавшись. Почти тут же линкор был атакован первой группой из 10 торпедоносцев, которые зашли на него с правого траверза. По мнению командира линкора, они атаковали не слишком решительно, хотя часть самолетов пересекла строй конвоя справа налево.

Лейтенант Б. Ритчи из 800-й эскадрильи только что взлетел с «Викториеса», когда заметил в 400 футах перед собой пикировщик, который сам выходил в атаку. Ритчи погнался за ним, но ему пришлось пролететь почти милю под плотным зенитным огнем, прежде чем он сумел атаковать пикировщик сбоку с дистанции около 100 ярдов. Часть капота германского самолета отлетела, с более близкого расстояния Ритчи увидел, что стрелок убит. После этого немецкий самолет вспыхнул. Одно крыло отвалилось, и Ju-87 упал в море с высоты 200 футов. Эту победу видели моряки «Викториеса». Самолет Ритчи остался невредим.

Итальянцы признают потерю 2 Ju-87, но ничего не говорят о потерях SM-79 во время этого налета. Британские источники утверждают, что в это время несколько самолетов ставили мины впереди по курсу конвоя, однако итальянские документы этого не

подтверждают. Итальянская официальная история также это отрицает. Тем не менее в разгар налета конвой выполнил срочный поворот влево, чтобы не нарваться на мины. В горячке боя подобная ошибка вполне понятна.

Бомбы рвались совсем близко с некоторыми кораблями, в море клокотали кильватерные струи кораблей, маневрирующих на полном ходу, поднимались столбы воды, в разные стороны летели брызги. Именно в такой безумной обстановке атаковала вторая группа SM-79, сбросившая 12 торпед. Пилоты заявили, что попали в крейсер и 2 транспорта, хотя на самом деле эти корабли не пострадали. Зато в этой суматохе одна из торпед поразила эсминец «Форсайт» (капитан-лейтенант Р.А. Фелл). Он сразу потерял ход и сигналом сообщил, что получил попадание в корму с правого борта.

Торпеда попала напротив отсека рулевой машинки, и корма эсминца была отломлена, появился заметный дифферент. Немедленно были затоплены все отсеки ниже нижней палубы вплоть до машинного отделения. Сами турбины остались невредимы, но теперь они страшно вибрировали при любой скорости. Рулевое управление было полностью уничтожено.

Сразу после того, как «Форсайт» был поврежден, «Тартар» получил приказ остаться с ним. Когда конвой проходил мимо, капитан 2 ранга Тэрвитт запросил у адмирала Барроу разрешение оставить при себе эсминец «Пенн» в качестве корабля ПЛО. Барроу ответил, что хотел бы, но с сожалением вынужден удержать «Пенн» при себе.

В разгар этого бедлама со стороны солнца появились 12 немецких Ju-87 1/StG 3. Пикируя с высот от 9000 до 10000 футов с интервалами 2 секунды, они обрушились на «Индомитебл». Некоторые немецкие

пилоты снижались до 1000 футов и менее, чтобы наверняка добиться попадания.

Орудия авианосца открыли по ним огонь в отчаянной попытке удержать атакующие самолеты. Однако главный защитник авианосца крейсер «Феб» (капитан 1 ранга Ч.П. Френд), находившийся у него за кормой, в это время обстреливал из 133-мм орудий несколько SM-79, которые приближались сзади. Прорвав заградительный огонь авианосца и соседних эсминцев, «Штуки» с воем выходили из пике, и их 500-кг бомбы градом посыпались на «Индомитебл».

От других кораблей авианосец скрыла сплошная стена всплесков. Он весь окутался дымом, беспомощно описывая широкую циркуляцию на малом ходу. Потом корабль развернулся против ветра, чтобы попытаться погасить пожары, бушующие в ангаре.

Эту операцию пилоты Люфтваффе провели просто образцово. Возможности пикировщиков были еще раз наглядно доказаны, и опять выяснилось, что Королевский Флот так и не нашел надлежащего ответа. В январе 1941 года эти пикировщики провели аналогичную атаку против «Илластриеса» недалеко от Мальты. Еще до того, как поврежденный авианосец выполз из Средиземного моря, «Штуки» обратили внимание на эскадру крейсеров. В результате «Саутгемптон» был потоплен, а «Глостер» был поврежден. Урок был горьким, и вскоре он повторился. Во время жестоких боев за Крит в мае того же года корабль за кораблем шел на дно под ударами Ju-87. Еще один авианосец — «Формидебл» — был поврежден и отправлен на капитальный ремонт. Теперь настала очередь «Индомитебла» на своей шкуре ощутить их страшную мощь.

Одна бомба попала рядом с передним элеватором, пробила верхнюю галерейную палубу и взорвалась над главной ангарной палубой. В верхней палубе появилась

пробоина 20 на 12 футов. Конструкции корпуса между полетной и нижней галерейной палубой были изуродованы. Правый край переднего элеватора подняло вверх на 5 футов, и в таком положении платформа была заклинена. В ангаре начался пожар, который охватил боеприпасы башен А-1 и А-2.

Вторая бомба попала в корму позади кормового элеватора. Она пробила верхнюю галерейную палубу и взорвалась чуть выше верхней ангарной палубы. Были уничтожены 20 футов верхней палубы, в полетной палубе появилась дыра. Ангар был уничтожен на ширине 16 футов. Нижняя галерейная палуба и конструкции элеватора получили небольшие повреждения. Возник пожар рядом с торпедохранилищем, но боеголовки не взорвались.

Кроме 2 прямых попаданий 3 бомбы разорвались рядом с кораблем. Первая царапнула левый ПУАЗО пом-пома и взорвалась в 5 футах от борта на уровне верхней ангарной палубы. Обивка борта между верхней и нижней галерейной палубами была уничтожена, конструкции корпуса были повреждены на глубину 52 фута от обшивки.

Вторая бомба взорвалась под водой в 25 футах по левому борту напротив топливной цистерны С-2. Обшивка была сорвана на участке 40 на 20 футов, появились небольшие внутренние повреждения корпуса. Бортовые отсеки в районе взрыва были затоплены, что вызвало крен 8 градусов, однако его выправили контрзатоплением.

Третья бомба взорвалась по левой раковине и вызвала небольшие повреждения корпуса плюс несколько осколочных пробоин над ватерлинией. Когда последняя «Штука» умчалась прочь, «Индомитебл» уже до самого конца операции нельзя было считать боеспособной единицей. Носовой элеватор, 114-мм

установки А-1 и А-2, ПУАЗО «В» были уничтожены. Кормовой элеватор временно не действовал.

Но это были повреждения самого корабля; его экипаж также пострадал очень сильно. В кают-компании собрались пилоты и наблюдатели 827-й эскадрильи «Альбакоров», и один из близких разрывов перебил их практически всех. Всего авианосец потерял 6 офицеров и 44 матроса, еще 59 человек были серьезно ранены. Среди погибших было отделение морской пехоты, обслуживавшее орудийные установки левого борта, ведь 2 башни были уничтожены.

«Две огромные колонны дыма внезапно поднялись с его полетной палубы. С нашего места в авангарде охранения казалось, что он сейчас погибнет. Когда мы видели его в последний раз, он шел на запад, и мы видели эти столбы дыма до самой темноты».

Дэвид Ройл на борту крейсера «Харибдис» видел всю атаку в деталях. Приведем его рассказ:

«Я увидел над головой горстку черных точек. Одна за другой они начали бросаться в вертикальное пикирование. Я сообразил, что это Ju-87 и они пикируют на авианосец «Индомитебл». Хотя «Харибдис» был слишком далеко от «Индомитебла», чтобы огонь наших зенитных автоматов был эффективен, я открыл огонь из одиночного пом-пома левого борта, надеясь хотя бы привлечь внимание «Индомитебла» и ближайших кораблей эскорта. Корабли открыли плотный огонь, но эти «Штуки» были специальными противокорабельными пикировщиками Люфтваффе.

Из его элеваторов повалил дым, и его полетная палуба, как мне показалось, превратилась в искореженный, раскаленный металл. «Индомитебл» временно потерял управление, и «Харибдис» стал кружить рядом, чтобы прийти на помощь, если это потребуется».

Артур Лоусон был старшим радиотелеграфистом на «Индомитебле». Он рассказал автору:

«Примерно в 19.30 атаки были сосредоточены на авианосцах, и «Индомитебл» попал под непрерывную бомбежку, отбиваясь когтями и зубами. Внезапно корабль содрогнулся от носа до кормы, и все почувствовали страшное напряжение, словно кто-то схватил корабль за киль, остановив его. Сразу после попаданий ненадолго воцарилась тишина, а потом начался обычный сумасшедший дом, когда аварийные партии принялись за работу. У меня перед глазами стоит красочная картина: один офицер допивает бокал, хотя ему осколком снесло половину головы!»

Другим телеграфистом был Чарльз МакКомби, служивший на крейсере «Сириус». Он вспоминал:

«Частично скрытый дымом, «Индомитебл» казался в серьезной опасности. Его полетная палуба от нестерпимого жара выпучилась. В него попали несколько бомб, и он походил на старую консервную банку с небрежно оторванной крышкой. На многих кораблях уже готовились отслужить по нему заупокойную службу».

«Харибдис» и эсминцы «Лукаут», «Лайтнинг» и «Сомали» получили приказ адмирала Сифрета защищать авианосец и помогать ему. В 19.14 «Лукаут» (капитан-лейтенант Ч.П.Ф. Браун) подошел к поврежденному кораблю, чтобы помочь бороться с огнем. Несмотря на опасность, которую представлял пылающий авиабензин, льющийся с полетной палубы, маленький эсминец пришвартовался к борту авианосца и начал передавать пожарные рукава. К 19.30 ситуация была взята под контроль. Командир «Индомитебла» капитан 1 ранга Трубридж сообщил адмиралу Сифрету, что авианосец может дать 17 узлов. Вскоре авианосец развил уже 20 узлов, а к 20.30 он делал 28 узлов, что было великолепным достижением команды.

Тем временем находившиеся в воздухе истребители были вынуждены садиться на «Викториес», и это привело к еще одной роковой задержке. В период с 18.50 до 19.30 «Викториес» принял кроме своих собственных еще 12 самолетов «Индомитебла». У одного из «Мартлетов» кончился бензин, и пилот был вынужден посадить истребитель на воду. К счастью, сам он был спасен миноносцем «Зетланд».

Свободного места на борту «Викториеса» практически не осталось. Самолеты скучились на полетной палубе. «Си Харрикейны» опустить в ангар было нельзя, но место требовалось. Поэтому наиболее поврежденные самолеты были без церемоний выкинуты за борт. Планировалось, что один авианосец сможет держать в воздухе над конвоем дежурное звено из 4 самолетов, а еще одно такое же звено — над Соединением X, когда флот повернет назад. Однако это оказалось невозможно.

Тем временем последние самолеты Оси исчезли с экранов радаров, отправившись на свои сицилийские аэродромы. В очередной раз они не сумели потопить ни одного транспорта. Сгущающиеся сумерки обещали



некоторую защиту от новых воздушных атак. В 18.55 адмирал Сифрет повернул тяжелые корабли прикрытия назад, оставив конвой и Соединение X следовать далее. Пожелав им «Добежать побыстрее», Соединение Z направилось назад. Это было сделано на 20 минут ранее запланированного, так как адмирал Сифрет решил, что противник после столь мощных атак уже не сможет до наступления темноты нанести еще один удар по Соединению X.

Его также беспокоили повреждения «Индомитебла». К тому же многочисленные маневры на высокой скорости усугубили проблемы с котлами «Роднея», и скорость линкора снизилась до 18 узлов.

В 18.20 «Викториес» сумел наконец-то поднять 4 «Фулмара» для защиты конвоя, однако они тут же ввязались в бой с несколькими оставшимися вражескими истребителями. Перед тем как немцы прервали бой и улетели, «Фулмары» сбили один самолет противника, но при этом потеряли и одного из своих. Но самое главное — они израсходовали топливо и боеприпасы и потому не смогли выполнить поставленную задачу. В 20.07 взлетели 4 «Си Харрикейна», чтобы патрулировать над Соединением Z, но темнота быстро сгущалась, и через 40 минут они были вынуждены сесть.

Теперь самое время подвести итоги действий самолетов Воздушных Сил Флота. Они оказались впечатляющими. Количество авианосных самолетов сократилось почти на четверть после ранней гибели «Игла». Но молодые пилоты на своих устаревших тихоходных самолетах без малейших колебаний бросались на огромные вражеские соединения. Очень часто высокая скорость немецких и итальянских бомбардировщиков мешала им. Такие самолеты, как Me-109G, Me-110 C-4, Me-202, Re-2001, по всем статьям превосходили британские самолеты, и, тем не менее,

авианосные истребители сумели сорвать несколько атак противника. Само их присутствие в воздухе вынуждало вражеских пилотов колебаться, они проявляли нерешительность.

Британские пилоты заявили, что сбили 39 вражеских самолетов и очень много «вероятно сбили», но это было, разумеется, явным преувеличением.<sup>[13]</sup> Однако именно они нанесли основные потери вражеским воздушным армадам. Именно их стараниями конвой подошел к Сицилийскому проливу практически без потерь, хотя вражеская авиация буквально лезла из кожи вон.

Главные силы Соединения Z далее должны были крейсировать у побережья Северной Африки и вмешаться, если итальянский флот попытается навязать бой конвою. Но на следующий день в 11.15 пострадавшие «Индомитебл», «Родней», «Итюриэл» были отправлены в Гибралтар в сопровождении эсминцев «Амазон», «Энтилоуп», «Весткотт», «Уишарт», «Зетланд». Соединение R — танкерная группа — также продолжало маневрировать в Западном Средиземноморье.

После того как главные силы флота отправились на закат, конвой с поредевшим эскортом из крейсеров, эсминцев и эскортных миноносцев взял курс на смертоносные воды банки Скерки. Противник заметил разделение сил, и к 19.30 общая обстановка стала ясна командованию Оси. Конвой (минус пострадавший «Девкалион») упрямо шел к цели. Его моряки ликовали, так как противник, несмотря на колоссальные усилия, почти ничего не добился.

Увы, вскоре все надежды на благополучный исход, разлетелись в прах. После ухода Соединения Z на конвой обрушилась серия несчастий, которые довольно быстро поставили его грань гибели. Примерно в 19.00,

уже в наступающих сумерках, с аэродромов Сицилии взлетели около 35 «Юнкерсов» и «Хейнкелей», не считая очередной группы итальянских торпедоносцев. Адмирал Сифрет имел основания предположить, что Люфтваффе в этот день уже не будут атаковать, но при этом ошибся. И ошибся очень грубо. А впереди конвой поджидали новые подводные лодки, многочисленные торпедные катера. На Мальте вице-адмирал Литэм получил сообщение, что 2 эскадры итальянских крейсеров находятся в опасной близости от конвоя. Противник сосредотачивал силы

#### **IV**

Королевские ВВС на Мальте с самого рассвета работали, не покладая рук. В ход были пущены все скудные ресурсы, чтобы следить за вражескими крейсерами, охотиться за подводными лодками, вести разведку.

«Балтимор» и «Мэриленд» начали прочесывать районы Р и J в Ионическом море, чтобы следить за выходами из Таранто. Остальные «Балтиморы» совершили 5 вылетов, патрулируя между Сардинией и Сицилией. Кроме того, фоторазведчики PRU «Спитфайр» сделали 12 вылетов для фотографирования итальянских портов. Именно один из них, вернувшись после рейда к Неаполю, обнаружил, что итальянская 3-я дивизия крейсеров покинула Мессину. Поиски к северо-западу от Сицилийского пролива оказались безуспешными из-за плотной облачности. Но в действительности итальянцы все равно шли гораздо севернее, чтобы встретиться с 7-й дивизией и «Триесте».

«Мэриленд», отправленный на разведку удаленных районов, вскоре после взлета был вынужден вернуться

из-за проблем с моторами, но в 18.54 «Балтимор» обнаружил 1 крейсер и 5 эсминцев. В 19.06 он радировал, что видит эту группу, но в 19.06 сообщил, что обнаружил 4 крейсера и 6 эсминцев, идущих со скоростью 20 узлов. Исключая короткий промежуток времени, пока на смену «Балтимору» прилетел «Веллингтон», это соединение находилось под постоянным присмотром.

Большая заслуга в этом принадлежит пилоту «Мэриленда» лейтенанту авиации Манро. Хотя он следил за противником, пока почти полностью не израсходовал бензин, он запросил разрешение патрулировать до сумерек, чтобы противник не мог ускользнуть. Это означало ночную посадку, которой его не учили. И все-таки Манро сумел сесть благополучно.

Были подготовлены ударные силы, но количество этих самолетов было просто смехотворно малым. Для проведения чисто символических налетов, пришлось выскрести все амбары до донышка. Например, чтобы провести 2 налета на Комизо, пришлось спешно ремонтировать «Веллингтон IC», который потерпел аварию на Мальте во время перелета на Средний Восток. Лейтенант авиации Шеппард в это время не имел никакого опыта, но добровольно вызвался лететь на этом самолете. Во время 2 рейдов он сбросил бомбы с взрывателями замедленного действия. К несчастью, его отвага не была вознаграждена. Во время второго рейда к Комизо, самолет был поврежден зенитками. Хотя Шеппард дотянул до Мальты, при посадке «Веллингтон» разбился и взорвался.

Главное ударное соединение из 15 «Бофайтеров» и 15 «Бофортов» всю ночь и весь день находилось в состоянии повышенной готовности, несмотря на угрозу вражеских воздушных налетов. Чтобы это соединение могло атаковать вражеские корабли, как только представится благоприятная возможность, любые

другие активные операции следовало проводить с помощью резервных самолетов. К вечеру 12 августа таковых осталось немного, всего 7 «Бофайтеров»: 4 из 248-й эскадрильи, 3 из 252-й.

Они были подняты в воздух под командованием подполковника авиации Дж. М.Н. Пайка, чтобы обстрелять аэродром Пантеллерии, но цель сумели обнаружить только 3 самолета 248-й эскадрильи. Эта тройка под командованием Пайка атаковала аэродром и подожгла один самолет. Это было все, на что оказалась способна авиация Мальты, хотя ВСФ держали на аэродроме Халь-Фар 2 «Альбакора» для ночной торпедной атаки.

Ирония судьбы заключается в том, что итальянское Верховное командование к этому времени убедило само себя, что мальтийская авиация обладает такой сокрушительной мощностью, что корабли не смогут действовать к югу от Сицилии, не имея сильного истребительного прикрытия.<sup>[14]</sup>

По сравнению с массированными воздушными атаками, обрушившимися 12 августа на конвой «Пьедестал», эскадре итальянских крейсеров был нечего бояться. Англичане могли выставить не более двух десятков торпедоносцев. Эти неоправданные страхи имели большие последствия и в конечном итоге именно они решили судьбу конвоя.

До сих пор командование Оси было полностью удовлетворено тем, как развивались события. Но главной причиной этого удовлетворения были преувеличенные донесения пилотов бомбардировщиков и сверх-оптимистичные оценки разведки. Противник думал, что вечером 11 августа были серьезно повреждены 2 британских авианосца. К такому заключению их привел тот факт, что «Фьюриес» вернулся в Гибралтар. Но, как мы уже говорили, это

произошло потому, что он выполнил свою задачу. Германское RBM 11 августа в 19.55 сообщило, что 1 авианосец, 5 крейсеров или эсминцев и 1 транспорт замечены следующими юго-западным курсом в 77 милях к северу от Алжира. В результате был сделан вывод: «Очевидно, поврежденный авианосец повернул назад».

После того как противник убедил себя в собственном успехе, каждое новое сообщение лишь укрепляло уверенность, что «Фьюриес» был поврежден. Шпионская сеть в Гибралтаре 12 августа сообщила, что авианосец под прикрытием 3 эсминцев вошел в порт «с легким креном». Один из эсминцев высадил от 200 до 250 человек, вероятно, с потопленных кораблей. 13 августа «Фьюриес» был поставлен в сухой док, что окончательно убедило немцев в том, что он «поврежден».

Когда 12 августа Адмиралтейство объявило о потоплении «Игла», немцы и итальянцы окончательно уверились, что во время боев 11 и 12 августа сумели потопить или тяжело повредить 4 авианосца. Было торжественно объявлено, что это «наивысшее достижение». 12 августа Чиано записал в своем дневнике:

«Воздушно-морская битва продолжается. Пока не хватает подробностей.

Фужьер и Касеро не слишком довольны. Немцы объявили о потоплении английского авианосца «Игл», но остаются сильнейшие сомнения.

Завтра на рассвете ожидается морской бой».

Несмотря на скептицизм Чиано в отношении заявлений своих германских союзников, сомневаться в гибели «Игла» не приходилось. Вероятно, он имел в виду заявления итальянских летчиков, что «Игл»

потопили их торпедоносцы, а не немецкая подводная лодка. Такие заявления повторялись несколько раз в британских работах, посвященных итальянской авиации, даже после войны. Поэтому Чиано имел кое-какие основания для таких предположений. Такие разногласия и трения между союзниками и различными видами вооруженных сил во многом спасли конвой от полного уничтожения 13 августа.

## V

В Восточном Средиземноморье отвлекающее соединение контр-адмирала Вайэна в сумерках 11 августа повернуло обратно согласно плану. Его главные силы вернулись в Александрию, но сам адмирал взял крейсера «Клеопатра», «Аретуза» и эсминцы «Сикх», «Зулу», «Джавелин», «Кельвин», чтобы провести еще один обстрел Родоса. Огонь пришлось вести с большой дистанции из-за работы прожекторов и присутствия 3 торпедных катеров противника. Застигнуть итальянцев врасплох не удалось, и в их документах нет свидетельств каких-либо потерь и повреждений.

Немецкая подводная лодка U-83 сообщила, что заметила 4 крейсера и 10 эсминцев, идущие на запад примерно в 150 милях к северу от Порт-Саида. Немцы атаковали их, но неудачно. Эсминец «Джавелин» долго гонялся за лодкой, сбрасывая глубинные бомбы, но тоже ничего не добился, хотя сообщил, что видел на поверхности пятна масла и обломки. Соединение Вайэна благополучно вернулось в базу, как и U-83.

Командование Оси никак не отреагировало на эту вылазку; 8-я дивизия крейсеров<sup>[15]</sup> так и осталась в гавани Наварина вместе с 4 эсминцами, не сделав никаких попыток перехватить Вайэна. Немцы отозвали эсминец ZG-3, охранявший конвой, и отправили для

усиления итальянской группы. Подводная лодка U-77, патрулировавшая в этом районе, англичан не нашла. Вылетевшие утром 12 августа самолеты-разведчики тоже никого не обнаружили. Местные конвои были приостановлены. Подводная лодка «Порпойс», завершив минную постановку, вечером 12 августа торпедами потопили транспорт «Огаден», что тоже приостановило судоходство вдоль побережья Северной Африки. Судоходство между Грецией и Италией также прекратилось. Но все эти многочисленные меры носили чисто оборонительный характер. Это значило, что операция MG-3 провалилась, отвлечь внимание противника от конвоя «Пьедестал» не удалось. Хотя подводная лодка «Турбулент» осталась караулить Наварин, больше в Восточном Средиземноморье ничего не происходило.

## VI

В комнате оперативного отдела штаба на Мальте сэр Кейт Парк и вице-адмирал Литэм напряженно ожидали новых сведений об итальянских крейсерах до самого наступления ночи. В 19.00 вражеские эскадры соединились и повернули на юг через Тирренское море. Они собирались на рассвете атаковать Соединение X южнее Пателлерии.

Следивший за итальянцами «Мэриленд» в 19.18 известил о встрече эскадр. У адмирала Литэма не осталось никаких сомнений, что их целью будет конвой. Однако он был убежден, что Соединение X сможет оказать противнику достойный отпор.

Так это или нет — можно лишь гадать. Однако блестяще выполненная атака одной-единственной подводной лодки решительно изменила соотношение сил в пользу итальянского адмирала да Зара.



## Глава 5

### Роковая ночь

#### I

Командование Оси подготовило несколько мощных оборонительных зон, чтобы преградить конвою путь через Сицилийский пролив. Южная часть этого глубоководного маршрута была узкой. Она извивалась среди песчаных отмелей банки Скерки, образуя нечто вроде трубы, сквозь которую предстояло протискиваться транспортам. Мели и береговые батареи на побережье Туниса уже сами по себе представляли серьезную опасность. Мелководье и ползущие песчаные банки создавали почти идеальные условия для легких сил, которые итальянцы намеревались развернуть, согласно заранее подготовленному плану. Малая осадка торпедных катеров позволяла им маневрировать совершенно свободно, а вот транспорты этого не могли. Использование радара затрудняла близость берега. Гидролокаторы также были не слишком полезны из-за многочисленных мелей.

Утром 12 августа 5 итальянских подводных лодок заняли позиции на северных подходах к каналу. Это были «Гранито», «Бронзо», «Дессие», «Аксум» и «Аладжи». С наступлением ночи барьер был усилен второй линией, состоящей из торпедных катеров 2-й, 15-й, 18-й и 20-й флотилий. Итальянцы задействовали 19 торпедных катеров, немцы собирались перебросить им на помощь с Крита катера своей 6-й флотилии. 6

немецких торпедных катеров полным ходом помчались к району предстоящего боя.<sup>[16]</sup>

Эти маленькие кораблики, вооруженные торпедами и автоматическими пушками, были почти незаметны на фоне берега, поэтому командование Оси ожидало от них хороших результатов. Итальянская 2-я флотилия была новым подразделением, укомплектованным крупными катерами, которые не завершили боевую подготовку, но, тем не менее, флотилия была брошена в бой.

В 19.46 корабли Соединения X начали маневрировать, чтобы занять место в новом походном ордере конвоя для прохождения северной части Сицилийского пролива. Примерно через 10 минут первая из ожидавших в засаде подводных лодок провела атаку. Это была «Дессие» (старший лейтенант Ренато Скандола). Она вышла из Траппани 11 августа, а 12 августа в 05.22 заняла указанную ей позицию. Примерно через 14 часов Скандола в перископ заметил мачты и дымы, а через несколько минут сблизился с конвоем и стал следить, как тот, двигаясь противолодочным зигзагом, идет прямо на него.

Он определил, что соединение состоит из 24 кораблей — 14 транспортов и 10 эсминцев. Командир лодки видел, как конвой изменил курс, чтобы разомкнуть строй. 3 эсминца шли впереди транспортов, еще 2 — слева и ближе к концу строя. Еще 2 эсминца следовали самостоятельно чуть севернее. Море было тихим, и, по оценке итальянца, скорость конвоя составляла 15 узлов. Он пошел в атаку.

В 19.32 лодка с дистанции 1800 метров выпустила 4 торпеды из носовых аппаратов с интервалами 3 секунды, целясь в 2 больших судна. Скандола считал, что транспорты имеют водоизмещение 10000 тонн и 15000 тонн, они входили в группу из 8 новых судов,

имевших изогнутые форштевни и крейсерскую корму. По мнению старшего лейтенанта, эти суда были оснащены турбинами.

Несмотря на идеальную позицию стрельбы, первые торпеды прошли в 40 метрах от цели, и в этом Скандола обвинял течение. Он увел лодку на глубину 40 метров, чтобы не попасть под атаку эсминцев, и через 1 минуту 40 секунд услышал 2 взрыва. Однако с помощью гидрофонов итальянцы не сумели определить, остановился хоть один транспорт или нет. Скандола решил подвсплыть и атаковать конвой из кормовых аппаратов, но эсминцы начали сбрасывать глубинные бомбы, и он отказался от своего намерения. Судя по всему, англичане не заметили торпеды, и эсминцы проводили профилактическое бомбометание, как раз чтобы помешать подобной атаке.

Эта атака, которая не причинила вреда ни конвою, ни Соединению X, могла насторожить англичан. Однако она не отмечена ни в одном боевом донесении.

Когда корабли сопровождения перестроились, чтобы занять места в новом порядке (см. схему 4), они снова были внезапно атакованы, на этот раз подводной лодкой «Аксум» (старший лейтенант Ренато Феррини). В действительности «Аксум» заметила конвой намного раньше. Она вышла из Кальяри 11 августа и заняла свою позицию примерно в 25 милях к северо-западу от мыса Бон утром 12 августа. В 18.21 лодка заметила какой-то темный силуэт на большом расстоянии. Командир решил, что это транспорт или танкер. Когда он подошел поближе, то увидел на востоке 2 столба дыма. Он погрузился на глубину 20 метров и продолжил идти на сближение с замеченной целью.

В 19.27 лодка оказалась на расстоянии 800 метров от нее, и Феррини рискнул поднять перископ. Удовлетворенный тем, что действительно заметил конвой, он лег на параллельный курс, чтобы

постараться выяснить состав конвоя. Хотя конвой дважды поворачивал, Феррини сумел удержаться рядом с ним и тщательно все рассмотрел.

В своем бортжурнале он записал, что конвой состоит из 15 транспортов, 2 крейсеров и множества эсминцев. Судя по всему, они шли 3 колоннами, или строем клина. Торговые суда шли 3 колоннами, крейсера находились во главе центральной, а эсминцы были рассыпаны вокруг. Море было тихим, а видимость хорошей. В 19.37 «Аксум» сблизилась с конвоем на расстояние 4000 метров. Феррини определил скорость транспортов в 13 узлов и повернул в атаку.

Затем Феррини выбрал мишень. На небольшом расстоянии от лодки находился крейсер во второй колонне. По носу и по корме силуэт перекрывали эсминец (в действительности крейсер ПВО «Каир») и большой пароход. 19.55! Феррини выпустил 4 торпеды, разрядив носовые аппараты в следующей последовательности: 1-й, 4-й, 3-й и 2-й. Торпеды из 1-го и 2-го аппаратов шли прямо, торпеды из 3-го и 4-го — под углом, чтобы поразить все мишени. Дистанция до первой колонны транспортов составляла 1300 метров, до крейсера — 1800 метров.

Через 63 секунды Феррини услышал первый взрыв, а через 90 секунд еще два. Позднее он решил, что потопил крейсер и еще один корабль. Через 4,5 минуты началась атака глубинными бомбами. Темное небо озарила серия вспышек, подтвердивших, что торпеды попали в цель.

Эта атака поразила Соединение Х, словно удар молнии из чистого неба.

Попадания получили флагман адмирала Барроу легкий крейсер «Нигерия», крейсер ПВО «Каир» и имевший колоссальное значение танкер «Огайо». Залп был просто блестящим! Все 3 корабля потеряли ход.

Стройные колонны судов разрушились, конвой пришел в замешательство.

Крейсер «Нигерия», возглавлявший левую колонну, получил попадание первым. Он шел со скоростью 14 узлов, когда торпеда попала в левый борт напротив фок-мачты. Левый борт корабля получил тяжелые повреждения на протяжении 40 футов от киля до верхней палубы. Была искорежена бортовая броня, а все отсеки в районе попадания, в том числе носовое котельное отделение, были залиты до уровня нижней палубы. Потери экипажа оказались тяжелыми, погибли 4 офицера и 48 матросов, еще 2 человека получили тяжелые ранения. Г.Дж. Честер находился у дальнего поста в правом посту ПУАЗО.

«Конвой перестраивался, и в какой-то момент «Каир», «Нигерия» и «Огайо» оказались на одной линии. Все они одновременно получили попадания. Наше попадание пришлось в левый борт напротив первой трубы».

Но еще более серьезные последствия, чем потери и повреждения, имел выход из строя единственного корабля наведения истребителей. Вот что рассказал об этом автору Дж. Ф. Блисдейл:

«Я был офицером наведения истребителей и во время операции находился на «Нигерии». Королевские ВВС настояли, чтобы вместе со мной находился один из их офицеров — симпатичный маленький парень, которого звали Джон Кемп. Они опасались, что моряк уведет их «Спиты» и «Бо» куда-то в центр Средиземного моря, где у них кончится горючка.

Так получилось, что несколько «Бофайтеров» с Мальты как раз в это время

оказались в пределах досягаемости УКВ-станций, и я пытался связаться с ними, когда торпеда попала в «Нигерию». Электричество пропало, и установить контакт с истребителями не удалось. События могли развиваться совсем иначе, если бы «Аксум» в этой атаке была не такой меткой... или не такой везучей, так как добилась фантастического успеха — 4 попадания 4 торпедами».

Поврежденный крейсер немедленно получил крен 15 градусов на левый борт, который быстро увеличился до 17 градусов. «Нигерия» беспомощно покатилась влево. Электроэнергия пропала на 3 минуты, и руль заклинило. Начались небольшие пожары в кубриках унтер-офицеров машинной команды, однако они были быстро потушены. Контрзатопление почти поставило корабль на ровный киль, крен уменьшился до 4 градусов, а через 14 минут было восстановлено управление.

Однако крейсер получил тяжелые повреждения. Нижний рулевой отсек, центральный артиллерийский пост, распределительные щиты, передатчики № 1 и № 2 вышли из строя. 152-мм и 102-мм орудия могли стрелять, но наводить их пришлось бы самостоятельно командирам башен. Скорость упала до 16 узлов, так как работали только внешние валы. Совершенно понятно, что «Нигерия» не могла идти на Мальту в таком состоянии, поэтому контр-адмирал Барроу неохотно принял решение покинуть крейсер.

Эсминец «Ашанти» и эскортные миноносцы «Бичестер» и «Уилтон» подошли к крейсеру, как только он получил попадание. В 20.15 адмирал Барроу перешел на «Ашанти» и отправил поврежденный флагман назад в Гибралтар в сопровождении упомянутых миноносцев типа «Хант». Барроу позднее

вспоминал, что получил «неприятный опыт, покидая поврежденный флагманский корабль. Однако большая компания офицеров и матросов облегчила это, наглядно показав, что они живы, и я должен быть там, где приказывает мой долг». Командир «Ашанти» Ричард Онслоу писал:

«У меня было чертовски много хлопот, когда я подходил к борту «Нигерии». Его машины еще давали «малый вперед», а руль был заклинен в положении «лево на борт», поэтому крейсер ходил по кругу, а я пытался догнать его по внешнему радиусу. Наконец мы сумели забрать контр-адмирала Барроу и часть его штаба. Мы работали вместе с ним в Арктике и очень его уважали».

Другой жертвой стал крейсер ПВО «Каир». Он шел со скоростью 8 узлов, когда 2 торпеды «Аксума» попали ему в левый борт в самую корму. Кормовая часть, в том числе левый винт, была оторвана. Кормовая 102-мм установка взлетела в воздух, а потом воткнулась стволами в кварталдек. Корабль немедленно потерял ход и начал садиться кормой. Вскоре вода дошла до верхней палубы и начала захлестывать надстройку. Была затоплена часть машинных отделений и кормовых отсеков.

Крейсер казался обреченным, правая машина вышла из строя. Не было ни одного корабля, который мог бы отбуксировать его обратно в Гибралтар, так как соединение начало терять один корабль за другим, а вскоре должны были начаться воздушные атаки. Погибли 23 человека команды, 2 были ранены. Эскортные миноносцы типа «Хант» сняли уцелевших. Затем эсминец «Патфайндер» получил приказ добить «Каир». Это оказалось гораздо труднее. Маленький

крейсер, которому исполнилось уже 23 года, не хотел тонуть. Один из моряков «Патфайндера» вспоминал:

«Он стоял неподвижно, корма ушла глубоко в воду. Форштевень задрался вверх. Мы должны были потопить «Каир» и вернуться к конвою как можно скорее, поэтому мы выбрали тот способ, который казался нам наиболее быстрым».

Эсминец выпустил одну за другой 4 торпеды, но первые 3 прошли мимо цели. Это произошло из-за неисправности рулевых машин, и заставило англичан задуматься над тем, а что могло произойти, если бы эти торпеды пришлось выпустить в бою по вражескому крейсеру. Четвертая торпеда попала «Каиру» под мостик. «Но когда дым рассеялся, то мы увидели, что единственным видимым результатом стало то, что нос опустился, а корма поднялась, и корабль теперь снова стоял на ровном киле».

Не желая тратить новые торпеды, капитан 2 ранга Гиббс прошел под самым бортом крейсера и сбросил несколько глубинных бомб, надеясь разворотить подводную часть корпуса. Но маленький старый корабль отказывался тонуть. Появился эскортный миноносец «Дервент». «Патфайндер» помчался вдогонку за конвоем, а «Дервент» кое-как добил «Каир» артиллерийским огнем. После этого миноносец пошел на запад, чтобы присоединиться к эскрту, который вел поврежденную «Нигерию» в Гибралтар.

Третьей жертвой атаки Феррини стал танкер «Огайо». Торпеда попала ему в борт напротив насосного отделения. Палуба по левому борту треснула, и щель дошла до диаметральной плоскости. Столб огня взлетел выше мачт, так как загорелось содержимое танков. Насосный отсек превратился в кучу железа, и тут же заполнился водой. Кабеля, ведущие к моторам рулевой



машины, были порваны, лопнули трубопроводы танков с керосином. Пожары начали быстро распространяться, и людей из машинного отделения пришлось эвакуировать.

Старший унтер-офицер Мэрфи, вестовой адмирала Барроу, в это время стоял на мостике «Нигерии». Он утверждает, что танкер превратился в настоящее пекло. Жар был настолько сильным, что ощущался даже на борту «Нигерии».

Торпеда сделала пробоину размерами 24 на 27 футов в средней части корпуса «Огайо», и через эту дыру хлынуло море. Как ни странно, оно потушило пожары гораздо быстрее и эффективнее, чем пенные огнетушители. К 20.15 огонь был взят под контроль.

Молодой артиллерист ВМФ, находившийся на борту «Огайо», позднее так описывал эти события в письме своей жене:

«Основная часть военных кораблей уже покинула нас, когда прогремели 3 ужасных взрыва: первый на «Нигерии», второй на «Каире», третий у нас. Нам пропороли борт позади мостика, и корабль загорелся. Люди бросились к шлюпкам, опасаясь, что он взорвется в любую секунду. Но шкипер приказал экипажу остановиться и приступить к тушению пожара. Это было исполнено. Тем временем одна из шлюпок была спущена на воду, но перевернулась, 2 артиллериста и 2 вестовых погибли. Затем, уже в сумерках, на нас обрушилась новая сильнейшая воздушная атака. Конвой развалился. Торговые суда и крейсер «Манчестер» собрались в кучу. Остальные корабли эскорта сгрудились вокруг поврежденных крейсеров. Наши машины встали. В этом бою были подорваны 3 корабля, и

как уцелели остальные, я просто не могу представить. Примерно через час мы сумели запустить машины и двинулись дальше в сопровождении эсминца, который повел нас через пролив Пантеллерия со скоростью 17 узлов».

Положение конвоя действительно стало очень сложным из-за замешательства, вызванного атакой подводной лодки. «Брисбен Стар», шедший за кормой «Огайо», был вынужден дать задний ход, чтобы избежать столкновения. На мостике эсминца-тральщика «Интрепид» капитан 2 ранга Э.А. де В. Киткет получил радиогранму, которая приказывала ему покинуть конвой!

К счастью, капитан 2 ранга Киткет правильно истолковал ее. В ней говорилось «lead convoy», а не «leave convoy». То есть он должен был возглавить конвой, а не покидать его! Поэтому вместе с «Икаресом» и «Фьюри» — двумя другими эсминцами, оснащенными тралами, — он занял позицию впереди головных транспортов и поставил тралы на углубление 40 футов. Двухскоростной трал TSDS был настоящим проклятием для командиров эсминцев, которые их имели. Он тралил очень узкую полосу и легко отрывался при любом неожиданном повороте корабля. Теперь «Интрепид» повел остатки конвоя к самой узкой части пролива и через щель у мыса Бон и маяка Келибия. В том, что кораблю удалось пройти этим сложным фарватером, он во многом обязан капитан-лейтенанту Дж. Т. Пауэллу, специально переведенному для этой операции на «Интрепид» из штаба командующего миноносными силами Флота Метрополии.

Старшим механиком на крейсере «Кения» служил инженер-капитан 2 ранга Ч.Г. Крилл. Он описывает сильнейшее нервное напряжение, которое испытывали

люди, находящиеся в машинных отделениях во время затяжного боя.

«Мое место по боевому расписанию было в кормовом машинном отделении. Однако мои обязанности требовали регулярно посещать все машинные отделения. «Кения» всегда была исключительно везучим кораблем, и новый бой снова доказал это. Повсюду царила решимость.

«Огайо» получил попадание, когда главные силы сопровождения уже покинули нас. Я прекрасно помню, что примерно в 20.15 спустился в машинное отделение, чтобы проследить за сменой вахты. Большинство людей видело, как были торпедированы «Нигерия», «Каир» и «Огайо», скорее всего, одной и той же подводной лодкой, всего за несколько минут до того, как им предстояло заступить на вахту. Один из моих кочегаров буквально весь затрясся, но все-таки пошел следом за остальными.

Когда «Нигерия» была торпедирована и повернула назад в Гибралтар, контр-адмирал Барроу вместе со штабом перешел на эсминец «Ашанти». Мы на «Кении» решили, что он совершил ошибку, не перейдя к нам, так как «Ашанти» не имел надежных средств радиосвязи. Позднее ночью коммодор конвоя предложил командиру «Кении» капитану 1 ранга А.С. Расселу повернуть назад, так как многие суда были потоплены. Ответ Рассела был простым: «Конвой следует на Мальту». В это время адмирал Барроу не имел связи с нами, поэтому мы все были уверены, что именно Альф Рассел спас операцию.

Уже после полуночи я узнал, что «Манчестер» получил торпеду в кормовое машинное отделение. Если бы после попадания торпеды мы не потеряли форштевень вместе с параванами, то находились бы на его месте. И тогда эта торпеда была бы нашей».

К этому времени вице-адмирал Сифрет находился далеко на запад от конвоя. Однако, узнав о повреждении «Нигерии» и «Каира», он немедленно отправил «Харибдис», «Эскимо» и «Сомали» для усиления поредевшего эскорта. В 22.15 эти корабли разошлись на контркурсах с группой «Нигерии». [\[17\]](#)

Сразу после атаки подводной лодки конвой начал ворочать вправо, уходя от того направления, с которого были выпущены торпеды. Были потеряны головные корабли двух колонн, несколько эсминцев охранения остались позади, занимаясь спасательными работами, поэтому вполне понятно, что торговые суда начали терять строй. Офицеры связи ВМФ, находившиеся на транспортах, позднее сказали, что конвой попросту развалился. Вице-адмирал Сифрет назвал это преувеличением, но нельзя отрицать, что строй был все-таки нарушен. Именно в это время, примерно в 20.35, противник провел последнюю в этот день воздушную атаку, когда конвой находился примерно в 20 милях к западу от банки Скерки. «Ашанти» в это время едва подошел к хвосту конвоя и вместе с «Пенном» попытался укрыть своих подопечных, поставив дымовую завесу. Но это не помешало летчикам Оси нанести еще несколько удачных ударов.

Время атаки было выбрано превосходно. Длинные колонны транспортов ясно обрисовывались в последних лучах заката на западном горизонте, тогда как немецкие самолеты, которые в 20.38 появились на северо-востоке, казались просто неясными темными

пятнышками. В атаке участвовали 30 бомбардировщиков Ju-88A-4 и 7 торпедоносцев He-111H-6, каждый из которых нес по 2 торпеды LFT5b.

Условия для атаки торпедоносцев оказались просто идеальными. Экипажи II/KG 26 использовали их превосходно, так же как и пилоты пикировщиков. На «Хейнкелях» этого подразделения торпеды сбрасывал механик по команде наблюдателя. Это являлось определенным недостатком, так как появлялась заминка. Торпеду следовало сбрасывать по крайней мере в 600 метрах от цели с высоты 40–50 метров, поэтому самолет не успевал отвернуть, прежде чем оказаться прямо над целью. Поэтому немцы обычно снижались к самой воде и отворачивали, только проскочив под носом или кормой атакованного корабля. Все это время самолет был исключительно уязвим, поэтому немецкие летчики пришли в восторг, увидев длинную колонну практически беззащитных транспортов. Над конвоем патрулировали 6 «Бофайтеров» 248-й эскадрильи с Мальты, однако они несколько минут назад повернули на базу, так как не смогли связать с конвоем по радио. Согласно рапортам пилотов, сначала они пробовали вызывать корабли по УКВ, но это ни к чему не привело, так как корабли наведения истребителей отсутствовали. Попытка связаться с помощью радиотелеграфа тоже ничего не дала, корабли не отвечали. Вдобавок суда конвоя обстреляли собственные истребители, поэтому пилотам просто не оставалось ничего иного, как улететь обратно. И едва они исчезли, как появились германские бомбардировщики.

Пилоты Люфтваффе использовали удачный случай наилучшим образом. На «Огайо» кое-как исправили повреждения и дали ход, но выяснилось, что танкер может ходить лишь широкими кругами. К счастью удалось наладить ручное управление, и в 20.30 корабль

двинулся вперед со скоростью 7 узлов. Магнитный компас и гирокомпас вышли из строя, поэтому капитан Мэзон с огромным облегчением увидел эсминец «Ашанти» с адмиралом Барроу на борту, который догонял танкер с кормы. Капитан 2 ранга Онслоу позднее писал:

«После того как «Ашанти» на полном ходу увернулся от своей порции бомб и торпед, он приблизился к поврежденному «Огайо». Во время этого боя один из очень близких разрывов привел к выбросу пламени в одном из наших котлов, когда мы шли полным ходом, и в котельном отделении возник опасный пожар. В разгар боя на мостик примчался стармех К.М. Саймондс и сообщил об этом. Мой старший помощник Э.А.С. Бейли доложил мне, на что я ответил: «Спасибо, Чиф. Пожалуйста, погасите его». Через полчаса покрытый копотью и перемазанный нефтью стармех снова поднялся на мостик и доложил, что пожар погашен. На это я ответил: «Какой пожар?» Я был так занят, что совершенно забыл об этом происшествии. У нас на борту находился корреспондент BBC Тони Кимминс, которого Бейли поставил к эрликону на нижнем мостике. Он все слышал и пришел в полный восторг».

Подойдя к борту танкера, адмирал Барроу запросил Мэзона, не требуется ли ему буксир. На это капитан танкера ответил отрицательно. Однако он попросил провести его корабль через узости, так как он слишком отстал от основной группы. Вскоре подошел эскортный миноносец «Ледбюри» (капитан-лейтенант Р.П. Хилл). Он зажег на корме синюю сигнальную лампу и повел танкер за собой на соединение с конвоем.

Экипаж «Огайо» продолжал отважно сражаться с пожарами, когда появились первые бомбардировщики. Несколько бомб разорвались рядом, но серьезных повреждений не было. 4 человека из экипажа танкера пропали. 2 армейских артиллериста У. Хэндз и Э. Смит побежали к своей спасательной шлюпке. К ним присоединился помощник стюарда Р.В. Мортон, который стоял у пулемета «Браунинг» на шлюпочной палубе, и молоденький юнга М. Гвидотти. Прежде чем они сообразили, что ничего слишком опасного не произошло и корабль не думает тонуть, шлюпка перевернулась и вывалила их в воду. Хэндза, который не умел плавать, спас Гвидотти, удержавший его на воде. К счастью, эскортный миноносец «Бичестер», искавший моряков «Нигерии», которых могло взрывом выбросить за борт, вскоре нашел их и подобрал. Их отсутствие на танкере заметили только на следующий день.

Бомбардировщики атаковали парами и по одиночке в течение получаса, и многие корабли спаслись просто чудом.

Когда появились немцы, был поднят сигнал перестроиться в две колонны. Капитан-лейтенант Хилл прорезал строй конвоя, чтобы выйти на атакованный борт, но все еще находился между колоннами, когда началась атака. «Ледбюри» дважды обстрелял торпедоносцы, но не смог помешать им сбросить свои торпеды. Эсминец-тральщик «Икарес» заметил торпеду, приближающуюся к нему с правого траверза. Руль был положен на борт и машинный телеграф отзвенел «полный вперед». Эсминец буквально прыгнул вперед, и торпеда прошла в считанных футах за кормой. Другим кораблям повезло меньше.

Судя по всему, немцы уделили «Эмпайр Хоупу» особое внимание, так как в последующие 30 минут не менее 18 бомб разорвались рядом с этим транспортом. Его капитан Гвайлин Уильямс, который командовал

судном с момента постройки, блестяще маневрировал во время этой яростной атаки. Матросы транспорта вели огонь из всего, что только могло стрелять. И все-таки один из взрывов сделал пробоину диаметром 15 футов в борту, после чего машины встали. Неподвижный транспорт был слишком заманчивой мишенью, и одна атака сменяла другую. Многие артиллеристы были ранены осколками, кое-кого ударной волной даже выкинуло за борт. В 20.50 все было кончено, когда 2 бомбы попали в кормовую часть судна.

В трюме № 4 находилась взрывчатка, и его просто разворотило. Взрывы и пожары перекинулись на шлюпочную палубу, где хранился высокооктановый бензин. Вскоре вся кормовая часть превратилась в огненное пекло, и капитан Уильямс решил оставить судно. Многие корабельные шлюпки были уничтожены, а остальные оказались наполовину завалены углем, который разбросало взрывами бомб.

При спуске моторного катера оказалось, что пробка в днище вывернута, и он сразу стал наполняться водой. Кадет Дэвид МакКаллум без колебаний спустился по тросу в тонущий катер и ввернул пробку. За свой поступок он был награжден Медалью Британской империи.

Авиационный бензин разлился по всему судну, он начал стекать в море, окружив корабль пылающей завесой. Все пожарные помпы были уничтожены, поэтому команде не оставалось ничего иного, как покинуть судно. Пылающий «Эмпайр Хоуп» описал широкую дугу, так как руль был заклинен близким разрывом. Несмотря на это все люди благополучно покинули корабль, в том числе и капитан Уильямс. Катер уже отошел на 400 ярдов от него, когда вдруг на борту слышались крики. Вернувшись, они обнаружили второго помощника Сендалла, который



искал капитана Уильямса, так как опасался, что тот мог остаться на судне.

Вскоре после 21.00 эсминец «Пенн» (капитан-лейтенант Дж. Г. Суэйн) подобрал весь экипаж, в потом торпедировал горящее судно. За отвагу и умелое управление кораблем капитан Уильямс был награжден Крестом за выдающиеся заслуги. Он стал одним из первых моряков торгового флота, награжденных военным орденом. Когда «Пенн» уходил, «Эмпайр Хоуп» все еще пылал, но уже явно тонул.

Торпедоносец He-111 сумел поймать «Брисбен Стар» (капитан Фредерик Невилл Райли). Торпеда попала в форштевень, пробив большую дыру в носовой части и повредив носовые переборки. Судно начало принимать воду и постепенно остановилось. Его экипаж приступил к ремонту под энергичным и умелым руководством своего 46-летнего капитана. Через 20 минут течи в переборках были заделаны, был проведен кое-какой другой ремонт. Машинное отделение сообщило, что пар держится на марке и судно может дать 8 узлов.

Капитан 2 ранга Гиббс на «Патфайндере» подошел к торпедированному судну и решил, что с такой скоростью «Брисбен Стар» не сумеет догнать конвой. Поэтому было решено взять курс на юг и постараться проскользнуть мимо Келибии вплотную к берегу Туниса. Уповав на свою счастливую звезду, моряки решили попытаться проскользнуть незаметно для противника. Корабль медленно повернул на юг и пополз дальше, оставшись совершенно один.

Капитан 2 ранга Гиббс увеличил скорость и пошел на помощь другим кораблям. В 21.02 немецкие летчики добились еще одного успеха. Авиационная торпеда попала в транспорт боеприпасов «Клан Фергюсон» (капитан Артур Роберт Коссар). Корабль шел со скоростью 15 узлов примерно в 7 милях к северу от острова Зембра, когда вахтенный сигнальщик заметил

торпеду, приближающуюся с правого борта. Немедленно положили руль на борт, однако судно отреагировало на это слишком медленно, и торпеда попала в цель. Взрыв был просто чудовищным. Все, кто его видел, были уверены, что не спаслось ни одного человека. В кормовой части судна поднялся огромный столб пламени, сразу начался пожар, и «Клан Фергюсон» начал погружаться кормой. Многие спасательные шлюпки вспыхнули, но большая часть экипажа сумела спастись на плотиках, используя в качестве весел стальные шлемы, чтобы побыстрее убраться из озера горящей нефти.

Вот как рассказывает об этом кадет Уэйн, находившийся на борту «Брисбен Стар»:

«Брисбен Стар» был торпедирован в правый борт самолетом SM-79. Я видел, как это случилось. «Клан Фергюсон» получил попадание примерно в то же время, когда мы дрейфовали, и я помню, как он горел, и как люди на его палубе гибли в пламени. «Эмпайр Хоуп» уже был обречен и превратился в пылающую руину неподалеку от нас. Мы были вынуждены дать задний ход 3 узла, чтобы обойти «Клан Фергюсон» и продолжали идти так, пока не была исправлена часть повреждений. Нам также пришлось дожидаться, пока уберут «Нигерию» и «Каир» с узкого протраленного фарватера.

Бой, происходивший в узостях примерно в 21.00, был очень хаотичным, но я четко помню события, свидетелем которых был. Я уверен, что многие другие отчеты написаны задним числом, поэтому по ним трудно восстановить истину. Так как моей обязанностью на мостике «Брисбен Стар» было наблюдать и все записывать,

вероятно, я видел больше, чем остальные. Я также снял небольшой фильм для офицеров связи Королевского Флота. Я прекрасно видел развитие атаки пикировщиков, повредивших «Индомитебл», который находился в соседней колонне прямо на левом траверзе у нас. Я так и не знаю, пережила эта пленка войну или нет.

Капитан Макфарлейн был сильным человеком, настоящим джентльменом и прекрасным капитаном. Очень жаль, что он погиб в следующем походе, когда «Мельбурн Стар» был торпедирован в Вест-Индии по пути в Австралию. Я был рад найти официальный немецкий отчет об этом бое, так как бой непонятным образом выпал из британских отчетов. Я всегда сомневался, как я мог потерять целый день в своем дневнике, но выяснил, что он совпадает с немецким описанием. Я до сих пор гадаю над проблемой пропавшего дня».

Находившийся на борту одного из крейсеров Дэвид Ройял так описывает этот драматический момент:

«Транспорт «Клан Фергюсон» следовал у нас в кильватерной струе. Это был прекрасный корабль водоизмещением около 1200 тонн, который мог дать 14 узлов. Я видел 3 Ju-88, пикирующие сзади, но не мог навести свое орудия из-за ограничителя секторов обстрела. Однако наши кормовые орудия открыли огонь по немцам. Они подбили головной самолет, но тот уже успел сбросить свои бомбы, добившись прямых попаданий. Это было зрелище, которое я никогда не забуду. Еще минуту назад там был прекрасный корабль, затем последовал

чудовищный взрыв и он исчез. Пропал, оставив только голубоватое кольцо огня на воде, грибообразный столб дыма и огня, поднимающийся на тысячу футов в воздух. Другие 2 Ju-88 были сметены ударной волной и пропали, но это была не слишком дорогая цена. Большие обломки взорвавшегося судна падали в море рядом со мной, я думаю, часть их попала в корму «Харибдиса». Один из наших матросов даже был ранен этим градом обломков».

Наблюдатели на борту соседнего транспорта «Ваймарама» сначала увидели, как авиаторпеда попала в правый борт «Эмпайр Хоупа», а затем попадание получил идущий у них на правом крамболе «Клан Фергюсон». Позднее свидетели так рассказывали об этом:

«После этого мы вышли из строя. Я видел ужасную вспышку пламени, которая поднялась в воздух на полмили. Я не могу представить, как часть экипажа сумела спастись, однако вскоре после взрыва мы слышали крики на воде. Мы не могли рисковать судном, подходя слишком близко к огню, и были вынуждены следовать дальше. Я не видел ни одного корабля сопровождения, который остановился, поэтому не думаю, что с этого судна уцелел хоть один человек. Мы продолжали полным ходом идти внутри территориальных вод, чтобы не напороться на мины, поставленные мористее. Еще достаточно долго мы видели, как пылает «Клан Фергюсон». Мы заметили силуэты нескольких кораблей, освещенных этим пожаром».

Несмотря на силу взрыва, многие моряки сумели уцелеть. Второй помощник А.Г. Блэк дает красочное описание событий:

«Я мог видеть языки пламени, поднимающиеся из светового люка машинного отделения и из борта судна. Крышки люка трюма № 4 были сорваны и улетели вместе с двумя десантными катерами, стоявшими на них. Из 4 спасательных шлюпок судна, шлюпка № 3 была уничтожена, и все, кроме шлюпки № 1, вспыхнули. Пропали 3 спасательных плотика. Потом произошел сильный взрыв в трюме № 5, и через 7 минут после попадания корабль начал тонуть. Разлившаяся нефть горела на воде еще двое суток. Бочки с бензином плавали в море и загорались, извергая густые клубы черного дыма. Всего сумели спастись 64 человека, которые разместились примерно поровну на 4 спасательных плотиках». [\[18\]](#)

Героический подвиг совершил мидшипмен Аллисон, для которого это был первый поход. Добравшись до маленького плотика, он поплыл, толкая его перед собой, и помог забраться на плот нескольким сильно обожженным морякам. Позднее он перенес их на большой плот. Их горящий корабль медленно дрейфовал вдаль, оставив моряков спасаться самостоятельно.

«Вайранги» (капитан Ричард Гордон) оторвался от остальных во время «общего замешательства», как сказал позднее капитан, и последовал далее самостоятельно, дав полный ход. Транспорт вскоре был атакован с правого борта торпедоносцем «Хейнкель». Корабль резко повернул вправо и уклонился от 2 торпед, которые прошли за кормой. Вскоре после этого

он был вынужден еще раз повернуть, чтобы обойти 2 горящих транспорта.

Строй конвоя к этому времени практически развалился. Эскортный миноносец «Ледбюри» видел 6 транспортов, следующих разными курсами в общем направлении на северо-запад. Капитан-лейтенант Хилл сразу повернул свой маленький миноносец туда и помчался за ними, чтобы вернуть заблудших овец на путь истинный. Ближайшим судном оказался «Мельбурн Стар». Миноносец догнал его и приказал лечь на курс 120°, что он и сам уже намеревался сделать. Один за другим он перехватывал отбившиеся транспорты и возвращал на этот курс. В это время адмирал шел под берегом малым ходом, чтобы дожидаться возвращения беглецов.

«Дорсет» (капитан Такетт) был вынужден совершить несколько срочных поворотов, чтобы уклониться от вражеских самолетов. Обходя поврежденный транспорт, он встретился с «Порт Чалмерсом». Капитан Такетт сообщил:

«Зная, что на борту этого судна находится коммодор, я запросил у него курс и скорость. Он сказал мне возвращаться в Гибралтар. Я пошел было назад, но через 5 минут понял, что не желаю делать это, и повернул обратно. Мы оставили «Порт Чалмерс» идущим в Гибралтар, но, судя по всему, позднее коммодор передумал».

Офицер связи на борту «Мельбурн Стар» сообщил, что во время воздушного налета это судно «потеряло голову» и было вынуждено круто повернуть влево. Капитан запросил у «Порт Чалмерса» приказаний и получил ответ: «Возвращайтесь назад». Хотя в это время воцарился настоящий хаос, капитан «Мельбурн

Стара» был твердо убежден, что единственное, что он обязан сделать, — это следовать на Мальту. Находившиеся на мостике офицеры с ним согласились. Корабль описал полный круг и выбрался из толчеи. В этот момент появился миноносец и просигналил: «Курс 120 градусов», что и было выполнено. Капитан транспорта «Санта-Элиза» Т. Томпсон вспоминал:

«Чтобы избежать мин, которые противник сбросил впереди, мы повернули вправо. Эсминец догнал нас и приказал лечь на курс 120 градусов. Мы присоединились к 2 другим оторвавшимся транспортам, но потеряли контакт с остальными».

Коммодор Венейблз так описывает начавшееся замешательство:

«Мы находились за кормой «Каира», когда он получил попадание. Мы сразу дали полный назад и после того, как обошли его, последовали за конвоем на юг. Горящие суда превратили ночь в день. Заметив слева подводную лодку, я решил попытаться спасти судно, отстав от конвоя. Корабль полным ходом пошел на запад. Еще 2 судна, которым мы сообщили о своих намерениях, повернули на 16 румбов, чтобы последовать за мной, но больше мы их не видели. Вероятно, их перехватил эсминец и приказал присоединиться к конвою. Еще один эсминец перехватил меня и приказал следовать на Мальту. Я так и намеревался сделать, как только обстоятельства сложатся более благоприятно. Поэтому мы сначала повернули к берегу, а потом на восток».

Вторым эсминцем был «Брамхэм», который догонял конвой с кормы. Его подопечный транспорт «Девкалион» также стал жертвой Люфтваффе, хотя находился во многих милях от конвоя. В 19.46 появились 2 Ju-88, которые летели низко над прибрежными холмами. В темноте их было трудно заметить, но миноносец открыл огонь. Немцы улетели, сбросив несколько бомб, 2 из которых взорвались в 30 футах за кормой транспорта, а еще одна упала в 20 футах слева по носу.

Отбив эту атаку, «Девкалион» двинулся дальше и оказался примерно в 5 милях от скал Кани, однако пройти дальше ему не было суждено. Примерно в 21.15 эти корабли были обнаружены парой He-111. Они зашли со стороны берега с выключенными моторами, захватив англичан врасплох. Те открыли огонь, когда было уже слишком поздно. Первый торпедоносец промахнулся. Однако второй, который отважно планировал на высоте всего 50 футов над водой, сбросил свои торпеды с расстояния 75 ярдов, и обе попали в правую раковину транспорта. Трюм № 6, в котором находился груз авиационного бензина, сразу взорвался. Корабль был обречен, и капитан Браун отдал приказ команде покинуть его.

Одного из артиллеристов придавило сорванным с места спасательным плотиком. Он получил тяжелое ранение и не мог освободиться. Хотя корабль мог взорваться в любую секунду, мидшипмены Дж. Грегсон и П. Бресуэлл побежали ему на помощь. Отодвинув обломки, они освободили человека, спустили за борт и вместе с ним поплыли к «Брамхэму». За проявленную отвагу Грегсон был награжден Медалью Альберта и Крестом Георга, высшей гражданской наградой за храбрость.

Все уцелевшие члены экипажа были взяты на борт миноносца в тот момент, когда палуба «Девкалиона»



уже уходила под воду. Не желая привлекать внимание патрульных судов Виши, лейтенант Бейнс ускорил гибель транспорта, сбросив в 21.30 под бортом у него 2 глубинные бомбы. Затем юный лейтенант повернул свой корабль прямо на восток и поспешил вдогонку за конвоем.

Когда «Брамхэм» уходил, «Девкалион» еще горел, но вскоре после этого послышался сильный взрыв, который известил о гибели этого доблестного судна.

А на востоке остатки конвоя продолжали свой нелегкий путь. Танкер «Огайо» обнаружил, что удержаться за кормой «Ледбюри» очень сложно, так как кормовой огонь миноносца не был виден с кормового рулевого поста танкера, поэтому все команды на изменение курса приходилось подавать по громкой связи с мостика в средней части судна.

Тем временем командир «Кении», ничего не зная о судьбе контр-адмирала Барроу, сообщил конвою, что принимает командование на себя. Барроу, перехватив этот сигнал, приказал командиру «Ашанти» прорезать рассыпавшийся конвой, чтобы выйти в голову строя. Там сейчас шли 3 эсминца-тральщика и 2 уцелевших крейсера — «Кения» и «Манчестер». Капитан 1 ранга Рассел поставил их во главе колонн. Эсминцы «Пенн» и «Патфайндер» подходили сзади, завершив спасательные работы. Однако вместе с этими военными кораблями остались лишь немногие транспорты.

Во время воздушной атаки «Гленорчи» вместе с «Альмерией Лайкс» держался за кормой группы военных кораблей, когда «Кения» приказала держать скорость 13,5 узлов и повернула на юг. Однако остальные корабли к этому времени потерялись. Капитан «Мельберн Стар» в своем рапорте подтвердил мнение офицера связи ВМФ, что во время воздушной атаки конвой «сбился в кучу», и когда его судно легло на правильный курс, то рядом не было ни одного

эскортного корабля. Поэтому капитан Макфарлейн окликнул шкипера «Санта-Элизы» и сказал: «Я иду на Мальту, вы пойдете за мной?» С мостика американского транспорта капитан Томпсон ответил: «Да».

Коротко и ясно! Вскоре к этим двум судам присоединилось третье.

По пути в голову колонны контр-адмирал Барроу еще раз едва спасся. «Ашанти» был атакован торпедоносцем, и торпеда прошла справа по носу у эсминца буквально на расстоянии вытянутой руки. Еще одно счастливое избавление.

Многие торговые суда не без гордости считали, что отбили атаки самостоятельно. «Рочестер Касл» был накрыт 2 тяжелыми бомбами. В машинном отделении были погнуты 2 шпангоута, возникли течи. Кроме того, вентиляторы засосали в машинное отделение дым пожаров и сгоревшего пороха, поэтому находиться внизу было почти невозможно. И, несмотря на это, транспорт отбил атаку. Он находился в 400 ярдах за кормой «Клан Фергюсона», когда это судно получило попадание, но артиллеристы «Рочестер Касла» сумели удержать противника на почтительном расстоянии. Действительно, его вооружению могли позавидовать командиры многих эсминцев. Кроме обычно бесполезного 120-мм орудия с малым углом возвышения, транспорт имел 40-мм бофорс и не меньше 6 — 20-мм эрликонов, 4 легких пулемета, 4 установки для парашютных мин и 76-мм ракетную установку.

Поэтому заградительный огонь «Рочестер Касла» был довольно плотным,<sup>[19]</sup> и судно смогло проследовать далее к мысу Бон. Один из его механиков описал пролив Скерки, когда они туда вошли: весь горизонт пылал, эсминцы стояли, подбирая спасшихся моряков.

«Санта-Элиза» тоже получила несколько близких разрывов во время воздушного налета. Транспорт был

накрыт 4 бомбами, которые вынудили его снизить скорость. В его экипаж была включена военная команда американского флота под командой энсайна Герхарта Суппигера. Артиллеристы с огромным энтузиазмом обстреливали все, что попадало к ним на прицелы. Когда закончилась атака, капитан Томпсон обнаружил, что потерял контакт с конвоем.

Капитан 2 ранга Гиббс сумел собрать несколько отставших судов и построить их в кильватерную колонну, после чего повел вдогонку за военными кораблями, ушедшими вперед.

Немецкие летчики заявили, что во время этой атаки потопили 10 торговых судов и добились попадания в крейсер. В действительности они потопили только 3 транспорта и еще 1 серьезно повредили. Это был хороший результат, учитывая, что был потерян только один Ju-88. Они также сообщили о присутствии в составе конвоя маленького авианосца, который приняли за «Юникорн». Почему был сделан такой вывод — неясно, но в любом случае он вскоре был опровергнут немецкими самолетами-разведчиками.

Когда головные корабли подошли к самому узкому месту пролива, они натолкнулись еще на одну итальянскую подводную лодку. Это была «Аладжи» (старший лейтенант Серджио Пуччини). Лодка начала патрулировать в этом районе в 04.00 и примерно с 09.00 слышала грохот боя, который постепенно приближался. 2 носовых торпедных аппарата были неисправны, но ближе к вечеру их удалось исправить, и лодка пошла на перехват. В 20.00 Пуччини заметил в перископ столб дыма и пошел в том направлении. Вероятно, это был горящий «Огайо», но прежде чем Пуччини приблизился к нему, появились немецкие бомбардировщики, поэтому ему пришлось притормозить и проследить за их атакой.

Пуччини отметил, что конвой отчаянно маневрировал, после чего повернул на юг. По его

утверждению, в 20.20 один эсминец получил попадание бомбы. Пуччини продолжал наблюдение, маневрируя так, чтобы «Аладжи» смогла перехватить основную часть конвоя. Он сумел различить крейсер типа «Саутгемптон» — это был «Манчестер», который возглавил перестроившееся соединение. В этот момент дистанция составляла от 8000 до 10000 метров. Затем возобновилась воздушная атака.

Пока Пуччини ждал и следил, он заметил 2 горящих транспорта и идущий к ним на помощь эсминец. Серия бомб легла рядом с этими кораблями, еще один эсминец вроде бы получил попадание в корму и отвернул прочь. Он также увидел тяжело поврежденный крейсер — либо «Нигерию», либо «Каир». Головной транспорт был вынужден снизить скорость, пока остальные перестраивались.

Теперь британское соединение приблизилось к позиции «Аладжи». Пуччини дал залп 4 торпедами с дистанции 1500–2000 метров по ближайшему большому кораблю. Вероятно, это была «Кения». Однако в момент залпа лодка была замечена бдительными наблюдателями «Порт Чалмерса» и «Кении». Крейсер успел положить руль на борт. Этот маневр, скорее всего, спас крейсер, так как 4 торпеды наверняка разнесли бы его на куски. Радары эскортных кораблей ничего не обнаружили. Резкий поворот «Кении» был почти удачным. 2 торпеды Пуччини прошли за кормой крейсера, еще одна прошла под мостиком, но слишком глубоко.

А вот четвертая попала в корабль, почти точно в форштевень. При этом крейсер получил некоторые повреждения между килем и нижней палубой в носовой части корпуса. Переборка № 6 была разрушена. Тяжелые повреждения от киля до верхней палубы имели место до переборки № 11. В момент взрыва «Кения» имела скорость 14 узлов, поэтому носовые

отсеки были затоплены до уровня ватерлинии. От сотрясения вышла из строя гидроакустическая установка.

Это произошло в 21.12, и события продолжали развиваться с ураганной быстротой. Конвой по-прежнему находился в состоянии полного хаоса.

«Кения», несмотря на повреждения, сумела сохранить скорость и осталась с конвоем. Вскоре она присоединилась к идущему впереди «Манчестеру», потом к ним подошел «Ашанти», а немного позднее — «Патфайндер». Капитан 2 ранга Гиббс доложил контр-адмиралу Барроу, что большая группа торговых судов осталась позади без всякой защиты. Поэтому Барроу отправил «Патфайндер» к ним.

«Аладжи» без труда ускользнула от англичан, и Пуччини смог радировать о попаданиях в крейсер и транспорт, хотя ни один из транспортов поврежден не был. В 22.13 «Аладжи» всплыла и отправила по радио сообщение: «На горизонте от 180 до 240 градусов мы видим сплошной ряд горящих судов на расстоянии от 5000 до 6000 метров».

Продолжали подходить отдельные группы кораблей. «Вайранги» заметил «Альмерию Лайкс», которая пристроилась к нему сзади. Вскоре эту группу из 3 судов заметил однотипный с «Вайранги» «Ваймарама». В 20.30 этот транспорт протиснулся между ними, и колонна двинулась дальше.

«Огайо» тоже продолжал следовать к цели. На борту танкера возникла легкая паника, когда он подошел к горящему «Клан Фергюсону». Борт танкера был разворочен, а в море плавал слой горящей нефти. Однако «Ледбюри» провел танкер подальше от огненного озера. Хотя вокруг было светло, как днем, «Огайо» повезло еще раз. В 23.48, вскоре после того, как «Огайо» и «Ледбюри» ушли, подводная лодка «Бронзо» (старший лейтенант Чезаре Бульдрини)

заметила «Клан Фергюсон» и отправила его на дно торпедой, которая оторвала носовую часть транспорта. Если бы она вышла в атаку немного раньше, необычайные приключения «Огайо» завершились бы уже здесь.

И вот в таком растянутом «строю», конвой в 23.54 обогнул мыс Бон, рядом с которым его ждали вражеские торпедные катера.

## //

Теперь строй конвоя состоял из нескольких отдельных групп. Впереди шли эсминцы-тральщики и другие военные корабли, но рядом с ними находились лишь несколько транспортов — «Гленорчи», «Альмерия Лайкс» и «Вайранги». Большинство транспортов шло позади в охранении единственного эсминца «Патфайндер». Это были «Мельбурн Стар», «Ваймарама», «Санта-Элиза», «Дорсет» и «Рочестер Касл». За кормой у них шли «Огайо» и «Ледбюри». Еще больше отстали «Порт Чалмерс» и «Пенн». «Брисбен Стар» шел самостоятельно ближе к тунисскому берегу. Когда вражеские торпедные катера обнаружили группу военных кораблей, это дало транспортам небольшую передышку.

Через полчаса после полуночи на экранах радаров английских кораблей появились отметки, принадлежащие маленьким суденышкам. Это были торпедные катера, которые включили моторы и атаковали головную группу. Корабли эскорта поставили плотную огневую завесу по левому борту, пустив в ход все орудия, и повернули влево, чтобы уклониться от торпед. Эти атаки провела итальянская 18-я флотилия, и старший лейтенант Луиджи Сала, командир MAS-556, заявил, что добился попадания. Затем катера

отвернули, поставив дымовую завесу, чтобы прикрыть свой отход.

Вскоре они снова появились, и начался затяжной бой, который завершился лишь за маяком Келибия. Хотя море все было исчерчено следами множества торпед, во время первой атаки не пострадал ни один корабль. Точно так же остались целы и все торпедные катера. Хотя «Ашанти» перехватил их переговоры по УКВ, из которых был сделан вывод, что катера понесли потери, в действительности ни один из них не был потоплен.

Противник обнаружил, что головная группа прекрасно может постоять за себя, поэтому катера отправились на поиски другой добычи. И вскоре они обнаружили разрозненные группы транспортов, идущие сзади.

Первым из немецких катеров выполнил атаку S-59 (обер-лейтенант Альберт Мюллер), который действовал самостоятельно, находясь примерно в 5 милях на NNO от мыса Бон. Он сообщил, что атаковал противника и попал 2 торпедами в танкер водоизмещением около 15000 GRT, который загорелся. Неясно, кого именно атаковал Мюллер, но что точно известно — в указанном районе ни один корабль попаданий не получил.

Через 2 минуты южнее Келибии итальянские катера MS-16 (капитан 3 ранга Джорджио Манути) и MS-22 (лейтенант Франко Меццадра) заметили конвой возле Рас Мустафы. MS-16 вышел в атаку и в 01.04 выпустил правую торпеду по крейсеру с дистанции 800 метров. Но из-за неисправности рулевой машинки торпеда прошла в стороне.

Дополнительные неприятности конвою доставили горящие маяки мыса Бон и Келибии. Тунис считался нейтральным, и эти мощные прожектора работали, как в мирное время, одинаково ярко освещая корабли союзников и Оси. Шкипер «Альмерии Лайкс» сообщил, что вращающийся прожектор мыса Бон был достаточно

сильным, чтобы осветить любой корабль на расстоянии 10 миль от берега.

Рокки Ройял, находившийся на борту «Харибдиса», был одним из тысяч моряков, которые проклинали эти дьявольские лучи, помогающие катерам противника.

«Маяк Келибия дорого нам обошелся. Он расположен на побережье Северной Африки в устьях Сицилийского пролива. Прожектор вращался, регулярно посылая широкий луч света в море и освещая корабли нашего соединения и конвоя, к огромному удовлетворению противника. Он превратил «Манчестер» и другие корабли в легкую добычу. Когда «Харибдис» вошел в пролив, наш артиллерист Джон Рашер, который был мастером своего дела, запросил у командира разрешение обстрелять маяк. Все видели опасность, но командир был вынужден отказать, так как это было бы нарушением нейтралитета. Не сомневаюсь, что противник только радовался свету маяка. Мы должны были ждать атаки торпедных катеров, и ожидания оправдались. Мы даже могли слышать рев их моторов. Судя по всему, наша огневая завеса была действенной, так как на экране радара мы видели, как они дружно отворачивают прочь. Но одновременно это означало, что нам следует повернуть прямо на них, чтобы уклониться от торпед, которые наверняка выпущены чуть ранее. К этому мне следует добавить, что мы были рады тому, что имеем 114-мм орудия, а не 133-мм, так как они обладали более высокой скорострельностью».



В 01.07 катер MS-16 снова занял выгодную позицию для атаки и выпустил левую торпеду по другому крейсеру. MS-22 также выпустил свои торпеды по этой же цели. После напряженного ожидания итальянцы увидели, что на корме корабля мигнула яркая красно-оранжевая вспышка. Их жертвой стал единственный неповрежденный крейсер сил сопровождения «Манчестер» (капитан 1 ранга Г. Дрю).

2 итальянских катера оставались незамеченными, пока они не появились внезапно менее чем в 100 ярдах по правому траверзу. Они отважно подошли еще ближе, чтобы выпустить торпеды.<sup>[20]</sup> Английский корабль круто повернул им навстречу, ведя беглый огонь из носовых 152-мм башен, но каким-то чудом эта пара вертких катеров осталась невредима. Торпеда попала в правый борт крейсера напротив кормового машинного отделения. При взрыве погибли 1 офицер и 12 матросов. Торжествующие катера позднее сообщили, что взрывом ему оторвало корму.

До сих пор крейсер успешно отражал атаки торпедных катеров. Билл Страуд позднее рассказывал автору:

«Башни «А» и «В» действовали очень активно. Они вели беглый огонь, стараясь отогнать катера, пытавшиеся атаковать на снова и снова. Но затем у нас на правом траверзе буквально ниоткуда возникли еще 2 катера. Они были освещены нашими кораблями и обстреляны из всех орудий. Однако катера быстро выпустили свои торпеды в упор и полным ходом умчались обратно в темноту. До сих пор мы не получили ни царапины, так как сумели уклониться от множества бомб и торпед».

Г.В. Тауэлл позднее вспоминал:

«Я только попытался немного вздремнуть, как вдруг весь корабль задрожал. Я услышал громкий скрежет, запахло сгоревшим кордитом. Крейсер сильно накренился на правый борт, но, слава богу, остался на плаву».

Одним из морских пехотинцев, обслуживавших в этом бою орудия, был Эрнест Ходжсон. Он был наблюдателем на правом борту.

«Я действительно заметил 2 торпеды, идущие нам в правый борт, и сообщил о них на мостик, получив ответ, что там их тоже видят. Я знал, что было уже поздно пытаться уклониться, оставалось лишь беспомощно ждать. Я понимал, что ничего не смогу сделать и мне некуда бежать. Почти немедленно раздался сильный грохот, последовала яркая вспышка, взметнулся столб огня. От сотрясения я полетел кувырком. Обе торпеды попали нам в правый борт, и корабль сразу накренился».

Следить, как торпеды идут на тебя, уже само по себе неприятно, но на нижних палубах царил еще более жуткий бедлам. Особенно плохо стало после первого взрыва. Вспоминает старший кочегар Альберт Слейтер:

«Первый взрыв погрузил машинное отделение в темноту, а второй сбросил меня с платформы, на которой я стоял. Только хлынувшая вода помешала мне сломать шею, когда я полетел на палубу машинного отделения. Я простился со всякой надеждой, ожидая, что вскоре вода зальет весь отсек. Но

внезапно она остановилась всего в нескольких футах от потолка. Затем повалил обжигающий пар».

Несмотря на это, Слейтер добрался до люка и сумел покинуть машинное отделение.

Снова рассказывает Билл Страуд:

«После этого корабль остановился. Машинные и котельные отделения были затоплены, там вспыхнули пожары. Вся вахта приступила к их тушению и спасала остатки машинной команды. Освещение и электроэнергия отключились, но моя башня вела спорадический огонь, пока из-за увеличившегося крена ее не заклинило».

Мак МакДональд красочно описал автору происходившее, подтвердив все сказанное выше.

«Самым первым делом погасло все освещение. К счастью, паника не началась. Были вызваны добровольцы, чтобы помочь выбраться машинной команде. Затем все мы собрались на верхней палубе. Капитан 1 ранга Дрю сказал нам, насколько я помню: «Он еще может делать до 2,5 узлов и временами слушается руля».

Машинное отделение, кормовое котельное отделение, топливные цистерны и погреба 102-мм орудий затопило сразу. 2 динамо-машины вышли из строя, погасло все освещение. Действовал только левый внешний вал, и поврежденный крейсер описал широкий круг, прежде чем остановиться. Он стоял неподвижно с креном 12 градусов на правый борт, но после запуска

аварийных генераторов контрзатоплением крен удалось уменьшить до 5 градусов.

Снова внезапный успех противника поверг моряков торгового флота в панику. «Вайранги» и «Альмерия Лайкс» немного раньше отделились, но последний самостоятельно установил контакт с группой военных кораблей и шел за кормой «Манчестера». Несколько неожиданно американский корабль выяснил, что ведет за собой британский транспорт «Гленорчи». Один из моряков «Гленорчи» вспоминал:

«Когда получил попадание «Манчестер», мы оба повернули вслед за ним, думая, что он выполняет маневр уклонения. Вероятно, крейсер предупредил «Альмерию Лайкс», потому что она внезапно резко повернула влево, пересекая нам курс. Мы дали полный назад и таким образом избежали столкновения».

На борту американского судна капитан повернулся к британскому офицеру связи и заявил: «Давайте убираться отсюда к черту!» Капитан-лейтенант Митчелл согласился. «Альмерия Лайкс» отошла на милю мористее. Зато «Гленорчи» остался на прежнем курсе, пытаясь отыскать «Кению».

Позади остался «Ваймарама», который едва на врезался на полном ходу в «Манчестер». Лишь положив руль лево на борт, транспорт разминулся с крейсером в считанных ярдах. Прошел еще целый час, прежде чем с транспорта заметили эскортные корабли.

«Мельбурн Стар» чуть ранее увидел «Патфайндер» и запросил у капитана 2 ранга Гиббса разрешения следовать за ним. Получив согласие, капитан Макфарлейн пристроил свою маленькую группу из 3 транспортов за кормой эсминца. В 01.40, рядом с берегом Туниса, в 4 милях от Келибии перед минным

полем «Патфайндер» встретил поврежденный «Манчестер». Когда эсминец повернул навстречу крейсеру, «Мельбурн Стар» последовал было за ним, но «Патфайндер» прожектором передал приказ следовать прежним курсом. В результате 3 торговых судна двинулись дальше, обходя мины с юга, без всякого прикрытия.

Командиры двух военных кораблей устроили совещание, перекрикиваясь в мегафоны. Капитан 1 ранга Дрю надеялся исправить повреждения своими силами и самостоятельно вернуться в Гибралтар. Капитан 2 ранга Гиббс понимал, что не может бросить транспорты совершенно без защиты, поэтому он должен был оставить поврежденный крейсер в одиночестве. Забрав 158 человек, которые были взяты на «Манчестер» сверх штата на время похода, Гиббс пожелал капитану 1 ранга Дрю удачи и поспешил обратно к конвою.

Вскоре после этого он снова прошел мимо «Мельбурн Стар». Капитан Макфарлейн сообщил, что не смог удержаться за эсминцем, хотя шел полным ходом, поэтому транспорт постепенно отстал. Сам «Мельбурн Стар» понемногу обогнал двух своих товарищей, поэтому опять остался в одиночестве. Капитан Макфарлейн писал:

«Впереди мы заметили какое-то оживление: вспышки выстрелов, разноцветные трассы — красные, золотые, бледно-зеленые. Впрочем, мой корабль тоже выбрасывал из трубы эффектный фейерверк, который никак не удавалось прекратить».

Груз «Мельбурн Стар» включал в себя 1350 тонн высокооктанового бензина, 700 тонн керосина, 1450 тонн фугасных снарядов, не считая нефти. Поэтому

оказаться в таком бедламе не улыбалось никому. К счастью, шнырявшие повсюду торпедные катера его не заметили.

Зато «Рочестер Каслу» повезло меньше. В 01.13 он заметил торпедный катер, вероятно MS-26, который на этот раз атаковал транспорт. Прежде чем он успел повернуть, итальянский катер выпустил торпеду. Она попала в судно выше скулового киля в трюм № 3, сделав пробоину 25 на 18 футов. Трюм был немедленно затоплен, взрыв разбил 2 спасательные шлюпки. Но, несмотря на это попадание и полученные ранее повреждения, «Рочестер Касл» сохранил скорость 13 узлов, хотя сильно сел носом. Это было замечательным достижением капитана Рена и его экипажа.

Эту атаку видели с «Дорсета» (капитан Джек Колльер Такетт). Торпедный катер резал ему курс слева направо, и транспорт попытался таранить его. Но торпедный катер выскользнул из-под форштевня «Дорсета» и скрылся в темноте, не обращая внимания на корабль Такетта. Через несколько минут на «Дорсете» слышали грохот взрыва торпеды, попавшей в их менее удачливого товарища.

Избиение продолжалось. В 01.50 головная группа военных кораблей находилась чуть южнее Келибии, когда MS-31 (старший лейтенант Антонио Кальвани) обнаружил ее. «Гленорчи» находился в относительно безопасном положении, пристроившись прямо за кормой большой группы военных кораблей, после чего обнаружил, что опять следует в кильватер «Альмерии Лайкс». На мостике американского судна, после того как оно оторвалось от конвоя, состоялся жаркий спор. Капитан предлагал идти прямо на Мальту, дав полный ход, и попытаться таким образом избежать опасности. Капитан-лейтенант Митчелл резко возражал против этого. Но, к счастью, довольно быстро транспорт встретился с одним из эсминцев-тральщиков.

Чуть ранее «Гленорчи» имел короткую стычку с торпедным катером и заявил, что потопил его. Как мы теперь знаем, это было ошибкой, но несколько вражеских торпедных катеров получили повреждения, вполне возможно, что противник «Гленорчи» оказался среди них. MS-26 и MS-31 вернулись, чтобы повторить атаку. Судя по всему, именно эти 2 катера около 02.00 перехватили «Гленорчи», освещенный прожектором, и всадили ему 2 торпеды в левый борт. Гальвани выпустил 2 торпеды с дистанции менее 700 метров. Хотя один из британских эсминцев открыл по нему жаркий огонь, катер сумел ускользнуть.

Машинное отделение «Гленорчи» было затоплено, все спасательные шлюпки левого борта были уничтожены. Когда спускали 2 шлюпки правого борта, корабль почти лег на левый. Свидетели говорят, что возникла небольшая паника, несколько плотиков были сброшены за борт, и артиллеристы начали прыгать на них. Так как в состав груза входил авиабензин, то мешкать было бы неразумно. Капитан Лесли приказал команде покинуть судно, пока третий помощник мистер Р.М. Саймон выкинул за борт секретные документы и корабельные бумаги в мешке с грузом. Затем он обошел тонущий корабль, чтобы удостовериться, что все моряки и пассажиры покинули его. Все 124 человека были в наличии, после чего капитан Лесли приказал Саймону также покинуть судно.

Он попал в шлюпку, который командовал второй помощник Скеллинг, но капитан Лесли отказался последовать за ним. Несмотря на многочисленные просьбы, он остался непоколебим. Когда шлюпка отошла, ее окликнул первый помощник Ханни, находившийся на одном из плотиков, и спросил, все ли в безопасности. Узнав, что капитан Лесли остался на борту, он одолжил на шлюпке 2 весла и начал грести обратно, заявив, что не собирается оставлять капитана.

По пути назад он подобрал еще 3 моряков, которые свалились за борт. После этого он снова направился к судну, но пропал в темноте.

В 02.00 голова конвоя была замечена торпедным катером MS-26 (лейтенант Бенчини) примерно в 7 милях к югу от Келибии. Катер немедленно был освещен осветительными снарядами, но их свет помог итальянцам заметить транспорт и эсминец. MS-26 немедленно попал под сильный и точный огонь с обоих кораблей и пошел зигзагами сквозь строй конвоя, чтобы избежать попаданий. Он вышел на правый борт англичан и сам обстрелял их из пулеметов. Позднее Бенчини рассказывал, что лично видел, как пулеметная очередь прошла по корпусу транспорта. Примерно в 50 метрах от левой скулы торгового судна он увидел крейсер, который опознал, как корабль типа «Аретуза». MS-26 выпустил обе торпеды по этому кораблю в 02.20, и Бенчини утверждал, что обе попали. Ничего подобного в действительности не было.

Выпустив торпеды, итальянский катер еще раз попал под осветительные снаряды и был окружен всплесками — по нему стреляли эсминец и крейсер. Катер повернул в сторону тунисского берега, сбрасывая глубинные бомбы, чтобы обмануть эсминец, который преследовал его, пока MS-26 не укрылся на минном поле. Лишь тогда эсминец прекратил погоню.

Этим эсминцем был «Патфайндер», который, по словам адмирала Барроу, всегда оказывался в нужном месте в нужное время. Его действия заслуживают особого описания.

«Наш машинный телеграф звякнул, отдав приказ: «Полный вперед», руль был положен на борт, чтобы таранить врага. В тот же самый момент мы поймали торпедный катер лучом нашего большого 44-дюймового прожектора, и



все орудия, которые можно было навести — 102-мм, пом-пом и эрликоны, — открыли беглый огонь. Окруженный всплесками, катер бросился вперед и резко повернул, поставив дымовую завесу.

Он исчез в дыму, и мы последовали за ним сквозь завесу, которая оказалась довольно жидкой. Снова мы поймали его прожектором и удержали, орудия опять открыли огонь. Я не знаю, попали мы в него или нет, потому что мы заметили сигналы с другого катера, стоящего на пути конвоя и повернули, чтобы устранить эту новую угрозу».

Примерно в это время фейерверк, устроенный Бенчини, привлек внимание MS-25 (старший лейтенант Ле Пера) и MS-23 (лейтенант Патроне), однако они направились на серьезный отпор. MS-23 вообще не смог атаковать, а MS-23, хотя и выпустил с большой дистанции торпеду по крейсеру, успеха не добился.

После этого на сцене опять появился MS-31 (старший лейтенант Кальвани). Он пошел вслед за конвоем на юг, посылая в эфир сообщения обо всех его маневрах. К 03.15 он уже почти израсходовал топливо и потому был вынужден повернуть на север. Вскоре после этого MS-31 встретил 2 других катера своей флотилии. После короткого совещания итальянцы решили возвращаться, но по дороге постараться добить любое отставшее судно, которое будет встречено. В 05.15 MS-31 натолкнулся на атакованный им ранее «Гленорчи» и несколько плотиков с «Клан Фергюсона».

В бою наступило недолгое затишье, и уцелевшие британские корабли двинулись дальше. В 02.20 «Кения» повернула прочь от берегов Туниса, чтобы обойти с юга Пантеллерию. Через 15 минут с крейсера по левой раковине заметили «Санта-Элизу». Далеко позади

«Брамхэм» примерно в 00.45 нашел «Порт Чалмерс». Пока они переговаривались, к ним с севера подошел «Пенн», завершивший спасательные работы. Они получили по радио предупреждение об атаках торпедных катеров, и капитан-лейтенант Суэйн решил провести транспорт подальше от предполагаемого района сосредоточения катеров, пройдя прямо через минные поля. В результате «Порт Чалмерс», впереди которого шел «Пенн», а позади «Брамхэм», благополучно пересек опасную зону и наверстал часть потерянного времени.

Команда «Манчестера» предпринимала отчаянные усилия, чтобы дать ход, но к 02.45 стало ясно, что крейсер самостоятельно двигаться больше не может. Капитан 1 ранга Дрю помнил, что год назад «Манчестер» тоже получил аналогичные повреждения, но тогда он сумел привести свой корабль обратно в Гибралтар. На сей раз везение закончилось.

Несмотря на все старания, корабль не двигался. Экипаж спустил плотики и шлюпки, были активированы подрывные заряды. Однако крейсер затонул лишь несколько часов спустя, около 05.30. Он лег на дно на глубине около 20 фатомов. Спаслось 13 офицеров и около 380 матросов, включая тех, кого забрал капитан 2 ранга Гиббс, но остальная часть экипажа была интернирована французами. Командир звена гидросамолетов «Манчестера» «Чико» Робертс оказался среди них. Он вспоминал:

«Мы проделали долгий путь в 6 миль до берега Туниса, где были взяты в плен вишистами. Лично я и еще несколько человек провели свою первую ночь на берегу в местном морге. Все, что я могу вспомнить, — белый кафель и жуткий холод. Но мы все радовались

тому, что остались в живых, и все страшно хотели спать».

Тем временем, примерно в 02.50, «Харибдис», «Эскиммо» и «Сомали» связались с кораблями эскорта, прорезали строй конвоя и присоединились к поврежденной «Кении» и ее эсминцам. В течение ночи «Ашанти» заметил несколько плавающих мин, которые, вероятно, были подсечены эсминцами-тральщиками. «Икарес» (капитан-лейтенант Ч.Д. Мод) почти наверняка затрлил несколько штук, так как с него слышали приглушенный взрыв позади правого паравана, который приписали мине. Через 4 минуты раздался более сильный взрыв.

Но, с другой стороны, командир «Фьюри» капитан-лейтенант К.Г. Кэмпбелл считал, что его корабль не подсек ни одной мины. Возмущенный вынужденным бездействием своего корабля во время нападения торпедных катеров, он позднее говорил, что участвовал в нескольких стычках с торпедными катерами у восточного побережья Англии. По мнению Кэмпбелла, 3 эсминца-тральщика принесли бы больше пользы, защищая конвой от катеров. Можно было согласиться с риском подорваться на минах, так как это было менее опасно.

Прав он или нет — остается вопросом. Но то, что эсминцы-тральщики можно было использовать более разумно, сомнению не подлежит. К рассвету «Фьюри» и «Икарес» потеряли оба трала, а на «Интрепиде» остался только правый.

Вскоре после 03.00 конвой был обнаружен новой группой торпедных катеров, и атаки возобновились.

На этот раз «Санта-Элиза» и «Вайранги» шли вплотную за кормой «Кении». В 03.10 итальянские торпедные катера 20-й флотилии атаковали их. Это

были MAS-552 (лейтенант Перассо) и MAS-554 (лейтенант Кальканьо). «Кения» заметила MAS-552 и обстреляла его, когда катер пытался выйти в атаку. В этот момент он или оба катера вместе выпустили торпеды, одна из которых попала в «Вайранги». Капитан Гордон рассказывает, как это произошло:

«В точке 36°25' N, 11°22' O мы заметили торпедный катер примерно в 500 ярдах по левому траверзу. После этого появился след торпеды, которая попала в судно между цистерной № 3 и коффердамом в носовой части. Последовал взрыв, но не очень громкий. Не было никакой вспышки. Только поднялся высокий столб воды. Корабль слегка накренился на левый борт, машинное отделение и трюм № 3 были быстро затоплены. Машины встали, пришлось включить аварийное освещение. Мы обнаружили, что шлюпка № 4 пропала».

Помпы не смогли справиться с поступлением воды, но артиллеристы транспорта продолжали вести огонь из всех орудий по атакующим катерам. В 03.54 MAS-554 выпустил торпеды по транспорту водоизмещением 8000 тонн и потопил его (так утверждал командир катера). Когда итальянцы через полчаса перехватили по радио SOS «Вайранги», то приняли это за подтверждение успешности атаки. Но на самом деле они пока еще не прикончили этот транспорт.

Примерно в это же время получила попадание «Альмерия Лайкс». Транспорт шел зигзагом со скоростью 13 узлов. Впереди был виден «Сомали», следующий за эсминцами-тральщиками. Согласно последующему отчету, на постах находился 21 наблюдатель. Эти люди ели и спали урывками уже 4

суток. Погода была ясной, по морю шла легкая зыбь, луны не было, и видимость была плохой.

Транспорт был атакован сразу 2 вражескими катерами — вероятно, немецкими S-30 (обер-лейтенант Вебер) и S-35 (обер-лейтенант Браунс). Они добились одного попадания в левый борт рядом с трюмом № 1. Груз «Альмерии Лайкс» состоял из боеприпасов во всех трюмах, но их окружали 9700 тонн генерального груза и военного снаряжения. В трюме № 1 находились бомбы. Несмотря на это, взорвалась только торпеда. Цепной реакции, которая разнесла на куски «Клан Фергюсон», не последовало. Немцы заявили, что во время этой атаки уничтожили 2 судна в точке 36°25' N, 11°35' O.

Взрыв надломил судно по носовой переборке, но в результате затопления уточнить размер повреждений не удалось. Одно динамо отказало немедленно, а машины встали примерно через 5 минут.

На судне возникло некоторое замешательство, и команда приготовилась драпать как можно быстрее, поэтому капитан Уильям Хендерсон приказал покинуть судно. Транспорт остался на плаву, брошенный своей командой. Во время эвакуации несколько осветительных снарядов ярко осветили его. Моряки решили, что видят за кормой 3 эсминца вишистов типа «Симун». Они не сделали попытки подобрать экипаж и ушли прочь.<sup>[21]</sup> Пока капитан-лейтенант Митчелл и капитан Хендерсон обходили судно, чтобы убедиться, что все покинули его, остальной экипаж на шлюпках торопливо греб по направлению к эскортному кораблю. Там трусам объяснили, что их корабль еще держится на воде, и они должны вернуться. После этого корабль сопровождения исчез. К 04.30 все люди покинули транспорт, который все еще покачивался на волнах.

В 04.48 наступила очередь американского транспорта «Санта-Элиза». Этот корабль имел

достаточное количество 20-мм эрликонов, которые обслуживали хорошие артиллеристы. Они открыли жаркий огонь, когда итальянский катер MAS-557 (гардемарин Кальфиеро Баттиста) попытался атаковать судно. Проходя мимо судна, он обстрелял его из пулеметов. Очередь прогрохотала по мостику рядом с капитаном Томпсоном, 4 артиллериста были убиты у своих орудий. Ответная очередь попала в катер, и он отвернул в сторону. Его торпеда прошла мимо, хотя итальянцы претендовали на попадание.

Катер MAS-564 (старший лейтенант Иафрате) тоже атаковал «Санта-Элизу» и выпустил торпеду практически в упор. Она попала в правый борт транспорта напротив трюма № 1. В состав груза входил авиационный бензин, который сразу вспыхнул. Взрывом несколько человек были выкинуты за борт. Вскоре судно пылало от носа до кормы, но команда успела спустить 3 шлюпки и спаслась. Все 28 человек остались живы, хотя некоторые серьезно обгорели.

Погибло еще одно судно, однако ночная битва уже почти закончилась. Восточный горизонт начал понемногу светлеть. В 05.53 вышел в атаку торпедный катер MAS-553 (старший лейтенант Паолицца). Он заявил, что попал торпедой в танкер и вероятно попал в «Санта-Элизу», но в это время ни один из кораблей не пострадал. Это была последняя атака торпедных катеров Оси. Командиры немецких катеров заявили, что торпедировали пароход водоизмещением 15000 тонн, танкеры в 10000 тонн и 12000 тонн, пароход в 8000 тонн и вероятно торпедировали еще одно судно. Заявления итальянцев были такими же преувеличенными. Однако ночной бой при безумной суматохе и путанице, неизбежными при маневрировании на больших скоростях, делает невозможным точное опознание целей. Несколько катеров вполне могут одновременно атаковать один и

тот же корабль, после чего все будут претендовать на успех. Итальянский историк Брагадин пишет: «Эти исключительные результаты, достигнутые несмотря на отсутствие радара, который имели вражеские корабли, продемонстрировали отвагу и подготовку итальянских моряков».

Это совершенно справедливый отзыв, так как никогда раньше столько транспортов не было потоплено в ходе одного боя. Хотя торпедные катера и авиация Оси претендуют на львиную долю этих успехов, следует сказать, что лавры за эту ночную победу должны быть отданы подводной лодке «Аксум» старшего лейтенанта Феррини. Своими успехами и катера, и самолеты обязаны тому хаосу, который наступил после атаки этой лодки.

### III

Как мы уже видели, корабли — слишком много кораблей! — получили попадания, были оставлены командой и затонули. Но часто для экипажа бегство с горящего судна было только прелюдией к настоящим испытаниям. Сейчас мы вернемся к нескольким группам спасшихся, часть которых имели серьезные ранения.

Экипаж «Клан Фергюсона» в течение ночи рассеялся в разные стороны. Каждый плот в темноте потерял остальные из виду, поэтому люди решили, что спаслись только они. Когда рассвело, началось ликование, так как выяснилось, что плоты находятся недалеко один от другого. Также стало видно, что земля совсем недалеко, но это принадлежащий противнику остров Зембра, поэтому никто не попытался к нему пристать. В шлюпках имелся достаточный запас продовольствия, и моряки были уверены, что корабли эскорта найдут их еще до вечера.

Солнце поднималось все выше, однако ни один из английских кораблей на горизонте так и не появился. Примерно в полдень морякам на плотике второго помощника Блэка показалось, что они видят на горизонте корвет. К их огромному разочарованию, это оказалась подводная лодка. Когда она остановилась в 30 ярдах от ближайшего плотика, робкая надежда, что лодка может оказаться английской, развеялась.

Это была «Бронзо» старшего лейтенанта Бульдрины. Итальянцы окликнули их и по-итальянски спросили, имеются ли раненые. В некоторых рапортах говорится, что лодка немедленно ушла, к огромному облегчению спасшихся, как только выяснила, что обнаружила англичан. На самом деле Бульдрины был более настойчивым и повторил вопрос по-английски. Не получив ответа, он передал по радио координаты группы, чтобы ее могли спасти.

Капитан Коссар вспоминает, что 2 наблюдателя на рубке лодки продолжали внимательно следить за горизонтом все это время. На рубке лодки не было тактического номера, только нарисованный Пинокио. Передав координаты спасательной службе на Сицилии, «Бронзо» ушла, пройдя через район, где плавала масса обломков с потопленных судов.

Через 2 часа с северо-востока появилась большая летающая лодка «Дорнье». Сделав круг над англичанами, она приводнилась неподалеку; 37 человек были подобраны немцами. Среди них были несколько человек, сильно обгоревшие при взрыве. Сейчас они находились в очень тяжелом состоянии. Санитары германского Красного Креста бережно ухаживали за ними. Один из летчиков сказал, что за остальными они вернутся позднее, самолет побежал по воде, взлетел и пропал.

Прошли еще 2 часа. Плотики продолжали дрейфовать к берегу Туниса. Ветер постепенно



усиливался, на гребнях волн появились барашки. Потом снова прилетел «Дорнье», но не стал садиться, а принялся кружить над спасшимися. Казалось, пилот никак не может решить, стоит ли ему рисковать садиться, так как теперь плотики находились близко от французских территориальных вод. Вдобавок все море было покрыто массой обломков, которые представляли опасность для гидросамолета.

Наконец он улетел прочь. Плотики продолжали дрейфовать, течение понесло их к берегу, и они разделились во второй раз. Примерно в 19.00 их заметил второй самолет Оси. Это был маленький итальянский гидросамолет со знаками Красного Креста на крыльях, который приводнился рядом с 2 плотиками. Он забрал 7 человек и сумел взлететь, хотя был опасно перегружен. Вскоре он пропал на севере. Остались 2 плотика, один под командованием капитана Коссара, другим командовал второй помощник А.Г. Блэк. Теперь возник вопрос: кто первым найдет их — Ось или Виши?

Капитанский плотик был значительно ближе к берегу, и людям уже казалось, что они могут видеть какую-то деревню. Они изо всех сил погнались к этому месту, но уже на полпути поняли, что это не деревня, а выбросившийся на берег эсминец, который приняли за итальянский. Впрочем, скорее всего, это был «Хэйвок». Теперь плот находился всего в миле от мыса Бон, и его уже было видно с берега. Надежды вспыхнули с новой силой. Все видели себя уже на берегу, но тут в море появился белый бурун. Это оказался итальянский торпедный катер, который подошел к одному из плотов и забрал троих офицеров.

Но тут в дело вступили власти Виши. Американский консул в Тунисе рассказывал, что вид итальянцев, забирающих британских офицеров в территориальных водах Франции вызвал серьезные трения. Французский

адмирал Даррьен потребовал их освобождения. Он прислал на борт итальянского корабля жандармов, которые забрали офицеров. Это в свою очередь взбесило итальянского адмирала Сальца.

Группа с капитанского плотика вышла на берег Туниса примерно в полдень. Их нашли двое итальянцев, которые отвели англичан на ферму, где их накормили, дали вина и сигарет. В конце концов капитан Коссар и его люди были отправлены в лагерь для интернированных Бонфичиа, а позднее переведены в Ле Кеф. Там они встретились с группой Блэка. К счастью, один из офицеров Виши очень хорошо относился к англичанам. Капитан Коссар вспоминал: «Лейтенант Морель из полка спаги делал все, чтобы помочь нам. Он был настроен про-британски, а потому французские власти очень его не любили».

Находясь на борту торпедного катера, пленники узнали, что корабль был потоплен 12 августа около 21.00. На этом основании итальянское командование заявило, что «Клан Фергюсон» был потоплен подводной лодкой «Аладжи» во время ее атаки. Это не слишком похоже на правду, так как в большинстве документов говорится, что он получил попадание в 21.02 во время немецкого воздушного налета, тогда как «Аладжи» стреляла только 10 минут спустя. Если же допустить некоторую ошибку в определении времени, то получится, что оба варианта имеют право на существование. В любом случае, на победу претендовали и немцы, и итальянцы. На основании тщательного изучения имеющихся документов, официальный английский историк С.У. Роскилл склоняется в пользу Люфтваффе.

13 августа торпедные катера подобрали 9 человек из экипажа «Гленорчи», включая первого помощника Ханни, которого по ошибке приняли за капитана. В действительности Ханни не сумел спасти капитана

именно потому, что итальянцы появились очень не вовремя. Другая шлюпка под командованием второго помощника Скеллинга ушла от них и причалила к берегу чуть южнее Келибии примерно в 08.00 на следующий день. Все 50 человек благополучно выбрались на берег. Еще одна группа под командованием Самона тоже добралась до берега примерно в это же время. Когда эти люди выбирались на сушу, то видели неподалеку корабль, который еще держался на воде.

Нашлись 8 добровольцев, которые вызвались вернуться на судно. Они уже собирались столкнуть плотик обратно в море, как вдруг корабль перевернулся и затонул.

Весь экипаж «Гленорчи» в конце концов был помещен в лагерь для интернированных возле Сфакса. Они были освобождены из этого негостеприимного места, когда союзники высадились в Северной Африке. Их история пришла к благополучному завершению 2 декабря, когда спасшиеся прибыли в Клайд, который покинули несколько месяцев назад. Обратное путешествие они проделали на лайнере «Оронте».

«Вайранги» тоже потерял ход и был оставлен экипажем. Его механики отчаянно пытались снова запустить машины, но проиграли эту борьбу. Старший механик Александр Чалмерс старался вдохнуть хоть искру жизни в машины, хотя одновременно ему приходилось бороться с поступлением воды, так как помпы не справлялись. Вражеские атаки продолжались, повсюду вокруг горели и взрывались другие корабли. В конце концов капитан Гордон решил, что ситуация безнадежна, а так как на буксировку рассчитывать не приходилось, то следовало постараться хотя бы спасти людей.

Корабль пока еще держался на воде. Поэтому, опасаясь, что на следующий день он будет захвачен

противником в качестве приза, капитан Гордон решил затопить «Вайранги». Были установлены подрывные заряды, а экипаж перебрался в шлюпки. Они отошли от судна и стали ждать.

Спустя некоторое время шум битвы стих, и стало ясно, что корабль тонет недостаточно быстро. Группа добровольцев во главе с Чалмерсом вернулась обратно. Они спустились в затопленное машинное отделение и, несмотря на явную опасность, перерубили магистраль охлаждения и открыли несколько водонепроницаемых дверей. За этот отважный поступок Чалмерс был награжден Крестом за выдающиеся заслуги. Затем добровольцы вернулись в шлюпку, но все держались рядом с судном до самого рассвета. Теперь появился вопрос: кто найдет их первым — противник или Королевский Флот? Несколько раз появлялись самолеты, это немцы и итальянцы проводили разведку. В 04.00 из Гросетто вылетели 6 «Хейнкелей», именно они 13 августа в 06.00 заметили «Вайранги».

Экипаж был занят тем, что люди с плотиков переходили в шлюпки, когда первый самолет начал кружить над ними. Он сбросил 2 торпеды, целясь в корабль, но промахнулся. Немного погодя появился второй «Хейнкель», который тоже атаковал покинутое судно и тоже промазал. Это было необъяснимо. Германские летчики накануне доказали свою меткость. Вероятно, 2 дня постоянных вылетов начали сказываться на экипажах, усталость брала свое. Позднее летчики доложили, что потопили транспорт, что дало основания утверждать, будто они участвовали в потоплении «Вайранги». На самом деле это не так.

Примерно в 08.00 капитан Гордон заметил 2 эсминца, осматривающие корабль, и постарался привлечь к себе внимание с помощью сигнального прожектора. Некоторое время спустя подошел «Эскимо» (капитан 2 ранга Э.Г. Ле Гейт) и принял их на

борт. Эсминец возвращался после поисков «Манчестера». Транспорт еще держался на воде, когда эсминец, забрав всех, покидал этот район. Все 79 человек спаслись.

2 американских судна были повреждены практически в одном месте, но их судьба оказалась совершенно различной. «Санта-Элиза» быстро загорелась, и экипаж спасся на шлюпках. Они были замечены «Пенном» и «Брамхэмом», которые сопровождали «Порт Чалмерс». Оба корабля остановились, чтобы подобрать людей. Подобрал людей, «Пенн» пошел вслед за судном коммодора, но «Брамхэм» начал кружить вокруг обгорелой руины, решая, топить ее или нет.

История «Альмерии Лайкс» оказалась более запутанной. Все 105 человек экипажа и артиллеристы благополучно разместились в 3 шлюпках. Однако на рассвете они увидели, что судно все еще держится на плаву и тонуть явно не собирается. На горизонте виднелся неподвижный «Вайранги». Капитан Хендерсон решил собрать добровольцев, чтобы вернуться на корабль и продолжить переход на Мальту с ценным грузом.

Над головой появились вражеские самолеты, которые начали фотографировать корабли, поэтому большинство моряков отказалось возвращаться. Они говорили, что такой поступок только привлечет внимание самолетов, которые немедленно начнут бомбить транспорт.

За последние 2 дня эти люди перенесли более чем достаточно, но все-таки их поведение было далеко не лучшим. В начале перехода капитан Хендерсон рекомендовал англичанам есть отдельно, учитывая настроение экипажа, хотя явных стычек с американцами не было. Американцы не проявляли никакого энтузиазма, хотя по британским меркам

получали неслыханно большие деньги. Во время перехода американцы не раз высказывали намерение по прибытию в порт потребовать дополнительную плату, так как их якобы кормили слишком плохо. Они возмущались тем, что на завтрак каждому не подавали по 4 яйца!

Наконец, только капитан, британский офицер связи, первый помощник механика Г. Браун, молодой кадет Генри Харрис и казначей Г. Уэбб поднялись на борт, чтобы затопить корабль, так как они не могли им управлять. Капитан Хендерсон лично заложил подрывные заряды, которые глухо грохнули, уничтожив переборки трюма № 3 и сделав несколько пробоин в машинном отделении. Но, если не считать этого, никакого толку от зарядов не было. По мнению Хендерсона, это произошло потому, что воздух не мог выходить из отсеков.

«Альмерия Лайкс» все еще держалась на воде, когда в 09.30 подошел эсминец «Сомали». Капитан Хендерсон предложил командиру эсминца капитану 2 ранга Э.Н.В. Карри довершить потопление судна, чтобы оно не попало в руки противника. Карри попробовал сделать это, но тоже не довел работу до конца. Как и «Вайранги», «Альмерия Лайкс» оставалась на плаву, когда британские эсминцы уходили, чтобы продолжить поиски поврежденного крейсера. Капитан 2 ранга Ле Гейт сообщил, что видел их на плаву, и, по его мнению, оставался шанс привести эти суда на Мальту.

В этой связи следует подчеркнуть, что поведение капитана Хендерсона и американской военной команды не заслуживает ни малейшего упрека.

Капитан Хендерсон особенно высоко отзывался о действиях военной команды, которой руководил энсэйн Саймон П. Хиршбегг.

«Орудийные расчеты действовали хорошо. Это были молодые парни с ничтожным опытом, однако как только какая-то цель появлялась в пределах досягаемости, они сразу открывали огонь».

Митчелл не менее уважительно отозвался о капитане Хендерсоне, которого считал прекрасным командиром и настоящим товарищем. Уилли Хендерсон, родившийся в Галвестоне, штат Техас, ранее служил офицером в американском и британском военных флотах. Это был капитан в лучших традициях морской службы. К несчастью, его экипажу не хватало опыта, который позволил бы людям вести себя более спокойно.

Но не только на долю американцев и моряков торгового флота в эту ночь выпали тяжелые испытания. Далеко к западу 2 британских эсминца попали в не менее сложный переплет.

Мы уже видели, что поврежденный «Форсайт» потерял ход в разгар самой сильной из вражеских воздушных атак 12 августа. Рядом с ним остался эсминец «Тартар». К 19.55 капитан 2 ранга Тэрвитт сумел пришвартоваться к борту «Форсайта» и двинулся на запад. Сначала все шло хорошо, но потом на горизонте показались зловещие силуэты 5 торпедоносцев. Пока «Тартар» готовился отбить атаку, он намотал себе на винты буксирный трос. Спасло эсминцы настоящее чудо. Самолеты описали широкий круг, держась за пределами досягаемости зенитных орудий, повернули на север и улетели. Позднее возникло предположение, что это были «Бофайтеры» 248-й эскадрильи с Мальты, которые пытались найти конвой или Соединение X.

Вскоре после этого появилась «Нигерия» и сопровождающие ее эскортные миноносцы. «Бичестер»

подошел поближе, чтобы выяснить, что там происходит. Выяснилось, что буксир порван, но командир миноносца капитан-лейтенант С.У.Ф. Беннетт решил, что он больше нужен для защиты крейсера, и после некоторых колебаний ушел.

Попытки освободить винты завершились успехом, но в этот момент корабли были атакованы парой Ju-88, которые сбросили то, что англичане приняли за глубинные бомбы. После того как немцы улетели. «Тартар» снова завел буксир, теперь на корму «Форсайта». Тэрвитт решил, что буксировка борт о борт слишком рискованна, учитывая присутствие противника. Эсминцы снова двинулись к бесконечно далекому Гибралтару, но они ползли слишком медленно.

Наступили сумерки. Неожиданно в 20.50 на севере были замечены силуэты каких-то кораблей, идущих на восток. Насколько было известно Тэрвитту, британских кораблей поблизости не имелось, и он ничего не знал о действиях эскадры итальянских крейсеров, которая была обнаружена ранее. Без колебаний «Тартар» снова отдал буксир и встал между «Форсайтом» и предполагаемым противником, наведя орудия и торпедные аппараты на неизвестные корабли.

Прошли несколько томительных секунд, и капитан 2 ранга Тэрвитт опознал незнакомцев, как крейсер типа «Дидо» и 2 эсминца типа «Трайбл» из его собственной флотилии. С чувством глубокого облегчения он несколько раз попытался вызвать их прожектором, чтобы попросить помощи. Однако спешившая эскадра промчалась мимо, не обратив на него внимания, и скрылась в ночи. <sup>[22]</sup>

Теперь 2 эсминца снова остались одни во вражеских водах. Сначала казалось, что затопление отсеков на «Форсайте» удалось остановить. Однако буксировка



была возможна только на скорости 7 узлов, при попытках ее увеличить, буксирный трос мог лопнуть. Но время шло, а ветеран многих боев на Средиземном море погружался все сильнее, несмотря на отчаянные усилия экипажа. 13 августа в 05.15 буксирный трос порвался во второй раз. Его завели еще раз, но к рассвету «Форсайт» погрузился до верхней палубы.

Начиная с 08.15, за эсминцами постоянно следили вражеские самолеты, поэтому было ясно, что прибытие бомбардировщиков — только вопрос времени. Словно этого было недостаточно, в 08.30 «Тартар» заметил перископ подводной лодки. Это была U-73. После успешной атаки «Игла» и ухода от преследования, Розенбаум шел следом за конвоем, слушая по радио сообщения самолетов. Он надеялся найти себе легкую добычу среди поврежденных и отставших кораблей.

U-73 дала залп 4 торпедами по эсминцам и сообщила об одном попадании. Уточнить результаты атаки не удалось, так как в перископ Розенбаум увидел, что «Тартар» отдал буксир и ринулся в контратаку. Эсминец засыпал лодку глубинными бомбами. Впрочем, успеха не имел ни один из противников.

Капитан 2 ранга Тэрвитт был удовлетворен тем, что сумел отогнать лодку, но в то же время он понял, что буксировать «Форсайт» в таких опасных водах значит рисковать потерять оба эсминца вместе с командами. Последовали небольшие переговоры с капитан-лейтенантом Феллом, и оба командира решили, что спасти «Форсайт» вряд ли удастся.

Однотипный «Фиэрлесс» получил аналогичные повреждения в 1941 году, и его тоже пришлось затопить после безуспешных попыток буксировки. Командиры вспомнили тот случай и решили поступить так же. «Тартар» принял на борт всех уцелевших моряков «Форсайта» а потом выпустил по нему торпеду. Приложив столько усилий для спасения эсминца,

Тэрвитт все-таки был вынужден затопить его. В 09.55 «Форсайт» затонул в 13 милях от острова Галита по пеленгу 218°. В живых остались 8 офицеров и 173 матроса. Приняв их, «Тартар» дал полный ход и в одиночку помчался в Гибралтар.

Лишь один британский корабль относительно спокойно прошел через Сицилийский пролив этой ночью. Это была подводная лодка «Отус» (капитан-лейтенант Дж. У. Коллет), которая возвращалась с Мальты, доставив туда жизненно важный груз запасных частей и бензина. Если не считать некоторой нервозности во время форсирования минного заграждения QBB-255, других испытаний на ее долю не выпало. Противник ее не заметил, и лодка к рассвету 13 августа покинула опасный район.

#### **IV**

В то время как происходили эти захватывающие события, один из капитанов британских торговых судов использовал все свое умение, терпение и незаурядную интуицию, чтобы благополучно провести корабли среди множества опасностей, подстерегавших его.

Капитан Райли, расставшись немного ранее с «Патфайндером», повел свое судно «Брисбен Стар» вдоль берега Туниса. Оказавшись на мелководье, он повернул на юг вдоль берега, мимо Келибии. Райли заметил рыскавший в темноте корабль и опознал его как французский лидер типа «Леопард». На всякий случай он решил держаться подальше, и этот корабль его не заметил. Впрочем, может быть, незнакомец больше заботился о собственной безопасности и не обращал внимания ни на что другое. Это мог быть итальянский эсминец «Малочелло», но в его бортовом журнале нет упоминаний о каком-либо контакте ночью

12/13 августа. Если это действительно был «Малочелло», итальянцы упустили прекрасную возможность. Они могли потопить британский транспорт орудиями или торпедами, но не сделали вообще ничего. Но более вероятно, что это был один из французских патрульных кораблей, которые были замечены другими судами конвоя.

Капитан Райли не стал останавливаться, чтобы выяснить, кого он заметил. Он продолжал следовать своим курсом со скоростью 8 узлов, больше судно дать не могло. Рассвет застал его, когда он пересекал залив Хаммамет.

«Огайо» также упорно двигался к цели. Чтобы удержать поврежденный танкер на курсе, требовались поистине титанические усилия. Его палуба в районе миделя треснула почти до диаметральной плоскости. При каждом повороте руля рваный металл стонал и скрипел. Корабль вполне мог разломиться надвое. Приходилось постоянно держать руль повернутым на 5 градусов вправо, чтобы компенсировать действие большой пробоины в борту. К 03.00 танкер сумел развить скорость 13 узлов и к рассвету почти догнал остатки конвоя.

«Мельбурн Стар» ушел далеко на юг и в конце концов заметил головные эсминцы. Однако, по словам капитана Макфарлейна, он оказался в положении сироты. Каждый раз когда транспорт пытался занять место за кормой одного из эсминцев, корабль делал зигзаг и скрывался во мраке. На рассвете он получил разрешение занять место в кильватер одному из военных кораблей. Но в этот момент пришел эсминец «Ашанти», который оставил другие транспорты, оказавшиеся далеко позади. Он подошел к правому борту «Мельбурн Стар» и приказал капитану Макфарлейну поворачивать назад и присоединиться к остальным транспортам. Выяснилось, что большой

сухогруз шел вслед за эсминцем-тральщиком, потерявшим свои тралы!

Капитан Макфарлейн не подозревал, что находился в большой опасности. Его транспорт сидел много глубже эсминца, поэтому он не мог рассчитывать, что головной корабль подорвет собой мины. Он нашел себе уютное местечко за кормой эскортного корабля и не собирался покидать его. Поэтому он крикнул командиру «Ашанти», что вполне доволен ситуацией. В ответ пришел раздраженный окрик: «Адмирал приказывает!»

«Мельбурн Стар» неохотно развернулся и присоединился к конвою, заняв место за кормой «Ваймарамы».

Оказалось, что ночь пережила только половина конвоя. Но все знали, что рассвет не принесет облегчения, так как обязательно прилетят бомбардировщики. Вполне вероятным было и появление итальянских крейсеров. На борту кораблей поредевшей группы эскорта измученные моряки приготовились отражать решающую атаку противника. Мало кто верил, что это удастся сделать. Начинало походить на то, что операцию «Пьедестал» постигнет та же участь, что и «Гарпун», только размеры катастрофы будут крупнее. Противник наверняка бросит против них крупные силы, и немногим уцелевшим британским кораблям не останется ничего иного, как гордо погибнуть, не спуская флага.

## **Глава 6**

# **Нагие и беззащитные**

### **/**

Когда наступил рассвет 13 августа, мачты итальянской эскадры так и не появились на северном горизонте, хотя этого все ждали. Накануне вечером крейсерские дивизии адмирала да Зара сосредоточились примерно в 100 милях к северу от острова Устика и повернули наперехват конвою. Итальянцы намеревались на рассвете навязать бой противнику чуть южнее Пантеллерии. Самолеты-разведчики 12 августа сообщили на Мальту, что несколько итальянских эскадр встретились, однако достаточных подтверждений, что они намерены атаковать конвой, не имелось. Поэтому было решено не поднимать панику преждевременно. В это время все корабли прикрытия находились рядом с конвоем, который пока еще не понес потерь.

Однако вскоре британское командование на Мальте получило серию известий одно неприятнее другого. И конвой, и его эскорт понесли серьезные потери от атак с воздуха и из-под воды. Положение кардинально изменилось, поэтому вице-маршал авиации Парк и вице-адмирал Литэм были вынуждены принять срочные меры, пустив в ход все, чем они располагали.

Но это было не так просто. Вся ударная авиация Мальты в это время состояла всего лишь из 15 торпедоносцев Королевских ВВС. Они находились в готовности к немедленному взлету в течение последних двух суток, однако могли вылететь только на рассвете.

А это было уже слишком поздно. Кроме них вражеские корабли могли атаковать 2 «Альбакора» ВСФ с аэродрома Халь-Фар. Вдобавок имелась коллекция разномастных самолетов-разведчиков, обладавших более чем сомнительной боевой ценностью. Пара старых бипланов была немедленно поднята в воздух, хотя не очень понятно зачем.

Как только рассвело, взлетел «Веллингтон VIII» «О — Орандж», который должен был сменить «Балтимор» лейтенанта авиации Манро, следивший за противником. В 23.05 «Веллингтон» сообщил, что обнаружил итальянские корабли, идущие на юг со скоростью 20 узлов, в 35 милях на WNW от острова Устика. Вице-маршал авиации Парк приказал ему осветить вражеские корабли и каждые полчаса передавать открытым текстом радиogramмы об их курсе, чтобы убедить противника, будто его ожидает крупное английское соединение. Пилот так и сделал, но итальянцев это не смутило. Еще одному «Веллингтону VIII» «Z — Зебра» также было приказано сообщать о замеченных кораблях открытым текстом и атаковать их бомбами. Это было сделано, но пользы также не принесло. В атаку были отправлены оба «Альбакора», но им требовалось некоторое время, чтобы появиться на сцене.

Поэтому все испытали огромное облегчение, когда 13 августа в 01.56 один из самолетов, следивших за итальянцами, сообщил, что противник повернул на северо-восток и удаляется от конвоя. Парк продолжал посылать фальшивые радиogramмы на случай, если это только хитрая уловка итальянцев. Но в 03.10 «О — Орандж» сообщил, что итальянские корабли по-прежнему следуют курсом 60° со скоростью 20 узлов и направляются в Палермо. Еще один разведчик, «Y — Йоркер», подтвердил это. В 03.45 он открытым текстом приказал несуществующим «Либерейторам»: «Осветить

и атаковать». Тем временем вице-адмирал Литэм отозвал находящиеся в воздухе «Альбакоры» и предупредил 2 британские подводные лодки, патрулирующие к северу от Сицилии: «Вражеские крейсера приближаются к вам».

Все это случилось совершенно внезапно. Отказ итальянцев от своих планов англичане сочли подарком провидения. Ведь этот план грозил полным уничтожением конвоя. Почему же так произошло? Официальный британский историк не сомневается, что причиной этому были действия Королевских ВВС:

«Королевские ВВС на Мальте провели серию продуманных обманных мероприятий, чтобы ввести итальянцев в заблуждение и заставить их поверить, что большие силы авиации уже готовятся нанести по ним удар. Поэтому ни один вражеский корабль не осмелился показаться к югу от Сицилии».

Никаких других объяснений внезапному отходу итальянских крейсеров он не пытается дать. Черчилль в своей работе «Вторая Мировая война» оказался гораздо ближе к истине:

«Противник обладал достаточными силами, чтобы полностью уничтожить конвой, и явно намеревался сделать это. 2 эскадры итальянских крейсеров вышли в море, чтобы перехватить его утром 13 августа к югу от Пателлерии, когда конвой уже понесет серьезные потери и его строй будет нарушен. Крейсерам требовалось сильное воздушное прикрытие, чтобы действовать неподалеку от Мальты, и здесь принесли плоды мартовские бои адмирала Вайэна против итальянского

флота. Не желая снова взаимодействовать с итальянским флотом, немецкие ВВС решили атаковать самостоятельно. В штабах разгорелись жаркие споры, и германский адмирал писал, что последовало обращение к Муссолини. После его вмешательства итальянские крейсера были отозваны, прежде чем успели войти в Сицилийский пролив».

Этим германским адмиралом был вице-адмирал Вейхольд. Именно он, излагая свою версию событий, говорит о неоднократных обращениях, своих и командования итальянского флота, к генералу Кессельрингу с просьбой обеспечить воздушное прикрытие итальянских крейсеров. Вейхольд писал: «Это вызвало напряженный спор между штабами различных видов вооруженных сил, в ходе которого представители обоих флотов обнаружили, что находятся в абсолютном меньшинстве».

В журнале боевых действий немецкого РВМ имеется запись от 12 августа, которая сделана явно в качестве оправдания при дальнейшем разбирательстве:

«Вопрос о том, смогут ли итальянцы отправить в море 2 эскадры крейсеров, зависит от того, будет ли выделено им воздушное прикрытие или ВВС используют свои бомбардировщики. Дуче, скорее всего, выскажется в пользу ВВС.

Командующий германскими морскими силами в Италии сделал все, что было в его силах, чтобы поддержать планируемую операцию флота. Адмирал понимал, что может быть упущена благоприятная возможность уничтожить крупнейший конвой, после того как будут отведены вражеские корабли,



превосходящие итальянцев в численности и силе».

Муссолини вскоре решил эту проблему самостоятельно. Германский журнал боевых действий от 13 августа говорит:

«Как и ожидалось, дуче высказался против участия своего флота в этой операции. Соединение итальянских крейсеров получило приказ вернуться в порт».

В действительности Супермарина отдала приказ адмиралу да Зара возвращаться примерно в полночь. Хотя попытки Королевских ВВС ввести противника в заблуждение и могли в какой-то мере повлиять на это, решение было принято еще до того, как англичане начали действовать. Адмирал Вейхольд пишет: «Таким образом великолепная возможность одержать сокрушительную победу была упущена, хотя итальянские корабли уже находились в море и направлялись к району боя».

По мнению Вейхольда, Кессельринг и его подчиненные возлагали преувеличенные надежды на возможности авиации, что оказало роковое влияние на ход операции.

Сам Кессельринг в своих воспоминаниях крайне пренебрежительно отзывался об итальянском флоте. Он пишет:

«Итальянский флот считался обузой и потому использовался редко. Такое отношение вызывало дополнительные проблемы. Еще одна сложность возникала потому, что флот базировался в нескольких портах и, чтобы собрать его, требовались время и топливо.

Наконец, то один, то другой линкор либо был не готов к выходу в море, либо стоял без топлива, либо вообще находился в доке. Но самым главным были огромные технические проблемы, из-за которых итальянский флот справедливо заработал кличку «Флот хорошей погоды». Его сомнительная мореходность требовала усиленного воздушного прикрытия. Так как Ось располагала на Средиземноморском театре ограниченным количеством самолетов, это приводило к чрезмерной нагрузке на Люфтваффе, пилоты которых и так были по горло заняты защитой конвоев. Немецкие летчики совершали по 75–90 процентов общего количества вылетов и буквально валились с ног от усталости».

Итальянские ВВС имели иную точку зрения. Их представители утверждали, что британское отвлекающее соединение, обнаруженное в Восточном Средиземноморье, вынудило Супермарины отказаться от первоначального плана и перебросить крейсера на восток для усиления 8-й дивизии, базирующейся в Наварине. Действительно, итальянцам угрожала бы страшная опасность, если бы Вайэн пошел дальше на запад, повторяя операцию «Вигерес», так как у Оси просто не было сил, чтобы противодействовать ему. Поэтому конвой с востока получал неплохие шансы прорваться на Мальту.

Но каковы бы ни были причины, отказ от операции флота не только снял самую страшную угрозу конвою «Пьедестал», но также привел к потере нескольких тысяч тонн драгоценного топлива, которые были израсходованы во время перехода эскадры на большой скорости. А в дальнейшем возникли и еще более тяжелые последствия.

После отмены операции 3-я дивизия крейсеров взяла курс на Неаполь; 7-я дивизия вместе с «Муцио Аттендоло» повернула к Мессине. На пути этой второй группы находились 2 британские подводные лодки: «Сафари» (капитан 2 ранга Бен Брайан) к северо-востоку от Палермо и «Анброукен» (лейтенант А.Г. Марс) к западу от Мессины и чуть южнее Эолийских островов. Крейсера прошли через позицию «Сафари» примерно в 15.00, следуя точно на восток. Такой курс приводил их прямо в объятия Марса. Однако «Анброукен» находилась не на предписанной позиции у мыса Милаццо, а в 30 милях севернее.

«Анброукен» заняла выделенную ей позицию утром 10 августа и держалась в 2 милях к северу от маяка Милаццо, который находился в 18 милях от Мессины. Это было исключительно опасное место. Наши подводные лодки любили охотиться в этом районе, итальянцы знали об этом и потому вели здесь интенсивные поиски каждый раз, когда эскадра покидала гавань. Как раз когда «Анброукен» осваивалась на новом месте, итальянцы выслали поисковую группу и, судя по всему, обнаружили лодку. Они гонялись за ней целый день, сбрасывая глубинные бомбы, поэтому британская лодка была вынуждена отойти к северу. Марс решил патрулировать в другом районе, достаточно далеко от указанного ему. Он предположил, что итальянцы не рискнут вести свои крейсера рядом с берегом, зная, что здесь замечена британская подводная лодка. Поэтому он собирался перехватить противника примерно на полпути между островами Стромболи и Салина и к рассвету 11 августа прибыл туда. Следующие 2 дня лодка патрулировала на новом месте, но ничего не заметила. Однако Марс решил довериться своей интуиции.

В 03.15 он получил радиogramму от капитана 1 ранга Симпсона, командовавшего подводными лодками,

базирующимися на Мальте, в которой говорилось, что противник следует к его первоначальной позиции и будет там примерно в 07.30. Теперь Марсу предстояло решить: следовать ли обратно полным ходом? Тогда он прибудет в нужное место вовремя, если противник возьмет чуть севернее района, где была атакована «Анброукен». Или остаться на своем месте? Марс выбрал второй вариант и в 07.25 был вознагражден, заметив 4 крейсера в кильватерной колонне, которые шли прямо на него. Марс заметил 8 эсминцев и 2 гидросамолета, охранявшие их, поэтому атака предстояла исключительно сложная.

Командир вывел лодку на исходную позицию и в качестве цели выбрал ближайший тяжелый крейсер. Один из легких крейсеров слегка перекрывал его силуэт, что служило подстраховкой на случай промаха. С этого борта эскадру прикрывали только 3 эсминца, однако они должны были пройти почти вплотную к лодке. Однако Марс сцепил зубы и пошел на сближение. Он определил скорость итальянской эскадры как 25 узлов, торпеды в носовых аппаратах были установлены на глубину хода 14 и 16 футов.

Напряжение стало нестерпимым. Два эсминца проскочили рядом с британской лодкой. Третий прошел так близко, что Марс даже успел заметить «неопрятного матроса, который курил трубку, опершись на бомбомет».

Наконец последний эсминец умчался прочь, и линия прицела очистилась. Марс дал залп 4 торпедами.

Сразу после этого он увел «Анброукен» на глубину 80 футов и пошел на юго-восток со скоростью 9 узлов. Через 2 минуты 15 секунд прогремел сильнейший удар — первая торпеда попала в цель. Через 15 секунд раздался второй взрыв.

Первое попадание получил тяжелый крейсер «Больцано» (капитан 1 ранга Марио Меццадра).

Торпеда разворотила топливную цистерну. Погиб лишь один человек, но возник сильнейший пожар, который едва не привел к взрыву артиллерийских погребов. Их пришлось затопить, и крейсер в конце концов выбросился на берег острова Панарея в 13.30. Через 2 дня его сняли с мели и отбуксировали в Неаполь для ремонта.

Вторая торпеда попала в носовую часть легкого крейсера «Муцио Аттендоло» (капитан 1 ранга Марио Шиавута), оторвав кусок носа длиной около 60 футов. Несмотря на это, крейсер сумел своим ходом добраться до Мессины, куда прибыл в 18.45 в этот же день. Ни один из кораблей так и не был до конца отремонтирован до конца войны, и оба были уничтожены в портах.

В течение 45 минут итальянские эсминцы охотились за «Анброукен». Марс начитал 105 разрывов глубинных бомб, большинство из которых было неприятно близкими. К счастью, итальянцы ставили взрыватели на малую глубину, тогда как лодка в это время уже находилась на 120 футах, что, вероятно, и спасло ее. К 09.30 противник прекратил преследование, и британская лодка покинула место боя, израсходовав все торпеды. Она вернулась на Мальту 18 августа. Марс за успешную атаку позднее получил орден, который стал наградой за тонкую интуицию.

Эта катастрофа стала последним ударом для адмирала да Зары и его мощного соединения. Все переходы на большой скорости не принесли ничего, кроме разочарований и нового унижения. Два корабля 7-й дивизии прибыли в Неаполь в 11.00, тогда как «Гориция» и «Триесте» в сопровождении эсминца «Камичиа Нера» в 11.46 вошли в Мессину.

По словам адмирала Вейхольда, «более бесполезное расходование боевых сил даже трудно вообразить». Граф Чиано записал в своем дневнике:

«Все внимание сосредоточено на битве в Средиземном море. Судя по всему, она разворачивается достаточно благоприятно для нас, хотя потеря «Больцано» и повреждения, полученные «Аттендоло» являются очень высокой ценой. Муссолини не полностью удовлетворен результатами, так как корабельная артиллерия не участвовала в битве».

## II

Неважно, что думал по этому поводу Муссолини, но отход итальянских кораблей вызвал общий вздох облегчения у британских командиров, а контр-адмирал Барроу счел его просто чудом. Чуть ранее он приказал всем кораблям эскорта пристроиться к головной группе, чтобы отразить атаку вражеских кораблей. Он ожидал, что нападение произойдет на рассвете 13 августа, но чтобы встретить противника у него явно не хватало сил. Кроме 3 эсминцев-тральщиков, адмирал имел поврежденный легкий крейсер «Кения» и «Харибдис» с его крошечными 114-мм орудиями. Таковы были «тяжелые корабли» Барроу. Он имел также 3 больших эсминца типа «Трайбл» и «Патфайндер», а вот остальные корабли рассеялись по дороге.

«Брамхэм» остался с брошенным транспортом «Санта-Элиза». «Пенн» тащился где-то сзади вместе с «Порт Чалмерсом». «Ледбюри» и «Огайо» находились в 5 милях за кормой основного отряда. Теперь он состоял из транспортов «Мельбурн Стар», «Ваймарама» и «Рочестер Касл». Контр-адмирал Барроу не имел достоверных сведений о судьбе «Манчестера» и не подозревал, что итальянцы отказались от намерения

перехватить конвой. Поэтому он отправил эсминцы «Эскимо» и «Сомали» на поиски крейсера.

Тем временем капитан «Дорсета» Такетт взял севернее основного курса и на рассвете оказался в крайне опасных водах. Он определил свои координаты, и поскольку ничего не знал о судьбе остальных судов конвоя, то решил полным ходом следовать на Мальту. Он находился в 100 милях от пункта назначения, однако понимал, что шансы на успех довольно сомнительны. Поэтому Такетт решил, что его единственная надежда заключается в появлении истребителей прикрытия. Он радировал на Мальту, чтобы прислали истребители, но на острове решили, что радиограмма отправлена транспортом «Брисбен Стар», так как считалось, что только он следует самостоятельно.

Увы, предположения капитана Такетта оказались совершенно правильными. Пилоты Люфтваффе, обрадованные тем, что их избавили от необходимости прикрывать итальянские крейсера, были совершенно уверены, что сумеют сами довершить уничтожение конвоя. Незадолго до рассвета в воздух были подняты разведывательные самолеты, которые вскоре обнаружили несколько групп британских кораблей. Их первым успехом стало уничтожение «Санта-Элизы». Этот транспорт был потоплен в 06.00 бомбами одиночного Ju-88. Лейтенант Бейнс назвал атаку «аккуратной». Корабль загорелся и был разорван на куски несколькими взрывами, которые были замечены судами конвоя. «Брамхэм» помчался вдогонку за «Пенном», так как здесь ему больше делать было нечего.

Сам конвой был атакован 12 бомбардировщиками Ju-88 чуть позже 08.00, когда находился в 30 милях на SSO от Пантеллерии. Королевские ВВС прислали ему на помощь «Бофайтеры», но опять сказались отсутствие эффективной системы наведения истребителей.

Сначала они просто не нашли конвой, что позволило немецким самолетам без труда прорвать хилую стенку заградительного огня.

Без кораблей наведения истребителей силы эскорта вряд ли могли руководить действиями самолетов. Адмирал Барроу вспоминал:

«Мой флаг-лейтенант всю ночь отчаянно пытался наладить самодельную рацию, чтобы мы смогли связаться с истребителями, когда те прилетят. И на какое-то время это ему вроде бы удалось.

Связаться со «Спитфайрами» по УКВ было, разумеется, невозможно, но мы попросили командующего мальтийской военно-морской базой оборудовать «Бофайтеры» рациями для работы на частоте 5570 КГц. Старший штурман изготовил планшет для авиационных прокладок, и «флажок» принялся колдовать над ним на мостике «Ашанти». Он был глубоко озабочен, пока почти час пытался вызвать по радио «Бэкон-Эппл», напрасно ожидая ответа. Иногда на его лице появлялось выражение напряженного ожидания, которое тут же сменялось разочарованием. Внезапно он весь расплылся в улыбке и начал разговор, в котором я ничего не понял. Беседа прерывалась взглядами на «Бофайтер» в небе и на планшет. Судя по всему, он пытался передать «Бофайтеру» курс на противника, но самолет явно не собирался выполнять его инструкции. После нового тура переговоров, который велся уже шифром, несчастный «флажок» впал в отчаяние и выключил приемник. Позднее он выяснил, что вообще разговаривал не с «Бофайтером», а с крейсером «Харибдис»!»



В это время остатки конвоя перестроились в одну кильватерную колонну. Главным шел «Рочестер Касл», за ним — «Ваймарама», «Мельбурн Стар» и «Огайо». «Порт Чалмерс» все никак не мог к ним присоединиться. «Юнкерсы» атаковали корабли в пологом пике с высот от 6000 до 2000 футов. Большинство атак было направлено на «Огайо», который шел буквально окруженный взрывами, среди столбов воды и брызг. Однако корабли эскорта сумели отогнать нападавших, поэтому танкер пока остался цел.

3 бомбардировщика решили уделить внимание «Ваймараме». Первый положил бомбы далеко в стороне, так как один из зенитных снарядов разорвался прямо перед носом самолета. Транспорт шел со скоростью 13,5 узлов, но не сумел уклониться от следующей атаки. 2 бомбардировщика бросились на него, и первый сбросил серию из 5 бомб, которая оказалась очень хорошо нацелена. 4 бомбы легли прямыми попаданиями. Ни одно транспортное судно не могло выдержать подобного удара. Все 4 бомбы взорвались рядом примерно в районе мостика, который просто исчез. Ужасный взрыв разворотил судно. Мелькнул огромный шар пламени, в небо поднялся гигантский столб дыма, на фоне которого мелькнули мачты судна, складывающиеся внутрь в пылающее горнило.

Транспорт «Ваймарама» нес палубный груз бочек с бензином, которые сразу же вспыхнули. Поток пламени пронесся по судну от носа до кормы, и в этом жутком столбе пламени судно просто исчезло. На несколько секунд оно накренилось на правый борт, потом выпрямилось и тут же затонуло, оставив после себя огромное пылающее пятно и густое облако маслянистого дыма. Командир «Харибдиса» сообщил, что второй «Юнкерс» попал под ударную волну и сам взорвался прямо в воздухе.

Казалось просто невозможным, чтобы в этом взрыве уцелел хоть кто-нибудь из команды судна, и действительно, потери оказались очень тяжелыми. Все офицеры, в том числе капитан Р.С. Пирс, погибли, спасся только третий радист Дж. Джексон.

Его спасение можно назвать чудесным, так как он стоял на мостике в момент попадания бомб. Пламя сразу охватило радиста, он промчался через рубку и бросился вниз на шлюпочную палубу. Какие-то секунды он стоял среди бушующего пламени и видел, как кричащие люди бросаются в воду, после чего сам прыгнул в море. Джексон не умел плавать и плохо помнил, что происходило после того, как оказался в воде. Его спас кадет Ф.У. Тревес. Этот юноша, которому едва исполнилось 17 лет, впервые вышел в море, однако он действовал, как настоящий ветеран и сумел спасти нескольких человек. Тревес был награжден Медалью Британской империи и Военной медалью Ллойда за проявленные мужество и героизм.

Всего были спасены 33 человека из экипажа «Ваймарамы», во многом благодаря действиям командира «Ледбюри» Роджера Хилла. Не обращая внимания на море огня, юный лейтенант подвел свой маленький миноносец как можно ближе к точке, в которой затонул корабль, и спустил шлюпки. Моряки «Ледбюри» могли слышать крики и вой людей, пожираемых пламенем, и им пришлось пока оставить тех, кто находился дальше от эпицентра. Отвага этих людей была невероятной. Многие из них подбадривали моряков миноносца криками в тот момент, когда он проходил мимо пловцов по пылающему морю.

Пока шлюпки миноносца подбирали людей по краям зоны огня, «Ледбюри» четыре раза нырял в самое пекло, чтобы забрать людей, оказавшихся в ловушке на участках воды, пока еще не залитых горящим бензином. С кораблей Соединения Х могло показаться, что сам

миноносец наверняка погибнет, однако он невредимым возникал из огня, чтобы снова вернуться туда же. Во время последнего захода исключительную отвагу показал стюард Реджинальд Сиды, который добровольно прыгнул за борт, держа линь, чтобы добраться до человека, находящегося на горящем плотике. Он прекрасно знал, что корабль может в любой момент дать ход, и тогда он тоже будет обречен.

Такой сильной была вспышка и настолько ужасным был взрыв, который уничтожил «Ваймараму», что 36 человек экипажа «Мельбурн Стар», который следовал за кормой погибшего транспорта, в панике покинули судно, решив, что это оно загорелось. Впрочем, этот транспорт не вспыхнул только чудом, так как он не мог уклониться от языков пламени и вспыхнувшего моря. Хотя капитан Макфарлейн и приказал положить руль лево на борт, корабль засыпало пылающими обломками, стальными листами длиной до 5 футов и кусками скрученного железа. 152-мм снаряд врезался в крышу капитанской каюты.

Когда корабль проходил над местом гибели своего товарища, от ужасного жара едва не вспыхнул его собственный груз. Краска на бортах начала шелушиться, несколько шлюпок загорелись. Капитан Макфарлейн приказал всему экипажу собраться на полубаке и приготовиться покинуть судно. Однако в неразберихе многие матросы сразу попрыгали в воду. Вспыхнула одна из бочек с керосином, но вскоре самое худшее уже было позади. Многие из тех, кто прыгнул в море, обнаружили, что теперь находятся в гораздо большей опасности, чем на борту судна. Но, к счастью, неутомимый «Ледбюри» подобрал и их.

«Огайо» тоже лишь с большим трудом избежал огня. Капитан Мэзон вовремя повернул танкер влево, и все-таки языки пламени едва не достали до судна.

Всего в этом страшном взрыве погибли 87 человек экипажа «Ваймарамы».

Капитан «Дорсета» Такетт заметил на горизонте разрывы зенитных снарядов и услышал грохот взрыва. Было совершенно ясно, что конвой подвергся атаке, но Такетт без колебаний направился в сторону разгорающегося боя. Там можно было найти хоть какую-то защиту, а это было явно лучше, чем оставаться в одиночестве. Вскоре после этого «Дорсет» был замечен к северу от конвоя и получил приказ присоединиться к остальным транспортам.

Но конвой не получил большой передышки, чтобы оправиться от полученного удара, так как вскоре самолеты Оси начали прибывать волна за волной, чтобы нанести смертельный удар. Королевские ВВС тоже старались сделать все, что можно. Поэтому, несмотря на отсутствие системы наведения, во второй половине дня им удалось многое. На рассвете 248-я эскадрилья подняла 4 «Бофайтеров», чтобы патрулировать над конвоем, пока он не окажется в 100 милях от Мальты, однако они не смогли найти конвой. «Спитфайры», имевшие малый радиус действия, должны были взять на себя защиту кораблей, когда они окажутся в 70–80 милях от острова. «Спитфайры» дальнего действия должны были начать действовать на пределе дальности — в 120 милях от Мальты. Однако они были замечены с кораблей на расстоянии 170 миль от острова, настолько велико было желание пилотов сделать все возможное для защиты транспортов.

Действиями истребителей прикрытия руководил подполковник авиации Т.Д. Миллер. Старший штурман майор Аддингтон на завершающей стадии операции непрерывно дежурил на командном пункте.

Благодаря их усилиям удалось перехватить несколько групп вражеских самолетов и отогнать их. Однако конвой находился слишком близко к Сицилии,

поэтому множество бомбардировщиков сумело прорваться к нему. Уже утомленным зенитчикам кораблей сопровождения казалось, что чистое голубое небо буквально заполнено десятками хищных птиц с черными крестами на крыльях.

Время шло, и на конвой обрушивалась одна атака за другой, очередная волна вражеских самолетов сменялась новой, бомбардировщики все прибывали и прибывали. Всего в первых налетах с 08.10 до 08.42 приняли участие 26 бомбардировщиков Ju-88, но не все они нашли конвой. По возвращению на базу пилоты ошибочно заявили, что сумели потопить 1 крейсер и 4 транспорта. Погиб только 1 самолет. Следующую атаку провели пикировщики Ju-87 итальянской 102<sup>о</sup> Gruppo. В 09.00 с Сицилии вылетели 16 пикировщиков в сопровождении истребителей Макки-202. Они должны были атаковать 7 транспортов, идущие в сопровождении крейсеров и эсминцев. После недолгого полета над морем 8 пикировщиков обнаружили конвой. В последовавшем воздушном бою с британскими истребителями итальянцы сбили 1 «Харрикейн» и 1 «Спитфайр», потеряв 1 свой истребитель Mc-202 «Фольгоре».

И снова «Огайо» оказался слишком привлекательной целью для пикировщиков. Командир эсминца «Ашанти» позднее вспоминал:

«Они атаковали «Огайо», и я поставил свой эсминец рядом с ним прямо на траверзе. Перед тем как мы покинули Скапа, я побывал на плавбазе «Тайн» и убедил их поставить на «Ашанти» столько эрликонов, сколько влезет. Один автомат стоял на самой корме среди стеллажей для глубинных бомб. Опыт боев в Арктике показал, что это оружие является самым лучшим средством борьбы со «Штуками».

Они пикировали так круто, что наводчики могли стрелять практически без упреждения. Они начали пикировать один за другим на «Огайо», и тогда мы им крепко задали».

Контр-адмирал Барроу говорил, что эту атаку противник провел очень решительно. Снова небо исчеркали линии трасс, запятнали клубки разрывов, заполнили пикирующие самолеты. Ju-87 развернулись, как делали это обычно. Они круто пикировали с нескольких направлений, атакуя одновременно, чтобы кораблю приходилось стрелять сразу по нескольким целям, что ослабляло эффективность огня. Несмотря на ярость атаки, танкер снова не получил попаданий, если не считать близкого разрыва прямо по носу одной 500-фн бомбы. Взрывом был затоплен форпик и разорваны несколько листов обшивки. Танкер содрогался и раскачивался, стряхивая с себя массы воды, поднятые разрывами. Но его поврежденный корпус и надорванные машины вряд ли сумели бы долго выдерживать подобное напряжение. Один пикировщик, подбитый во время захода совместным огнем «Огайо» и «Ашанти», разлетелся на куски. Другой получил несколько попаданий 20-мм снарядами, однако они не сумели остановить атакующего. На огромной скорости самолет упал в море, отскочил от поверхности воды и врезался в корму танкера, с грохотом разворотив ему борт. Над «Огайо» поднялся столб огня и дыма, но корабль сохранил управление. Его единственное крупное орудие было сорвано с лафета, и теперь ствол бессмысленно уставился в небо.

«Спитфайры» с Мальты набросились на бомбардировщики, и позднее пилоты утверждали, что сбили один. Однако ошибка артиллеристов «Дорсета» привела к гибели одного из британских истребителей, который рухнул в море, охваченный огнем. Пилот погиб.

А затем опять появились Люфтваффе. На этот раз 20 Ju-88 атаковали конвой с носа. Это был еще один очень опасный момент, так как море вокруг транспортов буквально вскипело от близких разрывов, и в очередной пострадал «Огайо». Бомбардировщик, тяжело поврежденный зенитным огнем, шлепнулся в море в 50 футах от «Огайо», словно пылающая комета, скользнул по воде и врезался в танкер. К счастью, он уже сбросил бомбы, но этот новый удар, а также сотрясения от близких разрывов, погасили котлы. Все освещение в машинных отделениях потухло, и пришлось включить аварийное освещение. Танкер потерял ход, а остальные суда ушли вперед.

В 11.20 новую попытку совершили итальянцы. Впереди появилась группа из 12 Sm-79 в сопровождении 14 Mc-202. Пока итальянские истребители крутились со «Спитфайрами» в бешеной карусели высоко в небе, торпедоносцы провели атаку. Один из них сбросил торпеду с предельной дистанции, но остальные проявили больше смелости и пошли на сближение, что могло быть опасным. В этот момент на сцену опять вышел эсминец «Патфайндер». Его командир позднее писал:

«Мы все были измучены постоянными воздушными атаками и переменами курса, чтобы уклониться от торпед, а потому решили атаковать сами. Мы увеличили скорость до 30 узлов и повернули прямо навстречу атакующим Sm-79.

Торпедоносцы летели на высоте мачт, и мы направились прямо в середину их строя. Как только они оказались в пределах досягаемости, мы открыли огонь. Корабль стрелял с обоих бортов из всех своих орудий. Шум был просто ужасным, но лично для меня это был самый

восхитительный момент за всю войну. Ближайший Sm-79 летел буквально на расстоянии плевка. Снаряды рвались внутри итальянского строя, там же мелькали трассы автоматов. Самолеты снижались, поднимались и вертелись. Они сбрасывали торпеды во всех направлениях, только не в сторону конвоя. Один Sm-79 вспыхнул, и мы надеялись, что остальные получили достаточно пробоин, когда развернулись и помчались обратно в сторону Сицилии. Атака была сорвана, и мы круто развернулись, чтобы вернуться к конвою, чувствуя полное удовлетворение, как парламентарий, который дал выход своим эмоциям и заехал оппоненту кулаком в нос».

Отважный и энергичный выпад «Патфайндера» напугал итальянских пилотов, и большинство их торпед прошли далеко от кораблей. Лишь одна была нацелена достаточно точно и запуталась своими хвостовыми рулями в параване-охранителе транспорта «Порт Чалмерс». В результате капитан Пинки оказался в сложном положении. Боевая торпеда болталась прямо под бортом его судна и грозила в любой момент разворотить ему борт.

Не зная, как выпутаться из сложного положения, Пинки прожектором запросил совета у ближайшего корабля эскорта. Капитан 2 ранга Гиббс посоветовал ему обрубить трос паравана и положить руль на борт. Сложная операция удалась, и нежеланный попутчик быстро затонул, когда «Порт Чалмерс» отошел от него. Через несколько минут торпеда взорвалась, ударившись о морское дно на глубине около 400 фатомов. Хотя транспорт находился уже на довольно большом расстоянии, капитан Пинки утверждал, что его основательно встряхнуло.



Во время первых атак пикировщиков «Дорсету» пришлось туго. Он получил в корму тяжелую бомбу, которая прошла в трюм № 4. Машинное отделение было затоплено, а в трюме начался большой пожар, причем в соседнем трюме находился груз высокооктанового бензина. Все электрические помпы отказали, так как пропал ток, и не оставалось иного выхода, как покинуть корабль. Было решено добить транспорт подрывными зарядами, но из-за неправильно понятого приказа они были поставлены в затопленной части судна, когда экипаж поднялся на палубу. Как и многие его товарища чуть раньше, пылающий «Дорсет» был покинут командой, но держался на плаву.

Конец этого транспорта, который раньше выдержал так много, пришел совершенно внезапно. Ученик матроса Джон Десмонд вспоминал:

«В 09.45 начался очень сильный воздушный налет пикировщиков. С минуту или около того они кружили над нами, а потом решили атаковать «Дорсет» и «Огайо», что было легче, чем нападать на другие транспорты. 6 самолетов направились к «Дорсету», а 3 — к «Огайо». Они начали пикировать. Мы стреляли из всего, что имели, однако они приближались, воя все громче и громче. Затем они сбросили бомбы, и все увидели, что те падают прямо на нас. Среди ужасного грохота и звона я молился богу горячее, чем когда-либо в жизни. Он услышал мои молитвы, и ни одна бомба не попала прямо в судно. С каждого борта взорвалось по 3 штуки, и «Дорсет» 6 раз подпрыгнул в воде. «Ради бога», — прошептал моряк, стоявший на руле...

Как только завершилась ужасная бомбардировка, был проведен беглый осмотр

машинного отделения «Дорсета». Выяснилось, что сделать уже ничего нельзя. Вода хлестала из зияющей пробоины в правом борту, генераторы были разбиты. Трюм № 4 пылал, поэтому был отдан приказ покинуть судно. Мы сделали все, что могли, но в конце концов они нас подловили. Были спущены шлюпки, и, к счастью, вскоре весь экипаж был подобран эскортным миноносцем «Брамхэм».

«Рочестер Касл» был снова поврежден близкими разрывами во время первой сильной воздушной атаки в 08.00, однако это не снизило его скорость. В 10.00 его сильно тряхнуло 3 бомбами, которые разорвались у него прямо под форштевнем. Судно буквально подбросило из воды, а двигатели были сдвинуты с фундаментов. Начались пожары, которые вскоре распространились почти по всему кораблю, поэтому команде пришлось затопить артиллерийские погреба. Двигатели удалось запустить всего через 10 минут, однако чтобы взять пожары под контроль понадобилось гораздо больше времени. Затем выяснилось, что сотрясениями было повреждено рулевое управление.

Когда удалось исправить эту поломку, транспорт принял уже 4000 тонн воды, поэтому судно рыскало на курсе, как пьяное. Однако капитан Рен и его экипаж повели его дальше, хотя высота борта теперь составляла менее 6 футов.

Эсминец «Пенн» и эскортный миноносец «Ледбюри» были отправлены назад, чтобы найти «Огайо», пока «Брамхэм» подбирает экипаж «Дорсета». Конвой, сократившийся к этому времени до всего лишь 3 транспортов, теперь оказался под защитой «Спитфайров» с малым радиусом действия. Несмотря на все попытки противника, они удержали бомбардировщики на почтительном расстоянии от

транспортов. В 14.30 на помощь конвою прибыло эскортное соединение с Мальты. Для «Порт Чалмерса», «Рочестер Касла» и «Мельбурн Стара» все самое худшее осталось позади. В 16.00 эти 3 транспорта увидели Мальту, а корабли Соединения X — в том числе и «Патфайндер», который вместе с «Пенном» предполагалось отправить в Порт-Саид для передачи Средиземноморскому флоту, — круто повернули обратно на запад. В 16.25 уцелевшие транспорты медленно вошли в гавань Ла Валетты. Их приветствовали ликующие толпы мальтийцев. На входном моле был выстроен оркестр. Всего 3 судна из 14! При этом важнейший танкер пропал, а без него это достижение не могло считаться успехом.

### III

На Мальту прибыли 3 судна из 14, но дальше к западу остались еще 3 судна, которые пока держались на воде. Теперь все внимание было сосредоточено на попытках спасти «Огайо», «Дорсет» и «Брисбен Стар». Последний из этой троицы, «Брисбен Стар», шел в полном одиночестве. Судно село носом на 10 футов из-за воды, заполнившей трюм № 1, но все еще могло делать 8 узлов. Капитан Райли знал, что ему понадобится просто невероятное везение, чтобы добраться до Мальты, не имея никакой защиты в дневное время. Действительно, как только наступило 13 августа, и солнце осветило воды залива Хаммамет, они были замечены одним из итальянских самолетов-разведчиков — Sm-79, вылетевшим с Сицилии.

Теперь капитану Райли не оставалось ничего иного, как положиться на свое везение. Теоретически он находился в территориальных водах, где его не имели права атаковать ни корабли, ни самолеты, если только

он сам не откроет по ним огонь. Чтобы спровоцировать транспорт, итальянский пилот нахально кружил над самым «Брисбен Старом». Несомненно, он видел и установленные орудия, и огромную пробоину в носовой части. Было совершенно понятно, что судно отстало от конвоя. Однако пилот был итальянцем и строго соблюдал международные законы. Поэтому он сделал серию ложных заходов, как бы намереваясь сбросить торпеду, в надежде спровоцировать зенитчиков, но это не подействовало. Трижды он пролетал над самыми мачтами транспорта, но англичане не поддались на провокацию.

После третьей попытки пилот понял, что у него ничего не выйдет, и оставил капитана Райли в покое, хотя, несомненно, передал на базу его курс и скорость. В своем рапорте Райли отметил, что пилот оказался настоящим джентльменом и строго соблюдал законы войны. Однако офицер связи ВМФ после того как итальянцем улетел, предположил, что сейчас явятся тевтонские джентльмены, чтобы завершить начатое дело. Было крайне сомнительно, чтобы Люфтваффе помнили о такой ерунде, как международные законы, но почему-то никакие новые самолеты не прилетели.

Транспорт пересекал залив, держась вплотную к берегу, поэтому он вскоре привлек внимание подозрительных вишистов. В 10.00 сигнальная станция в Хаммамете принялась вызывать транспорт. Последовал абсурдный обмен сигналами.

Хаммамет: Вы должны поднять сигнальные флаги.

«Брисбен Стар»: Пожалуйста, извините.

Хаммамет: Вы должны стать на якорь.

«Брисбен Стар»: Мои якоря запутались, я не могу этого сделать.

Хаммамет: Похоже, вы тащите носовой и кормовой якоря.

«Брисбен Стар»: У меня нет кормового якоря.

Хаммамет: Вам требуется помощь?

«Брисбен Стар»: Нет.

Хаммамет: Двигаться с такой большой скоростью небезопасно.

Слегка устав от этого диалога слепого с глухим, капитан Райли повернул свое судно в сторону открытого моря. В ответ на последнюю реплику он поднял целый набор флагов, оставив французов гадать, что бы это значило, и ушел. Французы молчали, пока судно не скрылось из вида.

Капитан Райли обрадовался тому, что ушел от вишистов, обменявшись только несколькими невнятными сигналами, но вскоре он столкнулся с новой проблемой. Если он покинет безопасные прибрежные воды, он поставит себя под удар противника. Буквально через пару часов наблюдатели заметили объект, который приняли за вражескую подводную лодку, которая ждала их за пределами территориальных вод, очевидно ожидая, что судно попытается прорваться на Мальту.

Было не очень понятно, что это за подводная лодка. К югу от Сицилии находилась только итальянская «Астерия», однако она никого не заметила. Все британские подводные лодки патрулировали северо-восточнее и имели приказ погружаться после 18.00, если только не поступит особых распоряжений. Это могла быть французская лодка, и она преследовала «Брисбен Стар» около часа. Словно мало было этой проблемы, вишисты решили еще раз проявить внимание.

Примерно в 17.00, когда «Брисбен Стар» находился далеко к югу от желаемой позиции и его все еще преследовала подводная лодка, из бухты Монастир появился маленький французский патрульный катер и сигналом приказал капитану Райли остановиться. Передавая нарочито путанные сигналы, британский транспорт изменил курс и попытался оторваться от катера. Примерно через полчаса французского офицера утомила погоня, он потерял терпение и сделал предупредительный выстрел. Снаряд упал в 10 ярдах от форштевня «Брисбен Стар». У капитана Райли не осталось иного выбора, как лечь в дрейф, и на борт его судна сразу же прибыли 2 французских офицера.

Они вели себя исключительно вежливо и соблюдали все формальности, но при этом жестко потребовали, чтобы британское судно последовало за ними в Тунис, где будет интернировано до конца войны. Капитан Райли нашел выход: он пригласил офицеров к себе в каюту и предложил выпить. Здесь он накачал их виски до отказа. Его ирландское красноречие, похоже, растопило даже лед вишистской неприязни, и вскоре он сумел убедить французов отказаться от своего намерения. Они не только разрешили транспорту следовать дальше, но даже забрали с собой матроса, тяжело раненного при взрыве торпеды, а на прощанье передали на «Брисбен Стар»: «Bon Voyage».

Капитан Райли позднее был награжден Орденом Британской империи, а в приказе говорилось о проявленных «инициативе, тактичности, трезвости и решительности». Нет никакого сомнения, что все эти похвалы были совершенно заслуженными.

Успокоенные французы вернулись в порт, оставив Райли разбираться с подводной лодкой. Наступившие сумерки облегчили ему попытку оторваться. Маневрируя среди отмелей и песчаных банок, он сумел скрыться от преследования. Когда после полного

событиями дня наступила ночь 13 августа, «Брисбен Стар» повернул свой расквашенный нос в сторону Мальты и начал последний отрезок пути к безопасному прибежищу.

#### **IV**

Пылающему «Дорсету» повезло меньше. Его экипаж был спасен «Брамхэмом», но судно стояло неподвижное и беспомощное совсем недалеко от вражеских авиабаз. Всю вторую половину дня оно было соблазнительной приманкой для пилотов Люфтваффе, которые пытались его добить.

Хотя транспорт не двигался, судя по всему, он пока что не собирался тонуть. Поэтому спустя некоторое время капитан Такетт убедил лейтенанта Бейнса позволить ему вернуться на борт судна, чтобы выяснить, не удастся ли все-таки довести его до Мальты. В сопровождении офицера связи ВМФ, старпома и стармеха капитан Такетт поднялся на борт «Дорсета», чтобы уточнить повреждения и решить, сможет ли «Брамхэм» буксировать его. Но пожары в трюмах бушевали с прежней силой, поэтому от заманчивой идеи пришлось отказаться. Время уже близилось к вечеру. Хотя вражеские самолеты постоянно крутились рядом, основное внимание они уделяли «Огайо».

В 17.47 маленькая группа Ju-88 вылетела с аэродрома и вскоре заметила «Дорсет». Пилоты выбрали своей целью именно его. Хотя мишень не двигалась, они сумели добиться только одного попадания. Крупная бомба взорвалась на полубаке, и пожары вспыхнули с новой силой. Теперь судьба транспорта была решена, и он начал погружаться

кормой. В 19.00 «Дорсет» получил еще одно попадание и стал тонуть быстрее.

Для молодого ученика Десмонда Диккенса гибель этого прекрасного судна стала настоящей трагедией.

«Подойти к борту любого из кораблей теперь было бы настоящим самоубийством, так как поблизости всегда находились самолеты. Поэтому мы решили дождаться темноты, чтобы попытаться буксировать два судна («Дорсет» и «Огайо»). Однако спустя некоторое время «Дорсет» получил еще несколько попаданий бомбами и начал садиться кормой. К 18.00 платформа 102-мм орудия оказалась в воде, а к 19.30 стало ясно, что никакой надежды больше нет. Величественный корабль погружался все больше и больше, и в 19.55 «Дорсет» исчез. Это было потрясающее зрелище. Огромный корабль, который сделал так много, чтобы доставить продовольствие англичанам, погиб. Он затонул с поднятым флагом».

«Брамхэм» направился на соединение с маленькой группой кораблей, собравшейся вокруг «Огайо». Именно в этот момент они отбивали мощную атаку 10 пикировщиков. Хотя лейтенанта Бейнса уже начала тревожить нехватка топлива, ему пришлось дать полный ход, чтобы увернуться от бомб, и эскортный миноносец маневрировал на скорости 25 узлов среди множества фонтанов, двигаясь на соединение с «Пенном». Вице-адмирал Литэм позднее заявил, что если бы буксир «Джонти» сопровождал конвой, как планировалось сначала, «Дорсет» можно было бы спасти. Однако он, похоже, не знал о проблемах со скоростью «Джонти».



Подобрав спасшихся с «Альмерии Лайкс» и «Вайранги», два эсминца типа «Трайбл» направились к берегу Туниса, чтобы попытаться найти «Манчестер». В конце концов они нашли массу плавающих обломков и заметили несколько плотиков с остатками команды крейсера. Эсминцы подобрали всех, кого смогли найти, но пока они занимались этим, то увидели несколько сот человек на берегу, которых солдаты Виши построили в колонны и повели в лагеря военнопленных. Не в силах помешать этому, корабли продолжили поиски спасшихся в море. В этой задаче им помогло благородство пилота итальянского самолета Красного Креста, который сбросил спасательный плотик рядом с моряками «Манчестера», которые иначе остались бы без помощи.

Обращение властей Виши с теми из «манчестерцев», которые сумели выбраться на берег, не отличалось особой любезностью. Рассказывает один из моряков:

«Нас загнали в нечто вроде форта, расположенного в сахарском оазисе. Моряки «Манчестера» оказались не единственными обитателями этого лагеря. Там же находилась команда эсминца «Хэйвок» и несколько летчиков ВСФ. Питание было скудным, свирепствовала дизентерия. Вероятно, главным различием между этим лагерем и остальными было то, что мы не получали посылок Красного Креста в отличие от пленных, содержащихся в Германии и Италии. Это был лагерь Лагуа, находящийся в Алжире. Я хорошо помню, как моя жена пыталась послать мне посылку с

одеждой, так как ночи в пустыне очень холодны, а у меня были только шорты да рубашка. Международный Красный Крест сообщил ей, что она может послать мне посылку, но, скорее всего, посылка до меня в целости не дойдет.

Я ее все-таки получил, однако в ней обнаружили лишь несколько газет на арабском языке и 2 пакета алжирских фиников. Нас освободили после высадки союзников в Северной Африке, поэтому мое пребывание в лагере ограничилось только 3 месяцами. После освобождения я весил всего 8,5 стонов при росте 6 футов, хотя раньше мой вес составлял 15 стонов!»

Удовлетворившись тем, что нашел всех, кого еще было можно, капитан 2 ранга Ле Гейт взял курс на Гибралтар. Адмирал Барроу так и не получил сообщения, что «Манчестер» затоплен, а спасшиеся моряки подобраны, поэтому он думал, что еще может понадобиться какая-то помощь. Адмирал приказал миноносцу «Ледбюри» вернуться и возобновить поиски.

По пути назад он был атакован 2 итальянскими торпедоносцами. Как и остальные моряки Соединения Х, к этому времени экипаж «Ледбюри» буквально валился с ног от усталости. Однако новая угроза заставила их действовать так же энергично, как ранее. Лейтенант Хилл решил, что вражеские самолеты устаревшие и тихоходные, поэтому у него появляется шанс одержать легкую победу, которая поднимет дух моряков. Он приказал прекратить огонь из 102-мм орудий, чтобы подманить торпедоносцы поближе. Хилл решил сбить их наверняка.

Как только головной самолет оказался в пределах досягаемости эрликонов, все орудия открыли огонь и

быстро добились множества попаданий. Самолет вспыхнул и упал в море. Пока артиллеристы разделялись с первым самолетом, второй успел сбросить торпеды в миноносец и попытался удрать, но прежде чем он сумел это сделать, зенитные автоматы обрушились на него. Второй итальянский самолет также был изрешечен и сбит, что порадовало усталых моряков. Его торпеды прошли совсем рядом, однако «Ледбюри» сумел уклониться.

Вскоре после этого «Ледбюри» вышел к берегу напротив Хаммамета и начал поиски крейсера. В течение 2 часов миноносец осматривал побережье, но, разумеется, ничего не обнаружил. Сигнальная станция Хаммамета вяло протестовала против нарушения британским кораблем территориальных вод и передала несколько невнятных сигналов. Однако лейтенант Хилл поднял итальянский флаг, и удовлетворенные французы умолкли.

Несколько человек, которые утром были подняты из горящего моря, умерли на борту миноносца от ожогов. Во второй половине дня их похоронили. Зашитые в парусину тела были спущены за борт. В качестве груза к ним привязали 102-мм бронебойные снаряды. После долгих поисков, которые не принесли никакого результата, миноносец получил радиogramму с Мальты от Королевских ВВС, в которой сообщалось, что возле Зембры замечены вражеский крейсер и 2 эсминца. Донесение оказалось ошибочным, однако оно окончательно убедило лейтенанта Хилла, что пора прекращать поиски. Он взял курс на восток, чтобы в очередной раз присоединиться к «Огайо».

Танкер стоял без хода, имея крен 5 градусов на левый борт. Возобновилась отчаянная работа в машинном отделении, чтобы позволить судну снова развить 16 узлов. Однако передышка оказалась короткой. Танкер попал под очередную атаку с воздуха,

и новая серия близких разрывов вывела из строя электрические насосы подачи топлива, а главный распределитель был сорван с переборки. Снова погасли все лампы, а танкер опять остановился.

Старший механик Уайлд сообщил капитану Мэзону о степени повреждений. Его попросили проверить все еще раз, но проверка лишь подтвердила предположение: с машинами «Огайо» покончено. Кроме того, в нефти появилась вода, а это значило, что танкер может передвигаться только на буксире. Но буксиров поблизости не наблюдалось.

Командир эсминца «Пенн» капитан-лейтенант Суэйн решил попытаться сделать это самостоятельно. Партия под командованием второго помощника МакКиллигана отправилась на развороченный полубак танкера, чтобы расчистить его от обломков и принять буксир, а с «Пенна» передали 10-дюймовый манильский канат. Пока моряки занимались этим, одиночный Ju-88 сбросил бомбы и обстрелял корабли. Очередной близкий разрыв еще более ухудшил положение танкера.

Буксирный конец был закреплен на «Пенне», который пытался сдвинуть с места танкер дедевейтом в 30000 тонн. Танкер теперь имел осадку около 37 футов, а большая пробоина в корпусе мешала буксировке, постоянно разворачивая судно влево. Наконец танкер медленно пополз вперед, хотя при этом эсминец оказался относительно него под углом 90 градусов. Ветер мягко подталкивал его сзади.

«Пенн» совершил новую попытку, но с тем же результатом. Танкер медленно шел по кругу. Началась новая воздушная атака, и «Пенн» обрубил буксир, чтобы свободно маневрировать. Несмотря на огонь с двух кораблей, один из бомбардировщиков положил свой груз достаточно точно. Бомбы взорвались под килем танкера в средней части корпуса. Этот взрыв

разворотил корпус еще сильнее, и стало ясно, что вскоре танкер просто переломится пополам.

Когда атака закончилась, капитан Мэзон вызвал «Пенн» и сообщил капитан-лейтенанту Суэйну, что единственная надежда — завести два буксира, с носа и кормы. Один из кораблей должен был тащить «Огайо», а второй действовать в качестве руля. Но это было невозможно, так как «Пенн» был один.

Казалось, что больше ничего нельзя сделать, и придется бросить танкер. В 14.15 измученный экипаж «Огайо» перешел на борт «Пенна», и люди тут же уснули. Большинство из них находилось на своих постах уже трое суток, как и шкипер, причем все это время танкер отбивал атаки противника. «Пенн» медленно кружил вокруг дрейфующего судна, ожидая прибытия помощи. Но никто на борту эсминца не надеялся, что танкер продержится на воде достаточно долго, чтобы удалось дотащить его до Мальты.

Тем временем, авиация противника продолжала налеты, хотя истребители KBBC и помогли защитить одинокий танкер. С 15.57 до 17.00 немцы выслали маленькими группами 26 Ju-88 и 7 He-111. В 17.02 итальянцы подняли в воздух 5 пикировщиков Ju-87 из 102° Gruppo, их сопровождали не менее 24 истребителей Mc-202. Они должны были прорвать истребительное прикрытие и проложить дорогу пикировщикам.

В 17.40 к «Пенну» присоединился тральщик «Рай» (лейтенант Дж. А. Пирсон) из состава Мальтийского эскортного соединения. Вместе с ним прибыли катера ML-121 и ML-168, которые не имели тралов.

Капитан-лейтенант Суэйн посоветовался с Пирсоном и решил, что их маленькая эскадра все-таки попытается буксировать «Огайо», хотя эта задача выглядела почти безнадежной. Добровольцы из состава экипажа танкера, сумевшие немного отдохнуть, вернулись на

борт судна вместе с группой моряков эсминца, чтобы организовать новую попытку буксировки. Корабль теперь уже осел на 38 футов, крен все увеличивался, а нос постепенно погружался в воду. Однако люди принялись за дело.

В 17.45 с «Пенна» еще раз завели буксир, и он опять медленно двинулся вперед. Но все было напрасно, повторилось то, что уже было: туша танкера упрямо поворачивала влево. Было ясно, что сдвинуть его с места станет возможно лишь после того, как будет повернут руль. Но для этого требовалось спуститься под воду. В течение получаса удалось кое-как отключить вспомогательный привод и наладить ручное управление. После этого капитан Мэзон смог доложить Суэйну, что они сумели повернуть перо руля на 5 градусов на правый борт. Мэзон надеялся, что таким образом удастся парировать занос влево.

Эсминец снова натянул буксир, «Огайо» вздрогнул и начал двигаться. Суэйн аккуратно увеличивал скорость, пока она не достигла 5 узлов. Однако танкер дергался и мотался, подтаскивая к себе корму «Пенна». Вскоре конвой был вынужден остановиться. Суэйн и Пирсон решили действовать совместно. «Рай» вытравил около 500 фатомов трала и передал его на эсминец. Сам тральщик должен был выполнять роль компенсатора. Приготовления закончились в 18.35, и оба военных корабля вместе двинулись дальше. На этот раз отчаянные усилия увенчались успехом. Танкер пополз к цели со скоростью около 5 узлов.

Как раз в это время совершенно непрошенными явились германские бомбардировщики. Впереди возникли 4 Ju-88, которые проскочили мимо патрульных «Спитфайров». Они начали пикировать, понимая, что шансы цели уклониться от бомб самые минимальные. Капитан Мэзон приказал всем своим людям подняться из нижних отсеков на палубу. Бомбардировщики

кружили над кораблями, выбирая подходящий момент, а потом ринулись в атаку с кормы, так как здесь заградительный огонь был самым слабым.

Еле ползущий танкер мог только стоять и ждать. Вскоре одна тяжелая бомба взорвалась у него за кормой, еще раз выведя из строя руль. Еще одна бомба легла прямым попаданием. Она пробила носовую оконечность шлюпочной палубы и взорвалась над котлами танкера. Вспыхнул пожар. Один из вентиляторов был сорван взрывом и рухнул на зенитный бофорс. Люди оказались прижаты обломками.

Другие моряки бросились им на помощь, но артиллерист Браун получил сильные внутренние ушибы и позднее скончался на борту одного из военных кораблей. Капитан Мэзон осмотрел повреждения и выяснил, что машинное отделение полностью разгромлено, а руль бесполезен. Более того, чтобы отразить атаку, «Пенн» был вынужден отдать буксир. Каким-то чудом корабль все еще держался на плаву, но это не могло продолжаться долго. Моторные катера подошли к «Огайо», чтобы снять экипаж. «Пенн» и «Рай» были накрыты бомбами, но серьезных повреждений не получили. Катер ML-168 сильно встряхнуло и ему повредило моторы. Суэйн отправил его обратно на Мальту.

Они были отброшены туда, откуда начинали. Капитан Мэзон полностью выбился из сил. Пока он отсыпался на борту «Пенна», капитан-лейтенант Суэйн и капитан-лейтенант Пирсон устроили еще одно совещание. Во время воздушного налета, как мы уже говорили, к группе присоединился «Брамхэм», перегруженный спасенными с «Дорсета». Он взял на себя охрану группы от подводных лодок. На борт «Огайо» перешла партия моряков «Пенна» под командованием старпома лейтенанта Г.Г. Мартена.

На этот раз «Рай» должен был тащить танкер за собой, а «Пенн» занял место сзади. Он должен был помешать «Огайо» разворачиваться. Но буксировку удалось возобновить только в 22.25. Сначала все шло хорошо, скорость довели до 4 узлов. Но на самом деле это были очень напряженные часы, о чем говорит выдержка из бортового журнала «Рая»:

«17.00. Заметили «Огайо».

17.30. Атакованы вражескими самолетами.

17.40. Атака торпедоносцев.

17.45. Присоединились к «Огайо» и «Пенну». «Пенн» снова завел тросы и возобновил буксировку.

18.15. Тралы «Рая» переданы на «Пенн» и «Огайо», вытравили 500 фатомов. «Рай» приступил к буксировке.

18.45. Серия бомбовых атак, примерно 16 самолетов; 4 бомбы упали в 20 ярдах по левому борту, еще 4 — в 20 ярдах впереди. «Рай» исчез из вида, но снова появился невредимый.

20.42. «Пенн» отдал все буксиры из-за мощной атаки бомбардировщиков.

20.52. Последнюю атаку в этот вечер отбил «Пенн». При проверке тралов выяснилось, что они перекрутились и спутались. Пришлось отрезать 250 фатомов каждого троса. На каждый трал нарастили 88-мм гибкий стальной трос, чтобы сохранить длину.

22.00. «Рай» подошел к борту «Огайо». Партия моряков под командованием старшего матроса Роуленда Приора перешла на танкер, чтобы завести буксиры.

22.30. Начали буксировку. «Пенн» завел трос с носа на корму «Огайо» и направлял его как буксир. Корабли делают около 4 узлов».



В черной южной ночи маленькая группа упрямо, но мучительно медленно шла к цели.

## VI

Когда 13 августа день начал клониться к вечеру, командование Оси потеряло всякий интерес к уцелевшим судам конвоя. Теперь противник старался как можно скорее добить возвращающиеся корабли Соединения Х. Это дало столь необходимую передышку маленькой группе, собравшейся вокруг изуродованного танкера, что было еще одной грубейшей ошибкой противника.

13 августа немцы сообщили, что пока не имеют окончательных результатов нанесенных ударов, однако будут поддерживать контакт с конвоем до южного берега острова. К 14.00 не более 4 или 5 торговых судов и от 4 до 6 эскортных кораблей были замечены в 20 милях к западу от Мальты.

Вечером штаб германских ВВС получил сообщение, что 3 крейсера и 4 эсминца, находящиеся к северо-западу от Мальты, движутся на запад. Немцы правильно решили, что это «корабли сопровождения, оставившие конвой, который в это время прибыл в Ла Валетту». В этом же рапорте говорилось, что «достоверно известно, что 21 транспорт прошел через Гибралтарский пролив, но не более 5 или 6 достигли гавани Ла Валетты. Поэтому, вне всяких сомнений, достигнут необычайный успех».

Постоянное завышение количества транспортов в конвое и неточные донесения летчиков о потопленных кораблях дали старт разнузданной пропагандистской кампании в газетах. Тем временем немцы отправили 2 неповрежденных торпедных катера 3-й флотилии в район между мысами Бон и Блан, чтобы найти поврежденные или возвращающиеся корабли.

Супермарина после мощных воздушных атак и преувеличенных сообщений пилотов была уверена, что подводные лодки без труда перебьют остатки конвоя. Поэтому в 19.00 командующий подводными силами радировал всем лодкам в тунисских водах: «Подняться на поверхность и после сосредоточения максимальных сил следовать для поиска и уничтожения поврежденных вражеских кораблей».

Тем временем Соединение X вечером 13 августа прошло через точку R примерно в 12 милях южнее Линозы. Во главе шел «Интрепид» с его единственным сохранившимся тралом. «Кения» с ее поврежденным форштевнем могла развить 15 узлов, пока шла вместе с конвоем, но пока было не известно, какую скорость крейсер сможет дать при обратном переходе. Наконец крейсер выжал 28 узлов, хотя при этом развороченный форштевень создавал просто невероятный бурун. Однако команда корабля сотворила настоящее чудо, надежно укрепив переборки, поэтому корабль держал данную скорость без всяких проблем. Сразу после полуночи корабли прошли мыс Бон и повернули на запад, после чего практически немедленно натолкнулись на подкарауливающие их торпедные катера. <sup>[23]</sup> Прожектора поймали один, и «Кения» тут же обстреляла его. Поставив густую дымзавесу, катер немедленно повернул назад. Это был MAS-556 (старший лейтенант Сала), который сам заметил 3 корабля, приняв их за 2 миноносца и легкий крейсер.

Его осветили и обстреляли, однако Сала сумел подойти на 500 метров к самому крупному кораблю и в 01.45 выпустил 2 торпеды, после чего вышел из боя, как обычно сбросив на всякий случай глубинные бомбы. Итальянский катер остался невредим, несмотря на сильный обстрел. Сала сообщил, что обе его торпеды попали в цель, хотя на самом деле этого не было.

Удалившись на безопасное расстояние, он передал по радио сообщение о встрече с противником. Его приняла находившаяся поблизости подводная лодка «Гранито» (старший лейтенант Лео Спозито).

В 03.40 «Гранито» всплыла и пошла наперехват. Примерно через час ее старания были вознаграждены — появились смутные силуэты быстро приближающихся кораблей. Лодка находилась рядом со скалами Фрателли и у нее просто не осталось времени маневрировать, когда Соединение X налетело на нее.

2 ближайших корабля находились на расстоянии 4000 метров, позади виднелся еще один. Все они шли зигзагом на высокой скорости. Дистанция сокращалась настолько быстро, что итальянская лодка успела выпустить только 2 торпеды из носовых аппаратов. Головные британские корабли уже находились практически вплотную, и командир «Гранито», резко отвернул, чтобы не попасть под таран. После этого он выпустил еще 2 торпеды по кораблю, который опознал, как крейсер типа «Лондон».<sup>[24]</sup>

Два залпа чуть не поразили «Ашанти». «Кения», шедшая за ним, заметила лодку и попыталась ее таранить. Когда крейсер повернул, то же самое сделала лодка. Но ее радиус поворота был меньше, и крейсер промахнулся. При повороте Спозито выпустил 2 торпеды из кормовых аппаратов, после чего срочно погрузился и ушел. Его гидрофоны засекли попадания торпед в цель через 60 секунд после залпа. Это привело Спозито к заключению, что он потопил тяжелый крейсер или линкор. В очередной раз итальянцы ошиблись, все торпеды прошли мимо. К рассвету Соединение X вышло из пролива и утром уже находилось на SSO от острова Галита, где его и обнаружили разведчики Люфтваффе. С 07.30 немцы

практически непрерывно атаковали удирающую на запад эскадру.

Первую атаку провели 17 Ju-88, которые вылетели со своей базы на рассвете. Они прибыли 3 группами (3, 6 и 8 машин) и атаковали британскую эскадру в период с 07.30 до 09.11. 5 эсминцев развернулись впереди крейсеров, а «Кения» в течение дня сумела увеличить скорость до 26 узлов. Крейсер был явно поврежден, а вдобавок был самым крупным кораблем соединения, поэтому не удивительно, что на него обрушилась основная тяжесть атак.

Во время первого налета ни одна из сторон потерь не имела. Но со временем интенсивность атак авиации Оси нарастала. С 10.00 до 13.00 они велись практически непрерывно. В них участвовали пикировщики, горизонтальные бомбардировщики, торпедоносцы. Вражеские самолеты сбрасывали мины и циркулирующие торпеды. Вероятно, таким образом противник старался снизить скорость эскадры и подольше удержать ее неподалеку от своих аэродромов. Особенно сильный налет был предпринят с 10.30 до 10.50. В нем участвовали 9 Ju-88 и 13 Ju-87 Люфтваффе, а также 15 итальянских бомбардировщиков S-84 с сицилийских аэродромов. К счастью, итальянские самолеты прилетели чуть позже остальных, поэтому скоординированной атаки не получилось. Но все-таки большинство кораблей не раз содрогалось от близких разрывов. Зенитные боеприпасы при отражении атак пикировщиков расходовались с ужасающей скоростью, поэтому вскоре корабли могли остаться беззащитными.

Именно во время этого налета одна из «Штук» добилась попадания 250-кг бомбой в носовую часть «Кении». Бомба ударилась в бортовую броню левого борта чуть ниже верхней палубы, отскочила и взорвалась под водой рядом с бортом. Корабль ощутимо

встряхнуло, но никаких серьезных последствий взрыв не имел. Пострадали несколько особенно хрупких электроприборов, да в очередной раз вышел из строя гидролокатор. В котельном отделении возник маленький пожар, что привело к снижению скорости до 16 узлов. Однако уже через 20 минут крейсер снова дал 25 узлов. 3 человека погибли от преждевременного разрыва 102-мм снаряда.

После возвращения на аэродром немецкие пилоты заявили, что добились попаданий в оба крейсера, хотя «Харибдис» на самом деле не пострадал. От итальянских бомб корабли уклонились резкими поворотами.

В полдень со стороны Сардинии прилетели 8 торпедоносцев SM-79, однако плотный заградительный огонь вынудил их сломать строй до того, как они сумели приблизиться. Итальянцы сбросили торпеды издали и заявили, что попали в один из крейсеров, хотя на самом деле все торпеды прошли мимо. Вторая группа SM-79, прилетевшая с сицилийских аэродромов, тоже успеха не добилась, хотя пилоты снова претендовали на попадание. В 13.25 соединение было атаковано еще 4 торпедоносцами. Заградительный огонь отогнал их, причем один самолет совершил вынужденную посадку в Тунисе.

Впереди крейсеров эсминец «Патфайндер» заметил 3 бомбардировщика Br-20, которые кружили над самой водой, сбрасывая какие-то предметы на черных парашютах. Заподозрив, что это снова мины, как было накануне, контр-адмирал Барроу приказал обойти это место по широкой дуге. Несколько подводных взрывов, которые слышали с кораблей, еще больше укрепили такое подозрение. Однако в итальянских документах нет никаких упоминаний о подобной атаке.

Это был последний контакт с авиацией противника, и следует признать, что здесь англичанам повезло.

Люфтваффе готовили еще один мощный налет, намереваясь поднять в воздух все имеющиеся самолеты. На аэродромах Сицилии в 13.00 были подготовлены к последнему удару 37 Ju-88 и 5 He-111. К счастью для британской эскадры, начали собираться тучи, видимость стремительно ухудшалась. Бомбардировщики рыскали взад и вперед по линии предполагаемого курса эскадры, но ничего не увидели. Попытка обойти парашютные мины увела Соединение X достаточно далеко на север, и теперь удивленные операторы радаров следили за странными маневрами самолетов противника. Вот таким образом Соединение X осталось незамеченным, и германские пилоты вернулись на аэродромы с пустыми руками.

Тем временем адмирал Сифрет продолжал крейсировать севернее Алжира с «Нельсоном», «Викториесом», «Фебом», «Сириусом» и эсминцами. Он писал:

«В течение дня D-5 я не имел сведений о положении Соединения X. Из перехваченных радиogramм было ясно, что оно подвергается атакам вражеской авиации севернее острова Галита. Я имел задание вместе с Соединением Z держаться к северу от Алжира до 15.00/D-5 для оказания поддержки, если это потребуется. Именно тогда я получил радиogramму от командира 10-й эскадры крейсеров с указанием координат, курса и скорости. После этого Соединение Z пошло ему навстречу».

В 18.00 «Альбакор» заметил крейсера, и вскоре эскадры встретились. После этого соединение взяло курс на Гибралтар, куда и прибыло в 18.00 следующего дня. Соединение R (танкерная группа) крейсировало в западной части Средиземного моря,

пока не стало понятно, что Соединению X его помощь не потребуется. После этого танкеры тоже были отправлены в Гибралтар. Адмирал Барроу вспоминал:

«Эсминцу «Ашанти» срочно требовался ремонт, его запасы пресной воды почти закончились. В течение 4 дней я не имел возможности побриться и сменить одежду, которая была перемазана нефтью с торпедированной «Нигерии». Однако во второй половине дня 14 августа я вышел, замотавшись в полотенце, на верхнюю палубу и принял душ из соленой воды под заинтересованными взглядами всей команды.

Прибыв в Гибралтар, я обнаружил, что меня ждет приказ Адмиралтейства. Я должен был спустить флаг и вылететь на самолете в Англию, чтобы готовить новую операцию».

К этому времени и остальные корабли вернулись на Скалу. «Нигерия», которая села носом на 11 футов и шла в сопровождении «Бичестера», «Дервента» и «Уилтона», 13 августа подверглась вялой атаке 3 торпедоносцев. Крейсер уклонился от них без особого труда. Он также благополучно обошел все вражеские подводные лодки, ожидавшие возвращения англичан. Лишь одна из них попыталась атаковать «Нигерию» 14 августа к югу от Альборана.

К этой группе присоединился «Тартар», и все 5 кораблей благополучно вошли в гавань Гибралтара рано утром 15 августа. Туда прибыли и «Эскимо» с «Сомали», имея на борту команду «Манчестера». Их возвращение было совершенно спокойным, если не считать атаки одиночного Ju-88, который обстрелял их 13 августа в 05.05. Пока эти разрозненные силы возвращались домой, был подготовлен план еще одной

операции, которая стала постскриптумом к «Пьедесталу».

Это был еще один поход «Фьюриеса» со «Спитфайрами» для Мальты. Нет нужды говорить, что итальянская разведка проведала обо всем задолго до выхода кораблей в море. Ночью 17/18 августа итальянцы двинули на перехват большую группу подводных лодок. «Профидо» вышла из Мессины, «Ашьянги», «Аладжи» и «Астериа» — из Трапани, «Аворио» — из Кальяри, «Платино» — из Маддалены. «Брин» и «Вольфрамио», которые возвращались в базы, были повернуты назад, чтобы патрулировать к северу от Бизерты. Судя по всему, итальянцы ждали еще одной конвойной операции. Однако «Фьюриес» выполнил свое задание 17 августа, и 19 августа все лодки были отозваны.

## VII

А теперь мы должны вернуться к событиям ночи 13 августа, к той долгой и тяжелой борьбе, которая развернулась вокруг поврежденного «Огайо» и к серии отчаянных попыток дотащить поврежденный танкер до Мальты.

В полночь 13/14 августа «Огайо» медленно полз вперед, благодаря соединенным усилиям «Пенна» и «Рая». Скорость не превышала 4 узлов, и все-таки появилась надежда, что конец близок. В 01.00 «Рай» попытался увеличить скорость буксировки, но последствия оказались фатальными. Танкер резко дернулся влево и оборвал буксирные концы.

Капитан Педерсон пишет:

«Оба 3-дюймовых троса лопнули. «Пенн» и «Брамхэм» подошли к бортам «Огайо», и



попытались буксировать его. «Рай» подготовил 10-дюймовый манильский канат и тащил его спереди».

Капитан-лейтенант Суэйн решил принять предложение лейтенанта Бэйнса с «Ледбюри» и попытаться буксировать танкер борт о борт. Для этого «Пенн» аккуратно подошел к борту танкера и пришвартовался. В 01.10 эсминец осторожно дал малый вперед, но танкер отказывался двигаться. Суэйн приказал машине увеличить обороты. Однако в голове у него крутилась мысль, что корпус «Огайо» поврежден, и торчащие листы могут повредить хрупкий корпус эсминца. Все-таки он совершил еще одну попытку, но и она не принесла успеха. Стало ясно, что один эсминец с этим справиться не может, и что дальнейшие попытки приведут только к повреждению «Пенна». Буксировка была приостановлена.

Не оставалось ничего иного, как отдать буксир и дожждаться рассвета, чтобы возобновить буксировку. В течение 3 часов «Пенн» и «Рай» кружили вокруг «Огайо», который стоял неподвижно. Его палуба гнулась и скрипела при каждой новой волне.

Эта недолгая передышка позволила экипажам всех кораблей хоть немного отдохнуть. И когда занялся рассвет 14 августа, они были готовы возобновить битву. Снова «Пенн» подошел к танкеру и пришвартовался к нему. В 04.00 процессия двинулась вперед, но «Огайо» тут же вильнул в сторону, оборвав буксир. Затем «Рай» попытался буксировать оба корабля, используя 10-дюймовый манильский канат, заведенный на танкер, и трал, переданный на «Пенн». В 05.05 это завершилось очередной неудачей. Массивная туша «Огайо» ушла в сторону, оборвав оба буксира. Казалось, что все бесполезно.

В 07.15 к ним присоединился «Ледбюри», закончивший бесполезные поиски «Манчестера». «Рай» передал 300 ярдов трала на «Огайо», а «Ледбюри» уперся в корму танкера, чтобы действовать в качестве руля. «Пенн» оставался свободным. Они двинулись в путь, однако «Ледбюри» не сумел удержать упрямый танкер от разворота, и в 08.00 буксиры лопнули в очередной раз. От этого впору было прийти в отчаяние. Однако с Мальты прибыли тральщик «Спиди» и 3 моторных катера. Командование спасательной операцией принял на себя капитан 2 ранга Джером. Капитан Мэзон вернулся на борт своего искалеченного судна и вскоре сообщил Джерому: «Я думаю, что если нам повезет, то мы продержимся еще 12 часов. За это время вы дотащите нас до Мальты».

В 10.50 противник предпринял последнюю атаку поврежденного танкера — 5 пикировщиков Ju-87 из итальянской 102<sup>о</sup> Gruppo в сопровождении 20 истребителей Mc-202 попытались прикончить его. К счастью, Королевские ВВС держали в воздухе сильное прикрытие. Кроме нескольких «Бофайтеров», над кораблями кружили 16 «Спитфайров» 229-й и 249-й эскадрилий. Они рьяно атаковали итальянские истребители, но не сумели помешать пикировщикам положить еще одну бомбу под бортом танкера.

Эта бомба, вероятно, весила 500 кг. Она взорвалась в кильватерной струе «Огайо», резко толкнув его вперед. Валы были перекошены, а в корме появилась еще одна пробоина. Танкер и без того едва держался на воде, а теперь его положение стало критическим. KBBC уничтожили 1 Ju-87 и 1 Mc-202 без потерь со своей стороны. Они сумели отбить все последующие налеты. Впрочем, их было немного и проводились они слабыми силами. Но все равно казалось, что танкер больше не выдержит.

Однако это только казалось. «Огайо» выдержал, что делает честь американским судостроителям и говорит о прочности больших кораблей. Капитан Мэзон отправил новый рапорт Джерому. Он признавал, что танкер может в любой момент переломиться пополам. Но даже в этом случае следовало бы попытаться отбуксировать в порт носовую часть корабля, поскольку там находилось 75 % груза нефти.

Когда вражеские бомбардировщики улетели, корабли сопровождения снова начали действовать. «Брамхэм» осторожно подошел к левому борту «Огайо» и пришвартовался там. Добровольцы, включая спасенных с «Ваймарамы», «Мельбурн Стар» и «Санта-Элизы», а также матросов ВМФ, перешли на борт танкера, чтобы встать к уцелевшим орудиям и помочь в буксировке. Капитан-лейтенант Суэйн подвел «Пенн» к правому борту танкера и тоже пришвартовался. С эсминца прибыла новая партия спасателей с переносными помпами, чтобы попытаться откачать воду из машинного отделения «Огайо» и повысить запас плавучести. «Ледбюри» опять пристроился за кормой в качестве руля. «Рай» приготовился тащить танкер. Тральщики «Спиди», «Гебе» и «Хайт» образовали кольцо охранения.

Первая попытка буксировки сорвалась, потому что «Ледбюри» едва не намотал буксировочный трос на помятые винты «Огайо». Эсминец успел плавно отойти, и трос выбрали лебедкой. Усталость начала сказываться на людях, и это приводило к опасным ошибкам. Ничего странного в этом не было, так как все находились на боевых постах уже 3 дня и 2 ночи при постоянных атаках с воздуха и из-под воды. Можно лишь удивляться тому, как еще держался капитан Мэзон, на долю которого выпало столько испытаний. Капитан-лейтенанту Суэйну, командирам «Брамхэма» и «Ледбюри» досталось не меньше, однако они

продолжали руководить своими измученными экипажами с прежней настойчивостью и энергией. В подобных условиях ошибки были просто неизбежны. Измученное тело и затуманенный мозг уже не могли работать четко.

Вскоре после возобновления буксировки стало понятно, что упрямый норв «Огайо» не исправился. Несмотря на все старания «Ледбюри», танкер упрямо сворачивал в сторону. Когда миноносец пришвартовался к «Пенну», чтобы попытаться парировать снос, лопнули все буксиры, заведенные на «Рай». Группа снова остановилась.

Капитан 2 ранга Джером организовал новую попытку. Пришвартованные по бортам эсминцы дали малый вперед. И танкер все-таки пополз относительно прямо. Скорость повысили до 5 узлов, но капитан Мэзон предупредил, что его корабль может не выдержать. Продвижение к Мальте было мучительно медленным, а уровень воды в машинном отделении неотвратимо повышался. В полдень случилась новая беда. Один из буксирных концов «Брамхэма» начал расползаться, не выдержав напряжения. Под руководством старшего помощника лейтенанта маркиза Милфорд-Хэйвена трос отдали и завели новый. Изматывающее путешествие продолжилось.

Подводная лодка «Астериа» (старший лейтенант Паскуале Бельтраме) имела задачу уничтожить именно таких подранков. Поэтому Супермарина радировала ей:

«В 35 милях от маяка Гоцо по пеленгу 205° к Мальте движется на буксире танкер. Найдите и атакуйте».

Однако «Астериа» сама была обнаружена и атакована британским самолетом. Лодка получила небольшие повреждения и от поисков отказалась.

Под палящим средиземноморским солнцем маленький караван упорно шел вперед, и во второй половине дня на горизонте показались очертания Мальты. Южный берег острова постепенно приближался. Цель уже была видна, но по-прежнему не было никакой уверенности, что «Огайо» дотянет до нее. Воды вокруг острова, а особенно подходы к главной гавани, были густо засеяны минами. Единственный протраленный фарватер был длинным и несколько раз круто поворачивал в сторону. Изуродованный «Огайо» мог и не выдержать столько резких поворотов.

Когда процессия приблизилась к входу на фарватер у мыса Делимара, эсминцы начали сложную процедуру поворота, чтобы протиснуть 30000 тонн стали, нефти и воды через узкую щель в минных полях. Когда они стали разворачиваться влево, буксирные тросы не выдержали дополнительной нагрузки и лопнули с громким треском. Пришлось в тысячный раз заводить буксир, причем совсем рядом с опасной зоной.

К этому времени на помощь подошли новые корабли. На борту древнего буксира «Робуст» находился начальник порта, который взял на себя руководство процедурой. «Робуст» пришвартовался к танкеру и, извергая клубы дыма, попытался тащить его. Но ветерану это оказалось не по силам, танкер просто потащил его в сторону «Пенна». Отдать буксирный трос не удалось, и «Робуст» с грохотом врезался в эсминец, пробив ему борт выше ватерлинии. Попытка провалилась, «Робуст» отправили обратно в порт, а эсминцы снова взялись за дело.

Вскоре танкер удалось затолкнуть на протраленный фарватер. Однако уже начали сгущаться сумерки, и появились новые опасения. На экранах радаров возникла отметка от какой-то маленькой цели, похоже, следившей за ними. Это вполне могла быть вражеская подводная лодка.

На береговых батареях полковника Ч.Дж. Уайта была объявлена боевая тревога. Прожекторы обшаривали район к югу от фарватера, артиллеристы эскортных кораблей тоже заняли свои места у орудий. Если бы здесь действительно оказалась подводная лодка, она без труда потопила бы «Огайо», который был почти неподвижен. Вдобавок, силуэт танкера ясно обрисовывался на фоне береговых огней. Лишь сигнал с эсминца заставил армейцев погасить опасную иллюминацию.

Когда тральщик «Гебе» открыл огонь по цели, принятой за рубку подводной лодки, началось нечто вроде паники. Лишь срочный приказ помешал береговым 234-мм орудиям разнести тральщик на куски, так как они приняли его за противника. Новый переполох поднялся, когда на экранах радаров появились быстро движущиеся объекты, которые приближались с северо-запада. Но береговые батареи поставили огневой заслон у них на пути, и неизвестные корабли исчезли. Если верить документам противника, в это время рядом с Мальтой не было ни одного торпедного катера. Однако британские артиллеристы остались уверены, что сорвали последнюю попытку итальянцев добить несчастный «Огайо» прямо на фарватере. Если говорить о подводных лодках, то поблизости была одна «Астериа», да и ту загнал под воду самолет. За время похода лодка ничего не видела.

Ночью из Ла Валетты пришли новые помощники, в том числе буксиры «Карбин», «Корнейшн» и «Робуст», которые покинули гавань в 02.30. Помощь действительно была нужна, так как караван приближался к мысу Цонкор, где требовалось выполнить еще один крутой поворот. Очень аккуратно «Пенн» и «Брамхэм» постарались повернуть танкер. Когда маневр был наполовину закончен, «Огайо» снова

показал норы, затащив и себя, и оба эсминца прямо на минное поле.

К «Огайо» подошел «Ледбюри» и передал на борт 6-дюймовый трос, чтобы попытаться вытащить сразу 3 корабля. Ему помогали 2 катера, которые пытались подталкивать попавшиеся эсминцы. Изнурительная борьба была почти безрезультатной. Время шло, а корабли так и стояли на минах, совсем рядом с заветной гаванью.

В 06.00 положение изменилось к лучшему, так как с Мальты прибыли буксиры. Один встал спереди, другой сзади танкера, и «Огайо» двинулся дальше. К 08.00 корабли прошли входной створ, где их ждала торжественная встреча. Толпы мальтийцев высыпали на древние бастионы, играл оркестр. Но последняя миля казалась просто бесконечной. Палуба танкера почти скрылась под водой, корпус трещал при каждом движении. «Огайо» грозил разломиться и затонуть, заблокировав вход в гавань.

«Пенн» отдал буксир, и теперь рядом с танкером оставался только «Брамхэм», который протащил его последние несколько сот ярдов до стоянки. Отважный «Огайо» еле-еле полз к обломкам другого танкера — «Пламлиф». От него над водой виднелись только надстройки. Наконец и «Брамхэм» отдал швартовы, и к танкеру причалило вспомогательное судно «Боксол». Когда танкер встал на место, на него толпой бросились рабочие верфи с насосами и шлангами. Не теряя времени, они начали перекачку нефти, стараясь успеть до того, как «Огайо» окончательно затонет. «Боксол» тоже стал перекачивать драгоценное топливо в свои цистерны. Это была гонка со временем. Пока откачивалась нефть из носовых цистерн, кормовая часть танкера продолжала погружаться, грозя переломить корабль. К тому же рассвело, поэтому

приходилось считаться с опасностью налета вражеской авиации.

Это просто удивительно и необъяснимо, но ни Реджиа Аэронаутика, ни Люфтваффе даже не попытались сорвать разгрузку кораблей, которые добрались до гавани. «Рочестер Калс», «Мельбурн Стар» и «Порт Чалмерс» были уже полностью разгружены. Трюмы отважного «Брисбен Стара», который прибыл накануне под прикрытием «Спитфайров», тоже были почти пусты.

Как только последние галлоны нефти были откачаны из танков «Огайо», отважный корабль, выполнив свою задачу, лег на дно гавани Ла Валетты. Это означало конец операции «Пьедестал».



## **Глава 7**

### **На чашах весов**

#### **/**

Противник не предпринимал воздушных налетов на гавань Ла-Валетты, пока транспорты разгружались, хотя именно на такой случай англичане подготовили детально разработанный план. Для проведения операции «Сериз» предполагалось мобилизовать всех рабочих верфи, а также большинство свободных солдат гарнизона. План был рассчитан на большое количество транспортов, однако на Мальту прибыло всего 5 судов, на которых находились 32000 тонн генерального груза. Это было гораздо меньше, чем все надеялись, но все-таки остров мог перевести дух и продержаться еще 2 месяца.

Не менее важным, чем припасы, продовольствие и снаряды, был груз нефти «Огайо». Без него гарнизон вскоре потерял бы все возможности атаковать и защищаться. Поэтому капитан Мэзон, который упрямо отказывался признать поражение, вполне заслуженно был награжден Крестом Георга за свой выдающийся вклад в успешную проводку судна. Остальные капитаны и экипажи тоже получили награды за проявленные мужество и решительность. Действительно, моряки торгового флота проявили просто выдающуюся отвагу во время самых ужасных атак, которые когда-либо были обрушены на транспорты.

Один из моряков «Огайо» вспоминает трагические события последних часов.

«Во вторник во второй половине дня мы снова остались одни, только эсминец «Пенн» циркулировал вокруг нас по кругу радиусом около 200 ярдов. Другое торговое судно, «Дорсет», получило попадание и было оставлено экипажем. Оно стояло примерно в 6 милях от нас. В 13.00 «Пенн» попытался взять нас на буксир, но наш руль был заклинен в повернутом положении, поэтому мы могли только кружить на месте. Было решено оставить судно и вернуться после наступления темноты, когда придут дополнительные эскортные суда. «Пенн» забрал весь экипаж к себе на борт и продолжал ходить вокруг танкера. Во второй половине дня противник предпринял 3 налета, и 3 самолета были уничтожены истребителями с Мальты. Ни одна бомба в судно не попала.

В 17.00 мы вернулись на борт, в 18.00 два эсминца взяли нас на буксир, но появилась стая Ju-88, и одна бомба попала в машинное отделение. Я видел, как она летит, и успел убежать. Посмотрев вверх, я увидел рушащийся на нас огромный столб воды от близкого разрыва, а также снесенный вентилятор, и мне снова пришлось бежать прятаться. Вентилятор упал на гнездо бофорса, серьезно ранив одного из артиллеристов. Мы снова покинули судно.

Я спустился вниз и забрал личные вещи — фото Дориен, библию, молитвенник и кое-что, лежавшее рядом. Мы отправились на шлюпочную палубу и спустили шлюпки. Раненый артиллерист пока лежал в орудийном гнезде. Я спустил его на палубу и отнес в шлюпку. Затем я отправился к своей шлюпке, но она уже отчалила, оставив меня и капитана.

Подошел моторный катер и снял нас, забрав и других людей из шлюпки. Эсминцы «Пенн» и «Брамхэм» пришвартовались по бортам танкера и потащили его. Затем началась очередная воздушная атака, которую мы отбили. Тогда самолеты прикончили «Дорсет». Мы в конце концов прибыли на Мальту в 08.00 в субботу. На причале собралась ликующая толпа, армейский оркестр играл марш. Это было просто потрясаяще, мы почувствовали, что не зря проделали это путешествие. Старый танкер отвели на стоянку, и он сел на дно. Корма отломилась, но практически весь груз остался цел.

Спасшиеся на эсминцах проделали большую работу, очищая корабль. Было снято практически все, что можно было снять и что стоило снимать. Я обнаружил, что пропал мой чемодан. Исчезли даже простыни с постели!

Пока мы находились на Мальте, жить пришлось в бомбоубежище в доках. Там нас было около 80 моряков с различных кораблей. Я просто мечтал, чтобы поскорее наступил день, когда нам прикажут подняться на борт. Еда была скромной. За нашим столом сидели 32 человека, но мы получали всего 9 буханок хлеба, 1 фунт масла, полфунта чая, 2 фунта сахара и банку тушенки каждый день. Все постоянно были голодны, как волки».

\* \* \*

Осталось только определить цену. Первый Морской Лорд адмирал флота сэр Дадли Паунд в письме адмиралу Каннингхэму подвел итоги «Пьедестала»: «Мы заплатили дорого, но лично я думаю, что мы легко отделались, учитывая риск, на который были

вынуждены пойти и огромную концентрацию сил, с которой нам пришлось столкнуться».

Цена действительно была высокой. Из 14 гордых кораблей, которые совсем недавно покинули Клайд, 9 были потоплены, а 2 повреждены так сильно, что едва держались на воде. Остальные 3 получили повреждения различной тяжести. «Огайо» больше вообще никогда не выходил в море. Через некоторое время после разгрузки танкер отбуксировали на тихое место у брекватера в гавани Ла Валетты, где он разломился-таки пополам. Сначала его использовали в качестве склада и плавучей казармы, а в сентябре 1946 года отбуксировали в море и потопили артогнем. Остальные торговые суда вернулись домой только весной 1943 года. Британия с трудом могла выдержать потерю такого количества современных быстроходных транспортов. Их нехватка в течение всей войны была постоянной головной болью вооруженных сил и правительства. Ближе к концу войны стали чаще проводиться десантные операции, причем их размах все увеличивался, поэтому проблема приобрела особенную остроту.

Точно так же и Королевский Флот не мог закрыть глаза на понесенные потери. Операция «Пьедестал» оказалась самой дорогостоящей из всех средиземноморских конвоев, причем ее проводили в то время, когда каждый корабль шел на вес золота. Гибель «Игла», «Манчестера», «Каира» и «Форсайта» сама по себе была тяжелым ударом. Но вдобавок флот лишился «Индомитебла», «Нигерии», «Кении», «Итюриэла», «Вулверина» и «Пенна». Все они вышли из строя на долгое время.

Но потери не ограничились одними кораблями. Потери в личном составе среди моряков торгового и военного флотов тоже были тяжелыми. Черчилль упоминает цифру 350 офицеров и матросов. Хотя она

может быть несколько завышена, все равно она показывает, что «Пьедестал» обошелся дороже, чем несчастный PQ-17, который был уничтожен в июле.

Но потери флота не ограничились кораблями и их экипажами. Воздушные Силы Флота потеряли 13 самолетов в бою, а также 16 «Си Харрикейнов» затонувших на «Игле». Королевские ВВС потеряли 5 самолетов: 1 «Бофайтер» и 4 «Спитфайра». С того момента, как конвой оказался в пределах досягаемости самолетов с Мальты, и до того, как оставшиеся корабли вошли в гавань, — 32 часа светлого времени, истребители KBVC совершили 414 вылетов: 292 вылета «Спитфайров» с малым радиусом, 97 «Спитфайров» с дальним радиусом, 25 «Бофайтеров».

Неудивительно, что, сравнивая свои собственные потери, с тяжелыми английскими, итальянцы торжественно объявили о своей крупной победе. Они потеряли только подводные лодки «Кобальто» и «Дагабур», «Гиада» была тяжело повреждена. Самой серьезной потерей стали 2 крейсера, поврежденные «Анброукеном». Однако итальянцы имели все основания заявить, что корабли только повреждены, а не потоплены.

В действительности картина была несколько иной. Если все корабли Королевского Флота были легко отремонтированы и приняли участие во многих боях, то ни один из итальянских крейсеров больше в море не выходил. Тяжелый крейсер «Больцано» ушел в Специю на ремонт, но ремонт шел очень медленно, и после капитуляции Италии немцы захватили его. Однако и они не сумели отремонтировать крейсер, в июне 1944 года он был затоплен в гавани британскими «чериотами».

«Муцио Аттендоло» повезло не больше. В Неаполе он попал под серию сильных воздушных налетов, и в ночь на 2 декабря 1942 года был потоплен

американскими бомбардировщиками. Тем не менее следует признать, что «Битва в середине августа», как ее называли итальянцы, стала победой для Оси, особенно для легких сил итальянского флота. Италия никогда не считалась крупной морской державой и проиграла все правильные сражения, вне зависимости от соотношения сил. Но операции легких сил развивались совсем иначе. Итальянский флот вполне оправданно может гордиться дерзкими операциями человекоуправляемых торпед, торпедных катеров MAS и других малых кораблей. Среди их достижений числятся потопление тяжелого крейсера «Йорк», повреждение линкоров «Куин Элизабет» и «Вэлиант», уничтожение многих кораблей конвоя «Пьедестал».

Итальянская пресса ни секунды не сомневалась, кто одержал победу. Передаваемые по радио бюллетени кричали о том же. Например, 13 августа они объявили о многочисленных успехах, и по мере развития операции список потопленных судов рос. 13 августа итальянское радио сообщило:

«Наши подводные лодки, торпедные катера, эскадрильи горизонтальных и пикирующих бомбардировщиков, торпедоносцы и множество истребителей провели несколько массированных атак, поразив бомбами и торпедами многие корабли конвоя, несмотря на яростный огонь и сопротивление вражеских истребителей.

В бою были достигнуты следующие результаты:

Наш флот потопил 1 крейсер и 3 парохода;

Наша авиация потопила 1 крейсер, 1 эсминец и 3 парохода;

Германские силы потопили авианосец «Игл» и 4 парохода.

Многие транспорты и военные корабли были повреждены, уничтожены 32 вражеских самолета. Не вернулись 13 наших самолетов».

Бюллетень 809 на следующий день рисовал все в еще более радужных тонах:

«На Средиземном море новые атаки вражеских кораблей, которые уцелели вчера, привели к дополнительным успехам.

Подводные лодки и торпедные катера потопили 1 крейсер, 1 эсминец и 3 парохода;

Торпедоносцы и бомбардировщики потопили 4 парохода и повредили торпедой линкор;

Немецкая авиация потопила 4 парохода.

Корабль, поврежденный 11 августа подводной лодкой «Уаршиек» и вернувшийся в Гибралтар, оказался авианосцем «Фьюриес». Среди потопленных крейсеров был «Манчестер».

15 августа бюллетень 810 сообщил:

«В течение дня продолжались операции против рассеявшихся вражеских кораблей. Торпедный катер взорвал с близкой дистанции вражеский эсминец. Соединение пикировщиков потопило большой военный корабль. Группа торпедоносцев торпедировала крейсера, а другая повредила линкор».

Преувеличения в военное время дело обычное, особенно часто обе стороны объявляли о потоплении тех или иных кораблей своими летчиками. Это вполне понятно. Пилот бомбардировщика — с большой высоты, сквозь облака разрывов зенитных снарядов, на высокой

скорости — вряд ли сумеет отличить близкий разрыв от прямого попадания. Снова и снова летчики союзников объявляли о потоплении вражеских кораблей только для того, чтобы, по словам американского историка, обнаружить, что они возродились к следующему бою.

Как правило, летчики обеих сторон не были подготовлены к атакам военных кораблей. Большинство из них было способно нанести удар по огромной неподвижной цели, вроде Гамбурга, Дрездена или Токио, но ведь такую цель легко обнаружить, она не выполняет маневров уклонения, а на следующий день легко поверить результаты налета. Лишь некоторые части, вроде германской LG 1, были обучены действиям против кораблей. В действительности, англичане в своих заявлениях были ничуть не более точны, чем противник. Утверждение, что летчики ВСФ сбили 39 бомбардировщиков, совершенно неправильно, однако оно повторяется раз за разом в различных работах. Вероятно, это стало результатом поздравительной телеграммы Уинстона Черчилля, отправленной во время битвы, еще до того, как стали известны все факты.<sup>[25]</sup> В то время эта цифра считалась окончательной, однако после войны официальный британский историк сухо отметил: «Наши заявления превысили реальные достижения». Но, несмотря на это, можно встретить и еще более высокие цифры. Также неоднократно утверждалось, что потоплен по крайней мере 1 торпедный катер и вероятно потоплены еще 2, хотя на самом деле не погиб ни один. Немцы признавали, что их катера встретили сильное сопротивление, поэтому они «не могли стоять и ждать, пока затонет атакованный корабль». Вероятно, это объяснило бы и завышенные британские претензии.

Итальянцы успели опубликовать несколько прекрасных книг, детально описав свои военные



операции. История ВВС, написанная генералом Джузеппе Санторо, совершенно объективна в части описания боя и подведения итогов, что является резким контрастом с преувеличенными заявлениями, сделанными Реджиа Аэронавтика во время войны. Санторо приписывает неудачу многих итальянских воздушных атак тому, что они были подготовлены наспех, а также элементарному невезению. В качестве примера он приводит попадания в «Викториес», потерю радиоуправляемого самолета с взрывчаткой. Он напоминает, что «Порт Чалмерс» случайно зацепил торпеду своим параваном. Эти случаи являются доказательством того, что корабль может избежать гибели или тяжелых повреждений совершенно случайно.

Все это совершенно справедливо в описанных им случаях, но в любой кампании или битве имеется элемент везения. Но не одна только удача позволила конвою выдержать сильнейшие воздушные атаки 12 августа почти без потерь. Авиация Оси потерпела поражения в результате блестящих действий пилотов ВСФ и плотного зенитного огня, который вели британские корабли. Свой вклад внесли стойкость и отвага моряков торговых судов, которые безукоризненно выполняли сложные маневры, несмотря на противодействие врага.

Санторо делает вывод, что отмена атаки итальянской крейсерской эскадры, намеченной на утро 13 августа, означала, что «Британский флот добился стратегического успеха». Прибытие 5 судов в Ла Валетту, особенно поврежденного танкера, «стало значительным вкладом в их победу».

В отношении Люфтваффе историческая секция британского министерства авиации отмечает: «Нельзя не учитывать последствия операции «Пьедестал» для численности и состояния Люфтваффе. Они прямо

повлияли на наступление Роммеля под Алам Хальфой, первоначально намеченное на 26 августа». Дж. Ричард Смит в книге «Группа 66» пишет: «Интересно отметить, что количество исправных самолетов в обоих подразделениях (KGr.606 и KGr.806), имевшихся 20 августа, очень мало, примерно половина общей численности на этот день».

Действительные потери Люфтваффе были подсчитаны и перечислены в детальных списках, однако эти списки составлялись много позднее, и не все погибшие самолеты отнесены на тот день, когда они не вернулись. Многие самолеты, погибшие над морем, оказались в графе «погибшие без вести», потому что их судьба не была известна точно. К тому же даже данные Бундесархива не являются полными. Однако на основании имеющихся источников можно подсчитать часть потерь. Например, 10 августа зарегистрирована гибель 2 бомбардировщиков Ju-88A-4, которые участвовали в вечерней атаке конвоя. Это были № 1572 из KGr.806, базирующейся в Катанье (пилот — лейтенант Питч) и № 140066 из 9-й эскадрильи KG 77 (пилот — Гельмут Штройбал). На следующий день погиб со всем экипажем Ju-88A-4, который пилотировал Арно Копишель. Напряженность воздушных боев достигла пика 12 августа, и потери немцев резко возросли. I/LG 1 за один день потеряла 3 самолета: № 140105 (пилот — капитан Вернер Любен), № 0074 (пилот — Вальтер Бастиан), № 5600 (пилот — Вернер Фогт). II/LG 1 тоже потеряла 3 Ju-88: № 2203 (пилот — обер-лейтенант Гельмут Герлих), № 140090 (пилот — лейтенант Ганс Гедрих), № 140197 (пилот — Зигфрид Фиелер). Потеря 6 самолетов для этого отборного соединения, специально подготовленного для борьбы с кораблями, стала тяжелым ударом.

9-я эскадрилья KG 54 под командованием обер-лейтенанта Вольфганга Шульца из Катании атаковала и

потопила «Ваймараму». Во время этой атаки самолет самого Шульца получил столько пробоин, что едва держался в воздухе. Еще 2 самолета вернулись только чудом.

До сих пор бытует убеждение, что во время налета, когда был поврежден «Индомитебл», только что взлетевшие «Си Харрикейны» сумели сбить после атаки 5 Ju-87. Но по документам StG 3, она за всю операцию потеряла только 2 «Штуки»!

Хотя документы противника неточны, не приходится сомневаться, что заявления союзников сильно завышены. И уж разумеется, все сбитые «Штуки» были немецкими. В действительности итальянские пикировщики понесли гораздо более серьезные потери, так как они атаковали слишком смело, несмотря на потерю большинства истребителей сопровождения еще до начала атаки. Генерал Б.А. Антонио Кумбат рассказал автору:

«Я потерял обоих своих ведомых, Кремонези и Касаволу, и их стрелков. Никто не видел, где и как они погибли. Я знаю только, что потерял двух молодых и энергичных пилотов из своего маленького подразделения, которые встретили смерть, отважно атакуя врага. 9 самолетов вылетели с Пателлерии, но только 8 прибыли на randevu над конвоем, потому что Тонелли был вынужден вернуться из-за неполадок с мотором. Несмотря на все усилия наших истребителей прикрытия, только 4 самолета вернулись в Кастельвентрано. Самолеты Рицци и Мелотти были повреждены, и они снова сели на Пантеллерии; Кремонези и Касавола не вернулись, потому что были сбиты зенитным огнем кораблей.

Во время второй атаки утром 13 августа мы снова вылетели девяткой. Через час Гаротти и его стрелок Де Роза были вынуждены сесть на Пантеллерии из-за отказа мотора, а 2 «Штуки» не вернулись из этого вылета: Раймондо со стрелком Таработти и Савини со стрелком Пателла. То, что случилось со второй парой, является одной из самых невероятных историй за всю войну.

Они попали под сильнейший зенитный огонь с кораблей конвоя в тот момент, когда выходили из пике. Зенитки разворотили мотор и водяной радиатор. Снаряд попал в кабину, прошел кран подачи топлива и взорвался на приборной панели. У Савини не было иного выбора, как садиться на воду. Их высота была слишком мала, чтобы прыгать с парашютами. В результате удара о воду, «Штука» подпрыгнула, перевернулась и шлепнулась в воду брюхом вверх с высоты около 20 метров. В этот момент Пателла успел выбросить спасательный плотик, и они вместе с Савини выбрались из кабины. Волны и сильное течение понесли Пателлу прочь. Савини не умел плавать, но к счастью для себя упал рядом с перевернувшейся «Штукой» и сумел взобраться на нее. Самолет постепенно тонул, тяжелый мотор первый утащил под воду нос машины. Савини взобрался на хвост, а когда тот скрылся под водой, обнаружил, что рядом болтается сброшенный Пателлой спасательный плотик. Кое-как Савини сумел взобраться на него. Однако он остался один в бескрайнем море, так как Пателлу нигде не было видно.

Кампари со своим стрелком Гуарино поняли, что произошло. Маневрируя среди множества

разрывов зенитных снарядов, они подлетели поближе к своему товарищу и сбросили ему свой собственный плотик. Пателла увидел, как он летит в воду и падает совсем недалеко. Однако он не сумел доплыть до плотика! Он устал. Пателла сбросил башмаки и снял летный комбинезон, но за это время изрядно нахлебался соленой воды. Теперь он лежал на спине, медленно впадая в полузабытье.

Через час или около того, он очнулся, так как услышал над головой рев мотора «Штуки». Не веря самому себе, но посмотрел вверх. Это был командир его эскадрильи Стринга. Он сел в Кастельвентрано на самолете, напоминавшем решето, ствол пулемета в правом крыле болтался на ниточке. Он приказал заправить более или менее исправную «Штуку» и один, без истребительного сопровождения, взлетел и вернулся к месту боя со своим верным стрелком Больоне, чтобы попытаться найти спасшихся летчиков.

Савини на своем спасательном плотике тоже увидел «Штуку» и выпустил 2 ракеты, чтобы привлечь внимание, но напрасно. Зато их увидел Пателла и сумел обнаружить, где находится его пилот. Они были совсем недалеко, но волны мешали им видеть друг друга. Пателла окликнул Савини, который ответил через несколько минут. Ориентируясь на крики, Палетта сумел доплыть до плотика и взобрался на него.

Они снова объединились, но теперь их несло куда-то по воле волн. Прошло довольно много времени, и они увидели плотик, сброшенный им Кампари и Гуарино. Савини и Пателла подгребли к нему, но, увы, плотик оказался

разорванным. Они смогли только забрать весла, запас продуктов, ракетницу и ракеты к ней.

Они уже провели на плотике 5 или 6 часов, пытаясь грести в общем направлении на северо-запад, где в 50 милях находилась Пантеллерия. Однако течение упорно относило их на юго-запад. Время шло, солнце уже начало садиться, как вдруг они услышали свист, но при этом не видели рядом никого и ничего! Свист повторился, и теперь итальянцы заметили пляшущую на волнах голову на расстоянии примерно 100 метров. Они подгребли поближе и закричали, чтобы человек назвал себя. Сначала они не получили никакого ответа, и не удивительно, ведь пловец не знал ни слова по-итальянски. Это был штурман «Бофайтера» МакФралеин, который успел выпрыгнуть с парашютом, когда его самолет был сбит итальянскими истребителями. Пилот Джей погиб. Сам МакФралеин уже долго плавал в полном одиночестве, как вдруг ехидной судьбе захотелось столкнуть вместе троих сбитых летчиков!

Савини и Пателла помогли ему взобраться на плотик. Они обнаружили, что МакФралеин ранен в колено, но рана была несерьезной. В результате трое смертельно измученных врагов без сил валялись на плотике, не пытаясь убить друг друга. Более того, они дружно стали грести к общей цели, боясь с капризными течениями Средиземного моря».

На следующий день последовал новый вылет, теперь уже был вынужден садиться на воду сам Кумбат со своим стрелком. К счастью, их спасли, но им предстояли еще более невероятные приключения. Увы,

у нас просто нет места рассказать всю эту фантастическую историю, в которой оказались замешаны французские и немецкие летчики, несколько невероятных спасений и угон гидросамолета.

Итальянское Верховное командование изучило отчет Супермарины об операции. Итальянцы понимали важность конвоя для союзников, что было видно по неслыханно сильному сопровождению и большому тоннажу драгоценных торговых судов. Но легкие силы итальянского флота, несмотря на сильный эскорт, внесли несомненный вклад в разгром конвоя, потопив 2 крейсера и 4 транспорта, повредив еще 4 или 5 транспортов и 1 эсминец.

Германский адмирал, командовавший на этом театре, был более честен в своем послевоенном отчете:

«Корабли прорывавшегося конвоя 13 августа возле мыса Бон были эффективно атакованы германо-итальянскими ВВС. Для наблюдателей на континенте потери англичан выглядели как крупная победа Оси. В таком ключе они и подавались пропагандой.

Но в действительности все обстояло немного иначе. Несмотря на эти успехи, авиация не смогла помешать английским кораблям, в том числе 5 транспортам, дойти до Ла Валетты. Поэтому противник сумел добиться стратегического успеха, несмотря на то, во что ему это обошлось.

Хотя британская операция не была поражением для Оси, однако она стала очень серьезной неудачей, последствия которой сказались в будущем».

Под этими словами могли бы подписаться английские власти и тогда, и сейчас. Особенно

радовался Уинстон Черчилль, и у него имели для этого причины. У него уже было очень неприятное объяснение с маршалом Сталиным, так как на лето русские конвои были задержаны после разгрома PQ-17. В это же время пал Тобрук, что стало страшным ударом для Черчилля. Если бы «Пьедестал» не увенчался стратегическим успехом, как было объявлено, Мальта вполне могла пасть в ближайшие недели, и это было бы очень болезненно для Англии и еще более ощутимо для военного кабинета, который тоже мог пасть после серии столь крупным поражений. Черчилль писал:

«Награда оправдала заплаченную цену. Получив продовольствие, боеприпасы и другое важнейшее снабжение, Мальта восстановила свою силу. Подводные лодки вернулись на остров и вместе с ударными частями Королевских ВВС восстановили свое господство в центре Средиземного моря».

Дело обстояло не совсем так. 10-я флотилия подводных лодок имела ту же численность и до августа. Численность авиации на Мальте достигла максимума лишь несколько недель спустя. Тем не менее, если бы «Пьедестал», а особенно «Огайо», не прорвались, подводные лодки вскоре пришлось бы увести с Мальты. Единственными кораблями на острове, кроме тральщиков, были «Пенн», «Ледбюри» и «Брамхэм». Однако никто даже не собирался оставить эти поврежденные эсминцы в качестве ударного соединения, хотя они и находились в готовности к выходу. Они задержались на Мальте только для того, чтобы пополнить запасы и заправиться, после чего ушли в Гибралтар, куда и прибыли 21 августа.

Бойцы обеих сторон проявили исключительную смелость. То, что сделали англичане, стараясь провести



конвой, и то, что сделал противник, пытаюсь этому помешать, не нуждается в лишних похвалах. И все-таки британские отчеты об этой битве нельзя назвать объективными.

Кадет Уэйн, находившийся на «Брисбен Стар», передал автору отчет об этих событиях. Впрочем, вряд ли он мог все видеть и все слышать.

«По боевому расписанию я должен был помогать корабельному связисту, команде связистов ВМФ, а также исполнять обязанности посыльного при капитане. В случае необходимости я мог пускать скоростные воздушные мины или неуправляемые ракеты, хотя специально не обучался работе с этими установками.

Я помогал составлять официальный рапорт на основании записей в бортовом журнале «Брисбен Стар», и этот рапорт был положен под сукно. После возвращения в Англию все члены экипажа были вынуждены дать подписку о неразглашении. Все материалы, касающиеся конвоя, были конфискованы, включая даже экземпляры «Таймс оф Мальта», в том числе и знаменитый номер, подготовленный к предполагавшейся капитуляции. Младший механик Парлор попытался спрятать личный дневник, но был разоблачен и получил 10 лет тюрьмы.

Общепринятая история «Брисбен Стар» на самом деле выдумана бойким на язык Таффрэйлом. Однако попытка мятежа и призывы были вычеркнуты, как и содержание радиogramм, отправленных перед прорывом вдоль берега Туниса к Мальте. В одной из газет Буэнос-Айреса появилась статья, в которой

капитан Райли обвинял собственный экипаж в трусости. Это очень темная история, так как все люди действовали вместе. Я всегда думал, что мнение капитана Райли слишком жесткое и неоправданное, ведь в конце концов корабль сумел прорваться на Мальту.

Капитан Райли был награжден Орденом за выдающиеся заслуги, как и остальные капитаны торговых судов, исключая капитана Мэзона, который был награжден Крестом Георга. Ордена за выдающиеся заслуги были вручены немедленно. Это был первый случай, когда капитаны торговых судов получили этот орден. Старшие помощники были награждены Крестами за выдающиеся заслуги, что также произошло впервые. Все моряки и солдаты военных команд были награждены медалями, сигнальщики и матросы-артиллеристы получили Медали за выдающиеся заслуги. (Капитан Райли резко протестовал против этого, так как некоторые матросы сбежали со своих постов, когда корабль был торпедирован, и попытались уплыть на шлюпках.)»

Дэвид Ройл описывает чувства моряков «Харибдиса», когда они позднее посмотрели пропагандистский фильм. Особенно их взбесил слащавый голосок комментатора, что было характерно для низкопробной британской пропаганды того времени.

«Старпом прокрутил для экипажа в столовой фильм «Мальтийский конвой». Ужасная картина. Этот корабль был единственным, который прорвался на Мальту без потерь. Из 15 торговых судов только 5 дошли до гавани, и один из них

был потоплен бомбами уже там. Съёмки были превосходными, но комментатор просто зануден. Он слишком много долдонил про «наших отважных парней». Разумеется, крайне трудно описать мужество и отвагу, но уж точно, это следует делать без таких затрепанных штампов».

Относительно проведения самой операции вице-адмирал Сифрет писал:

«Потери, которые понесло Соединение F, были исключительно тяжелыми, а количество транспортов, достигших Мальты, было разочаровывающе малым. Но я не могу обвинять личный состав флота, находившегося под моим командованием, за то, что не удалось достигнуть лучших результатов. Наоборот, командиры превозносили высокий дух и усердие, показанные экипажами, ведь многие моряки были молоды и не имели никакого боевого опыта. Я могу лишь присоединиться к этим похвалам. Особо мне хотелось бы отметить тех, кто находился в нижних отсеках во время атак подводных лодок, самолетов и торпедных катеров. Задача Соединения X всегда была трудной и опасной. Увы, на него почти сразу обрушилась серия несчастий, которые склонили чашу весов на сторону противника. Тем не менее, они следовали дальше непоколебимо и решительно, отбивая атаки подводных лодок, торпедных катеров и самолетов. Они провели 5 своих подопечных на Мальту и прорвались обратно в Гибралтар. Совершив это, они показали стойкость и решительность, которыми можно гордиться. Отдельной благодарности

заслуживает смелый и решительный командир контр-адмирал Г.М. Барроу. Похвалы заслуживают экипажи военных кораблей, но прежде всего следует отметить смелость и стойкость шкиперов, офицеров и матросов торговых судов. Упорство, с которым эти корабли прорывались к Мальте, несмотря на все атаки, слаженно выполняли все маневры, как хорошо подготовленная эскадра, было просто потрясающим. Многие из этих прекрасных людей и их корабли погибли, но их деяния навсегда сохранятся в памяти тех, кому посчастливилось плыть вместе с ними».

Нельзя более красноречиво воздать хвалу морякам торгового флота. Они провели сотни и тысячи конвоев за 6 бесконечных лет войны на море, и всегда демонстрировали эти качества, которые для британской нации считаются совершенно естественными. Во время Фолклендской войны они снова показали несгибаемую стойкость, но наград не дождались. У политиканов слишком короткая память.

## II

Так оправданны были эти потери, как утверждал Черчилль, или нет? Если считать, что без этого конвоя Мальта пала бы, тогда, конечно, да. Уже 28 августа Объединенный комитет начальников штабов решил забрать с Мальты пехотный батальон и пулеметную роту для использования в другом месте — настолько улучшилось положение. Не было никаких признаков того, что противник собирается высадить десант на остров, как это было в мае.

Все немецкие и итальянские парашютные части, имевшиеся на Средиземноморском театре, либо уже находились в Египте, либо направлялись туда. В портах Италии и Сицилии не сосредотачивались транспорты для перевозки десанта. Все 300 немецких транспортных самолетов Ju-52 были полностью задействованы для перевозки войск и снабжения для танковой армии Роммеля, которая рвалась к Каиру и Суэцкому каналу.

Для захвата Мальты требовалась серьезная перегруппировка сил, которая заняла бы по крайней мере месяц. Но это уже считалось маловероятным.

Тем временем на острове лорд Горт смог объявить о том, что продуктовые пайки будут немного увеличены. Это было символическое увеличение, продуктов все равно не хватало, но это было указанием, что самое плохое осталось позади. Теперь островитяне могли с надеждой смотреть в будущее. Горт добавил: «Недавно мы видели, что 4 транспорта и танкер прибыли на Мальту. Это самое большое количество судов, прибывшее в Гранд-Харбор с сентября прошлого года. Ни одно зрелище не может радовать нас так же, как прибытие конвоя после долгих недель тревожного ожидания. Мы все понимаем, что это огромное достижение. И это было сделано, благодаря неустрашимой отваге и решительности Королевского Флота и торгового флота».

Сразу после этого британские торпедоносцы и подводные лодки начали стягивать петлю на морских коммуникациях противника. Командование Оси опять было вынуждено направлять конвои в Северной Африку через Грецию, Коринфский канал и Крит. Это был большой крюк, на несколько дней увеличивающий переход. Противник настолько преувеличивал возможности Мальты, что многие корабли по 3 или 4 раза возвращались в итальянские порты, после того как были замечены нашими самолетами-разведчиками. В

августе 35 % всех грузов не попали в Африку. В сентябре, когда Королевские ВВС смогли организовать по 15 вылетов бомбардировщиков в неделю, а флот постоянно держал в море 6 или 7 подводных лодок, 100000 тонн грузов, отчаянно нужных Роммелю, отправились на морское дно. Британский историк Роскилл пишет:

«В октябре давление на коммуникации противника достигло максимума. Все виды оружия, особенно наши подводные лодки и самолеты, атаковали линии снабжения противника, ведущие в Африку. Потери тоннажа круто пошли вверх, Роммель лишился драгоценного топлива и снабжения в самый критический момент».

Именно это позволило генералу Монтгомери 23 октября начать свое сокрушительно наступление под Эль-Аламейном. Его противник жестоко страдал от хронической нехватки снабжения, а в последующие месяцы положение немцев еще более ухудшилось. Быстрое наступление на суше привело к значительному облегчению положения на море. В ноябре осада Мальты была окончательно снята. С востока прошел конвой «Стоунэйдж», противодействовать которому у Оси уже не было сил.

«Мальта была скалой, о которую разбились все наши надежды на Средиземном море».

Это заявление официальных итальянских историков служит лучшей эпитафией морякам, которые погибли в боях во время проводки конвоя WS-5.21 — «Пьедестал».

# Приложения

# **Приложение 1**

## **Торговые суда конвоя WS-5.21**

Коммодор конвоя — коммодор Э.Г. Винеблз

«Альмерия Лайкс» капитан У. Гендерсон  
7773 тонны

«Брисбен Стар» капитан Ф.Н. Райли  
12791 тонна

«Клан Фергюсон» капитан А.Р. Коссар  
7347 тонн

«Девкалион» капитан Р. Браун  
7516 тонн

«Эмпайр Хоуп» капитан Г. Уильямс  
12688 тонн

«Дорсет» капитан Дж. К. Такетт  
10624 тонны

«Гленорчи» капитан Г. Лесли  
8982 тонны

«Мельбурн Стар» капитан Д.Р. Макфарлейн  
12806 тонн

«Огайо» капитан Д. Мэзон  
9514 тонн

«Порт Чалмерс» капитан Г.Г. Пинки  
8535 тонн

«Рочестер Касл» капитан Р. Рен  
7795 тонн

«Санта-Элиза» капитан Т. Томпсон  
8379 тонн

«Ваймарама» капитан Р.С. Пирс  
12843 тонны

«Вайранги» капитан Г.Р. Гордон  
12400 тонн



## **Приложение 2**

### **Британские соединения**

Соединение F Все соединение в целом

Соединение P Конвой и эскорт, от Англии до рандеву

Соединение M «Викториес», «Аргус» и эскорт, от Англии до рандеву

Соединение J «Игл» и эскорт, от Гибралтара до рандеву

Соединение K «Индомитебл» и эскорт, от Фритауна до рандеву

Соединение G Авианосцы и эскорт, после рандеву для операции «Берсерк»

Соединение R Танкеры и эскорт

Соединение W «Эббидейл» и эскорт, для операции «Берсерк»

Соединение X Эскорт до Мальты

Соединение Z Соединение F минус Соединение X

Соединение Y Конвой и эскорт, от Мальты до Гибралтара

Соединение Z

Линкоры:

«Нельсон» капитан 1 ранга Г.Б. Джеком

вице-адмирал сэр Невилл Сифрет

«Родней» капитан 1 ранга Дж. У. Риветт-Карнак

Авианосцы:

«Викториес» капитан 1 ранга Г.У. Боуэлл

контр-адмирал сэр А.Л. Сент-А. Листер

«Индомитебл» капитан 1 ранга Т.Г. Трубридж

«Игл» капитан 1 ранга Л.Д. Макинтош

«Фьюриес» капитан 1 ранга Т.О. Бултил

Легкие крейсера:

«Феб» капитан 1 ранга Ч.П. Френд

«Сириус» капитан 1 ранга П.У.Б. Брукинг

«Харибдис» капитан 1 ранга Г.А.У. Фолькер

Эсминцы:

«Лэфорей» капитан 1 ранга Р.М.Дж. Хаттон

«Лайтнинг» капитан 2 ранга Г.Г. Уолтерс

«Лукаут» капитан-лейтенант Ч.П.Ф. Браун

«Квентин» капитан-лейтенант Э.Г.П. Нобл

«Сомали» капитан 2 ранга Э.Н.В. Карри

«Эскиммо» капитан 2 ранга Э.Г. Ле Гейт

«Тартар» капитан 2 ранга Сент-Дж. Р.Дж. Тэрвитт

«Итюриэл» капитан-лейтенант Д.Г. Мейтланд-

Макгилл-Крайтон

«Энтилоуп» капитан-лейтенант Э.Г. Синклер

«Уишарт» капитан 2 ранга Г.Г. Скотт

«Ванситтарт» капитан-лейтенант Т. Джонстон

«Уэсткотт» капитан 2 ранга И.Г. Бокетт-Пью

«Рестлер» лейтенант Р.У.Б. Лакон

«Зетланд» лейтенант Дж. В. Уилкенсон

«Уилтон» лейтенант А.П. Нортли

Соединение X

Легкие крейсера:

«Нигерия» капитан 1 ранга С.Г. Патон

контр-адмирал Г.М. Барроу

«Кения» капитан 1 ранга А.С. Рассел

«Манчестер» капитан 1 ранга Г. Дрю

«Каир» капитан 1 ранга Ч.К. Харди

Эсминцы:

«Ашанти» капитан 2 ранга Р.Г. Онслоу

«Интрепид» капитан 2 ранга Э.А. де В. Киткат

«Икарес» капитан-лейтенант Ч.Д. Мод  
«Форсайт» капитан-лейтенант Р.А. Фелл  
«Фьюри» капитан-лейтенант Ч.Г. Кэмпбелл  
«Патфайндер» капитан 2 ранга Э.А. Гиббс  
«Пенн» капитан-лейтенант Дж. Г. Суэйн  
«Дервент» капитан 2 ранга Р.Г. Райт  
«Брамхэм» лейтенант Э.Ф. Бейнс  
«Бичестер» капитан-лейтенант С.У.Ф. Беннеттс  
«Ледбюри» капитан-лейтенант Р.П. Хилл

Эскорт для Соединения Y

Эсминцы:

«Матчлесс» капитан-лейтенант Дж. Мойлэм  
«Бэдсуорт» лейтенант Г.С.Т. Грей

Соединение R

Эскадренные танкеры:

«Браун Рейнджер» шкипер Д.Б.К. Ральф  
«Динглдейл» шкипер Р.Т. Датчи

Корветы:

«Джонкил» капитан-лейтенант Р.Э.Г. Партингтон  
«Гераниум» капитан-лейтенант Э. Фоксхолл  
«Спиреа» капитан-лейтенант Р.С. Миллер  
«Колтсфут» лейтенант почтенный У.К. Рус  
«Вальвония» лейтенант Г.М.М. Робинсон

Приданы для «Берсерка»

Авианосец:

«Аргус» капитан 1 ранга Г.Т. Филип

Соединение W

Эскадренный танкер:  
«Эббидейл» шкипер А. Эдвардс

Корветы:  
«Бэрдрок» капитан-лейтенант Э.Г. Лайнс  
«Армериа» лейтенант М. Тодд

Переданы их сил Западных Подходов

Эсминцы:  
«Кеппел» капитан 2 ранга Дж. Э. Брум  
«Малкольм» капитан 2 ранга А.Б. Рассел  
«Амазон» капитан-лейтенант лорд Тейнхэм  
«Веномес» капитан 2 ранга Г.У. Фолкон-Стюард  
«Вулверин» капитан-лейтенант П.У. Греттон  
«Видетт» капитан-лейтенант Э.Н. Уолмсли

Базировались на Мальте

17-я флотилия тральщиков капитан 2 ранга А.Э.  
Доран

«Спиди» капитан-лейтенант А.Э. Доран  
«Рай» лейтенант Дж. А. Пирсон  
«Хебе» капитан-лейтенант Г. Моуэтт  
«Хит» капитан-лейтенант Л.Б. Миллер

3-я флотилия моторных катеров:  
ML-121 капитан-лейтенант Э.Дж. Страуглер  
ML-126  
ML-134  
ML-168  
ML-459  
ML-462

Подводные лодки:

10-я флотилия (Мальта) капитан 1 ранга Г.У.Г  
Симпсон

«Сафари» капитан 2 ранга Б. Брайант

«Анброукен» лейтенант А.К.Г Марс

«Апроуар» лейтенант Дж. Б. Кершо

«Алтимейтум» лейтенант П.Р. Харрисон

«Анраффлд» лейтенант С.Дж. Стивенс

«Атмоуст» лейтенант Э.У. Лэнгридж

«Юнайтед» лейтенант Т.Э. Барлоу

«Уна» лейтенант Д.С.Р. Мэзон

Р-222 капитан-лейтенант Э.Дж. Маккензи

## **Приложение 3**

### **Воздушные Силы Флота**

«Викториес»

16 «Фулмаров» 809-я эскадрилья (лейтенант Э.Г. Сэведж)

884-я эскадрилья (лейтенант Н.Г. Хэллетт)

5 «Си Харрикейнов» 885-я эскадрилья (лейтенант Р.Г.П. Карвер)

12 «Альбакоров» 832-я эскадрилья (капитан-лейтенант У.Дж. Лукас)

«Индомитебл»

9 «Мартлетов» 806-я эскадрилья (лейтенант Р.Л. Джонстон)

22 «Си Харрикейна» 800-я эскадрилья (капитан-лейтенант Дж. М. Брюэн)

880-я эскадрилья (капитан-лейтенант Ф.Э.У. Тодд)

16 «Альбакоров» 827-я и 831-я эскадрильи (капитан-лейтенант Д.К. Бьюкенен-Данлоп)

«Игл»

16 «Си Харрикейнов» 801-я эскадрилья (капитан-лейтенант Р. Брабнер)

4 «Си Харрикейна» 813-я эскадрилья

«Аргус»

6 «Си Харрикейнов» 804-я эскадрилья (капитан морской пехоты А.Э. Марш)

«Фьюриес»

42 «Спитфайра V»

4 «Альбакора» 823-я эскадрилья

Аэродром Халь-Фар (Мальта)

27 «Альбакоров» 828-я эскадрилья (лейтенант Г.М. Хейнз)

1 «Суордфиш» 830-я эскадрилья (капитан морской пехоты К.Л. Форд)

## **Приложение 4**

### **Королевские ВВС**

Вице-маршал авиации сэр Кейт Парк

Истребители:

126-я эскадрилья «Спитфайры»  
185-я эскадрилья «Спитфайры»  
229-я эскадрилья «Спитфайры»  
249-я эскадрилья «Спитфайры»  
1435-я эскадрилья «Спитфайры»  
235-я эскадрилья «Бофайтеры»  
248-я эскадрилья «Бофайтеры»  
252-я эскадрилья «Бофайтеры»  
89-я эскадрилья ночные «Бофайтеры»

Торпедоносцы:

39-я эскадрилья «Бофорты»  
40-я эскадрилья «Бофорты»  
217-я эскадрилья «Бофорты»

Ночные бомбардировщики:

38-я эскадрилья «Веллингтоны»  
40-я эскадрилья «Веллингтоны»  
159-я эскадрилья «Либерейторы»

Дневные бомбардировщики:

55-я эскадрилья «Балтиморы»

Разведчики:

69-я эскадрилья «Балтиморы», «Веллингтоны»,  
фоторазведчики «Спитфайр»

Средне-Восточное Командование:



203-я эскадрилья «Мэриленды»

## **Приложение 5**

### **Морские силы Оси**

#### ***Итальянские***

3-я дивизия крейсеров:

«Гориция» капитан 1 ранга Паоло Мелодиа

адмирал дивизии Анджело Парона

«Больцано» капитан 1 ранга Марио Меццадра

«Триесте» капитан 1 ранга Умберто Руселле

10-й и 11-й дивизионы эсминцев:

«Авиеро» капитан 1 ранга Гастоне Минотти

«Джениере» капитан 2 ранга Марко Нотабартоло

«Камичиа Нера» капитан 2 ранга Адриано Фоскари

«Легионарио» капитан 2 ранга Коррадо Тальямонте

«Аскари» капитан 2 ранга Теодорико Капоне

«Корсаро» капитан 2 ранга Лионелло Сагамозо

«Грекале» капитан 2 ранга Луиджи Гаспаррини

7-я дивизия крейсеров:

«Эугенио ди Савойя» капитан 1 ранга Франко  
Дзанотти

адмирал дивизии Альберто да Зара

«Муцио Аттендоло» капитан 1 ранга Марио Шиавута

«Монтекукколи» капитан 1 ранга Артуро Солари

10-й и 13-й дивизионы эсминцев:

«Маэстрале» капитан 1 ранга Риккардо  
Понтремболи

«Джиоберти» капитан 2 ранга Виттори Прато

«Ориани» капитан 2 ранга Паоле Пески

«Фусильере» капитан 2 ранга Умберто дель Гранде

Эсминец-минный заградитель  
«Малочелло» капитан 3 ранга Пьерфранческо Тона

Торпедные катера

2-я эскадра:

MS-16 капитан 3 ранга Джорджио Манути  
MS-22 лейтенант Франко Меццадра  
MS-23 лейтенант Джакомо Патроне  
MS-25 старший лейтенант Франко Ле Пера  
MS-26 лейтенант Альберто Бенчини  
MS-31 старший лейтенант Антонио Кальвани

15-я эскадра

MAS-549 старший лейтенант Андреа Джуффра  
MAS-556 рулевой 2 класса Леоне Тирелли  
MAS-560 гардемарин Миро Карис  
MAS-560 старший лейтенант Джино Мавери

18-я эскадра:

MAS-553 старший лейтенант Карло Паолицца  
MAS-556 старший лейтенант Луиджи Сала  
MAS-560 рулевой 2 класса Луиджи Болоньези  
MAS-562 гардемарин Франческо Лучиано

20-я эскадра:

MAS-552 лейтенант Роландо Перассо  
MAS-554 лейтенант Марко Галькано  
MAS-557 гардемарин Джованни Кальфиеро  
MAS-564 рулевой 2 класса Джузеппе Иафрате

отдельно:

MAS-533 старшина Луиджи Рикардо

Подводные лодки:

«Астериа» старший лейтенант Паскуале Бельтраме  
«Ашьянги» старший лейтенант Родольфо Бомбиг  
«Аладжи» старший лейтенант Серджио Пуччини  
«Аворио» старший лейтенант Марио Приджионе  
«Аксум» старший лейтенант Ренато Феррини  
«Бронзо» старший лейтенант Чезаре Бульдрини  
«Брин» старший лейтенант Луиджи Андреотти  
«Кобальто» старший лейтенант Рафаэлло

Амикарелли

«Дессие» старший лейтенант Ренато Скандоло  
«Дандоло» старший лейтенант Джованни Феббаро  
«Дагабур» старший лейтенант Ренато Пекори  
«Эмо» старший лейтенант Джузеппе Франко  
«Гиада» старший лейтенант Гаспаре Каваллина  
«Гранито» старший лейтенант Лео Спозито  
«Отариа» старший лейтенант Альберто Горини  
«Уаршиек» старший лейтенант Гаэтано Тарджиа  
«Велелла» старший лейтенант Джованни Феббаро  
«Вольфрамио» старший лейтенант Джованни

Манунта

Старший лейтенант Феббаро принял командование лодкой «Велелла» после того, как 14 августа сдал командование «Дандоло» капитану 3 ранга Альберто Кампанелла.

### ***Немецкие***

3-я флотилия торпедных катеров:

S-30 обер-лейтенант Вебер

S-36 обер-лейтенант Браунс

S-59 обер-лейтенант Альберт Мюллер

S-58 обер-лейтенант Вупперман

Подводные лодки:

U-73 капитан-лейтенант Гельмут Розенбаум

U-205 капитан-лейтенант Франц-Георг Рерчке

U-333 капитан-лейтенант Петер-Эрих Кремер  
(вышла 11 августа из Ла-Паллиса, но вернулась обратно  
из-за неполадок с дизелями после воздушной атаки 24  
августа)

## **Приложение 6**

### **Авиация Оси**

#### ***Итальянские, Сардиния***

Дальние разведчики:

9 «Кант» Z-1007b 28<sup>о</sup> Stormo

Средние бомбардировщики:

24 S-84 32<sup>о</sup> Stormo

Торпедоносцы:

30 SM-79 130<sup>о</sup> Gruppo

12 SM-79 105<sup>о</sup> Stormo

10 S-85 130<sup>о</sup> Gruppo

Истребители-бомбардировщики:

9 CR-42 160<sup>о</sup> Gruppo

Одномоторные истребители:

16 CR-42 160<sup>о</sup> Gruppo

22 MC-202 153<sup>о</sup> Gruppo

28 Re-2001 2<sup>о</sup> Gruppo и 362-я эскадрилья

14 G-50 24<sup>о</sup> Gruppo

#### ***Итальянские, Сицилия***

Средние бомбардировщики:

25 S-84, SM-79, Br-20 различные подразделения

Разведчики:

11 SM-79, Cr-25 различные подразделения

Торпедоносцы:  
15 SM-79 132<sup>o</sup> Stiormo  
6 S-84

Пикировщики:  
36 Ju-87D 102<sup>o</sup> Gruppo

Одномоторные истребители  
27 MC-202 25<sup>o</sup> и 155<sup>o</sup> Gruppo  
2 °CR-42 46<sup>o</sup> и 47<sup>o</sup> Gruppo

Плюс несколько самолетов специального назначения: 1 — SM-79, 1 «Кант» Z-1007b, 2 — Re-2001

### ***Немецкие***

Дальние разведчики:  
2 Ju-88 Gruppe Stab 122 Трапани  
7 Ju-88 1(F) 122 Катания и Эльмас  
5 Ju-88 2(F) 122 Сицилия

Средние бомбардировщики:  
2 Ju-88 Stab KG 54 Катания  
20 Ju-88 KGr.606 Катания  
21 Ju-88 KGr.806 Катания  
3 Ju-88 Stab KG 77 Комизо и Джербини  
13 Ju-88 II/KG 77 Комизо и Джербини  
15 Ju-88 III/KG 77 Комизо и Джербини  
28 Ju-88 LG I Джербини

Пикировщики:  
26 Ju-87D I/StG 3 Трапани

Двухмоторные истребители:

4 Me-11 °C-4 8?ZG.26 Переброшены с Крита

Ночные истребители:

12 Me-110 I/NG.2 Сицилия

Одномоторные истребители:

3 Me-109G Stab JG 53 Сицилия и Пантеллерия

15 Me-109G II/JG 53

13 Me-109F I/JG 77 Эльмас

Торпедоносцы:

6 He-111 II/KG.26 Джербини

28 Ju-88 I/KG.54 Джербини и Пантеллерия

---

|              |
|--------------|
| <b>notes</b> |
|--------------|



## Примечания

# 1

В действительности это было Соединение К: 2 маленьких легких крейсера «Аурора» и «Пенелопа» и эсминцы «Лэнс» и «Лэфорей». В ходе боя, который состоялся ночью 8/9 ноября, эти корабли потопили 7 транспортов (39000 тонн) и 1 эсминец. Еще один эсминец был поврежден и добит английской подводной лодкой. 2 итальянских тяжелых крейсера не сумели защитить конвой. Соединение К не имело ни потерь, ни повреждений. Прим. авт.

Операция «Геркулес». Прим. авт.

Итальянский адмирал Кочча, описавший этот эпизод в своей книге, утверждает, что британский эсминец имел бортовой номер Н-68. Но это номер эсминца «Форсайт», который там не был. Зато Кочча не упоминает о 2 итальянских крейсерах, которые там были. Прим. авт.

Из этого не следует, что линкоры типа «Кинг Георг V» были плохими. Следует помнить, что они были спроектированы в соответствии с договорными ограничениями, которые другие страны нарушали. «Тирпиц» был сильнее во всех отношениях. Помня о гибели «Худа», Адмиралтейство не желало рисковать повторением катастрофы. Прим. авт.

Барроу стоял выше Сифрета в списках адмиралов, однако он охотно согласился уступить командование Сифрету, который имел временное звание вице-адмирала. Прим. авт.

Группы «Индомитебла» и «Викториеса» встретились 5 августа в 08.30. Группа «Игла» прибыла из Гибралтара через несколько часов. Прим. авт.

Командиром StG.3 был капитан Мартин Моссдорф, командиром KG.26 – майор Вернер Клюмпер. Прим. авт.



Командиром 132<sup>о</sup> Stormo был капитан Бускалья, 362-й эскадрильей командовал капитан Ла Ферла, Z Gruppo – майор Скарпетта, 105<sup>о</sup> Gruppo – подполковник Кадрингер, 32<sup>о</sup> Stormo – полковник Леоне. Прим. авт.

Количество спасенных было следующим: «Кеппел» – 9 офицеров, 186 матросов, «Малкольм» – 13 офицеров, 185 матросов, «Веномес» – командир авианосца, 48 офицеров, 487 матросов, 1 журналист. Прим. авт.

Доброе старое кренгование! Прим. пер.

Не один Приджионе ошибочно принимал британские авианосцы за американские. В журнале боевых действий немецкого РВМ имеют аналогичные донесения летчиков. Командование Оси действительно верило, что «Уосп» сопровождал конвой «Пьедестал», так как во время последующих атак «Индомитебл» не раз принимали за него. Американский авианосец действительно прославился, совершив в этом году 2 похода со «Спитфайрами» к Мальте, что до некоторой степени объясняет допущенную ошибку. Кроме того, противник не знал точно о месте нахождения «Индомитебла». Кроме всего прочего, вражеских летчиков мог ввести в заблуждение более светлый камуфляж, который авианосец не успел поменять после пребывания в Индийском океане. В это время британские корабли, действовавшие в отечественных водах и на Средиземном море, имели более темный камуфляж. Поэтому немцы искренне верили, что атаковали «Уосп». Прим. авт.

Это совершенно случайное совпадение, но истребители ВСФ во время операции «Пьедестал» имели ярко-желтый киль и ведущие кромки крыльев, чтобы свои зенитчики могли их легко опознать. И Воздушный Флот действовал на русском фронте, а там самолеты Люфтваффе тоже имели желтые кили. Судя по всему, истребители, появившиеся над конвоем, сохранили старую окраску и на новом театре. Прим. авт.

Итальянцы утверждают, что 12 августа потеряли только 17 самолетов, но это были потери одних итальянцев. Общие потери за 3 дня боев составляют 42 самолета – 21 немецкий и 21 итальянский. Согласно донесению американского консула в Тунисе, там совершили вынужденную посадку 7 самолетов. Он процитировал слова германского пилота, который заявил: «Я никогда не видел такого зенитного огня, как над этим конвоем». *Прим. авт.*

Брагадин пишет: «Ввиду усиления британской авиации на Мальте к 15 июня, было совершенно необходимо обеспечить итальянской эскадре воздушное прикрытие». Он правильно пишет, что англичане имели 180 самолетов, но не говорит, что большинство из них составляли истребители. Прим. авт.

Легкие крейсера «Аоста», «Абруцци», «Гарибальди».  
Прим. авт.



2 катера была задержаны в Мерса-Матрух, чтобы атаковать ложный конвой MG-3, вышедший из Александрии. Это был единственный успех MG-3. Прим. авт.

Операция «Гарпун» провалилась из-за того, что не удалось обеспечить аналогичное усиление эскорта. Сифрет учел этот урок. Однако «Харибдис» был крейсером ПВО, и его 114-мм орудия не могли противостоять итальянским 152-мм и тем более 203-мм орудиям. Прим. авт.

Даже в 1959 году писали, что он погиб со всем экипажем. Прим. авт.

Хотя часто суда конвоя называют подсадными утками, на самом деле они имели солидное вооружение.

«Огайо»: 1 – 127-мм, 1 – 76-мм, 6 – 20-мм.

«Дорсет»: 1 – 102-мм, 1 – 40-мм, 6 – 20-мм, 2 бомбомета.

«Клан Фергюсон»: 1 – 102-мм, 2 – 40-мм, 8 – 20-мм.

«Девкалион»: 1 – 120-мм, 2 – 40-мм, 6 – 20-мм, 4 бомбомета.

«Порт Чалмерс»: 1 – 102-мм, 2 – 40-мм, 6 – 20-мм.

«Вайранги»: 1 – 152-мм, 1 – 40-мм, 6 – 20-мм, 3 бомбомета.

«Эмппайр Хоуп»: 1 – 120-мм, 1 – 40-мм, 6 – 20-мм, 4 бомбомета.

«Гленорчи»: 1 – 102-мм, 2 – 40-мм, 6 – 20-мм, 3 бомбомета.

Кроме того, корабли имели многочисленные установки РАС и FAM. Поэтому любой транспорт мог постоять за себя. Прим. авт.

Объяснением этой внезапности может служить то, что конвой проходил мимо обломков эсминца «Хэйвок», который вылетел на мель несколько месяцев назад и был ясно виден. Поэтому, вполне вероятно, что 2 торпедных катера прятались за этими обломками, когда конвой подошел к ним. Прим. авт.

Еще несколько кораблей сообщили, что видели этой ночью «трехтрубный французский эсминец». Однако французский морской историк Жан Мейра сообщил, что в то время он был командиром 7-й дивизии эсминцев, и все 3 корабля – «Трамонтань», «Торнадо» и «Тифон» – всю ночь стояли в гавани Бизерты. Однако он пишет, что в это время в районе Сфакса шел маленький французский конвой, который сопровождали миноносец и шлюп. «Весь день мы слышали грохот битвы, которую вел британский конвой, проходивший недалеко от нашего берега. Однако оба французских корабля лишь привели в состояние готовности свою зенитную артиллерию на случай, если самолеты Оси по ошибке атакуют их», – пишет он. Прим. авт.

Конечно, это были «Харибдис», «Эскимо» и Сомали», которые шли на помощь Соединению Х. Но капитан 2 ранга Тэрвитт тогда не знал об этом. Прим. авт.

Ночью эскадра шла строем кильватерной колонны в следующем порядке: «Интрепид», «Ашанти», «Кения», «Харибдис», «Патфайндер», «Икарес», «Фьюри». Прим. авт.



На самом деле его мишенью был крейсер «Кения». «Лондон» после модернизации внешне напоминал крейсера типа «Колони», к которым принадлежала «Кения». Учитывая, что Спозито видел корабли в течение считанных секунд, его ошибка вполне понятна.

Обычно крейсера типа «Каунти» ни с кем не путали, потому что они имели 3 трубы и не походили ни на один другой корабль британского флота. Прим. пер.

Премьер-министр Первому Лорду Адмиралтейства и Первому Морскому Лорду 17 августа 1942 года:

«Пожалуйста, передайте мою благодарность адмиралам Сифрету, Барроу, Листеру, всем офицерам и матросам, участвовавшим в великолепном прорыве на Мальту. Мы не могли допустить неудачи из-за огромного влияния на будущее развитие войны на Средиземноморье» Прим. авт.