

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ

БИБЛИОТЕКА

# ЗАКАТ ВЛАДЫКИ МОРЕЙ



ПИТЕР Ч. СМНТ

## Annotation

Книга известного английского историка Питера Ч. Смита посвящена действиям британских линкоров во Второй мировой войне.

Автор подробно описывает военную стратегию и тактику британского правительства, реконструирует самые значительные сражения на море, анализирует успехи и неудачи Королевского Флота, а также причины, вследствие которых во второй половине XX в. Великобритания перестала быть великой морской державой.

Книга снабжена многочисленными иллюстрациями и будет интересна всем, кто увлекается военной историей.

- 
- [Питер Ч. Смит](#)
    - [Предисловие к русскому изданию](#)
    - [Предисловие к английскому изданию](#)
    - [Глава 1.](#)
    - [Глава 2.](#)
    - [Глава 3.](#)
    - [Глава 4.](#)
    - [Глава 5.](#)
    - [Глава 6. Fleet in being](#)
    - [Глава 7. На всех океанах](#)
    - [Глава 8. Поддерживая высадки](#)
    - [Глава 9. Большие Корабли уходят](#)
    - [Приложение 1.](#)
    - [Приложение 2.](#)
    - [Приложение 3.](#)
    - [Приложение 4.](#)
    - [Приложение 5.](#)
    - [Приложение 6.](#)
    - [Список иллюстраций](#)
  - [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](#)
- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)
- [31](#)
- [32](#)
- [33](#)
- [34](#)
- [35](#)
- [36](#)
- [37](#)
- [38](#)
- [39](#)
- [40](#)
- [41](#)
- [42](#)
- [43](#)
- [44](#)
- [45](#)

- [46](#)
- [47](#)
- [48](#)
- [49](#)
- [50](#)
- [51](#)
- [52](#)
- [53](#)
- [54](#)
- [55](#)
- [56](#)
- [57](#)
- [58](#)
- [59](#)
- [60](#)
- [61](#)
- [62](#)
- [63](#)
- [64](#)
- [65](#)
- [66](#)
- [67](#)
- [68](#)
- [69](#)
- [70](#)
- [71](#)
- [72](#)
- [73](#)
- [74](#)
- [75](#)
- [76](#)
- [77](#)
- [78](#)
- [79](#)
- [80](#)
- [81](#)
- [82](#)
- [83](#)
- [84](#)
- [85](#)

- [86](#)
- [87](#)
- [88](#)
- [89](#)
- [90](#)
- [91](#)
- [92](#)
- [93](#)
- [94](#)
- [95](#)
- [96](#)
- [97](#)
- [98](#)
- [99](#)
- [100](#)
- [101](#)
- [102](#)
- [103](#)
- [104](#)
- [105](#)
- [106](#)
- [107](#)
- [108](#)
- [109](#)
- [110](#)
- [111](#)
- [112](#)
- [113](#)
- [114](#)
- [115](#)
- [116](#)
- [117](#)
- [118](#)
- [119](#)
- [120](#)
- [121](#)
- [122](#)
- [123](#)
- [124](#)
- [125](#)

- [126](#)
- [127](#)
- [128](#)
- [129](#)
- [130](#)
- [131](#)
- [132](#)
- [133](#)
- [134](#)
- [135](#)
- [136](#)
- [137](#)
- [138](#)
- [139](#)
- [140](#)
- [141](#)
- [142](#)
- [143](#)
- [144](#)
- [145](#)
- [146](#)
- [147](#)
- [148](#)
- [149](#)
- [150](#)
- [151](#)
- [152](#)
- [153](#)
- [154](#)
- [155](#)
- [156](#)
- [157](#)
- [158](#)
- [159](#)
- [160](#)
- [161](#)
- [162](#)
- [163](#)
- [164](#)
- [165](#)

- [166](#)
- [167](#)
- [168](#)
- [169](#)
- [170](#)
- [171](#)
- [172](#)
- [173](#)
- [174](#)
- [175](#)
- [176](#)
- [177](#)
- [178](#)
- [179](#)
- [180](#)
- [181](#)
- [182](#)
- [183](#)
- [184](#)
- [185](#)
- [186](#)
- [187](#)
- [188](#)
- [189](#)
- [190](#)
- [191](#)
- [192](#)
- [193](#)
- [194](#)
- [195](#)
- [196](#)
- [197](#)
- [198](#)
- [199](#)
- [200](#)
- [201](#)
- [202](#)
- [203](#)
- [204](#)
- [205](#)

- [206](#)
  - [207](#)
  - [208](#)
  - [209](#)
  - [210](#)
  - [211](#)
  - [212](#)
  - [213](#)
  - [214](#)
  - [215](#)
  - [216](#)
  - [217](#)
  - [218](#)
  - [219](#)
  - [220](#)
  - [221](#)
  - [222](#)
  - [223](#)
  - [224](#)
  - [225](#)
-



# **Питер Ч. Смит**

## **Закат владыки морей**

*Памяти двух замечательных людей — Пэт и Альберта.*

## **Предисловие к русскому изданию**

Я очень горд тем, что русский читатель получит первое издание моей книги. Исторические связи между Королевским Флотом и Российским флотом уходят корнями в далекое прошлое. Еще в XVII веке царь Петр Великий под именем Петра Михайлова работал плотником на королевской верфи в Дептфорде, Лондон. На него произвела такое впечатление мощь Королевского Флота и размах британской морской торговли, что после возвращения на родину он заявил: «Русскому флоту — быть!». Именно тогда родился Российский флот, который после множества трудностей и бед стал в 80-х годах прошлого столетия крупнейшим в мире.

Начиная с Петра Великого и до сегодняшних дней поддерживаются связи между Российским флотом и Королевским Флотом. Не всегда эти отношения были безоблачными, несколько раз наши флоты оказывались противниками, например, во время Крымской войны, иногда возникала напряженность, как после Гульсского инцидента в 1904 году или в годы Холодной войны. Но гораздо чаще оба флота выступали как союзники, например, в годы Первой Мировой войны или во время Великой Отечественной войны. Можно вспомнить жестокие бои полярных конвоев, когда фашистский флот был нашим общим врагом. Сегодня мы снова союзники, потому что нам, как и всему миру, угрожают террористические режимы, получившие ядерное оружие. Можно вспомнить, что британский линейный корабль «Ройял Соверен» несколько лет служил в Советском флоте под названием «Архангельск».

Эта книга рассказывает о последних годах Королевского Флота в ранге великого флота и в особенности о той роли, которую сыграл на мировой сцене британский линейный корабль в последние годы своей славы. Увы, но после 1945 года финансовый и политический упадок привели к тому, что некогда великий Королевский Флот рухнул в пропасть. Его численность сегодня меньше, чем когда-либо, исключая, разве что, дни правления Елизаветы I. После пяти столетий могущества и славы за какие-то пятьдесят лет он превратился

в жалкую тень самого себя. Однако сохранились неувядаемые победные традиции.

Британские средства массовой информации и общественное мнение ясно показывают, что в современной Великобритании мало кто осознает истинную роль линейного корабля. Лишь немногие люди и вообще считанные единицы среди политиков понимают истинное значение и потенциал морской мощи в последние 50 лет истории. К сожалению, именно историки слишком часто преподносят нам искаженное представление о том, что действительно сделал линейный корабль в годы Второй Мировой войны. Эта книга является попыткой дать истинное видение событий, исправить многие банальные и легковесные суждения, которые до сих пор выдаются за правду, и нарисовать более полную картину участия британских (и других тоже) линкоров во Второй Мировой войне. Существует мнение, что эта война означала конец линейного корабля. Но я попытаюсь показать, что линкор (пусть даже в ином обличье), возвращается и, может быть, вернет себе решающую роль в морской войне будущего. Судя по всему, о его смерти объявили несколько преждевременно. И если не в истощенном Королевском Флоте, то, не исключено, в новых флотах России, Соединенных Штатов или даже Китая линейный корабль снова займет свое место в качестве «владыки морей». Эта книга рассказывает о тех годах, когда он еще носил этот титул. Я надеюсь, мои русские читатели с удовольствием ознакомятся с этой гордой главой в долгой истории линейного корабля.

*Питер Ч. Смит*

*Райсли, Бедфордшир, Великобритания Февраль 2003 года*

## **Предисловие к английскому изданию**

В 1960 году произошло событие, которое осталось практически незамеченным. Однако оно стало последним доказательством того, что Великобритания окончательно перестала быть великой морской державой. Этим событием была разделка на металл ЕВК «Вэнгард» — последнего из могучих линкоров, над которыми развевался флаг Святого Георгия.

К этому времени он уже превратился в старый блокшив, напоминающий о «делах давно минувших дней», а его имя стало предметом шуток досужих остряков, переделавших его из «Авангарда» в «Арьергард». Корабль бесцельно торчал в гавани Портсмута недалеко от одного из самых знаменитых своих предшественников — нельсоновского «Виктора». И все-таки само событие стало символом того, что нация решительно порывает со своим великим морским прошлым.

Последний британский линкор отправился на слом примерно через 100 лет после появления первого железного броненосца «Уорриор», который произвел революцию в военном кораблестроении. Однако родословная «Вэнгарда» уходит еще глубже, примерно на 400 лет назад, к временам Великой Армады.

За эти четыре столетия народ небольшого острова создал величайшую в мире державу, стал самой богатой нацией на планете, построил самую обширную и щедрую империю, когда-либо существовавшую на Земле. Этих успехов он достиг благодаря господству на море, а это господство всегда опиралось на его великий флот, главной силой которого являлся линейный корабль.

Ни одна система оружия не сделала для своей страны больше, чем линейный корабль для Великобритании. За стенами этих грозных плавучих крепостей страна оставалась неуязвимой для любого врага. Другие нации завидовали ей и ненавидели ее, но ничего не могли сделать с Королевским Флотом — этим оплотом свободы британского народа.

Ни один из тиранов не сумел сокрушить его, хотя пытались очень многие: испанский король, французский император, германский кайзер, германский и итальянский диктаторы. Все они потерпели неудачу. Однако зерна гибели таились внутри страны. Закат и падение линкора почти точно совпал по времени с закатом и падением Великобритании как великой державы. Конечно, это не более чем случайное совпадение, но совпадение во многом символичное. Несколько веков глупость и лень угрожали нам, и в конце концов разъели, как кислота, и британский флот, и Британскую империю, которые ушли в прошлое.

В последние годы линейные корабли достигли максимальных размеров и максимальной мощности, но в это же самое время постепенно снижались их значение и полезность. Уход линкоров в нашей стране никто не заметил и не оплакал. Все, что осталось от эпохи линейных кораблей, — два 381-мм орудия на лужайке перед Лондонским музеем. Этого мало.

О развитии британских линкоров написано много хороших книг. Самой заметной из них является великолепный труд доктора Оскара Паркса, который стал настоящим памятником линкору. Однако когда пытаешься узнать, что же сделали эти корабли за последние два десятилетия, начинаешь испытывать трудности. Существует несколько книг, посвященных этому вопросу, но все они далеко не так подробны, как хотелось бы. Они либо просто ничего не говорят о событиях 1919–45 годов, либо посвящают им пару глав, не больше. Линкоры Второй Мировой войны всюду представляются как устаревший реликт. Когда они выходят в море, то сразу становятся жертвами бомбардировщиков и подводных лодок. По крайней мере, так утверждают историки. Если линкоры никто не топят, все равно они ничего не делают ради достижения победы. Такова общая тенденция исторических работ.

Этих хулителей много, имя им легион. Они упорствуют в своих заблуждениях и не желают видеть того факта, что линейный корабль за годы Второй Мировой войны участвовал во множестве сражений и прошел больше миль, чем за любой такой же период с 1805 года! Эта книга написана именно для того, чтобы развеять мифы о незаслуженно забытых делах линейного корабля.

*Питер Ч. Смит 1977 год*

# Глава 1.

## Владыка морей?

21 ноября 1918 года среди свинцовых волн холодного Северного моря примерно в 40 милях от одинокого острова Мэй, лежащего в устье Фёрт-оф-Форта, разыгралась величественная драма, имеющая огромное историческое значение. Это была самая грандиозная в морской истории капитуляция. Германский Флот Открытого Моря шел сдаваться британскому Гранд Флоту. Этот акт безоговорочного повиновения воле победителя стал звездным часом британской морской мощи, увенчавшим три века развития и почти непрерывных побед. Более того, он знаменовал собой пик могущества линейного корабля как верховного арбитра на море после столь же долгого периода эволюции морской войны.

В этот день фельдмаршал сэр Генри Уилсон написал адмиралу Битти: «Вы отдали нам их армии, мы отдаем вам их флот».

Не может быть и малейшего сомнения в том, что фельдмаршал сказал чистую правду. Именно успешное применение Королевским Флотом морской блокады поставило на колени Германскую империю. Тихо, но неотвратимо эта блокада свела на нет все блестящие победы, одержанные германскими армиями за 4 года самой кровопролитной войны в истории человечества. Немецкие армии глубоко вторглись на территорию Франции и России и закрепились там, успешно отбивая все попытки отбросить их назад. Многочисленные атаки обескровили армии союзников, но за линией фронта в немецком тылу постепенно поднимался призрак голода. И в конце концов, подточенный гибельными язвами немецкий тыл не выдержал и рухнул.

Немецкие армии были разгромлены на полях сражений фельдмаршалом Хейгом<sup>[1]</sup>, но к этому времени здание Германской империи, построенное кайзером, насквозь прогнило изнутри, и лишь жалкие обломки остались вместо некогда горделивой и сильной нации<sup>[2]</sup>.

Британская морская мощь сделала все это за 4 года. Если говорить более точно, Гранд Флит, хотя и не сумел жестко удержать противника в своих клещах, но уже самим фактом своего существования обрек на провал титанические усилия Германии, направленные на захват господства на континенте. Точно так же в минувшие века британские линейные корабли самым решающим образом влияли на исход борьбы с другими тираническими империями, проявлявшими такие же амбиции, — наполеоновской Францией и Испанией Филиппа II.

Величественная Германская империя была повержена в прах так же, как и ее предтечи. И причиной этому была сила, с которой все они пытались бороться, но так и не сумели одолеть — британское господство на море. Именно линейный корабль, Британский Линейный Корабль, обеспечил этот важнейший фактор в 1918 и 1805 годах, и не столь явно, но столь же действенно в 1588 году. В этот блестящий миг своей величайшей и самой полной победы, когда огромный вражеский флот сдался без единого выстрела, каким предстал линейный корабль Королевского Флота перед моряками других флотов, перед всем остальным миром?

В распоряжении адмирала Битти в тот памятный ноябрьский день 1918 года оказалось самое большое в истории количество британских кораблей. Там были 150 стремительных изящных эсминцев, 6 эскадр дерзких и быстрых легких крейсеров, эскадра тяжеловесных броненосных крейсеров. Но, конечно же, над всем господствовали огромные корпуса линейных крейсеров и линейных кораблей, 7 эскадр этих могучих гигантов.

Внушительная армада в составе более чем 200 военных кораблей (в их числе 5 американских и 3 французских) двигалась навстречу германскому флоту в едином боевом строю. На каждом корабле артиллеристы стояли у орудий, башни были развернуты на борт. Все моряки на боевых постах имели при себе противогазы и асбестовые костюмы.

В 9.30 показались «грязные и потрепанные корабли» некогда гордого Флота Открытого моря, которые вел навстречу Гранд Флиту легкий крейсер «Кардифф». Адмирал Битти выстроил свой огромный флот в две длинные кильватерные колонны, каждая из которых насчитывала более 2 дюжин линейных крейсеров и линкоров.

Германский флот, сдавшийся в этот день, состоял из самых современных немецких кораблей: 9 линкоров, 5 линейных крейсеров, 7 легких крейсеров и 49 эсминцев<sup>[3]</sup>. Хотя это была внушительная сила, она выглядела просто жалко на фоне исполинского Гранд Флита. Такое сравнение с предельной ясностью показывало безнадежность попытки Германии оспорить господство на море.

Когда Гранд Флит поравнялся с немецким флотом, адмирал Битти развернул обе длинные колонны британских линкоров все вдруг на 180 градусов внутрь, в направлении немцев. Этот самый сложный маневр был исполнен просто блестяще, с точностью часового механизма. Флагман Битти линкор «Куин Элизабет» оказался на траверзе корабля немецкого адмирала фон Рейтера. Вот так, зажатый между двумя британскими колоннами, германский флот пошел к месту своей последней стоянки.

Эффектным заключительным аккордом исторического дня стал сигнал сэра Дэвида, переданный в 11.00 фон Рейтеру:

«Германский флаг надлежит спустить сегодня на закате и более без особого разрешения не поднимать».

Спустя 7 месяцев большая часть сдавшихся немецких кораблей была затоплена собственными командами в тихих водах Скапа Флоу, что стало последней ступенью деградации флота. Этот финальный эпизод трагедии стал фактическим признанием того, что само создание германского флота оказалось бессмысленным. Когда последний из немецких кораблей скрылся под водой, работа Гранд Флита подошла к концу. Пусть это была не слишком зрелищная победа, однако она оказалась куда более полной и решительной, чем одержанная при Трафальгаре.

В 1918 году ни один из старших офицеров Королевского Флота не сомневался, что именно линкор, как уже много раз до этого, стал главным оружием, с помощью которого была одержана столь сокрушительная победа. Не было никаких сомнений, что именно он является «Владыкой морей», и ничто в обозримом будущем не может угрожать его господству.

В 1918 году, если говорить о линейных кораблях, Королевский Флот имел неоспоримое преимущество над всеми остальными флотами. В ноябре 1918 года гордый флаг Святого



География развевался на 71 линейном корабле и линейном крейсере. Ни одна другая страна не имела ничего похожего.

Да, следует признать, что многие из этих кораблей относились к устаревшему типу до-дредноутов или броненосцев, которые в годы Великой Войны почти не имели боевого значения. Сейчас они в самом ближайшем времени должны были отправиться на верфи для разборки на металл. Но даже без этих кораблей, к которым следует приплюсовать и сам знаменитый «Дредноут», также обреченный на слом, Королевский Флот имел в своем составе 32 линкора и 9 линейных крейсеров, всего 41 тяжелый корабль. Это давало ему огромное преимущество над любым соперником, особенно если учесть столь же внушительное превосходство в количестве современных крейсеров и эсминцев.

После полной ликвидации германского и австрийского флотов лишь немногие из остальных держав могли похвастаться тем, что имеют современные линейные корабли. Если перечислить все эти державы и привести количество имеющихся у них линкоров и линейных крейсеров, то мы увидим следующую картину:

Соединенные Штаты 15

Япония 9

Франция 7

Италия 5

Россия 5

Испания 3

Бразилия 2

Аргентина 2

Турция 1

Всего 49 современных линейных кораблей против 41, числящегося в составе Королевского Флота. Более того, превосходство Королевского Флота определялось не только количеством. Точно такое же значение, если не еще большее, имел высочайший уровень подготовки. Лишь британский флот в полной мере отвечал всем требованиям, которые выдвигала современная морская война, ни один из его соперников не мог похвастаться этим. Если учитывать количество кораблей, уровень подготовки и славные традиции, то в 1918 году

Королевский Флот, вне всякого сомнения, являлся величайшей в истории боевой силой.

Эти цифры приведены с единственной целью — подтвердить безоговорочное господство британского флота в послевоенном мире и непоколебимость Империи, которая после окончания Великой Войны стала еще крепче. Ее единство стало прочнее, чем когда-либо, так как страны и народы сплотили общие жертвы, кровь лучших сыновей, пролитая во имя общего дела. Престиж Великобритании достиг максимума.

Но прошло всего лишь 5 лет, и это численное превосходство было утеряно навсегда. В течение 10 лет опыт и подготовка, полученные за время войны, были сведены к нулю техническими нововведениями, в области которых Королевский Флот начал быстро отставать от других. Через 20 лет совершенно раздавленная Германия оказалась в состоянии снова бросить вызов британскому господству на море. Как все это могло случиться? Причину следует искать в сложном переплетении многих факторов, которые привели к полному изменению ситуации, существовавшей в 1918 году. Упадок Королевского Флота и рост сил его противников были связаны с полной неопределенностью относительно роли линейного корабля в будущей войне.

Сила любого флота измерялась количеством находящихся в строю линейных кораблей. (Эта фраза стала штампом, однако в оборот она вошла только после 1918 года.) Эти цифры выглядели вполне благополучно, однако они могли только ввести в заблуждение.

Истинная картина открывается, лишь когда мы начинаем рассматривать количество линкоров, находящихся в постройке. И здесь положение было совсем иным, что стало страшным потрясением для британской общественности. Ведь для рядового англичанина британское господство на море было чем-то совершенно естественным, вроде дыхания или подоходного налога.

В действительности в 1918 году работы шли лишь на одном британском корабле — линейном крейсере «Худ». Первоначально предусматривалась постройка 4 кораблей такого типа: «Худ», «Энсон», «Хоу», «Родней». Однако заказ на последние 3 был отменен. Зато главные соперники

Великобритании — Соединенные Штаты и Япония — ничего подобного делать не собирались. Обе страны приступили к реализации колоссальных кораблестроительных программ. Если бы они были выполнены, от британского господства на море не осталось бы и следа.

\* \* \*

В 1916 году, когда произошла Ютландская битва, американский конгресс выделил огромные средства, которые позволяли значительно увеличить флот Соединенных Штатов. Лозунгом этого беспрецедентного рывка стала фраза: «Флот, не уступающий никому». В действительности Дядя Сэм хотел создать флот, превосходящий все остальные. Эту идею с огромным энтузиазмом подхватило сталелитейное и кораблестроительное лобби в конгрессе. Промышленники предвидели настоящий кораблестроительный бум и неслыханный рост доходов.

Целью американцев стало создание флота, который смог бы одновременно противостоять англичанам в Атлантике и японцам на Тихом океане. Великобритания и Япония были связаны союзным договором, хотя он и не имел четкой направленности, как договор 1902 года, подписанный с целью ограничения экспансии России в Китае и на Тихом океане. Однако существование этого договора служило постоянным раздражителем для фракции англофобов в американском флоте, которые постоянно размахивали этой бумажкой, чтобы убедить конгресс утвердить невиданную программу строительства флота<sup>[4]</sup>.

Прямым результатом заседаний конгресса стало начало строительства на американских верфях 12 самых больших и самых мощных линейных кораблей того времени. Если бы они были построены, они по всем статьям превзошли бы существующие линкоры и свели бы на нет временное численное превосходство англичан. Кроме того, началось строительство 6 линейных крейсеров, характеристики которых также потрясали воображение. Полная программа выглядела следующим образом:

Линкоры (12):

«Колорадо», «Мэриленд», «Вашингтон», «Вест Вирджиния» 32800 тонн, 8-406-мм, 12-127-мм, 21 узел;

«Саут Дакота», «Индиана», «Монтана», «Норт Каролина», «Айова», «Массачусетс» 43200 тонн, 12-406-мм, 16-152-мм, 23 узла;

+ еще 2 корабля.

Линейные крейсера (6):

«Лексингтон», «Констеллейшн», «Саратога», «Рейнджер», «Констительшн», «Юнайтед Стейтс» 43500 тонн, 8-406-мм, 16-152-мм, 33 узла.

Линкоры типа «Колорадо» были заложены в период с 1917 по 1920 год, начало постройки линейных крейсеров типа «Лексингтон» было намечено на 1920 год, а линкоров типа «Саут Дакота» — на 1921 год.

Но при всей своей амбициозности эта программа еще не была окончательной. Американцы так рвались заменить Британию в качестве сильнейшей морской державы, пока эта страна увязла в тяжелейшей войне против Германии, что начали готовить проекты еще более сильных линкоров. Летом конгресс разрешил Комитету по военно-морским делам заняться разработкой проекта такого корабля, который получил подходящее название — «Террор». По словам конгрессменов, «максимальные размеры, максимальное водоизмещение, максимальное вооружение, максимальная толщина брони должны сделать его самым лучшим линейным кораблем или крейсером, который когда-либо видел мир». В своей обычной демагогической манере американцы утверждали, что этот монстр не является угрозой Британии или Японии, а станет «миротворцем во всем мире».

Работы начали продвигаться, и единственным ограничением для конструкторов являлись размеры шлюзов Панамского канала. К октябрю 1916 года был готов эскизный проект, корабль имел следующие характеристики:

70000 тонн, 12-406-мм, 21-152-мм, 31 узел.

Поэтому никто, кроме самих американцев, не удивился, когда Япония и Великобритания, глядя на гигантское увеличение американской морской мощи, увенчавшееся «Террором», увидели в этом чудовище не миротворца, а смертельную угрозу самому их существованию.

Если американские сенаторы могли продолжать легкомысленно убеждать себя, что малые нации безропотно подчинятся такому «инструменту» мировой политики, то Япония и Великобритания смотрели на вещи более трезво. В этом корабле они увидели только вызов. В результате создание нового американского флота привело к тем же последствиям, что и создание мощного германского флота перед 1914 годом. Великобритания владела колоссальной империей, раскинувшейся по всему земному шару. Она имела самый большой в мире торговый флот, который требовалось защищать. Страна целиком зависела от импорта продовольствия и сырья, и недавняя подводная война ясно показала уязвимость английских морских коммуникаций. Господство на море было жизненно важным для Британии. В то же время для Соединенных Штатов, обеспеченных всем необходимым, это был вопрос престижа и не больше.

Английские морские офицеры всех уровней в то время считали войну с Соединенными Штатами «немыслимой».

Однако на другой стороне Атлантики царили иные убеждения. Многие американские адмиралы видели в Великобритании наиболее вероятного противника в будущей морской войне. Главным поводом к такому конфликту считалось возможное столкновение торговых интересов.

\* \* \*

Япония также была встревожена. Она преследовала свои собственные цели и расширяла экспансию за счет соседнего Китая. Когда Соединенные Штаты и Великобритания призывали ее к умеренности, это рассматривалось как оскорбление. Япония стремительно ворвалась в ряды первоклассных морских держав, причем в основном собственными усилиями. Поэтому вполне понятно, что она полагала, будто западные державы ущемляют ее достоинство, и действовала соответственно. В случае войны до Японии можно было добраться только морем, поэтому она немедленно приступила к выполнению собственной обширной кораблестроительной программы.

Хотя ранее между Великобританией и Японией существовали сердечные отношения, теперь они заметно ухудшились. Однако долголетние связи между флотами было не так просто нарушить, и влияние величайшей в мире морской державы на проекты японских кораблей все еще было заметно. В японском флоте господствовали корабли английской постройки и английских проектов, точно так же, как английские методы подготовки личного состава. Но даже в этом Япония становилась все более самостоятельной, как, впрочем, и во многих других отношениях. Это отразилось в ее кораблестроительных программах.

Еще в 1912 году Япония показала только что обретенную самостоятельность мышления, получив великолепные линейные крейсера типа «Конго». Головной корабль был заказан на британской верфи Виккерса в Барроу, а 3 остальных построены в Японии. Однако впечатление произвел именно сам проект. По мнению самих англичан, «Конго» настолько превосходил британские линейные крейсера типа «Лайон» из последней кораблестроительной программы, что «Тайгер», заложенный вскоре после спуска «Конго», был спешно перепроектирован. В его конструкции были использованы многие решения, примененные на «Конго», и в результате получился один из самых мощных линейных крейсеров в истории. Хотя Япония пока еще была учеником, она уже начала давать уроки своему учителю. В 20-х годах эта тенденция проявилась еще более отчетливо.

Япония, встревоженная огромной американской кораблестроительной программой 1916 года, теперь была готова противопоставить ей свою собственную. Хотя в 1914 году Япония вступила в войну на стороне Антанты, это было сделано без особой охоты. Военная каста в Японии имела гораздо больше общего с пруссаками, которые заявляли, что в Великой Войне они сражаются за честь и достоинство Германии, чем с демократическими нациями, хотя именно с ними ее связывали договоры. Поэтому Япония вступила в войну только чтобы занять одно из главных кресел на мирной конференции. Все ее действия были подчинены собственным интересам, а не общему делу. Например, Япония после недолгой осады захватила Циндао, главную немецкую базу на Тихом океане. Однако это было сделано не столько для того,

чтобы устранить влияние Германии на территории материкового Китая, сколько для того, чтобы самой там утвердиться. Японцы опасались, что кто-нибудь другой захватит этот приз, и потому действовали стремительно. К ноябрю 1914 года все кончилось.

Япония охотно обещала Китаю, что станет гарантом его территориальной целостности, так как немцы уже начали переговоры о передаче порта Китаю, прекрасно зная, что в условиях господства Англии на море им не удержать этот изолированный пункт.

Однако, захватив Циндао, японцы совсем не торопились возвращать город законному владельцу. В 1920 году он все еще служил японской базой.

Более того, заполучив в свои руки столь надежный плацдарм, Япония увидела прекрасную возможность дальнейшего расширения своей экспансии, не имеющую ничего общего с крестовым походом против Германии. Союзники полностью увязли в Европе, в Америке царили безразличие и апатия, и Япония предъявила Китаю пакет требований, выполнение которых фактически накидывало удавку на горло национальной экономики Китая. В результате Япония могла получить безраздельное влияние на всей территории обширной империи, вытеснив оттуда все остальные державы. «Двадцать одно требование» было предъявлено тайно, однако когда британское и американское правительства осознали, к чему идет дело, они спешно объединились и довольно жестко потребовали от Японии умерить свои аппетиты. Но Япония игнорировала этот демарш и продолжала настаивать на своем. Китай в это время не мог рассчитывать на чью-либо помощь и был вынужден принять большинство из японских требований. Это совершенно ясно показало западным правительствам направление будущего курса японской дипломатии. Однако в период с 1914 по 1918 год у них просто не было физической возможности остановить ее.

Но все-таки в одном отношении Япония допустила роковую ошибку. Она превратила в своих потенциальных врагов две крупнейшие морские державы, которые до этого были ее лучшими друзьями. И теперь у нее просто не оставалось иного выбора, как резко усилить собственный флот. Это следовало

сделать любой ценой. Американская программа 1916 года послужила законным оправданием любых усилий в области морских вооружений.

Вслед за линейными крейсерами типа «Конго» последовали несколько серий супер-дредноутов: «Фусо», «Хьюга» и «Нагато». Все они были спроектированы так, чтобы превосходить соответствующие американские корабли, построенные в 1912–16 годах. Однако после того как стали известны детали американской программы 1916 года, японцы разработали собственный план «8-8». Он предусматривал спешную постройку 8 линкоров и 8 линейных крейсеров, которые планировалось заложить с 1917 по 1927 год. И снова при сравнении «корабль против корабля» они должны были превосходить американские «Саут Дакоты» и «Лексингтоны».

Линкоры (8):

«Нагато», «Муцу»

39130 тонн, 8-406-мм, 18-140-мм, 25 узлов;

«Кага», «Тоса»

38500 тонн, 10-406-мм, 20-140-мм, 26,5 узлов;

13, 14, 15, 16 (без названий)

47500 тонн, 8-456-мм, 16-140-мм, 30 узлов.

Линейные крейсера (8):

«Амаги», «Акаги», «Атаго», «Такао»

40000 тонн, 10-406-мм, 16-140-мм, 30 узлов;

«Кии», «Овари», 11, 12 (без названий)

41400 тонн, 10-456-мм, 16-140-мм, 30 узлов.

Как легко видеть, появление на сцене этих монстров, вооруженных 456-мм орудиями против 406-мм у американских кораблей, означало, что Япония не только принимает вызов, но и вырывается вперед.

\* \* \*

На фоне этих колоссальных кораблестроительных программ, «Худ», который один в 1920 году уцелел от кораблестроительных программ военного времени, выглядел жалкой пародией. Если смотреть на характеристики построенных ранее кораблей, то «Худ» был великолепным пополнением флота. Однако по сравнению с монстрами,



заложенными в Японии и Соединенных Штатах, он устарел во всех отношениях. Его характеристики были следующими:

Линейный крейсер (1):

«Худ»

41200 тонн, 8-381-мм, 16-140-мм, 32 узла.

Хотя его некогда великолепные 381-мм орудия решительно уступали новым 406-мм и тем более 456-мм стволам противников, еще больше ухудшало положение то, что он был один против восемнадцати новых американских и шестнадцати японских кораблей. Также следовало учитывать и уже построенные этими державами корабли.

Совершенно понятно, что Адмиралтейство было просто обязано отреагировать на этот двойной вызов, и оно отреагировало. В 1921 году парламент утвердил новый морской бюджет, который предусматривал достойный ответ на вызов. Планировалось немедленно заложить 4 линейных крейсера, вооруженных 406-мм орудиями, за которыми должны были последовать 4 линкора с 456-мм орудиями.

Линейные крейсера (4):

1, 2, 3, 4 (без названий, но предположительно «Инфлексибл», «Индомитебл», «Индефетигебл», «Инвинзибл»)

48000 тонн, 9-406-мм, 16-152-мм, 32 узла.

Линкоры предположительно имели водоизмещение 48500 тонн и были вооружены 9-456-мм орудиями, не считая более мелких. Скорость могла достичь 30 узлов. Приводимые иногда названия «Сент Джордж», «Сент Эндрю», «Сент Дэвид» и «Сент Патрик» следует считать крайне сомнительными.

\* \* \*

Когда американские политики узнали характеристики новых кораблей, которые готовились строить Англия и Япония, они задумались. Одно дело — болтать с трибуны о «выполнении долга Соединенных Штатов как лидера демократического движения», и совсем другое — выбросить впустую огромные деньги. Американцы намеревались построить самый сильный в мире линейный флот, чтобы, орудя им, как пресловутой «большой дубинкой», поставить на колени Великобританию, после чего весь остальной мир будет

вынужден принять Pax Americana взамен существовавшего до сих пор Pax Britannica. Но все обернулось совсем по-другому. Потратив десятки миллионов долларов на постройку кораблей, американцы оказались бы с флотом, значительно уступающим английским и японским кораблям основных классов. Ситуация складывалась крайне неприятная.

Если Великобритании и Японию не удавалось обогнать в гонке морских вооружений, тогда следовало найти иной путь выполнения «военно-морского долга» Соединенных Штатов, причем более дешевый. Известный историк Оскар Паркс пишет: «При средней стоимости 7 миллионов фунтов за корабль, три главные морские державы готовились выбросить 252 миллиона фунтов на строительство одних только линкоров». Соединенные Штаты были самой богатой державой мира, но даже для них существовал предел, дальше которого они не могли зайти в военных расходах. Лоббистам «Большого флота» не удалось убедить рядового американца в том, что их страна действительно должна сменить Великобританию в роли мирового жандарма хотя бы ради национального престижа<sup>[5]</sup>.

Новой политике помогли несколько важных факторов, которые начали действовать в это время. Прежде всего, экономика Великобритании, подорванная войной, стояла на грани банкротства. Англия начала войну в ранге самой богатой страны мира, но закончила ее в долгах по уши, причем задолжала, в основном, как раз Соединенным Штатам. Да, остальные державы были должны Англии больше, чем она была должна сама, но рассчитывать на возврат этих долгов не приходилось. А кредитор нажимал.

«Великобритания задолжала Соединенным Штатам большие деньги. Американские власти дали понять, что долг следует возвращать. Их совершенно не интересовало, что Великобритания обезопасила американский континент от германского флота, который в 1914 году уступал только английскому»<sup>[6]</sup>.

И не только это повлияло на британских политиков. Например в марте 1920 года новый Первый Морской Лорд Уолтер Лонг адресовал палате общин меморандум, в котором намекнул, что традиционная британская политика морского

господства может быть пересмотрена. «Я считаю, что морская политика всех прошлых правительств, какие бы партии они ни представляли, основывалась на одном общем принципе. Наш флот не должен уступать по силе ни одному иностранному флоту. Нынешнее правительство будет твердо придерживаться этого же принципа».

Однако он лукавил. Правительство Ллойд-Джорджа не собиралось поддерживать «двухдержавный стандарт», который большинство его предшественников считало совершенно обязательным. Когда сэр Дэвид Битти, ставший Первым Морским Лордом, представил на рассмотрение парламента проект флота, который он считал обязательным минимумом в послевоенное время, этот проект был встречен довольно холодно.

Сэр Дэвид намеревался создать Атлантический флот, состоящий из флагманского корабля, 2 эскадр линкоров, эскадры линейных крейсеров, 2 эскадр легких крейсеров, 4 флотилий эсминцев и 3 флотилий подводных лодок. Кроме него, Великобритания должна была содержать и мощный Средиземноморский флот, который планировалось воссоздать после длительного перерыва. В целом такой флот был вполне сопоставим по размерам со старым Гранд Флитом, но с точки зрения экономики это был полный бред. Держать в мирном 1920 году в строю 14 линейных кораблей всем, кроме адмиралов, казалось абсолютно непозволительной роскошью. Это количество было урезано до 6 линкоров Атлантического и 6 линкоров Средиземноморского флотов. Крейсерские и миноносные соединения были урезаны еще сильнее. Количество кораблей во флотилии эсминцев было сокращено с лидера, его помощника и 16 эсминцев до 8 эсминцев в общей сложности<sup>[7]</sup>.

Экономические реалии вскоре начали давить на флот и с другой стороны. Резкое сокращение численности личного состава от максимальной цифры 407316 человек вызвало всеобщее возмущение, особенно учитывая бестактность и глупость, с которой оно было произведено. Эта операция, получившая название «Топор Геддса» по имени тогдашнего Первого Лорда Адмиралтейства, повторилась позднее. Очередному правительству потребовалось сократить размеры жалования, что в результате привело к мятежу в

Инвергордоне. Тупость и полное непонимание специфики военной службы, как каиново клеймо, отмечают решения британского правительства в этот период, хотя можно было ожидать, что в 20-х и 30-х годах оно будет действовать более разумно и тактично. Хотя все это не повлияло на силу Королевского Флота, как иногда утверждают, эти события, несомненно, подорвали его дух. А в результате пострадала общая боевая эффективность флота.

Кроме экономических причин, существовали еще и психологические. Страна верила, что Великая Война действительно являлась «войной, покончившей со всеми войнами». Это ощущение было всеобщим, и пацифизм всеокрушающим ураганом неся по западному миру. Он был особенно сильным в Великобритании, и причины этого обнаружить несложно. В течение нескольких столетий страна возлагала защиту исключительно на флот. Маленькая профессиональная армия, разумеется, имела, но она была просто крошечной по сравнению с армиями континентальных держав, резко увеличившимися в течение XIX столетия. Англия вообще не вела крупных сухопутных кампаний со времен Ватерлоо, то есть более века, и всегда обходилась без призывной системы. Даже Крымская война не убедила англичан, что сухопутная война становится тотальной и кровопролитной. Морская мощь была не только самым эффективным, но и самым надежным вложением наиболее драгоценного достояния страны — ее народа<sup>[8]</sup>.

Обо всем этом пришлось забыть во время войны 1914-18 годов, на континент была отправлена огромная армия, сформированная на основе призывной системы. Она была вынуждена сражаться так, как это привыкли делать континентальные армии, и солдаты вернулись домой разочарованными и уставшими<sup>[9]</sup>. Чудовищная бойня Западного фронта глубоко и надолго травмировала всех, кто там сражался. Такой же сильный удар получили все, кто потерял родных и близких, а в 1920 году не было практически ни одной английской семьи, которая не пострадала бы за время войны. И теперь англичане были преисполнены твердой решимости не допустить повторения этой жуткой мясорубки.

Самым логичным способом добиться этого было бы возвращение к старой и проверенной системе обороны на

море. Но естественная реакция на колоссальные потери, понесенные армией на полях Франции и Фландрии, автоматически распространилась на все виды вооруженных сил. Появлялось опасение, что страдания и жертвы 1914–18 годов были напрасны. Многие считали, что именно морское соперничество с Германией послужило причиной начала войны. А теперь его предлагали заменить другим соперничеством, только в еще более крупных масштабах, и народ не мог примириться с этим. А политики, разумеется, прислушались к мнению народа, и любые аргументы в пользу необходимости укреплять оборону Великобритании оказывались обращенными к глухому. Поэтому прошло совсем немного времени, и палате общин пришлось объяснять, почему Великобритания отстала в области постройки линкоров. В первый, но, к несчастью, далеко не в последний раз в качестве причин было названо «общее политическое и международное положение».

Соединенные Штаты не так пострадали от военных потерь, как Великобритания, однако и в них начало крепнуть всеобщее отвращение к войне и гонке вооружений. Причем общественный климат изменился настолько, что в 1921 году палата представителей урезала вдвое предложенный морской бюджет, разом покончив с реализацией мечты сторонников «Большого флота». Хотя Япония не разделяла общих стремлений, нет ничего странного в том, что обе ведущие западные державы начали сближение, пытаясь остановить новую гонку вооружений до того, как она раскрутится всерьез.

К несчастью, все эти люди доброй воли не избежали старых идеалистических заблуждений. Они забыли, что одностороннее разоружение бессмысленно и, более того, опасно. Они поддались всеобщей эйфории, царившей в то время, и вообразили, что Японию удастся уговорить присоединиться к ним на пути сокращения морских вооружений. Аргумент был прост. Как только Япония убедится, что ей не следует опасаться британского и американского флотов, она тут же бросится сотрудничать с этими странами, чтобы достичь всеобъемлющих ограничений. Это было прекрасно. Но оставался один неприятный вопрос. А что, если найдется держава, которая не подпишет этот пакт и возжелает установить собственное мировое господство? На сей случай

было предложено создать международные силы на основе существующих армий, которые помешают таким устремлениям<sup>[10]</sup>.

Может быть, поэтому приглашение президента Гардинга на конференцию по ограничению вооружений было тепло встречено в Великобритании. Лишь немногим меньший энтузиазм проявили второстепенные морские державы — Франция и Италия. А почему бы и нет? Любое соглашение по ограничению морских вооружений могло принести этим странам только выгоды, ведь, учитывая размеры существующих флотов, оно большее всего было по главной морской державе — Великобритании. Именно Великобритания теряла гораздо больше других, и в конечном счете именно Великобритания, точнее — моряки ее торгового флота кровью заплатили за эти ограничения.

Когда в ноябре 1921 года в Вашингтоне эта конференция начала свою работу, было прекрасно известно, что другие страны дадут генеральное сражение английской делегации, которая будет отстаивать флот достаточно большой, чтобы защищать свою огромную империю. Хуже всего было другое. Английские делегаты понимали, что, пока они борются с внешним врагом за столом переговоров в Вашингтоне, дома внутренний враг в лице министерства финансов готовит им удар в спину. Положение было совершенно незавидным, но сэр Дэвид Битти принял на себя нелегкие обязанности с той же твердостью, которую он продемонстрировал в годы войны, стоя на мостике своего флагмана.

Характер Вашингтонской конференции задала вступительная речь американского президента. Вместо того чтобы приступить к дискуссии относительно наилучших способов ограничения морских вооружений, американцы, как заправский шулер, вытащили из рукава совершенно готовый план. Путем силового диктата они намеревались добиться как минимум равенства на море с Великобританией. Одним прыжком, не потратив при этом ни цента, Соединенные Штаты собирались выйти на первое место. Впрочем, Гардинг знал, что его смелые предложения имеют высокие шансы быть принятыми.

Британское правительство, несмотря на громогласные заявления, сделанные в 1919 году, окольными путями

довольно ясно дало понять, что оно не будет слишком возражать против такого равенства<sup>[11]</sup>.

Когда этот план был предъявлен ошеломленным делегатам, последовало новое, совершенно неожиданное и потрясающее предложение: разобрать все находящиеся в постройке линкоры и линейные крейсера прямо на стапелях. Строительство новых линкоров предлагалось заморозить по крайней мере на 10 лет. Уловка заключалась в том, что американцы предлагали учитывать строящийся тоннаж.

Здесь Соединенные Штаты несомненно занимали первое место, причем с большим отрывом. Они должны были разобрать новые линкоры общим водоизмещением 845 000 тонн против 583 000 тонн у Великобритании и 449 000 тонн у Японии. В это количество были включены и существующие корабли, которые также предлагалось отправить на слом. Разумеется, при этом американцы не упоминали, что их строящиеся корабли уже по всем параметрам уступают новым кораблям Англии и Японии, о чем мы уже говорили.

Но американские предложения шли дальше. После выполнения предложенной программы сокращений Королевский Флот все еще имел бы небольшое превосходство над остальными.

Великобритания	22 корабля	604 450 тонн
----------------	------------	--------------

Соединенные Штаты	18 кораблей	500 650 тонн
-------------------	-------------	--------------

Япония	10 кораблей	299 700 тонн
--------	-------------	--------------

Не успели британские представители перевести дух, как на них обрушился новый удар. Американцы не собирались оставлять им даже этого небольшого превосходства и смотрели на данные цифры лишь как на промежуточный результат. По истечению 10 лет суммарное водоизмещение флотов следовало довести до следующих величин:

Великобритания	500 000 тонн
----------------	--------------

Соединенные Штаты	500 000 тонн
-------------------	--------------

Япония	300 000 тонн
--------	--------------

В результате становилось понятно, что англичанам предстояло идти на новые жертвы, тогда как Соединенные Штаты и Япония сохраняли свои флоты на прежнем уровне. Окончательное соотношение сил флотов главных морских держав задавалось соотношением:

Великобритания	5
Соединенные Штаты	5
Япония	3
Франция	1,75
Италия	1,75

Хотя британская делегация с самого начала ясно представляла, какое сражение ей придется вести, она должна была учитывать, что тылы у нее были крайне ненадежными. Хотя в 1919 году Ллойд-Джордж и заявил американцам, что Великобритания «потратит последнюю гинею», чтобы гарантировать превосходство своего флота над американским, на самом деле все обстояло иначе. Поэтому Битти оставил адмирала Четфилда и его штаб оспаривать американские предложения, а сам поспешил в Лондон. Один из современных историков высказывает свое мнение относительно несколько странного поведения перед лицом столь серьезной угрозы, возникшей за столом переговоров:

«Не приходится сомневаться, что в сложившихся обстоятельствах Битти взял правильный курс. Хотя ставки в Вашингтоне были предельно велики, в конечном итоге именно премьер-министру и британскому правительству предстояло принимать решение. Битти прекрасно знал, что в Уайтхолле имеется влиятельная партия, желающая раздеть вооруженные силы догола, и потому хотел быть в центре событий».

Сам Битти позднее писал: «Если так будет продолжаться, мы останемся без флота вообще, с Вашингтонской конференцией или без нее».

А теперь вернемся в Вашингтон, чтобы посмотреть, как другие государства отреагировали на инициативу американцев. Никто даже не попытался сделать вид, что эти предложения ему нравятся. Япония сочла оскорблением национальной чести предложение заморозить свой быстро развивающийся флот на уровне 60 процентов флотов двух потенциальных противников, поэтому японцы даже не стали скрывать раздражения. Однако японцы оказались достаточно расчетливыми и использовали кораблестроительную программу в качестве предмета торга, который принес им стратегически важные острова Бонин, Курилы, Формозу и Пескадорские. Они обязались не укреплять эти острова, но,



давая клятву, наверняка держали фигу в кармане. Более того, американцам было запрещено укреплять Гуам и Манилу. Это означало, что линейный флот в случае войны с Японией сможет базироваться лишь на весьма удаленные от района боевых действий Гавайи. Это соглашение фактически поставило под полный контроль Японии всю западную часть Тихого океана, которую она так жаждала заполучить. Это позволяло японцам без всяких помех осуществлять «продвижение» в Китае.

Если Япония внешне резко протестовала против предложенных соотношений, но потом согласилась с предписанным тоннажем линейного флота, Франция была оскорблена ничуть не меньше. Более двух столетий она являлась главным соперником Великобритании на море, и буквально до конца XIX века ее флот оставался вторым по силе в мире. Конечно, следует признать, что в начале XX века ее опередили сначала Германия, а потом и Соединенные Штаты, но все-таки Франция хранила традиции великой (хотя не всегда победоносной) морской державы. Зато теперь ее хотели приравнять к Италии — стране, не имеющей столь обширной колониальной империи, которую требовалось защищать. Более того, в это время Франция имела самую большую в мире армию, отлично оснащенную и обученную, поэтому предложенные рамки больно ранили ее гордость. Однако она нашла утешение в том, что на Вашингтонской конференции не удалось добиться аналогичных ограничений на строительство малых кораблей, в частности подводных лодок<sup>[12]</sup>. А ведь Великобритания, памятуя плачевный опыт 1917 года, в этом была крайне заинтересована.

Однако один проницательный историк, капитан 1 ранга Гренфелл точно подметил, что ни одна из держав, несмотря на громкие протесты, реально в Вашингтоне не поступилась своими интересами.

«На самом деле проигравшей оказалась одна Великобритания. Приняв предложенные американцами соотношения, она пожертвовала долго лелеемым превосходством на море над всеми остальными странами. Она потеряла древнюю свободу защищать свои жизненно важные морские коммуникации так, как

считает нужным. И она согласилась отказаться от ранее существовавшего превосходства над японцами».

Он добавляет:

«Ради фальшивого символа равенства на море с Америкой британское правительство упустило все шансы добиться равенства на Дальнем Востоке, что имело очень серьезные последствия».

Если дальнейшее развитие событий с виду подтвердило его мнение, то другой, не менее серьезный историк, Питер Пэдфилд приходит к прямо противоположным выводам. Он считает потерю Британией превосходства в линейных кораблях «...серьезным достижением. Она не сумела добиться ограничения в состязании по строительству подводных лодок или военных самолетов, которые были гораздо более важными системами оружия, чем линейные корабли. Но в 1922 году это было внутреннее предчувствие. В то время линейные корабли считались становым хребтом любого флота. Поэтому вполне разумно предположить, что удалось придержать раскручивающуюся спираль подозрений, выпадов и контрвыпадов».

Это звучало разумно и подлило бензина в пламя, раздуваемое пацифистами. «Линейный корабль уволен!»<sup>[13]</sup> Этот третий фронт против Адмиралтейства открылся сразу после окончания войны. Общественность знакомилась с кипящими на нем страстями, читая колонки «Таймс», посвященные спору «Линейный корабль против бомбардировщика». Более того, существовало ощущение, что британское правительство и измученная войной нация готовы отступить. То, что в 1945 году линкор был окончательно добит развитием авиационных вооружений, не должно оправдывать решения, принятые в 20-х годах, как это часто бывает. Информированные морские круги всего мира в то время были единодушны в мнении, что линкор все еще остается главным орудием морской мощи. Адмиралтейство постоянно было вынуждено отбивать эти наскоки в течение всего межвоенного

периода, и моряков слишком часто представляли как узколобых ультраконсерваторов. Такие обвинения были абсолютно не справедливы, но повторялись с пугающей частотой. Причем они совершенно не подтверждались фактами.

Следует сказать, что Совет Адмиралтейства отстаивал столь упорно линейный корабль в условиях сокращения бюджета, потому что был убежден в необходимости этой системы оружия. Если бы выяснилось, что линкор к 1920 году решительно уступает самолету или какой-либо иной системе оружия, она, вне всякого сомнения, была бы с максимальной скоростью принята на вооружение всеми державами, претендующими на статус великих. Не только Великобритания, но и Соединенные Штаты, и Япония сохранили линкор. Когда Германия начала воссоздавать флот, она тоже вспомнила о линкорах. Для малых морских держав содержание линкоров всегда было тяжелейшим бременем, их линейные «флоты» безнадежно уступали в количестве и качестве ведущим флотам. Но даже они не имели ни малейших сомнений в том, что линкор продолжает господствовать на море.

Тот факт, что все эти страны пришли к аналогичным выводам практически одновременно, опровергает утверждение, будто сохранение линкора являлось не более чем «...англо-мэхэновской уловкой, которая еще ударит рикошетом по своим заблуждающимся адептам».

Свою позицию Адмиралтейство определило с самого начала этого затянувшегося и неприятного периода бумажных споров. Признав справедливость усилившейся критики за попытки сохранить в строю слишком большое количество линкоров, Их Лордства заявили: «Морской штаб изучил вопрос с предельной внимательностью, и в результате мы с полной уверенностью отвергаем эти взгляды. По нашему мнению, линейный корабль остается тем основанием, на котором строится морская мощь».

Однако критиков не устроило ни тщательное изучение, ни последовавшие выводы. Пресса день-деньской охаивала линкоры, чему сторонники бомбардировщика и пацифисты (странное сочетание) только радовались. Более тревожным было то, что к этой же точке зрения начали склоняться многие уважаемые люди, которые пытались обеспечить надежную защиту империи в новых обстоятельствах. Среди них были

даже отставные морские офицеры. Громче других в Англии звучали голоса адмиралов Перси Скотта и Джона Фишера. Оба они приложили немало сил, чтобы создать флот дредноутов, но сейчас пришли к заключению, что с «all-big-gun» кораблями покончено. В Америке этот же вывод сделал адмирал Уильям Симс, старый друг Скотта, который много потрудился, чтобы повысить эффективность артиллерийского огня американских кораблей. Всех этих людей объединило разочарование в возможностях линкора, которое в 20-х годах получило новый толчок. Активно раздувать скандал принялись сторонники тяжелых бомбардировщиков, которые призывали к полному упразднению военных флотов.

Четфилду в Вашингтоне удалось добиться одной уступки. Так как остальные державы уже построили линкоры с 406-мм орудиями, Великобритании было разрешено построить 2 таких же корабля, чтобы восстановить равновесие, поскольку ее корабли с 381-мм орудиями уже числились в иной весовой категории. Эти 2 линкора получили названия «Нельсон» и «Родней» и были заложены в 1922 году. В строй они вошли в 1927 году. Так как Вашингтонский договор установил предел водоизмещения в 35000 тонн, эти корабли получались гораздо менее мощными, чем линейные крейсера первой английской послевоенной программы. Это признавали все морские офицеры, и досужие шутники уже прозвали непостроенные линейные крейсера кораблями типа «Вишневое дерево», потому что «их срубил Вашингтон». Характеристики новых британских линкоров были следующими:

Линкоры (2):

«Нельсон», «Родней»

33 900 тонн, 9-406-мм, 12-152-мм, 6-120-мм, 23 узла.

Как легко видеть, чтобы выполнить договорные ограничения при строительстве новых линкоров, пришлось пожертвовать скоростью ради брони, как это было раньше. По этой же причине было принято необычное расположение башен главного калибра: все 3 были сосредоточены в носовой части. Это позволило прикрыть толстой броней все жизненно важные части корпуса. Хотя эти корабли часто критиковали, они представляли собой наилучший возможный компромисс. Зарубежные специалисты, особенно американцы, оценивали их гораздо выше. Постройка «Нельсонов» считалась фактором,

нарушающим равновесие, потому что они превосходили наиболее современные американские корабли.

Если составить таблицу «Боевых коэффициентов», которые вычислялись в американском флоте по запутанным формулам с учетом наступательных и оборонительных качеств военных кораблей, окажется, что эти линкоры возглавляют список.

«Нельсон»	20,4 (Англия)
«Нагато»	18,8 (Япония)
«Мэриленд»	18,6 (США)
«Худ»	17,7 (Англия)
«Аризона»	17,6 (США)
«Куин Элизабет»	16,6 (Англия)
«Исэ»	16,3 (Япония)
«Техас»	12,5 (США)
«Рипалс»	12,5 (Англия)
«Конго»	12,0 (Япония)

Интересно отметить высокую позицию, которую занимает в этой таблице «Худ». Хотя он был спроектирован как линейный крейсер, а не как линкор, его огромное водоизмещение позволило установить толстую броню и при этом не пожертвовать высокой скоростью. Он нес то же самое вооружение, что линкоры типов «Куин Элизабет» и «Ройял Соверен». В период между войнами в Королевском Флоте он заработал прозвища «Король флота» и «Могучий Худ». Другие флоты смотрели на него с восхищением. Только после его внезапной жуткой гибели все вдруг прозрели и начали ругать этот корабль.

Хотя историки очень часто повторяют, что он принадлежит к после-ютландским кораблям и его огромный корпус позволил учесть все уроки, полученные после трагической гибели 3 английских линейных крейсеров, подозрения все равно оставались. Даже в 30-х годах англичане продолжали сомневаться. Очевидно, что этот факт остался неизвестным американским составителям таблицы. Адмирал сэр Фредерик Дрейер, начальник Артиллерийского департамента Адмиралтейства, заявил: «Было совершенно очевидно, что усовершенствованные 381-мм бронебойные снаряды, которые были приняты на вооружение Гранд Флитом в 1918 году, могли

легко пройти в артиллерийские погреба „Худа“ и взорвать их». 10 лет спустя выяснилось, что это предсказание было пророческим, но за этот период никто ничего не сделал, чтобы как-то устранить эту слабость.

Адмиралтейство радостно встретило появление в составе флота «Нельсона» и «Роднея». (В самом ближайшем времени в порядке компенсации предстояло отправить на слом 4 корабля типа «Айрон Дьюк» и линейный крейсер «Тайгер».) Зато хор критиков линкора заголосил с новой силой. Контр-адмирал Стефен Холл, один из тех, кто поддерживал лозунг «бомбардировщик вместо линкора», в своем письме в «Таймс» в 1922 году заявил: «К тому времени, когда они будут построены, неизбежное развитие воздушной войны оставит их окончательно за кадром».

Другие напоминали об эффектных демонстрациях потенциала бомбардировщика, которые устроил в июле 1921 года американский авиатор подполковник Билли Митчелл. Для них результаты опытов Митчелла выглядели неоспоримыми. Генерал Митчелл в Америке и генерал-майор сэр Хью Тренчард, который в это время занимал пост начальника штаба в только что созданных Королевских ВВС, являлись выразителями взглядов фракции «господства в воздухе». Оба были убеждены, что воздушная мощь не только станет самым важным фактором в любом будущем конфликте между мировыми державами, но более того — воздушная мощь способна сделать всю работу, которую ранее делали армии и флоты. Оба пропагандировали свои экстремистские взгляды исключительно громко, и их начали слушать. К тому же авиация все еще оставалась чем-то новым и слегка загадочным и привлекала к себе внимание.

Митчелл горел желанием навязать дома свою точку зрения. Америка, в отличие от Англии, не стала формировать единые военно-воздушные силы, и в 1918 году сохранила 3 отдельные воздушные службы — армии, флота и морской пехоты. Митчелл начал крестовый поход за их объединение, чтобы создать единые, независимые ВВС. Он понимал, что линкор дает ему прекрасную основу для демонстрации своего видения будущей войны. Методы, которые использовал Митчелл, был и довольно сомнительными, однако они сработали. В 1920 году ему разрешили провести первые опыты. Их результаты оказались

настолько ценными для его борьбы, что Митчелл добился новых уступок. Ему было обещано повторение опытов в следующем году.

Первой жертвой успешной бомбардировки оказался древний броненосец береговой обороны «Индиана» (10200 тонн), спущенный в 1895 году. В 1914 году он был исключен из состава флота и использовался как учебное судно на Восточном Побережье. В ноябре 1920 года бомбардировщики успешно потопили его, как считалось, «в обстановке полной секретности». Однако непонятным образом об эксперименте разнюхала «Иллюстрейтед Лондон Ньюс», которая поместила 2 сенсационные фотографии взрывов бомб и повреждений, полученных кораблем. Сторонники авиации заголосили с новой энергией. Напрасно министр флота США Джозефус Дэниэлс отмечал, что «Индиана» была всего лишь «древним блокшивом». Для прессы она была линкором, а потом превратилась в линкор и для широкой публики.

После этих опытов Митчелл сделал очередную серию громких заявлений. «Мы совершенно точно можем сказать вам, что можем уничтожить или потопить любой существующий сегодня корабль». И моряки попались на удочку. Была утверждена новая серия экспериментов. Начали с малых кораблей, доставшихся Соединенным Штатам при разделе германского флота: подводная лодка, эсминец, потом легкий крейсер. Наконец было предложено провести серию атак линейного корабля «Остфрисланд». Между налетами предполагалось устроить перерывы для осмотра повреждений, чтобы как можно точнее оценить результаты действий самолетов.

Митчелл согласился с этими условиями, но, как оказалось, не собирался их выполнять. «Остфрисланд», хотя и устарел к 1921 году, все-таки был настоящим линкором, которому исполнилось всего 10 лет. Он принадлежал к первой серии германских дредноутов, имел водоизмещение 22800 тонн и был построен в 1911 году.

Испытания проводились примерно в 70 милях от Вирджиния Кейпс и состоялись 20 июня 1921 года. За 2 дня были быстро потоплены 3 подводные лодки. Через неделю столь же быстро на дно отправился эсминец. Наконец 18 июля после 6 часов бомбардировок легкий крейсер «Франкфурт» был

потоплен самолетами армии и флота. Но все это было лишь подготовкой. Главное внимание привлекал «Остфрисланд», который один был крупнее всей мелочи, вместе взятой.

20 июля линейный корабль стоял на рейде Хэмптон в полной готовности к последнему испытанию. Но его броневые палубы были пусты, а у орудий не стояли артиллеристы.

Первая волна самолетов появилась в 13.39. Это были самолеты флота и морской пехоты, вооруженные 230-фн бомбами. Потом повторный удар снова нанесли флотские самолеты. Всего на «Остфрисланд» были сброшены около 3 дюжин мелких бомб, из которых только 9 попали в неподвижную цель. При этом взорвались только 2 из них. Они не сумели пробить даже главную палубу. В 15.30 испытания возобновились. Прилетели 6 больших армейских бомбардировщиков «Мартин», за которыми последовали флотские гидросамолеты. Первые несли по две 600-фн бомбы, вторые были вооружены 550-фн бомбами. Лишь 19 из 24 бомб были сброшены, в том числе 11 — армейскими самолетами. Армейские пилоты добились 2 прямых попаданий, одна бомба легла рядом с кораблем. Морские летчики всадили в цель 3 бомбы. Но и после этого «Остфрисланд» выглядел практически невредимым. Хотя часть бомб пробила главную палубу и даже прошла сквозь броневую, остойчивость линкора и его мореходность ничуть не пострадали.

Стойкость линкора совсем не понравилась Митчеллу. Однако у него в резерве еще оставалось самое мощное оружие, хотя, связанный строгими условиями испытаний, Митчелл опасался, что его применение будет не столь эффективным, как ему хотелось. Согласно плану опытов предполагалось осматривать повреждения, причиненные каждой тяжелой бомбой, и между атаками планировались перерывы, чтобы специальная комиссия могла проанализировать результаты попаданий. Митчеллу требовалось совсем другое. Он надеялся продолжать бомбардировку до тех пор, пока попадания и близкие разрывы не принесут желаемый результат. Причем близкие разрывы с их эффектом «водяного молота» считались даже более действенными. Митчеллу требовалось отправить «Остфрисланд» на дно вслед за «Индианой», а анализировать повреждения он не собирался. И своего он достиг.



В 8.32 прилетел первый армейский самолет и добился прямого попадания 1000-фн бомбой. Наблюдатели приготовились подняться на борт «Остфрисланда», чтобы выполнить свои обязанности, но, к их удивлению и к ярости адмирала Г.Б. Уилсона, отвечавшего за проведение опытов, вслед за первым в атаку ринулся второй армейский бомбардировщик, бомба которого разорвалась рядом с кораблем. Тем временем Митчелл радировал Уилсону, требуя, чтобы флотские бомбардировщики не мешали армейским делать дело!

Прилетели еще 4 армейских самолета, которые добились 2 прямых попаданий и 2 близких разрывов. Наконец наблюдателям удалось подняться на борт линкора. Они обнаружили, что даже три 1000-фн бомбы не нарушили прочности корпуса и не вызвали течей. Тогда Митчелл решил окончательно отбросить программу испытаний. Ему было официально разрешено сбросить 3 бомбы весом в тонну, после чего в дело должна была вступить морская авиация. У Митчелла на уме было совсем иное.

В 12.19 Митчелл сообщил, что его самолеты собираются начать атаку, которая будет продолжаться, пока не будут получены 2 прямых попадания. В действительности он хотел проверить, как будет действовать «водяной молот» 2000-фн бомб. Первые 3 бомбы легли мимо, зато четвертая буквально процарапала левый борт линкора в носовой части, а через секунду практически туда же легла пятая. Обе бомбы взорвались под «Остфрисландом», обдав его палубы огромными фонтанами воды.

Именно пятая бомба причинила смертельные повреждения, потому что шестая снова упала вдали от корабля. К 12.30 линкор погрузился кормой до оружейной палубы, а в 12.37 резко накренился на левый борт. В 12.41 «Остфрисланд» перевернулся, задрал в воздух форштевень и затонул. Когда корабль уже погружался, торжествующие летчики Митчелла сбросили на него еще одну 2000-фн бомбу. Просто так.

Реакцию прессы предсказать было несложно. Нью-йоркская газета «Ивнинг Мейл» в этом плане является типичным примером. Линкор стоимостью 40 миллионов долларов, на строительство которого ушло 6 лет, потоплен «6 бомбами, которые несли машины стоимостью менее 25000 долларов за

штуку». Митчелл заполучил желанный скальп, но, как ни странно, собственные громогласные и преувеличенные заявления помешали ему использовать результат опытов. Он так и не добился создания независимых ВВС, но лишь подлил масла в уже полыхающий спор «бомбардировщик против линкора».

Позднее в Соединенных Штатах были проведены новые эксперименты. В сентябре 1921 года был потоплен старый броненосец «Алабама» (11600 тонн, построен в 1900 году). В сентябре 1923 года Митчелл в ходе аналогичных опытов утопил броненосцы «Нью Джерси» и «Вирджиния». Они имели водоизмещение 15000 тонн и были построены в 1906 году. Уничтожение допотопных броненосцев не дало ничего интересного. В ноябре 1924 года бомбами был потоплен корпус недостроенного линкора «Вашингтон». Это был более серьезный эксперимент, потому что на сей раз мишенью стал мощный современный линкор. Но даже после этого спор не приблизился к финалу. Если говорить точнее, обе стороны лишь прочно окопались, как это было не так давно в настоящей войне...

Капитан 1 ранга С.У. Роскилл отмечает, что «Вашингтон» был единственным современным кораблем, выделенным для этих экспериментов. «Тот факт, что его оказалось крайне трудно потопить, поддержал точку зрения моряков, которые утверждали, что хорошо защищенный современный линкор выдержит самую сильную атаку, какую только способна провести авиация». Но при этом он делает вывод: «Однако самым важным результатом опытов было то, что любой военный корабль, атакованный бомбами, может быть потоплен одними только бомбами».

Это мнение разделяли далеко не все, причем сомневались даже авиаторы. Подполковник авиации У.Г. Аллен писал: «„Остфрисланд“ стоял на якоре, когда его атаковали бомбардировщики. Разумеется, он был без экипажа, и не стреляло ни одно орудие. Поэтому эксперимент ничего не доказал». Кроме того, на корабле не было аварийных партий, которые боролись бы с повреждениями. Аллен даже пошел дальше:

«Существует колоссальная разница между линкором, стоящим на якоре, и линкором, идущим на большой скорости и ведущим сильный огонь по бомбардировщикам, маневрирующим, чтобы сбить прицел бомбардирам».

Билли Митчелл с этим не согласился. Он вообще позволил себе ряд довольно странных высказываний вроде следующего: «Чем быстрее движется корабль, тем легче попасть в него с воздуха».

Вопрос, поднятый газетой «Ивнинг Мейл», также привлек внимание энтузиастов авиации: стоимость. Если относительно дешевый аэроплан способен заменить чудовищно дорогой военный корабль, имелись все основания задуматься, особенно в те дни повальной экономии и скрупулезного подсчета грошей. Митчелл заявлял, что вместо 3 современных линкоров Америка может построить не менее 3000 военных самолетов и почувствовать себя совершенно неуязвимой.

Как обычно, он позволил себе крайние преувеличения, приводя соотношение стоимости бомбардировщика и линкора. Митчелл заявил, что линкор стоит столько же, сколько 1000 бомбардировщиков, на самом деле эта цифра гораздо более скромна и не превышает 100. Наконец, пытаясь внести ясность в запутанный вопрос, Адмиралтейство и министерство авиации объединились и совместно провели детальное исследование проблемы, причем и те, и другие согласились с выводами. Они пришли к выводу, что «средняя цифра 44 двухмоторных бомбардировщиков (то есть не дальних тяжелых) является наиболее точным эквивалентом стоимости одного линкора. Для этого следует учесть стоимость эксплуатации и обслуживания, ремонта и запасных частей за время, сопоставимое со сроком службы линейного корабля». Наконец англичане провели серию собственных экспериментов, используя старый броненосец «Агамемнон» (16000 тонн, построен в 1908 году), который был разоружен и превращен в радиоуправляемую мишень. Его скорость даже в лучшие времена составляла всего 18 узлов, тем не менее перед бомбардировщиками предстала движущаяся мишень. Результаты не слишком обрадовали пропагандистов воздушной мощи. Опыты, проведенные в 1921–22 годах бомбардировщиками KBBC, предусматривали

использование учебных бомб, чтобы проверить точность бомбометания, а не разрушающую силу бомб. Ведь без попадания бессмысленно говорить о повреждениях.

Бомбометание проводилось с самых разных высот, соответственно самым различным был и процент попаданий, он изменялся от нуля до 50 %. Однако самые лучшие показатели были достигнуты, когда самолет атаковал с минимальной высоты — 400 футов или даже меньше.

В 1924 году была проведена новая серия опытов, в которых был использован современный линкор «Монарх» (22500 тонн, построен в 1912 году). Опять сначала сбрасывались учебные бомбы, а боевые были оставлены «на сладкое». После этого, во второй половине дня его обстреливали крейсера, а ночью подключились линкоры, испытывающие новые бронебойные 381-мм снаряды. Однако на рассвете продырявленный «Монарх» все еще держался на плаву, и лишь потом «Ривендж» утопил его несколькими меткими залпами.

На основании этих экспериментов Адмиралтейство сделало вывод, что вывести из строя современный линкор одними бомбами все-таки можно. Однако для этого требуется не менее 12 прямых попаданий бомбами весом более 500 фн. Чтобы эти бомбы имели кинетическую энергию, достаточную для пробития броневой палубы, их следует сбрасывать с высоты 5000 футов. Для находящихся на вооружении KBBC самолетов при существующих прицелах и уровне подготовки экипажей вероятность попадания не превышала «семь на сотню»<sup>[14]</sup>.

Окончательный вердикт вынес уже после войны подполковник Аллен:

«Да, за все время Второй Мировой войны Бомбардировочное Командование не потопило ни одного вражеского линкора в море свободно падающими бомбами. Легко поверить, что бомбардировщик является дешевым противоядием против линкора, но такое убеждение совершенно ложно. Если потеряна тысяча бомбардировщиков, стоящих 3000 фунтов каждый, но попытка потопить линкор, стоящий те же самые 3 миллиона фунтов, не удалась? Бомбардировщики списаны, а линкор остался и еще может выполнять самые различные задания».

Разумеется, пикирующие бомбардировщики были гораздо более меткими, но об этих самолетах в 20-е годы не шло и речи. Ведь все ограничивалось несколькими удачными экспериментами, проведенными американским флотом. Позднее их усовершенствовал японский флот, появились знаменитые «Штуки» Люфтваффе, но Королевский Флот и в 30-х годах игнорировал их <sup>[15]</sup>.

Зато на торпедоносец приходилось смотреть совсем иначе. Торпеда всегда считалась самой главной опасностью для линейного корабля. Никто не пытался спорить, что подводные повреждения послужили причиной гибели гораздо большего числа кораблей, чем бомбы и снаряды. Торпеда не являлась новым оружием, и за предыдущие 50 лет не раз находились люди, которые заявляли, что вот сейчас-то она покончит с линкором раз и навсегда.

По мере развития торпеды появлялись все новые корабли, которые должны были доставить ее к цели, которые становились все более эффективными. Но с такой же скоростью росла эффективность контрмер, которые принимали линейные флоты. На торпеду возлагались исключительно большие надежды, однако она этих надежд не оправдала, по крайней мере, в отношении современного линкора. Старые военные корабли и торговые суда оказались более чем уязвимыми, а вот линкор устоял.

Франция в 1870-х и 1880-х годах построила огромные орды миноносцев. Это был ее последний отчаянный рывок в качестве ведущей морской державы. Таким образом французы намеревались выместить британский линейный флот с морских просторов. Однако миноносцы были встречены скорострельными орудиями, появлением на линкорах многочисленной противоминной артиллерии и созданием истребителей миноносцев. Как только истребитель сам превратился в эскадренный миноносец и его наступательные функции возобладали над оборонительными, в ответ вырос калибр противоминной артиллерии линкора. Ни в японо-китайскую, ни в русско-японскую войны миноносец не оправдал ожиданий, хотя японский флот использовал его, чтобы добиться временного превосходства против стоящих на якоре линейных кораблей, совершенно не готовых к отражению атаки. Во время Ютландской битвы массированные

атаки десятков эсминцев обоих противников дали в результате одно попадание в британский линкор и потопление старого немецкого броненосца<sup>[16]</sup>. Однако страх перед торпедной атакой являлся всеобщим. Именно он не позволил Джеллико одержать решительную победу вместо несколько расплывчатой, но все-таки признанной стратегической победы. Англия ждала разгрома противника, а не того, что получилось.

Тем не менее, угроза торпедной атаки надводных кораблей оставалась серьезной, хотя считалось, что ситуация находится под контролем. Появление на сцене подводной лодки, которая имела возможность подкрасться незаметно к самому сильному линейному кораблю и уничтожить его торпедами, с самого начала считалось наиболее грозной опасностью. Но и здесь развитие событий не оправдало ожиданий. Хотя несколько старых броненосцев и были потоплены субмаринами, это было не слишком ощутимо. Ни один из линкоров Гранд Флита не был потоплен подводной лодкой. Сочетание мощной завесы эсминцев, высокой скорости, постоянные изменения курса, противолодочный зигзаг оказались вполне достаточными для отражения подводной угрозы<sup>[17]</sup>. После создания эффективного (так, по крайней мере, думали в то время) прибора обнаружения подводных лодок, названного асдиком в английском флоте и сонаром в американском, страх перед подводными лодками начал ослабевать.

Однако развитие самолета-торпедоносца стало новым фактором, изменившим ситуацию. Он имел скорость и маневренность, о которых эсминец или подводная лодка не могли даже мечтать. Более того, выяснилось, что британский флот не готов к отражению такой воздушной угрозы. Предполагалось создать новые скорострельные зенитки, обладающие достаточной дальностью и весом снаряда, чтобы ни один самолет, летящий на малой высоте (читай — торпедоносец), не смог приблизиться к кораблю. В результате был создан пом-пом — многоствольная 2-фн установка, стреляющая разрывными снарядами. На него возлагались колоссальные надежды, но до конца 30-х годов их не хватало. Поэтому торпедоносец считался главным оружием авиации, для атак которого линкор был действительно уязвим<sup>[18]</sup>.

Коммодор авиации Э.В. Вивьен предупредил аналитический комитет под руководством контр-адмирала Р.Ф. Филлимора,

созданный в 1919 году, что торпедоносец является самой серьезной угрозой флоту, даже если тот находится в гавани.

Однако Адмиралтейство, как и командование других флотов, сознавало эту опасность и постаралось обеспечить защиту от воздушных атак, в частности от торпедоносцев, хотя заметно это стало лишь к началу 30-х годов. Уже при проектировании «Нельсона» и «Роднея» был учтен фактор воздушной опасности. Горизонтальное бронирование было усилено, погреба прикрывала палуба толщиной 165 мм, а машинное отделение — 76 мм. Этого считалось достаточно против тогдашних бомб. На этих линкорах сразу были установлены буи, которые обеспечивали дополнительную защиту при попадании торпед. Изменилось и артиллерийское вооружение, которому постарались придать возможность борьбы против самолетов, что ранее было делом неслыханным.

Угол возвышения огромных 406-мм башен был увеличен до 40 градусов. Это намного превышало угол возвышения всех существующих тяжелых орудий и было предпринято специально для усиления противоаэропланного огня. По ходу дела была достигнута дальность стрельбы 35000 ярдов, что крайне напугало американцев. Не только главный, но и противоминный калибр «Нельсона» мог стрелять по самолетам. Его 152-мм орудия получили для этого угол возвышения 60 градусов. Вдобавок было установлено несколько легких зенитных орудий. Выражались некоторые сомнения в эффективности использования таких огромных орудий в качестве зенитных, однако «Нельсон» и «Родней» делали это по крайней мере дважды в годы Второй Мировой войны, и оба раза довольно успешно.

Решение дать возможность главному калибру всех тяжелых кораблей, начиная с крейсеров, вести огонь по самолетам, стало источником постоянной головной боли для конструкторов. Например, прошло 5 лет, прежде чем удалось избавиться от «детских болезней» артиллерию «Нельсона». Попытка придать 203-мм орудиям тяжелых крейсеров типа «Каунти» возможность стрелять по самолетам завершилась таким оглушительным провалом, что от этого отказались. Японские и американские конструкторы сумели создать эффективные универсальные орудия для своих кораблей, они ставились даже на эсминцах. Но на англичан это не произвело

никакого впечатления, и 12 лет спустя британские эсминцы оказались почти совершенно беззащитны против атак пикировщиков Люфтваффе.

Уже давно стало ясно, что наилучшей защитой от атаки миноносца является истребитель миноносцев. Точно так же адмирал Каннингхэм позднее отметил, что «правильный способ сражаться с воздухом находится в воздухе». Другими словами, чтобы флот имел возможность защищаться от бомбардировщиков, он обязан обзавестись истребителями. Это было признано абсолютно всеми флотами, но лишь американский и японский сумели создать по-настоящему эффективные самолеты и вырвались далеко вперед в области организации истребительного прикрытия. По Королевскому Флоту больно ударило неумное решение передать контроль над всеми самолетами, в том числе и морскими, в руки Королевских ВВС. Хуже того, увлечение KBVC идеей стратегических бомбардировок привело к тому, что Воздушным Силам Флота уделялось минимальное внимание. В результате превосходство в морской авиации, которым обладал британский флот в 1918 году, к 30-м годам растаяло без следа. А вскоре он оказался в отстающих, и с каждым годом эта пропасть лишь увеличивалась. Здесь нет места излагать бурную историю Воздушных Сил Флота, но следует сказать, что в этом вопросе у Адмиралтейства были связаны руки. Адмиралы стремились совершенствовать линкор, и не следует упрекать их за неспособность создать сильную морскую авиацию. Авианосец хорош настолько, насколько хороши его самолеты.

К 1940 году Королевский Флот создал проект авианосца, которому стали подражать во всем мире. Это был быстроходный, сильно вооруженный корабль с бронированной полетной палубой. «Илластриес» стал эталоном для всего мира. Однако контроль KBVC над всем, что летает, привел к тому, что на палубах этих кораблей стояли не просто устаревшие, а допотопные самолеты, что резко снижало эффективность действий авианосцев. Можно лишь удивляться и восторгаться отвагой и умением пилотов, которые даже на этом сумели чего-то добиться. Адмиралтейство сделало все, что могло. А вот построить больше авианосцев оно уже не могло. Когда появляются обвинения, что Королевский Флот



отстал по количеству построенных авианосцев, обвинители всегда забывают о договорном лимите 135000 тонн. На пути строительства новых авианосцев Вашингтонский договор воздвиг такие же препятствия, как в деле создания новых линкоров. Кроме того, министерство финансов совсем не было склонно выделять дополнительные фонды на строительство авианосцев, как, впрочем, и вообще на развитие флота.

Тогда Королевский Флот сосредоточил все усилия на доведении существующего линейного флота до высочайшей степени боевой эффективности. Новые 381-мм бронебойные снаряды проверялись и перепроверялись и, по мнению Совета Адмиралтейства, оказались очень удачными. Капитан 1 ранга Дрейер заявил, что если бы англичане имели такие снаряды во время Ютландской битвы, то «мы потопили бы все или хотя бы 4 немецких линейных крейсера и несколько линкоров впридачу».

Была создана тактика ночного боя, и британские флоты постоянно ее отрабатывали и совершенствовали. В результате Королевский Флот стал лучшим в мире в области ночного боя. Старый страх перед схваткой линкоров в темноте сменился твердой уверенностью в том, что такая схватка будет наверняка выиграна.

Поиск впереди линейного флота должны были вести крейсерские эскадры, дополненные, но не замененные все еще не слишком надежными разведывательными гидросамолетами, которые в 30-х годах несли многие корабли. Были опробованы массированные атаки флотилий эсминцев, которые упорно отрабатывались, пока экипажи флотилий не превратились в сплоченную команду, не имеющую себе равных. Хотя вся тактика британского флота по-прежнему основывалась на использовании тяжелых орудий, она резко изменилась по своей сути. Она стала гораздо более агрессивной, что являло разительный контраст с осторожным и сдержанным поведением в годы Великой Войны. При умелом применении она могла принести богатейшую жатву в будущей войне. Во многом помогло даже сокращение численности линейных флотов. Пятью кораблями управлять гораздо проще, чем пятьюдесятью, как это приходилось делать Джеллико и Битти.

Эта политика не раз подвергалась критике как нереалистичная, однако следует помнить, к войне с каким

противником готовились линкоры. Япония имела 9 линейных кораблей, которые представляли собой грозную силу. Более того, сам характер подготовки британских линкоров позволил сформировать флот, готовый пойти на самый серьезный риск, если это необходимо<sup>[19]</sup>.

Так как решения Вашингтонской конференции запрещали строить новые линкоры до 1936 года, начались работы по модернизации существующих кораблей. В 1924 году американский конгресс утвердил модернизацию 6 самых старых линкоров. В программу работ было включено увеличение угла возвышения орудий главного калибра с 15 до 30 градусов и перевод котлов с угля на нефть. Аналогичные меры начали принимать и другие страны. Увеличивался угол возвышения орудий, модифицировались надстройки, чтобы увеличить углы обстрела, устанавливались були (хотя это приводило к некоторому снижению скорости) и так далее.

Разумеется, критике подвергалось всё и вся. Снова началась болтовня о предельных размерах линкоров. Критики вопрошали: а почему Вашингтонская конференция оставила пределом водоизмещения кораблей этого класса 35000 тонн? Почему бы не срезать эту цифру до 10000 тонн? Возглавлял эту фракцию адмирал сэр Герберт Ричмонд. В своей книге «Морская мощь в современном мире» он утверждал, что корабли с водоизмещением более 7000 тонн просто не нужны. Эта цифра казалась ему подходящей для сражения со вспомогательным крейсером. Адмиралтейство ответило на это так же, как отвечало на подобные выпады в прошлом. Королевский Флот должен иметь корабли, которые ни размерами, ни боевой силой не уступают кораблям возможного противника. Именно вероятность сражения с такими кораблями диктует размеры и вооружение. Но при этом Адмиралтейство забывало, что Ричмонд и поддерживающий его адмирал Скотт предлагали связать все нации такими ограничениями. Именно эти взгляды привели к тому, что на Лондонской морской конференции 1930 года был поднят вопрос об отсрочке постройки новых линкоров. Она была отложена до 1937 года, также были согласованы новые ограничения на размеры крейсеров и эсминцев.

Все это привело к тому, что стареющим линкорам предстояло служить и дальше, а потому им требовалась уже

капитальная модернизация. Великобритания начала частичную перестройку «Уорспайта», «Вэлианта», «Куин Элизабет» и «Ринауна». Однако не нашлось ни времени, ни денег, чтобы провести к началу войны такую же модернизацию «Худа», «Рипалса», «Барэма», «Малайи» и линкоров типа «Ройял Соверен». На всех четырех модернизированных кораблях был еще больше увеличен угол возвышения орудий, были установлены новые машины, появилось новое мощное зенитное вооружение. Надстройки были полностью заменены. Существуют самые различные мнения об этой программе. Стефен Роскилл пишет:

«Редко можно найти новое вино, столь же удачно влитое в старую бутылку, или деньги, потраченные более удачно, чем средства, отпущенные флотом на модернизацию „Уорспайта“ и его братьев. В случае „Уорспайта“ модернизация обошлась в 2362000 фунтов — менее одной трети стоимости „Нельсона“ и гораздо меньше стоимости новых линкоров типа „Кинг Георг V“. А в результате флот получил совершенно новый корабль»<sup>[20]</sup>.

Зато известный историк Оскар Паркс думает иначе.

«Старая истина „Реконструкция не оправдывает потраченных денег“ прекрасно подходила бы к случаю модернизации линкоров типа „Куин Элизабет“, если бы у нас была возможность строить новые корабли. Но договоры запрещали это, поэтому не оставалось другого выбора, как залить новое вино в старые бутылки, и выжать из этих кораблей все, что только возможно. Результаты были получены неплохие, однако размеры кораблей просто не позволяли бронировать их так, чтобы они могли противостоять более тяжелым бомбам, чем существовавшие до войны».

К водоизмещению кораблей было разрешено добавить не более 3000 тонн, но, к счастью, улучшенные машины позволили сэкономить вес, который можно было использовать для других целей. На «Куин Элизабет» и «Вэлианте» были

сняты старые казематные 152-мм орудия и полностью заменены новыми 114-мм универсальными, которые получил также и «Ринаун». Каждый из этих кораблей теперь нес по 20 новых мощных зениток. Эти же орудия были установлены на всех новых авианосцах. Остальным ветеранам пришлось начать новую войну в старом мундире. Адмирал Б.Б. Скофилд пишет:

«Когда я в ноябре 1928 года начал службу на линкоре „Малайя“, который только что прошел 2-летнюю модернизацию, то выяснилось, что корабль остался практически тем же, что сражался в Ютландской битве 12 лет назад. Изменения заключались только в установленных внешних булях и объединении двух труб в одну».

В течение следующих 12 лет на «Малайе» тоже ничего не изменилось, исключая установку ангара для 4 гидросамолетов и нескольких дополнительных зенитных орудий. Во всем остальном это был тот же самый корабль.

В 30-е годы период унылого застоя сменился резким рывком в области проектирования и строительства новых военных кораблей. Для Королевского Флота новым оскорблением послужило то, что начал гонку его старый враг, который в 1919 году был стерт в прах. Но буквально через 10 лет он возродился в новом обличье. Германия построила свой первый карманный линкор<sup>[21]</sup>.

## **Глава 2.**

### **Новый конфликт**

Новое возникновение германской морской угрозы примечательно и своей быстротой, и своей оригинальностью. Британское Адмиралтейство в это время было слишком занято подготовкой к войне с американским флотом, сражениями с Королевскими ВВС и министерством финансов, поэтому может показаться, что ее просто проглядели. Это не так. Хитроумные способы, с помощью которых обходились ограничения Версальского договора, были отлично известны<sup>[22]</sup>, однако правительства союзных держав с пренебрежением смотрели на жалкие потуги маленького флота. Самой главной угрозой миру во всем мире считалась Япония, причем она уже имела крупный флот. Все понимали, что возрождение германского флота может нарушить и без того хрупкое равновесие, особенно потому, что Королевский Флот стремительно скатился с позиций самого сильного в мире до нынешнего жалкого состояния. Но именно в таком положении находились германские вооруженные силы после войны. Поэтому предполагалось, что немцам потребуется слишком много времени, чтобы восстановить силы, к этому времени кризис с Японией вполне мог разрешиться.

Статьи Версальского договора в отношении германского флота должны были навсегда покончить с ним как с эффективной боевой силой. Поэтому отказ поверить в его возрождение буквально через 10 лет в то время был вполне естественным. Но вот чего никто не мог предусмотреть, так это скорости, с которой будет происходить это возрождение после 1933 года. Приход к власти национального лидера, заряженного желанием и волей восстановить прежние позиции Германии, был совершенно неожиданным. Однако следует помнить, что уловки, хитрости и ложь при внешнем соблюдении договоров были столь же характерны для догитлеровской Германии, как и позднее. Нацистская партия не применяла эти методы как способ обойти договорные ограничения, она просто плюнула на договоры. И в этом плане

фашисты были более откровенными и честными, чем их учителя из Веймарской республики!<sup>[23]</sup>

Германский флот после 1919 года находился в жалком состоянии. Стране было разрешено иметь 8 броненосцев для береговой обороны. Они были устаревшими еще в 1914 году и требовали так много людей для комплектации экипажей, что в 20-х годах в строю остались всего 2 или 3 корабля. Дополняли эти древние корабли, создавая пародию на сбалансированный флот, 8 столь же преклонных легких крейсеров и 32 старых эсминца и миноносца. Личный состав флота был ограничен 15000 человек. Морская авиация и подводные лодки были полностью запрещены. К чести командующих германским флотом этого периода следует сказать, что они сумели поставить дело так, чтобы этот жалкий состав не стал удавкой или тяжкими оковами, как на то надеялись союзники. Они недооценили германскую изобретательность и настойчивость.

Проблема нехватки личного состава была решена просто. Эти 15000 человек были отобраны с предельной тщательностью и составили ядро, элиту из 15000 офицеров возрожденного флота, а вовсе не рядовой состав для него. Подводные лодки строились за границей. Самолеты испытывались в Советском Союзе, поэтому германские конструкторы имели полную свободу действий в создании самых современных машин. Замена легких крейсеров и эсминцев была разрешена, и в каждом случае тоннаж заложенных кораблей превышал тоннаж существующих. Сначала на сотни тонн, а потом и на тысячи, потому что немцы осмелели, когда стало ясно, что великие державы проявляют полное безразличие. Но в области строительства линейных кораблей немцы сделали просто гениальный ход, обратив договорные ограничения в свою пользу. Причем это было сделано таким способом, который не могли предусмотреть составители договора, желавшие привязать германский флот к Балтике.

Следует напомнить, что Вашингтонский договор не только установил соотношение общего тоннажа флотов подписавших его держав, но и наложил серьезные ограничения на водоизмещение и вооружение кораблей основных классов. Для линкоров предел водоизмещения был установлен в 35000 тонн при калибре 406 мм. Крейсера не могли превышать 10000 тонн

и иметь орудия больше 203 мм. Для авианосцев эти цифры составляли 27000 тонн и 203 мм. Чтобы избежать попыток появления супер-крейсера вроде старых броненосных или линейных крейсеров, авианосец был четко определен как корабль с полетной палубой, предназначенный прежде всего для летных операций.

Представители Германии не были приглашены на конференцию. Ее флот находился в таком состоянии, что его просто игнорировали за ничтожностью, по крайней мере все так думали. Соотношение сил флотов основных держав было определено как 5:5:3:1,75:1,75 для Великобритании, Соединенных Штатов, Японии, Франции и Италии. Если говорить о количестве линкоров в их флотах, это означало, что Великобритания и Соединенные Штаты могут иметь по 15 таких кораблей, Япония — 9, Франции и Италии было разрешено иметь по 5 линкоров.

Дональд Макинтайр всерьез пишет, что принятые соотношения были совсем иными и «предусматривали сокращение линейных флотов Великобритании, Соединенных Штатов, Франции, Италии и Японии, в результате которых относительная сила в линкорах определялась соотношением 5:5:3:3:3». Это давало Франции и Италии равный тоннаж с Японией, вот только эти страны почему-то о таком царском подарке не узнали. Они приняли цифру 1,75. Как уже говорилось, это серьезно оскорбило Францию, но Германия, которая вообще не была приглашена в Вашингтон, автоматически стала третьей вровень с этими двумя державами, потому что ей было разрешено заменить ее 6 устаревших «линкоров». Одним рывком проигравшая войну Германия могла получить равное количество линкоров с Францией и Италией, которые эту войну выиграли! Более того, пока в остальных странах постройка новых кораблей была заморожена, Германия одна продолжала на совершенно законных основаниях строить новые линкоры!

И здесь великие державы сначала весело ухмылялись, как и в случае с личным составом, потому что немцам было разрешено строить линкоры водоизмещением не больше 10000 тонн против 35000 тонн у остальных держав. Поэтому любой из 6 кораблей, которые могла построить Германия, во всех отношениях уступал будущим противникам. И превосходство

становилось абсолютным, если учесть калибр артиллерии: 280 мм против 406 мм у Вашингтонских держав. Поэтому не приходится удивляться тому, что союзники считали Германию загнанной в угол.

Однако посреди бури поздравлений и восхищений собственным умом выяснилось, что были забыты две вещи. Первое: Германия всегда выказывала тягу к французской стратегии крейсерской войны, свидетельством чему был эпизод с «Гебенем» и «Бреслау», поход эскадры фон Шпее через Тихий океан, а также действия одиночных рейдеров вроде «Эмдена». Поэтому, пытаясь ограничить ее возможности дать новое генеральное сражение типа Ютландской битвы, союзники сами вынуждали Германию обратиться к крейсерской войне, что она и без того стремилась сделать. Второе: занявшись выработкой ограничений на размеры и вооружение британских крейсеров, высокие договаривающиеся стороны забыли ограничить скорость новых германских кораблей. Поэтому у немцев появилась возможность совместить скорость крейсера и вооружение малого линкора, добавив сюда неограниченную дальность плавания, достигнутую путем установки дизелей вместо паровых турбин. К тому же, они втайне превысили разрешенный тоннаж почти на 50 процентов. В результате Германия создала корабль, который мог справиться с любым из тяжелых крейсеров, находящихся в постройке, и уйти от почти любого линкора. Лишь 8 кораблей могли навязать бой новым немецким рейдерам и уничтожить их. Это были японские линейные крейсера типа «Конго» и английские «Худ», «Ринаун», «Рипалс» и «Тайгер». Представить себе Японию в роли противника Германии было невозможно, а Англия по условиям Второго Лондонского договора вскоре должна была отправить «Тайгер» на слом. В результате у нее оставались только 3 стареющих линейных крейсера против 3 новеньких германских разбойников. Более того, если Великобритания не имела права заменять свои стареющие тихоходные линкоры до 1937 года, то Германия, если бы только пожелала, вполне могла построить еще 3 корабля такого же типа, и снова совершенно легально. Дэвид Вудвард пишет:



«Разумеется, немцы не собирались соблюдать лимит в 10000 тонн. На самом деле водоизмещение новых кораблей составило 14000 тонн, но даже в этом случае достижения германских кораблестроителей выглядят потрясающими. Корабль был вооружен 6 орудиями калибра 280 мм и мог развить скорость 26 узлов. Это стало возможным потому, что немцы намеренно ослабили броневую защиту».

Тактическое обоснование постройки этих кораблей выглядело, по его словам, несколько странно.

«Когда в конце 1928 года были обнародованы первые детали проекта карманного линкора, командование флота заявило, что новый корабль предназначен для сопровождения войсковых конвоев из Германии в Восточную Пруссию в случае войны между Германией и Польшей. Но даже самым неискушенным в морских делах бросался в глаза радиус действия карманных линкоров. Он равнялся 20000 миль, тогда как расстояние от Штеттина до Эльбинга или Пиллау составляло всего лишь 250 миль».

А почему бы и нет? Существует совершенно ошибочная тенденция обвинять Гитлера за слишком малые размеры линейного флота в 1939 году. Если бы он подождал с развязыванием войны до 1948 года, тогда германский флот успел бы реализовать свой «план Z». Конечно, это так. Но трудно ожидать, что Великобритания спокойно ждала бы этого, ничего не предпринимая. Она могла ответить на угрозу, снова обогнав Германию в гонке морских вооружений, как это было ранее. В ее возможностях было закладывать 2 или даже 3 корабля на каждый немецкий. И если бы это произошло, тогда позиция немцев стала бы еще хуже. В 1939 году у немцев было немного линкоров, но все они были современными быстроходными кораблями, тогда как английские оставались старыми и тихоходными. К 1948 году Германия могла утроить свои силы, но Великобритания сделала бы то же самое. Только теперь ядро ее флота тоже было бы современным и быстроходным. Кроме того, критики Гитлера часто упускают из вида тот факт, что вопросы морской политики он практически

полностью отдал на откуп адмиралам, мало что понимая в морской войне и не интересуясь ею<sup>[24]</sup>. В заслугу ему можно поставить то, что он добился подписания англо-германского морского договора, а потом открыл неограниченное финансирование всех кораблестроительных программ. Адмиралы получили в свое распоряжение все кораблестроительные мощности Германии. Наконец, Гитлер предоставил в распоряжение своего флота всю береговую линию Европы от мыса Нордкап до испанской границы, поэтому немецкие корабли могли свободно выходить в Атлантику. Германский флот должен благодарить Гитлера за все эти подарки. А обвинять адмиралам следует лишь самих себя за недостаток смелости и решимости, а не сваливать все на ограничения, которые Гитлер наложил на использование тяжелых кораблей. Следует прямо сказать, что командование германского флота не сумело справиться с возникшими задачами.

Появление «Дойчланда», первого из немецких карманных линкоров, вызвало в конце 20-х годов настоящий фурор в военно-морских кругах. За ним вскоре последовали однотипные «Адмирал граф Шпее» и «Адмирал Шеер». Их имена звучали зловещим предупреждением Адмиралтейству. Первый был назван в честь адмирала, который в 1914 году терроризировал весь Тихий океан и победил в бою у Коронеля. Второй носил имя командующего германским флотом в годы Великой Войны. Это были лучшие немецкие адмиралы того времени, и корабли, названные их именами, показали, что немецкий флот начал готовиться ко второй войне с Великобританией.

Совершенно неожиданным стало то, что разгромленная страна начала использовать самые передовые методы кораблестроения.

«При постройке кораблей таких размеров впервые были использованы новые методы. Широко применялась электросварка, а в качестве главных машин были установлены дизеля. И то, и другое позволяло сэкономить вес, особенно установка дизелей. В результате при умеренной вместимости топливных цистерн корабли получили огромный радиус

действия, и сразу стало ясно, что они будут использованы в качестве корсаров, действующих против торгового судоходства».

К 1935 году все 3 карманных линкора были достроены.

Карманные линкоры (3):

«Дойчланд», «Адмирал граф Шпее», «Адмирал Шеер» 12400 тонн, 6-280-мм, 8-150-мм, 8 ТА 533 мм, 26 узлов.

Если Великобритания по своим внутренним причинам не могла ответить на этот вызов, нашлась другая страна, которая решила сделать это. Великобритания окончательно запуталась во внутренних проблемах и следила за далеким Тихим океаном, предоставив возможность Гитлеру и Редеру беспрепятственно возрождать флот. Зато французский флот, которым командовал Дарлан, был полон решимости ответить на вызов любой континентальной державы, хотя договоры серьезно ограничили возможности Франции. В качестве прямого ответа на создание 3 немецких карманных линкоров Франция заложила 2 линейных крейсера, которые должны были превзойти немецкие корабли по всем статьям. Так началась новая гонка морских вооружений, хотя не все это поняли сразу. Когда было объявлено о закладке этих двух мощных кораблей, Италия, опасаясь, что ее позиции на Средиземном море пошатнутся, в ответ заложила 2 больших быстроходных линкора.

Французские «Дюнкерк» и «Страсбург» имели водоизмещение 26500 тонн. Они были вооружены 8 орудиями калибра 330 мм и могли развивать скорость более 30 узлов. Эта великолепная пара линейных кораблей была дополнена большой группой лидеров водоизмещением около 3000 тонн, вооруженных 138-мм орудиями и способных превысить 40 узлов. Отличные корабли стали первой частью кораблестроительной программы, которая должна была восстановить честь и силу французского флота после долгого времени упадка и застоя. В этом плане французам удалось многое. Они использовали немецкий прием и начали размещать артиллерию в небольшом числе башен. До сих пор тяжелые орудия устанавливались в двухорудийных башнях, однако немцы на «Дойчландах» использовали трехорудийные. На «Дюнкерках» впервые в истории появились

четырехорудийные башни. Французы использовали идею, заложенную в конструкцию «Нельсона» и поставили все башни в носовой части, чтобы сократить длину броневоего пояса. Эти корабли имели следующие характеристики:

Линейные крейсера (2):

«Дюнкерк», «Страсбург» 26500 тонн, 8-330-мм, 16-130-мм, 30 узлов.

В ответ на эти два корабля немцы немедленно начали работы над 2 тяжелыми кораблями, которые были заказаны в 1934 году. Сначала предполагалось, что это будут улучшенные «Дойчланды», но после того как стало ясно полное превосходство французской пары, немцы пошли дальше и подготовили чертежи своих собственных линейных крейсеров.

Гитлер уже разорвал в клочки все Версальские договоры на том основании, что остальные державы, разоружив Германию, должны были разоружиться сами, но не сделали этого. Никто даже не пытался скрывать, что два новых корабля строятся для того, чтобы превзойти французские линейные крейсера. Позднее в качестве подачки Германии Великобритания подписала новый морской договор с Рейхом, который разрешил немцам совершить большой рывок вперед и построить флот, составляющий 35 процентов английского. Это фактически ставило Германию даже впереди Франции и Италии и означало, что теперь единственным ограничителем в морском перевооружении Германии становятся ее производственные мощности<sup>[25]</sup>. Было объявлено, что новые корабли будут иметь водоизмещение 26000 тонн и вооружение из 9 орудий калибра 280 мм. В действительности они имели водоизмещение 31800 тонн. Дополнительное водоизмещение было использовано для усиления защиты, главный пояс и лобовая броня башен имели толщину 350 мм. Здесь проявилась новая тенденция в развитии класса линейных крейсеров. Теперь вооружение приносилось в жертву не скорости, как предусматривалось первоначальными планами Фишера, а защите. Немцы также показали, что вполне осознают значение угрозы с воздуха и резко усилили зенитное вооружение своих кораблей. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» получили по 14-105-мм орудий, управляемых с 4 ПУАЗО, что значительно превосходило возможности любого из существовавших в то время кораблей.

Они имели радиус действия около 10000 миль при скорости 19 узлов. Максимальная скорость равнялась 32 узлам. Основные характеристики немецких кораблей были следующими:

Линейные крейсера (2):

«Шарнхорст», «Гнейзенау»

31800 тонн, 9-280-мм, 12-150-мм, 14-105-мм, 32 узла.

Тем временем итальянский диктатор, который считался другом Гитлера, начал лелеять собственные мечты о возрождении былого величия Римской Империи, что означало установление господства на Средиземном море. До 1935 года Италию, как и другие страны, беспокоило желание Гитлера установить свой диктат в центральной Европе. Когда начались угрозы Австрии, Италия, единственная из всех европейских стран, предприняла шаги в ее защиту. После убийства австрийского канцлера Дольфуса Италия с демонстративным шумом мобилизовала 4 дивизии для защиты перевала Бреннер. Это вынудило Гитлера отступить. Однако позднее разразился Абиссинский кризис, который резко обострил отношения Италии с Францией и Англией. Общий фронт, противостоящий растущей мощи Германии, рухнул. Италия перешла на сторону Гитлера после введения Великобританией и Лигой Наций так называемых «санкций» в качестве жалкой попытки остановить агрессию.

Нет необходимости детально описывать решение Муссолини вторгнуться в Абиссинию и смехотворные причины, которые он приводил в оправдание. Не будем говорить о жалких трепыханиях Лиги Наций, и Британии в частности, направленных на «обуздание агрессора». Рассмотрим только, как они повлияли на и без того слабые позиции Англии как морской державы.

Если Италию и можно было удержать от захвата Абиссинии, тогда Великобритании, и Королевскому Флоту в частности, следовало готовиться к войне. Франция, как всегда, отступила, едва речь зашла о военных действиях, и помощи от ее флота ждать не приходилось<sup>[26]</sup>. Мог ли британский Средиземноморский флот силой навязать наше решение Муссолини, сражаясь в одиночку против итальянского флота и итальянской авиации? Это был первый вопрос. Но тут же появлялся и второй. Даже если он мог, обладало ли тогдашнее

правительство Великобритании достаточной силой воли, чтобы пойти на это?

Британский Средиземноморский флот под командованием адмирала У.У. Фишера находился в прекрасном состоянии и был непоколебимо уверен в своей способности быстро разобраться со всеми проблемами. К сентябрю 1935 года он был усилен и имел 5 линкоров против 2 итальянских. Кроме того, 2 линейных крейсера находились в Гибралтаре<sup>[27]</sup>. В остальных классах кораблей существовало примерное равновесие. Даже в воздухе соотношение сил было гораздо более благоприятным, чем в 1940 году. Однако именно на авиацию сослалось британское правительство, когда отказалось от использования своего военного флота. Невежественные политиканы охотно поверили громогласным заявлениям проповедников воздушной мощи и жутко боялись за сохранность британского флота в случае начала конфликта. Некоторое оправдание этим страхам давало не слишком удовлетворительное состояние ПВО кораблей. Сэр Чарльз Форбс умудрился заявить британскому послу в Каире, что его корабли имеют боезапас всего на 15 минут стрельбы. По другим заявлениям, флоту хватило бы боеприпасов «на неделю»! В результате у политиков вполне могло создаться впечатление, что «нас застигли со спущенными штанами».

Однако, если все это до смерти напугало лондонских политиканов и кабинетных адмиралов, моряки на местах были совершенно уверены, что смогут решить любую проблему. Адмирал Каннингхэм позднее вспоминал:

«Примерно за неделю до выхода флота за мной прислал сэр Уильям Фишер и вызвал в свой кабинет на берегу. Я нашел его страшно рассерженным. Он передал мне документ, в котором я узнал оценку ситуации, сделанную Комитетом начальников штабов в Лондоне. В нем были отмечены 2 или 3 параграфа, которые я должен был прочесть. Я это сделал и обнаружил, что они пронизаны крайним пессимизмом, если не просто пораженчеством. Они не верили, что Средиземноморский флот способен справиться с итальянцами. Именно это взбесило главнокомандующего, и я был с ним совершенно

согласен. Мы обсудили положение, и он закончил разговор в своей обычной эффектной манере. Поднявшись на ноги, Фишер заявил: „Каннингхэм, я отправил радиogramму Их Лордствам, заявив, что не согласен ни с одним словом этой гнусной бумажонки. Средиземноморский флот совсем не так беспомощен, как они пытаются это представить“.

Но страх и пессимизм расползались повсюду, как чума. Хотя страна резко отреагировала на соглашения Хора с Лавалем, никто ничего не сделал, чтобы остановить Муссолини, войска которого продолжали беспрепятственно следовать вперед.

В действительности британские политики докатились до предела глупости и холуйства в своей «оборонительной» политике. Сначала в угоду Соединенным Штатам они сократили флот до опасного предела. Потом, по совершенно непонятным причинам, превратили некогда надежного союзника Японию в мощного потенциального врага. В ответ Соединенные Штаты просто повернулись спиной ко всем мировым событиям. Чтобы быть готовым к войне с бывшим союзником, главную часть потрепанного договорами линейного флота следовало сохранить для войны на Дальнем Востоке. С учетом этого конфронтация с Италией выглядела нежелательной, потому что привела бы к потерям<sup>[28]</sup>. В результате пустых разговоров Англия вместо еще одного бывшего союзника обрела второго потенциального врага. Наконец, старый и непримиримый враг — Германия — получил зеленый свет в деле ремилитаризации. Впрочем, Королевский Флот по-прежнему пользовался авторитетом у остальных моряков, хотя он сильно пострадал в результате подписания различных договоров, которые соблюдали только близорукое британское правительство.

Италия начала считать Великобританию своим врагом, как и Францию<sup>[29]</sup>. Подобно Британии, Америке и Японии, Франция и Италия занялись модернизацией своих старых линкоров, чтобы сделать их боееспособными в современных условиях. Но, в отличие, от остальных держав, Италия тоже вступила в гонку морских вооружений, которую начала Германия, и продолжила Франция. Чтобы приобрести локальное превосходство над



британским Средиземноморским флотом и получить корабли, превосходящие «Дюнkerки», итальянцы заложили 2 новых линкора — «Литторио» и «Витторио Венето» водоизмещением 35000 тонн. Это были самые мощные линкоры, построенные в послевоенный период, если не считать «Нельсонов». Одним прыжком итальянцы обогнали все остальные державы. «Дойчланд», «Дюнkerк» и «Шарнхорст» были меньше и слабее, уступая и в тоннаже, и в вооружении стареющим британским линкорам. Но 2 итальянских гиганта должны были иметь 381-мм орудия и скорость 30 узлов. Их характеристики были следующими:

Линкоры (2):

«Литторио», «Витторио Венето»

35000 тонн, 9-381-мм, 12-152-мм, 12-90-мм, 30 узлов.

Закладка этих кораблей совпала по времени с новым раундом переговоров об ограничении морских вооружений, начатым на Второй Лондонской конференции. Результаты получились вполне предсказуемые и вполне сравнимые с теми, которые принесла состоявшаяся 5 лет назад первая конференция. Тогда Королевский Флот был сокращен «до самой низкой точки, в которой он находился между двумя войнами, в отношении силы и эффективности». Это только подтвердили события, имевшие место летом того же года на Средиземном море. На конференции 1935 года Британия опять вытащила на свет два старых предложения. Одним был полный запрет строительства подводных лодок. Вторым стало детище Рамсея МакДональда, уцепившегося за теорию Ричмонда об ограничении предельных размеров военных кораблей. Англичане предложили ограничиться водоизмещением 25000 тонн и орудиями 305 мм. Эти цифры были уже превзойдены строящимися кораблями всех наций, итальянцы вообще превратили их в полную чушь, поэтому и реакция была соответственной.

Соединенные Штаты все еще мечтали о большом и даже очень большом флоте и предложили свои пределы: 35000 тонн и 356-мм орудия. Америка в общем разделяла взгляды англичан на роль линкоров. Вице-адмирал Э. Л. Уиллард заявил после флотских учений 1932 года: «Линкор все еще остается основой флота»<sup>[30]</sup>.



Несмотря на такие заявления, несмотря на строительство линкоров в других странах, критики продолжали метать стрелы в британское Адмиралтейство за желание ответить.

«Линкор долгие годы являлся для адмиралов тем же, чем собор для епископов», — заявил один из таких «специалистов». На конференции в последний раз присутствовала Япония. Японцы понимали, что в арсенале противников в 1935 году имеется только одно оружие, способное ей угрожать, — линкор. Без линкоров они могут чувствовать себя в безопасности. Поэтому японская делегация сделала красивый жест, предложив вместо выработки ограничительных рамок для строящихся линкоров вообще запретить линкоры «как класс». А заодно авианосцы и тяжелые крейсера. Это предложение было встречено с такой же холодностью, как и глупость МакДональда. Категорически против были Соединенные Штаты. Япония демонстративно покинула конференцию, заявив, что теперь будет действовать так, как считает нужным. Впрочем, она давно уже так делала.

В Японии на линкор возлагали не меньше надежд, чем в других странах. Единственным крупным исключением был адмирал Ямамото, который являлся сторонником развития морской авиации. Впервые он приобрел известность, когда на конференции 1935 года заявил, что Япония больше не собирается придерживаться соотношения 5:5:3, предписанного Вашингтонским соглашением, и следует завершить конференцию, так как она не способна привести к чему-либо позитивному. В действительности он был реалистом, тогда как британские политики действовали, подобно клиническим идиотам. Например, Рамсей МакДональд совершенно серьезно спрашивал Ямамото: «Если другие державы согласятся на бумаге признать паритет с Японией, обещает ли она не расширять флот до этих пределов?» На что японский делегат с тяжелым вздохом, как глупому ребенку, объяснил: «Мне очень жаль, сэр, но если мы будем иметь паритет — мы будем строить».

В вопросах строительства линкоров позиция Ямамото была такой же определенной. «Эти корабли напоминают каллиграфические религиозные свитки, которые старики развешивают в своих домах. Они не доказали своей ценности. Это только вопрос веры, а не реальности». В другом случае он

заявил: «Эти линкоры будут полезны Японии в будущей войне так же, как самурайский меч». Однако в своих взглядах Ямамото оказался в явном меньшинстве. Подавляющее большинство морских офицеров в Японии, так же, как в Америке, Франции, Италии, Германии и Британии, стояли за возобновление строительства этих кораблей, однако внеся в их конструкцию толстые броневые палубы и мощное зенитное вооружение, которых не имели старые корабли. Как говорит биограф Ямамото Джон Дин Поттер: «Ямамото начали критиковать в Японии за его приверженность развитию авианосцев в ущерб линкорам. Многие люди считали, что пренебрегать линкорами опасно». Похоже, Ямамото придерживался прежних взглядов до самой своей смерти. При Мидуэе он использовал линейный флот так, словно опасался дать линейным кораблям хотя бы малейшую возможность доказать, что они тоже на что-то способны. Однако именно взгляды Ямамото дали Японии самую мощную в мире морскую авиацию к началу войны, за что японцы должны быть ему благодарны. Впрочем, это совершенно не помешало развитию линкоров в Японии. Напротив, когда японцы покинули конференцию, они почувствовали себя совершенно свободными и занялись проектированием линкоров, которые должны были стать самыми сильными в мире.

«Целью строительства этих монстров было дать Японии решающее превосходство в тоннаже, потому что командование флота исходило из предположения, что американцы не станут строить линкоры слишком большие, чтобы проходить через Панамский канал. Стапеля были закрыты специальными брезентовыми стенами, и без того строгая секретность была еще больше усилена».

Первые проекты были подготовлены в 1934 году, но окончательный проект был утвержден только 3 года спустя, после того как были рассмотрены 23 промежуточных варианта. Задача была простой — вооружить корабль самыми дальнобойными и самыми тяжелыми орудиями, чтобы превзойти все существующие и строящиеся корабли. Таким образом японцы надеялись нивелировать численное

превосходство, которое американский флот имел всегда. Корабли имели длину более 860 футов, а ширину — 128 футов. Водоизмещение новых линкоров равнялось 69500 тоннам, что вдвое превышало договорные пределы Вашингтона и Лондона. В результате линкоры получили броневой пояс толщиной 410 мм, 200-мм броневую палубу и невероятные орудия калибром 460 мм. Они были рассчитаны на скорость 25 узлов, однако уникальный форштевень с бульбом позволил резко снизить волновое сопротивление, и на практике скорость оказалась выше.

Несмотря на многочисленные публичные заявления, кили первой пары были заложены в 1937 году. Через 3 года предусматривалась закладка еще 2 линкоров. Основные характеристики японских кораблей были следующими:

Линкоры (4):

«Ямато», «Мусаси», «Синано», № 111 (без названия) 64170 тонн, 9-460-мм, 12-155-мм, 12-127-мм, 27,5 узлов.

На конференции продолжались споры и раздоры, хотя в конце концов, удалось добиться некоего компромисса на основе американских предложений. Верхний предел водоизмещения линкоров был установлен в 35000 тонн. Калибр артиллерии было предложено ограничить 356 мм, но с одним условием. Если все страны, подписавшие Вашингтонское соглашение, до 1 апреля 1937 года не присоединятся к Лондонскому договору, тогда калибр повышается до 406 мм, чего американцы желали больше всего. Более того, на количество кораблей, которые может построить любая страна, не было наложено никаких ограничений.

И когда в конце 1936 года истек срок действия Вашингтонского договора, снова в самом глупом положении оказалась Великобритания. Ни Япония, которая вообще отказалась заниматься болтовней, ни Италия, которая начала строить линкоры с 381-мм орудиями, не подписали договор 1935 года. Терпение Америки лопнуло, и она начала работы над линкорами с 406-мм орудиями. А что могла сделать Британия?

Первыми кораблями новой американской программы 1937 года стали линкоры типа «Норт Каролина». Они были спроектированы для действий на Тихоокеанском театре, где требовались большая дальность плавания и мощное зенитное

вооружение. Американцы установили гораздо более толстую палубную броню, чем другие страны, а надстройки новых линкоров были более компактными и стянутыми к центральной части корпуса, что давало прекрасные углы обстрела многочисленным универсальным орудиям. Машинная установка «Норт Каролин» была спроектирована американцами и оказалась гораздо более экономичной, чем на британских линкорах того времени. Эти корабли отличались хорошей маневренностью. К тому же, американцы имели возможность строить корабли гораздо быстрее, чем англичане. «Если Адмиралтейству требовалось 4 или 5 лет, чтобы спроектировать и построить линкор, американцы справлялись с этим менее чем за 3,5 года».

Характеристики новых американских кораблей были следующими:

Линкоры (2):

«Норт Каролина», «Вашингтон» 35000 тонн, 9-406-мм, 20-127-мм, 28 узлов.

Адмиралтейство никак не могло решить: принять 356-мм орудия, как было сначала решено, или все-таки обратиться к 406-мм? На первый взгляд здесь не могло быть никаких затруднений. Были известны кораблестроительные программы Германии, Франции и Италии, поэтому выбор следовало делать быстро, так как именно калибр орудий определял сроки строительства линкоров. Учитывая решение, уже принятое американцами, ответ мог быть только один. Великобритания уже имела трехорудийные 406-мм башни «Нельсонов» — хорошее, испытанное оружие, отработанное более чем за 10 лет до совершенства. Эти орудия ни в чем не уступали американским. Более того, не требовалось никаких новых конструкторских работ и экспериментальных проверок. Это было ясно всем, в том числе и Уинстону Черчиллю.

Ирония судьбы заключается в том, что именно его деятельность на посту министра финансов во многом подкосила Королевский Флот и довела до нынешнего жалкого состояния. Именно он ввел «пагубный закон», известный как «Правило 10 лет», которое дало в руки министерству финансов жуткий экономический топор, использование которого принесло катастрофические результаты.

«В результате в последующие 10 лет были уничтожены сами корни нашего существования как морской державы — государственные и частные верфи, оружейная промышленность, квалифицированная рабочая сила на важнейших заводах, от которых зависело существование Британии как великой державы, — все это было уничтожено под корень».

Другой историк пишет:

«„Правило 10 лет“, глупейшая формула экономии грошей, выдуманная политиками, согласно которой Британии гарантированы 10 лет мира до того, как она будет вовлечена в крупную войну, нанесло сокрушительный удар системе содержания вооруженных сил. Не могло идти и речи ни о какой модернизации и развитии военной техники. Самоубийственный идиотизм этого был продемонстрирован очень скоро».

Лорд Ли оф Фархэм совершенно правильно подметил:

«Если великий флот придет в упадок, его нельзя будет моментально возродить в случае необходимости. И не только потому, что строительство кораблей занимает годы. Подготовка людей, способных управлять такой сложной машиной, какой является современный линкор, занимает время, равное жизни целого поколения».

Англичане оказались достаточно наивны, чтобы начать работы над чертежами линкоров с 356-мм орудиями. Если сейчас переключиться на линкоры с 406-мм орудиями, это приведет к задержке еще на год. Тогда первый британский корабль будет построен только в 1941 году! Однако у нас уже были проекты с 381-мм и 406-мм орудиями, так зачем было медлить и тянуть? На это отвечает лорд Четфилд: «При водоизмещении 35000 тонн, разрешенном договорами, корабль с 356-мм орудиями будет лучше сбалансирован, чем с 381-мм, если учитывать опасность атак современных самолетов-торпедоносцев». Это все еще не убедило Черчилля, но когда

ему сказали, что Британия не может позволить себе отсрочку еще на год, а большинство умелых чертежников ушло, он, «ворча, снял свои возражения»<sup>[31]</sup>. В этот период даже малые державы начали мечтать о постройке линейных кораблей. Например, Нидерланды в 1939 году утвердили планы постройки 3 новых линейных крейсеров водоизмещением в 28000 тонн. Они должны были базироваться в Голландской Ост-Индии, чтобы служить противовесом эскадрам японских рейдеров, которые могут быть направлены в этот богатый нефтью регион.

Сначала Великобритания планировала постройку 5 новых кораблей, которые не слишком уступали зарубежным проектам, если бы получили первоначально предусмотренный вариант вооружения. Эти корабли должны были иметь 3 четырехорудийные башни с 356-мм орудиями. Это дало бы им бортовой залп весом 8,6 тонны против 8,43 тонны у американских кораблей. Однако испытания новых снарядов показали, что требуется усилить защиту погребов, в результате башня «В» превратилась в двухорудийную, а бортовой залп сократился до 10 орудий при общем весе снарядов 7,1 тонны. К чему это привело, объяснил капитан 1 ранга Гренфелл:

«Если существуют жесткие ограничения, наложенные на тоннаж военного корабля, появляется естественная тенденция воткнуть в договорной максимум как можно больше, а в результате все превращается в попытку воткнуть слишком много. Стремление разместить 10 орудий на корабле, реально способном нести только 8, приводит к тому, что он имеет всего 6. Переусложненные механизмы 10 орудий позволяют нормально действовать только двум третям из них. Так происходит в течение первых 5 или 6 лет жизни новых орудийных установок, пока не исправляются все многочисленные недоделки и недочеты».

Адмирал Скофилд, который командовал в конце войны линкором «Кинг Георг V», не упоминает об этих недочетах, а заявляет: «Если бы изменения проекта типа „Кинг Георг V“ не

были необходимыми, эти корабли выглядели бы лучше, чем американские типа „Саут Дакота“»<sup>[32]</sup>. С подобным заявлением нейтральный наблюдатель может и не согласиться, так как английские корабли уступали почти во всем: в весе залпа, мощности ПВО, скорости, экономичности и так далее.

Тем не менее программы 1937 и 1938 годов предусматривали постепенную медленную замену стареющих британских линкоров. Первые 5 кораблей имели общее водоизмещение 175000 тонн, но были только первым шагом на пути полной замены старых линкоров. Их водоизмещение отвечало договорным ограничениям, однако они еще стояли на стапелях, когда началась война. Поэтому еще до окончания постройки были приняты меры по установке дополнительных броневых плит над машинными отделениями и погребами. Как и на многих современных линкорах, на этих кораблях большое пространство было отведено под ангары гидросамолетов, а также под катапульты для их запуска. После появления в составе флота достаточного количества новых авианосцев (6 эскадренных, авианосец обслуживания «Юникорн» и уже заложенный «Арк Ройял») необходимость иметь на линейных кораблях самолеты-разведчики отпала. Освободившееся место можно было использовать более разумно, чем это было сделано, например, установить еще пару 133-мм башен. Увы. Основные характеристики этих 5 линкоров приведены ниже. Последнюю пару сначала планировалось назвать «Джеллико» и «Битти», но от этих названий отказались в пользу более традиционных для Королевского Флота.

Линкоры (5):

«Кинг Георг V», «Принс оф Уэлс», «Дьюк оф Йорк», «Энсон», «Хоу» 38000 тонн, 10-356-мм, 16-133-мм, 27,5 узлов.

Тем временем на континенте 3 основные державы, запустившие маховик, начали реализацию новых программ, состязаясь друг с другом. В Германии была заложена первая пара настоящих линейных кораблей, способных сражаться с линкорами других стран. Разумеется, было объявлено, что их водоизмещение составляет 35000 тонн! Это было следствием вновь обретенной свободы. Заложенные в 1936 году 2 мощных линкора «Тирпиц» и «Бисмарк» в действительности имели водоизмещение более 42000 тонн. В то время они казались наиболее хорошо защищенными линкорами из всех

существующих. Действительно, 40% стандартного водоизмещения было отведено под защиту. Они имели длину 823 фута при ширине 118 футов. (Напомним, ширина «Кинга Георга V» составляла 103 фута, а «Норт Каролины» — 108 футов.) В качестве главного калибра своих линкоров немцы выбрали проверенные 381-мм орудия, которые стояли в годы Великой войны на «Бадене» и «Байерне». Общий вес бортового залпа был на 220 фунтов меньше, чем у британских линкоров, однако немецкие были гораздо лучше защищены от бомб. Верхняя броневая палуба имела толщину 88 мм, снижаясь до 50 мм в некоторых частях корпуса. Она должна была взрывать бомбы до того, как они попадут в главную броневую палубу, имеющую толщину 120 мм. Главный броневой пояс шириной 16 футов имел толщину 320 мм. Линкор имел скорость 29 узлов — немного больше, чем его английские противники. Однако дело портило наличие противоминного калибра. Немцы продолжали цепляться за старые принципы и устанавливали один калибр для отражения атак эсминцев и другой — для отражения атак авиации. Как обычно, системы управления зенитным огнем превосходили английские, но вот установка 2 калибров средней артиллерии портила в целом прекрасный проект. Англия и Америка, в меньшей степени Франция, показали, что лучше понимают преимущества универсальной артиллерии. Италия и Япония также ставили 2 калибра.

Вот данные немецких линкоров, заложенных в 1936 году:

Линкоры (2):

«Бисмарк», «Тирпиц»

41700 тонн, 8-381-мм, 12-150-мм, 16-105-мм, 29 узлов.

В ответ на закладку этих монстров Франция заложила 2 собственных линкора. Французы также были вынуждены учитывать необходимость противостоять 2 строящимся итальянским линкорам. Франция тоже оставила свои корабли в рамках договорных ограничений. Снова главный калибр был установлен в четырехорудийных башнях, чтобы снизить вес главного пояса, как это было сделано на «Дюнкерках». Однако вопрос об установке орудий умеренного калибра даже не возникал, и французы выбрали 381-мм орудия. Это оставило Англию в непочетном одиночестве. Из всех государств, присутствовавших на Второй Лондонской конференции, она одна строила линкоры с 356-мм артиллерией. Франция, Италия



и Германия выбрали калибр 381 мм, Соединенные штаты и Япония (как в то время думали) — калибр 406 мм. Вот во что превращаются конференции с целью навязать кому-то ограничения.

Характеристики новых французских кораблей были следующими:

Линкоры (2):

«Жан Бар», «Ришелье» 35000 тонн, 8-381-мм, 9-152-мм, 12-100-мм, 30 узлов.

Итальянцы ответили немедленно, но их ход легко просчитывался. Одолев в 1935 году и Лигу Наций, и главную морскую державу, Муссолини преисполнился уверенности, что он судьбой предназначен, чтобы стать новым Цезарем. Он заявил, что Средиземное море является итальянским озером, Mare Nostrum. Были заказаны 2 новых линкора, которые в целом повторяли корабли типа «Литторио».

Линкоры (2):

«Имперо», «Рома» 35000 тонн, 9-381-мм, 12-152-мм, 12-90-мм, 30 узлов.

На другом берегу Атлантики Соединенные Штаты вслед за первой парой линкоров заложили еще 4 согласно программе 1938 года. Это были корабли типа «Саут Дакота». Они имели то же главное и вспомогательное вооружение, что и «Норт Каролина», но корпус их был заметно короче: 680 футов против 729. Это было сделано, чтобы усилить защиту жизненно важных отсеков. Эти корабли имели только одну трубу, чтобы еще больше увеличить сектора обстрела зенитных орудий, но их экипаж остался тем же — 2500 человек. Эти линкоры строились с большой скоростью. Хотя они были заложены позднее линкоров типа «Кинг Георг V», часть британских линкоров была достроена позднее.

Линкоры (4):

«Алабама», «Индиана», «Массачусетс», «Саут Дакота» 35000 тонн, 9-406-мм, 20-127-мм, 28 узлов.

В ответ на развернувшееся по всему миру строительство линкоров, англичане были вынуждены включить в программы 1938 и 1939 годов линкоры, которые впервые действительно могли соперничать со своими потенциальными противниками, а на бумаге даже превосходили их. Но, прежде чем они смогли сделать это, на них обрушилась новая волна критики.

Отношение к новым линкорам в Англии было явно враждебным. Несмотря на то, что на заграничных верфях строилось в общей сложности не менее 23 линкоров, Адмиралтейство обвиняли в раздувании собственной программы строительства линкоров. Как обычно, громче всех орало воздушное лобби. Такая критика могла быть оправдана послевоенным анализом событий, но в то время для этого требовалось обладать нечеловеческой проницательностью и если уж критиковать, так все остальные державы тоже.

«Когда в 1936 году истек срок действия Вашингтонского договора, большая часть усилий и финансовых ресурсов морских держав была направлена на строительство новых чудовищных линейных кораблей, хотя все это лучше было направить на строительство авианосцев. Франция и Италия вообще не строили авианосцев»<sup>[33]</sup>.

Ответ Королевского Флота был простым:

«Защитники абсолютного значения воздушной мощи желают, чтобы страна больше не строила линейных кораблей, хотя остальные державы их строят. Если их теории имеют под собой прочное основание, мы просто потеряем много денег. Если же их теории окажутся ложными, мы, попытавшись проверить это на практике, потеряем империю».

К счастью, в разгар бури критики раздался трезвый голос Чарльза Оуэна:

«Четфилда обвиняют в том, что он сходит с ума по линкорам. Однако линейный корабль является инструментом морской мощи, что должны понимать политики. Все державы, враждебные Британии, все еще строят линкоры, против которых Королевский Флот не имеет ни убедительных средств защиты, ни надежного средства уничтожения».

И напомним, что Королевский Флот в это время строил восемь авианосцев: «Арк Ройял», «Юникорн», «Илластриес»,

«Викториес», «Формидебл», «Индомитебл», «Индефетигебл», «Имплейкебл». Это было больше, чем в любой другой стране, включая Японию и Америку. Но этого никто не хотел слышать. Вдобавок критики не видели простого факта. В то время авианосцы и базирующиеся на них самолеты просто не имели надежного оружия, которое гарантировало бы уничтожение вражеского линкора.

«Эти аргументы полностью игнорируют тот факт, что в первые годы войны самолеты могли действовать с авианосцев только в дневное время. До появления радара и систем радиопривода они просто не могли взлетать с авианосцев ночью и в плохую погоду, поэтому по ночам авианосцы превращались в беззащитные цели, требующие защиты от других кораблей. А такую защиту мог дать только линейный корабль. Более того, без радара самолет ночью или в условиях плохой видимости не мог найти свою цель, ни поразить ее, если уж цель повезло найти».

Так писал вице-адмирал Греттон, который потом продолжал:

«Действительно, в первые годы войны авианосец не мог ночью противостоять кораблям вроде „Бисмарка“, „Шарнхорста“ или „Гнейзенау“. Ему приходилось поспешно убираться у них с дороги, и такое положение не могло изменить количество авианосцев. Требовались современные быстроходные линкоры».

Но не только ночью, иногда даже днем авианосец становился неприятно уязвимым для атак надводных кораблей.

«Авианосцы подвержены припадкам операционного паралича, от которого артиллерийские корабли не страдают. Линкор или крейсер, который обстреливает одну цель, может перевести орудия на другую за несколько секунд. Он может продолжать стрелять, пока полностью не израсходует боезапас. Но авианосец в том виде, в каком он сейчас существует, страдает опасными провалами боеспособности, когда его

самолеты приняты, спущены в ангар, заправляются и перевооружаются. В это время он особенно уязвим для атак. Даже при умелом планировании и руководстве операциями эти „мертвые периоды“ неизбежно дают противнику серьезный шанс в войне авианосцев».

Но все это далеко от послевоенной точки зрения. Большинство обозревателей упрямо утверждают, что в 1936 году линкор был таким же устаревшим и уязвимым, как в 1946.

«Произошло то, что аэроплан заменил орудие в качестве главного наступательного оружия, таким образом дистанция боя увеличилась с десяти до нескольких сот миль», — писал профессор Льюис. Далее он развивает свою мысль:

«Вот по этой причине линейный корабль, традиционный носитель артиллерии и многолетний владыка морей, потерял свою империю. Он давно был излишне дорогим в постройке, его стало слишком трудно защищать, а теперь появилось оружие, гораздо более дальнобойное. Первоначальная причина существования линкора исчезла или, по крайней мере, стремительно исчезала».

Однако Совет Адмиралтейства смог получить разрешение продолжать строительство линкоров типа «Кинг Георг V», и уже одно это было хорошо. Адмирал Греттон писал:

«В свете того, что произошло позднее, я не могу согласиться с тем, что решение строить линкоры типа „Кинг Георг V“ было ошибкой. Может быть, 5 кораблей и было многовато. Однако они закрыли брешь на короткий, но очень важный период, когда авианосец еще не был способен обеспечить собственную защиту. Я содрогаюсь при мысли, что могло произойти в 1940 году, если бы флоту пришлось полагаться только на „Нельсоны“, „Куин Элизабеты“ и „Ройял Соверены“ как на главный источник своей силы. В 1945 году линейный корабль был полезным дополнением к авианосцу. Но в 1940 году линкор был совершенно необходим для обороны, иногда заменяя авианосец, так как во многих случаях самолеты не могли эффективно действовать».

Новые британские линкоры типа «Лайон» были первыми, спроектированными без всяких договорных ограничений. Проект получился гораздо более сбалансированным, чем «Кинг Георг V». Линкоры должны были иметь стандартное водоизмещение 40000 тонн, максимальную длину 780 футов при ширине 105 футов. Корабль должен был иметь квадратную транцевую корму, а не крейсерскую, как у «Георга». Эта мера позволяла сэкономить вес и повысить маневренность. Линкоры должны были нести 3 трехорудийные 406-мм башни, пояс толщиной 406 мм, но при гораздо большей толщине, чем у их предшественников, и верхнюю палубу толщиной 152 мм. Проектная скорость составляла 30 узлов. Эти 4 корабля наверняка могли бы справиться с «Бисмарком». Характеристики новых линкоров приведены ниже. И снова началась суматоха с именами.

«Сначала были выбраны названия „Лайон“, „Темерер“, „Конкерор“ и „Беллерофон“ — прекрасный квартет. Позднее вдруг появились возражения против „Беллерофона“ — имени, пользующегося почетом и любовью у многих поколений британских моряков, начиная со Славного Первого Июня и до июньской Ютландской битвы. Но по причинам, которые морякам в 1940 году не потрудились объяснить, оно было заменено именем другого участника Трафальгарской битвы — „Тандерер“».

Итак, больше в составе флота не числился «Billy Ruff» — «Ершистый Билли»!

Линкоры (4):

«Конкерор», «Лайон», «Темерер», «Тандерер» 40000 тонн, 9-406-мм, 16-133-мм, 30 узлов.

Но к 1939 году даже эти гиганты были превзойдены проектируемыми линкорами других держав. Гонка линкоров стремительно шла вверх, и теперь ее ничто не ограничивало. После 20 лет разочарований и сдержанного гнева, Соединенные Штаты увидели перед собой широкую дорогу к господству на море над всеми и вся. После начала войны в Европе из чуланов были вытащены старые планы, с которых сдули пыль, потому что теперь не было нужды ни в каких

объяснениях. Под руководством добренького Рузвельта Америка начала выполнение самой грандиозной кораблестроительной программы всех времен и народов, чтобы создать «Флот двух океанов», о котором давно мечтала.

Почетное место в составе нового флота, как всегда, занимал линейный корабль. Если американцы имели какие-то сомнения относительно его роли в будущей войне, на кораблестроительных программах, начиная с 1939 года, это никак не сказывалось. На запад, несмотря на обстановку строжайшей секретности, начали понемногу просачиваться первые сведения о японских линкорах. Эта информация была очень неточной. (Британское Адмиралтейство определило, что «Ямато» имеет водоизмещение 42500 тонн и вооружен 9-406-мм и 12-127-мм орудиями.) Однако даже ее хватило, чтобы подтолкнуть американцев на создание еще более крупных кораблей, чем те, что уже строились. Согласно программам 1939 и 1940 годов были заложены 6 линкоров типа «Айова».

Эти корабли имели главный пояс толщиной 310 мм, но лобовая броня башен достигала толщины 496 мм. Максимальная длина корпуса составляла 887 футов, что было следствием нового клиперского носа и подводного бульба. Все это, а также огромная мощность турбин — 212000 л.с., позволяло им развивать неслыханную для линкоров скорость 33 узла. 33 узла для корабля водоизмещением 45000 тонн при столь солидной защите — было замечательным достижением американских конструкторов, инженеров и рабочих. Получившиеся корабли были одними из лучших, если не вообще лучшими в мире линкорами. Несмотря на свои огромные размеры, они были гораздо маневреннее линкоров типа «Кинг Георг V», хотя британские корабли обладали лучшей мореходностью. Впрочем, отличная мореходность всегда являлась отличительной чертой британских кораблей. Характеристики этих линкоров были следующими:

Линкоры (6):

«Айова», «Нью Джерси», «Миссури», «Висконсин», «Иллинойс», «Кентукки» 45000 тонн, 9-406-мм, 20-127-мм, 33 узла.

Но как ни были велики эти корабли, это было лишь начало стремительного роста размеров линейных кораблей. Следующие линкоры типа «Монтана» были еще больше. Их

постройка была предусмотрена дополнительной программой 1940 года. Водоизмещение этих кораблей увеличивалось в полтора раза, хотя скорость сокращалась опять до 28 узлов. Они должны были иметь 12-406-мм орудий и максимальную длину корпуса 921 фут!

Линкоры (6):

«Монтана», «Огайо», «Мэйн», «Нью Хэмпшир», «Луизиана» 60500 тонн, 12-406-мм, 20-127-мм, 28 узлов.

Но и это еще было не все. Когда в Америке узнали, что японцы строят новые линейные крейсера вроде «Дюнкерка» и «Шарнхорста», чтобы противостоять этим кораблям, в программу 1940 года были включены не менее 6 аналогичных кораблей. Хотя по официальной американской классификации они относятся к «большим крейсерам», фактически корабли типа «Аляска» являются линейными крейсерами в чистом виде. Они имели пояс толщиной 229 мм и скорость 33 узла, были вооружены новыми 305-мм орудиями в трехорудийных башнях, что ставило их гораздо выше немецкой пары. Их характеристики были следующими:

Линейные крейсера (6):

«Аляска», «Гуам», «Гавайи», «Филиппины», «Пуэрто-Рико», «Самоа» 27500 тонн, 9-305-мм, 12-127-мм, 33 узла.

Программы японцев были не менее амбициозными. В программу 1942 года был включен пятый линкор типа «Ямато» ( № 797). Готовилась постройка двух еще более крупных кораблей. Калибр их артиллерии увеличивался до невероятных 508 мм. Они должны были иметь следующие характеристики:

Линкоры (2):

№ 798, № 799 (без названий) 64000 тонн, 9-508-мм, 24-127-мм, 28 узлов.

Сведения, полученные американцами о постройке линейных крейсеров тоже не были совсем ложными. В программу 1942 года были включены, по крайней мере, 2 таких корабля. Внешне они напоминали линкоры типа «Ямато» — с длинной гладкой палубой, двумя трехорудийными башнями в носу и одной в корме, центральной надстройкой и одной трубой. Эти корабли должны были иметь пояс толщиной 190 мм и палубу 125 мм. Длина корпуса составляла около 800 футов.

Линейные крейсера (2):

№ 795, № 796 (без названий) 32000 тонн, 9-310-мм, 16-100-мм, 33 узла.

К этому времени гонка морских вооружений в области строительства линкоров совершенно четко разделилась на три ветви, в каждой из которых находилось по 2 государства. Они готовились к войне друг с другом, хотя в открытую этого не признавали: Америка и Япония, Италия и Франция, Великобритания и Германия. Хотя военные планы Великобритании по-прежнему в любом будущем конфликте главным противником на море называли Японию, постепенно пришло осознание того, что с Германией и Италией придется столкнуться несколько раньше. Учитывая их кораблестроительные программы, о боях с Японией можно было просто забыть, если одновременно придется иметь дело с этими флотами.

Если рассматривать перспективу войны против одной Германии, тут Великобритания могла чувствовать себя вполне уверенно. Если к Германии присоединится Италия, то и здесь позиции Великобритании оставались довольно прочными, особенно с учетом французского флота, который ни в чем не уступал итальянскому. Но если в войну ввяжется Япония, а Америка останется нейтральной, что было более чем вероятно, учитывая ее политику в предыдущие 2 десятилетия, тогда Средиземное море пришлось бы оставить французам, на старые корабли возложить задачу сдерживать Германию, а новые корабли отправить на восток. Пока немецкий флот значительно уступал по силе английскому, это было допустимо, хотя и рискованно. Но появление на сцене «Бисмарка» и «Тирпица» опрокинуло все эти расчеты. Против них могли сражаться только линкоры типа «Кинг Георг V». В результате до окончания постройки «Лайонов» на Тихий океан можно было отправить только старые корабли. Однако они совершенно не подходили для этого театра, не обладая ни нужной скоростью, ни нужной дальностью плавания. Еще более осложняло проблему то, что Сингапур, единственная военно-морская база на востоке, был совершенно не готов. Однако самой главной проблемой была нехватка линкоров. Британских стратегов мучила идея-фикс, что Сингапур сможет остановить японскую агрессию. Но без достаточного количества кораблей, из которых можно было бы



сформировать сбалансированный флот, Сингапур, по меткому замечанию одного наблюдателя, являлся «сторожевым постом без часового». Если существование 2 линкоров типа «Бисмарк» вызвало крушение всей морской стратегии Великобритании и развеяло иллюзии относительно того, что она «правит волнами», что было бы, успей адмирал Редер построить тот флот, какой он хотел? Поэтому будет интересно более детально рассмотреть кораблестроительные программы Германии.

До сих пор не утихают споры вокруг знаменитого «Плана Z». Сам Редер заявлял, что зимой 1938/39 годов он представил Гитлеру 2 альтернативных плана развития германского флота. Краткосрочный план, рассчитанный на то, что война начнется через год или два, предусматривал создание флота, «состоящего в основном из подводных лодок и карманных линкоров. Их можно было построить довольно быстро. В случае войны такое соединение, хотя и было бы совершенно не сбалансированным, представляло бы значительную угрозу для британских линий обеспечения».

Но существовал вариант и долгосрочной политики, когда планировалось подготовить «соединение большой ударной мощи с линейными кораблями самого высокого класса. Хотя на его создание уйдет больше времени, оно сможет не только угрожать британским линиям обеспечения, но даже дать бой британскому Флоту Открытого Моря (sic!) со всеми шансами на успех».

Гитлер обещал Редеру, что флот ему не потребуется ранее 1946 года, и потому 29 января 1939 года родился «План Z». Это была широкая программа строительства новых кораблей, которая, как японская и американская, приоритет отдавала линкорам. Хотя «Бисмарк» и «Тирпиц» вошли в строй только через 18 месяцев, они уже стали головной болью для Адмиралтейства. А в новой программе предусматривалось строительство не менее 6 новых линкоров и 3 линейных крейсеров, которые планировалось закончить к 1945 году. На будущее план предусматривал довести количество линейных крейсеров до 12 и построить еще несколько линкоров. Дэвид Вудвард пишет:

«От „Бисмарка“ и „Тирпица“ немцы собирались перейти к линкорам в 56000 тонн с 8 орудиями калибра 406 мм. Два таких корабля действительно были заложены в 1939 году и все еще строились 2 года спустя. Однако позднее русская кампания и программа строительства подводных лодок выдвинули другие приоритеты, и о постройке линкоров пришлось забыть.

От этих кораблей было предложено перейти к вожделенным линкорам в 80000 тонн. Но вершиной кораблестроительной мысли (или бреда, как посмотреть) были колоссы полным водоизмещением 144000 тонн со скоростью 34 узла и вооружением из 8 орудий калибра 508 мм. Впрочем, этот проект можно рассматривать как мечты инженеров-кораблестроителей, раздутые до последнего предела».

Линкоры и линейные крейсера, с которых начиналась эта программа, уже были колоссальными. 6 линкоров принадлежали к так называемому типу «Н». Гладкопалубные корабли оснащались дизелями мощностью 165000 л.с., что позволяло им развивать скорость 29 узлов. Дальность плавания составляла 16000 миль при скорости 19 узлов. Главный пояс имел толщину 300 мм, верхняя палуба — 30 мм, главная — 100 мм. Главный калибр состоял из восьми 406-мм орудий в двухорудийных башнях, устанавливался обычный для немецких кораблей противоминный калибр и зенитная артиллерия. Эти огромные корабли с большой дальностью плавания и автономностью предназначались для «групп поддержки, способных независимо действовать в открытом океане. К ним должны были отходить рейдеры, если встречали противодействие превосходящих сил».

Основные характеристики этих кораблей были следующими:

Линкоры (6):

«Фридрих дер Гроссе», «Гросс Дойчланд», К, L, M, N (без названий) 56200 тонн, 8-406-мм, 12-150-мм, 16-105-мм, 29 узлов.

Линейные крейсера отражали возвращение к старой политике, жертвуя защитой ради скорости, при сохранении тяжелых орудий. Они должны были нести шесть 381-мм

орудий, как и построенные 20 лет назад «Ринаун» и «Рипалс». Планировалось позднее таким же образом перевооружить «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Однако их броневые палубы соответствовали линкорным стандартам: верхняя имела толщину 50 мм, а главная — 80 мм<sup>[34]</sup>. Они должны были выдерживать попадания любых бомб. Их дизельные установки должны были позволить кораблям развивать скорость 33 узла.

Линейные крейсера (3):

O, P, Q (без названий) 32300 тонн, 6-381-мм, 6-150-мм, 8-105-мм, 33 узла.

Эти 9 линейных кораблей вместе с 2 авианосцами намечалось построить к 1944 году. В этом случае положение Адмиралтейства стало бы крайне тяжелым. Дэвид Вудвард пишет:

«В 1939 году Великобритания имела 15 линкоров. К 1945 году по крайней мере 5 линкоров типа „Ройял Соверен“ были бы окончательно устаревшими. Зато в строй должны были войти 5 линкоров типа „Кинг Георг V“ водоизмещением 35000 тонн и 4 линкора типа „Лайон“ водоизмещением 45000 тонн. Последние из них планировалось ввести в строй в 1944 году, но ведь после 1941 года могли быть заложены и новые линкоры со сроком готовности в 1944–45 годах, как только прояснится масштаб германских приготовлений. В конечном итоге мы получили бы 10 старых линкоров и от 9 до 13 новых против 13 германских новых линкоров».

Но когда вспоминаешь, что в результате выполнения «Плана Z» в 1948 году Германия имела бы 6 линкоров типа «Н», 12 линейных крейсеров типа «Р» и 8 авианосцев, перспективы выглядят действительно тревожными. Однако послевоенные германские историки критикуют «План Z» так же жестко, как британские историки критикуют «Кинг Георг V» и «Лайон».

«Приговор истории заключается в том, что Редер выпустил из бутылки джинна, который обратился против него самого. Для того, кто 14 лет занимал пост

верховного командующего флотом, линкоры оставались основным инструментом глобальной морской стратегии. Хотя он признал самолет как новый и важный фактор, он считал морскую авиацию лишь приложением к флоту. Воздушная мощь перевела войну в новое измерение, опрокинула старые концепции морской стратегии, обрекла линейные флоты на роль металлолома, но Редер не сумел понять это».

Вот так ему, этому Редеру и его «Плану Z»! Англичане вряд ли согласятся с «приговором истории», который гласит, что к 1944 году линейный корабль впал в ничтожество. Даже не столь крупные корабли, которые немцы все-таки успели построить, приковали к себе значительную часть сил Королевского Флота, как мы еще увидим.

Тем временем Франция и Италия продолжали лихорадочно вооружаться друг против друга. Следующая пара французских линкоров стала ответом на закладку «Рома» и «Империо»<sup>[35]</sup>.

Линкоры (2):

«Клемансо», «Гасконь» 35000 тонн, 8-381-мм, 9-152-мм, 12-100-мм, 30 узлов.

К 1940 году линкорная гонка разогналась до предела. К ней совершенно неожиданно присоединился Советский Союз, развивший лихорадочную активность.

После революции 1917 года Советская Россия надолго пропала с морской сцены. Она замкнулась в собственных границах и лишь в 30-х годах снова появилась на международной арене под тираническим правлением Сталина. И тут выяснилось, что человеконенавистническая идеология и зверства диктатора превратили страну в презираемого всеми отщепенца, с которым не желали иметь дела ни капиталисты, ни даже фашисты. Советский Союз намеренно исключали из числа участников большинства конференций по морским вооружениям, хотя крайне сомнительно, могло ли это как-то на него повлиять. Впрочем, он подписал Второй Лондонский морской договор. Это не имело особого значения, потому что в то время Советский Союз не строил крупных военных кораблей. После начала ремилитаризации Германии его позиции на

Балтике стали уязвимыми, поэтому возникла необходимость в создании нового флота.

В январе 1938 года русский Совет Обороны объявил о программе строительства 4 новых линейных кораблей и 4 линейных крейсеров. Линкоры были заложены в том же году, окончание постройки предусматривалось к 1942 году. Это были первые тяжелые корабли, заложенные для русского флота после революции.

Интересно отметить, что военные специалисты континентальной державы совершенно независимо пришли к тем же выводам, что и великие морские державы. Линкор в 40-е годы должен оставаться основным оружием флота, хотя на этом основании никто не подумал обвинять советских адмиралов в том, что для них линкор все равно что собор для комиссаров.

Советское правительство дало своим конструкторам полную свободу действий, как и японское. Задача ставилась одна — создать неуязвимые линкоры. Инженеры постарались выполнить это требование, и на бумаге новые советские линкоры не уступали «Ямато».

Они имели максимальную длину 890 футов (все данные приблизительны, потому что точных сведений о советских кораблях нет даже 60 лет спустя), большую ширину — 125 футов. Машины мощностью 230000 л.с. позволяли им развить скорость 28 узлов. Корпус прикрывали броневой пояс толщиной 456 мм и 3 броневые палубы. Полное водоизмещение могло достигать 65000 тонн. Корабли планировалось вооружить 9 орудиями калибра 406 мм. Первый из советских монстров был заложен в Ленинграде в 1939 году, второй — через год в Николаеве. Вторую пару тоже планировалось начать строить в 1940 году. Характеристики этих линкоров были следующими:

Линкоры (4):

«Советский Союз», «Советская Россия», «Советская Украина», «Советская Белоруссия» 65150 тонн, 9-406-мм, 12-152-мм, 8-100-мм, 28 узлов.

Той же программой предусматривалось строительство 4 линейных крейсеров. Сначала они должны были иметь водоизмещение 22000 тонн, но после появления «Шарнхорстов» в июле 1938 года были перепроектированы и

заметно увеличены. Их окончательное водоизмещение достигло 38000 тонн.

Корабли имели длину примерно 814 футов и ширину 103 фута. При мощности машин 230000 л.с. они могли развить скорость 33 узла. Главное вооружение снова размещалось в 3 трехорудийных башнях. Чтобы достойно сражаться с немецкой парой, был выбран калибр 305 мм.

Окончательное разрешение на постройку квартета было дано весной 1940 года, после разгрома Финляндии. Это обеспечило Советскому Союзу некоторую безопасность баз и верфей на Балтийском море. Примерные характеристики кораблей были следующими<sup>[36]</sup>:

Линейные крейсера (4):

«Кронштадт», «Москва», «Мурманск», «Севастополь» 38360 тонн, 9-305-мм, 8-152-мм, 8-100-мм, 33 узла.

\* \* \*

Когда осенью 1939 года вспыхнула Вторая Мировая война, все крупные державы были заняты постройкой новых могучих линкоров. Однако 1 сентября Гитлер напал на Польшу, что повлекло за собой ультиматумы Великобритании и Франции. В результате война началась на 6 лет раньше, чем было обещано адмиралу Редеру. Все его кораблестроительные планы рухнули, как, впрочем, и в других странах. Таким образом, не только прекрасный немецкий «План Z» был развеян в прах этим сентябрьским днем. Под вопросом оказалась постройка почти полусотни линейных кораблей, заложенных по всему миру.

И каким же встретил Королевский Флот этот роковой день? Хотя другие виды вооруженных сил находились в плачевном состоянии, Уинстон Черчилль, призванный в Адмиралтейство после начала войны, обнаружил, что с флотом дела обстоят не слишком скверно, если не приглядываться особенно внимательно. Зато при более пристальном взгляде становилось ясно, что основная часть кораблей была старыми, техника тоже была устаревшей, ПВО была номинальной, а количество кораблей не отвечало потребностям.

«Когда в 1939 году началась война в Европе, основным элементом британской морской мощи все еще являлся линейный флот, который состоял из 15 линкоров и линейных крейсеров. Все они, кроме 2, были построены в годы Первой Мировой войны. Хотя они прошли несколько модернизаций, но в целом оставались теми же кораблями, которые получили Фишер и Джеллико в начале столетия. Таким образом, главным морским орудием по-прежнему оставалась башня с тяжелыми орудиями».

Этот вердикт поддерживает большинство уважаемых историков и специалистов. Хотя Стефен Роскилл и Артур Дж. Мардер расходятся в оценках деятельности Черчилля на посту Первого Лорда Адмиралтейства, они совершенно едины при оценке линкоров, находившихся в строю, несмотря на то, что живут в разных странах. Мардер:

«Особое внимание, которое в довоенные годы уделялось эскадренному бою, имело большое значение для командиров кораблей и их офицеров. Но все это имело мало значения в 1939 году. Морская стратегия и тактика были подчинены одной цели: превратить следующий Ютландский бой в Трафальгар. Но вот дело в чем: вероятность нового Ютландского боя почти равнялась нулю».

Стефен Роскилл:

«Теперь стало ясно, что баланс между традиционными классами кораблей (линкорами, крейсерами и эсминцами) найден. Но слишком много надежд возлагалось на тяжелое орудие, как на главного арбитра, определяющего победы и поражения на море. Слишком мало внимания обращали на возможности корабельной авиации».

Можно привести и мнение нашего противника. Если мы помним, немцы строили 13 линейных кораблей против наших 9, но контр-адмирал Руге высказывается не менее жестко:

«Англия всегда мыслила категориями линейных кораблей и не видела причин менять свои приверженности. И нельзя считать простым совпадением то, что Англия потеряла статус сильнейшей морской державы именно в то время, когда авианосец заменил линкор в качестве основы флота».

Тем не менее, жребий был брошен, однако в этот момент даже имеющиеся у Великобритании линкоры не были готовы к бою. Как мы видели, началась модернизация нескольких кораблей, но прошли ее далеко не все линкоры. К тому же работы на нескольких кораблях были далеки от завершения. Таким образом, хотя на бумаге Королевский Флот имел 15 линкоров, на самом деле в строю состояло заметно меньше.

Линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант» все еще находились в доках, завершая капитальную перестройку, о которой мы говорили. Линейный крейсер «Ринаун» был уже почти готов. В результате у флота оставалось только 12 линкоров, из которых лишь «Нельсон» и «Родней» были построены после Первой Мировой войны. Но даже их нельзя было назвать новыми. «Худ» еще окружала аура непобедимости, однако в действительности ему остро требовалась модернизация, сравнимая по масштабам с той, которую прошел «Ринаун». Из оставшихся линкоров только «Уорспайт» прошел модернизацию и отвечал современным требованиям. Остальные 8 кораблей — «Рипалс», «Малайя», «Барэм» и все 5 «Ройял Соверенов» — совершенно не могли противостоять современным линкорам. Вдобавок их связывала малая скорость. Из 9 новых линкоров только головной «Кинг Георг V» должен был вступить в строй в следующем году, еще 2 линкора планировалось достроить в 1942, а 2 — в 1943 году. На всех 4 «Лайонах», первых кораблях, эквивалентных «Бисмарку», достраивающемся на противоположном берегу Северного моря, работы едва начались. Как ни странно, но одним из первых распоряжений Уинстона Черчилля, который снова стал Первым Лордом, стало распоряжение немедленно прекратить постройку этих 4 линкоров!

В качестве положительного фактора следует указать, что на нашей стороне был небольшой, но достаточно сильный



французский флот. Он имел старые линкоры «Лоррен», «Бретань», «Прованс», «Париж», «Курбе», сопоставимые с нашими старыми кораблями. Однако французы имели в составе «Force de Raid» в Бресте 2 великолепных линейных крейсера типа «Дюнкерк», а также авианосец «Беарн», 3 легких крейсера и 10 лидеров. «Жан Бар» и «Ришелье» планировалось достроить в 1940 году. Пока Италия осталась далеко позади, ярости Муссолини, вынужденного проявлять сдержанность. Превосходство союзников в линкорах выглядело подавляющим, может быть, поэтому Уинстон чувствовал себя так уверенно в 1939 году. Однако эта уверенность не затянулась дольше первого года войны.

## **Глава 3.**

### **Старые истины, новые уроки**

3 сентября 1939 года, когда Британия и Франция с некоторым опозданием объявили войну Германии, армии которой за прошедшие 3 дня глубоко вторглись на территорию Польши, оставив свои фланги практически неприкрытыми. Большинство из 12 огромных кораблей, которые составляли основу морской мощи Великобритании, находились в отечественных водах, отсутствовали только 3 корабля 1-й эскадры линкоров. Это были модернизированный «Уорспайт» и немодернизированные «Барэм» и «Малайя», которые стояли в гавани Александрии, ожидая, когда Италия примет решение: присоединится ли она к своему партнеру по Оси или будет выжидать? Экономические соображения и плачевное состояние итальянских вооруженных сил привели к тому, что Муссолини отложил свое вступление в войну на 9 месяцев. Поэтому вскоре корабли 1-й эскадры линкоров начали потихоньку возвращаться в отечественные воды. Единственной их операцией на Средиземном море стал демонстративный рейд, проведенный адмиралом Каннингхэмом с 11 по 16 сентября в район к западу от Крита, который должен был произвести впечатление на нерешительного дуче. Италия в это время находилась в еще более сложном положении, чем Англия, так как в составе ее флота имелись только 2 действующих линкора<sup>[37]</sup>. Поэтому она ни в коем случае не могла поставить под вопрос англо-французский контроль над Mare Nostrum, несмотря на пессимистические высказывания адмирала Нобла, которые могли польстить итальянскому самолюбию<sup>[38]</sup>.

Главные силы британского флота находились в отечественных портах. 2-я эскадра линкоров стояла в старой базе Гранд Флита — Скапа Флоу, расположенной на пустынных Оркнейских островах. Под командованием адмирала сэра Чарльза Форбса находились «Нельсон» (флагман), «Родней», «Ройял Соверен», «Ройял Оук» и «Рэмиллис». Последний только что вернулся со Средиземного моря. Из всех этих кораблей только «Нельсон» и «Родней» могли вести бой с современными

линкорами. Все корабли типа «Ройял Соверен» не проходили модернизацию, однако они далеко не были «плавучими гробами», как любил их называть Черчилль. Они все еще не уступали по силам любому иностранному линкору того же возраста, но им не хватало палубной брони, угла возвышения орудий и скорости. Это были роковые недостатки, если иметь в виду новые линкоры и мощные воздушные эскадры континентальных противников. Однако они ни в коем случае не были совершенно бесполезны, и доказали это довольно быстро.

Вместе со 2-й эскадрой линкоров в Скапа базировалась Эскадра линейных крейсеров, тоже входящая в состав Флота Метрополии. В тот момент она состояла из немодернизированных «Худа» и «Рипалса». Однако вскоре к ней должен был присоединиться завершающий модернизацию «Ринаун», а когда домой вернулся «Уорспайт», адмирал Форбс получил в свое распоряжение 4 современных или, по крайней мере, модернизированных линкора. Их могло поддержать большое количество старых кораблей.

Что ему действительно требовалось, чтобы успешно противостоять немецким кораблям, которые были построены не более 10 лет назад, так это собственные современные линкоры. Но эта перспектива в сентябре 1939 года выглядела весьма отдаленной. Первый из кораблей типа «Кинг Георг V» должен был войти в состав флота не ранее конца следующего года. Зато Адмиралтейство в очередной раз ударило в черный пессимизм и решило, что более мощный «Бисмарк», который строился в Гамбурге, может быть готов к действиям в конце лета 1940 года. В этом случае у Королевского Флота не будет ни одного корабля, способного перехватить и уничтожить его<sup>[39]</sup>. Ситуация с «Лайонами» вообще выглядела предельно мрачно.

Первая пара кораблей, «Лайон» и «Темерер», была заложена в июне и июле 1939 года соответственно на верфях Виккерс-Армстронг и Кэмел Лэйрд. Вторая пара в августе 1939 года была только заказана: «Конкерор» в Клайдбенке и «Тандерер» у Фэрфилда. Но эти корабли сразу попали под атаку, причем не противника, а Первого Лорда Адмиралтейства Великобритании! Один из современных биографов Уинстона Черчилля, который считает, что сэр Уинстон практически не совершал ошибок, относительно этих линкоров пишет:

«В начале войны наш флот начал реализацию огромной и тщательно разработанной программы строительства, которая должна была исправить упущения межвоенного периода и заменить множество устаревших кораблей новыми, современными и гораздо более мощными. Эта программа строительства требовала огромных денег и, судя по всему, запаздывала. Черчилль, учитывая неотложные текущие требования, приказал свернуть ее»<sup>[40]</sup>.

Очень многие историки утверждают, что Уинстон Черчилль как Первый Лорд Адмиралтейства, а потом и как британский верховный главнокомандующий питал иллюзии относительно возможностей линкора, как орудия войны на море. Однако его решения, касающиеся Больших Кораблей британского флота, создают прямо противоположное впечатление. Как язвительно заметил другой биограф Черчилля: «Его мучила навязчивая идея самоубийственного использования линкоров».

Мы еще приведем многочисленные подтверждения этой точки зрения. Но самым первым стало решение относительно будущей судьбы «Лайонов», которое одновременно стало испытанием верности и послушания Совету Адмиралтейства.

Это произошло 12 сентября, через неделю после того, как взвился обнадеживающий сигнал: «Уинстон вернулся». Совет столкнулся с первой из попыток вмешательства и попытался возражать.

Черчилль заявил, что следует заморозить строительство всех линкоров, потому что они не будут закончены в 1941 году, а усилия сосредоточить на более неотложных нуждах. Если бы это предложение прошло, то было бы надолго, если не вообще навсегда, отложено строительство не только 4 «Лайонов», но и пятого корабля типа «Кинг Георг V» («Битти»), а возможно, и четвертого («Джеллико»). Получается, что Совету предложили начать войну, имея в перспективе только 3 современных линкора вместо запланированных 9. Не удивительно, что Совет встретил первое вмешательство сэра Уинстона в области большой политики с нескрываемым разочарованием. Их обязанностью было проведение долгосрочной политики с учетом интересов флота и нации, а не затыкание внезапно возникших дырок. Совет ждал почти 15 лет, пока будет можно

начать программу обновления флота, причем во многом эта пауза была обусловлена деятельностью этого же политика на посту министра финансов (о чем стараются умолчать апологеты Черчилля). Поэтому у Совета не было даже тени желания отказываться от тщательно подготовленных мер в угоду причудам экспансивного шпака.

Ответ Первого Морского Лорда адмирала сэра Дадли Паунда показал это предельно ясно. Хотя Совет и согласился временно (на 3 месяца) приостановить работу на «Лайонах», он ни в коем случае не собирался тормозить достройку «Кингов». Да и на задержку «Лайонов» согласились только потому, что требовалось переоборудовать пассажирские лайнеры во вспомогательные крейсера для организации патрулей. Более того, Их Лордства рекомендовали возобновить работу на «Лайонах» при первой же возможности. Японский призрак по-прежнему витал в умах Совета.

«Для империи сложится роковая ситуация, если она завершит эту войну <с Германией>, имея только старые линкоры, когда может возникнуть необходимость послать флот на Дальний Восток».

Черчилль, как всегда, не слишком обрадовался, столкнувшись с мнением, которое противоречило его собственным взглядам. «Гораздо более важно иметь корабли, готовые сражаться, и иметь корабли, на своевременную постройку которых парламент выделил средства, чем тратить усилия на затянувшееся строительство, которое не имеет отношения к существующей угрозе!» К несчастью, японское нападение и 1942 год оказались не такой уж далекой перспективой, как казалось Первому Лорду Адмиралтейства в 1939 году. И когда это время наступило, выяснилось, что адмиралам приходится встречать новую угрозу со старыми «Ройял Соверенами», а не с новыми «Лайонами». Но, как обычно, Черчилль сумел добиться своего.

Перед лицом самых опытных и квалифицированных советников он остался непоколебим. Напрасно Паунд убеждал, что «военные весы могут резко склониться на сторону противника, если мы потеряем один из линейных кораблей». Напрасно адмирал Филлипс приводил другие аргументы. Хотя

очень большие расходы были веским аргументом в пользу прекращения программы строительства, Филлипс вполне резонно утверждал:

«Война вообще разорительная вещь. В конце войны мы обнаружим, что многие миллионы фунтов, потраченные на технику для армии и ВВС, попросту выкинуты на ветер. Зато ни один пенс, потраченный на строительство линкоров, не пропадет попусту».

Все работы на «Конкероре» и «Тандерере» прекратились, едва начавшись. Черчилль потребовал закончить всех «Кингов» в 1942 году. Работы на «Лайоне» и «Темерере» продолжались, хотя очень вяло. В конце концов, к 1945 году постройка этих кораблей тоже была отменена. Зато появилась другая черчиллевская импровизация — «Вэнгард».

Чтобы получить хоть один современный линкор, способный поддержать слабые корабли типа «Кинг Георг V», начальник Отдела кораблестроения Адмиралтейства сэр Стэнли Гудолл предложил заложить такой корабль в 1940 году, чтобы завершить постройку в 1943. Так как время постройки в большей степени определялось наличием башен главного калибра, а не готовностью корпуса, Гудолл предложил использовать 4 запасные башни с 381-мм орудиями, снятые в 20-х годах с легких линейных крейсеров «Корейджес» и «Глориес». Они хранились для использования в случае необходимости на остальных линкорах, если какой-то из них потеряет башню в бою.

Результат вмешательства Первого Лорда Адмиралтейства знаменитый историк Артур Мардер называет проявлением «интуиции, не лишенной трезвого расчета».

Так родилась идея «Вэнгарда», корабля, которому суждено было стать последним британским линкором. Предложение выглядело разумно, если оглядываться на «Кинги», но этот корабль ни в коем случае не мог быть заменой «Лайону» в случае сражения с линкорами противника. Как выяснилось, самый главный козырь — короткий срок постройки — был утерян, благодаря медлительности и вынужденной неповоротливости британской кораблестроительной промышленности<sup>[41]</sup>. В итоге вместо того, чтобы войти в состав

флота до намеченной даты окончания «Лайонов», корабль оказался готов на 2 года позднее! «Вэнгард» вошел в состав флота только в 1946 году, когда война уже закончилась.

Он был заказан согласно Чрезвычайной военной программе 1940 года в марте 1941 года. Заложили «Вэнгард» в Клайдбенке в октябре того же года. Однако он был спущен на воду только в ноябре 1944 года, то есть 3 года спустя! По конструкции корпуса и расположению машин он напоминал «Кинг Георг V», но имел более длинный броневой пояс, заметное повышение палубы к форштевню с большим развалом шпангоутов, что значительно улучшало мореходность и придавало кораблю стремительный профиль. Беспольные к этому времени ангары для гидросамолетов были упразднены с учетом военного опыта. Наконец удалось исправить самый страшный недостаток британских кораблей — совершенно неэффективное легкое зенитное вооружение, которое делало их беззащитными перед воздушными атаками. Линкор имел только мощные 40-мм биффорсы. Основные характеристики этого корабля, который стал последним в мире линкором, завершающим постройкой, были следующими:

Линкор (1):

«Вэнгард» 44500 тонн, 8-381-мм, 16-133-мм, 33-40-мм, 30 узлов.

Еще 2 идеи, ставшие следствием ограниченного количества британских линкоров, родились в этот период в беспокойном мозгу Первого Лорда Адмиралтейства. Обе показывают неугасающий интерес, который проявлял Уинстон Черчилль к морским делам. Этот интерес далеко выходил за рамки обычных смутных представлений, которыми обладали политики, занимающие этот пост. В этом Королевскому Флоту повезло, потому что энтузиазм и хлопочущая энергия Черчилля, которые сделали его величайшим англичанином XX века, работали на него. Но в этом Королевском Флоту и не повезло, потому что все это сочеталось с огромной самоуверенностью, нетерпимостью к любым возражениям, даже самым разумным. Черчилль был склонен считать себя величайшим в мире морским стратегом, намного превосходящим весь Совет Адмиралтейства вместе взятый. Это привело к тяжелым последствиям, когда его власть стала абсолютной и он полностью раздавил гораздо более умного

Первого Морского Лорда адмирала Паунда. В результате Королевский Флот потерпел одно из самых страшных поражений во Второй Мировой войне.

Первая из идей Черчилля, впрочем, выглядела довольно разумной. Однако при этом слишком большая ставка делалась на доверчивость немцев, каковым качеством они никогда не страдали. Черчилль предложил создать флот из фальшивых линкоров, чтобы ввести противника в заблуждение относительно силы и намерений Флота Метрополии.

Фальшивые линкоры использовались ранее, в годы Великой Войны, причем без особого успеха. Но одним из первых решений Уинстона после возвращения в кресло Первого Лорда Адмиралтейства стала реанимация этой идеи. Он решил, что появление самолетов-разведчиков делает использование такой уловки еще более необходимым. Ему загорелось изготовить макеты сразу 6 линейных кораблей: «Нельсона», «Худа», «Ринауна», пары «Куин Элизабетов» и «Ройял Соверена». Он предложил строить эти макеты на баржах и ставить баржи в портах, чтобы обмануть вражеских летчиков. Сэр Дадли Паунд более трезво оценивал возможности летчиков Люфтваффе и полагал, что они отличат такую фальшивку от настоящего корабля. Как обычно, сначала он тщательно проанализировал предложение Уинстона и лишь потом дал ответ.

Адмирал Паунд считал, что неподвижность макета будет быстро обнаружена, и одно только соображение, что эти корабли слишком долго стоят на одном месте, заставит противника насторожиться. Вместо этого он предложил соорудить характерные надстройки военных кораблей на торговых судах. Летчики на фотографиях не смогут уловить разницы, зато фальшивые корабли смогут передвигаться.

С этим согласились. Однако появились гораздо более неотложные нужды, и найти материалы и рабочих для постройки всех макетов не удалось. К огромному разочарованию Черчилля, были сооружены только 3 фальшивых корабля: 2 «линкора» и «авианосец» «Гермес». Не следует думать, что этим удалось надолго обмануть противника, хотя Артур Мардер и предполагает, что во время рейда «Бисмарка» наличие 2 «линкоров» в Скапа Флоу заставило немцев скорректировать планы. Вдобавок фальшивый «Гермес» был потоплен у восточного побережья



Англии, и торчащая из воды характерная надстройка еще долго озадачивала проходящие мимо конвои.

Для реализации второй идеи требовались линкоры, и она была крайне дорога сердцу Уинстона Черчилля в первые 6 месяцев войны. Речь идет о прославленном безумии под названием «Операция „Катерин“». Этот план многократно обсуждался, его достоинства и недостатки известны хорошо. Достаточно сказать, что во многих отношениях он напоминал такое же смелое, но гораздо более практичное предложение адмирала сэра Джона Фишера. Фишер в годы Великой Войны предложил отправить сильное соединение, которое прорвется в Балтийское море и возьмет его под свой контроль, хотя немцы считали его, как потом выяснилось — совершенно правильно, своей безраздельной собственностью.

Эта идея также выпорхнула на свет в первые же дни после появления Черчилля в Адмиралтействе. Основой такого соединения должны были стать 2 или 3 линкора типа «Ройял Соверен», которые Уинстон предложил не спешить списывать. Эти корабли следовало специально подготовить к походу, который прекрасно укладывался в разряд тех, что адмирал Греттон называл «самоубийственным использованием». С линкоров следовало снять 2 башни, а сэкономленный вес использовать для установки на их старые корпуса дополнительного бронирования и сооружения дополнительных булей. Установка дополнительных зенитных орудий должна была позволить им выдержать любые атаки, которые немцы смогут обрушить на эскадру. Для защиты от мин при прорыве в Балтику предполагалось впереди линкоров пустить «минно-толкательные» суда, или попросту прорыватели минных заграждений. В состав соединения следовало включить 1 авианосец, 5 крейсеров и 2 флотилии эсминцев.

Такой флот должен был господствовать на Балтике, несмотря на усилия немецкой авиации и все современные немецкие корабли. Само присутствие британских кораблей и их действия должны были отрезать Германию от Скандинавии, помешать импорту железной руды и до такой степени повлиять на Швецию, что она решит примкнуть к союзникам, а также оказать давление на Советскую Россию. Да, в размахе сэру Уинстону не откажешь. Но выполнение плана означало верную гибель множества ценных кораблей. Вмешательству

немецких кораблей Черчилль был только рад, потому что даже если бы это привело к полной гибели британского соединения, немцам пришлось бы заплатить крайне дорого.

Для того чтобы возглавить этот рейд к «смерти или славе», который все-таки означал первое, Черчилль нашел человека, также настроенного достаточно агрессивно — адмирала флота графа Корк энд Оррери. Но когда граф ознакомился с деталями плана, то сразу потребовал увеличить количество кораблей всех классов<sup>[42]</sup>. Даже если бы Королевский Флот имел больше кораблей, чтобы можно было выделить лишние для этой операции, это было бы очень рискованно. Но, к счастью, лишних кораблей не было. Хотя план был подготовлен во всех деталях, Первый Морской Лорд выдвинул несколько дополнительных требований, выполнить которые оказалось невозможно. В любом случае, лишних авианосцев и крейсеров, не говоря уже об эсминцах, не обнаружилось. Да и старые линкоры требовались в других местах для решения не столь эффектных, но гораздо более нужных задач. Поэтому план, в конце концов, благополучно похоронили.

Сначала Уинстон Черчилль был склонен недооценивать мощь базовых бомбардировщиков и их влияние на операции линейного флота во внутренних морях. В то время эти взгляды разделяло большинство морских офицеров. Это было порождено неверием в возможности бомбардировщика.

И Германия, и Великобритания в этот период войны наложили строгие ограничения на действия бомбардировщиков, что не позволяло им проводить эффективные атаки стратегических целей на территории обеих стран. Никто не желал первым устроить давно предсказанное царство террора для гражданского населения. Гитлер — потому что надеялся выиграть войну и без этого. Великобритания — потому что не имела ни достаточно самолетов, ни достаточно безжалостности, чтобы проводить подобные атаки (в то время!). Поэтому лучшие экипажи бомбардировочной авиации были свободны и могли обратить свою энергию на реализацию самых смелых довоенных мечтаний. Среди них почетное место занимало уничтожение устаревших мамонтов из состава вражеских флотов, которые лениво отстаивались на своих якорных стоянках.

Летчики совершенно не сомневались в том, что могут это сделать. Такая вера была основой всей политики ВВС в любой стране в последние 20 лет. И обе стороны с большим рвением принялись воплощать мечту в жизнь. Самыми первыми операциями воздушных сил обеих сторон стали атаки вражеского флота. Результаты оказались предельно далеки от хвастливых предсказаний Теддера, Митчелла и Скотта. В действительности первые атаки вражеских кораблей больше всего напоминали жуткую мясорубку, которую устроила французская армия на своих границах в августе 1914 года. К счастью, потери оказались умеренными и в людях, и в самолетах. Но долго лелеемый миф разлетелся вдребезги, и это сильно поколебало уверенность летчиков в себе.

В этих первых воздушных атаках инициативу взяли на себя Королевские ВВС. Люфтваффе в это время были слишком заняты на польском фронте. Несмотря на то, что КВВС стремились сохранять силы, чтобы бросить их в дело в решающий миг в решающем месте, правительство запретило им бомбить цели на территории Германии, поэтому волей-неволей им пришлось перенести внимание на морские цели. Хотя КВВС были уверены, что могут легко уничтожать корабли любых классов, они смотрели на уничтожение германского флота как на мелкую второстепенную задачу. Однако министерство авиации решило проверить, на что способна авиация, используя ограниченные силы. Просто потому, что больше нечем было заняться. Правительственные ограничения запрещали бомбардировку верфей, чтобы избежать жертв среди гражданского населения, но было разрешено бомбить корабли, стоящие на рейдах и находящиеся в открытом море.

Экипажи бомбардировщиков рвались показать себя. Поэтому, когда в первый же день войны самолет-разведчик обнаружил немецкие корабли, выходящие в море, в Гельголандской бухте, немедленно в воздух была поднята ударная группа. Результатом был оглушительный провал, первый, но далеко не последний. Из 44 взлетевших бомбардировщиков ни один не заметил германские корабли, и все они вернулись несолоно хлебавши.

Однако на следующий день другие разведчики сообщили, что несколько крупных кораблей стоят на якоре в Брунсбюттеле и на рейде Шиллинг. Недостатки радиосвязи

привели к тому, что сообщение разведчика пришло с опозданием на 2 часа. В результате погода уже ухудшилась, и чтобы добиться успеха, следовало атаковать с малой высоты. Поэтому 500-фн полубронебойные бомбы были заменены на 500-фн фугасные. После этого самолеты взлетели. Всего в атаке участвовали 15 бомбардировщиков «Бленхейм» и 14 «Веллингтонов» из 9-й и 149-й эскадрилий.

Целью «Веллингтонов» были линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Атака снова закончилась провалом, и англичане обвинили в этом погоду. Немцы сообщили, что атака была отбита огнем зениток и истребителями II/JG.77. Королевские ВВС заявили, что добились одного вероятного попадания, потеряв один самолет. Немцы утверждают, что корабли попаданий не получили, но 2 «Веллингтона» были сбиты зенитками, а еще один — истребителями.

«Бленхеймы» 107-й, 110-й и 139-й эскадрилий должны были атаковать карманный линкор «Адмирал Шеер», который стоял на рейде Шиллинг. 5 «Бленхеймов» 139-й эскадрильи вообще не обнаружили цель, остальным повезло больше. Однако обе другие эскадрильи атаковали по одиночке.

5 бомбардировщиков 110-й эскадрильи под командованием капитана авиации Дорана выполнили очень смелую атаку с бреющего полета и добились полной внезапности. Сначала немецкие моряки приняли эти самолеты за свои. Бомбардировщики заходили на «Адмирал Шеер» на высоте мачт с нескольких направлений, чтобы затруднить действия зенитчиков. Первая пара бомбардировщиков добилась прямого попадания, и две бомбы легли рядом с карманным линкором. Ни одна из бомб не взорвалась! Две из них принадлежали Дорану. Одна из его бомб попала в палубу «Шеера», но отскочила и шлепнулась в воду. Вторая бомба легла рядом с кораблем. Его ведомый тоже добился одного «почти попадания». Бомбы третьего и четвертого «Бленхеймов» упали недалеко от цели. Последний самолет был встречен шквалом зенитного огня и рухнул в море. К тому времени, когда прилетела 107-я эскадрилья, вся зенитная артиллерия была приведена в полную готовность, и в результате эскадрилья потеряла 4 из 5 самолетов. Один из этих самолетов, уже после того, как был подбит, врезался в носовую часть легкого

крейсера «Эмден» и причинил ему незначительные повреждения. Около 10 человек было убито.

Так, потеряв 7 самолетов из 29, входивших в ударную группу, Королевские ВВС нанесли минимальные повреждения карманному линкору и легкому крейсеру. Разочарование было всеобщим. Как пишет официальный историк KBBC:

«Налеты 4 сентября могут считаться совершенно характерными для наших первых попыток уничтожить противника с воздуха. Сверх-оптимистические взгляды на то, чего можно достигнуть. Масса предосторожностей, чтобы не потревожить немецкое гражданское население. Большое количество самолетов, не сумевших обнаружить цели. Неэффективность бомб и совершенно незначительные результаты. Предположения, что экипажи окажутся достаточно умелыми, чтобы обнаружить цели на противоположном берегу Северного моря и точно отбомбиться по ним в ужасную погоду, несмотря на сильную защиту. Невероятная отвага, проявленная при атаках. Все это характерно не только для сентября 1939 года, но и для последующих месяцев».

На немцев эти налеты не произвели впечатления, хотя, если бы бомбы взорвались, история могла быть иной. Но, как бы то ни было, «надежды нанести сокрушительный удар германскому флоту в самом начале войны развеялись. Не было достигнуто абсолютно ничего, притом дорогой ценой».

Стефен Роскилл писал:

«„Бленхеймы“ атаковали с исключительной отвагой, но результаты оказались совершенно несоизмеримы с понесенными потерями. К счастью, вражеские бомбардировщики в своих первых атаках против наших военных кораблей показали себя ничуть не лучше».

Решая проблему бомбовых атак столь вертких целей, как военные корабли, немцы проявили гораздо больше реализма, чем англичане. Они быстро поняли, что такие атаки должно проводить специальное бомбардировочное соединение,

которое обучено действиям над морем, а не экипажи, спешно надерганные из обычных бомбардировочных эскадрилий, как это делалось в КВВС. Поэтому немцы создали 2 специальных соединения морских бомбардировщиков, предназначенные для взаимодействия с флотом.

Это были KG.26 и KG.30, объединенные под командованием генерала Гейслера. Они были вооружены бомбардировщиками He-111 и Ju-88 соответственно. Эти соединения были укомплектованы специально отобранными экипажами и подготовлены для атак кораблей. Никакого опыта бомбовых атак кораблей не существовало, и лишь небольшая группа офицеров-энтузиастов занималась этими операциями, «создавая и совершенствуя собственные методы».

Как мы еще увидим, сначала Люфтваффе пошли тем же неправильным путем, что и КВВС, полагаясь для атак кораблей на бомбы вместо торпед. Однако, поскольку один из немецких самолетов, а точнее — Ju-88, обладал способностью пикировать, а немецкие экипажи были настоящей элитой и прошли специальную подготовку к действиям на море, соединение Гейслера оказалось гораздо более опасным для линкоров, чем английские самолеты, несмотря на отвагу их экипажей. Вскоре немецкие летчики получили первую возможность показать, на что они способны, и они проделали это лучше англичан.

Соединение генерала Гейслера, повышенное в звании до X авиакорпуса, с началом военных действий было переброшено в Польшу, чтобы поддерживать армию. Оно состояло примерно из 60 He-111 KG.26 и нескольких, пока еще экспериментальных Ju-88. В общей сложности оно насчитывало около 70 самолетов. В конце месяца им выпал случай проверить себя, атакуя британские линкоры в море, а не стоящие в хорошо защищенных портах. Британская подводная лодка «Спиэрфиш» была тяжело повреждена возле Хорнс-рифа и потеряла возможность погружаться. Она медленно поползла обратно через все Северное море в надводном положении. На помощь ей была отправлена крейсерская эскадра и флотилия эсминцев. Чтобы прикрыть легкие силы, в море вышла Эскадра линейных крейсеров — «Худ» и «Ринаун» с кораблями сопровождения. Адмирал Форбс также вышел с «Нельсоном», «Роднеем», «Арк Ройялом» и группой эсминцев. Во второй

половине дня британские тяжелые корабли были обнаружены немецкой летающей лодкой. Однако в этот момент в распоряжении противника находились всего 9 He-11 и 4 Ju-88. Первые были вооружены 1000-фн бомбами, а вторые — 500-фн. Обе группы самолетов атаковали английские корабли независимо. Как и англичанам, немцам сначала не удалось организовать скоординированную атаку.

«Атаки проводились абсолютно разрозненно, и не было даже попыток сосредоточить самолеты на наиболее важных целях».

«Хейнкели» обнаружили 2-ю эскадру крейсеров, но не сумели добиться ни одного попадания. Гораздо более эффективную атаку провели «Юнкерсы». Они выбрали в качестве цели линейные корабли Флота Метрополии. Самолеты шли на высоте 9000 футов, укрываясь в полной облачности, и каждый пилот пикировал самостоятельно. Первый самолет атаковал «Арк Ройял», и бомбы разорвались в неприятной близости от форштевня авианосца. Это стало причиной первого из многочисленных заявлений немцев о том, что «Арк» потоплен. Второй пилот спикировал на самый большой корабль, который он увидел. Фактически это был самый большой корабль в мире, то есть «Худ».

«Бомба нанесла „Худу“ скользящий удар по корме и безвредно отскочила в море. Это был один шанс на миллион. Всего несколько футов вперед, и повреждения могли оказаться серьезными. Какое-то время казалось, что бомба падает ему прямо на квартердек».

Во время этого первого исторического налета бомбардировщиков на линейные корабли в море ни один линкор повреждений не получил, так же, как не пострадал ни один самолет. Хотя атака была довольно слабой, оба противника получили представление, что может произойти в будущем. Стало ясно, что Королевский Флот недооценил меткость бомбометания с пикирования. Но что гораздо важнее, выяснилось, что зенитный огонь стандартной линкорной батареи совершенно неэффективен.

«В этом конкретном случае зенитный огонь флота оказался таким же неэффективным, как и бомбардировка. Адмирал Форбс в своем рапорте отметил, что люди, отвечавшие за управление огнем, оказались совершенно не готовы к бомбометанию с пикирования на больших скоростях!»

Королевские ВВС совершили еще одну попытку. После первых отважных атак Бомбардировочное Командование начало отправлять в полет над Северным морем поисково-ударные группы численностью до 9 самолетов («Хэмпдены», «Веллингтоны» и другие) с бомбами на борту. Эти группы должны были отбивать атаки истребителей собственными пулеметами, держась вместе, и атаковать любые обнаруженные немецкие корабли. 29 сентября 11 «Хэмпденов» 144-й эскадрильи обнаружили 2 немецких эсминца возле Гельголанда. Однако их перехватили немецкие истребители и сбили 5 бомбардировщиков. Англичане не добились ничего.

«После этого поисково-ударные группы стали гораздо менее популярны, но все-таки 24 самолета Бомбардировочного Командования каждый день взлетали по заявкам Берегового Командования», — отмечает официальный историк. Эти мощные ударные соединения не получили возможности показать себя в течение нескольких недель. А там временем немцы провели классическую воздушно-морскую операцию, которая должна была заманить корабли Флота Метрополии под удар самолетов усилившегося за это время X авиакорпуса. Для этого линейный крейсер «Гнейзенау», легкий крейсер «Кёльн» и 9 эсминцев должны были в период с 8 по 10 октября совершить вылазку к южным берегам Норвегии. Это был первый боевой поход «Гнейзенау», но приказы, полученные его командиром, были очень строгими. Он должен был избегать встречи с превосходящими силами и действовать исключительно в качестве приманки, чтобы дать шанс бомбардировщикам.

«Гнейзенау» и его группа вышли в море, как и планировалось, 7 октября под командованием адмирала Бёма.



На следующий день возле маяка Листер они были замечены англичанами. Наживку охотно проглотили, и адмирал Форбс, уже ожидавший выхода немецких линейных крейсеров, разумеется, предположил, что это попытка прорыва в Атлантику. Свои силы он развернул соответственно. Линейные крейсера «Худ» и «Рипалс» вместе с 2 легкими крейсерами и 4 эсминцами вышли из Скапа Флоу, чтобы занять выжидательную позицию северо-западнее мыса Стадландет<sup>[43]</sup>, откуда они могли перехватить немецкие корабли. Крейсерская эскадра из Хамбера была отправлена в Скагеррак, чтобы помешать немцам вернуться. Наконец, утром 8 октября сам адмирал Форбс вышел с «Нельсоном», «Роднеем», авианосцем, легким крейсером и 8 эсминцами в район к северо-востоку от Шетландских островов. Линкор «Ройял Оук» с 2 эсминцами был отправлен охранять пролив у острова Фэр на случай, если немцы осмелятся воспользоваться им, чтобы сократить переход.

Но это еще не все. Англичане надеялись, что на этот раз Королевские ВВС смогут нанести удар по немецкому флоту. Во второй половине дня 8 октября 12 «Веллингтонов» отправились на поиски. Но поиски оказались безрезультатными, вдобавок вечером «Хадсон», который следил за немецкой эскадрой, потерял ее. После наступления темноты «Гнейзенау» и корабли сопровождения повернули назад и в полдень 10 октября прибыли в Киль. Тем временем линкоры Флота Метрополии продолжали искать их далеко на севере. Весь день 9 октября «Нельсон», «Родней», «Худ», «Рипалс» и «Ройял Оук» искали противника, который не существовал. Хотя «Гнейзенау» оказался идеальной приманкой, чтобы выманить англичан в море, уверенность, что немцы попытаются прорваться в Атлантику, увела англичан далеко от тех мест, где их могли атаковать Люфтваффе. Только крейсера из Хамбера зашли в их владения, именно они стали мишенью массированного воздушного налета, в котором участвовали не менее 148 бомбардировщиков KG.26, LG.1 и I/KG.30. Но вся эта армада не добилась ни одного попадания.

После того как провалилась попытка заманить линкоры под удар бомбардировщиков, немцы решили попробовать то, что Королевские ВВС уже делали — атаковать флот в его собственных базах. 16 октября такой приказ получили

скоростные пикировщики Ju-88 из состава I/KG.30. Под командованием капитана Поле они отважно атаковали корабли, стоящие в Фёрт-оф-Форте, несмотря на действия британских истребителей. 2 бомбардировщика были сбиты, однако линкоры отсутствовали, и немцы атаковали легкие корабли. Получили повреждения 2 легких крейсера и эсминец, которые были выведены из строя на несколько месяцев.

Командование Люфтваффе решило, что тяжелые корабли ушли в Скапа Флоу, и вторая атака была направлена против этой базы. Она была проведена 10 октября, однако в ней участвовали только 4 «Юнкерса» под командованием капитана Дёнча, но они не нашли там крупных кораблей. Флот находился в море. Разочарованные немцы обрушились на разоруженный учебный корабль «Айрон Дьюк» и повредили его близкими разрывами. Однако за это пришлось заплатить одним сбитым бомбардировщиком.

Результаты, которых в этот период добились Люфтваффе, оказались такими же ничтожными, как и у Королевских ВВС. И таким же оказалось разочарование. Один немецкий историк писал:

«Широко распространенное убеждение, что бомбардировщики и пикировщики могут вышвырнуть вражеский флот с морей, в самом начале войны развеялось. Плохая погода, недостаточный опыт полетов над морем, трудности обнаружения, опознания и проведения атак стали причиной этого. Результаты завышались во много раз».

Королевские ВВС упрямо отказывались признать, что все их надежды были построены на песке. Никакие уроки не шли впредь, и требовалось настоящее серьезное потрясение, чтобы истина дошла до твердолобых Маршалов Авиации. И такой сокрушительный удар был получен еще до конца года.

3 декабря новая группа самолетов была отправлена для атаки немецких кораблей возле Гельгоlanda. Утром с аэродромов взлетели 24 «Веллингтона» 38-й, 115-й и 149-й эскадрилий, которые должны были уничтожить 2 легких крейсера. Их встретил плотный зенитный огонь и немецкие истребители. «Веллингтоны» сбросили бомбы сквозь тучи и

удрали без потерь. Снова ни один корабль не получил даже царапины. Ничуть не обескураженные KBBC 14 декабря повторили попытку. Большое соединение «Веллингтонов» и «Хэмпденов» было отправлено на поиски немецких кораблей, которые, по сообщениям разведки, находились в этом районе. Снова «Хэмпдены» вообще ничего не нашли. 12 «Веллингтонам» из 99-й эскадрильи повезло больше, и они сумели атаковать корабли на рейде Шиллинг. Снова они были перехвачены истребителями, и теперь половина бомбардировщиков была уничтожена, хотя они снова ничего не добились. Нижняя граница облачности находилась на высоте 800 футов, что не позволяло эффективно атаковать корабли полубронебойными бомбами.

Это уже было достаточно плохо, но окончательно командование KBBC осознало свою беспомощность лишь 4 дня спустя. Снова целью были выбраны рейд Шиллинг и Вильгельмсхафен. И снова авиагруппа состояла из 2 дюжин «Веллингтонов» 9-й, 37-й и 149-й эскадрилий. На этот раз немцы заранее узнали о приближении бомбардировщиков и привели систему ПВО баз в полную готовность. Налет кончился совершенной катастрофой.

Пара самолетов повернула назад почти сразу после взлета. Остальные прибыли в район цели и обнаружили несколько крупных кораблей. Однако атака не была произведена, как заявили, исключительно для того, чтобы избежать жертв среди гражданского населения на берегу. Зато ожидавшие в небе немецкие истребители были не столь щепетильны. Вообще сомнительно, чтобы немцы стали раздумывать, атаковать ли им корабль, стоящий в доке, или подождать, пока он выйдет в море. Волна за волной одномоторные Me-109 и двухмоторные Me-110 обрушивались на «Веллингтоны». Бомбардировщики разлетались на куски, но все-таки пытались сохранить предписанный наставлениями сомкнутый строй, буквально крыло к крылу. Из 22 бомбардировщиков, долетевших до цели, по крайней мере 15 были сбиты или совершили вынужденные посадки на море и сушу из-за полученных тяжелых повреждений. Невероятно, но командование KBBC объявило о крупной победе над силами ПВО. Действительно, 2 немецких истребителя были сбиты, но ни один корабль не пострадал. 18 декабря KBBC получили последний урок, который показал

полную неспособность состоящих на вооружении бомбардировщиков как-то участвовать в морской войне.

«Наступление (если это так можно назвать) против вражеских кораблей во время долгих месяцев затишья на суше было особенно замечательно своими результатами. Бомбардировочное Командование совершило 861 вылет и сбросило только 61 тонну бомб. Единственные повреждения удалось причинить во время первой атаки, но и они были совершенно ничтожными. Зато при этом погиб 41 бомбардировщик», — пишет историк.

После этого заколебался даже такой убежденный сторонник борьбы с линкорами при помощи бомбардировщиков, как вице-адмирал Хезлет. Он был вынужден признать, что «первые атаки авиации обоих противников против кораблей в портах оказались потрясающе неэффективными».

Главной причиной оглушительного провала первых атак против кораблей в море стал просто совершенно неправильный выбор типов самолетов и использование совершенно неправильного оружия. Против кораблей, особенно против линкоров, требовались торпедоносцы. Еще довоенная практика это доказала. Однако в начале войны Королевские ВВС имели только 2 эскадрильи безнадежно устаревших «Уайлдбистов», имевших максимальную скорость 153 мили/час и радиус действия 185 миль. Положение Воздушных Сил Флота было ничуть не лучше, потому что они имели горстку таких же допотопных «Суордфишей». Предназначенные им на смену «Альбакоры» тоже были бипланами! Люфтваффе не имели торпедоносцев вообще, если не считать нескольких гидросамолетов He-115.

Но, покончив с критикой, следует признать, что даже эти ничтожные силы могли успешно наносить удары по кораблям в море и в портах, даже если не могли причинить им серьезный вред. Следовало как можно быстрее совершенствовать самолеты, увеличивая их скорость, чтобы она соответствовала мощи ПВО линкоров. Первоначальная беспомощность была лишь временным явлением. Облегчение, которое испытали

моряки после атак 1939 года, очень скоро сменилось обеспокоенностью, а потом и страхом.

Воздушные силы временно оказались бумажным тигром, а как насчет подводных лодок? Как мы уже отмечали, очень большие надежды англичане возлагали на асдик, созданный перед войной. Он считался совершенно надежным средством защиты от подводных лодок, если они вздумают атаковать линкоры, точно так же, как зенитное орудие считалось противоядием от бомбардировок. Но возможности асдика оказались слишком переоцененными. К тому же, подводные лодки за 20 лет мира сильно изменились. Поэтому Королевскому Флоту еще предстояло получить несколько очень болезненных уроков и в отношении этого оружия. Потеря авианосца «Корейджес» вскоре после начала войны лишь смутно наметнула, каким смертоносным оружием может оказаться субмарина в умелых руках.

В этот период войны Германия имела совсем немного боеспособных подводных лодок. Кроме того, им серьезно мешало плохое качество торпед. В первые 4 месяца войны не взорвалось большинство торпед, попавших в цель, что вызвало крупный скандал.

Тем не менее, несмотря на все сложности, германские подводные лодки вскоре показали, на что они способны. Тот факт, что до сих пор ни один дредноут не был потоплен подводными лодками, создал ложное впечатление собственной неуязвимости даже на старых кораблях. К тому же, экипажи очень надеялись на дополнительную защиту в виде булей. Эта уверенность быстро улетучилась. Дональд Макинтайр констатирует:

«Медлительные и неуклюжие линкоры больше не могли выходить в море без сопровождения эсминцев. Прикрытие требовалось все более многочисленное, потому что резко улучшились ходовые и маневренные качества подводных лодок».

Однако, по сравнению с огромным количеством эсминцев сопровождения, которое имел Гранд Флит в годы Первой Мировой войны (линкоры прикрывало около 120 эсминцев!), Флот Метрополии так и не сумел резко увеличить количество

кораблей этого класса. Например, линкоры адмирала Форбса в лучшем случае сопровождали 9 эсминцев 8-й флотилии и 8 эсминцев 6-й, всего не более 17 эсминцев. В составе остальных флотов числилось еще меньше эсминцев на один линкор, и это соотношение не изменилось со времени прошлой войны. Впрочем, даже самые современные подводные лодки немецкого и итальянского флотов не приблизились по скорости к современному линкору<sup>[44]</sup>.

Следует напомнить, что в начале войны линкоры оказались так же уязвимы для подводных атак, как и раньше. Во время Великой Войны адмирал Джеллико был убежден, что его линкоры находятся в большей безопасности, когда маневрируют в открытом море на большой скорости, чем когда стоят на якорях в «безопасной» базе Скапа Флоу. Ложные тревоги в Скапа были совершенно обычным делом, но ни одна немецкая лодка в 1916–18 годах так и не сумела проникнуть в эту базу, и постепенно система ПЛО была доведена до нормального состояния.

Когда в 1939 году Флот Метрополии вернулся в Скапа Флоу, вся проделанная ранее работа была сведена к нулю. Во время Мюнхенского кризиса в 1938 году снова было решено использовать Скапа в качестве главной базы флота, и адмирал Форбс обнаружил, что дела обстоят просто ужасно.

«Странное зрелище предстало перед ним, когда он привел свои корабли на якорную стоянку. Группа морских пехотинцев заканчивала разбирать последнюю оружейную установку эпохи Первой Мировой войны, пока боновые заградители готовились ставить противолодочные сети, совершенно обязательные во Второй».

Адмирал Форбс провел инспекцию и обнаружил, что база совершенно беззащитна. Его особенно беспокоил пролив Хольм-Саунд, и Форбс лично приобрел баржу, которую следовало затопить там, чтобы закрыть брешь. Несмотря на повторяющиеся напоминания Адмиралтейству в последующий год, после начала войны выяснилось, что база находится в том же самом состоянии.

«Не приходится сомневаться, что Адмиралтейство не предприняло совершенно никаких усилий, чтобы улучшить оборону Скапа Флоу в период между Мюнхенским кризисом и началом войны».

14 октября 1939 года флот заплатил за эту расхлябанность, и заплатил очень дорого. Плохое состояние обороны главной базы Флота Метрополии не укрылось от немцев, поэтому возможность проникнуть туда для решительного и умелого командира подводной лодки считалась вполне реальной. Для этой операции Дениц выбрал командира U-47 лейтенанта Гюнтера Прина. План атаки был проработан в мельчайших деталях.

Вот поэтому ясной безлунной ночью U-47 осторожно и медленно ползла вдоль северного берега Хольм-Саунда, аккуратно маневрируя между затопленными судами, после чего лодка вышла на глубокую воду якорной стоянки. Это потребовало исключительной отваги, но после этого перед Прином, как на блюдечке, оказалось... практически пустое логово Флота Метрополии.

Следует напомнить, что после вылазки «Гнейзенау» 8-10 октября все линкоры Флота Метрополии были отправлены в море на бесплодную охоту. После завершения операции главные силы Флота Метрополии не вернулись в Скапа, а ушли на «секретную» стоянку в Лох-Ю на западном побережье Шотландии. Единственным крупным кораблем, оставшимся в Скапа Флоу в эту ночь, оказался линкор «Ройял Оук», который патрулировал совсем недалеко — в проливе у острова Фэр-«Ринаун» чуть раньше ушел в Розайт.

В призрачном мерцании северного сияния Прин привел свою лодку в Скапа в надводном положении и начал оглядываться, разыскивая достойные цели. Никто его не видел, и он занимался осмотром стоянки совершенно спокойно. Но Прин сумел различить только 2 больших корабля, укрывшихся в северной оконечности бухты. Именно туда Прин и направился в 0.58. Этими кораблями были «Ройял Оук» и старый гидроавианосец «Пегасус», но Прин принял его за «Рипалс» или какой-то другой линейный корабль. До сих пор бродит миф, что в ту ночь в Скапа находились два линкора,

несмотря на то, что мельчайшие детали этой ночи давно стали известными широким кругам.

С дистанции 4000 ярдов был дан залп 4 торпедами. Одна из них застряла в аппарате, но остальные 3 помчались к цели. Весь немецкий экипаж напряженно ждал грохота взрывов, но услышал только один приглушенный удар. Как это ни было невероятно, Прин ухитрился промахнуться по совершенно неподвижной цели. Лишь одна торпеда попала в якорную цепь линкора. Взрыв оказался слабым, а повреждения настолько малы, что командир линкора и его офицеры после проверки решили, что эти повреждения вызваны внутренним взрывом где-то в носовой части корабля.

Вокруг стояла полная тишина. По-прежнему находясь в надводном положении, Прин тихо развернул U-47 на 180 градусов и выпустил по огромному силуэту линкора торпеду из кормового аппарата. И снова безрезультатно. Тишину в Скапа не нарушило ничто, Прин проявил невероятное хладнокровие в столь неприятной ситуации, решив обязательно выполнить свою миссию. Он отошел и тщательно перезарядил торпедные аппараты для третьей попытки.

В 1.16 он вернулся на прежнюю позицию и выпустил еще 3 торпеды. На этот раз настойчивость была вознаграждена, и 2 торпеды попали в «Ройял Оук». Они прошли ниже булей и распорили днище линкора. Через 13 минут огромный корабль перевернулся и затонул, унеся с собой 833 члена экипажа <sup>[45]</sup>.

Несмотря на сильное течение и начавшийся отлив, невозмутимый Прин двинулся обратно и к 2.15 уже находился в открытом море в относительной безопасности. Это был невероятный подвиг, и нет никаких сомнений, что командир и экипаж U-47 полностью заслужили те лавры, которыми их увенчала восхищенная Германия.

Это происшествие стало колоссальной катастрофой для Королевского Флота. Стефен Роскилл отмечал:

«Хотя все линкоры типа „Ройял Оук“ (sic!) были слишком тихоходными, слишком старыми и слишком плохо защищенными, чтобы находиться на переднем краю, позднее они выполняли важную работу, сопровождая конвои и прикрывая десантные операции. Но даже если отвлечься от того, имеет ли корабль



большое военное значение или нет, потеря такого количества моряков является настоящей трагедией».

Ну и разумеется, брандер, который должен был перекрыть фарватер, по которому U-47 проникла в Скапа, прибыл туда на следующий день после атаки! Но ведь адмирал Форбс указывал на эту опасность еще год назад...

Не меньше решимости проявили германские подводные лодки при атаках линкоров в открытом море. Лишь постоянные отказы торпед спасли англичан от еще более крупных неприятностей в первые месяцы войны.

Например, когда Флот Метрополии перебрался в Лох-Ю, немцы довольно быстро узнали об этом. С середины октября и до конца ноября 4 подводные лодки дежурили западнее Оркнейских островов, чтобы при удобном случае перехватить британские корабли. 30 октября одной из них, U-56 капитан-лейтенанта Цана, улыбнулась удача. Лодка оказалась в прекрасной позиции, так как прямо перед ней проходили «Нельсон», «Родней» и «Худ». Цан проник внутрь завесы эсминцев и атаковал с дистанции пистолетного выстрела. Он выпустил 3 торпеды и по истечении времени хода услышал звук 2 попаданий. Цан заявил, что попал в «Нельсон». Однако это были не раскатистые взрывы, которые сообщают подводникам об успехе атаки, а тот же самый металлический лязг, который недавно слышал Прин. В своем рапорте Цан сообщил, что все торпеды были неисправны. Упущенная возможность была настолько колоссальной, что Цана по возвращению немедленно отстранили от командования<sup>[46]</sup>.

Зато чуть позднее выяснилось, что на U-30 капитан-лейтенанта Лемпа с торпедами все в порядке. 28 декабря лодка встретила «Барэм» и «Ринаун» в проливе Северный Минч. Легко проскользнув сквозь завесу из 5 эсминцев, она торпедировала старый линкор, который в результате получил серьезные повреждения. В этом случае були спасли «Барэм» от гибели, однако он простоял в ремонте на верфи в Ливерпуле 3 месяца. «Барэм» приобрел славу невезучего корабля, потому что 2 недели назад, возвращаясь в Англию, он протаранил и потопил эсминец «Дачесс», что привело к большим жертвам<sup>[47]</sup>.

Несмотря на угрозу со стороны бомбардировщиков и подводных лодок, линкор сохранил свое место Самого

Главного военного корабля в первые месяцы войны. Об этом нечасто говорят, но это было именно так. Даже немцы пытались заставить свои линкоры сыграть хоть какую-то роль в стремительном разгроме Польши.

Следует напомнить, что после Великой Войны Германии было разрешено сохранить в составе флота 8 древних броненосцев<sup>[48]</sup>. Из этой восьмерки 4 продолжали служить в 1939 году, хотя только 2 из них все еще являлись боевыми кораблями. Именно этим старым воякам принадлежала историческая честь сделать первые выстрелы Второй Мировой войны. Этой парой были «Шлезвиг-Гольштейн» и «Шлезииен». Они прошли некоторую модернизацию, потеряли одну трубу, 170-мм орудия были заменены на 150-мм, добавлены 105-мм зенитки. Они служили в роли учебных кораблей, но после начала войны их привлекли к обстрелу берега. Первый бой старых броненосцев начался прямо 1 сентября, когда «Шлезвиг-Гольштейн» под командованием капитана 1 ранга Клейкампа обстрелял Вестерплатте одновременно с атакой пикировщиков Ju-87. Таким образом 280-мм снаряды старого корабля фактически открыли войну на море.

Польские укрепления прикрывали устье реки Вислы, и немцы должны были их захватить, чтобы получить возможность использовать порт Данциг, который и послужил поводом к войне. Данциг должен был стать передовой базой наступающих армий. Хотя укрепления были слабыми, поляки продержались целую неделю. «Шлезвиг-Гольштейн» повторил обстрел 4 и 7 сентября, и лишь потом польский гарнизон сдался.

Полуостров Хела поляки обороняли столь же отважно, несмотря на колоссальное превосходство немцев в силах. Чтобы помочь армии, на помощь «Шлезвигу» был переброшен «Шлезииен». С 11 по 13 сентября оба старых броненосца почти ежедневно обстреливали Хелу, которую поляки удерживали до 2 октября. 19 сентября «Шлезииен» обстрелял сосредоточение польских войск в Островгрунде и Хексенгрунде. 25, 26 и 27 «Шлезвиг» вместе со «Шлезииеном» (капитан 1 ранга Утке) обстреливал артиллерийские позиции на Хеле.

После недолгого периода торжества оба линкора снова превратились в блокшивы. Так они прослужили почти всю войну. «Шлезииен» в конце концов подорвался на mine и был

затоплен возле Свинемюнде, а «Шлезвиг-Гольштейн» в марте 1945 года был поврежден бомбардировщиками в Гдыне и там же затоплен.

Однако главной задачей германских тяжелых кораблей были удары по британскому судоходству в отдаленных водах. Специально для этого еще до начала войны в море вышли 2 карманных линкора. Они крейсировали в «районах ожидания», и Королевский Флот просто не получил возможности перехватить их. Точно так же были заранее отправлены танкеры и суда снабжения, чтобы обеспечить действия рейдеров.

Первым Германию покинул карманный линкор «Адмирал граф Шпее» под командованием капитана 1 ранга Лангсдорфа. Он вышел в море 21 августа и, никем не замеченный, прошел между Фарерскими островами и Исландией. 24 августа за ним последовал однотипный «Дойчланд», которым командовал капитан 1 ранга Веннекер. Обоим рейдерам было придано несколько судов снабжения. Хотя они благополучно избежали обнаружения англичанами, сначала оба воздерживались от атак.

«Карманные линкоры сначала ничего не делали, потому что Гитлер крупно недооценил решимость Великобритании. Он надеялся после молниеносной Польской кампании продиктовать Западу свои условия. Поэтому до конца сентября „Дойчланд“ держался у восточного побережья Гренландии, подальше от районов интенсивного судоходства, точно так же, как „Адмирал граф Шпее“ в Южной Атлантике крейсировал между островом Св. Елены и Бразилией».

Только в конце месяца оба карманных линкора получили разрешение начать операции против вражеских судов. Они немедленно принялись за работу, однако их достижения сначала были более чем скромными и не оправдывали колоссальных усилий, истраченных на то, чтобы вывести их в океан. Впрочем, по необходимости они пока крейсировали вдали от оживленных судоходных трасс; когда же они сменили позиции, результаты начали расти.

Однако если говорить о роли надводного рейдера, непосредственно уничтоженный тоннаж не является главным критерием его успеха. Он должен нарушить нормальную систему судоходства, вызвать скопление судов и грузов в портах. После этого союзники будут просто вынуждены бросить силы на его поимку. Это вызовет напряжение главных сил флота, изменит его дислокацию, что будет на пользу хозяину рейдера.

Немецкие рейдеры в годы Великой Войны использовались именно так. Поэтому, как только Адмиралтейство узнало о гибели первых судов, оно, вместе с французами, немедленно сформировало несколько мощных поисковых групп для охоты за рейдерами.

В этот период «Дойчланду» везло заметно меньше. Получив разрешение действовать 26 сентября, карманный линкор из района ожидания пошел на юг, чтобы начать работу на маршруте Бермуды — Азорские острова. Его первой жертвой 5 октября стал «Стоунгейт» (5044 тонны). Вернувшись обратно на север, рейдер с 9 по 16 октября крейсировал восточнее Ньюфаундленда на маршруте конвоев НХ. Но за весь этот период он сумел захватить лишь американский сухогруз «Сити оф Флинт» (4963 тонны), что потом вызвало дипломатический скандал, а также потопить норвежский пароход «Лоренц В. Хансен» (1918 тонн). Главной причиной столь неубедительных результатов была названа неисправность гидросамолета и проблемы с дизелями. Именно по этой причине одновременно с двумя другими кораблями не вышел в море «Адмирал Шеер», так как он в начале войны находился в ремонте.

В середине ноября из-за этих трудностей «Дойчланд» был отозван в Германию, и прибыл в Вильгельмсхафен без дальнейших происшествий. Здесь 15 ноября он был официально переименован в «Лютцов». Как объяснил Гитлер, он опасался, что гибель корабля, называющегося «Германия», вызовет неприятные последствия<sup>[49]</sup>.

«Адмиралу графу Шпее» повезло немного больше, хотя даже в этом случае уничтожение нескольких одиночных торговых судов столь мощным военным кораблем выглядит скорее разочаровывающим, чем вдохновляющим достижением.

Но здесь не следует рассуждать о том, унижительно или нет для линейного корабля гоняться за купцами. Гораздо

важнее то, что известие о появлении на британских коммуникациях 2 карманных линкоров привело к такому эффекту, который во много раз превышал уничтоженный ими тоннаж. Немцев это только радовало, зато для Адмиралтейства проблема поиска этих кораблей в бескрайних просторах Северной и Южной Атлантики превратилась в тяжелейшую проблему, причем не только из-за нехватки крейсеров, которые уступали этим рейдерам по всем параметрам, исключая скорость. Немецкие корабли сбили противника с толка, передавая ложные сообщения. «Адмирал граф Шпее» часто называл себя «Дойчландом», и Адмиралтейству оставалось только гадать, а действительно ли этот корабль вернулся в Германию несколько недель назад или продолжает действовать в океане.

Участие в поисковых соединениях для охоты за германскими рейдерами было уделом крейсеров, но по необходимости к этому были привлечены несколько линкоров и линейных крейсеров, так как лишь они могли отпугнуть рейдер, вознамерившийся атаковать конвой.

«Адмирал граф Шпее» потопил свою первую жертву 30 сентября. Это был пожилой трэмп «Клемент» (5051 тонна). Чтобы послать его на дно, понадобились 5-280-мм и 25-150-мм снарядов после того, как подрывные заряды и торпеды не сработали! Демонстрация германской морской мощи обернулась фарсом.

«С могучим ревом в дело вступили 280-мм орудия. Первый залп врезался в брюхо „Клемента“. Через 2 минуты к ним присоединилась средняя артиллерия. Три 203-мм (sic!) орудия выплюнули смертоносный металл в направлении „Клемента“. Экипаж „Шпее“, столпившийся у лееров, в бинокли мог видеть рваные дыры в бортах судна над ватерлинией. Но „Клемент“ упрямо держался. Ни один снаряд не пролетел мимо, однако „Клемент“ оставался на плаву»<sup>[50]</sup>.

Этот инцидент произошел недалеко от бразильского порта Пернамбуко. Лангсдорф знал, что «Клемент» успел отправить радиограну, поэтому он повел свой корабль к южному берегу Африки, чтобы не быть обнаруженным. В этих водах он нашел

следующие 3 жертвы: 5 октября «Ньютон Бич» (4651 тонна), 7 октября «Эшли» (4222 тонны), 10 октября «Хантсмен» (8196 тонн).

Тем временем необходимость формировать поисковые соединения уже начала сказываться на стратегии союзников. Линейные крейсера «Ринаун», «Дюнкерк» и «Страсбург» напрямую были привлечены к поискам, так же, как авианосцы «Игл», «Арк Ройял», «Гермес», «Беарн», 10 тяжелых и 6 легких крейсеров. Впечатляющее достижение для одного рейдера.

В тех же водах пятой жертвой карманного линкора стал «Треванион» (5299 тонн). Не желая спугнуть удачу и попасться противнику, Лангсдорф еще раз сменил район действий, перебравшись в Индийский океан. Но здесь он нашел еще менее интенсивное судоходство, чем ранее, и за целый месяц крейсерства потопил в Мозамбикском проливе крошечный пароходик «Африка Шелл» (706 тонн). После этого «Граф Шпее» вернулся в Южную Атлантику. Однако его время уже истекало.

Столь успешные действия по нарушению вражеского судоходства стали возможны только благодаря отработанной до совершенства системе дозаправки и пополнения запасов в открытом море. Достижения рейдеров во вражеских водах при ограниченных ресурсах показали, что немецкий флот в этом аспекте на голову превосходит союзников. Они пренебрегали использованием «плавучего тыла», и вскоре об этом пожалели.

Снова обогнув мыс Доброй Надежды, «Граф Шпее» за время похода прошел около 30000 миль, и теперь начал испытывать проблемы с дизелями, вроде тех, что мучили остальные два корабля этого типа. Поэтому Лангсдорф решил потопить еще несколько судов, но для этого ему следовало пересечь Атлантику, выйдя в богатый добычей район возле устья Ла-Платы. Там он намеревался собрать богатую жатву, а в начале января 1940 года направиться домой.

Первая часть этого плана была выполнена довольно гладко. 2 декабря «Граф Шпее» потопил лайнер «Дорик Стар» (10086 тонн), а 3 декабря — пароход «Тайроа» (7983 тонны). После этого карманный линкор двинулся на запад, по пути потопив «Стреоншаль» (3895 тонн). Это была его последняя жертва. 13 декабря, подойдя к устью Ла-Платы, рейдер обнаружил, что его ожидает не легкая добыча, а группа

военных кораблей. Это было Соединение G под командой коммодора Генри Харвуда, которое состояло из тяжелого крейсера «Эксетер» и легких крейсеров «Аякс» и «Ахиллес». Они уже ждали немцев. Перехитрив немецкий рейдер, крейсера намеревались и перестрелять его, несмотря на подавляющее превосходство карманного линкора в артиллерии. Он имел 6-280-мм и 8-150-мм орудий против 6-203-мм и 16-152-мм орудий англичан.

Коммодор Харвуд уже решил, как будет действовать, и разделил свою эскадру на 2 группы: легкие крейсера и «Эксетер». Лангсдорф ожидал, что англичане отступят, как только попадут под огонь тяжелых орудий, и потом ограничатся преследованиям, дожидаясь прибытия подкреплений. Для него стало потрясающим сюрпризом, что противник принял бой.

«Адмирал граф Шпее» открыл огонь в 6.18, сначала сосредоточив его на «Эксетере» — наиболее грозном противнике. «Эксетер» начал отвечать 2 минуты спустя. Тем временем 2 легких крейсера пошли на сближение, ведя непрерывный огонь из своих более мелких орудий. Как обычно, стрельба немцев в начале боя была очень меткой. Уже третий залп лег накрытием. За считанные минуты «Эксетер» получил 2 попадания в районе башни «В». Она вышла из строя, погибли почти все находившиеся на мостике. Потом еще два 280-мм снаряда попали в «Эксетер», выведя из строя башню «А». В средней части корабля вспыхнул пожар. Исправными остались только два 203-мм орудия, и «Эксетер» казался обреченным, однако он сумел огрызнуться в ответ.

«Адмирал граф Шпее» получил 3 попадания 203-мм снарядами, в том числе одно — в КДП. Его главный калибр остался совершенно невредим, и от уничтожения «Эксетер» спасла только настойчивость «Аякса» и «Ахиллеса». Они подошли достаточно близко, и снаряды их 152-мм орудий начали наносить повреждения не слишком хорошо бронированному немецкому кораблю.

Поэтому Лангсдорф был вынужден перенести огонь главного калибра на эти 2 крейсера. На этот раз он не стал делить огонь между обеими британскими группами. «Эксетер» получил возможность уползти. Он успел дать 2 залпа торпедами, которые вынудили Лангсдорфа уклоняться.

Снова стрельба карманного линкора была меткой, и оба легких крейсера были накрыты, но умелое маневрирование спасло их от прямых попаданий. Они отделались осколочными пробоинами. Хотя 4 попадания 280-мм снарядов тяжело повредили «Эксетер», в 6.37 Лангсдорф тоже отвернул прочь. Дистанция, которая сократилась до 13000 ярдов, теперь выросла до 17000 ярдов. На таком расстоянии 152-мм снаряды британских крейсеров не могли принести вреда карманному линкору, хотя его надстройки уже были разворочены.

Поэтому поврежденный «Эксетер» получил передышку на 50 минут. Все это время его оставшаяся башня продолжала вести огонь, который только нервировал немецкого капитана, так как новых попаданий крейсер не добился. В 7.29 «Эксетер» был вынужден окончательно прекратить бой, потому что механизмы башни «Y» встали в результате короткого замыкания. Впрочем, к этому времени бой фактически завершился. Началось нечто неслыханное. 2 легких крейсера преследовали своего могучего противника.

«Граф Шпее» пытался стряхнуть погоню с хвоста. Время от времени он разворачивался и обстреливал. В результате в 7.25 обе кормовые башни «Аякса» были выведены из строя одним попаданием 280-мм снаряда. Однако легкие крейсера не прекращали стрельбу, добившись в общей сложности не менее 17 попаданий 152-мм снарядами. Карманный линкор потерял 36 человек убитыми и 59 ранеными.

Лангсдорф прекратил попытки избавиться от преследования. Он уже истратил 60 процентов боеприпасов и теперь направился в уругвайский порт Монтевидео, надеясь найти там временное убежище для ремонта. Харвуд уже решил прекратить бой и возобновить его только после наступления темноты. Ему сообщили, что легкие крейсера израсходовали около 80 процентов боезапаса, и это повлияло на его решение. Позднее выяснилось, что рапорт был неточным, но решение Харвуда оказалось мудрым.

После боя 13 декабря последовали 3 дня ожесточенной политической борьбы. Лангсдорф, уже претерпевший немало унижений от мировой прессы за свое решение поспешно отойти после недолгого боя, после консультаций с Берлином решил затопить свой корабль, а не прорываться в Германию. Поползли слухи, что «Ринаун» ожидает его за горизонтом, хотя



на самом деле этот корабль находился в тысячах миль от Монтевидео и направлялся в Рио-де-Жанейро для дозаправки. Более того, ушел еще один британский корабль. «Эксетер» отправился на Фолкленды, а ему на смену пришел другой тяжелый крейсер «Камберленд». Но немецкий капитан был убежден, что у него нет ни одного шанса. 17 декабря «Адмирал граф Шпее» вышел в устье Ла-Платы, где стояли «Аякс» и «Ахиллес». На закате карманный линкор был взорван и сел на дно. Его надстройки, представляющие собой массу искореженного металла, и 280-мм башни торчали из воды. Через 2 дня Лангсдорф застрелился.

Бой у Ла-Платы стал первым крупным артиллерийским сражением новой войны. Но кроме этого, он интересен еще и тем, что определил поведение немецких (а потом и итальянских) кораблей в подобных столкновениях, а также действий англичан в сходных обстоятельствах. Немцы постоянно отказывались принимать бой против превосходящих и равных сил. Даже когда все складывалось в их пользу, они все равно колебались, не в силах принять решение. Зато англичане принимали бой почти при каждой возможности, невзирая на соотношение сил. Разумеется, имелись отклонения от общего стандарта с обеих сторон. Некоторые командиры Оси иногда демонстрировали припадки агрессивности при использовании тяжелых кораблей. Кое-кто из британских адмиралов выказывал чрезмерную осторожность, ставя выполнение второстепенных задач выше главной — уничтожения противника. Но такие случаи были крайне редкими.

Личная смелость не имеет отношения к этим решениям, зато моральный фактор — напрямую. В бою у Ла-Платы Королевский Флот подновил свою ауру инициативы и морального превосходства. Эти традиции непобедимости заложили Дрейк и Рейли. Потом их укрепили и развили Хок, Хоу и Нельсон. Три столетия господства на море приносили свои плоды. В годы Первой Мировой войны они были почти утрачены, благодаря сверх-осторожному командующему, хотя Битти, Тэрвитт и Кийз показали, что старый дух все еще жив. Во Второй Мировой войне он расцвел, как никогда ранее. На войне материальный фактор играет большое значение, но

только моральный фактор определяет разницу между победой и поражением на море.

Тенденцию командиров Оси можно отчасти объяснить тем, что их сковывали строжайшие приказы не рисковать своими кораблями, если только победа не гарантирована. После войны на фюрера и дуче обрушилась масса обвинений, как на главных виновников такой тенденции. Особенно примечательно это тем, что такая тенденция сохраняется, хотя много раз адмиралы Оси упускали возможность одержать важную победу, не слишком рискуя при этом.

Когда германские корабли действовали в открытом океане вдали от своих берегов, у них имелись все основания уклоняться от боя, и, как мы увидим, они делали это постоянно. В таком бою у англичан не было необходимости топить своего противника. Вполне хватило бы средних повреждений, как в случае с «Адмиралом графом Шпее», и мощный охотник сразу превращался в беспомощную жертву. Королевский Флот господствовал на всех океанах, и это означало, что любой поврежденный немецкий корабль сразу становился исключительно уязвим и обрекался на почти неизбежную гибель. Повреждений следовало избегать, а это означало уклонение от боя, каким бы ни было соотношение сил.

Англичане все острее начали ощущать потребность в линейных кораблях, причем буквально повсюду. Хотя трем маленьким крейсерам удалось загнать в угол гораздо более мощный рейдер, что привело к его уничтожению, но не было совершенно никаких гарантий, что остальные командиры кораблей Оси предпочтут бежать, а не сражаться. Чтобы понять, что произошло, давайте рассмотрим количество попаданий и повреждения, полученные кораблями противников.

«Адмирал граф Шпее» добился в общей сложности 10 попаданий 280-мм снарядами: 8 в «Эксетер» и 2 в «Аякс». В результате на «Эксетере» все 3 башни вышли из строя, и корабль прекратил бой с тяжелыми повреждениями. «Аякс» потерял половину главного калибра. В ответ карманный линкор получил не менее 20 попаданий, но из всех этих снарядов только один пробил броневую палубу и ни один — главный пояс<sup>[51]</sup>. Все его орудия остались целы, и он

полностью сохранил боеспособность. Легкие надстройки карманного линкора пострадали очень сильно, в носовой части корпуса появилась большая пробоина, что делало обратный переход через бурную Северную Атлантику более чем рискованным. Однако, несмотря на всю свою отвагу, британские крейсера так и не сумели подбить «Графа Шпее». Корабль выдержал, не выдержал его командир.

Именно поэтому, когда Лангсдорф решил, что ему предстоит встреча с «Ринауном» и «Арк Ройялом», он предпочел не вступать в безнадежный бой и уничтожил совершенно боеспособный корабль, фактически подписав капитуляцию. Прорваться мимо «Ринауна» он не мог. Хотя в действительности этот корабль находился в тысяче миль от «Графа Шпее», угроза сохранялась. Трудно предположить, что Лангсдорф поступил бы так, если бы точно знал, что ему противостоит пара небольших легких крейсеров с орудиями калибра 152 мм. И страшно представить, что могло бы произойти, если бы англичане всерьез послушали адмирала сэра Герберта Ричмонда и укомплектовали флот только такими кораблями.

Наконец следует отметить, что из всех кораблей, принимавших участие в бою у Ла-Платы, радар имел один только «Граф Шпее». Ни один из британских крейсеров этого устройства не имел, поэтому обычные причитания историков Оси, которые именно этим оправдывают свои поражения, лживы изначально. Этот радар модели FuMO-22 действовал на расстояниях не более 16000 ярдов и не слишком помогал при стрельбе, но все-таки «Граф Шпее» стал первым в мире кораблем, оснащенным радаром, хотя полагаться ему приходилось на свои дальномеры. А они у немцев были, как всегда, превосходные. Более крупные и значительно более точные, они опять превосходили английские, как в годы прошлой войны<sup>[52]</sup>.

В результате первых попыток крейсерской войны 2 карманных линкора потопили 11 торговых судов союзников общим водоизмещением 57041 тонна, при этом один из рейдеров погиб. Такие показатели нельзя считать успехом. Ирония судьбы заключается в том, что задачей рейдеров было оттянуть на себя как можно больше кораблей союзников, но вышло все наоборот. Охота за «Графом Шпее» привела к тому,

что немцы решили бросить 2 своих линейных крейсера против английских патрулей в проходе между Исландией и Фарерскими островами, «чтобы помешать противнику сосредоточить свои силы в Южной Атлантике для преследования „Адмирала графа Шпее“». Все было поставлено с ног на голову!

Эта операция, которой руководил вице-адмирал Вильгельм Маршалл, началась 21 ноября, когда «Гнейзенау», «Шарнхорст», легкие крейсера «Кёльн» и «Лейпциг», а также несколько эсминцев вышли в море. Легкие крейсера и эсминцы вскоре отделились для поиска вражеских торговых судов в Скагерраке, но линейные крейсера в течение ночи 21/22 ноября шли на север. Оба корабля были оснащены радаром, поэтому сумели прекрасно использовать ухудшение погоды, которое мешало воздушным операциям обеих сторон. Линейные крейсера прошли между Фарерскими островами и Исландией, не замеченные англичанами.

Немцы прекрасно знали, что в этом районе им могут встретиться только крейсера и вспомогательные крейсера Северного патруля. Чтобы реализовать свой план, им требовалось обнаружить линию патрульных кораблей, а потом, используя подавляющее превосходство в огневой мощи, броне и скорости, просто прокатиться по ней катком, уничтожая все на пути. Такая операция была связана с минимальным риском, потому что потом они планировали растаять в северных туманах и вернуться домой. Однако погром, который намеревался учинить Маршалл, полностью скомкал бы планы Адмиралтейства.

Мы можем только согласиться с официальной историей, которая описывает эту операцию как «не слишком агрессивный план для двух самых мощных немецких кораблей, так как самым вероятным результатом стал бы разгон патрулей, после чего началась бы погоня». Однако адмирал Редер, похоже, думал обратное и считал результаты достойными приложенных усилий, как, впрочем, и экипажи обоих линейных крейсеров.

На рассвете 23 ноября оба корабля находились севернее Фарерских островов и следовали на северо-запад. Видимость была хорошей, вот только никого не было видно. Лишь во второй половине дня, в 16.07, с фор-марса «Шарнхорста» была

замечена первая цель — крупный пароход, находящийся на большом расстоянии. В этих водах можно было встретить только вспомогательные крейсера, поэтому оба немецких корабля сразу повернули за ним.

Это был вспомогательный крейсер «Равалпинди» (16697 тонн, бывший лайнер «Пи энд О», капитан 1 ранга Э.К. Кеннеди), вооруженный 8 старыми 152-мм орудиями, с максимальной скоростью 17 узлов. Он также заметил ближайший к нему немецкий корабль, но поскольку ожидалось возвращение «Дойчланда», то англичане, естественно, решили, что видят именно его. В 15.51 в эфир ушла радиограмма о встрече с карманным линкором. Капитан 1 ранга Кеннеди не питал иллюзий относительно своей судьбы после того, как немцы его заметят. Он только хотел как можно больше оттянуть момент гибели, чтобы отправить еще несколько радиограмм адмиралу Форбсу. Кроме того, он надеялся привлечь внимание военных кораблей, входивших в состав патруля, которые могли бы начать слежение за противником. Может быть, Кеннеди даже рассчитывал на чудо, которое позволило бы нанести повреждения могучему противнику. Зато адмирал Маршалл смотрел на «Равалпинди» как на легкую добычу, и единственное, в чем он был заинтересован, — как можно быстрее покончить со вспомогательным крейсером и двигаться дальше.

Но, как и во время первых встреч «Графа Шпее» с торговыми судами, уничтожение противника заняло гораздо больше времени, чем рассчитывали немцы. В 17.03 «Шарнхорст» открыл огонь с дистанции 8000 ярдов, но через несколько секунд «Равалпинди» ответил и первым накрыл немецкий корабль. Однако вскоре немецкие артиллеристы тоже нащупали дистанцию, и тяжелые 280-мм снаряды начали крушить слабый корпус вспомогательного крейсера. Вскоре «Равалпинди» пылал от носа до кормы, хотя его орудия продолжали стрелять, добившись одного прямого попадания в корму. Снаряд взорвался на четвердеке линейного крейсера, ранив несколько человек и нанеся небольшие повреждения.

Смелая, но односторонняя дуэль могла иметь только один исход, и «Гнейзенау», вступив в бой, постарался приблизить развязку. Совместными усилиями 2 линейных крейсера через 14 минут после первого залпа потопили «Равалпинди».

Англичане успели спустить несколько шлюпок, в которых заняли места уцелевшие члены экипажа. Хотя немцы почти наверняка знали, что вспомогательный крейсер успел сообщить об их появлении, они все-таки попытались спасти несчастных моряков, потому что начинался шторм, и шлюпки становились ненадежным убежищем. Они все еще занимались этим, когда в 18.15 были замечены легким крейсером «Ньюкасл», примчавшимся на вызов Кеннеди.

Он сам был замечен немцами на минуту раньше, однако те приняли его за эсминец! Адмирал Маршалл немедленно передал на «Шарнхорст» приказ прекратить спасательную операцию и дать ход. Хотя новый визитер мог противостоять линейным крейсерам ничуть не дольше утопленного вспомогательного крейсера, прибытие настоящего военного корабля немедленно поставило крест на продолжении похода линейных крейсеров. Теперь все мысли Маршалла были поглощены одним: как можно скорее удрать и скрыться в северных туманах, чтобы потом при первой же возможности прорваться обратно в Вильгельмсхафен.

«Ньюкасл» не был оснащен радаром и потому не смог поддерживать контакт с немецкими кораблями, которые скрылись в дождевом шквале. Вскоре к нему присоединился легкий крейсер «Дели», и они вместе продолжали поиски до утра 24 ноября, но так ничего и не обнаружили.

Тем временем адмирал Форбс привел в действие масштабный план, который должен был помешать немецким кораблям вернуться домой. Хотя он не знал точно, с какими кораблями придется иметь дело, один из них считался по крайней мере карманным линкором<sup>[53]</sup>. 24 и 25 ноября у берегов Норвегии были развернуты крейсерские патрули, был установлен дозор у входа в пролив возле острова Фэр. Подводные лодки и другие легкие корабли вышли из Фёрт-оф-Форта. Сам адмирал Форбс вышел из Клайда со всеми кораблями, которые имелись в северной зоне: «Нельсон» и «Родней», 1 тяжелый крейсер, 7 эсминцев. В период с 25 по 29 ноября он патрулировал к западу от мыса Стадландет. Другие тяжелые корабли были развернуты, исходя из предположения, что немцы могут попытаться прорваться в Атлантику.

Линейный крейсер «Худ» покинул Плимут 25 ноября вместе с французским линейным крейсером «Дюнкерк», чтобы

прикрыть северо-западные подходы. «Уорспайт», сопровождавший конвой в Галифакс, был направлен в Датский пролив. Авианосец «Фьюриес» спешно вышел из Галифакса и направился на восток. Но все было напрасно.

24 и 25 ноября немецкие корабли держались далеко на севере, пока англичане искали их на юге в штормовую погоду. На рассвете 25 ноября немцы подошли к мысу Стадландет, но обнаружили, что погода слишком хороша для прорыва, поэтому они сразу резко повернули на север и стали ждать ухудшения. Буквально на следующую ночь разразился жестокий юго-западный шторм, и в первой половине дня 26 ноября линейные крейсера проскочили сквозь дозоры британских крейсеров. К полудню они уже были далеко к югу от линкоров адмирала Форбса, боровшихся в это время со штормом. Эскадра Маршалла прибыла в Вильгельмсхафен рано утром 27 ноября без единой царапины от вражеских снарядов (попадание «Равалпинди» не в счет). Однако следует отметить, что шторм изрядно потрепал оба корабля.

«Нельсон» и «Родней» продолжали патрулировать в пустынном океане еще 2 дня. Их преследовали сплошные неудачи. На «Роднее» возникли проблемы с рулевым управлением, и он был отослан обратно в Клайд. «Нельсон» продолжал бесполезную охоту еще день, а потом тоже вернулся домой. Здесь, на подходах к «секретной» базе Лох-Ю, он подорвался на mine и получил серьезные повреждения. Немцы знали этот «секрет», и их подводные лодки буквально засеяли все подходы к бухте магнитными минами. В результате «Нельсон» проторчал там целый месяц со дня подрыва — с 4 декабря по 4 января. Целый месяц самый сильный корабль Флота Метрополии стоял поврежденный и беспомощный, и лишь после Нового Года он отправился в Портсмут на ремонт.

В декабре 1939 года силы Флота Метрополии сократились до минимума, в его составе остался только один «Худ». 7 декабря в Гринок прибыл «Уорспайт», который стал флагманским кораблем и обеспечил адмиралу Форбсу «перевес» в силах. Тем временем в Германии праздновали успешное возвращение Маршалла из набега, а потопление «Равалпинди» решили считать крупной победой.

«Первые операции были полностью успешными. Линейный корабль доказал свое значение», — заявил один послевоенный историк. Вероятно, разгадка столь бурных восторгов по случаю весьма умеренных успехов, которые англичанам было не понять, кроется в прошлом. «Был запланирован рейд против патрульных сил между Исландией и Фарерскими островами. Офицеры и матросы были застигнуты врасплох. Ни один корабль Флота Открытого Моря не осмеливался заходить так далеко в Первую Мировую войну», — писал отставной офицер немецкого флота Фриц-Отто Буш. Сказано прямо. Если морская история и традиции флота таковы, что переход через Северное море считается прекрасным достижением, то добраться до Фарерских островов и вернуться обратно, да еще при этом потопить вражеский «военный» корабль, — это настоящий подвиг<sup>[54]</sup>. Ведь даже адмирал Редер думал так, заявив: «Результаты первого похода наших линкоров можно оценить очень высоко».

Эта операция была только первой из нескольких, проведенных в ту зиму, хотя ни в одной из них немецкие корабли не заходили дальше Скагеррака, где можно было встретить только британские подводные лодки. 21-22 ноября свежепереименованный «Лютцов» отважился выползти в белый свет вместе с крейсерами «Кёльн» и «Лейпциг» и 3 эсминцами. Такая же «операция» была повторена 24-25 ноября. Линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» отстаивались в портах до 18 февраля. В ходе операции «Нордмарк» оба линейных крейсера вместе с тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер» и 3 эсминцами совершили прогулку вдоль южного побережья Норвегии, надеясь перехватить один из скандинавских конвоев, как это пару раз случилось в Первой Мировой войне.

Однако адмирал Форбс вовремя узнал об этом выходе, и конвои были задержаны, а вместо них в море вышел Флот Метрополии. Немецкая воздушная разведка не обнаружила никаких транспортов, и потому 20 февраля эскадра адмирала Маршалла вернулась назад, совершенно ничего не добившись. Корабли сильно обледенели из-за отвратительной погоды. Попытка англичан провести воздушную атаку провалилась, как и все, что делалось ранее в этой области.



Такими короткими экскурсиями и ограничились все действия германского флота в первые 6 месяцев войны. Краткосрочные операции с ограниченными целями не принесли вообще ничего. Однако, судя по всему, в это время адмирал Редер и не ставил больших задач. Эти вылазки были не более отважными и предприимчивыми, чем вся история германского флота.

Резким контрастом на фоне робких поползновений немцев в начальный период войны и еще более вялых действий наших союзников<sup>[55]</sup> смотрелись действия линкоров Королевского Флота. Они прошли многие тысячи миль, причем в ужасную погоду. Эта зима была, наверное, самой скверной за все время войны. И теперь большинству английских кораблей отчаянно требовался ремонт, но всю зиму они были вынуждены оставаться в море. Совершенно фальшивая картина «линкора в зимний период», мотающегося вокруг буя, разлетается вдребезги, когда начинаешь анализировать факты. Линейные корабли Королевского Флота во время так называемой Странной войны провели в портах поразительно мало времени.

2 февраля Адмиралтейство выпустило коммюнике, в котором излагались факты.

«Линкоры проводили в море по 25 дней в месяц в течение первых 4 месяцев войны. В большинстве случаев они прошли от 7 до 10 тысяч миль».

Следует помнить, что в декабре 1939 года флот адмирала Форбса сократился до минимума, ниже которого падать было некуда, так как все его «линейные силы» состояли из одного «Худа». Правда, вскоре к нему должны были присоединиться «Уорспайт» и «Барэм», вернувшиеся из Средиземного моря, но «Барэм» почти сразу получил серьезные повреждения. 28 декабря его торпедировала подводная лодка U-30.

В этот период линкоры использовались для сопровождения наиболее важных атлантических и особых войсковых конвоев. Первый канадский войсковой конвой в составе эскорта имел «Рипалс» и «Резолюшн». 12 декабря, чтобы встретить его, в море вышел адмирал Форбс с «Уорспайтом», «Худом» и «Барэмом».

В том же месяце «Ривендж» сопровождал Второй канадский войсковой конвой. В феврале 1940 года третий конвой пересек Атлантику так же спокойно под прикрытием орудий «Вэлианта» и «Малайи». Флот Метрополии довольно часто выходил в море, чтобы прикрыть важные скандинавские конвои с железной рудой, которые следовали в залив Фёрт-оф-Форт.

«Рэмиллис» также прикрывал перевозку Британского экспедиционного корпуса во Францию, а в сентябре сопровождал важные войсковые конвои из Клайда в Гибралтар, перед тем как отправиться в Аден. Там он вошел в состав Соединения J, которое обеспечивало перевозки в Индийском океане. «Ройял Соверен» несколько недель провел в составе эскортных сил, базирующихся в Галифаксе, Новая Шотландия.

Линейный крейсер «Ринаун» после дальнего похода в Южную Атлантику вместе с «Арк Ройялом» с 10 февраля по 3 марта принимал участие в успешном перехвате немецких блокадопрорывателей, выходивших из Испании. К этому месяцу однотипный с ним «Рипалс» с начала войны уже провел в море 130 суток.

«Уорспайт» временно служил флагманским кораблем Флота Метрополии, а с 6 декабря по 9 марта прикрывал североатлантические конвои. 27 февраля Его Величество король Георг VI оказал честь линкору, посетив его.

Из многих кораблей, находящихся в текущем ремонте или исправляющих боевые повреждения, «Барэм» вошел в строй только в апреле. «Вэлиант» завершил программу боевой подготовки после капитальной модернизации в Вест-Индии, откуда отправился в Галифакс, чтобы прикрывать конвои. В феврале он присоединился к Флоту Метрополии. «Родней» кое-как исправил свои дефекты и в марте тоже вошел в строй.

Однако не следовало ожидать, что «Нельсон» будет отремонтирован ранее августа 1940 года. Модернизация «Куин Элизабет» только началась, и ее окончание ожидалось лишь в январе 1941 года.

К началу марта оборона Скапа Флоу была усилена достаточно, чтобы позволить Флоту Метрополии вернуться туда. Теперь под командованием адмирала Форбса находились «Родней» (флагман), «Худ», «Вэлиант», «Уорспайт», «Ринаун» и «Рипалс». Но почти сразу флот был ослаблен отправкой «Худа»

в конце месяца в Портсмут на ремонт и переоснащение. Его скорость упала до 25 узлов, и долго откладывавшийся ремонт сейчас задерживать уже было просто нельзя. Однако линейный крейсер так и не прошел совершенно необходимой модернизации, которая ему требовалась ничуть не меньше. Ее откладывали так долго, что в конце концов решили вообще не проводить <sup>[56]</sup>.

Холодная зима сменилась весной, заметно потеплело и на фронтах. 5 линкоров адмирала Форбса участвовали в Норвежской кампании с первых ее дней. Как только началось немецкое вторжение в Норвегию и Данию, британские линкоры ринулись в бой, так и не успев до конца привести себя в порядок после зимних штормов.

Причины Норвежской кампании детально обсуждались много раз, поэтому нет необходимости пересказывать все бушевавшие вокруг нее споры. Достаточно напомнить, что и немцы, и союзники желали, чтобы эта маленькая нация вступила в войну. Немцы подготовили свой план первыми. Они собирались просто оккупировать обе страны. Союзники копались с менее обязывающими схемами, которые в результате должны были привести к частичной оккупации наиболее важных стратегических районов. Оба плана были приведены в исполнение практически одновременно. Но немцы, лучше подготовленные и лучше оснащенные, поставили перед собой совершенно определенную цель — победить. В ходе этой кампании линкорам впервые всерьез пришлось столкнуться с противодействием авиации, и эти бои стали типичными и повторялись до самого конца войны. В то же время линкоры доказали, что могут оказать решающее влияние на ход боев, если используются правильно.

Бои на море во время Норвежской кампании отличались хаотичным и запутанным характером. Но уже первые столкновения ясно показали превосходство Королевского Флота и его потрясающий боевой дух. Следует подчеркнуть, что немецкие командиры сначала рьяно взялись за выполнение смелого и решительного плана, но как только инерция первого толчка иссякла, они снова словно впали в летаргию.

Операция «Везерюбунг», разработанная штабом Редера, предусматривала участие практически всех имеющихся кораблей для перевозки и поддержки войск. Немцы

намеревались внезапно захватить все главные норвежские порты, а заодно и датские, хотя союзники не имели совершенно никаких видов на эту страну. Предполагалось, что большая часть «нордических» наций будет радостно приветствовать немцев. Но быстро выяснилось, что все заявления Квислинга оказались чистой ложью, и норвежцы совсем не были рады появлению «спасителей от британского ига».

Были созданы специальные оперативные группы для захвата норвежских портов Нарвик, Тронхейм, Берген, Кристиансунд, Арендаль, Осло и Эгерсунд. В Дании предполагалось занять Корсёр-Нюборг, Копенгаген, Миддельфарт, Эсбьерг, Тюборен. Из-за полного отсутствия высадочных средств солдат следовало высаживать в хорошо оборудованных портах. Здесь особое значение приобретал фактор внезапности.

Самой рискованной была высадка в Нарвике, так как он был расположен далеко на севере, и опасность контратаки британских кораблей была особенно высока. Эту группу должны были сопровождать «Шарнхорст» и «Гнейзенау» под командованием адмирала Лютьенса. Они должны были поддержать своими тяжелыми орудиями 10 эсминцев commodora Бонте, а также во время перехода на север прикрыть направляющиеся в Тронхейм «Хиппер» и 4 эсминца.

Для захвата Осло был выделен «Лютцов», но произошло это не без скандала. Обсуждались самые различные варианты его использования. Этот карманный линкор после гибели «Графа Шпее» пока оставался единственным кораблем, пригодным для крейсерских операций, так как ремонт «Шеера» затягивался. Сначала предполагалось направить его в Атлантику, чтобы запутать союзников и попытаться снова отвлечь силы Флота Метрополии в океан. Но в марте командование немецкого флота передумало и решило сначала захватить Осло, а уже потом заняться крейсерскими операциями. Затем вдруг решили придать его группе, направленной для захвата Тронхейма, и он был передан этой группе, но тут некстати обнаружились новые дефекты в дизелях. Скорость «Лютцова» не превышала 24 узлов, и с такими характеристиками о новом походе в Атлантику пришлось забыть. Его снова перевели в

группу Осло, хотя когда корабль вышел в море, он имел на борту припасы на 9 месяцев плавания.

Наконец в строй был возвращен старый «Шлезвиг-Гольштейн», которым командовал капитан 1 ранга Клейкамп. Он должен был послужить флагманским кораблем группы, направленной в датский порт Корсёр-Нюборг. Его 280-мм орудия помогли сломить сопротивление поляков, и теперь командование надеялось, что они запугают датчан. «Шлезвиг» капитана 1 ранга Хорстманна, находящийся в Киле, тоже мог в случае необходимости действовать у датского побережья.

Немецкий план был подготовлен к 1 апреля, первые корабли вышли 7 апреля, а высадка десантов началась 9 апреля. Одновременно начали свою операцию и англичане. Сначала они заминировали «Лидс» — шхерный фарватер в норвежских территориальных водах, по которому следовали немецкие транспорты с железной рудой. В операции под кодовым названием «Уилфред» должны были участвовать 2 группы эсминцев. Кроме этих минных заграждений, 2 эсминца должны были заминировать подходы к Кристиансунду. Операция была намечена на 8 апреля. Чтобы поддерживать эти эсминцы, в море была направлена эскадра контр-адмирала Уитворта, состоящая из «Ринауна» и 4 эсминцев. Так как предполагалась враждебная реакция норвежцев, на транспорты были погружены войска, которые согласно плану R-4 планировалось высадить в Нарвике, Бергене и Тронхейме.

Фактор секретности, который Редер считал ключевым для успеха операции, был утерян ночью 6/7 апреля, когда группа самолетов Бомбардировочного Командования заметила идущие на север немецкие корабли в 20 милях севернее Гельгоlanda. В 13.25 была поднята ударная группа из 12 «Бленхеймов» 107-й эскадрильи, однако они не причинили немцам никакого вреда. Историки KVBС отмечают, что донесение этих самолетов имело огромное значение, потому что они сообщили, что немецкая эскадра состоит из линкора, карманного линкора, 2 или 3 крейсеров и большого числа эсминцев. К несчастью, эта радиограмма не прибыла вовремя. Лишь 4 часа спустя адмирал Форбс узнал, что в море находятся крупные силы германского флота. Тем временем атака 2 эскадрилий «Веллингтонов» провалилась, в основном из-за плохой видимости. Немецкие корабли оказались надежно укрыты, потому что в течение

следующих суток погода продолжала ухудшаться. 8 апреля начался сильный юго-западный шторм.

В течение дня поступали сведения, которые указывали на то, что немцы начали вторжение в Норвегию, однако никто не желал об этом слышать. Адмирал Форбс предположил, что началась очередная попытка прорыва в Атлантику, и 7 апреля в 20.15 покинул Скапа Флоу с главными силами Флота Метрополии, чтобы занять выжидательную позицию, с которой можно будет перехватить немецкие корабли. Войска, уже находившиеся на борту крейсеров, были спешно выгружены, и сами крейсера помчались на помощь командующему. К утру 8 апреля корабли адмирала Форбса боролись с высокими волнами северо-западнее Шетландских островов. Он имел «Родней» (флагман), «Вэлиант» и «Рипалс», 3 крейсера и 12 эсминцев. На этот раз авианосцев в составе флота не было.

Тем временем немецкие отряды спокойно двигались к цели. Северная группа британских эсминцев успешно поставила мины, а южная была отозвана. «Глоууорм», один из эсминцев, сопровождавших «Ринаун», потерял человека, смытого волной, и остался для поисков. 8 апреля около 9.00 он натолкнулся на немецкое соединение, направляющееся в Тронхейм, — «Хиппер» и 4 эсминца. После отчаянного боя, в ходе которого британский эсминец протаранил «Хиппер», «Глоууорм» был потоплен. Немцы двинулись дальше. Развернутые южнее британские подводные лодки сумели потопить несколько войсковых транспортов, но это не повлияло на успех немецкой операции.

Короткая и непонятная радиограмма «Глоууорма» была принята кораблями Флота Метрополии, и Форбс отправил ему на помощь «Рипалс», крейсер и 4 эсминца. В это же время «Ринаун», находившийся севернее Лофотенских островов, повернул на юг, чтобы перекрыть вход в Вест-фиорд. Британские эсминцы, охранявшие подходы к нему, получили приказ присоединиться к адмиралу Уитворту в открытом море, и в результате флотилия Бонте прошла беспрепятственно. Немцы захватили Нарвик, потопив торпедами два древних норвежских броненосца береговой обороны.

Тем временем «Шарнхорст» и «Гнейзенау» следовали на север, разрезая высокие волны, чтобы выйти в указанный им район. 8 апреля в 3.37 они натолкнулись на «Ринаун» и его 9

эсминцев. Ночью погода была просто ужасающей, но к утру немного стихло, хотя налетали частые снежные заряды, которые снижали видимость почти до нуля. И было страшно холодно.

Адмирал Уитворт знал, что «Ринаун» вместе с кораблями сопровождения получил приказ присоединиться к нему. Так как ночью бушевал сильный шторм, адмирал решил с ним не бороться, а приготовиться к бою утром 9 апреля. Он не сумел подойти к входу в Вест-фиорд, так как из-за огромных волн эсминцы не могли удержаться за линейным крейсером. Поэтому Уитворт повернул и до полуночи шел на северо-запад, пока погода не улучшилась. После этого он снова повернул на юго-восток. Когда были замечены немецкие корабли, идущие встречным курсом, сначала их ошибочно приняли за «Хиппер».

В действительности головным немецким кораблем являлся «Гнейзенау», его англичане и увидели. «Шарнхорст», находившийся на некотором расстоянии сзади, был принят за другой крейсер. Англичане находились на темной стороне горизонта, и противник их сначала не заметил.

«Расстояние было слишком велико, и в рассветном полумраке наводчик с КДП „Ринауна“ не смог увидеть противника в свой визир. Капитан 1 ранга Симеон повернул корабль на восток и пошел на сближение, увеличив скорость до 20 узлов. Вскоре дальномерщики в своих линзах увидели „Гнейзенау“ на расстоянии 19000 ярдов. Тогда „Ринаун“ лег на параллельный курс, и его башни с шестью 381-мм орудиями плавно развернулись и поймали цель. В последний раз были проверены прицел и целик, а потом звякнул артиллерийский гонг. Корабль содрогнулся, когда орудия изрыгнули столбы пламени. Это произошло в 4.05».

«Гнейзенау» заметил «Ринауна» незадолго до этого, но не мог опознать увиденный корабль. Прибытие тяжелых снарядов английского линейного крейсера разрешило все сомнения. В 4.11 «Гнейзенау» ответил. Как ни странно, никто не подумал известить идущий за кормой «Шарнхорст». Он был захвачен врасплох!

«Рано утром штурман „Шарнхорста“ наконец смог воспользоваться секстантом. В течение ночи он не мог определить координаты корабля по звездам и теперь намеревался совершить еще одну попытку. Он поднял инструмент, но вместо ожидаемой звезды увидел в зеркальце красные вспышки тяжелых орудий! „Тревога!“ Загремели звонки, и моряки помчались на боевые посты. Лишь теперь пришло сообщение с флагмана, но старший артиллерист уже начал командовать. Через несколько минут 280-мм орудия загремели, целясь в корабль, еле различимый на темном западном небосклоне. В густой метели линкоры (sic!) мчались на север. Погоня продолжалась с 5.10 до 6.59 (время немецкое), „Шарнхорст“ и „Гнейзенау“ вели огонь из кормовых башен. Тяжелые 381-мм снаряды рвались рядом с „Шарнхорстом“, и его капитан постоянно менял курс, чтобы уклониться от следующего залпа».

Но немецкому флагману повезло меньше. В этой дуэли «Ринаун» поразил цель первым. В 4.17 его снаряд попал в фор-марс «Гнейзенау» и вывел из строя систему управления огнем тяжелых орудий. Против 6 британских тяжелых орудий немцы имели 18, но это попадание немного уравнило шансы. Однако Лютенс не имел ни малейшего намерения сражаться. На высокой скорости немецкие линейные крейсера удирали на север. Два 280-мм снаряда попали в «Ринаун», однако они не причинили вообще никаких повреждений. В ответ «Ринаун» попаданием вывел из строя носовую башню «Гнейзенау». Осколок снаряда пробил кожух дальномера. Немецкий корабль шел полным ходом, и потоки воды заливали всю носовую часть. Через пробоину они затопили башню. Третий 381-мм снаряд попал во флагманский корабль Лютенса перед тем, как немецкие корабли скрылись в снежном шквале<sup>[57]</sup>.

Скорость «Ринауна» упала до 20 узлов, а немцы могли делать 28, хотя это означало серьезный риск повредить носовые башни. После короткого перерыва, когда Уитворт повернул на восток, чтобы не так страдать от волны, немецкие корабли были замечены снова. «Ринаун» увеличил скорость до 29 узлов, больше он в то время просто не мог дать, и



возобновил стрельбу. Однако немецкая эскадра увеличила дистанцию и снова скрылась. Хотя «Ринаун» продолжал погоню еще 2 часа, Лютенс выиграл гонку. В 9.00 Уитворт повернул назад к Вест-фиорду, чтобы соединиться со своими эсминцами. Последние в начале боя тоже вели огонь, хотя немцы находились слишком далеко. Но сильная волна вынудила эсминцы один за другим прекратить погоню. Однако их командиры хотели думать, что вспышки выстрелов 120-мм орудий могли ввести немцев в заблуждение и подтолкнули к решению удирать, а не принимать бой с «Ринауном».

Как справедливо замечает Стефен Роскилл, «все почести следует отдать одинокому, тихоходному, слабо бронированному английскому кораблю». Мы можем с этим только согласиться, потому что «неприятель потерял возможность уничтожить своего тихоходного и гораздо хуже защищенного оппонента. Теперь начинает казаться, что немцы потеряли тактическую инициативу потому, что адмирал Уитворт решил немедленно начать бой и упорно преследовал их, несмотря на неблагоприятное состояние моря и видимости».

Зато все немецкие историки либо обходят эту стычку вниманием, либо повторяют версию вице-адмирала Руге.

«Рано утром 9 апреля, как раз в то время, когда все группы достигли портов назначения, „Шарнхорст“ и „Гнейзенау“ встретились с линейным крейсером „Ринаун“ и после получасового боя смогли оторваться от противника, понеся незначительный ущерб».

В таких формулировках это звучит как достижение немцев. В действительности же сначала англичане просто не поняли, что им противостоят оба немецких линейных крейсера. Они считали, что один из кораблей является тяжелым крейсером. Лишь позднее стало известно, что отважный старый ветеран сделал больше, чем можно было ожидать.

Не всем немецким кораблям повезло в боях против несчастных норвежцев. При попытке прорваться к Осло мимо береговых укреплений новейший тяжелый крейсер «Блюхер» был потоплен, погибло много моряков и десантников. «Лютцов» пришел ему на помощь, но ему тоже пришлось

несладко. Норвежский форт на острове Кахольм был вооружен старыми крупновскими пушками калибра 280-мм. Он сумел добиться 3 прямых попаданий в слабо бронированный карманный линкор с близкого расстояния. Один снаряд уничтожил лазарет. Второй снес левый шлюпочный кран. Но главный удар пришелся прямо по центральному орудью носовой трехорудийной башни и полностью заклинил ее. Так как норвежские батареи находились вне сектора обстрела кормовой башни, «Лютцов» превратился в беспомощную мишень. По приказу адмирала Тиле командир быстро развернул корабль и поспешно покинул фиорд. Лишь во второй половине дня 10 апреля он прибыл в Осло.

Повреждения и имевшиеся ранее дефекты заставили немцев отказаться от мысли отправить его в плавание в Атлантику. Теперь перед ними стояла одна задача — привести «Лютцов» домой, не допустив, чтобы он развалился на куски. В очередной раз подтвердилась старая истина: военным кораблям не следует вступать в прямую дуэль с береговыми батареями. Поэтому в тот же день в 14.20 «Лютцов» поспешно покинул Осло. Так как быстроходных эскортных кораблей там не имелось, он пошел один. Немцы надеялись, что высокая скорость гарантирует кораблю относительную безопасность, и он сумеет добраться до Киля, хотя сообщения об атаках британских подводных лодок поступали чуть ли не ежечасно. Это был блеф, и он не прошел.

«Лютцов», как и «Граф Шпее», был оборудован артиллерийским радаром, и 11 апреля в 1.20 он обнаружил какую-то цель справа по носу, которая быстро приближалась, потому что сам «Лютцов» шел полным ходом. Корабль немедленно повернул, чтобы уклониться от того, что сочли британской подводной лодкой. Ирония судьбы заключается в том, что именно в результате поворота «Лютцов» попал на прицел подводной лодки «Спиэрфиш» капитан-лейтенанта Дж.Г. Форбса. В 1.29 она дала залп 6 торпедами по быстро движущейся цели, которую Форбс правильно опознал как тяжелый корабль, хотя сначала принял за эсминец, пытающийся атаковать лодку.

Совершив небольшой крюк, «Лютцов» лег на прежний курс, но тут одна торпеда попала в него, почти полностью оторвав корму. Карманный линкор покатился влево и остановился,

превратившись в беспомощную мишень, ожидающую новой атаки. В отчаянии немцы спустили один из катеров, который начал кружить вокруг «Лютцова», сбрасывая в воду гранаты. К счастью для немцев, сама лодка чуть ранее получила повреждения и, добившись попадания, поползла домой. Беспомощный карманный линкор простоял на месте 8 часов, пока не прибыла флотилия миноносцев вместе с датским буксиром (Дания была быстро захвачена без всякого кровопролития). И корабль продолжил свое путешествие в Киль.

Поступление воды никак не удавалось остановить, и в какой-то момент капитан даже решил посадить корабль на мель. Но прибыли новые буксиры, и вечером 13 апреля «Лютцов» притащили в Киль. Прошел целый год, прежде чем «Лютцов», который все уже начали называть невезучим кораблем, снова вошел в строй.

\* \* \*

Тем временем адмирал Форбс прибыл к берегам южной Норвегии с линкорами «Родней» и «Вэлиант» и повернул на юг, чтобы встретить немецкую эскадру, которая, как ему сообщили, направляется на север. Адмиралтейство приказало «Уорспайту» и авианосцу «Арк Ройял» идти ему на помощь. 9 апреля в 14.00 «Рипалс» встретился с «Ринауном» возле Вест-фиорда, и 5 эсминцев 2-й флотилии под командованием капитана 1 ранга Уобертон-Ли пошли в Нарвик, чтобы заняться 10 эсминцами commodore Бонте, которые в это время высаживали войска.

Находившиеся дальше на севере немецкие линейные крейсера пока оставались не обнаруженными. Они шли на север почти до острова Ян Майен, после чего повернули на запад. Сначала предполагалось, что на обратном пути они заберут эсминцы из Нарвика, но события пошли иначе. Гидросамолет «Арадо» с «Шарнхорста» был отправлен в Тронхейм за инструкциями, так как положение с топливом становилось тревожным. 10 апреля линейные крейсера бестолку проболтались в море, а потом получили приказ

возвращаться домой, забрав из Тронхейма «Хиппер» и эсминцы.

Ночью 10/11 апреля линейные крейсера описали широкую дугу, держась в 60 милях от Шетландских островов, а потом повернули на юг, снова укрываясь в зоне плохой погоды. 12 апреля в полдень они встретили «Хиппер» возле Эггесунда, тогда как Флот Метрополии находился довольно далеко к северо-западу. Во второй половине дня они вошли в Северное море и взяли курс на Вильгельмсхафен. Немецкая эскадра была снова обнаружена «Хадсоном» Берегового Командования, когда шла возле юго-западного побережья Норвегии. Однако снова летчикам не удалось ее атаковать. «В тот же день была поднята ударная группа из 92 самолетов, но погода все сорвала». Попытка 12 «Хэмпден» атаковать немецкие корабли в Кристиансунде была отбита немецкими истребителями, которые уничтожили половину британских бомбардировщиков.

Пока что немецкие корабли не испытывали особой тревоги при атаках Королевских ВВС. Зато Флот Метрополии в полной мере испробовал мощные затяжные бомбардировки частей Люфтваффе. Х авиакорпус генерала Гейслера, который состоял из 47 He-111 и 41 Ju-88, обнаружил корабли адмирала Форбса в полдень 9 апреля в районе Бергена. Стояла чудесная погода, и в воздухе не было ни одного английского истребителя. В течение целых 3 часов английские корабли были вынуждены «сидеть и ждать». Как и раньше, обе стороны продемонстрировали нехватку опыта. Только 4 бомбардировщика были сбиты плотным зенитным огнем Флота Метрополии ценой чудовищного расхода боеприпасов. Немцы в результате массированного налета потопили только эсминец «Гурка», и то лишь потому, что его командир, считавшийся специалистом в области артиллерии, вывел корабль из-под прикрытия крейсерской эскадры. Он хотел дать возможность своим артиллеристам стрелять без помех, но за безрассудное решение заплатил очень быстро. Одинокий корабль стал легкой добычей самолетов, но этот урок так и не был усвоен, и его ошибку британские капитаны еще не раз повторили в будущем.

Мощные зенитные батареи линкоров хорошо показали себя, и все успехи 91 немецкого бомбардировщика ограничились

единственной бомбой, попавшей в «Родней». 500-кг бомба не сумела пробить броневую палубу, но убила 15 человек. Однако почти непрерывные воздушные атаки, которые немцы вели совершенно беспрепятственно, утомляли моряков и подрывали их дух. Выяснилось, что зенитный огонь сам по себе не может служить надежной защитой при решительной атаке. Несмотря на множество прямо противоположных заявлений, бомбардировщики не помешали линкорам действовать у берегов Норвегии. Линкоры даже заходили довольно далеко в узкие фиорды. Вероятно, самой убедительной демонстрацией значения линкоров стал бой у Нарвика 13 апреля. Туда был послан «Уорспайт» с 9 эсминцами, чтобы добить 8 уцелевших немецких эсминцев, которые прятались в фиордах вокруг порта.

Англичане рисковали, так как линкор мог попасть под воздушную атаку. Более того, его ждали несколько находящихся настороже эсминцев, стоящих в узких заливчиках. Такой риск кто угодно мог счесть чрезмерным. Кто угодно, но не Королевский Флот. В следующей главе мы увидим, что кое-кто из британских адмиралов отказывался от боя при меньшей степени риска. Однако адмирал Уитворт считался одним из лучших офицеров флота, и он был полон решимости атаковать. Решение и связанный с ним риск были тщательно взвешены.

«Предыдущим вечером адмирал Уитворт получил радиogramму, которая освободила его от монотонного патрулирования в районе Лофотенских островов и разрешила пойти и прикончить остатки немецких кораблей в фиордах Нарвика. Из 3 линейных кораблей, имевшихся у него — „Ринаун“, „Рипалс“ и „Уорспайт“, — был выбран последний. Это страшно разочаровало экипаж „Рипалса“, который рвался доказать, что их корабль не хуже брата, схватившегося с „Шарнхорстом“ и „Гнейзенау“. Но им пришлось согласиться с выбором „Уорспайта“, так как он был гораздо лучше бронирован против воздушных атак, а его орудия имели больший угол возвышения. Утром адмирал Уитворт перенес флаг на линкор, отметив, что это было связано „с серьезными трудностями из-за

сильной волны“. Это показывает, что адмиралы умели находить юмористическую сторону даже в мрачные военные дни.

Но в любом случае риск был огромным, так как ценный корабль направлялся в узкие фиорды. Кроме опасности воздушных атак, он становился уязвим для подводных лодок и корабельных торпед. Вообще у англичан не было уверенности, что среди немецких кораблей нет крейсеров. В фиорде после первого боя остались обломки „Роуэнфельса“, „Харди“ и уничтоженных немецких эсминцев. Циркулировали слухи о мифических береговых батареях, имелись невнятные сообщения о минных полях».

Но все это не повлияло на решение Уитворта. Операция была спланирована тщательно, однако сомнения оставались. Налет самолетов «Фьюриеса» закончился неудачей, но в полдень 13 апреля британская эскадра пошла внутрь фиорда.

Немецкий командир потерял несколько дней, даже не попытавшись организовать оборону. Он также упустил возможность увести из Нарвика по крайней мере неповрежденные корабли. И теперь перед ним встала нелегкая задача организовать хоть какое-то сопротивление приближающимся английским кораблям<sup>[58]</sup>.

Эта битва неоднократно описана в мельчайших деталях, но все-таки взглянем на диспозицию немецких кораблей и роль, которую сыграл «Уорспайт». Ведь она была решающей.

«Кельнер» и «Кюнне» были посланы патрулировать у входа в фиорд, чтобы заранее предупредить о появлении англичан, что они и сделали в 13.00. Остальные 6 эсминцев были разделены между Балланген-фиордом и Херьянгс-фиордом. Они надеялись атаковать англичан с флангов, если те пойдут прямо в Нарвик, как это сделал капитан 1 ранга Уобертон-Ли. Однако все делалось слишком вяло, и когда пришло сообщение о появлении кораблей Уитворта, эти эсминцы даже не развели пары. Кроме эсминцев, в фиорде находились подводные лодки U-25 и U-64. Можно было надеяться, что они сумеют повредить или даже потопить «Уорспайт», но и этого не произошло.

Первый обмен выстрелами между «Кельнером» и «Кюнне» и головными британскими эсминцами, часть из которых шла с

поставленными тралями, произошел на большой дистанции и был совершенно безрезультатным. «Кюнне» ретировался вглубь фиорда, а поврежденный «Кельнер» укрылся в засаде в бухточке Дюпвик на южном берегу фиорда. Но все старания немцев пошли прахом, так как гидросамолет «Уорспайта» был поднят в воздух чуть ранее. Он вовремя сообщил о «Кельнере», стоящем в Дюпвике, а потом полетел вдоль фиорда следом за «Кюнне». Пилот заметил U-64, стоящую на поверхности в Бьервике, и атаковал ее. Атака вышла великолепной. Две 350-фн противолодочные бомбы попали в лодку и послали ее на дно. Хотя самолет был поврежден зенитным огнем, непоколебимый пилот продолжил полет и вовремя сообщил, где укрывается «Кельнер», что позволило английским эсминцам нанести сокрушительный контрудар.

Адмирал Уитворт счел себя обязанным написать в рапорте: «Я сомневаюсь, имеется ли еще один пример такого полезного использования бортового самолета», подразумевая действия «Суордфиша» «Уорспайта» в этот день. Мы можем только согласиться. Головные британские эсминцы развернули орудия и торпедные аппараты на правый борт, и обе стороны открыли огонь практически одновременно. Однако «Кельнер» успел сделать только два залпа, прежде чем был изрешечен снарядами «Бедуина» и «Эскимо». Потом торпеда оторвала ему носовую часть, и вот из-за мыса появилась огромная туша «Уорспайта».

«Мы почувствовали, что скорость увеличилась, потому что корабль начал вибрировать. Сильные взрывы встряхнули корабль, и мы узнали, что эсминцы атакуют подводную лодку. Внезапно пришел приказ „Огонь“, и мы подготовили правое орудие. Затем сообщили „Видим противника“, и наводчики начали монотонно выкрикивать дистанцию. Это походило на учебные стрельбы. Наши орудия стояли почти горизонтально, то есть дистанция была очень мала. Затем звякнул артиллерийский гонг, правое орудие чуть шевельнулось, замерло, и громкое „Бух“ заставило башню вздрогнуть. Теперь было готово левое орудие, и оно выстрелило, пока правое перезаряжалось. Башня „В“, стреляющая у нас над головой, снесла

парусиновые чехлы, и нашу башню заполнил дым — прямо как Лондон в ноябрьский вечер. Командир башни вызвал меня. „Скажите расчету, что мы попали в эсминец, и он весь пылает“».

Как говорит Стефен Роскилл, несчастный «Кельнер» приобрел сомнительную честь стать первой мишенью для тяжелых орудий «Уорспайта» после Ютландской битвы в 1916 году. Промахов не было.

«Чудовищный грохот 381-мм орудий расколол воздух и полетел дальше. Эхо долго металось взад и вперед, отражаясь от гористых склонов. Через несколько минут „Кельнер“ перевернулся и затонул».

Первыми из Нарвика вышли эсминцы «Людеманн» и «Ценкер» и присоединились к «Кюнне». Вскоре к колонне пристроился «Арним». Этот квартет открыл огонь по головным британским эсминцам, как только они показались, но при этом немцы старались держаться на пределе видимости. В результате меткость была невысокой, последовала беспорядочная схватка, и немцы начали отходить все дальше, забиваясь в укромные уголки фиорда.

Если вражеский эсминец ненадолго выскакивал из тумана и дыма, грохотали орудия «Уорспайта», и тяжелые снаряды пронизывали корпус немецкого корабля, все сокрушая на своем пути. Возле Нарвика немецкие эсминцы попытались задержаться, но их торпеды прошли мимо, а снаряды быстро закончились. В разгар атаки появились 10 самолетов «Фьюриеса», но все бомбы легли мимо. Однако их налет вызвал еще больший хаос, а после того как они улетели, «Уорспайт» и эсминцы приступили к делу.

«Кюнне» удрал в Херьянгс-фиорд и выбросился на мель. «Эскиммо» добил его торпедой. «Гизе» последним из немецких эсминцев развел пары и покинул убежище в Нарвике. Он тут же попал под сокрушительный огонь 6 британских эсминцев. Пылающий и брошенный командой, он сдрейфовал в главный фиорд и затонул. Один эсминец стоял у причала в Нарвике и в бою не участвовал. Сначала англичане подумали, что стреляет береговая батарея, но потом залп «Уорспайта» заставил его замолчать. Однако перед этим «Редер» серьезно повредил



английский эсминец «Коссак». Когда «Фоксхаунд» приблизился, чтобы добить немецкий корабль, команда оставила эсминец, и два мощных взрыва разнесли его на куски. Но еще оставались 4 эсминца, которые отошли в длинный и узкий Ромбакс-фиорд. Здесь «Людеманн» и «Тиле» дали последний бой. Они повредили «Эскимо», прежде чем были расстреляны «Форестером» и «Хироу». «Тиле» выбросился на мель, перевернулся и затонул. «Людеманн» присоединился к «Арниму» и «Ценкеру», забравшимся в самый конец фиорда. Однако бой для них уже закончился, команды оставили корабли и затопили их. Все немецкие эсминцы были уничтожены. Торпедная атака U-25 провалилась, как и атака, проведенная U-48 на следующий день. Об отказах немецких торпед мы уже говорили.

Это была решающая битва. Адмирал Уитворт позднее писал:

«Эхо залпов „Уорспайта“ металось вверх и вниз между высоких гористых стен фиорда, взрывы и всплески этих огромных снарядов, зрелище горящих и тонущих кораблей было просто ужасающим».

К несчастью, деморализованные немецкие солдаты, занимавшие позиции на окрестных холмах, получили достаточно времени, чтобы оправиться, и восстановили свою смелость и решительность. Обе стороны действовали слишком медленно, что потом было характерно для всей кампании на суше. Более того, «Уорспайт» смог действовать так свободно лишь потому, что Люфтваффе были слишком заняты на юге. Когда через несколько недель пикировщики подобрались ближе, эта безопасность улетучилась, и все действия кораблей были связаны с серьезным риском, причем не только в узких фиордах, но и в открытом море.

Тем не менее «Уорспайт» оставался в Вест-фиорде еще несколько дней, чтобы поддержать штурм Нарвика, когда он все-таки начнется. 24 апреля он участвовал в обстреле германских укрепленных позиций вокруг Нарвика в самом порту. Англичане надеялись, что снаряды его чудовищных орудий заставят противника капитулировать. Однако прошла

неделя, немцы оправились, а союзники так и не высадили ни одного солдата, чтобы использовать воздействие обстрела.

«В течение трех часов эхо грохотало и отражалось от горных склонов. Маленькие домики сотрясались от взрывов. Но мало что было достигнуто кроме этого. Под покровом снега можно было различить лишь немногие военные цели, а результаты взрыва вообще не были видны. Налетающие метели часто снижали видимость до нескольких сотен ярдов. Погода сделала невозможными полеты разведывательных самолетов, поэтому нельзя было уверенно судить, как подействовал обстрел на защитников. Радиостанция была уничтожена, так же как несколько складов и железнодорожная станция. Был потоплен паром. Пулеметные гнезда обнаружить было нельзя, а обстрел укреплений в гавани, расположенных возле самого уреза воды, был все равно запрещен».

Все внимание Первого Лорда Адмиралтейства занимала атака Тронхейма. Его вдохновлял пример высадки Кийза в Зеебрюгге. Черчилль настроил несколько записок адмиралу Форбсу, убеждая его бросить драгоценные линкоры под бомбы Люфтваффе, чтобы провести операцию «Хэммер». Вот записка от 15 апреля:

«Фугасные 381-мм снаряды отправлены в Розайт. Для операции потребуются „Фьюриес“ и 1-я эскадра крейсеров. Поэтому прошу вас в дальнейшем считать этот проект важным».

Адмирал Форбс ежедневно убеждался в огромных возможностях немецкой авиации и недостатках ПВО своих кораблей. Обстрел Ставангера тяжелым крейсером «Саффолк» и его последствия это ясно показали<sup>[59]</sup>. Поэтому адмирал Форбс был вынужден подготовить меморандум с более реальной оценкой ситуации.

«К операции придется привлечь „Вэлиант“ и „Ринаун“ для обеспечения защиты „Глориеса“ с воздуха (это означало обеспечение достаточного

количества зенитных орудий). Обстрел будет проводить „Уорспайт“, так как он является единственным кораблем в составе флота, который кроме 381-мм орудий имеет и 152-мм. По крайней мере 4 крейсера ПВО. Примерно 20 эсминцев и многочисленные десантные баржи».

К счастью, план «Хэммер» был аннулирован. Однако операция против Нарвика продолжалась, хотя и очень вяло. Нарастающая угроза со стороны Италии привела к тому, что «Уорспайт» покинул норвежские воды и ушел в Англию, а оттуда — на Средиземное море. 28 апреля его заменил «Резолюшн». 12 мая он принял участие в наступлении, в результате которого союзники захватили Бьервик, но вскоре армия лишилась поддержки его тяжелых орудий. 18 мая бомбардировщики Ju-88 из II/KG.30 атаковали линкор и добились попадания 500-кг бомбы. В это время корабль находился возле Тьельдсундета, и на него было сброшено более 50 тяжелых бомб. Бомба пробила 3 палубы, убила 2 человек и ранила еще 27. Корабль был отправлен домой на ремонт. Стало ясно, что даже сюда, далеко на север, дотянулась рука Люфтваффе. И если линкоры могут выдерживать такие удары без особого риска для себя, то крейсера и эсминцы, лишенные брони, начнут нести тяжелые потери.

Флоту адмирала Форбса пришлось привыкать к новой для него воздушно-морской войне. Следует обязательно указать на одно обстоятельство. Королевский Флот часто обвиняют в том, что он плохо предвидел будущее и с трудом приспособлялся к новым обстоятельствам.

«Вскоре после обстрела Нарвика к нам присоединилась эскадра, состоящая из авианосцев „Арк Ройял“ и „Глориес“, линкора „Вэлиант“ и тяжелого крейсера „Бервик“ под прикрытием 12 эсминцев. Эта эскадра была предшественницей знаменитых сегодня Оперативных Соединений. Мне кажется, эта была первая такая эскадра, участвующая в боевых действиях. Она была прекрасно сбалансирована. Два больших авианосца, тяжелые орудия линкоров,

скорость и 203-мм орудия крейсера, надежное прикрытие от атак подводных лодок».

Однако операции на суше пошли наперекосяк. Плохо оснащенные войска были высажены на берег без точных планов операции, и постепенно они начали отступать под напором немецких войск и танков. Немцы наступали при поддержке пикировщиков и под прикрытием истребителей. Наконец в руках союзников остался только Нарвик. К началу июня на юге произошли большие события. Пали Голландия, Бельгия и Франция, Британский экспедиционный корпус был эвакуирован из Дюнкерка, бросив всю технику. Все это время флот оказывал армии любую поддержку, какая требовалась, и понес при этом тяжелые потери.

«Мистер Черчилль, Первый Лорд Адмиралтейства, продолжал мечтать о линкоре с главным калибром, замененным зенитными орудиями. Это сделало бы его похожим на дикобраза, сопровождающего флот. Это могло и сработать, потому что только линкоры имели толстую горизонтальную броню, которая делала их более или менее неуязвимыми для бомбардировщиков. Хотя оставались невыясненные вопросы. Как эти корабли должны пополнять расходуемый с огромной скоростью боезапас? Как им бороться с быстрым износом стволов, которые расстреливают неслыханное количество снарядов за короткое время?»

Однако во время эвакуации Норвегии произошел один инцидент, который убедительно продемонстрировал, что линкор еще рано хоронить. Он также показал, насколько уязвим будущий владыка морей — авианосец — без поддержки тяжелых кораблей.

Тяжелейшее положение немецких войск в окрестностях Нарвика вызывало серьезную тревогу в Германии. Хотя немецкий флот уже сделал все, что от него требовалось, во время захвата Норвегии, но при этом он понес такие потери, что больше не смог оправиться. Однако требовалось сделать еще одно, последнее усилие, чтобы ослабить давление на войска генерала Дитля. 23 мая Гитлер, чтобы немного приободрить командование флота, написал:

«В великой борьбе за честь Германии флот может выполнить свою задачу, только проявив неслгибаемый наступательный дух и решимость нанести потери врагу, с каким бы риском это ни было связано».

К ущербу для германской чести, надводный флот этого сделать так и не сумел. Адмирал Редер был категорически против того, чтобы рисковать немногими оставшимися кораблями ради такой смутной цели. Но в конце концов он согласился нанести удар по кораблям союзников в Вест-фиорде. Немцы совершенно не представляли, что союзники полностью убрались оттуда. К несчастью, приказы, полученные командующим флотом адмиралом Вильгельмом Маршаллом, были крайне расплывчатыми. С одной стороны Редер приказал ему «облегчить положение войск Дитля, дав бой британским кораблям и транспортам в районе Нарвик — Харстад». Но с другой стороны, Группа ВМФ «Запад» сообщила адмиралу, что его целью является внезапное появление в Ваагс-фиорде (Харстад), чтобы «уничтожить все встреченные военные корабли и транспорты, а также сооружения берегового плацдарма».

Поэтому не удивительно, что Маршалл был крайне недоволен, так как получил два задания, «совершенно различные оперативно и географически», но которые следовало выполнить одновременно. Все попытки добиться от Редера какой-то ясности ничего не принесли, после чего Маршалл выбрал первую цель — Нарвик. В памяти немцев еще было свежо уничтожение 4-й флотилии эсминцев, гибель «Блюхера» и «Кенигсберга», а ведь Маршаллу предстояло пройти почти 400 миль вдоль контролируемой англичанами территории в водах, которые контролировал Королевский Флот (по крайней мере, в то время так думали). Это выглядело малопривлекательно. Тем не менее, адмиралу Маршаллу было суждено принести своей стране, вероятно, самую громкую победу на море, потому что, какими бы путанными ни были его инструкции, в британской системе дырок обнаружилось гораздо больше. Немецкая эскадра покинула Киль 4 июня и к 7 июня, так никем и не обнаруженная, достигла широты Харстада. Адмирал уже приготовился атаковать Харстад, однако на следующий день пришли сообщения о двух группах

британских кораблей, замеченных в море, и Маршалл решил атаковать их, вместо того чтобы залезать в длинный фиорд, где его могла ждать ловушка.

Сначала награда была довольно скромной. Его эскадра состояла из «Шарнхорста», «Гнейзенау» и «Адмирала Хиппера» в сопровождении 4 больших эсминцев «Гальстер», «Лоди», «Шёманн» и «Штейнбринк», а также флотского танкера «Дитмаршен».

А что делал в это время Флот Метрополии? Его силы продолжали таять вследствие потерь и отправки кораблей на другие театры. Адмирал Форбс имел «Родней» (флагман) и «Вэлиант», линейные крейсера «Ринаун» и «Рипалс», авианосцы «Глориес» и «Арк Ройял». Однако линейные крейсера под командованием адмирала Уитворта были отправлены в проход между Исландией и Фарерскими островами после ошибочного сообщения о немецком вспомогательном крейсере, следующем туда. В результате только «Родней» в Скапа и «Вэлиант» в море прикрывали конвои с эвакуируемыми войсками при поддержке «Арк Ройяла». Такая защита была совершенно недостаточной, потому что в море находилось не менее 3 конвоев, спешащих домой. Войсковые транспорты были переполнены измученными солдатами. Первый конвой из 6 больших лайнеров, имевших на борту 15000 солдат, в качестве сопровождения имел только учебный крейсер «Винидиктив». К счастью, 8 июня он прибыл в Скапа Флоу без всяких происшествий. Второй конвой состоял из 7 лайнеров, на которых находились еще 10000 человек. Он покинул Харстад 7 июня в сопровождении 2 легких крейсеров и 5 эсминцев. Одновременно с ним вышел конвой, состоящий из грузовых судов, 8 транспортов и танкеров в сопровождении 2 эсминцев и мелких кораблей. Это еще не все. На следующий день в море вышел тяжелый крейсер «Девоншир» с королем Норвегии и правительством страны на борту, а также несколько отдельных транспортов и госпитальных судов. Защищать эту массу совершенно беззащитных кораблей должны были только «Вэлиант» и «Арк Ройял». И вот к этой гигантской цели приближались корабли Маршалла. Поэтому не удивительно, что операция «Джюно» завершилась победой немцев. Удивительно было другое. Почему она не завершилась грандиозным побоищем?

В это время в море находилась еще одна эскадра союзников. Это был авианосец «Глориес», на который только что сели отважные пилоты 263-й и 46-й эскадрилий KBBC на своих «Харрикейнах» и «Гладиаторах», причем самолеты не имели тормозных крюков, а пилоты — опыта посадок на авианосец. Отвага и мастерство этих молодых летчиков позволили сделать невозможное, но, увы, это лишь немного отсрочило трагедию. Завершив прием самолетов, «Глориес» вместе с 2 эсминцами должен был пойти на соединение с конвоем, который сопровождали «Саутгемптон» и «Каир», но не сделал этого<sup>[60]</sup>.

Корабли Маршалла следовали курсом, который поставил их прямо на пути всех этих английских кораблей. Второй войсковой конвой, который сопровождал «Вэлиант», проскочил под самым носом у немцев и оказался в безопасности. Тихоходные транспорты прошли у них за кормой и тоже сумели добраться до дома. Возможно, больше всего повезло королю Хаакону на крейсер «Девоншир», так как в какой-то момент немцы находились всего в 80 милях от него.

Утром 8 июня невероятное везение англичан наконец закончилось. Они и этого не заслуживали из-за своей предельной беззаботности. В 5.55 «Хиппер» заметил танкер «Ойл Пайонир» и сопровождающий его траулер «Джунипер». Они были обстреляны и потоплены, танкер был добит торпедой «Шёманна» в 8.00. Пока происходил этот односторонний бой, Маршалл получил дальнейшие инструкции, которые напоминали ему, что главной целью остается Харстад. К этому времени союзники уже покинули его, и обстреливать там было некого и нечего. Маршаллу приказали оставить все встреченные в море корабли «Хипперу» и эсминцам. Несмотря на это, Маршалл продолжал охотиться за кораблями союзников, что в свете последующих событий оказалось исключительно мудрым решением.

150-мм орудия «Гнейзенау» внесли вклад в уничтожение танкера, однако в остальном линейные крейсера ничем себя не проявили. Следующей жертвой стал войсковой транспорт «Орама» (20000 тонн), шедший вместе с госпитальным судном «Атлантис». Пока «Хиппер» и «Лоди» занимались первым, «Атлантису» позволили следовать дальше в обмен на обещание не использовать свою радиостанцию.

Остаток дня прошел в бесполезном броске на юго-восток за мнимой целью, и 9 июня «Хиппер» с эсминцами был отправлен в Тронхейм для дозаправки. Однако «Шарнхорст» и «Гнейзенау» продолжали охоту. В 16.45 они были вознаграждены, на горизонте был замечен дым. Когда капитан «Шарнхорста» попросил наблюдателей более подробно рассказать, что они увидели, фенрих Госс объяснил: «Это был клубок дыма, похожий на выхлоп, когда возникают неполадки с котлом. Пеленги взяты совершенно точно».

Это был «Глориес», который в свою очередь заметил линейные крейсера. Авианосец дал полный ход в напрасной попытке спастись. Почему авианосец не поднял даже обычный противолодочный патруль — останется неизвестным навсегда<sup>[61]</sup>. Если бы в воздухе находился хоть один самолет, «Глориес» вовремя узнал бы о приближении немецких линейных крейсеров. А так он был обречен.

Немецкие корабли открыли огонь с дистанции 28000 ярдов. Как обычно, они стреляли метко, и вскоре тяжелые снаряды начали крушить незащищенный корпус авианосца. Они легко прошивали полетную палубу, и самолеты в ангаре быстро превратились в пылающие обломки. Сразу стало ясно, что «Глориес» не сумеет поднять ни одного торпедоносца.

«Первый же залп накрыл полетную палубу, забитую стоящими вплотную самолетами. Отдельные языки пламени быстро слились в красную пелену, и огромный столб дыма поднялся над несчастным авианосцем».

Майор авиации Кросс был среди немногих спасшихся. Вот как он описывает гибель «Глориеса»:

«Мы едва успели выйти на квартердек, как еще один снаряд попал в мостик, убив капитана. Авианосец потерял управление. Прошло всего полчаса после первого выстрела, а он уже превратился в неподвижную мишень. Довольно быстро авианосец получил несколько пробоин в кормовой части, и стало ясно, что он долго не протянет. В 17.20 был отдан приказ покинуть корабль. Я прыгнул за борт вместе с



остальными и смог добраться до спасательного плотика».

Немцы описывают последние минуты боя так:

«В начале боя адмирал Маршалл с помощью дальномера на мостике лично увидел, как на палубу авианосца подняли 3 или 4 самолета. Началась лихорадочная работа, чтобы подготовить их к взлету. Казалось, английский командир изменил свой план. Однако прежде чем он успел развернуть „Глориес“ против ветра, самолеты были уничтожены нашим огнем. Очевидно, меткость и скорость стрельбы, несмотря на предельную дистанцию, сорвали любые контрмеры англичан».

Отчаянные попытки отправить радиогрануу оказались напрасны, немцы заглушили передачу. Только «Девоншир», находящийся на расстоянии 100 миль, принял невнятные обрывки, в которых говорилось о «двух карманных линкорах». Но из-за находящихся на борту Высоких Персон вице-адмирал Каннингхэм решил не нарушать радиомолчание. Тем временем «Глориес» погибал. В 17.40 он затонул почти со всем экипажем. Спаслись сумели только 47 моряков и летчиков KBBC, находившихся в это время на борту.

Пока немецкие линейные крейсера занимались «учебной стрельбой по мишени», расстреливая беззащитный авианосец, два крошечных эсминца сопровождения в лучших традициях британского флота пытались прикрыть его, даже ценой собственной жизни. «Ардент» и «Акаста» старались закрыть авианосец дымовыми завесами, но все это время линейные крейсера вели по ним жаркий огонь из своих 150-мм орудий. Эсминцы отвечали из крошечных 120-мм пушек, но это было бесполезно. «Ардент» проскочил сквозь дым, чтобы выполнить торпедную атаку. Это было самоубийство. Он израсходовал все торпеды, но добился только небольшого перерыва в ходе боя. Зато сам эсминец получил множество попаданий снарядами, выпущенными в упор. Его разбитый, пылающий корпус перевернулся и затонул практически со всем экипажем. Спаслись только 2 человека.

«Глориес» уже затонул, и остался только маленький эсминец «Акаста». Из всего экипажа спасся только старший матрос Картер, который так описывает гибель отважного корабля.

«На борту нашего корабля царила мертвая тишина, никто не говорил ни слова. В данный момент корабль полным ходом уходил от противника. Затем посыпался целый град приказов: подготовить все дымовые пиропатроны, оснастить пожарные рукава и так далее. Мы все еще уходили от противника, ставя дымовую завесу, и все наши дымовые шашки горели. Затем капитан объявил по трансляции всему экипажу: „Наверное, вы думаете, что мы удираем от врага, но это не так. Наш товарищ потоплен, „Глориес“ тонет, но мы все-таки покажем им, на что мы способны. Удачи всем“. Затем мы развернулись и нырнули в собственную дымовую завесу. Я получил приказ приготовиться стрелять из аппаратов номер 6 и 7. Потом мы вышли из завесы и повернули вправо, чтобы выпустить торпеды с левого борта. Тут я впервые увидел противника. Если говорить честно, мне показалось, что перед нами один большой и один маленький корабли, и мы были очень близко к ним. Я выпустил обе торпеды из своего аппарата, расчет переднего аппарата выпустил свои, и мы стали ждать результата. Я никогда не забуду раздавшихся криков. В носовой части левого борта одного из кораблей мелькнула яркая желтая вспышка, вверх взлетел огромный столб дыма и воды».

Это было попадание. Однако, согласно немецким документам, торпеда попала в правую раковину «Шарнхорста» в 18.39, а не в носовую часть левого борта, как говорится в живописной истории Картера. Торпеда «Акасты» поразила линейный крейсер прямо под кормовой 280-мм башней, которая так и не сделала ни одного выстрела.

«Взрыв швырнул людей в нижнем отделении башни на палубу. Через несколько секунд вода и нефть из

развороченной цистерны заполнили нижние отсеки, погубив 48 человек».

Центральное и правое машинные отделения «Шарнхорста» были затоплены, кормовая башня вышла из строя после единственного попадания. Скорость корабля снизилась до 20 узлов, он принял около 2500 тонн воды. Хотя вскоре после этого отважный «Акаста» затонул, разнесенный на куски немецкими снарядами, из всего экипажа спасся только один человек, но эсминец сделал свое дело. У немецкого адмирала не осталось выхода, кроме как прекратить поход и спешно вернуться в Тронхейм для ремонта. Это почти наверняка спасло конвой от уничтожения. 9 июня линейные крейсера прибыли в Тронхейм. Хотя «Гнейзенау» и «Хиппер» сразу получили приказ немедленно выйти в море, чтобы завершить операцию, вместо того чтобы совершить вылазку к берегам Исландии, они вернулись на следующий день, ничего не добившись. К этому времени в море находилось слишком много британских линкоров.

В очередной раз их появление привело к тому, что немцы свернули все операции. И в очередной раз они появились слишком поздно, чтобы перехватить рейдеры. Рано утром 9 июня «Атлантис» встретился с «Вэлиантом» и сообщил о потоплении войскового транспорта. «Ринаун» был вызван с севера и встретился с адмиралом Форбсом, который на «Роднее» вышел из Скапа Флоу. «Рипалс» был отозван от берегов Исландии, чтобы прикрывать конвои. 10 июня к адмиралу Форбсу присоединился «Арк Ройял», и Флот Метрополии 11 июня пошел сначала на восток, а потом повернул на северо-восток. На следующий день Форбс повернул обратно на юг, но в середине дня направился прямо к побережью Норвегии. Рано утром 13 июня с «Арк Ройяла» взлетели 15 пикирующих бомбардировщиков, чтобы атаковать поврежденный «Шарнхорст», стоящий в Тронхейме. Они были перехвачены заранее поднятыми немецкими истребителями, но ценой тяжелых потерь все-таки провели атаку. 8 «Скуа» были уничтожены, а уцелевшие добились всего одного попадания 500-фн бомбой в «Шарнхорст». Однако даже она не взорвалась, и повреждения оказались минимальными.

Впрочем, немцам не удалось отделаться так легко. Чтобы отвлечь внимание англичан и позволить поврежденному «Шарнхорсту» ускользнуть домой, 20 июня «Гнейзенау» и «Хиппер» вышли из Тронхейма и направились к проходу между Фарерскими островами и Исландией. Однако они успели отойти всего 40 миль от берегов Норвегии, и в ту же ночь были перехвачены подводной лодкой «Клайд» капитан-лейтенанта Ингрэма. Он провел атаку блестяще. Одна торпеда попала в носовую часть «Гнейзенау» и пробила в ней дыру «высотой с дом». Немецкая эскадра немедленно повернула обратно в Тронхейм. Хотя немцы в конце концов сумели благополучно добраться до Германии, «Гнейзенау» вышел из строя на 6 месяцев в самый критический момент. А теперь вернемся к «Шарнхорсту». 21 июня он направился домой в сопровождении 4 эсминцев и 4 миноносцев. И в тот же день возле Утсиры он подвергся очередной воздушной атаке.

«В течение 2 часов волна за волной прилетали многочисленные британские самолеты с бомбами и торпедами. Однако плотный зенитный огонь отразил все атаки. Множество бомбардировщиков было подбито зенитным огнем или сбито истребителями, они падали в море, волоча за собой хвосты дыма. Один только „Шарнхорст“ за время этого боя израсходовал чудовищное количество боеприпасов: 900-105-мм, 1200-37-мм и 2500-20-мм снарядов!»

Хотя «Шарнхорст» не получил никаких повреждений, он предпочел зайти в Ставангер, чтобы избежать встречи с кораблями Флота Метрополии. На следующий день он продолжил путешествие и прибыл в Киль без новых происшествий.

Норвежская кампания закончилась, и союзники получили первый удар на континенте. Повсюду, где немцы наносили удар, они побеждали. Даже в Норвегии крошечный немецкий флот осмелился бросить вызов могучему Королевскому Флоту и сумел выдержать. Более того, совместными усилиями с Люфтваффе он нанес серьезные потери союзникам. Конечно, в Норвегии Великобритания использовала только часть сил своего флота. К этому времени «Худ» и «Арк Ройял» отбыли на

Средиземное море, как ранее «Уорспайт». Хотя потери англичан оказались серьезными, они не были роковыми. С другой стороны, немецкий флот во время Норвежской кампании был почти полностью истреблен. Те корабли, которые не были потоплены, получили тяжелые повреждения.

Если подвести итоги, выяснится, что у Германии в зените ее мощи в июне 1940 года просто не было флота для проведения важнейшей операции по вторжению на Британские острова и для охраны коммуникаций высадившейся армии. В ходе боев «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Адмирал Шеер» получили повреждения и сейчас стояли в ремонте. Их возвращение в строй ожидалось с сентября по октябрь. «Лютцов» также проходил ремонт, который не мог закончиться ранее апреля 1941 года. Легкие силы флота понесли не менее, если не более тяжелые потери.

Но эти жертвы были не напрасны. Англичане сумели перебросить корабли на Средиземное море, чтобы противостоять внезапно возникшей угрозе со стороны итальянского флота. Временный паралич немецкого флота дал напрягающим все силы англичанам возможность перенести потерю французского флота в качестве союзника и его превращение во враждебно нейтральную силу, а также вступление Италии в войну.

Адмирал Маршалл, несмотря на блестящий удар, который привел к уничтожению «Глориеса», так и не стал героем для Редера. Наоборот, он был обвинен в невыполнении приказа! Тем временем Королевские ВВС, утомившись проводить бесплодные атаки кораблей в море, принялись бомбить немецкие корабли, стоящие в доках. Сильные налеты начались в июле и августе и были продолжены в сентябре и октябре. Всего бомбардировщики совершили 1942 вылета и сбросили 683 тонны бомб на германские корабли. Результатами стали 2 попадания в новый тяжелый крейсер «Принц Ойген» ночью 1/2 июля, и одно попадание в «Лютцов» неделю спустя. Снова тяжелые бомбардировщики показали себя совершенно неспособными справиться с линейными кораблями.

Когда 25 июля временно отремонтированный «Гнейзенау» вышел из Тронхейма в Германию, англичане направили на перехват линейные крейсера «Ринаун» и «Рипалс», однако они не сумели найти немцев. Хотя силы флота адмирала Форбса

были подорваны отправкой линкоров на Средиземное море, он все еще мог справиться с немецким флотом в его теперешнем состоянии, хотя ожидавшаяся достройка «Бисмарка» и «Тирпица» вызывала серьезную тревогу. А потом начались трения между адмиралом Форбсом и Черчиллем относительно правильной диспозиции Флота Метрополии для отражения высадки немцев. Мы вернемся к этому вопросу в пятой главе. Теперь мы должны покинуть мрачные воды Северного моря и Арктики и внезапно ставший враждебным Ла-Манш и отправиться на юг. Там, в окруженном со всех сторон тремя материками Средиземном море англичанам пришлось заново пройти все уроки, полученные в Норвегии. В разгоревшейся на этом театре морской войне линейные корабли использовались исключительно интенсивно.

## **Глава 4.**

# **Средиземноморское ристалище**

10 июня 1940 года, когда Италия вступила в войну после 9 месяцев проволочек, ее современный флот представлял на первый взгляд очень серьезную угрозу. На бумаге сохранялось численное равенство между итальянским флотом и морскими силами союзников. Однако итальянцы располагали тремя преимуществами. Первое: они занимали господствующее центральное положение в Средиземном море. Второе: они имели подавляющее превосходство в авиации, что могло оказать решающее влияние на ход морских операций на этом замкнутом театре. Третье: ужасающее состояние обороны, особенно ПВО, баз Королевского Флота и ничтожные силы британской армии на Среднем Востоке.

Тем не менее, соотношение морских сил выглядело не столь мрачно, особенно в линкорах, о которых идет речь в данной книге. В этом классе кораблей англо-французский флот имел значительное преимущество. Из 6 итальянских линкоров (4 старых модернизированных и 2 только что построенных с 381-мм орудиями) только 2 были действительно готовы к боевым действиям в начале июня. Зато у союзников линкоров было более чем достаточно. В Александрии стояли корабли Средиземноморского флота адмирала сэра Эндрю Каннингхэма. В это время в его распоряжении находились его старый флагман «Уорспайт», построенные в то же время «Малайя», «Ройял Соверен» и «Рэмиллис», а также их ровесник — французский «Лоррен». Хотя из этой пятерки только «Уорспайт» прошел модернизацию, все они надежно удерживали господство в Восточном Средиземноморье. Вряд ли итальянцы посмеют встретиться с ними в открытом бою<sup>[62]</sup>, даже когда в строю будут все их линкоры.

В Западном Средиземноморье ситуация тоже выглядела благоприятной, так как французы держали там главные силы своего флота. Здесь дислоцировались их лучшие линкоры «Дюнкерк» и «Страсбург», современные и быстроходные. Вместе с ними действовали ветераны «Бретань» и «Прованс».

Как пишет Стефен Роскилл, дуче еще в марте 1940 года выпустил директиву, требующую от флота в случае начала войны активных действий, хотя директива была сформулирована довольно туманно: «Вести наступление во всех пунктах Средиземного моря и за его пределами». Граф Чиано, министр иностранных дел Италии, в своем дневнике прокомментировал это указание далеко не так радостно. В тот день, когда Италия вступила в войну, он записал: «Началась авантюра. Пусть бог хранит Италию!» В конце концов его взгляд оказался гораздо более трезвым, чем непомерные аппетиты Муссолини. Именно линкорам Королевского Флота пришлось дать первый урок диктатору.

Сначала союзники смотрели на ситуацию сквозь розовые очки. Однако уже через несколько дней после падения Франции и подписания ею перемирия положение резко изменилось. Впрочем, союзники с самого начала военных действий захватили инициативу «во всех пунктах Средиземного моря и за его пределами».

«Мы получили сообщение о том, что Италия объявила войну в 19.00. Флот был сразу переведен на двухчасовую готовность, а „Рэмиллис“ прекратил текущий ремонт», — вспоминал адмирал Каннингхэм. К полудню 11 июня Средиземноморский флот уже находился в море, обшаривая Центральное Средиземноморье в поисках итальянцев. «Уорспайт», «Малайя», авианосец «Игл», 2 крейсера и 9 эсминцев осмотрели район к северо-западу от Крита, а потом повернули на запад, надеясь нанести удар по итальянскому судоходству в центральном бассейне. Они вернулись 14 июня, не заметив никаких признаков противника, ни в море, ни в воздухе. Однако при этом был потерян старый крейсер «Калипсо», его на обратном пути потопила итальянская подводная лодка в ходе умелой и отважной атаки. В конце июня «Ройял Соверен», «Рэмиллис» и «Игл» еще раз вышли в море, чтобы прикрыть несколько конвоев.

События сразу начали развиваться стремительно. 12 июня 4 английских крейсера обстреляли Тобрук, а 14 июня 4 французских крейсера, вышедшие из Тулона, нанесли удар по Генуе. 20 июня французские линкоры совершили первый военный поход. Адмирал Тови вышел из Александрии, имея с собой «Лоррен», 2 английских и 2 французских крейсера,



чтобы обстрелять Бардию. Операция была проведена в ночь 20/21 июня без всякого противодействия со стороны итальянцев. К несчастью, это оказался первый и последний случай, когда орудия французского линкора вели огонь по войскам Оси. Уже 22 июня в Компьене было подписано так называемое перемирие, и ценный союзник на Средиземноморском театре пропал. Позиции англичан оказались под столь значительной угрозой, что некоторое время всерьез рассматривался вопрос о полном выводе флота из Средиземного моря<sup>[63]</sup>.

Однако британское командование решило проявить твердость. Чтобы заполнить вакуум, образовавшийся после капитуляции французов, в Гибралтаре было сформировано мощное соединение под командованием адмирала Сомервилла. Оно было названо Соединение Н и должно было обеспечить контроль в западной части Средиземного моря. 23 июня в Гибралтар прибыл «Худ» вместе с «Арк Ройялом». К ним присоединились линкоры «Вэлиант» и «Резолюшн», легкие крейсера «Аретуза» и «Энтерпрайз», а также 4 эсминца. Добавим, что в Гибралтаре уже базировались корабли 13-й флотилии эсминцев. Формирование в Гибралтаре независимого соединения было примером типичной неразберихи в британских командных структурах. Адмирал Сомервилл и командующий морскими силами Северной Атлантики адмирал Норт, чей штаб также находился в Гибралтаре, так и не сумели наладить тесное взаимодействие. Очень быстро это привело к серьезным проблемам.

Создание Соединения Н было смелым решением, и оно сумело эффективно заткнуть дыру, возникшую после малодушной капитуляции французов. К несчастью, адмирал Сомервилл вскоре обнаружил, что первой операцией его великолепной команды должен стать удар по бывшим союзникам. Нет необходимости детально рассказывать о роковом обстреле французского флота в Мерс-эль-Кебире<sup>[64]</sup>. Достаточно лишь кратко упомянуть об этом. Добавим, что операция считалась необходимой. Хотя британский адмирал, получивший этот приказ, крайне резко выступал против нее. Такое сочетание дало в итоге совершенно

неудовлетворительные результаты, что было вполне естественно.

Вице-адмирал сэр Джеймс Сомервилл пользовался общей популярностью. Он сделал все возможное, чтобы смягчить первоначально излишне жесткий вариант требований, которые ему предстояло предъявить французскому адмиралу Женсулю. Это Сомервиллу удалось. 2 июля он получил радиограмму с новым вариантом английских предложений. Французы могли, если захотят, продолжать сражаться под собственным флагом вместе с англичанами, базируясь на английские порты. Они могли увести корабли в английские порты и разоружить там, экипажи после этого подлежали репатриации. В конце концов, флот мог уйти во Французскую Вест-Индию и разоружиться там под контролем нейтральных наблюдателей.

Наконец, Женсуль мог затопить корабли прямо на стоянке. Французы могли сделать корабли небоеспособными прямо в Мерс-эль-Кебуре под контролем Сомервилла. Если ни один из этих вариантов не будет принят, Сомервилл должен был исполнить свой долг, как бы неприятно это не было.

«Если ни одна из этих альтернатив не будет принята французами, вы должны постараться уничтожить корабли в Мерс-эль-Кебуре, но особенно „Дюнкерк“ и „Страсбург“, используя все средства, имеющиеся в вашем распоряжении».

Адмирал Норт, находившийся на берегу в Гибралтаре, адмирал Каннингхэм в Александрии и большая часть офицеров штаба Сомервилла полагали, что если есть хоть малейшая возможность избежать столкновения с французским флотом, ее следует использовать. Адмирал сэр Дадли Норт очень ясно выразил это мнение, за что его чуть не отстранили от командования. И что совершенно точно — он заработал неприязнь Черчилля<sup>[65]</sup>.

Тем не менее, следовало подготовиться к самому худшему варианту, и еще до выхода из Гибралтара Сомервилл устроил совещание со своими командирами, чтобы решить, как лучше провести атаку и при этом свести человеческие жертвы к минимуму.

«Сомервилл надеялся, что можно провести торпедную атаку вместо артиллерийского боя, но эти надежды были рассеяны адмиралом Уэллсом. Он заявил, что торпедоносцы смогут добиться успеха, только если сначала будет подавлена ПВО порта. Атаке эсминцев могло помешать боковое заграждение. Пытаясь любым способом избежать побоища, которое он предвидел, Сомервилл решил, что в Мерс-эль-Кебуре, где стоят основные силы французов, сначала следует дать несколько выстрелов, которые должны не поразить цель, а только показать, что мы не намерены шутить. Если даже так не удастся добиться принятия наших предложений, тогда следует провести ограниченный обстрел, чтобы вынудить французские команды покинуть корабли. После этого их должны потопить либо самолеты-торпедоносцы, либо подрывные команды».

Хотя такие предложения демонстрируют похвальную заботу о жизнях французских моряков, они же показывают полнейшее непонимание настроения французов, особенно их командира. Если они отвергнут четыре вполне разумных предложения, которые выдвинет Сомервилл, не следует ожидать, что их сумеют убедить британские снаряды, падающие в гавани, даже если это будут тщательно рассчитанные промахи. Наоборот, французы наверняка решат, что затронута их честь. Так оно и вышло.

В общем, во второй половине дня 2 июля Сомервилл «с тяжелым сердцем» вывел из Гибралтара Соединение Н и взял курс на Мерс-эль-Кебир, который находился совсем недалеко. Под его командованием находились внушительные силы, которые могли заставить уважать желания Великобритании. Адмирал поднял флаг на «Худе», за которым шли линкоры «Вэлиант» и «Резолюшн». «Вэлиант» недавно прошел модернизацию, «Худ» всегда был быстроходным. «Резолюшн» не был ни тем, ни другим, однако с учетом его 381-мм орудий огневая мощь эскадры была вполне достаточной для решения любых задач. Самолеты «Арк Ройяла» должны были обеспечить корректировку и поставить мины на выходе из гавани. Если французы все-таки попытаются выйти из гавани, хотя это и

считалось крайне маловероятным, торпедоносцы должны были повредить их корабли, чтобы те снизили скорость. После этого британские линкоры могли догнать и добить их. Это считалось обязательным, так как французские линейные крейсера вполне могли обогнать даже «Худ», не говоря уже об остальных линкорах. Кроме того, Сомервилл имел 2 легких крейсера и внушительную группу из 11 эсминцев<sup>[66]</sup>. «Фоксхаунд» был отправлен вперед. У него на борту находился капитан 1 ранга Холланд, которому были поручены переговоры с адмиралом Женсулем.

Но все попытки решить проблему мирными средствами оказались напрасны, в основном из-за непримиримой позиции Женсуля. 3 июля в 10.00 французский адмирал прислал письменный ответ на предложения англичан, в котором говорилось: «Французские корабли ответят силой на силу». Холланд настаивал на личной встрече, однако Женсуль отказывался принять его. Более того, поднятые британские самолеты обнаружили, что французские корабли разводят пары и готовятся к бою. Если они выйдут в море, французская эскадра перестанет быть неподвижной мишенью, и нетрудная полицейская акция превратится в настоящий морской бой. Его результатом вполне может стать взаимное уничтожение обоих флотов, что англичане не могли себе позволить. Однако Сомервилл медлил и никак не мог решиться на последний шаг. Хотя самолеты «Арк Ройяла» получили приказ ставить мины на выходе из гавани (совершенно бесполезные, как оказалось), адмирал отложил решение до 13.30. Холланд болтался у входа в порт на «Фоксхаунде» до 13.15, когда Сомервилл приказал ему еще раз попытаться договориться с французами. Холланд подчинился, и решение начать исполнение плана «Катапульты» было отложено до 15.00. Но лишь в 16.15 Женсуль наконец разрешил Холланду прибыть на борт своего флагмана «Дюнкерк». Поднявшись на палубу линейного крейсера, Холланд «с разочарованием заметил, что корабль готов к бою, КДП и дальнометы наведены на наши корабли. Буксиры готовились помочь линкорам сняться с места».

Холланд выслушал в очередной раз заверения Женсуля, что его корабли ни в коем случае не попадут в руки Оси. В свою очередь Холланд попытался объяснить опасения британского правительства. Хотя англичане с уважением

относятся к заверениям французского адмирала, они, как показали последние события, совершенно не могут доверять ни немцам, ни итальянцам. Желания Франции пунктуально соблюдать условия перемирия недостаточно. Гитлер без колебаний нарушает любой подписанный договор, и на карте стоит судьба Великобритании. Согласовать позиции англичан и французов оказалось абсолютно невозможно. К 17.00 не было достигнуто никакого решения, и теперь Сомервилл был должен действовать быстро и эффективно, иначе наступят сумерки, и французы получат великолепную возможность ускользнуть от него. Он дал Женсулю последнюю отсрочку до 17.30 и радировал об этом Холланду. Тем временем в Лондоне правительство постепенно теряло терпение. В 16.46 Сомервилл получил радиограмму с требованием «как можно скорее решить вопрос, иначе вам придется иметь дело с подкреплениями». Существовали серьезные опасения, что сильная крейсерская эскадра, находящаяся в Алжире, готовится прийти на помощь Женсулю.

Позднее Черчилль признал, что командир Соединения Н столкнулся с тяжелой дилеммой.

«Колебания британского адмирала и его командиров были ясно видны из полученных радиограмм. Только прямой приказ мог подтолкнуть их открыть огонь по тому, кто еще недавно был товарищем по оружию. В Адмиралтействе тоже царил разброд».

Тем не менее, Черчилль отметил, что это «не поколебало решимости военного кабинета». В Лондоне начали бояться, что Сомервилл уже протянул слишком долго, и в 18.26 была отправлена радиограмма с приказом: «Французские корабли должны выполнить наши требования или затопиться, или быть потопленными до наступления темноты». Но к тому времени, когда Сомервилл получил это распоряжение, бой уже почти завершился.

В 17.54 он, наконец, приказал открыть огонь. Британские линкоры дали первый залп с дистанции около 15000 ярдов. Это был максимум, который в тот момент позволяли условия видимости.

Французские корабли стояли шеренгой позади волнолома под прикрытием фортов Мерс-эль-Кебир и дю Сантон. Если смотреть со стороны берега, то порядок был следующим: «Дюнкерк», «Прованс», «Страсбург», «Бретань» и гидроавиатранспорт «Коммандант Тест». Все они стояли кормой к морю. В западной части гавани, ближе к берегу, внутри противолодочных сетей стояли лидеры «Могадор», «Вольта», «Линкс» и «Террибль». Обе стороны имели более чем достаточно времени, чтобы подготовиться к бою, однако положение французских кораблей было более сложным. Им мешали береговые высоты, они также перекрывали линию огня друг другу. Кроме того, перед началом боя им следовало сняться с бочек.

Ни один английский корабль не получил попаданий, хотя в самом начале боя один или два французских залпа накрыли британскую колонну.

«В ходе боя „Худ“ несколько раз накрывало вражеским огнем, один офицер и один матрос были ранены осколками. Других потерь не было. Даже естественное возбуждение людей, впервые оказавшихся под огнем и слышащих над головой свист вражеских снарядов, не могло заслонить тот факт, что бой вскоре превратился в настоящее избиение».

Британская эскадра следовала кильватерной колонной: «Худ», «Резолюшн», «Вэлиант». Легкие крейсера «Аретуза» и «Энтерпрайз» держались за кормой линкоров. И в отличие от французов, британские линкоры стреляли метко. Держа курс на восток, они вели огонь через мыс Мерс-эль-Кебир.

Британские залпы вскоре начали падать среди французских кораблей, и уже через несколько минут «Дюнкерк» получил попадания 3 снарядами калибра 381 мм. Одна из его башен немедленно вышла из строя. Было также повреждено котельное отделение и уничтожен один из главных генераторов, после чего корабль остался без электричества. Из-за этого его артиллерия замолчала. Он медленно покинул стоянку и в 18.13 бросил якорь у деревни Сен-Андре. Он сообщил, что прочно сел на грунт и стоит на

ровном киле. Однако адмирал Эстева предпочел громогласно объявить, что линкор не был поврежден.

Старый «Прованс» тоже получил несколько попаданий 381-мм снарядами, которые причинили значительные повреждения. Этот линкор тоже был вынужден прекратить огонь, а потом «Прованс», как и флагман, под градом снарядов пересек гавань и выбросился на мель возле Розевилля. Только посадка на мель спасла его от гибели прямо в порту.

Самым значительным достижением британских артиллеристов, если уместно в данном случае это выражение, стало уничтожение линкора «Бретань». Едва он дал ход, чтобы отойти от мола, как третий залп британской эскадры накрыл его. Несколько снарядов попали в линкор, и взорвался один из его погребов главного калибра. Всю кормовую часть корабля немедленно охватило пламя, из котельных отделений повалили дым и пар. В 18.09 «Бретань» внезапно перевернулся и затонул, унеся с собой почти весь экипаж.

В одном ряду с линкорами стоял не имеющий совершенно никакой защиты гидроавиатранспорт «Коммандант Тест». Он получил несколько попаданий осколками и загорелся. Несколько мелких кораблей были накрыты перелетами. У лидера «Могадор» прямым попаданием 381-мм снаряда оторвало корму, однако он продержался на плаву достаточно, чтобы успеть выброситься на берег возле Бен де ля Рен.

В течение 15 минут британские линкоры дали 36 залпов из 381-мм орудий, при этом 3 из 4 французских линкоров были выведены из строя. Потом «Худ» перенес огонь на форты, однако с берега начали подавать сигналы прожектором и по радио, прося англичан прекратить огонь. Адмирал Сомервилл отдал такой приказ в 18.12<sup>[67]</sup>.

Сделав это, Сомервилл надеялся, что экипажи поврежденных французских кораблей сумеют выбраться на берег, чтобы спастись. Таким образом адмирал рассчитывал избежать ненужных жертв. При этом Сомервилл повернул на 16 румбов влево, чтобы увеличить дистанцию до фортов, орудия которых начали накрывать его линкоры, и в то же время избежать контратаки французских подводных лодок. Одновременно он радировал французам: «Если я не увижу, что ваши корабли тонут, я открою огонь снова».

В результате маневров англичан выход из гавани оказался открыт, однако Сомервилл был уверен, что французы не попытаются бежать. Это была грубейшая ошибка. Просьба французов прекратить огонь была не более чем уловкой. Линейный корабль «Страсбург» за время этого короткого боя не получил ни одного попадания. Он развел пары и вышел на глубоководный фарватер, чтобы постараться выскочить из ловушки.

Магнитные мины, поставленные англичанами, должны были помешать как раз таким попыткам. Однако они не сыграли никакой роли, потому что пока тянулись переговоры, Женсульт приказал уничтожить часть противолодочных сетей к югу от фарватера. Таким образом появился новый путь для бегства «Страсбурга». Этот линейный крейсер остался один, однако он совершенно не пострадал в ходе боя, и теперь к нему присоединились 5 лидеров.

Хотя в 18.20 бдительные самолеты «Арк Ройяла» сообщили: «Один из „Дюнкерков“ покинул гавань и следует на восток», адмирал Сомервилл не обратил на это внимания и потерял 10 драгоценных минут. Лишь когда второй самолет подтвердил это сообщение, адмирал понял свою ошибку. К этому времени «Страсбург» (который сначала ошибочно приняли за «Дюнкерк») уже мчался на скорости 28 узлов к мысу де ль'Ажилль, находящемуся на востоке.

Сомервилл на «Худе» немедленно бросился в погоню, захватив с собой все легкие силы. Но такое преследование всегда превращается в долгое и утомительное висение на хвосте. А Сомервилл к тому же пошел на серьезный риск, оставив «Вэлиант» и «Резолюшн» без всякого прикрытия, хотя совсем недавно всерьез опасался атак подводных лодок. Это показывает, что он в полной мере осознал, что слишком далеко увел линкоры на запад, допустив еще одну ошибку. Потом он признал это в своем рапорте.

Тем временем «Арк Ройял» поднял две группы «Суордфишей» по 6 самолетов каждая. Одна была вооружена бомбами, вторая — торпедами. Их сопровождали «Скуа». Это была отчаянная попытка снизить скорость французского линейного крейсера. Обе атаки завершились неудачей, хотя летчики каждой из групп сообщили, что добились одного попадания. Наверное, это был обман зрения. Вечером 4 июля



совершенно невредимый «Страсбург» прибыл в Тулон, где его ожидал торжественный прием. Его спасение было замечательным достижением флота Виши. Адмирал Сомервилл признался своей жене, что ожидал жестокой критики за допущенные тактические ошибки. «Я опасаюсь, что получу от Адмиралтейства колоссальный фитиль за то, что позволил линейному крейсеру спастись. Я даже не удивлюсь, если в результате меня отстранят от командования»<sup>[68]</sup>.

Ложные сообщения о попаданиях заставили Сомервилла продолжать напрасную погоню. Лишь в 20.20, когда уже стемнело, он получил новое сообщение, что «Страсбург» находится в 25 милях впереди «Худа» и продолжает отрываться. Сомервилл прекратил преследование и вернулся в Гибралтар со всеми своими кораблями.

После этого Соединение Н начало готовиться к следующей фазе уничтожения флота Виши. Оно должно было либо потопить, либо окончательно вывести из строя новый линкор «Ришелье», находящийся в Дакаре. Однако Адмиралтейство получило сообщение, что «Дюнкерк» поврежден далеко не так тяжело, как считали сначала, поэтому Сомервиллу было приказано вернуться и закончить работу. Обстрел был назначен на 6 июля, и проводить его должны были «Худ» и «Вэлиант». Сомервилл снова «пришел в ужас», когда стало известно, что «Дюнкерк» сидит на мели возле маленькой деревушки Сен-Андре, ведь теперь в результате обстрела могли пострадать мирные жители. Поэтому артиллерийский обстрел было решено заменить атакой торпедоносцев.

6 июля в 5.15 с «Арк Ройяла», находящегося в 90 милях от цели, взлетели три ударные группы. Торпедоносцы смело прорвались сквозь истребительную завесу и плотный зенитный огонь и атаковали цель. Пилоты 12 самолетов сообщили, что добились 5 достоверных и 3 вероятных попаданий. Даже если они слегка преувеличили, все равно «Дюнкерк» получил более чем достаточно попаданий, чтобы полностью выйти из строя. Сомервилл сухо отметил, что, по его мнению, линейный крейсер «не вернется в строй до конца войны». Однако адмирал слишком оптимистично смотрел на это, так как был горячим поклонником морской авиации. Даже если в цель попали 5 или 6 торпед, многие из них не взорвались. Главные повреждения причинила торпеда, попавшая в сторожевик «Тер

Нёв». Он затонул примерно в 30 ярдах от правого борта «Дюнкерка».

«Торпеда одного из самолетов второй волны попала в обломки „Тер Нёв“ и подорвала 44 глубинные бомбы. Сдетонировали 7 тонн тринитротолуола. Взрыв пробил огромную брешь в борту „Дюнкерка“ и убил и ранил 4 офицеров и 150 матросов»<sup>[69][70]</sup>.

Единственным линкором Виши на Средиземном море, с которым не пришлось сражаться, стал «Лоррен» из состава эскадры адмирала Годфруа в Александрии. В свое время он успел пострелять по войскам Оси, однако Годфруа оказался таким же твердолобым, как и Женсульт, и отказался продолжать делать это. Каннингхэм проявил незаурядное терпение и в ходе переговоров сумел добиться приемлемого соглашения с Годфруа, которое разозлило Дарлана и Лавалля. Французский линкор был разоружен, выгрузил большую часть нефти, замки орудий и так далее. Во многом заслуга мирного решения вопроса принадлежит командиру «Рэмиллиса» капитану 1 ранга Г.Т. Бейли-Громану, который лично отправился на «Лоррен». Французский линкор простоял в Александрии до 17 мая 1943 года, когда Годфруа все-таки решился примкнуть к союзникам.

\* \* \*

Когда завершилось то, что Черчилль назвал «печальным эпизодом», английские корабли, базирующиеся на обоих концах Средиземного моря, смогли заняться итальянским флотом, чего они давно хотели. 6 и 7 июля англичане и итальянцы одновременно занялись проводкой нескольких конвоев, что привело к первой пробе сил. Мальта являлась опорой всех позиций Великобритании на Средиземном море, в то же время этот остров находился прямо в центре морских коммуникаций, связывающих Италию с ее африканской колониальной империей. Система обороны острова находилась в таком удручающем состоянии, что Королевские ВВС и армия считали его незащитимым. Зато Черчилль и флот думали прямо наоборот и в конце концов оказались правы. Однако существовала необходимость усилить оборонительные и

наступательные возможности Мальты, и это пришлось делать после начала войны, а не до него. В результате Королевский Флот в 1940–42 годах понес серьезные потери.

Операция англичан началась 6 июля. Они планировали вывести с Мальты 2 конвоя, чтобы эвакуировать часть гражданского населения. Конвоям требовалось прикрытие, поэтому вечером 7 июля адмирал Каннингхэм вывел в море главные силы Средиземноморского флота. Они были разделены на 3 группы: Соединение А состояло из 5 легких крейсеров и эсминца, в состав соединения В вошли линкор «Уорспайт» (флагман) и 5 эсминцев, в Соединение С — линкоры «Малайя» и «Ройял Соверен», авианосец «Игл» и 10 эсминцев.

Утром 8 июля адмирал Сомервилл вышел из Гибралтара с Соединением Н, чтобы провести диверсионную вылазку и отвлечь на себя внимание итальянцев. Эта эскадра состояла из «Худа» (флагман), «Вэлианта», «Резолюшна», «Арк Ройяла», 3 легких крейсеров и 10 эсминцев. Предполагалось, что самолеты «Арк Ройяла» нанесут удар либо по Таранто, либо по Аугусте. В качестве альтернативной цели предусматривался Неаполь. Сомервилл отказался от этого плана, так как вполне резонно уважал возможности Реджиа Аэронаутика. Вместо этого адмирал решил совершить вылазку к берегам Сардинии и самолетами атаковать Кальяри.

Практически одновременно с англичанами итальянцы затеяли свою собственную операцию по проводке конвоя. 5 торговых судов отправлялись из Неаполя в Бенгази. Под прикрытием эскадры крейсеров и эсминцев они вышли в море 6 июля. Ложное сообщение о прибытии на Мальту эскадры английских крейсеров привело к тому, что 7 июля в качестве дополнительного прикрытия конвоя были отправлены 6 тяжелых и 3 легких крейсера вместе с 16 эсминцами. Адмирал Кампиони вышел в море с линкорами «Конте ди Кавур» (флагман) и «Джулио Чезаре», 8 легкими крейсерами и 12 эсминцами. В общей сложности в операции участвовали 2 линкора, 6 тяжелых и 13 легких крейсеров, 48 эсминцев — то есть почти все наличные силы итальянского флота. Итальянские ВВС подготовили к вылету множество самолетов на случай, если появится британский флот. В воздух были подняты дальние разведчики, которые довольно быстро обнаружили обе британские эскадры.

Таким образом, все было готово к первому столкновению британских и итальянских линкоров, а также британских линкоров и многочисленных эскадрилий итальянских бомбардировщиков. Оба столкновения превратились в классический образец морского боя такого рода и еще не раз повторились в будущем.

Надо отметить, что оба британских конвоя, как, впрочем, и итальянский, сравнительно спокойно добрались до цели, не понеся никаких потерь. Днем 8 июля различные соединения Средиземноморского флота адмирала Каннингхэма подверглись длительным и достаточно точным бомбардировкам трехмоторных бомбардировщиков «Савойя-Маркетти» SM-79 «Спарвиеро», которыми управляли лучшие экипажи Реджиа Аэронавтика<sup>[71]</sup>.

Это была предельно жесткая проверка старой теории, гласившей, что горизонтальные бомбардировщики легко могут потопить линкоры, действующие во внутреннем море без всякого воздушного прикрытия. Хотя в составе британских соединений имелись авианосцы «Арк Ройял» и «Игл», авианосцам приходилось заботиться о собственной безопасности, а не об отражении атак против линкоров. Многие историки невольно забывают, что авианосец — не более чем плавучий аэродром и авиабаза, и любой авианосец хорош настолько, насколько хороши базирующиеся на нем самолеты, в частности истребители. Напомним, что на «Арк Ройяле» базировалась горстка «Скуа», которые одновременно являлись и пикирующими бомбардировщиками, и истребителями. Эти самолеты не имели никакого преимущества в скорости над итальянскими бомбардировщиками. Их пилоты заявили, что сбили 4 итальянских бомбардировщика. «Игл» имел целых два допотопных биплана «Си Гладиатор», которым предстояло сражаться с более чем 400 современными бомбардировщиками, гораздо более быстроходными, чем эти этажерки. В тот периода оба флота практически не имели системы ПВО, и воздушные налеты превращались в состязание между самолетами, выполнявшими учебное бомбометание с большой высоты, и массированным зенитным огнем кораблей. Успеха не имели ни те, ни другие.

Итальянцы сбросили на корабли сотни и тысячи бомб, но сумели добиться только одного прямого попадания в мостик легкого крейсера «Глостер». Однако даже этот корабль остался в строю. Из десятков тысяч зенитных снарядов, выпущенных за 5 дней обоими флотами, лишь единицы нанесли какие-то повреждения итальянским бомбардировщикам. Но даже в этом нельзя быть точно уверенным.

Англичане были абсолютно уверены, что «даже если они и не сбили много самолетов, то наверняка заставили противника держаться на большой высоте и вероятно сбили прицел многим бомбардирам». Неопытные итальянские пилоты рапортовали о немыслимых успехах. Впрочем, это было общей бедой. С такой высоты ни летчики Люфтваффе, ни Королевских ВВС, ни позднее американцы и японцы не могли отличить близкий разрыв от прямого попадания. И любой рапорт отличался от истины в сторону преувеличения достижений.

«Бомбардировки с большой высоты имеют то преимущество, что можно использовать тяжелые самолеты, поэтому корабли могут подвергнуться мощным воздушным атакам даже далеко в море. Конечная скорость падения бомбы так велика, что она может пробить любую броневую палубу, а самолет при этом остается практически неуязвим для зенитного огня. Тем не менее, идущие на большой скорости корабли являются сложными целями. За те полминуты, которые требуются бомбе, они могут выполнить маневр уклонения. Точно так же, с учетом времени полета снарядов и размера цели, морские артиллеристы не рассчитывают поразить цель первым же залпом. А вот пилоты бомбардировщиков пытались сделать это, но нет ничего удивительного в том, что это им удавалось очень редко».

Это высказывание адмирала Хезлета точно обрисовывает проблему, с которой столкнулись пилоты Реджиа Аэронавтика. Однако из этого адмирал делает вывод:

«Можно совершенно точно сказать, что англичане отдали контроль над центральной частью

Средиземного моря. Они не могли использовать центральное Средиземноморье для своего судоходства и не могли помешать движению итальянских судов. Вот так итальянские ВВС без борьбы добились того, что можно было назвать самым ярким примером преобладания самолета над морской мощью».

Здесь я, при всем своем уважении, не могу полностью согласиться с адмиралом. Действительно, затяжные бомбардировки выматывали нервы. Адмирал Каннингхэм прекрасно сознавал уязвимость своих старых кораблей, и его опасения были вполне оправданными<sup>[72]</sup>. Тем не менее, я полагаю, что выводы Хезлета справедливы далеко не во всем. По моему мнению, эффект итальянских бомбежек во многом зависел от отношения к ним адмирала, командовавшего «пострадавшей» эскадрой. Именно первые схватки линкоров с авиацией особенно ясно показали это. Мощные бомбардировки не помешали Каннингхэму смело выйти в центральную часть Средиземного моря и дать бой итальянскому флоту, хотя адмирал полностью осознавал степень риска. Эти бомбардировки не помешали ему посылать конвои на Мальту. Ни разу он не колебался вывести линкоры в море, чтобы попытаться найти противника. Английский флот продолжал действовать в центре Средиземноморья, не смущаясь никакими обстоятельствами. Беспокоиться пришлось итальянцам, так как британские корабли постоянно появлялись на морских коммуникациях, ведущих в Ливию. Эта угроза оказалась гораздо более серьезной, чем атаки Реджиа Аэронаутика против британских линкоров.

С другой стороны, следует отметить справедливость опасений Хезлета. Воздушные атаки, вдвое более слабые, чем те, что выдержал Каннингхэм, серьезно напугали Сомервилла. После бомбардировок 9 июля он и думать забыл о рейде к берегам Сардинии и бомбардировке Кальяри. После наступления сумерек он отменил операцию и повернул назад в Гибралтар. Это решение было одобрено всеми офицерами штаба, которые проявили такую же сдержанность. Зато Каннингхэм никогда не рассматривал даже возможность отхода, какими бы сильными не были атаки. Это не похвала одному адмиралу и не укор другому за принятое решение. Мы

просто хотим показать, что атаки горизонтальных бомбардировщиков были только сдерживающим фактором, о котором можно было и забыть<sup>[73]</sup>.

Разумеется, для экипажей кораблей долгие часы под бомбами были нелегким испытанием.

«„Они снова показались!“

„По местам! Вражеский самолет по пеленгу Красный три-ноль. Огонь открыт в 18.25“

Корабль весь задрожал и загремел, когда разом начали стрелять все зенитки. Шум был просто ужасным. Громко стучали „чикагские пианино“, резко трещали зенитные пулеметы, лаяли 4-дюймовки. Жарко палило солнце, и пот ручьями тек по спинам моряков. Они были одеты в чистую форму, брюки были заправлены в ботинки. Головы были прикрыты специальными подшлемниками, а руки — рукавицами, чтобы спастись от ожогов. Перед боем всем морякам предлагали надеть чистое белье, чтобы не занести грязь в раны, если уж такое случится. При воздушном налете это можно было не успеть сделать, так как самолеты могут появиться в любую минуту. Этим налет отличается от обычного морского боя, когда у командира имеется более чем достаточно времени, чтобы подготовить корабль».

Соединению Н повезло в нескольких отношениях. Кроме того что оно имело чуть более надежное истребительное прикрытие, модернизированный «Вэлиант» располагал новейшим радаром, а его мощная зенитная батарея помогла отбить атаки. (На «Вэлианте» были установлены 20 новейших универсальных орудий калибра 114 мм в двухорудийных башнях. Они имели угол возвышения 80°. Кроме того, линкор имел 4 многоствольных пом-пома и 4 четырехствольных зенитных пулемета калибра 12,7 мм. Огнем можно было управлять с нескольких ПУАЗО. По меркам того времени это было исключительно мощное вооружение.) Однако Сомервилл принял решение, и 10 июля Соединение Н вернулось в Гибралтар. На обратном пути подводной лодкой был потоплен эсминiec «Эскорт».

Тем временем флот Каннингхэма вышел в центральную часть моря. Крейсера следовали впереди, как и рекомендуется любым учебником морской тактики. В поисках участвовали «Суордфиши» с «Игла». В то же самое время итальянский флот сосредоточился в Ионическом море, надеясь заманить англичан на позиции заранее развернутых подводных лодок. Одновременно предполагалось нанести такие удары бомбардировщиками, что флоту останется лишь добить горстку уцелевших кораблей. Летающие лодки с Мальты заранее известили Каннингхэма, что вражеские линкоры вышли в море, и он выбрал такой курс, чтобы отрезать их от базы в Таранто. На рассвете 9 июля еще одна летающая лодка сообщила, что 2 линкора, 12 крейсеров и множество эсминцев находятся примерно в 145 милях к западу от британского флота. Каннингхэма не смутило ни превосходство неприятеля в силах, ни итальянские бомбы. Он полным ходом пошел навстречу противнику.

Позднее адмирал Каннингхэм вспоминал, что бой развивался «почти в точности», как разыгрывались учебные бои на картах в штабном колледже в Портсмуте до войны. По его мнению, это было самой высокой оценкой тамошнему уровню преподавания. Одновременно это было реальным ответом множеству критиков, недовольных довоенной подготовкой флота. Сначала противник был обнаружен дальними разведчиками, потом самолеты Воздушных Сил Флота сообщили его точные координаты, затем провели атаку авианосные торпедоносцы (хотя она и оказалась безрезультатной, как и много других таких атак в годы войны), после этого противника обнаружила разведывательная завеса крейсеров, и все увенчал бой линкоров. 4 легких крейсера вице-адмирала Тови, несмотря на подавляющее превосходство противника, пошли на сближение с итальянцами, замеченными в 14.52, и вскоре попали под плотный обстрел. Чтобы спасти их от 203-мм снарядов итальянских тяжелых крейсеров, адмирал Каннингхэм на «Уорспайте» вместе с 5 эсминцами пошел вперед. Он оставил позади «Малаю» и «Ройял Соверен» вместе с 9 эсминцами. «Игл» действовал самостоятельно под прикрытием легкого крейсера «Глостер» и самых старых эсминцев.



Итальянские соединения собрались вместе около 13.30. Теперь адмирал Кампиони имел 2 старых линкора (модернизированных) против 3 линкоров Каннингхэма (из них только один модернизированный). Но итальянские корабли имели превосходство в несколько узлов даже над «Уорспайтом» — самым быстроходным из английских линкоров. Зато во всех остальных классах кораблей итальянцы имели огромное превосходство. 6 тяжелых и 10 легких крейсеров против английских 5 легких крейсеров и 32 эсминца против 14 английских. Собрав все силы в единый кулак, итальянцы повернули на север к побережью Калабрии, каблук итальянского сапога. Они собирались подвести Каннингхэма поближе к аэродромам Реджиа Аэронаутика, расположенным там.

Используя «Уорспайт» в качестве «линейного крейсера», Каннингхэм в 15.26 завязал бой с итальянскими тяжелыми крейсерами. «Малайя» и «Ройял Соверен» в это время находились в 10 милях за кормой у него. Его первой целью стал тяжелый крейсер по пеленгу 265° на дистанции 26400 ярдов. «Уорспайт» дал 10 залпов по этой цели, а также по другим, если они подворачивались. Последний залп дал вероятное попадание, хотя итальянцы это отрицали. 381-мм снаряды линкора ложились достаточно точно, чтобы итальянцы поспешно отошли, прикрываясь дымовой завесой. «Уорспайт» не смог продолжать бой, так как его самолет-корректировщик был поврежден ударной волной собственной башни X. Он вышел из строя и его сбросили за борт, чтобы избежать опасности пожара.

Тем временем механики «Малайи» прилагали максимум усилий, чтобы линкор смог подтянуться к флагману. Чтобы помочь им, «Уорспайт» описал полную циркуляцию вправо на скорости 24,5 узла. Это был его коронный номер. В последний раз он выполнил такой же маневр под дулами орудий Флота Открытого Моря в Ютландском бою в 1916 году, хотя в тот раз эта циркуляция была произвольной.

Потом была замечена эскадра легких крейсеров. Они попытались обойти английские линкоры, чтобы прорваться к старику «Иглу». С 15.33 до 15.36 «Уорспайт» дал по ним 4 залпа. Два из них легли достаточно близко, чтобы столбы воды смыли с итальянцев всякую браваду. Через 12 минут

«Уорспайт» поднял свой запасной самолет-корректировщик, который довольно быстро обнаружил 6 итальянских крейсеров, которые шли впереди своих линкоров. Итальянцы по-прежнему полным ходом двигались на северо-восток, однако «Уорспайт», срезав угол, сумел-таки выйти на дистанцию стрельбы.

В 15.53 он открыл огонь на предельном угле возвышения по правому из двух линкоров типа «Кавур». Это был флагман адмирала Кампиони. Он находился по пеленгу 287° на дистанции 26000 ярдов. Настал тот «великий момент», которого Каннингхэм ждал всю жизнь. Пока орудия «Уорспайта» еще поднимались, нащупывая цель, корабли противника выбросили языки пламени и клубы дыма. Неприятель открыл огонь первым.

Оба итальянских линкора выбрали в качестве цели «Уорспайт», что было вполне естественно. Ведь в тот момент он был единственным британским линкором, до которого они могли достать. Сначала их стрельба была довольно меткой, и пара залпов легла накрытиями, но потом итальянцы начали мазать. Большая часть их снарядов падала недолетами примерно в 1000 ярдов от «Уорспайта». По наблюдениям англичан разброс снарядов в залпе был исключительно большим. Британский флагман в ответ тоже быстро добился накрытия. Первый же залп «Уорспайта» лег в 2 кабельтовых слева по носу от ближайшего итальянского линкора.

Отважная старая «Малайя» прилагала титанические усилия, чтобы тоже вступить в бой. Линкор дал 4 залпа, держась слева по корме у «Уорспайта». Но, несмотря на предельный угол возвышения, снаряды «Малайи» дали недолет в 3000 ярдов. «Ройял Соверен» к этому времени отстал еще больше и в бою вообще не участвовал.

Итак, «Уорспайт» остался один против двух линкоров типа «Кавур». Однако именно он в 16.00 нанес решающий удар.

«Стрельба „Уорспайта“ все время была меткой. Я следил за огромными всплесками наших 381-мм залпов, накрывавших цель, и в 16.00 заметил огромную оранжевую вспышку сильного взрыва у основания трубы вражеского флагмана. Сразу за этим поднялся столб дыма, и я понял, что он получил серьезное

попадание, хотя дистанция была просто чудовищной — 13 миль.

Повреждения, которые получил „Джулио Чезаре“ в результате этого попадания, оказались значительными. Серьезно пострадали легкие орудия, расположенные на верхней палубе, а кроме того, вышли из строя 4 котла. Итальянцы потеряли 115 человек. Скорость линкора временно упала до 18 узлов. Тактические последствия попадания стали видны немедленно, противник круто отвернул прочь. Так как мы раньше захватили итальянские шифры, то теперь смогли прочитать приказ адмирала эсминцам прикрыть его отход дымовой завесой. Наш самолет, с некоторым изумлением, заметил, что этот маневр привел вражеский строй в полный беспорядок».

В 16.04 дымовая завеса вынудила «Уорспайт» снова прекратить огонь, дав 17 залпов. Решительная «Малайя» дала еще 4 залпа, все они опять легли недолетами, и через 4 минуты она тоже прекратила стрельбу. Но почти тут же один из итальянских крейсеров выскочил из дыма, удирая на север. «Уорспайт» его заметил и дал еще 6 залпов с дистанции 24600 ярдов, однако итальянец снова поспешно скрылся в дыму.

В 16.05 итальянские эсминцы попытались провести контратаку. Они были замечены «Уорспайтом», когда проходили вправо под носом своих линкоров. Через 5 минут британские эсминцы, которые ринулись на врага, заметили следы 3 торпед. Очевидно, противник выпустил их с дальней дистанции. «Труссы, которые никогда не решатся подойти вплотную», — так характеризовал действия итальянских эсминцев Каннингхэм. Вскоре после этого британские эсминцы, которым уже не требовалось прикрывать линкоры, «радостно бросились вперед, уворачиваясь от снарядов итальянских линкоров».

Так как итальянские эсминцы то и дело выскакивали из дымовой завесы и снова прятались в ней, 152-мм орудия «Уорспайта» и «Малайи» с 16.30 до 16.41 вели по ним огонь. После этого вражеские эсминцы ушли следом за своими линкорами. Тем временем Каннингхэм перехватил отчаянную радиогранму итальянского адмирала, отправленную открытым

текстом. Кампиони сообщал, что «вынужден отходить», и предупреждал о развернутых впереди подводных лодках.

«Уорспайт» повернул, чтобы обойти дымовую завесу с наветренной стороны, но когда он оказался к северу от нее, итальянский флот уже растаял без следа, хотя в 25 милях впереди показалось побережье самой Италии.

Было ясно, что догнать итальянцев уже не удастся. Самолеты сообщили, что в 19.05 видели противника, удирающего к Мессинскому проливу в полном беспорядке. Отчасти в этом были повинны итальянские бомбардировщики. С 16.40 до 19.25 они провели серию атак, выбрав в качестве главных целей «Уорспайт» и «Игл». Однако с 17.05 до 18.57, совершенно неожиданно для англичан, они вдруг переключились на собственный флот. Впрочем, ни в том, ни в другом случае попаданий итальянские летчики не добились.

Поле боя осталось в распоряжении Каннингхэма. Следующие 24 часа его флот в полном составе крейсировал к югу от Мальты, и адмирал поочередно отправлял эсминцы на остров для дозаправки. Более того, ночью 10 июля в Гранд Харбор зашел линкор «Ройял Соверен». К утру 11 июля флот снова собрался вместе, но в 9.00 «Уорспайт» вместе с 4 эсминцами отправился в Александрию, «Ройял Соверен», «Малайя» и «Игл» последовали за ним. Несмотря на почти непрерывные бомбардировки 11 и 12 июля, все корабли благополучно вернулись в базу, не получив ни единого попадания. «Малайя» сумела оправдаться за промахи по «Кавуру», подбив 2 итальянских самолета, хотя проследить их падение не удалось.

13 июля в море вышел «Рэмиллис» в сопровождении 4 эсминцев, чтобы прикрыть конвой, и 15 июля вернулся в Александрию.

Результаты этого короткого столкновения, впоследствии названного боем у Калабрии, подвел адмирал Каннингхэм в своем рапорте.

«Попадание „Уорспайта“ во вражеский линкор с дистанции 26000 ярдов отчасти можно назвать счастливой случайностью. Его тактический эффект выразился в том, что противник повернул назад и прервал бой, что было не слишком выгодно для нас.

Однако в плане стратегическом оно оказало большое воздействие, подорвав дух итальянцев.

Скромные результаты, достигнутые в этом коротком бою с итальянским флотом, разумеется, крайне разочаровали меня и всех моих подчиненных. Однако нельзя считать, что бой завершился безрезультатно. Он показал итальянцам, что ни их ВВС, ни их подводные лодки не могут помешать нашему флоту проникать в Центральное Средиземноморье. Только главные силы их флота могут серьезно воспрепятствовать нашим действиям в этом районе.

Он показал, что горизонтальные бомбардировки, даже такие интенсивные и точные, каким мы подверглись в ходе этой операции, могут дать лишь отдельные попадания. Поэтому они гораздо более неприятны, чем опасны. Наконец, эти операции и бой у Калабрии родили на кораблях решимость противостоять воздушной угрозе. Она не мешает нашей свободе маневрирования, а, следовательно, не лишит нас господства на Средиземном море»<sup>[74]</sup>.

Бой у Калабрии действительно имел «моральный эффект, совершенно непропорциональный полученным повреждениям». Как позднее заметил Каннингхэм:

«Никогда больше они по своей воле не рисковали встретиться лицом к лицу с британскими линкорами, хотя в нескольких случаях они находились в благоприятном положении, чтобы дать бой, имея огромное превосходство в силах».

Однако командование итальянского флота и авиации ничуть не смутилось. Было объявлено об оглушительной победе над объединенными силами Каннингхэма и Сомервилла. Но всех переещеголял Муссолини. Он заявил, что в ходе трехдневной битвы была уничтожена половина британских морских сил на Средиземном море, хотя скромно добавил, что возможны некоторые преувеличения. Некоторые. Во всяком случае, Чиано, перед которым хвастался Муссолини, его заявление не обмануло. Точно так же на него не произвели

впечатления                      цветистые                      похвальбы                      пилотов  
бомбардировщиков.

«Адмирал Каваньяри отмечает, что в начале боя наша авиация совершенно отсутствовала. Зато когда она появилась, то принялась за наши собственные корабли, которые в течение 6 часов подвергались бомбардировке с наших же самолетов», — писал он. Совершенно понятно, что адмирал Каваньяри именно этой ошибкой объяснял столь поспешный отход своего флота. В конце концов, большинство воздушных атак все-таки было обращено против британских линкоров, хотя Чиано имел основания язвительно заметить: «В этом бою главное сражение произошло не между нами и англичанами, а между нашими ВВС и флотом».

В итальянских газетах появились фотографии, «подтверждающие» блестящую победу. Однако они возымели противоположный эффект, когда выяснилось, что снимок «британского линкора, получившего прямое попадание», оказался фотографией старого «Ройял Соверена», идущего полным ходом вслед за итальянцами. Естественно, что из трубы линкора валили густые клубы дыма... Не менее красочно была расписана и «победа» над Соединением Н. «В ходе боя в районе Балеарских островов итальянские самолеты нанесли противнику серьезные повреждения и подожгли „Худ“», — громогласно заявило итальянское радио. Еще больше итальянцы уверились в этом, когда стало известно, что «Худ» ушел в Англию, а на его место прибыл «Ринаун».

Бой у Калабрии показал, что итальянский флот испытывает перед британскими линкорами точно такой же почтительный трепет, как и немецкий. Точно так же боялись британского линейного флота немецкий Флот Открытого Моря и наполеоновские адмиралы. Успешные действия британских линкоров в очередной раз породили проблему, с которой Королевский Флот уже сталкивался в 1914, 1800 году и ранее. Как выманить противника в море и навязать ему бой, если он этого не желает? Впрочем, справедливости ради надо отметить, что не имело значения, будет ли противник отсиживаться в собственном порту или погибнет в открытом море. Британское господство на море гарантировалось и первым, и вторым. Однако в первом случае все-таки оставалось чувство неудовлетворенности и несколько нервной

неопределенности. А вдруг настанет день, когда они все-таки решатся? Это означало, что мы должны постоянно сохранять бдительность и держать в готовности достаточно сильный линейный флот, чтобы парировать такую попытку. Исхлестанные штормами корабли Энсона, Хока, Джервиса, Нельсона, Желлико и Битти проводили недели и месяцы в бесплодном патрулировании, бдительно следя за противником. Однако к 1940 году этот опыт господства на море был либо позабыт, либо не понят. От флота требовали эффектных боев и громких побед. Критики вопили об отсутствии результата, то есть потопленных вражеских линкоров. Лишь это было мерилом успеха для Черчилля, газетчиков и, как ни странно, для некоторых историков в послевоенное время<sup>[75]</sup>.

Стало ясно, что Каннингхэм с теми кораблями, которые имелись в его распоряжении, не способен навязать бой столь робкому противнику, разве что торпедоносцы сумеют добиться удачного попадания, которое снизит скорость итальянского линкора. Но напомним, что они уже не раз пытались сделать это и всегда терпели неудачу. Дальнобойность орудий и скорость стали ключевыми характеристиками его линкоров, что Каннингхэм постарался объяснить адмиралу Дадли Паунду.

Ни «Малайя», ни «Ройял Соверен» этим требованиям не отвечают, писал он Паунду. Каннингхэму требовался еще хотя бы один линкор, способный стрелять на большие расстояния. В конце июля Паунд сообщил Каннингхэму радостную новость: его требования вскоре будут выполнены. «Вэлиант» отправится из Гибралтара на восток вместе с новым бронированным авианосцем и 2 крейсерами ПВО. Тот факт, что на помощь «Уорспайту» был отправлен модернизированный линкор, еще острее поставил вопрос о модернизации двух старых линкоров Каннингхэма. Котлы «Ройял Соверена» после его затяжного марш-броска начали сдавать, и линкор сумел принять участие всего в одной операции перед тем, как отправиться на ремонт. «Рэмиллис», как мы уже упоминали, в июне начал было ремонт, который был спешно прекращен, в результате линкор мучился теми же проблемами. На «Малайю» тоже нельзя было положиться, так как этот линкор испытывал проблемы с холодильниками. К счастью, и «Уорспайт», и «Малайю» удалось в августе поставить в док.

19 июля австралийский легкий крейсер «Сидней» вместе с несколькими эсминцами поймал у мыса Спада 2 итальянских легких крейсера и в ходе последовавшей погони один из них потопил. Узнав о бое, Средиземноморский флот сразу вышел в море, чтобы перехватить второй, а также прикрыть конвой, направляющийся в Эгейское море. Каннингхэм опять имел в своем распоряжении «Уорспайт», «Малайю» и «Ройял Соверен». Однако ничего серьезного не произошло, если не считать сильнейших воздушных атак, в ходе которых один из его легких крейсеров получил попадание невзорвавшейся бомбой. Торпедоносцы «Игла» успешно атаковали итальянские корабли в гавани Тобрука. После этого «Ройял Соверен» был отправлен через Суэцкий канал и Красное море на капитальный ремонт, после которого он присоединился к эскортным силам в Северной Атлантике. По пути ночью 13/14 августа его атаковала итальянская подводная лодка «Феррарис», но ничего не добилась. Затем в Восточном Средиземноморье наступило недолгое затишье, пока линкоры Каннингхэма проходили докование.

Тем временем Соединение Н Сомервилла совершило еще одну вылазку в район к югу от Сардинии, чтобы прикрыть поход старого авианосца «Аргус», с которого должны были перелететь на Мальту истребители «Харрикейн». Операция «Харри» проходила с 31 июля по 4 августа. В нее был включен давно задуманный удар самолетов «Арк Ройяла» по Кальяри, который был нанесен 2 августа. Авианосцы снова действовали под прикрытием «Худа», «Вэлианта» и «Резолюшна». Это был последний раз, когда линкоры из первоначального состава Соединения Н собрались вместе. 4 августа «Худ» вместе с «Арк Ройялом» отправился в Англию, «Резолюшн» ушел для участия в операции против Дакара (которая будет описана в следующей главе). Вскоре после этого Сомервилл поднял флаг на «Ринауне», когда тот прибыл в Гибралтар вместе с «Арк Ройялом».

В период с 20 по 29 августа в Гибралтар прибыли легкий крейсер «Шеффилд» и эсминцы 8-й флотилии. Соединение Н немного уменьшилось, но теперь в него входили те корабли, благодаря которым оно и стало легендарным. Это были линейный крейсер «Ринаун», авианосец «Арк Ройял», легкий крейсер «Шеффилд», лидер «Фолкнор» и 8 эсминцев.



Одновременно с ними в Гибралтар прибыли «Вэлиант», «Илластриес» и крейсера ПВО «Калькутта» и «Ковентри» вместе с 4 эсминцами. Однако они должны были проследовать дальше, в распоряжение адмирала Каннингхэма.

Тем временем Средиземноморский флот весьма эффективно завершил период относительного безделья. Так как на суше война приняла позиционный характер, Каннингхэм предложил немного взбодрить армейцев, обстреляв из тяжелых орудий побережье Ливии. В качестве целей были выбраны важнейший порт Бардия и форт Капуццо, который охранял подходы к Соллуму. 16 августа весь флот вышел в море. Вместе с «Уорспайтом», «Малайей» и «Рэмиллисом» шел тяжелый крейсер «Кент», присланный для усиления эскадры легких крейсеров. (Вскоре также ожидалось прибытие тяжелого крейсера «Йорк»). Утром 17 августа 3 линкора и тяжелый крейсер незаметно подошли к вражескому берегу и открыли огонь. Каннингхэм записал: «Все шло согласно плану. В течение 20 минут Бардия и форт Капуццо подвергались обстрелу. На них обрушился ливень 381-, 203- и 152-мм снарядов. За этим спектаклем было приятно следить».

Итальянская авиация предприняла еще одну попытку вмешаться, но в результате получила еще более горькое унижение, чем раньше. Итальянцы не только не добились ни единого попадания, но и потеряли 12 бомбардировщиков, сбитых корабельными зенитками и истребителями «Игла», действовавшими с аэродромов в пустыне.

После этого оба английских соединения провели совместную операцию. «Вэлиант», «Илластриес» с легкими силами вышли из Гибралтара вместе с «Ринауном», «Арк Ройялом» и остальными кораблями Соединения Н. Их встретили вышедшие из Александрии «Уорспайт», «Малайя» и другие корабли Средиземноморского флота. Адмирал Каннингхэм вошел в Сицилийский пролив, чтобы встретить посланные ему подкрепления. Одновременно с востока на Мальту прошел конвой из нескольких транспортов. Хотя оба британских адмирала были бы рады помериться силами с противником, тот не рискнул появиться. В порядке утешения авианосные самолеты нанесли удар по итальянским базам, хотя он получился довольно слабым <sup>[76]</sup>.

После возвращения Соединения Н в Гибралтар «Арк Ройял», «Ринаун» и корабли сопровождения ушли для участия в операции «Менейс» против сил Виши в Дакаре. Она будет описана в следующей главе. В результате у адмирала Сомервилла остались только «Ринаун» и 6 эсминцев. (3 новых и 3 старых, хотя при этом один новый и один старый стояли в ремонте.) Так получилось, что именно в это время через Гибралтарский пролив проскочила эскадра Виши, состоящая из 3 легких крейсеров и 3 лидеров. Единственное, что мог сделать Сомервилл, пожелать им «Bon voyage». И адмирал Норт, и адмирал Сомервилл истолковали полученные ими путанные приказы Адмиралтейства как пожелание ограничиться бдительным слежением. К несчастью для адмирала Норта, Совет Адмиралтейства думал совсем иначе. Этот инцидент стал последним в цепи столкновений, начавшейся с его письменных возражений против операции «Катапульта». Адмиралтейство решило, что Норт более не способен командовать, и сняло его. Адмирал Сомервилл без колебаний заявил, что если и были допущены ошибки, то виноват в них он, а не Норт. При этом он полагал, что «Ринаун» и 6 эсминцев никак не могли остановить 6 современных и быстроходных французских кораблей.

Это заявление кажется немного пессимистичным, если вспомнить, что сумел сделать адмирал Уитворт 6 месяцев назад, имея тот же самый линейный крейсер при встрече с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау». Однако Сомервилл добавил, что потеря «Ринауна» «в то время, когда мы только что вступили в борьбу с большим и современным итальянским флотом, стала бы катастрофой колоссального значения».

Впрочем, любые рассуждения по этому поводу носят академический характер. Приказ перехватить французов не был отдан. Адмиралтейство все перерешило задним числом, поэтому обвинения в адрес Норта выглядели, мягко говоря, несправедливыми. Он был полностью оправдан от обвинения в небрежении, но... от командования все-таки отстранен<sup>[77]</sup>. Попытки Сомервилла защитить своего старого друга еще больше накалили его отношения с Лондоном.

Новые корабли Каннингхэма впервые побывали в бою уже в середине сентября. «Вэлиант», «Кент», «Калькутта» и «Ковентри» сопровождали «Илластриес». Его самолеты

должны были минировать порты Бенгази и Бардия, также планировалась атака торпедоносцев против стоящих там кораблей. В результате были потоплены 2 итальянских эсминца и 2 транспорта. Из британских кораблей пострадал только «Кент», получивший попадание торпедой, сброшенной самолетом только что созданной Аэросилуранти. Это маленькое подразделение имело на вооружении торпедоносцы SM-79 и в ходе нескольких операций причинило англичанам больше вреда, чем все горизонтальные бомбардировщики вместе взятые. Впрочем, все равно потери англичан оказались невелики. В конце сентября Каннингхэм получил сообщение из Лондона, что ему направлены новые подкрепления. После окончания операции «Менейс» линкор «Барэм» возвращался на Средиземное море.

Тем временем Каннингхэм хозяйничал в Центральном Средиземноморье, как хотел. С 28 сентября по 3 октября на Мальту были переброшены 2000 солдат. Их доставили в Гранд Харбор легкие крейсера «Глостер» и «Ливерпуль». Операцию прикрывали «Уорспайт», «Вэлиант», «Илластриес» и легкие силы. Во второй половине дня 29 сентября эти корабли подверглись очередной безрезультатной бомбардировке самолетами Реджиа Аэронавтика, несмотря на усилия нескольких истребителей «Фулмар». Как обычно, единственное, чего добились итальянцы, — снова разозлили противника. Эти атаки никак не повлияли на действия Средиземноморского флота, хотя итальянцы гордо заявили: «Несмотря на явную беспомощность, Реджиа Аэронавтика по-прежнему не позволяет англичанам свободно действовать в море».

Если даже это и правда, заметить это было исключительно трудно. Точно так же не ощущалось влияние итальянского флота. Во время этой операции он снова вышел в море, чтобы встретиться с небольшим соединением Каннингхэма. Новейшие линкоры «Литторио» и «Витторио Венето» из состава 9-й дивизии, «Кавур», «Чезаре» и только что завершивший модернизацию «Дориа» из состава 5-й дивизии составляли главную ударную силу противника. Их поддерживали 7 тяжелых и 4 легких крейсера, более двух дюжин эсминцев. То есть итальянцы имели вдвое больше кораблей, чем Каннингхэм. Этот огромный флот был

обнаружен самолетом «Илластриеса» в 120 милях к северу. Что произошло потом, описывает еще один «объективный» источник.

«Когда разведывательный самолет с „Илластриеса“ обнаружил итальянский флот, у нас имелись всего 9 „Суордфишей“. Однако их нельзя было использовать, так как итальянцы имели превосходство в воздухе. Поэтому 30 сентября мы были вынуждены оставить итальянский флот в покое».

Прекрасно! Но если вдуматься, то звучит довольно странно. Флоту, вдвое более сильному, да к тому же имеющему господство в воздухе, позволяют вернуться в порт, не подвергнувшись атаке. Это просто триумф! Адмирал Каннингхэм сухо отметил:

«На этот раз они имели четыре <в действительности пять> линкора, в том числе „Литторио“ и „Витторио Венето“, прекрасные новые корабли водоизмещением 35000 тонн, вооруженные девятью 381-мм орудиями, со скоростью 31 узел. После некоторых размышлений мы все-таки решили заняться нашей главной задачей — доставить войска на Мальту. Больше мы итальянцев не видели и не слышали».

Через месяц, с 8 по 14 октября, была проведена аналогичная операция. Теперь Каннингхэм прикрывал переход 4 транспортов из Александрии на Мальту. Так как итальянский флот достиг максимальной силы, существовала некоторая надежда, что он все-таки решится дать бой. Ожидая этого, Каннингхэм вывел в море все свои силы. Ни до того, ни после Средиземноморский флот не был столь силен. Главные силы состояли из линкоров «Уорспайт» (флагман), «Вэлиант», «Малайя» и «Рэмиллис», авианосцев «Илластриес» и «Игл», тяжелого крейсера «Йорк», 5 легких крейсеров и 16 эсминцев. Однако переход был выполнен в условиях шторма, и конвой добрался до Мальты без происшествий.

Когда итальянские самолеты-разведчики обнаружили обратный конвой, было уже слишком поздно отправлять в море корабли на перехват. Однако флотилия эсминцев налетела на

«Аякс», который спокойно с ними разделался, потопив 3 корабля из 7. Четвертый был поврежден, и его на следующий день добил «Йорк». Авианосные самолеты атаковали аэродромы на Додеканезских островах, в ответ итальянские самолеты посадили торпеду в легкий крейсер «Ливерпуль». Аналогичная атака против линкоров Каннингхэма была отбита мощным зенитным огнем. 15 октября в 1.00 линкоры вошли в гавань Александрии «на полном ходу, ведя вслепую плотный заградительный огонь с обоих бортов. Мелькали вспышки выстрелов и сверкали разрывы». Это было волнующее зрелище.

Новые походы также не завершились генеральным сражением. Линкоры Средиземноморского флота продолжали безнаказанно ходить, где хотели. 25 октября был отправлен конвой в Грецию, который прикрывали «Малайя», «Рэмиллис» и «Игл». На следующий день после нападения Италии на Грецию в море вышли все 4 линкора и 2 авианосца. С 29 октября по 1 ноября они безуспешно пытались найти противника. Однако это стало еще одним доказательством того, что Каннингхэм твердо контролировал центральную и восточную часть Средиземного моря, хотя значительно уступал противнику в силах.

Вскоре последовали новые, еще более вызывающие демонстрации того, что Королевский Флот полностью доминировал на Средиземном море, от Гибралтара до Суэца. На сей раз это была проводка конвоев из Александрии в Грецию и на Мальту, а также переброска новых подкреплений Каннингхэму. В ходе операции «Коут» на восток были переброшены «Барэм», тяжелый крейсер «Бервик» (взамен «Кента») и 3 эсминца. Еще один эсминец отправился ремонтироваться на Мальту. Соединение Н выделило 3 эсминца с тралами для обеспечения прохода кораблей через Сицилийские узости. Самолеты «Арк Ройяла» снова навестили Кальяри на Сардинии. Как только Каннингхэм получил еще один линкор, он сразу начал подготовку новых операций. Для начала было решено, что самолеты «Илластриеса» атакуют итальянские линкоры, стоящие в гавани Таранто. В ту же самую ночь планировалось направить крейсерскую эскадру на коммуникации, ведущие в Албанию. Наконец, «Рэмиллис» должен был зайти для дозаправки на Мальту. Одновременно

он прикрыл вышедший с острова конвой, который направился в Александрию. Такой сложный план, включавший в себя целую серию операций, следовало привести в исполнение в самом сердце Mare Nostrum, в том самом районе, который до войны считалось абсолютно невозможным удержать.

Все эти события происходили с 4 по 14 ноября. Потери англичан ограничились 2 торпедоносцами «Суордфиш». «Барэм» вместе с сопровождением покинул Гибралтар 7 ноября в составе Соединения Н. Отметим, что в это время «Ринаун» действовал в Атлантике. 9 ноября самолеты «Арк Ройяла» снова бомбили Кальяри. Единственной реакцией итальянцев стала вялая воздушная атака, во время которой несколько бомб разорвались рядом с «Барэмом» и другими кораблями.

Тем временем адмирал Каннингхэм вывел в море «Уорспайт», «Вэлиант», «Малайю» и «Рэмиллис». Вместе с ними шли «Илластриес», крейсера и эсминцы. Под таким прикрытием конвои на Мальту и с нее проследовали без малейших помех, если не считать как обычно неэффективных бомбежек. Средиземноморский флот прибыл к Мальте, как и планировалось. «Рэмиллис» невозмутимо отправился в Гранд Харбор для заправки, как в мирное время, хотя итальянцы утверждали, что его атаковала подводная лодка.

Остальные силы флота 10 ноября крейсировали западнее Мальты. Утром к ним присоединился «Барэм» со своим сопровождением, после чего весь флот направился на север, отбив по ходу дела несколько воздушных атак. 11 ноября крейсера вошли в Отрантский пролив и уничтожили конвой из 4 транспортов, после того как 2 корабля сопровождения «отбыли на высокой скорости». И увенчала эту замечательную серию операций атака самолетов «Илластриеса» против итальянских линкоров, стоящих в Таранто. Здесь, ценой всего лишь 2 устаревших «Суордфишей», молодые отважные летчики всадили 3 торпеды в новейший «Литторио» и по одной торпедой — в старые «Кайо Дуилио» и «Конте ди Кавур».

Фоторазведчики подтвердили успех этой блестящей атаки. «Литторио» был тяжело поврежден и с креном на правый борт сел носом так, что палуба полубака ушла под воду. «Кайо Дуилио» тоже сел носом. Оба эти корабля итальянцы сумели поднять и отремонтировать, в конце концов вернув в строй.

Однако «Кавур», хотя тоже был поднят, пусть и много позднее, был так тяжело поврежден, что его отремонтировать не удалось. Таким образом, после 6 месяцев войны итальянский линейный флот был уполовинен. Эта атака, а также гибель «Ройял Оука» показали, что подводная защита старых линкоров совершенно не адекватна современным торпедам. «Литторио» сумел выдержать 3 попадания и вернулся в строй, тогда как всего лишь по одному попаданию в оба старых линкора вынудило их сесть на дно. Так же как, и трагедия в Скапа, эта атака показала, что линкоры гораздо более безопасно могут чувствовать себя в море, следуя полным ходом, а не тогда, когда они стоят в гавани в качестве неподвижной мишени. Торпедоносцы были единственным типом самолетов, которые могли угрожать линкорам, хотя им еще не удалось потопить ни одного современного корабля. Но до сих пор им удавались атаки лишь против кораблей в порту. Все атаки линкоров в море завершались провалом. Стефен Роскилл писал:

«Хотя сам характер таких атак не позволяет ожидать, что корабль будет совершенно выведен из строя, результаты, достигнутые горсткой „Суордфишей“, были не только замечательны сами по себе, но и потому, что в этот удачный период окончательно развеялась завеса неопределенности, скрывавшая будущее французского флота. Превосходство на море твердо оставалось в наших руках. Несмотря на неудачные попытки итальянцев эффективно использовать свои линкоры, до сих пор их существование всегда приходилось учитывать. Однако хорошо подготовленная и блестяще выполненная атака одним ударом практически устранила угрозу нашему господству на этом театре».

На следующий день итальянские военные сводки сообщили, что «только один крупный корабль был серьезно поврежден. Потерь в личном составе не было. 6 вражеских самолетов были сбиты». И так далее... Граф Чиано был потрясен, зато Муссолини, как ни странно, нет.

«Черный день. Англичане без предупреждения (sic!) атаковали итальянский флот, стоящий на якорях в Таранто и потопили линкор „Кавур“. Серьезно повреждены линкоры „Литторио“ и „Дуилио“. Эти корабли еще много месяцев не смогут участвовать в боях. Я думал, что найду дуче расстроенным. Однако он перенес удар совершенно спокойно. Похоже, в тот момент он просто не осознал всей тяжести удара».

Но скоро последствия стали очевидны всем.

Немедленно после этого налета итальянское командование отвело уцелевшие линкоры в Неаполь, оставив для действий в Центральном Средиземноморье только эскадру тяжелых крейсеров, базирующуюся в Мессине. Это значительно облегчило положение Каннингхэма. Он мог удержать господство на море, оставив у себя только «Уорспайт», «Барэм» и «Вэлиант». «Малайя» и «Рэмиллис» были направлены на другие театры, где требовалась помощь линейных кораблей.

Адмирала Сомервилла вдохновила легкость побед, и Соединение Н стало действовать более активно в западной части моря. С 15 по 20 ноября «Ринаун» снова сопровождал авианосец «Аргус», доставлявший самолеты на Мальту. Хотя противник даже не появился, операция провалилась. Самолеты взлетели с авианосца на предельном удалении от острова и столкнулись с сильным встречным ветром. В результате у большинства кончилось топливо, и они просто попадали в море. Запланированная атака самолетов «Арк Ройяла» тоже была сорвана.

Тем временем премьер-министр начал требовать прямой доставки важнейших военных грузов, особенно танков, из Англии на Средний Восток. Господство британского флота на Средиземном море подтолкнуло его настаивать на коротком пути через Средиземное море вместо затяжного путешествия вокруг мыса Доброй Надежды. Перед тем, как это было сделано, Каннингхэм получил время поставить «Уорспайт» в док в Александрии. Следует подчеркнуть, что даже во время пребывания в гавани на так называемом отдыхе экипажам линкоров приходилось нести службу по боевому расписанию. Система ПВО Александрии, укомплектованная египтянами, была настолько плохой, что главную роль в системе ПВО порта



играли зенитные орудия линкоров. Несчастные артиллеристы, которые проводили целые дни на боевых постах во время походов, не получали никакой передышки, даже когда линкоры возвращались в порт. Такое положение дел было совершенно неудовлетворительным<sup>[78]</sup>.

В конце месяца началась операция «Коллар» — проводка этого конвоя. Хотя и Каннингхэм, и Лондон полагали, что итальянский флот не посмеет появиться, чтобы перехватить конвой во время перехода, адмирал Сомервилл думал совсем иначе. Он полагал, что итальянцы воспользуются случаем отомстить за Таранто. И в этом случае он оказался прав. Предполагая неприятности, Сомервилл настоял, чтобы «Ройял Соверен», который уже обошел вокруг Африки и сейчас ремонтировался в доке Гибралтара, был временно включен в состав Соединения Н. Адмиралтейство согласилось, хотя, как выяснилось, линкор нельзя было подготовить вовремя для участия в операции. Так он пропустил последнюю возможность использовать свои 381-мм орудия против старых врагов, прежде чем уйти в Атлантику для сопровождения конвоев.

Таким образом, когда 3 быстроходных транспорта, составлявшие конвой, вошли в Средиземное море, единственным линкором Сомервилла остался «Ринаун». Теоретически против него итальянцы могли выставить 3 линкора. Кроме того, в состав Соединения Н вошли авианосец «Арк Ройял», легкие крейсера «Диспетч» и «Шеффилд». Легкие крейсера «Саутгемптон» и «Манчестер» следовали вместе с конвоем дальше. Из 11 эсминцев 3 также должны были идти на восток.

Тем временем в восточной части моря началось проведение нескольких вспомогательных операций, в путь отправились различные небольшие конвои. Это было сделано для того, чтобы полностью запутать итальянцев. Каннингхэм также должен был проводить до Сицилийского пролива «Рэмиллис», возвращающийся в Англию. Далее линкор должен был следовать вместе с Соединением Н. Одновременно корабли Каннингхэма брали на себя прикрытие конвоя на последнем отрезке пути до Александрии.

Итак, домой возвращались «Рэмиллис», «Бервик» и «Ньюкасл». Вместе с ними шли крейсер ПВО и 5 эсминцев, которым предстояло действовать в качестве

непосредственного сопровождения конвоя. Их прикрывали «Барэм» и «Малайя». Все эти корабли вышли в море 24 ноября. По пути самолеты «Игла» 26 ноября нанесли удар по Триполи. В этот же день из Александрии вышли «Уорспайт» и «Вэлиант» вместе с «Илластриесом» и несколькими крейсерами. Они должны были прикрывать конвой, следующий в Грецию, и нанести удар по воздушным базам противника на Додеканезских островах. Еще один конвой отправлялся на Мальту в сопровождении крейсеров. В море также находились еще несколько мелких конвоев, но противник никак не проявил себя. Каннингхэм отметил, что для Средиземноморского флота эта сложная операция оказалась уникальной в нескольких отношениях. Прежде всего потому, что «Уорспайт» несколько дней маневрировал в центральной части Средиземного моря, не сделав ни единого выстрела!

Но в Западном Средиземноморье ситуация сложилась совсем иная. 27 ноября адмирал Сомервилл встретился с итальянским флотом, хотя бой снова получился какой-то половинчатый. Получив сообщение о начавшихся операциях англичан, Супермарина приказала адмиралу Кампioni немедленно выйти из Неаполя во главе мощного соединения. Адмирал поднял флаг на «Витторио Венето». Его поддерживал «Джулио Чезаре», который успел исправить повреждения, полученные в дуэли с «Уорспайтом». Кроме того, Кампioni имел 6 тяжелых крейсеров и 14 эсминцев. Ему должны были помогать подводные лодки и авиация. Самолет «Арк Ройяла» обнаружил итальянскую эскадру, после чего началась погоня, позднее получившая названия боя у мыса Спартивенто.

На рассвете конвой находился в 120 милях к юго-западу от мыса Спартивенто (оконечности Сардинии). Основные силы Соединения Н шли чуть впереди и севернее, чтобы находиться между транспортом и вражеским побережьем. Сомервилл, стоявший на мостике «Ринауна», получил первое сообщение о контакте с противником в 10.05, хотя еще не знал, что в море вышли главные силы итальянского флота. В радиограмме говорилось лишь о неких кораблях, но оставалось совершенно неясно, о каких именно. Можно было допустить, что это «Рэмиллис» с сопровождением. Линкор только что вошел в Сицилийский пролив и отразил вялую атаку итальянских эсминцев. Позднее была получена новая радиограмма, которая

немного прояснила ситуацию. Теперь стало понятно, что Соединению Н предстоит встреча как минимум с 2 итальянскими линкорами, входившими в состав одной эскадры, и несколькими тяжелыми крейсерами.

К 10.15 Сомервилл собрал те ограниченные силы, которыми располагал вокруг «Ринауна», оставив с конвоем лишь символический эскорт. «Арк Ройял» получил приказ действовать самостоятельно и поднять в атаку торпедоносцы. Затем адмирал изменил курс так, чтобы как можно быстрее встретиться с «Рэмиллисом», подходящим с востока. Если ему удастся собрать все корабли, то у него будут два линкора, один быстроходный, другой тихоходный, но лишь 1 тяжелый и 4 легких крейсера противостояли бы 6 тяжелым крейсерам. Однако вскоре Сомервилл узнал, что «Рэмиллис» находится уже совсем рядом и быстро приближается. После этого адмирал снизил скорость до 26 узлов и стал ждать развития событий. Сомервилл считал, что защита конвоя гораздо важнее, чем уничтожение итальянской эскадры. Однако позднее он заметил, что эти две цели друг другу не противоречили.

«Каков бы ни был состав вражеского соединения, мне было ясно, что для выполнения поставленной задачи совершенно необходимо показать противнику, что мы настроены решительно, и нужно атаковать его как можно быстрее».

Итальянцы к этому времени тоже собрали свои силы в один кулак. Из донесений разведывательных самолетов Кампиони знал состав обоих британских соединений. Однако вся решительность Кампиони немедленно испарилась, когда он увидел, что британские эскадры вскоре соединятся. Он также понял, что «Арк Ройял» готовит атаку торпедоносцев, и отказался от намерения атаковать англичан. По его собственным словам, Кампиони не собирался атаковать Сомервилла «в условиях, далеко не благоприятных для нас», хотя еще два часа назад итальянский адмирал считал совершенно иначе. Когда расстояние между линкорами Сомервилла сократилось, Кампиони передумал: «Я решил не вступать в бой» [\[79\]](#).

Зато Сомервилл, наоборот, шел прямо навстречу противнику. Он полагал, что в случае боя его перспективы выглядят вполне благоприятными. Торпедоносцы уже готовились атаковать вражеский флот, находящийся прямо за линией горизонта, и команды английских кораблей буквально рвались в бой. На одном из английских эсминцев, находившихся во главе эскадры, которая преследовала повернувшего наутек неприятеля, находился военный корреспондент. Вот каким он увидел «Рэмиллис», пытающийся догнать врага:

«Он был великолепен. Его широкий корпус вспарывал гладь моря, отбрасывая в обе стороны огромные буруны. „Рэмиллис“ напрягал свои старые машины, выжимая из них все, что только можно. Но даже 25 лет назад он не был способен дать более 22 узлов. Мы пролетели мимо него, как ласточка проскакивает мимо орла. Его башни были развернуты в сторону неприятеля, а орудия подняты, словно пытались дотянуться через пустынное море до противника. По всей длине борта поднимались огромные фонтаны брызг. Его кильватерная струя была широкой и буквально кипела, так же, как струи эсминцев. На его грот-мачте уже был поднят стеньговый флаг, огромное белое полотнище трещало на ветру, как жестяное».

В 12.07 эсминцы передали сообщение: «Дым и мачты по пеленгу 0°». Вскоре после этого вдали появился противник, который уходил на большой скорости. Это были итальянские тяжелые крейсера. Через 13 минут они открыли огонь, едва не накрыв «Манчестер». Англичане сразу ответили, но честь первого попадания все-таки принадлежит итальянцам. 203-мм снаряд попал в «Бервик», выведя из строя кормовые башни. Вскоре после этого крейсер получил еще одно попадание, но не прекратил погоню, тем более что кормовые башни пока и не были нужны. Все равно стрелять могли только носовые. Итальянские крейсера поспешно поставили дымовую завесу и укрылись за своими линкорами, когда в бой вступили «Ринаун» и «Рэмиллис».

«„Рэмиллис“ открыл огонь, хотя дистанция до противника все еще была слишком велика. Несмотря на потрясающие усилия машинной команды, он никак не мог догнать итальянцев, поэтому нельзя считать, что он участвовал в бою по-настоящему. „Ринаун“ открыл огонь, и первые же его снаряды легли среди итальянских кораблей, однако и он постепенно отставал. Впрочем, он все равно отстал бы, так как итальянцы имели превосходство в скорости. Вдобавок у „Ринауна“ во время последней фазы погони начались проблемы с подшипниками, и он не мог развить нормальную скорость».

«Ринаун» дал первый залп в 12.24 по крайнему правому из итальянских крейсеров с дистанции 26500 ярдов. Затем по этой же цели были выпущены еще 6 залпов, но итальянец скрылся в дымовой завесе.

«Рэмиллис» в 12.26 дал 2 залпа на предельном угле возвышения орудий, чтобы попытаться нащупать дистанцию. Он сумел развить 20,7 узла, но этого было мало. В течение всего боя он постепенно отставал от «Ринауна», хотя и был готов поддержать адмирала в случае необходимости. Однако итальянцы показали обычное малодушие и не посмели сблизиться для артиллерийской дуэли.

После того как итальянские крейсера пропали из вида, Сомервилл повернул «Ринаун» вправо, чтобы сократить дистанцию до итальянских линкоров, при этом он ненадолго вновь увидел вражеские крейсера. Линейный крейсер дал по ним 2 залпа, но итальянцы опять скрылись. Затем был выполнен еще один поворот вправо, чтобы «Ринаун» смог обстрелять крейсер, находящийся по пеленгу 356°. По нему были даны 8 залпов, но в 12.45 и он укрылся в дымовой завесе.

Пока проводили атаку «Суордфиши», «Ринаун» держался на краю дымовой завесы, пытаясь найти какие-нибудь цели. Вскоре терпение Сомервилла было вознаграждено: на западе мелькнули силуэты 2 больших кораблей. Все 3 орудийные башни быстро развернулись в этом направлении, но, к счастью, корабли были вовремя опознаны. Ими оказались 2 больших французских лайнера, которые занесло в район боя. Огонь так

и не был открыт, поэтому удалось избежать еще одного англофранцузского инцидента.

Так как противник окончательно скрылся, «Ринаун» повернул назад, чтобы соединиться с «Рэмиллисом». Но тут были замечены 2 уходящих итальянских линкора, и в 13.11 линейный крейсер дал пару прощальных залпов. Все снаряды легли недолетами. На самом деле это были крейсера, а не линкоры, которые успели удрать очень далеко. Видя, что расстояние до противника стремительно увеличивается, Сомервилл прекратил погоню и вернулся к конвою.

Как раз в тот момент, когда итальянцы оторвались от преследования, прилетели «Суордфиши». Никаких попаданий они не добились, и итальянские корабли скорость не потеряли. Англичанам удалось добиться только одного попадания в тяжелый крейсер и повредить эсминец, который итальянцы отбуксировали в порт в полузатопленном состоянии. Так как Сомервилл подошел совсем близко к итальянскому побережью и к аэродромам на нем, он предпочел завершить бой, который продолжался 1 час 20 минут.

Как обычно, английская эскадра подверглась удару бомбардировщиков. На этот раз прилетели всего 20 самолетов, половина из которых набросилась на «Арк Ройял». Несколько бомб разорвались рядом с авианосцем, но повреждений он не получил, как, впрочем, и остальные английские корабли. Это не помешало Реджиа Аэронаутика объявить, что попадания получили авианосец, линкор и крейсер. При этом, по сообщениям пилотов, британский линкор потерял ход, и на нем возник большой пожар. Наверное, повторилась история с «Ройял Совереном». Хотя «Рэмиллис» был очень тихоходным, все-таки во время боя он не стоял на месте.

Результаты боя оказались разочаровывающими, но конвой все-таки прошел благополучно. Итальянский флот в очередной раз бежал, а моральный дух англичан был высок, как никогда. Последующее вмешательство Лондона немного рассеяло эйфорию, но адмиралу Сомервиллу удалось отбить и это нападение. Единственное, чего добилось Адмиралтейство — на кораблях Соединения Н теперь к нему стали относиться примерно так же, как к итальянцам<sup>[80]</sup>.

1940 год завершился на триумфальной ноте для британских линкоров. Как заметил один из историков: «До сих

пор британский Средиземноморский флот мог делать буквально все, что угодно».

Супермарина занялась реорганизацией своих командных структур и переформированием флота, а корабли Каннингхэма в это время поддерживали триумфальное наступление Армии Нила. «Барэм» своими тяжелыми орудиями с 9 по 17 декабря поддерживал действия прибрежной эскадры. Примерно в это же время была проведена еще одна большая операция, в которой участвовали одновременно Соединение Н и Средиземноморский флот. Вероятно, это был самый смелый рейд, совершенный к этому времени британским флотом. С 16 по 18 декабря «Уорспайт» и «Вэлиант» прикрывали конвой на Мальту, а потом направились на север, чтобы обстрелять албанский порт Валона. Через него поступала основная масса подкреплений и грузов для итальянской армии, которая сейчас сражалась (а если говорить точнее — отступала) в Греции. Ночью 18/19 декабря к 1.15 оба огромных корабля заняли исходную позицию, причем противник их так и не заметил, хотя они находились всего в 100 милях от главной базы итальянского флота Таранто.

Оба линкора начали обстрел главным калибром без корректировки, ведя перекидной огонь через холмы, достигавшие высоты 2000 футов. «Илластриес» отсутствовал, поэтому стрелять приходилось вслепую. Вероятно, это снизило эффективность обстрела. Каждый из линкоров дал по 14 залпов. В общей сложности они выпустили около 100 снарядов по городу, порту и аэродрому, уничтожив около десятка самолетов. Ошеломленные итальянцы даже не пытались вести ответный огонь. Сделав свое дело, линкоры пошли прочь «по совершенно спокойному, хотя слишком холодному морю, залитому прекрасным лунным сиянием». Единственной реакцией противника стали беспорядочно мечущиеся лучи прожекторов далеко за кормой.

Тем временем «Малайя», совершавшая переход в Гибралтар, проводила на Мальту очередной конвой и 20 декабря в сопровождении 3 эсминцев прошла Сицилийский пролив, по пути уклонившись от атаки итальянской подводной лодки. В тот же день «Ринаун» в составе Соединения Н вышел из Гибралтара в Атлантику, но 24 декабря он встретился с

«Малайей», которая сопровождала на Мальту 2 пустых транспорта.

В это время адмирал Каннингхэм демонстративно привел свой флагман в гавань Ла Валетты для дозаправки. Это значительно подняло дух гарнизона Мальты. Сам Каннингхэм встретился с вице-адмиралом Фордом и губернатором острова. «Для мальтийцев очередной визит флагманского корабля в Гранд Харбор стал чрезвычайным событием, хотя на сей раз он был лишен прежнего лоска: пятнистая маскировочная окраска, пятна ржавчины, обгорелые после недавней стрельбы орудия». К сочельнику обе британские эскадры благополучно вернулись в гавани.

Новый год начался примерно так же, как закончился старый. Британские войска остановились перед Бардией и готовились к штурму этого важнейшего пункта на ливийском побережье, назначенному на 3 января. Чтобы поддержать наступление, 2 января адмирал Каннингхэм вышел в море с «Уорспайтом», «Вэлиантом», «Барэмом» в сопровождении легких сил. «Илластриес» должен был обеспечить истребительное прикрытие кораблей и корректировку огня. Флот должен был обстрелять северный сектор обороны и не позволить находящимся там войскам ударить в тыл наступающим австралийцам. От кораблей требовалась исключительная меткость, так как вокруг зоны обстрела должны были находиться свои части.

С 8.10 до 8.55 линкоры «поливали» указанный район снарядами, весящими без малого тонну каждый. Итальянские береговые батареи отважно отстреливались, но не добились ни одного попадания. Во время визита на Мальту Каннингхэм обнаружил запас 381-мм шрапнельных снарядов, которые были использованы в 1915 году в Дарданеллах против турок. Адмирал решил, что против солдат Муссолини они тоже пригодятся. К несчастью, шрапнели оказались совершенно неэффективны. Шарики внутри снаряда приржавели друг к другу и не разлетались при взрыве. Слишком уж долго провалялись эти шрапнели на складах.

Несмотря на это, огонь линкоров оказал неоценимую поддержку наступающим войскам. Адмирал Каннингхэм писал:



«Особенно эффектно это выглядело с моря — весь берег затянула сплошная пелена дыма и пыли, поднятая разрывами снарядов. На что это было похоже для итальянцев, я не могу даже представить. Но поскольку все передвижения вражеских войск прекратились, стало понятно, что наша задача была выполнена».

5 января остатки гарнизона Бардии капитулировали, англичане взяли 25000 пленных.

Почти сразу после этого началась подготовка операции «Эксесс». В ходе операции планировалось провести быстроходный конвой из Гибралтара на Мальту и в Грецию, а также перебросить на восток несколько легких кораблей. К «Ринауну» присоединилась «Малайя», что уже стало обычным в последнее время. Соединение Н обеспечивало операцию в Западном Средиземноморье. Оно вышло в море 6 января, и вялые атаки итальянских бомбардировщиков не сумели помешать Сомервиллу. Во второй половине дня 9 января конвой и подкрепления были встречены 2 легкими крейсерами из состава сил Каннингхэма, после чего Соединение Н вернулось в Гибралтар.

Средиземноморский флот проводил несколько вспомогательных операций, чтобы обеспечить переход конвоя, хотя Каннингхэм воспользовался случаем, чтобы тоже провести конвои на Мальту и в Грецию. Он вышел в море 7 января с «Уорспайтом», «Вэлиантом», «Илластриесом» и несколькими эсминцами. Отдельно от главных сил действовали несколько крейсерских соединений. «Саутгемптон» и «Глостер» должны были доставить подкрепления на Мальту, а потом сопровождать транспорты, направляющиеся в Грецию. 9 января легкие крейсера должны были соединиться с эскадрой Каннингхэма. В тот же день планировалось вывести несколько пустых транспортов с Мальты. Все шло хорошо до 10 января, когда главные силы флота были атакованы группой пикирующих бомбардировщиков Ju-87 под командованием капитана Хоццеля и майора Эннекеруса. Англичане даже не подозревали, что в Италию были переброшены немецкие самолеты со специальным заданием — нанести удар по Средиземноморскому флоту и спасти итальянские войска в

Африке от окончательного краха<sup>[81]</sup>. Несколько недель немцы упорно тренировались, чтобы добиться максимального результата во время первого же удара.

Эта первая атака немецких пикировщиков была тщательно подготовлена и блестяще выполнена. Сначала в качестве приманки были брошены итальянские торпедоносцы, которые увели за собой авианосные истребители к самой воде. Затем часть пикировщиков атаковала линкоры, чтобы отвлечь на себя огонь самых мощных зенитных батарей. Разумеется, их бомбы были слишком легкими, чтобы потопить линкоры, но своей цели эта атака достигла. «Уорспайт» получил попадание одной бомбой, разрыв которой не причинил практически никаких повреждений, пострадали только правый параван и становой якорь. Рядом с «Вэлиантом» разорвались несколько бомб, и 3 человека были убиты осколками. Главный удар был нанесен по «Илластриесу», и авианосец серьезно пострадал, получив не менее 6 прямых попаданий. От гибели его спасла только бронированная полетная палуба. Несмотря на продолжающиеся атаки, он сумел добраться до Мальты и после временного ремонта вернулся в Александрию, откуда отправился в Соединенные Штаты, чтобы провести там капитальный ремонт в полной безопасности от вражеских атак. Вместо него на Средиземное море через Суэцкий канал был переброшен однотипный авианосец «Формидебл».

На следующий день те же самые пикировщики потопили легкий крейсер «Саутгемптон» и повредили «Глостер». Стало ясно, что с прибытием этих смертоносных самолетов на Средиземноморский театр прежние беззаботные дни закончились.

«Бомбы посыпались на „Илластриес“, словно кто-то швырнул в воду пригоршню гальки. После того как опали всплески, вода еще долго расходилась в разные стороны бурлящими кругами. В этот роковой январский день X авиакорпус не только лишил адмирала Каннингхэма самого ценного из его кораблей. Он добился важной стратегической победы, после которой в Центральное Средиземноморье осмеливались заходить лишь корабли не крупнее крейсера. В ближайшие 2 года ни один линкор или авианосец

союзников не показывался в Сицилийских Узостях. И если кто-нибудь предложил бы линкору сопровождать конвой на Мальту до самого острова, судьба „Илластриеса“ была самым веским аргументом против, оспорить который было невозможно».

Разумеется, все это абсолютно справедливо. Однако более детальный анализ событий показывает, что пикирующий бомбардировщик не может взять достаточное количество бомб, чтобы потопить тяжелый корабль, хотя при атаках флота, не имеющего истребительного прикрытия, он показывает гораздо более высокую точность, чем бомбардировщик горизонтальный. «Илластриес» получил 6 попаданий, и, по немецким оценкам, он должен был затонуть уже после третьей бомбы. И все же авианосец уцелел, хотя и получил тяжелые повреждения, как и множество линкоров в подобных случаях. Мы не станем отрицать отвагу пилотов и далеко идущее стратегическое значение этих атак, однако следует указать, что бомбы в очередной раз показали себя не слишком подходящим оружием для борьбы с линкорами. Горизонтальный бомбардировщик несет достаточно тяжелые бомбы, чтобы вывести из строя любой линкор, однако не может сбросить их достаточно метко. Пикирующий бомбардировщик обладает необходимой меткостью, но несет слишком легкие бомбы, которые не могут причинить роковые повреждения. Военные корабли, начиная с крейсера и более мелкие, оказались крайне уязвимы для атак пикировщиков и понесли огромные потери. Однако линкоры, если мы вспомним, специально строятся, чтобы получать попадания и выдерживать тяжелые удары, не теряя при этом боеспособности.

Именно это требование является основным и оправдывает само существование линкора. Линкор не является идеальным кораблем, он так же уязвим, как и любой другой корабль. Но нельзя отправлять линкоры на слом только потому, что пикирующие бомбардировщики могут поразить их своими бомбами. Да, пикировщик может попасть в линкор, но не может потопить его. А вот крейсера и эсминцы тонут после атак пикировщиков, причем тонут в больших количествах. Но ведь никто не призывает на этом основании отправить их на

слом. Почему-то объектом критики стал только линкор. После тяжелейших повреждений «Илластриеса» никому в голову не пришло вычеркнуть авианосцы из состава флота.

Дэвид Ховарт писал:

«Большие Корабли отразили самую серьезную угрозу, вокруг которой в межвоенный период кипели самые жаркие споры. Ни один линкор не был потоплен авиационными бомбами. За 2 года войны они прошли сквозь тысячи бомбовых атак».

Стефен Роскилл вспоминает, как подействовали эти атаки на адмирала Каннингхэма:

«Январские испытания ничуть не повлияли на решимость Каннингхэма. Уже в начале следующего месяца он снова направился в центральные районы моря».

Эту операцию мы опишем позднее. Сразу после возвращения в Александрию контрадмирал Роулингс 12 января был снова отправлен в море с «Барэмом» и «Иглом», чтобы нанести очередной удар по аэродромам на Додеканезских островах. Однако плохая погода сорвала операцию, и на следующий день «Барэм» вернулся в порт.

Более серьезный инцидент произошел в гавани Александрии. Ночью 31 января эсминец «Грейхаунд» столкнулся с линкором «Уорспайт» и помял ему були. Его пришлось спешно ремонтировать.

Тем временем командир Соединения Н получил из Лондона такой же серьезный выговор, как ранее адмирал Норт, поэтому теперь Сомервилл перешел к более агрессивным действиям. Сначала он попытался разрушить дамбу на реке Тирсо (о. Сардиния), но авианосные самолеты с этим не справились. Во время этой операции, проходившей с 31 января по 4 февраля, «Ринаун» и «Малайя» прикрывали «Арк Ройял». После провала воздушного налета было решено дать возможность линкорам показать, на что они способны. В качестве цели была выбрана итальянская военно-морская база Ливорно, со всех сторон окруженная множеством морских и воздушных баз противника. Английское командование полагало, что в доках Генуи может

ремонтиться «Литторио», который был крайне заманчивой целью. Кроме того, склады Ливорно и Специи представляли хорошую цель для самолетов «Арк Ройяла».

Плохая погода расстроила первую попытку реализовать этот смелый план. Однако 6 февраля 3 тяжелых корабля в сопровождении легкого крейсера «Шеффилд» и 10 эсминцев покинули Гибралтар. Утром 9 февраля, никем не замеченные, они подошли к Генуе. В это время итальянская эскадра, состоящая из линкоров «Витторио Венето», «Джулио Чезаре» и «Андреа Дориа», 3 тяжелых крейсеров и 10 эсминцев, крейсировала к югу от Сардинии, ожидая, что англичане попытаются провести еще один конвой. Противник был совершенно сбит с толку, хотя в какой-то момент два флота разошлись на расстоянии не более 50 миль.

Утром 9 февраля англичане обнаружили, что в Генуэзском заливе нет никаких признаков вражеских кораблей. Море было совершенно спокойным, небо безмятежно голубело, и 2 линкора начали обстрел. Адмирал Сомервилл так описывал это:

«На берегу ни малейшего движения, в море никаких кораблей, кроме наших. Для начала мы подошли на расстояние 10 миль к Генуе, а потом загремели залпы».

Это оказалась действительно «хорошо замаскированная вылазка». Линкоры изрыгали пламя, и обстрел превратился фактически в учебную стрельбу по верфи и портовым сооружениям. Хотя там в это время ремонтировался «Кайо Дуилио», он избежал попаданий. Однако на город и порт обрушились 273 снаряда калибра 381 мм, которые потопили прямо в гавани 5 транспортов и повредили еще несколько. Seriously пострадали завод фирмы «Ансальдо», электростанция, железнодорожная сортировочная станция, а также сооружения верфи. В городе имелись большие разрушения, погибло около 150 человек. Ответный огонь итальянских береговых батарей, которые наконец изволили проснуться, оказался совершенно неэффективным. Старая истина, что линкор не может бороться с береговой артиллерией, была поставлена под вопрос.

Старушка «Малайя» стреляла с особым вкусом. На левом ноке гордо вился флаг Малайской федерации. (Напомним, что этот корабль был подарен Королевскому Флоту Малайской федерацией, и в бою поднимал ее флаг.) Как нетрудно было заметить, этот флаг сильно напоминал флаг пароходной компании «Пенинсьюлар энд Ориэнтал», что дало Сомервиллу повод беззлобно пошутить. В разгар боя он сигналом передал на «Малайю»: «Вы похожи на взбесившийся „Пи энд О“!»

Артиллеристы заранее ознакомились с целями на специально сооруженном макете. Однако аппетит приходит во время еды. Полное отсутствие сопротивления привело к тому, что под огонь попали все заметные объекты на побережье. Сомервилл даже запросил сигналом у своей эскадры: «Кто разбил маяк и зачем?»

Самолеты «Арк Ройяла» поставили мины в Специи, успешно завершив операцию. Это был великолепный пример смелого использования морской мощи, несмотря на превосходство противника в силах. Сомервилл благополучно увел свою эскадру назад, через 2 дня позволив себе нарушить радиомолчание. «Обстрел закончен. По всем отчетам, Генуя получила чертовски хорошую трепку». Это было действительно так. Итальянский флот, который бросился на север, чтобы перехватить Соединение Н, ничего не нашел. Было ли это следствием невезения итальянцев или, наоборот, удачи англичан — вопрос остается открытым. К 11 февраля Соединение Н вернулось в Гибралтар, не получив ни единой царапины.

Обстрел Генуи, проведенный вскоре после обстрела Валоны, резко поднял настроение англичан. И не только англичан. Для оккупированной Европы это тоже была прекрасная новость. Королевский Флот продолжал активные операции, хотя континент лежал под пятой Германии. Позднее Черчилль, выступая по радио, заявил: «Если канонада возле Генуи, прокатившись вдоль побережья и отдавшись эхом в горах, достигла ушей наших французских друзей, погруженных в горе и страдания, она может обрадовать их. Пусть они почувствуют, что их друзья действуют, их друзья рядом, и Британия правит волнами!»

Средиземноморский флот в феврале провел ряд операций, чтобы отвлечь внимание противника от Соединения Н и

прикрыть конвои с войсками, направленные в Грецию и на Крит. 19 марта он вышел в море, чтобы прикрыть конвой на Мальту, и вернулся в Александрию 24 марта. Эти операции не встретили никакого противодействия.

Тем временем назревали великие события. Люфтваффе заявили, что 16 марта немецкие торпедоносцы повредили 2 британских линкора. Это сообщение, насквозь фальшивое, внушило командованию Оси безосновательное чувство уверенности и безопасности. Под давлением немцев итальянцы, наконец, согласились использовать свои тяжелые корабли для атаки конвоев, следующих в Грецию. Они планировали операцию с исключительной осторожностью и согласились на ее проведение только при условии серьезной поддержки Люфтваффе. Однако, когда началась операция, этой самой поддержки итальянцы не дождались.

26 марта адмирал Иакино после долгих колебаний решился выйти в море. Он поднял флаг на линкоре «Витторио Венето». Кроме него, в распоряжении Иакино было мощное соединение, состоящее из 6 тяжелых и 2 легких крейсеров и 13 эсминцев. Все эти корабли собрались на следующий день к югу от Мессинского пролива и двинулись в направлении Крита. Иакино продолжал двигаться к Эгейскому морю до полудня 28 марта. После этого, встревоженный отсутствием обещанных немецких самолетов, Иакино повернул назад, так и не дойдя до намеченного района операции. Это было мудрое решение. Дело в том, что адмирал Каннингхэм от разведки узнал о выходе итальянцев и вечером 27 марта сам вышел из Александрии с главными силами Средиземноморского флота. Он имел линкоры «Уорспайт» (флагман), «Вэлиант» и «Барэм», авианосец «Формидебл» (заменивший «Илластриес») и 9 эсминцев. В море уже находилась эскадра вице-адмирала Придхэм-Уиппела из 4 легких крейсеров и 4 эсминцев. Так было подготовлено генеральное сражение, которое окончательно определило, кто есть кто на Средиземном море. Решающая схватка между британским и итальянским флотами произошла у мыса Матапан<sup>[82]</sup>.

Начало боя мы опишем кратко, так как линкоры в нем не участвовали. Легкие крейсера Придхэм-Уиппела натолкнулись на итальянские тяжелые крейсера и начали с боем отходить. Они навели итальянцев на флот Каннингхэма, после чего уже

итальянские крейсера начали отход навстречу «Витторио Венето». Британские крейсера попали под плотный и меткий огонь итальянцев, но их спасла своевременная атака торпедоносцев, которая привела противника в полное замешательство. Немного позднее английские самолеты добились попаданий в «Витторио Венето» и тяжелый крейсер «Пола». Если линкор, хоть и не без труда, сумел оправиться от удара и повернул обратно в порт, то крейсеру пришлось много хуже. Он был тяжело поврежден и потерял ход. Плохие действия авиаразведки ввели Иакино в заблуждение. Он даже не подозревал, что английские линкоры буквально висят у него на пятках, поэтому он отправил тяжелые крейсера «Зара» и «Фиуме» вместе с 4 эсминцами на помощь «Поле». Это мощное соединение повернуло назад в полной уверенности, что может встретиться только с эсминцами. В действительности же линкоры Каннингхэма быстро шли им навстречу. Противников разделяло не более 50 миль. Выдвинутые вперед британские крейсера радаром обнаружили «Полу», но их донесения породили у Каннингхэма надежду, что потерявший ход корабль является итальянским линкором. Эта радиограмма была получена в 21.00, и противников разделяли уже только 20 миль. Скорость линейного флота была ограничена 20 узлами, так как «Барэм», самый тихоходный из линкоров, не мог дать больше. Каннингхэм предполагал, что его ждет ночной бой с современным линкором, артиллерия которого находится в полной исправности, поэтому он не желал делить свои силы. Британские линкоры в полном мраке приближались к неподвижному крейсеру, имея в качестве символического прикрытия по паре эсминцев на каждом крамболе. Антенны радаров вращались, пронизывая темноту невидимыми лучами.

Британские корабли были выстроены кильватерной колонной: «Уорспайт», «Вэлиант», «Формидебл», «Барэм». В 22.03 «Вэлиант», имевший самый новый радар, обнаружил неподвижный корабль слева по носу на расстоянии 9 миль. Через 6 минут его сообщение подтвердилось. В 6 милях слева по носу стоял большой корабль. Здесь Каннингхэм совершил один из своих потрясающих маневров, повернув на 40° влево на противника. Этот поворот эскадры линкоров на врага, чтобы быстрее увидеть и опознать цель, вместо автоматического отворота от противника во избежание возможной торпедной



атаки, был озарен искрой гения. Каннингхэм плюнул на стандартные инструкции, которые исповедовал флот после Ютландского сражения, и забыл стандартные тактические ходы маневров мирного времени. Это было сделано впервые за много лет. И этот поворот решил судьбу итальянской эскадры. Орудийные башни линкоров развернулись в нужном направлении, артиллеристы были готовы открыть огонь. 20 лет постоянных упорных тренировок и подготовки к ночному бою дали свои плоды. Теперь оставалось лишь собрать жатву.

Совершенно иным было состояние итальянских крейсеров. Они также приближались к неподвижной «Поле», двигаясь встречным курсом. Однако их башни главного калибра стояли по-походному, что с колоссальным изумлением позднее увидели английские наблюдатели. Итальянский флот совершенно не готовился к ночным боям тяжелых кораблей. Единственное, что отрабатывали итальянцы, — ночные атаки эсминцев и их отражение. Поэтому расчеты стояли только у 100-мм установок. Наивно уверенные в своей полной безопасности, «Зара» и «Фиуме» вышли прямо под дула орудий трех британских ветеранов.

Строй итальянской эскадры возглавлял эсминец «Альфиери», за ним следовали тяжелые крейсера «Зара» и «Фиуме», замыкали строй эсминцы «Джиоберти», «Кардуччи», «Ориани». Именно таким был строй итальянской эскадры, когда в 22.20 она была замечена «Вэлиантом». Через 3 минуты противника обнаружил эсминец «Стюарт», а в 22.25 начальник штаба Каннингхэма капитан 2 ранга Эдельстен, находившийся на мостике «Уорспайта», спокойно сообщил, что справа по носу видит 2 больших крейсера и 1 малый, которые пересекают курс линкорам. Все повернулись в ту сторону, забыв про «Полу». И действительно — «они были там». Адмирал Каннингхэм по УКВ немедленно приказал линкорам перестроиться обратно в кильватерную колонну. Огромные башни сразу развернулись в сторону вражеских кораблей, до которых было менее 4000 ярдов. Из КДП невозможно сообщили, что цель обнаружена, и артиллеристы ведут ее. Это было удивительно, так как позднее адмирал Каннингхэм признался, что у него буквально «палец плясал на спусковом крючке».

Эсминцам «Грейхаунд» и «Гриффин», оказавшимся между линкорами и противником, приказали побыстрее убраться

прочь. Авианосец получил приказ укрыться куда-нибудь, потому что в предстоящем артиллерийском бою он мог сыграть только одну роль — большой и неуклюжей мишени для вражеских торпед. Когда «Грейхаунд» умчался, его прожектор нащупал крейсер «Фиуме», шедший третьим в строю, и уперся прямо в него. И как только это произошло, прогремели первые залпы 3 британских линкоров.

В 22.27 дали залп «Уорспайт» и «Вэлиант», почти одновременно осветив цель своими прожекторами. Три башни флагманского линкора были наведены на цель, и первый залп получился потрясающе метким. С дистанции 2900 ярдов 5, а то и все 6 тяжелых снарядов попали прямо в «Фиуме». Через несколько секунд открыли огонь 152-мм орудия, так как дистанция была минимальной. Эффект был просто ужасным. Адмирал Каннингхэм писал:

«Наш прожектор вспыхнул одновременно с первым залпом и обеспечил прекрасное освещение происходящего. Прямо в его луче я увидел 6 наших снарядов, летящие в воздухе. 5 из 6 попали в цель в нескольких футах ниже верхней палубы и взорвались, выбросив столбы ослепительного пламени».

Наблюдатели видели, как башня X итальянского крейсера слетела за борт. Второй залп 381-мм орудий «Уорспайта» последовал сразу за первым. По той же цели дали 3 залпа 152-мм орудия. Шедший за кормой флагмана «Вэлиант» тоже выбрал в качестве мишени «Фиуме» и всадил 4-орудийный залп калибра 381 мм в несчастный корабль. Одновременно он открыл огонь из 114-мм орудий. Лишь потом командир «Вэлианта» обнаружил, что его кормовые башни не могут быть наведены на цель, как, впрочем, и башня X «Уорспайта». Дистанция первого залпа «Вэлианта» равнялась 4000 ярдов.

«Фиуме» быстро превратился в огромный костер. С сильным креном он вывалил из строя и пошел куда-то прочь. Оба головных британских линкора немедленно перенесли огонь на флагман адмирала Каттанео крейсер «Зара». Артиллеристы «Вэлианта» продемонстрировали потрясающий уровень подготовки и меткости. За 3,5 минуты они сумели дать не менее 5 залпов главным калибром по «Заре».

Снова предоставим слово адмирал Каннингхэму:

«Когда „Уорспайт“ перенес огонь на другой крейсер, я стал следить, как „Вэлиант“ разносит свою цель на куски. Его скорость стрельбы потрясла меня. Я никогда не думал, что тяжелые орудия способны на такое... Положение итальянских крейсеров было неопишным. Кто-то видел, как целые башни и массы огромных обломков кувыркались в воздухе и падали в море, поднимая фонтаны брызг. Очень быстро корабли превратились в сплошную массу пламени — от носа до кормы».

Как только «Формидебл» убрался прочь, «Барэм» тоже смог открыть огонь из 381-мм орудий по несчастным итальянцам. Он уже намеревался покончить с неподвижной «Полой», но тут вдруг появились другие цели. Это на время спасло крейсер, так как «Барэм» переключил свое внимание на корабли адмирала Каттанео. Хотя оба прожектора «Барэма» разлетелись вдребезги после первого же залпа, света было более чем достаточно, чтобы артиллеристы могли стрелять даже без их помощи. Как вспоминал старший артиллерист линкора, это были самые великолепные в его жизни ночные стрельбы.

Первый залп «Барэм» дал с дистанции 3100 ярдов по головному итальянскому кораблю — эсминцу «Альфиери». Почти все снаряды попали прямо в цель, через пару секунд эсминец превратился в пылающую руину и выкатился из строя. Затем «Барэм» дал 6 залпов главным калибром и 7 залпов из 152-мм орудий по «Заре». Всего в этот крейсер попало не меньше 40 тяжелых снарядов. Его носовые башни слетели за борт, он получил сильный крен. Мостик и весь корпус были охвачены пламенем, когда он начал валиться на левый борт, одновременно поворачивая в эту же сторону.

Чуть после 22.30 были обнаружены замыкающие строй итальянские эсминцы. «Уорспайт» тут же перенес огонь на первый из них — «Джиоберти». С дистанции 2500 ярдов промахнуться было трудно. В этот момент британские линкоры повернули на 90° вправо все вдруг, чтобы уклониться от торпедной атаки, обстреляв при этом собственный эсминец «Хэйвок». Точно так же лишь чудом спасся «Формидебл».

Огромный авианосец уходил на север, когда его осветили прожектора линкоров. Лишь отличная реакция артиллерийских офицеров избавила его от 152-мм залпа.

В 22.38 линкоры снова легли на первоначальный курс 280°, перестроившись в кильватерную колонну. Немного позднее к ним пристроился авианосец. Все эсминцы были отправлены добивать итальянский флот. Сохранялась надежда, что удастся поймать и линкор. Большие Корабли шли сквозь мрак со скоростью 18 узлов совершенно без всякого прикрытия, беспокойно ожидая рассвета.

Хотя немного позднее крейсер «Пола» отправился вслед за «Зарой», «Фиуме», «Альфиери» и «Джиоберти» на морское дно, адмирал Каннингхэм остался недоволен, так как не уложил рядом с ними итальянский линкор. «Витторио Венето» благополучно вернулся в порт. Тем не менее, это была великолепная победа, причем британский флот не имел никаких потерь. Она в очередной раз подтвердила, что Королевский Флот безоговорочно господствует в Mare Nostrum. Впервые об этом было сказано возле Калабрии, Спартивенто это подтвердил, а Матапан поставил жирную точку. Никогда больше итальянские линкоры не осмеливались встретиться с английскими соединениями, если было известно, что в составе британской эскадры имеется линкор. Отныне и навсегда, если были замечены британские линкоры, итальянцы немедленно поворачивали назад. Линкоры сполна отомстили тем «экспертам», которые перед войной утверждали, что на Средиземном море они не смогут даже показаться.

## **Глава 5.**

# **На просторах Атлантики**

За все годы Первой Мировой войны германский Флот Открытого Моря в действительности так ни разу и не показался в этом самом «открытом море». Несмотря на свое громкое имя и непомерные амбиции своих создателей и адмиралов, самое большое, на что он отважился, — добраться до широты Бергена, расположенного в южной Норвегии. Но к лету 1940 года германские карманные линкоры уже успели побывать в Индийском океане, а линейные крейсера появлялись в зоне патрулирования британских крейсеров к югу от Исландии. Что могло произойти, если бы «Шарнхорст» и «Гнейзенау» сумели прорваться дальше и вышли бы на маршруты следования наших атлантических конвоев — представить нетрудно. Последствия оказались бы ужасными. Немцы вполне могли избежать встречи с кораблями Флота Метрополии, в условиях плохой погоды это не так сложно. И тогда уже ничто не смогло бы предотвратить массовое истребление конвоев, ведь немногочисленные и тихоходные британские линкоры могли прикрыть лишь самые важные из них, тогда как в океане каждый день находилось множество судов.

Разумеется, ни одно из эскортных соединений не было способно отразить нападение линейных крейсеров, ведь эти соединения состояли из старых эсминцев, корветов и других мелких кораблей, главной задачей которых была борьба с подводными лодками. На большинстве эсминцев часть торпедных аппаратов была снята, чтобы увеличить запас глубинных бомб. Иногда эти «эсминцы» вообще оставались без торпед. Поэтому они ничем не могли угрожать тяжелым кораблям. Мелкие эскортные корабли были просто беспомощны перед угрозой атаки рейдеров. Их скорость в лучшем случае составляла 17 узлов, тогда как немецкие линейные крейсера легко могли превысить 30 узлов. Если бы к этой паре присоединились достраивающиеся «Бисмарк» и «Тирпиц», немецкие линкоры превратились бы для Адмиралтейства в постоянную головную боль. Ведь британский флот, состоящий

в основном из устаревших кораблей, был вынужден, напрягая все силы, защищать огромные пространства мирового океана. И новую угрозу ему было просто нечем парировать. Немецкий флот перед войной решил приступить к строительству новых линейных кораблей, и это решение уже начало приносить свои плоды. «Бисмарку» и «Тирпицу» на всей территории огромного Атлантического океана опасаться было совершенно нечего: ни бомбардировщики берегового базирования, ни тяжелые и легкие крейсера, ни допотопные самолеты британской морской авиации не представляли для них угрозы. Единственной силой, которая могла их сдерживать и которая уже была пущена в ход, оставался британский линкор. Ничто другое не могло помешать германским линкорам выйти на морские коммуникации, чтобы сеять там смерть. Хотя британские линкоры, которые встречали немцы, чаще всего были старыми тихоходными кораблями со слабой броней, этого было достаточно, чтобы защитить конвой от нападения.

Потрясающие победы германских армий на континенте дали новому немецкому флоту непревзойденные возможности ведения операций в Атлантике. Новые базы в Норвегии и на атлантическом побережье Франции сделали бесполезной традиционную линию английской блокады, перекрывающую выходы из Северного моря. Отлично налаженная система пополнения припасов в море, взаимодействие с мощным подводным флотом, помощь дальних самолетов-разведчиков еще больше увеличивала преимущества немцев. Оставался лишь один крошечный минус — немецкие линкоры еще не были достроены. Противник не мог реализовать свои многочисленные преимущества лишь потому, что не успел построить осмеянные и «устаревшие» линкоры для действий на атлантических коммуникациях, у него было слишком мало кораблей, чтобы воспользоваться внезапно полученными дивидендами. Тем не менее, немцы имели 2 линейных крейсера, 2 карманных линкора, 2 тяжелых крейсера. Хотя последним не хватало дальности плавания, они все-таки могли участвовать в развернувшемся наступлении на атлантические коммуникации, что заставляло небольшой Флот Метрополии напрягать последние силы. А когда войдут в строй «Бисмарк» и «Тирпиц»...

Однако после первых рейдов карманных линкоров наступила довольно длительная пауза, в ходе которой германские армии покорили континент. Повреждения, полученные германскими тяжелыми кораблями, вынудили их отложить рейды на несколько месяцев, что позволило Адмиралтейству оправиться от неожиданного вступления в войну итальянского флота и сосредоточить корабли в отечественных водах для решения более неотложной и острой проблемы. Ведь над Англией нависла вполне реальная угроза вражеского вторжения. Это привело к новым острым столкновениям между Черчиллем и адмиралом Форбсом относительно диспозиции флота и приоритета задач. Еще больше осложняло ситуацию неопределенное будущее французских линкоров, которые достраивались в портах атлантического побережья. Немецкие танки рвались туда, и эти линкоры вполне могли попасть в руки противника. Позднее премьер-министр решил нанести удар по базам Виши в Северной Африке и в других местах, что привело к временному рассредоточению и без того не слишком мощного британского линейного флота. Положение спасли быстрые победы Каннингхэма, которые парализовали итальянский флот, и то, что немецкие линкоры еще не были достроены. Давайте рассмотрим все эти проблемы в порядке очередности.

Следует напомнить, как много значения придавало Адмиралтейство скорейшей достройке новых французских линкоров «Жан Бар» и «Ришелье», которая позволила бы компенсировать задержки достройки «Кинг Георга V» и «Принс оф Уэлса». Французы охотно откликнулись на призыв Адмиралтейства. Хотя к июню 1940 года ни один из этих гигантов не был достроен, оба они уже могли выйти в море из Бреста и Сен-Назера, где они находились. Ирония судьбы заключалась в том, что после поражения Франции их высокая степень готовности неожиданно обратилась против союзников. Они могли переменить хозяев, и тогда преимущество Оси в линкорах после достройки «Бисмарка» и «Тирпица» стало бы подавляющим. Противник имел бы 2 новейших немецких линкора, 2 линкора Виши и 4 новых итальянских линкора против 2 линкоров типа «Кинг Георг V», каждый из которых был слабее любого из линкоров противника. Поэтому не удивительно, что Черчилль и его кабинет считали

необходимым принять любые меры, чтобы «Жан Бар» и «Ришелье» либо были переведены в безопасные порты, либо уничтожены.

К счастью, в это время отношение Дарлана к Англии было вежливо-враждебным. Никто не говорил французам, что они могут или что они должны сделать с их флотом. Французы были разбиты, но не раздавлены, и верфи предпринимали титанические усилия, чтобы корабли смогли выйти в море. Их работа увенчалась успехом.

Когда 18 июня Александер и Паунд встречались с Дарланом, французский адмирал показал, что готов сотрудничать с англичанами. Он обещал, что, пока не будет подписано перемирие между Францией и Германией, его флот будет сражаться до конца, а в дальнейшем «постарается прорваться в дружеские порты или будет уничтожен». Дарлан добавил, что для «Жана Бара» это наиболее вероятно, так как, если он не выйдет из Сен-Назера до 20 июня, величина прилива не позволит сделать это еще в течение месяца. В этом случае линкор будет уничтожен, чтобы немцы не сумели захватить его, и уже готов соответствующий план. «Ришелье», находящийся в Бордо, расположен более удачно и уже сегодня должен отправиться в Дакар, где будет находиться в полной безопасности. Дарлан пошел еще дальше. Он рекомендовал достроить «Ришелье» в Соединенных Штатах, где нет угрозы немецких бомбардировщиков, чтобы линкор мог войти в состав флота союзников. Так в конце концов и вышло, хотя далеко не сразу.

«Ришелье», который только что завершил испытания, спешно вышел в море 18 июня и благополучно прибыл в Дакар 5 дней спустя. «Жан Бар» готовился последовать за ним. Адмиралтейство знало о нравственных колебаниях Дарлана и всерьез опасалось, что он изменит свое решение. Поэтому вице-адмирал Т.Дж. Хэллетт отправился в Сен-Назер на эсминце «Вэнкуишер», чтобы проследить за выполнением обещаний. Туда же были отправлены буксиры, чтобы помочь французам вывести из дока огромный корабль, причем они едва не опоздали. Энтони Хекстолл-Смит так описывает драматическую сцену спасения корабля:



«Один котел был готов уже 11 июня, но лишь 2 из 4 винтов „Жана Бара“ были установлены на валы. Так как подготовка турбин и редукторов еще не была завершена, винты пока не сделали ни одного оборота.

В 3.30 вся команда была вызвана к шпилью вращать его, так как из-за отсутствия электричества лебедки стояли. Окруженный буксирами, исполинский корабль медленно сдвинулся с места. Дюйм за дюймом, фут за футом, буксиры с огромным трудом постепенно вытащили его из дока.

Но здесь из-за темноты линкор проскочил мимо буя на входе на узкий фарватер, и сел на мель.

Потребовались 6 буксиров, включая присланные вице-адмиралом Хэллеттом, чтобы через полчаса стащить линкор с мели. К этому времени небо на востоке уже начало светлеть.

В 4.40 „Жан Бар“ вышел к устью Луары, и капитан 1 ранга Ронарк начал с тревогой посматривать вверх, ожидая прибытия эскадрильи „Моранов“, которые должны были прикрывать корабль. Вместо них на фоне утренней зари появились немецкие пикировщики, которые устремились прямо на корабль»<sup>[83]</sup>.

«Жан Бар» отбил атаки немецких пикировщиков и с помощью присланных англичанами буксиров вышел из устья. Он заправился в море с танкеров, и все это время «Вэнкуишер» находился рядом. 22 июня линкор прибыл в марокканский порт Касабланка, находившийся в руках французов.

До сих пор французский флот сражался с противником решительно и отважно. Хотя тяжелые корабли в основном старались спастись, в Шербуре по крайней мере один французский линкор наконец открыл огонь по немцам. Адмирал Абриаль включил древний «Курбе» в систему обороны порта, и ветеран обстреливал приближающиеся танковые колонны Роммеля. К сожалению, это был единственный случай участия французских линкоров в боях.

3 июля британский флот начал выполнение операции «Катапульта», целью которой был захват кораблей Виши или их уничтожение. В это время лишь 2 французских линкора находились в британских портах. «Курбе» стоял в Портсмуте, а

«Париж» — в Плимуте, и оба они были захвачены без потерь. Эти старые корабли провели войну в глубоком тылу, их использовали либо в роли плавучих баз, либо в роли кораблей ПВО. Они вышли в море лишь один раз, чтобы вернуться во Францию. При этом «Курбе» вошел в число совершенно устаревших кораблей, использованных для сооружения искусственных гаваней «Малберри», которые позволили наладить снабжение армий союзников на континенте.

7 июля «Ришелье» был в первый раз атакован союзниками. Небольшое оперативное соединение, состоящее из маленького авианосца «Гермес» и кораблей сопровождения, прибыло к Дакару и предъявило французам те же требования, что и в Мерс-эль-Кебире. И точно так же они были отвергнуты. Тогда крошечный катер с «Гермеса» пробрался в гавань и сбросил 4 глубинные бомбы под кормой «Ришелье», чтобы уничтожить его рули. Попытка провалилась, так как из-за мелководья бомбы не взорвались. Однако потом линкор был атакован торпедоносцами «Суордфиш», и от взрыва торпед бомбы все-таки сдетонировали. Ремонт занял целый год, но, к сожалению, вооружение линкора не пострадало, и вскоре «Ришелье» сумел отомстить за это нападение.

«Жан Бар», находящийся в Касабланке, должна была постигнуть та же участь, причем удар должно было нанести Соединение Н. Однако атака была отменена, когда англичане вспомнили, что вооружение на линкоре так и не было установлено. Поэтому в обозримом будущем «Жан Бар» не представлял никакой угрозы. Эсминец «Уотчмэн», который вел наблюдение за портом, был отозван<sup>[84]</sup>. Однако позднее линкор все-таки пострадал от рук союзников, хотя удар ему нанес американский линкор, а не британский.

Когда эти события остались в прошлом, Королевский Флот смог вернуться к решению более насущных задач. Это, прежде всего, подготовка к отражению немецкого вторжения, которое тогда казалось неизбежным<sup>[85]</sup>.

Хотя Франция еще изображала сопротивление, Адмиралтейство начало готовиться к самому худшему. 17 марта было выдвинуто предложение перебросить главные силы Флота Метрополии в Портсмут. Адмирал Форбс считал это совершенно неправильным и прямо об этом заявил. Разгорелся жаркий спор относительно наилучшего способа использования

британских линкоров. Тем временем над островом сгустились мрачные тучи. Как отметил Стефен Роскилл, эту проблему не раз обсуждали в прошлом, но споры носили теоретический характер, и впервые угроза вторжения стала реальностью. Вдобавок приходилось считаться с таким фактором, как немецкая авиация.

Вице-адмирал Хезлет отмечает, что в Норвегии Флот Метрополии потерпел поражение, столкнувшись всего лишь с одним немецким воздушным флотом, а любое вторжение прикрывали бы не менее 4 таких воздушных армий. Он стремится показать, что задача англичан была невыполнимой. Однако при этом Хезлет полностью игнорирует тот факт, что британские корабли оказались бы в гуще медленно ползущих войсковых конвоев противника, что в определенной мере гарантировало бы им безопасность, так как немецкие летчики боялись бы уничтожить свои собственные суда. Кроме того, Великобритания имела примерно 1500 военных кораблей размерами от эсминца и меньше. Вся эта мощь могла быть немедленно брошена в бой, даже если бы Люфтваффе сумели разгромить Королевские ВВС в ходе Битвы за Англию. Немецкие конвои были бы полностью уничтожены в ходе ожесточенных боев на предельно малой дистанции, помогали бы им Люфтваффе или нет. Разумеется, потери британского флота оказались бы крайне высокими. Ведь после того как немецкие десантные суда будут отправлены на дно, у Люфтваффе будут полностью развязаны руки, но ведь силы вторжения в этом случае были бы полностью истреблены! 150000 отборных немецких солдат будут утоплены, а огромная масса десантных судов, которую немцы собрали ценой нечеловеческих усилий, просто исчезнет. После такого разгрома вряд ли немцы осмелились бы повторить эксперимент, даже если бы сумели построить новый флот. Люфтваффе могли бы с удовлетворением констатировать потопление 20 или 30 эсминцев, множества катеров, однако это не компенсировало бы провал вторжения.

Давайте, пойдем немного дальше и предположим, что КВВС действительно полностью уничтожены, хотя эта возможность практически исключена. Давайте предположим, что после тяжелейших боев в Ла-Манше половина немецких десантных барж все-таки сумела прорваться. Количество высаженных

немецких войск позволило им зацепиться за берег и создать плацдарм. И как они будут получать снабжение, не говоря уже о подкреплениях? Даже если все британские корабли, противостоявшие немцам, будут утоплены, в распоряжении Адмиралтейства остается совершенно нетронутый Флот Метрополии, по крайней мере 40 эсминцев и множество других кораблей, которые тоже можно бросить в бой. Если бы немцы имели хоть какие-то корабли, чтобы прикрыть перевозки через Ла-Манш, они могли хотя бы надеяться на успех. Но после боев в Норвегии немецкий флот перестал существовать как организованная боевая сила. У противника остались одни подводные лодки<sup>[86]</sup>.

Премьер-министр верил, что Королевские ВВС выстоят в неравной борьбе, и предпринимал все усилия, чтобы подготовиться к отражению немецких десантов. При этом он был твердо убежден, что Королевский Флот, как и раньше, станет щитом Британии.

«Морская мощь, если ее правильно использовать, — чудесная вещь. Перевозка армии через море в присутствии превосходящих сил флота — почти невозможное дело».

Один из историков, писавший в те дни, когда немцы были готовы нанести последний сокрушительный удар (или казалось, были готовы), не потерял веры в британский флот и сделал совершенно правильное предсказание:

«Поэтому следует уверенно сказать, что в настоящее время сочетание морской и воздушной мощи обеспечивает более надежную защиту от вражеского морского вторжения, чем было ранее. Это особенно важно подчеркнуть, потому что автору в последние годы довольно часто приходилось слышать от гражданских лиц, что если немцы сумеют разгромить Францию, они сумеют также тем или иным способом высадиться в Англии. До тех пор, пока мы сохраняем господство на море и относительно сильны в воздухе, над такими высказываниями можно только смеяться».

Черчилль придерживался такого же мнения. В ответ на запрос в парламенте, как планируется вести оборону Лондона, он ответил с характерным апломбом:

«Вы можете быть совершенно уверены, что мы будем сражаться на каждой улице Лондона и его пригородов. Это будет прощальный визит армии вторжения, даже если предположить, что она сумеет забраться так далеко. Однако мы надеемся утопить большинство из них в морской воде».

Подобные запросы были характерными для того времени. Хотя Великобритания все еще обладала крупнейшим в мире флотом, большая часть населения и даже члены парламента не желали этого видеть. Естественный инстинкт держать оборону на море и не позволить вражеским солдатам даже ступить на твой берег, — в 1940 году был почти утрачен большинством англичан. К счастью, премьер-министр обладал им в полной мере, и мы располагали флотом, способным организовать такую оборону. Большим несчастьем для Великобритании является то, что в последние три десятилетия мы почти полностью потеряли и первое, и второе.

К сожалению, ни правительство, ни Адмиралтейство не подозревали, что в этот момент практически все германские тяжелые корабли стояли в ремонте. Британские адмиралы всерьез полагали, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» вместе с тяжелыми крейсерами могут быть использованы в качестве отвлекающего соединения, чтобы удержать наши линкоры в Северном море, подальше от Ла-Манша, когда начнется высадка. Именно эта перспектива заставляла адмирала Форбса упорно держать свои линкоры на севере. Он согласился отправить на юг значительную часть своих легких сил (легкие крейсера и эсминцы), чтобы помочь кораблям, которые будут бороться с флотом вторжения, хотя их дислокация и сроки пребывания в южных портах стали причиной новых споров. Однако окончательное решение относительно диспозиции тяжелых кораблей было принято довольно быстро.

После того как провалилось предложение перевести Флот Метрополии в Портсмут, Адмиралтейство выдвинуло идею направить один или два линкора в Ливерпуль, хотя адмирал

Форбс уже согласился перебросить свои главные силы в Розайт, когда станет ясно, что немецкий флот вышел в море для поддержки вторжения. Но второе предложение Адмиралтейства постигла та же участь, что и первое. Адмирал Форбс продолжал держать свои линкоры в полной готовности, но в Скапа Флоу. Так как в первую военную зиму Форбс не сумел перехватить немецкие линейные крейсера, совершившие вылазку в Северную Атлантику, он получил кличку «Ошибающийся Чарли», хотя так могли говорить лишь те, кто не представлял всей сложности проблемы. За свою решительную защиту того, что он считал правильным образом действий в это трудное время, Форбс заслуживал более уважительного отношения. Время подтвердило, что он абсолютно верно оценивал стратегическую ситуацию.

Необходимость перебросить подкрепления на Средиземное море привела к дальнейшему разделению и без того небольших сил Флота Метрополии. Форбс все-таки надеялся, что в середине июля он получит линкоры «Нельсон» и «Барэм», после того как они завершат ремонт полученных ранее повреждений<sup>[87]</sup>. Новые линкоры в составе флота не могли появиться ранее середины октября, когда должен был войти в строй «Кинг Георг V». Однако на самом деле все пошло не так, как ожидалось, и «Барэм» в течение лета не был передан адмиралу Форбсу.

Старые линкоры внесли свой вклад в укрепление обороны берегов Ла-Манша, два 343-мм орудия разоруженного «Айрон Дьюка», установленные на железнодорожных платформах, были переброшены в этот район. Четыре 140-мм орудия, снятые с «Худа», также разместили на южном побережье Англии. Линкор «Ривендж» был отправлен на юг — в Плимут, а потом в Портсмут, чтобы поддержать действия легких сил огнем тяжелых орудий. Туда же был переброшен «фальшивый» линкор «Центурион». Вскоре «Ривендж» вступил в бой.

13 сентября линкор вышел в море в сопровождении кораблей 5-й флотилии эсминцев. Его целью было захваченное противником побережье Франции, а точнее — собранные в Шербуре десантные баржи. В полной темноте «Ривендж» в окружении эсминцев пересек пролив<sup>[88]</sup>. Англичане добились абсолютной внезапности. Капитан 2 ранга Пагсли (позднее — контр-адмирал) так описал происходящее:

«Британские корабли до сих пор оставались незамеченными. Их штурмана брали пеленги по вспышкам орудийных выстрелов и разрывам бомб и наносили их на карты. Это позволило точно определить свое место.

Мы шли кильватерной колонной, линкор находился в середине. Мы повернули, чтобы лечь на боевой курс, и приготовились открыть огонь. Когда мы получили этот приказ, то увидели, как тусклый черный силуэт у нас за кормой — это был „Ривендж“ — внезапно выбросил ослепительные столбы пламени из своих 15-дюймовых орудий. Через несколько секунд до нас долетели грохот и ударная волна. Затем послышался затихающий вой огромных снарядов, весящих почти тонну каждый, которые умчались в сторону берега.

Это было потрясающее зрелище. Сегодня, в эпоху атомных бомб, все это кажется жалким и устаревшим, точно так же, какими нам казались в тот день залпы кораблей Нельсона. Но все в мире относительно, и в ту темную сентябрьскую ночь спектакль был впечатляющим».

В тот же день паника достигла максимума, вторжение ожидалось с минуты на минуту, так как начались интенсивные воздушные налеты. Адмирал Форбс вышел из Скапа Флоу, имея с собой «Худ», «Нельсон», «Родней», 2 крейсера и 8 эсминцев. Эскадра передвинулась в Розайт, чтобы парировать угрозу. Но ничего не произошло. В действительности уже на следующий день адмирал Редер объяснил, что высадку десанта следует, как минимум, отложить, так как дела идут совсем иначе, чем ожидалось. Но для немцев благоприятная ситуация так и не сложилась.

И тут произошла переориентация интересов Гитлера. Он, в принципе, никогда не желал полного разгрома Великобритании, его злейшим врагом оставался Сталин, хотя в этот момент он был верным и полезным союзником. Теперь всерьез и надолго основным врагом тирана Гитлера становится другой такой же тиран. Против Сталина Гитлер мог начать сухопутную кампанию, а на суше он чувствовал себя вполне уверенно. Зато попытка напасть на Великобританию

вынуждала Гитлера пересечь море, которое он не контролировал вообще, под небесами, которые он не контролировал полностью. Такая перспектива ему совершенно не улыбалась. И кризис миновал<sup>[89]</sup>.

Однако еще до сентября на плечи измученного Королевского Флота рухнул новый груз: ему пришлось решать проблему флота Виши. Споры и раздоры привели к торопливо и плохо подготовленному рейду на Дакар, начатому под давлением Черчилля, хотя в это время имелась масса более важных и неотложных дел. Историю этого мероприятия детально описал профессор Мардер в своей книге «Операция „Менейс“», поэтому автор не будет повторять уже сказанное. Достаточно упомянуть, что эта экспедиция, названная операцией «Менейс», имела целью мирную высадку войск Свободной Франции под командованием властного и высокомерного генерала де Голля в порту Дакар, принадлежащем Виши. Он находился на территории Сенегала во Французской Западной Африке. Он имел огромное стратегическое значение, и оккупация этого порта должна была стать первым шагом по бескровному возвращению французской колониальной империи на сторону союзников. Обеспечивал эту экспедицию Королевский Флот, хотя все надеялись, что до начала военных действий не дойдет. Впрочем, в случае необходимости предполагалось ограниченное использование силы, и английские корабли должны были сопровождать транспорты с солдатами де Голля и обстрелять французские позиции, чтобы помочь колониальным властям Виши сделать правильный выбор. Для этого в Гибралтаре из кораблей Соединения Н и Флота Метрополии 29 августа было сформировано Соединение М, командовать которым было поручено вице-адмиралу Дж.Г.Д. Каннингхэму. Через 2 дня военные корабли из Скапа Флоу, Ливерпуля и Клайда вышли в море, чтобы 13 сентября встретиться с кораблями, вышедшими из Гибралтара.

Самыми важными кораблями эскадры Каннингхэма являлись линкоры «Барэм» и «Резолюшн», авианосец «Арк Ройял», тяжелые крейсера «Девоншир» и «Камберленд», новейший легкий крейсер «Фиджи», которые сопровождали 4 новых эсминца из состава Флота Метрополии («Инглфилд», «Эхо», «Эклипс» и «Эскапейд» и 6 — из состава Соединения Н



(«Фолкнер», «Форсайт», «Форестер», «Форчюн», «Фьюри» и «Грейхаунд»). Все эти эсминцы были не старше 5 лет. Учитывая общую нехватку кораблей этого класса, небольшое количество оставшихся у Адмиралтейства линкоров и авианосцев, это соединение представляло собой заметную часть британского флота, отправленную за тридевять морей. Точно так же оказалось, что большая часть десанта состоит из британских войск.

Однако у этой эскадры не было никаких шансов занять Дакар мирным путем. Правительство Виши прочно удерживало этот район, а события в Мерс-эль-Кебире и английская блокада Франции не способствовали улучшению отношения к англичанам. Надежда, что появившаяся на горизонте мощная эскадра убедит гарнизон в бессмысленности сопротивления, была необоснованной, хотя Черчилль искренне в это верил, рисуя себе фантастические картины. Когда эскадра подошла к Дакару, все вокруг было затянуто густым туманом, характерным для этой части побережья Западной Африки. Этот туман на море и в мозгах спутал все карты.

Впрочем, был еще один фактор, который помог вишистам развеять все надежды англичан и голлистов. В Дакаре имелась довольно мощная береговая артиллерия: 9 орудий калибра 240 мм, 4 орудия 152 мм, 4 орудия 138 мм и 6 более мелких. Их обслуживали туземцы под командованием французских офицеров. Но, кроме того, в гавани под прикрытием стоял линкор «Ришелье». Он не мог двигаться в результате полученных ранее повреждений, однако его артиллерия представляла собой грозную силу. Номинально линкор был вооружен 8 орудиями калибра 381 мм и 15 орудиями 152 мм. В действительности, хотя орудия были установлены, стрелять они не могли. В момент прибытия англичан могли действовать только 2 орудия второй башни ГК и одна 152-мм башня. В порту также находились подводные лодки «Аякс», «Бевезьер» и «Персей», которые представляли значительную опасность, так как Соединению М явно не хватало эсминцев.

Черчилль не забыл о существовании «Ришелье», но смотрел на него, как на добавочный приз, если операция будет разворачиваться так, как ему хотелось<sup>[90]</sup>.

Вдобавок вишисты имели 2 легких крейсера и 3 лидера, прорвавшиеся через Гибралтарский пролив, что было описано в

предыдущей главе. Оказалось, что после короткой остановки в Касабланке они направились в Дакар, чтобы поддержать престиж Виши после захвата Чада силами Свободной Франции. Вишисты не подозревали об отправке Соединения М к Дакару и своевременное прибытие туда крейсеров оказалось просто совпадением. В Лондоне, разумеется, решили, что произошло самое худшее, и Виши имеет всю информацию о плане операции «Менейс», поэтому в Дакар направлены корабли с хорошо подготовленными артиллеристами, чтобы усилить береговую оборону. Меткая стрельба и высокий дух туземных солдат впоследствии усилили эти подозрения.

Так как «Ринаун» вместе с эсминцами вышел в море слишком поздно, чтобы перехватить французские корабли, которые успели укрыться в Касабланке, англичане отправили несколько крейсерских соединений, чтобы помешать французам следовать дальше. Тяжелые крейсера «Австралия», «Камберленд» и «Корнуолл» вместе с легким крейсером «Дели» были направлены для усиления флота Каннингхэма. «Фиджи» 1 сентября был торпедирован и поврежден подводной лодкой U-32, после чего простоял в ремонте более 5 месяцев. Несмотря на многочисленные угрожающие жесты и позы, англичане не сумели помешать большинству французских кораблей благополучно прибыть в Дакар. Ведь стрелять англичане не стали, а это было единственным эффективным способом задержать французов. В результате оборону порта усилили легкие крейсера «Жорж Лейг» и «Монкальм», а также эсминцы «Л'Одасье», «Фантаск» и «Ле Мален», каждый из которых был значительно сильнее любого из британских эсминцев<sup>[91]</sup>.

Вообще, операция «Менейс» была обречена на провал с самого начала. Нерешительность и колебания, проявленные командованием, только усугубили недостатки плана, а понесенные потери лишь укрепили уверенность Виши.

После того как мирные предложения де Голля утром 23 сентября были в резкой форме отвергнуты, командование решило, что пушки линкоров должны убедить французов в бесполезности сопротивления. Поэтому около 9.00 тяжелые корабли вошли в полосу тумана. 381-мм орудия британских линкоров по дальности стрельбы превосходили французские орудия, но это преимущество было сведено на нет туманом.

Лишь на дистанции около 9000 ярдов адмирал Каннингхэм развернул эскадру, причем его линкоры оказались под спорадическим огнем фортов и «Ришелье».

Только в 11.04 британские корабли открыли ответный огонь. В ходе получасового боя «Барэм» и «Резолюшн» выпустили более сотни 381-мм снарядов по береговым батареям и французскому линкору. Их цели практически никаких повреждений не получили. После этого Каннингхэм прервал бой и отошел, но не потому, что понял бессмысленность обстрела, а потому, что помнил приказ: не применять силы сверх необходимого. Зато французские артиллеристы полностью воспользовались предоставленным им преимуществом и всадили 240-мм снаряд в тяжелый крейсер «Камберленд». На крейсере было серьезно повреждено машинное отделение и уничтожен главный распределитель. Скорость «Камберленда» упала до 10 узлов, и крейсер пополз в Батерст на ремонт. Снаряд пробил борт «Камберленда» выше броневых поясов, и крейсер вышел из строя менее чем через полчаса после начала боя. Но и это было не все. Подводные лодки «Аякс» и «Персей» попытались атаковать британские корабли. Эсминцы «Инглфилд» и «Форсайт», преследуя их, подошли к берегу слишком близко и были повреждены огнем батарей.

«Персей» был обстрелян 152-мм орудиями «Барэма» и получил прямое попадание. После этого эсминцы без труда добились поврежденную лодку. Кроме того, линкоры добились еще одного попадания: 381-мм снаряд повредил сухогруз «Портос». Несмотря на отвратительную стрельбу главного калибра, уничтожение «Персея» показало, чего можно добиться, если видимость улучшится. Следует особо отметить артиллеристов «Барэма» еще и потому, что линкор участвовал в операции, только-только выйдя из ремонта. Вместо обычного в таких случаях учебного плавания, которое позволяет обучить экипаж, «Барэм» был сразу брошен в бой.

Так или иначе, но начало операции получилось неудачным. Во второй половине дня войска Свободной Франции попытались под прикрытием тумана высадиться на берег, но были отогнаны. Эскадра отошла в море, испытывая некоторое разочарование.

24 сентября Соединение М снова подошло к Дакару, после того как командующий силами Виши отверг ультиматум. Туман все еще сохранялся, хотя видимость была лучше, чем накануне. Однако дымка была достаточно плотной, чтобы снова вынудить линкоры подойти ближе к берегу. Оставалась надежда, что самолеты «Арк Ройяла» атакуют цели одновременно с обстрелом с моря. Пикирующие бомбардировщики «Скуа» были подняты в воздух, вооруженные 500-фн полубронебойными бомбами. Они должны были попытаться вывести из строя единственную действующую башню «Ришелье». Эти атаки тоже были расстроены плохой погодой, и «Скуа» сумели сообщить лишь о 2 разрывах рядом с линкором. Новая атака, которую провели «Суордфиши» с 250-фн бомбами, точно так же не имела успеха. Мардер правильно пишет:

«Никто не мог и надеяться, что 250-фн полубронебойные бомбы британских самолетов будут иметь хоть какой-то эффект против тяжело бронированного линкора (пояс — 330 мм, палубы — до 170 мм). „С таким же успехом мы могли швыряться кирпичами!“ — с горечью заметил командир эскадрильи капитан-лейтенант Джонстон. Можно предположить, что целью этой атаки было временно вывести корабль из строя, повредив системы управления — мостики, антенны и так далее».

Если цель воздушной атаки действительно была такой, она имела определенные шансы на успех. В противном случае все это не имело никакого смысла вообще.

Тем временем подводные лодки Виши снова вышли в море, чтобы атаковать британские линкоры. Их первая попытка была сорвана эсминцем «Форчюн», который установил гидроакустический контакт, немедленно известил эскадру и сбросил одну глубинную бомбу, чтобы загнать лодку в глубину. Но эта бомба была сброшена с невероятной точностью. Через несколько секунд в облаке пузырей на поверхность вылетела подводная лодка «Аякс», поднявшая белый флаг. Англичане тут же взяли ее на abordаж, сняли экипаж и затопили лодку.

Затем «Форчюн» сбросил серию глубинных бомб, чтобы полностью разрушить корпус «Аякса».

Возвращаясь на соединение с эскадрой, «Форчюн» попал под плотный и меткий огонь французского крейсера, на который он мог ответить лишь из своих 120-мм орудий, что было совершенно бесполезно. Положение эсминца стало критическим, так как ни один из британских кораблей не видел происходящего сквозь дымку. Вражеские снаряды несколько раз накрыли «Форчюн». Однако эсминец успел приблизиться к линкорам, и наконец тяжелые корабли смогли вступить за него. Командир эсминца так рассказал об этом:

«Крейсер уверенно догонял нас, когда был замечен с линкора „Резолюшн“. Башни главного калибра линкора быстро развернулись, и „Резолюшн“ дал залп, окутавшись облаком дыма от сгоревшего кордита. Над морем прокатился раскат грома. Крейсер не стал долго размышлять и немедленно отошел на полном ходу, что было вполне разумно. Для нас „Резолюшн“ в этот момент стал самым лучшим другом».

Второй обстрел порта продолжался немногим дольше первого, и его результаты были такими же мизерными. Французские батареи открыли огонь в 9.35, 2 британских линкора и 2 тяжелых крейсера ответили немедленно. Сначала оба линкора стреляли по «Ришелье», и он получил попадание осколками 381-мм снаряда, которые пробили корпус выше ватерлинии, хотя никаких серьезных повреждений «Ришелье» не получил. Через 10 минут на «Резолюшне» отказал механизм поворота КДП, после чего эффективность огня линкора резко упала. «Резолюшн» перенес огонь на батарею мыса Манюэль, но не сумел подавить ее. Действия самолетов-корректировщиков были неудовлетворительными. Густая дымка и так мешала стрельбе, а тут еще французский лидер поставил дымовую завесу, которая окончательно скрыла цели. Хотя было выпущено более 100 снарядов, не удалось добиться ни одного попадания ни в торговые суда, которыми была забита гавань (более 50 штук!), ни в батареи. Ответный огонь французов был таким же неточным. Единственные повреждения «Ришелье» получил, когда разорвалось одно из

его собственных орудий. После некоторого перерыва он возобновил стрельбу, но не добился ни одного попадания в британские корабли, которые маневрировали на расстоянии от 13600 до 15000 ярдов от гавани.

В 10.24 Каннингхэм снова прервал бой и отошел, чтобы оценить ситуацию. Она выглядела не слишком хорошо. Две попытки обстрела лишь укрепили решимость вишистов сопротивляться и подняли их дух. В 13.00 британские линкоры снова повернули, чтобы возобновить дуэль, и в 13.05 открыли огонь с дистанции 17000 ярдов. «Резолюшн» обстреливал батарею в Горэ, а «Барэм» снова открыл огонь по «Ришелье». Тяжелые крейсера в бою не участвовали. И опять бой вышел коротким, так как дымовые завесы полностью закрыли цели уже через несколько минут, поэтому линкоры не сумели добиться ни одного попадания.

Зато, в отличие от англичан «Ришелье», и береговые батареи показали себя с лучшей стороны. Хотя французский линкор тоже не добился ни единого попадания, более мелкие орудия фортов причинили англичанам много беспокойства. «Барэм» получил не меньше 4 попаданий снарядами калибра 240 и 152 мм. Хотя они были слишком малы, чтобы ранить линкор, гордость моряков они ранили серьезно. «Резолюшн» несколько раз попадал под накрытие, но обошлось без потерь. В 13.26 Каннингхэм решил, что с него хватит унижений, и опять отошел. Вишисты ликовали, и это было оправдано. У английских командиров не достало силы духа высадить крупный десант и провести решительный штурм города, хотя, может быть, им было запрещено вести серьезные бои, как это было в Мерс-эль-Кебуре. Черчилль радировал своим командирам: «Прекратить бестолочь». Именно так и следовало назвать беспорядочный обстрел, в ходе которого было впустую выкинуто еще две сотни тяжелых снарядов, хотя хаотичные атаки французской авиации тоже не заслуживали иного определения.

Вечером на борту «Барэма» состоялось совещание, в котором участвовали де Голль, Каннингхэм и генерал Ирвин. Все дружно согласились, что операцию следует прекратить, так как никто не собирается встречать де Голля как освободителя после того, что произошло, а англичане не могут в сложившейся ситуации применить всю силу. Де Голль

вернулся на свой штабной корабль и сообщил эту новость своим командирам. Однако совершенно неточные донесения пилотов «Арк Ройяла» заставили британских командиров неожиданно изменить свое мнение. Они решили на следующий день совершить еще одну попытку — к изумлению де Голля и радости Черчилля. Утром 25 сентября можно было подумать, что это решение оказалось разумным. Погода, наконец, улучшилась, туман и дымка рассеялись, и видимость была отличной. Наконец британские линкоры могли использовать свои дальнобойные орудия, чтобы подавить упорное и отважное сопротивление французских береговых батарей и решить исход битвы. Увы, все вышло иначе, и эта злосчастная операция завершилась так же плохо, как и началась.

«Барэм» и «Резолюшн» получили те же самые цели, что и накануне, и в 6.00 линкоры двинулись к берегу, чтобы в 9.00 открыть огонь. На этот раз свои цели получили тяжелые крейсера «Девоншир» и «Аустралия». Перестрелка началась в 8.58. У французов первым огонь открыл «Ришелье», а когда дистанция сократилась до 23000 ярдов, в бой вступили береговые батареи, хотя теперь британские корабли находились вне пределов их эффективной дальности огня.

Воздушный патруль, взлетевший с «Арк Ройяла», был отогнан французскими истребителями, поэтому никто не заметил подводную лодку «Бевезьер», вышедшую из Дакара. Она заняла позицию на предполагаемой линии курса британской эскадры. Эсминцы ее тоже не заметили. Командир лодки хорошо знал британские сигналы, так как раньше он сражался вместе с англичанами против немцев. А сейчас, сражаясь на стороне Виши (читай — фашистов) против англичан, он использовал это знание.

На «Барэме» был поднят сигнал «Синий — 7», означавший поворот на боевой курс. В 9.01, когда флаги пошли по фалам вниз, «Бевезьер» дала торпедный залп по линкорам с дистанции 2500 ярдов. Следы 4 торпед были тут же замечены на британских кораблях, и «Барэм» круто повернул, уклоняясь от опасности. Однако «Резолюшну» повезло меньше. Руль был положен на борт, и огромный корпус линкора накренился при повороте. 2 торпеды прошли у него под килем, однако третья попала в левый борт в районе миделя.

Взрыв сделал огромную пробоину, и корабль сильно накренился на левый борт. Левое котельное отделение было затоплено, и скорость упала до 12 узлов. Возникло несколько мелких пожаров, однако они были быстро потушены. Хромая и покачиваясь, отважный ветеран вышел из боя под прикрытием дымовой завесы, поставленной эсминцами, которые так и не сумели потопить подводную лодку вишистов<sup>[92]</sup>.

Тем временем «Барэм» продолжал бой в одиночку. В 9.05 он начал отвечать на огонь «Ришелье» с дистанции 21000 ярдов. Следует напомнить, что современные орудия вишистского линкора значительно превосходили по дальности английские (31500 ярдов при угле возвышения 35° против 23400 ярдов при 20°). Тем не менее уже через 10 минут после начала дуэли «Барэм» добился попадания в своего грозного противника. Однако повреждения оказались невелики, и вскоре «Ришелье» добился ответного попадания. Впрочем, британский линкор тоже серьезно не пострадал. В 9.12 «Барэм» прекратил огонь, и бой наконец завершился. Каннингхэм очень беспокоило состояние «Резолюшна», и он повел свой флагманский корабль на юг, чтобы прикрыть поврежденный линкор. Последний залп по Дакару орудия «Барэма» сделали в 9.21. Прикрыв отход «Резолюшна», Каннингхэм решил, что всего этого более чем достаточно. Операция завершилась унижительным поражением. Шансов на возобновление боя и уничтожение «Ришелье» не оставалось никаких. Черчилль был страшно недоволен, но ему пришлось смириться.

«Подтвердилась древняя истина, что корабли не могут бороться против фортов», — написал он позднее. Нельсон говорил, что 6-пушечная батарея может сражаться против 100-пушечного линейного корабля. Бальфур на заседании комиссии, выяснявшей причины провала в Дарданеллах, еще в 1916 году сказал: «Если орудия корабля могут стрелять по форту с дистанции, на которой орудия форта не могут отвечать, тогда дуэль перестает быть неравной».

Эта истина еще неоднократно была подтверждена в годы войны. Однако в тот момент в это почему-то не верили и отправили линкоры в поход, заранее обреченный на провал. Уничтожение таких незаметных целей, как батареи, расположенные высоко на берегу, или «Ришелье», укрытый за



волноломом, требовало идеальных погодных условий и высочайшего умения артиллеристов (или наличия радара). Но мы помним, что «Барэм» был отправлен на юг сразу, как только покинул верфь после модернизации. Система воздушной корректировки оказалась совершенно неэффективной. Все это, вместе с отвратительными погодными условиями, обрекло операцию на провал. (Кроме тумана, следует указать, что внутри башен главного калибра стояли невыносимая жара и духота.) Кроме того, политическое руководство так и не могло решить, как следует вести себя с французами, что тоже внесло вклад в унижительный провал. Как Сомервилл в Мерс-эль-Кебире и Норт в Гибралтаре, во время экспедиции к Дакару британские командиры продемонстрировали недостаточную агрессивность и недостаточную твердость. Как позднее заявил премьер-министр, у них просто не было внутреннего стержня.

Обратное путешествие линкоров было безрадостным. Хотя команда «Резолюшна» сумела удержать ситуацию под контролем, утром 26 сентября Каннингхэм все-таки приказал взять его на буксир. Вот таким образом линкоры поползли во Фритаун на скорости 7 узлов. 29 сентября без дальнейших происшествий они прибыли в порт. Здесь «Резолюшн» простоял 6 месяцев, пока его не отремонтировали в достаточной степени, чтобы он смог добраться до Англии.

В марте 1941 года он прибыл в Портсмут, где попал под воздушную атаку и получил новые повреждения. В следующем месяце он отбыл из Портсмута в Филадельфию для ремонта и модернизации, которые проводились в рамках программы Ленд-лиза. Кроме всего прочего, угол возвышения орудий двух носовых башен был увеличен до 30°. Вероятно, именно уроки Дакара подтолкнули сделать это<sup>[93]</sup>. Однако полученные повреждения вывели линкор из строя на целый год, и он вошел в состав флота лишь в сентябре 1941 года. «Барэм» быстро залатал мелкие пробоины и некоторое время провел в составе Соединения Н. После этого он пересек Средиземное море и присоединился к флоту адмирала сэра Эндрю Каннингхэма в Александрии. Его первые подвиги в составе Средиземноморского флота мы уже описывали, но линкору предстояли новые дела.

Нападение на Дакар имело и другие неприятные последствия, в частности, последовало «возмездие» со

стороны Виши. 24 и 25 сентября Гибралтар подвергся мощным налетам французской авиации. В первом случае около 60 бомбардировщиков вылетели из Марокко и атаковали «Ринаун» — единственный тяжелый корабль, оставшийся в распоряжении адмирала Сомервилла. Адмирал глубоко переживал неудачу экспедиции, особенно потому, что ясно понимал: любые действия против французов являются совершенно ненужными и просто отвратительными. Однако именно на Сомервилла обрушился ответный удар. 2 бомбы разорвались у борта «Ринауна», правда, корабль повреждений не получил. Система ПВО Гибралтара показала свою неэффективность, и Сомервилл решил, что его кораблям будет гораздо безопаснее в море, где они будут иметь свободу маневра и смогут полагаться на свою зенитную артиллерию. «Ринаун» вышел северным фарватером, причем все его тяжелые зенитки вели жаркий огонь. Жители Гибралтара потом говорили, что это было потрясающее зрелище.

Соединение Сомервилла провело в море несколько дней в «бесплодном патрулировании», поэтому прилетевшие на следующий день бомбардировщики Виши обнаружили, что гавань практически пуста. 26 сентября налет провел 81 бомбардировщик в составе 3 волн. Было сброшено около 300 бомб и разрушено множество зданий, имелись жертвы среди гражданского населения. Однако портовые сооружения почти не пострадали, а зенитным огнем были сбиты 3 самолета. У внешнего волнолома был потоплен траулер «Стелла Сириус». Единственным военным кораблем в Гибралтаре в этот день был эсминец «Файрдрейк», орудия которого внесли свой вклад в отражение атаки. Моряки заявили, что сбили один из бомбардировщиков. 4 французских лидера предприняли вылазку, чтобы ночью 24/25 сентября атаковать британские эсминцы, патрулирующие в Гибралтарском проливе, но успеха не имели.

Соединение Н базировалось на Гибралтар, чтобы в полной мере использовать мобильность и гибкость, присущие морской мощи. Хотя действия Сомервилла в Средиземном море гораздо более известны, не следует забывать, что в это время в его зону ответственности входила и Восточная Атлантика. В Англии всерьез беспокоились, что «Жан Бар» и «Ришелье» могут попытаться прорваться обратно в Тулон, где вместе со

«Страсбургом» превратятся в серьезную угрозу. Правительство решило помешать этому любыми средствами. В результате 26 и 27 сентября Соединение Н было отправлено в море на перехват «Ришелье», который и не думал покидать порта. В конце сентября «Ринаун» и «Барэм» повторили бессмысленный поход.

В конце концов проблема была решена дипломатическим путем. Черчилль написал Рузвельту: «Мы крайне обеспокоены сообщениями о намерении французского правительства перевести „Жан Бар“ и „Ришелье“ в Средиземное море для достройки. Трудно преувеличить потенциальную опасность этого, поэтому нельзя допустить, чтобы эти корабли перешли под контроль французов»<sup>[94]</sup>. Рузвельт разделял это мнение, и Соединенные Штаты оказали давление на правительство Виши, в результате чего линкоры остались в Африке еще на 2 года. Адмиралтейство почувствовало огромное облегчение. Проблема французских линкоров была решена исключительно вовремя, так как в это время в Германии начали понемногу оживать от спячки линкоры настоящего противника. Потенциальная угроза была готова превратиться в угрозу реальную.

В июле 1940 года командование германского флота выпустило меморандум, касающийся действий, которые флот должен предпринять, так как война близится к завершению. Такой вывод был несколько поспешным, но в этом документе, озаглавленном «Строительство послевоенного флота», подтверждалась вера флотского командования в линкоры. Хотя они до сих пор действовали не слишком удачно, в меморандуме говорилось: «Главным действующим лицом в войне против вражеского океанского судоходства является линейный корабль». Но пока приходилось сражаться тем, что имелось на руках. К октябрю, по сравнению с июлем, положение Германии значительно улучшилось, хотя по-прежнему лишь немногие корабли действительно могли выйти в море. Однако ремонт и оснащение остальных быстро двигались к завершению.

Попробовать на вкус, какова океанская водичка, было поручено тяжелому крейсеру «Адмирал Хиппер», который отправился в одиночное плавание. Начало будущих операций получилось совсем не блестящим. Крейсер вышел из Киля 24

сентября и направился на север вдоль побережья Норвегии, так и не замеченный англичанами. Однако 27 сентября на широте Ставангера у него в очередной раз начались неполадки в машинах, и крейсер был вынужден прервать поход. К концу месяца он вернулся в порт, но не в Сен-Назер, как планировалось, а обратно в Киль.

Адмиралтейство слишком поздно узнало о выходе «Хиппера», и лишь 28 сентября адмирал Форбс вывел в море свои главные силы на перехват. Не удивительно, что он ничего не обнаружил. Через месяц к океанскому походу был подготовлен карманный линкор «Адмирал Шеер», и на этот раз начало похода прошло нормально. В обстановке строжайшей секретности через Кильский канал он покинул Балтику и 27 октября вышел из Брунсбюттеля. 28 октября он благополучно прибыл в Ставангер и двинулся дальше на север, чтобы уклониться от многочисленных самолетов, патрулирующих над Северным морем. Ему продолжало везти, и 30 октября он незаметно прошел Датский пролив. Отчасти успех можно приписать установленному на «Шеере» радару, однако гораздо больше немцы должны благодарить отвратительную погоду, укрывшую корабль от глаз англичан. Во время шторма 2 человека были смыты за борт, однако 1 ноября карманный линкор благополучно вышел в Северную Атлантику. В течение 4 дней он искал добычу, а противник даже не подозревал об этом. 5 ноября карманный линкор нанес первый удар.

В этот день рано утром «Адмирал Шеер» встретил следующий самостоятельно пароход «Мопан» (5389 тонн), когда шел на перехват конвоя, обнаруженного накануне бортовым самолетом. Капитан 1 ранга Кранке повернул прямо на этот пароход, приказав ему остановиться. Приказ был исполнен, и, к огромному облегчению немцев, английский пароход не послал по радио сообщение о встрече с рейдером. Экипаж был пересажен в шлюпки, а корабль потоплен артиллерией. После этого сгорающий от нетерпения Кранке помчался вслед за конвоем. Молчание «Мопана» обрекло в этот день на гибель много судов, так как вскоре после этой встречи «Адмирал Шеер» перерезал курс конвою НХ-84, состоящему из 37 тяжело груженных танкеров и транспортов.

Единственным сопровождающим этой огромной массы ценных судов оказался вспомогательный крейсер «Джервис

Бей» — бывший лайнер водоизмещением 14000 тонн, вооруженный старыми 152-мм орудиями. Это был такой же плавучий гроб, как и «Равалпинди», не обладающий ни скоростью, ни броней и вооружением. Он был совершенно беспомощен и против рейдеров, и против подводных лодок. Пока «Джервис Бей» упорно запрашивал опознавательные, «Адмирал Шеер» продолжал полным ходом идти прямо на него. Кранке должен был как можно быстрее разделаться с «эскортом» конвоя, и хотел использовать для этого как тяжелые, так и средние орудия. В 16.40 карманный линкор повернул и открыл огонь. Командир «Джервис Бей» отважный капитан 1 ранга Феджин немедленно приказал конвою рассеяться, что и было сразу исполнено. Транспорты начали ставить дымовые завесы, чтобы скрыть свой отход, а вспомогательный крейсер пошел прямо на своего могучего противника, открыв огонь из всех орудий. Неравная дуэль не могла продолжаться слишком долго, и в 17.00 «Джервис Бей», получивший множество попаданий, пылающий от носа до кормы, перевернулся и затонул. Его смелый командир был посмертно награжден Крестом Виктории. Самопожертвование «Джервис Бей» спасло конвой, так как он задержал «Шеера», и это позволило транспортам разойтись в разные стороны.

В очередной раз была продемонстрирована откровенная глупость многих «теоретиков», которые перед войной требовали строить военные корабли, способные справиться с вражеским вспомогательным крейсером. Но при этом они с пеной у рта требовали отправить на слом все крупные корабли, и в первую очередь — линкоры. С вспомогательным крейсером мог справиться и «Джервис Бей». А что он мог сделать с малым линкором, которым являлся «Адмирал Шеер»? Одной отваги было слишком мало, и смерть Феджина была совершенно недостаточной заменой и тем линкорам, которые не сумела построить Великобритания, и тем, что были преждевременно разобраны, чтобы снискать расположение сенатора от Висконсина.

Теперь «Адмирал Шеер» попытался повредить как можно больше судов до того, как окончательно стемнеет. Добить их немцы рассчитывали позднее. Всего под снарядами карманного линкора на дно пошли 5 судов общим водоизмещением 33331 тонна, а еще 3 были повреждены,

прежде чем мрак прекратил избиение. Одним из этих поврежденных судов был большой танкер «Сан Деметрио». Экипаж покинул его, но потом вернулся обратно на борт и сумел доставить в порт большую часть ценного груза. Начало похода нельзя было назвать полностью удачным, но все-таки «Адмирал Шеер» за один день потопил 6 хороших транспортов и вспомогательный крейсер, не получив ни единой царапины. Его внезапное появление посреди Атлантики послужило отличным доказательством правильности немецких планов и слабости британских патрулей. Чего он еще сумеет добиться, и где будет нанесен новый удар?

Адмиралтейство отреагировало сразу, как только была получена неприятная новость. Все конвои были выведены из опасной зоны или задержаны. Адмирал Форбс направил свои тяжелые корабли, чтобы перекрыть «Адмиралу Шееру» возможные пути возвращения в Германию и Францию. Линейные крейсера «Худ» и «Рипалс» на полном ходу вылетели из Скапа Флоу, чтобы перехватить карманный линкор, если он направится в Брест или Лориан. Сам адмирал Форбс вышел в море с «Нельсоном», «Роднеем» и легкими силами, чтобы патрулировать между Исландией и Фарерскими островами. Решение выглядело вполне логичным. «Шеер» вряд ли задержится в районе своих подвигов. Однако Адмиралтейство думало иначе и полностью смешало карты Форбсу. Один из линейных крейсеров был послан прямо в точку, где в последний раз видели «Адмирала Шеера». «Родней» был направлен, чтобы прикрыть несколько конвоев, идущих в Англию. Это был не первый и далеко не последний случай, когда кабинетные вояки вмешивались в действия адмирала в море. К счастью, на сей раз обошлось без тяжелых последствий. «Адмирал Шеер» не собирался возвращаться домой и сейчас полным ходом следовал в Южную Атлантику в поисках новых жертв.

Снова было продемонстрировано, что эффект от действий одиночного рейдера во много раз больше, чем прямой ущерб от потопленного тоннажа. Британская экономика пострадала очень серьезно. Стефен Роскилл кратко замечает:

«Многие корабли были задержаны, и порты отправления оказались забиты до предела. Нормальное

следование конвоев в Северной Атлантике возобновилось только 17 ноября, когда в море вышел НХ-89. Сокращение национального импорта, вызванное самим фактом появления карманного линкора на главных конвойных маршрутах, значительно превосходило количество грузов, действительно уничтоженных им».

Единственно верным решением было усиливать линкорами сопровождение особо важных конвоев. Были сформированы несколько поисковых групп, в состав которых вошли авианосцы «Формидебл» и «Гермес». Однако кораблей было слишком мало, а океан слишком широк, чтобы поиски принесли успех. Повторялась старая история, ведь в начале войны для борьбы с подводными лодками тоже формировали поисково-ударные группы вместо того, чтобы усиливать эскорт конвоев. Горстка крейсеров и пара авианосцев могли неделями мотаться по просторам северной и южной Атлантики, Индийского океана и полярных морей, но даже близко не подойти к рейдеру. Единственное место, где наверняка можно было перехватить рейдер, — поблизости от важных конвоев, как и подводные лодки. И как те же подводные лодки, рейдеры в этом случае можно было вынудить принять бой или отогнать. Но для этого требовались линейные корабли, а их отчаянно не хватало. Однако опасность уже была слишком велика, а в будущем обещала стать еще больше. Поэтому даже корабли Флота Метрополии на несколько месяцев были привлечены к сопровождению конвоев, что свело почти на нет то превосходство в силах, которое имел адмирал Форбс.

Для экипажей линкоров сопровождение конвоев в Северной Атлантике было занятием утомительным и унылым. Хотя моряки знали, что их присутствие гарантирует безопасность многочисленных торговых судов, несущих ценные грузы, неделю за неделей таскаться взад и вперед через Атлантику вслед за «купцами», которые были еще более тихоходными, чем даже устаревшие линкоры типа «R», оказалось крайне тяжело. Единственным светлым пятном в монотонных буднях могла стать встреча с противником, но далеко не всякая. Ведь стаи подводных лодок упорно преследовали конвои по пятам, надеясь подстрелить линкор,

что было гораздо более эффектно и престижно, чем потопление очередного транспорта. Однако даже появление подводных лодок оказывало электризирующее воздействие. Лейтенант-казначей Аллен вспоминает, как выглядела такая служба для экипажа «Роднея»:

«Каждый раз повторялось одно и то же. Мы должны были покинуть порт в сопровождении эсминцев, которые возвращались назад, проведя с нами пару дней<sup>[95]</sup>. Они сопровождали нас через районы, наиболее густо населенные подводными лодками, а потом мы самостоятельно следовали на randevу с конвоем. После этого день за днем мы ползли вместе с ним. Все казалось точно таким же, как в прошлый раз. Корабельный плотник Барнс, который недавно попал на линкор, заметил, что единственным развлечением стал день, когда опустился густой туман. Эта пелена скрыла абсолютно все, и мы потеряли конвой.

Команда корабля великолепно переносила постоянное напряжение. В опасное время приходилось стоять двумя вахтами, и эти периоды тянулись от 5 до 6 дней. Все это время мы держали готовыми две 406-мм башни из трех. Это означало, что многие моряки были вынуждены находиться на своих постах по 20 часов в сутки. Поэтому обычно делалось небольшое послабление. С 8 вечера до рассвета в готовности держали только одну башню, хотя вся остальная команда дежурила на местах согласно расписанию. Поэтому расчеты башен жили своим тесным замкнутым мирком, проводя вместе долгие часы. Это способствовало сплочению и позволяло как-то скрасить монотонность».

Большие Корабли в очередной раз сыграли свою роль и показали, что в Битве за Атлантику они имеют такое же большое значение, как и в других операциях, хотя кое-кто и пытается принизить их роль на этом театре, который для Великобритании был главнейшей артерией<sup>[96]</sup>.

Когда «Адмирал Шеер» пересекал центральную Атлантику, Соединение Н было занято в Средиземном море. Поэтому



рейдер проскочил этот район беспрепятственно. Но теперь он был уже не один. Ночью 6/7 декабря «Адмирал Хиппер» снова вышел в море, чтобы попытаться счастья. Используя переполох, вызванный действиями «Шеера», «Хиппер» вышел из Брунсбюттеля, проскочил вдоль берегов Норвегии и благополучно прошел Датский пролив. Командир крейсера имел совершенно четкий приказ: атаковать конвои, идущие из Галифакса и обратно. «Шеер» с этого момента должен был заняться уничтожением отдельных судов в отдаленных районах Атлантики.

Хотя сначала «Хипперу» повезло — он сумел прорваться, не замеченный англичанами, его поход оказался таким же неудачным, как и первый. Он зашел слишком далеко на юг от обычных конвойных маршрутов и не мог обнаружить никакой добычи. Такой же бесплодной оказалась попытка действовать на морских путях, ведущих в Сьерра-Леоне. Недостаточная дальность плавания была настоящим проклятием кораблей этого типа, и немцам приходилось развертывать в океане целую флотилию судов снабжения, чтобы обеспечивать их действия.

Тем временем «Шеер» продолжал свирепствовать, и его счет постоянно рос. 18 декабря он перехватил британский рефрижератор «Дюкеза» (8651 тонна). Ранее карманный линкор уже потопил 24 ноября юго-восточнее Бермудских островов «Порт Хобарт» и 1 декабря западнее Батерста «Трайбсмен». Однако на сей раз командир «Адмирала Шеера» совершенно намеренно дал своей жертве возможность сообщить по радио о встрече с рейдером перед тем, как высадить на рефрижератор абордажную партию. Таким способом он надеялся отвлечь британские корабли от охоты за «Хиппером» на севере — и вполне преуспел в своем намерении. По крайней мере 2 авианосца, 2 тяжелых и 2 легких крейсера и 1 вспомогательный крейсер были направлены в этот район. Но «Шеер» ускользнул от них так же легко, как и раньше. Он ушел в Южную Атлантику, уведя с собой «Дюкезу» в качестве приза.

В Сочельник 1940 года «Адмирал Хиппер» все-таки напал на след, хотя снова судьба была против него. Вечером он встретил большой конвой и всю ночь следовал за ним, надеясь на богатую добычу в праздничный день. На рассвете «Хиппер»

пошел на сближение с конвоем, собираясь до отказа набить свой рождественский чулок. Тут же выяснилось, что немцы откусили много больше, чем могли проглотить. Оказалось, что «Хиппер» атаковал конвой WS-5A — «Специальный Уинстона». Эти конвои с войсками следовали вокруг Африки на Средний Восток. Как и следовало ожидать, конвой имел мощное прикрытие, и тяжелому крейсеру с ненадежными машинами не следовало приближаться к нему.

В состав эскорта входили авианосец «Фьюриес», тяжелый крейсер «Бервик», легкие крейсера «Бонавенчер» и «Дьюнедин». Из них только «Бервик» мог противостоять «Хипперу» в сражении один на один, но почти сразу «Бервик» получил несколько попаданий и был тяжело поврежден. Небольшие повреждения получили 2 транспорта. Авианосец был нагружен самолетами, которые следовало доставить в Такоради, и не мог оказать серьезной помощи, если бы дела приняли скверный оборот. Однако для этого «Хиппер» должен был действовать более решительно. Конвой спешно рассеялся, хотя это было сделано несколько преждевременно, так как германский крейсер отступил. Отступил, хотя его главный противник «Бервик» был серьезно поврежден, одному из легких крейсеров уже исполнилось 22 года, а второй был вооружен всего лишь 133-мм пукалками. «Хиппер» направился в Брест, сумев потопить всего лишь один транспорт, встреченный на обратном пути. Это судно водоизмещением 6078 тонн стало единственным трофеем «Хиппера» за весь поход. Как обычно, реакция англичан запоздала, хотя «Ринаун» и Соединение Н покинули Гибралтар в сильнейший шторм, чтобы попытаться перехватить «Хиппер». «Рипалс» вышел из Скапа на случай, если немецкий крейсер направится в Атлантику. Адмирал Тови, только что сменивший Форбса, в первый раз вывел Флот Метрополии в море.

Этот флот имел теперь значительно больше тяжелых кораблей, чем раньше. В Скапа и Розайте под командованием Тови находились «Нельсон», «Родней», «Худ» и «Рипалс». В декабре к ним присоединился только что вошедший в строй «Кинг Георг V», который сразу стал флагманом. Тови надеялся, что вскоре после Нового Года он получит еще и «Принс оф Уэлс». Однако частые операции по сопровождению конвоев

привели к тому, что в распоряжении Тови обычно находилось не 5 линкоров, а меньше.

Эти подкрепления были более чем своевременны, так как немецкий линейный флот достиг пика своей силы. 28 декабря адмирал Лютьенс подготовил к походу линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау», которые должны были пройти следом за «Шеером» и «Хиппером», но теперь они не станут поворачивать назад, оказавшись южнее Исландии. В январе 1941 года началась еще более опасная фаза битвы на конвойных маршрутах в Северной Атлантике. «Адмирал Шеер» продолжал собирать жатву в самых неожиданных местах. Сначала он попытался перехватить WS-5A, чтобы завершить начатое «Хиппером», но безуспешно. Потом «Шеер» захватил тяжело груженный норвежский танкер, который был отправлен в Бордо в качестве приза. После этого капитан 1 ранга Кранке изменил тактику и отказался от ночных перехватов в пользу смелого сближения с целью при дневном свете, используя при этом английские сигналы. Этот метод вскоре принес свои плоды. Действуя на маршруте между Кейптауном и Фритауном, «Шеер» 20 января захватил голландское судно «Беревельд» и вскоре после него — британский транспорт «Стэнпарк». Эти три жертвы добавили на счет карманного линкора еще 18738 тонн. Ни один из этих кораблей не успел послать радиогрануу. Поэтому Адмиралтейство не заподозрило, что причиной их исчезновения был «Адмирал Шеер».

Кранке заправился с судна снабжения «Нордмарк», после чего двинулся на поиски новых приключений. 1 февраля он находился к западу от Кейптауна, а к концу месяца «Шеер» завершил длинный крюк на юг, обходя мыс Доброй Надежды. Теперь он оказался у восточного побережья Мадагаскара и направлялся к северному входу в Мозамбикский пролив, где Кранке рассчитывал найти богатую добычу, как ему обещал командир вспомогательного крейсера «Атлантис». Новые охотничьи угодья действительно оказались богатыми. 20 февраля карманный линкор потопил греческое судно «Григориос К» (7187 тонн) и захватил английский танкер «Бритиш Адвокат» (6994 тонны). На следующий день он потопил «Канадиэн Круйсер», но командир этого корабля оказался более бдительным, чем все прежние жертвы, и успел

отправить радиogramму о встрече с рейдером. 22 февраля был захвачен голландский сухогруз, однако он тоже успел воспользоваться радио, поэтому Кранке решил направиться в более безопасные воды. Он также получил приказ в конце марта возвращаться в Германию вне зависимости от прочих обстоятельств. Поэтому «Шеер» отправился назад по своим собственным следам. При этом 22 февраля он был замечен разведывательным самолетом с легкого крейсера «Глазго».

В это время поблизости находились несколько крейсерских соединений. Тяжелый крейсер «Австралия», крейсер «Хокинс» со 190-мм орудиями и легкие крейсера «Эмералд» и «Энтерпрайз» были направлены на помощь «Глазго». Адмиралтейство подключило к охоте авианосец «Гермес», тяжелые крейсера «Канберра» и «Шропшир», крейсер ПВО «Кейптаун». Если бы «Глазго» сумел удержать контакт с рейдером, карманный линкор был бы уничтожен превосходящими силами. Однако вскоре гидросамолет потерял рейдер и больше не сумел обнаружить.

Благополучно избежав неприятных встреч, «Адмирал Шеер» заправился с судна снабжения и провел мелкий ремонт дизелей. Все работы были завершены 11 марта, после чего карманный линкор двинулся назад в Германию. Переход был долгим и утомительным, однако не был отмечен никакими событиями, хотя рейдер пересек все основные конвойные маршруты, пока двигался на север. 25 марта он находился у входа в Датский пролив и задержался, чтобы дожидаться плохой погоды. После этого он спокойно завершил свое путешествие и 30 марта вошел в гавань Бергена. 1 апреля «Адмирал Шеер» прибыл в Киль, встреченный всеобщими восторгами. Этот хрестоматийный поход показал, что может быть сделано надежным кораблем и умелым командиром. За 5 месяцев «Адмирал Шеер» прошел 46419 миль, потопил вспомогательный крейсер «Джервис Бей» и 16 торговых судов общим водоизмещением 99095 тонн.

Его гораздо менее удачливый товарищ — «Адмирал Хиппер» — наконец тоже сумел встать на ноги. 1 февраля британские самолеты-разведчики сообщили, что он стоит на якоре в Бресте. Однако в этот же день крейсер под командованием капитана 1 ранга Майзеля покинул порт и вышел во второй поход. Выйдя в точку в 1000 милях к западу

от мыса Финистерре, «Хиппер» заправился с танкера и стал ждать благоприятного случая. После того, как подводные лодки сильно потрепали конвой HG-53, было решено, что «Хиппер» закончит их работу. Крейсер направился на перехват уцелевших судов, но сумел потопить лишь один отставший транспорт. Это произошло 11 февраля. А вечером того же дня судьба улыбнулась ему, и крейсер перехватил тихоходный конвой SLS-64 из 17 судов, шедший без всякой охраны.

На рассвете 12 февраля волк забрался в овчарню, и началось побоище. Через несколько часов на дно пошли 7 транспортов водоизмещением 32806 тонн, еще 2 транспорта были повреждены. Однако нехватка топлива вынудила командира крейсера прекратить охоту. 15 февраля «Хиппер» вернулся в Брест с 8 скальпами, не получив при этом ни царапины. Здесь он стал объектом интенсивных бомбардировок со стороны Королевских ВВС, однако все ограничилось несколькими близкими разрывами. Его малая дальность плавания и ненадежные машины вынудили командование немецкого флота принять решение о возвращении крейсера домой, несмотря на неплохие результаты, показанные в последнем рейде. В результате 15 марта «Хиппер» снова покинул Брест, заправился к югу от Гренландии, 23 марта прошел через Датский пролив, хотя был замечен британскими патрульными крейсерами, и 28 марта прибыл в Киль, опередив на 2 дня «Адмирал Шеер»<sup>[97]</sup>.

Тем временем Адмиралтейству пришлось решать тяжелую проблему. Еще 2 немецких корабля прошли через Датский пролив, на этот раз они направлялись на запад. Спустя много лет этот бросок выглядит как оскорбительная демонстрация. Линейные крейсера «Шарнхорст» и «Гнейзенау» покинули Киль 23 января и сначала двинулись на север, держась на почтительном расстоянии от Исландии. Потом они круто повернули на запад, чтобы прорваться в Атлантику. Однако Адмиралтейство еще 20 января получило предупреждение, что готовится такой прорыв, и адмирал Тови развернул свои корабли, чтобы помешать противнику. 23 января поступило повторное предупреждение. Стефен Роскилл неопределенно говорит о неких «разведывательных данных», согласно которым 2 немецких линейных крейсера вышли в море и прошли через Большой Бельт. Скорее всего, речь идет о

расколотых шифрах «Энигмы». Поэтому в полночь 25/26 января адмирал Тови вышел в море с «Нельсоном», «Роднеем» и «Рипалсом». Капкан насторожили, и он был готов захлопнуться. В проливе патрулировали 2 легких крейсера, оснащенные новейшими радаром.

Рано утром 28 января показалось, что англичане добились своего. Легкий крейсер «Найад» обнаружил радаром «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и тут же сообщил об этом адмиралу Тови. В действительности немцы сумели заметить «Найад» еще до того, как англичане обнаружили их. Они немедленно повернули прочь от крошечного крейсера, так как имели соответствующий приказ. Оторвавшись, немцы заправились с танкера «Адриа» к востоку от одинокого острова Ян Майен. После этого они снова повернули на запад и 3/4 февраля вошли в Датский пролив. На сей раз их попытка оказалась удачной. 1 февраля Флот Метрополии вернулся в Скапа, поэтому немцев никто не заметил. Адмирал Лютьенс с гордостью передал своему соединению: «Впервые в истории германские линкоры прорвались в Атлантику. Теперь за дело!»

Лютьенс имел достаточно специфические приказы. Он должен был сосредоточить свои усилия не только на охоте за одиночными судами. Адмирал должен был постараться «уничтожить торговое судоходство, следующее в Великобританию». Не более и не менее! Немецкий историк Кайюс Беккер разъясняет, что это означало потопление максимально возможного тоннажа. Это имело приоритет даже перед нарушением системы конвоев в целом<sup>[98]</sup>.

Заправившись к югу от Гренландии 5/6 февраля, линейные крейсера были готовы к продолжению операции.

Однако на руках у Лютьенса висели кандалы, которые сковывали действия всех немецких и итальянских адмиралов. Он должен был любой ценой уклоняться от боя с равными по силам соединениями англичан. Командир «Шарнхорста» трактовал этот приказ как необходимость избегать сражения с равными шансами, но Лютьенс дал приказу расширительное толкование. Он решил избегать даже самого призрака боя, даже если кораблей противника было меньше, даже если эти корабли были слабее, даже если... В большинстве случаев так и выходило.

Первый инцидент произошел, когда на рассвете 8 февраля 2 линейных крейсера встретили первую потенциальную жертву — конвой НХ-106. Этот тихоходный конвой следовал обычным маршрутом из Галифакса. «Гнейзенау» заметил конвой в 8.35, и Лютьенс разделил свою эскадру, чтобы атаковать конвой с двух сторон. «Гнейзенау» должен был зайти с юга, а «Шарнхорст» — с севера. Однако все рухнуло в 9.47, когда с «Шарнхорста» заметили характерную треногую мачту с тяжелым боевым марсом. Конвой сопровождал английский линкор. Катастрофа!

Командир «Шарнхорста» Курт Хоффман так не считал. Он намеревался сблизиться с английским кораблем, а потом увлечь его за собой подальше от конвоя, используя превосходство в скорости в 10 узлов, чтобы держаться за пределами дальности эффективного огня британских орудий. Поэтому он продолжал следовать на сближение с конвоем. Но это совершенно не понравилось Лютьенсу, и он в резкой форме приказал «Шарнхорсту» повернуть и полным ходом уходить прочь от конвоя.

«Шарнхорст» правильно опознал своего противника как линкор «Рэмиллис». После приключений в Средиземном море этот корабль использовался для сопровождения войсковых конвоев. В прошлом месяце он охранял WS-5B, следовавший в Северную Африку. На линкоре подняли пары до предела, чтобы развить максимальную скорость — 21 узел. Его 381-мм орудия подняли стволы, нащупывая одиночный корабль противника. «Рэмиллис» рвался за новыми лаврами. Но, увы, этого оказалось недостаточно. Немецкие корабли шарахались от любой тени. Снова обратимся к Беккеру.

«Древний „Рэмиллис“ успел выпустить в небо несколько клубов дыма, и оба германских линкора, несмотря на современные системы управления огнем и доказанную эффективность своей артиллерии — даже на больших дистанциях, — поспешно бежали».

К несчастью, «Рэмиллис» сообщил, что встретил крейсер типа «Хиппер». Поэтому «Шарнхорст» и «Гнейзенау» оставались укрыты завесой неизвестности, что облегчало их действия. Вдобавок Флот Метрополии вышел в море, чтобы

перехватить возвращающиеся в Германию «Хиппер» и «Шеер». Это был еще один бесплодный поход. Лютьенс еще раз заправил свои корабли и повернул сначала на юг, а потом на восток. 22 февраля он наконец дождался награды. Были замечены несколько судов из состава конвоя, который был только что распущен. Это происходило, когда конвои оказывались примерно в 500 милях к востоку от Ньюфаундленда. Отсюда транспорты следовали в различные порты назначения самостоятельно. Но в данном случае термин «безопасная зона» оказался совершенно неуместным. Эти несчастные были быстро уничтожены, не оказав никакого сопротивления. На дно пошли 5 судов общим водоизмещением 25784 тонны. После этого Лютьенс снова двинулся на юг, так как несколько транспортов успели передать по радио сообщение о встрече с рейдером. Эти радиogramмы были приняты на берегу, и Адмиралтейство наконец встревожилось. Заправившись в центре Атлантики, немецкая эскадра двинулась дальше, чтобы выйти на маршруты, ведущие в Сьерра-Леоне.

Вскоре немцы снова встретили конвой. Это произошло на рассвете 8 марта примерно в 350 милях к северу от островов Зеленого Мыса. Это был SL-67. Его сопровождали эсминцы «Фолкнор» и «Форестер» из состава Соединения Н, корвет «Сесилия» и наш старый знакомый — линкор «Малайя», еще недавно принимавший участие в обстреле Генуи. Именно его разведывательный самолет первым обнаружил приближающиеся немецкие корабли и вовремя дал предупреждение. Для Лютьенса это было повторение эпизода с «Рэмиллисом». А теперь посмотрим, как это выглядело со стороны англичан.

«В 16.45 противник был замечен с боевого марса „Малайи“. 381-мм орудия линкора поднялись на предельный угол возвышения, ожидая, пока сократится дистанция. Старый корпус корабля заскрипел и застонал, когда он на полном ходу (целых 20 узлов!) повернул навстречу противнику. „Форестер“ занял место впереди „Фолкнора“, и оба эсминца ринулись вперед. Торпедные аппараты были развернуты на борт. Машинные команды приготовились в случае



необходимости поставить дымовую завесу. Если „Малайя“ не сумеет справиться с неприятелем, эсминцам придется совершить самоубийственный бросок прямо под вражеские орудия.

Но сразу после того как был замечен противник, стало ясно, что он повернул прочь. Немецкие корабли быстро увеличивали скорость, а их башни были развернуты по-походному. Снова произошло невероятное — хотя все шансы были на стороне немцев, они отказались начать бой. Бедная старая „Малайя“ не имела никаких шансов состязаться в скорости с немцами. После недолгой погони все 3 английских корабля повернули обратно к конвою, чтобы помешать немцам обойти себя и уничтожить транспорты. В действительности адмирал Лютъенс об этом даже не думал. Прекрасно зная, что он обнаружен и в эфир ушло сообщение о его позиции, он решил как можно скорее убраться из этого района. Сообщив по радио координаты конвоя 2 подводным лодкам, находящимся неподалеку, Лютъенс полным ходом направился на север».

Немецкая эскадра сейчас шла обратно по собственному следу, чтобы снова выйти на дорогу к Галифаксу. Двигаясь на северо-запад, она потопила одиночный греческий транспорт. В это время тяжелые корабли адмирала Тови вышли в море, чтобы прикрыть важнейшие конвои. Для этого были задействованы «Родней» и «Кинг Георг V», и лишь «Нельсон» остался патрулировать к югу от Исландии.

Приняв топливо и пополнив запасы посреди Атлантики, немецкие линейные крейсера были готовы продолжать поход. 15 марта они столкнулись еще с одной группой судов из состава расформированного конвоя и быстро потопили 6 из них. «Неожиданно быстро артиллеристы научились топить транспорты снарядами, нацеленными точно в ватерлинию. Сильное волнение часто мешало забирать спасшихся из шлюпок».

На следующий день легкая охота продолжилась, так как была встречена новая группа транспортов без сопровождения. Еще 10 судов отправились на дно. Всего за 2 дня «Шарнхорст»

потопил 6 судов водоизмещением 35080 тонн, а «Гнейзенау» — 7 судов водоизмещением 26693 тонны. 3 танкера были захвачены в качестве призов, что увеличило счет еще на 20139 тонн. Немцы с огромным изумлением, но не без удовольствия обнаружили, что англичане продолжают расформировывать конвои на подходах к берегам Америки, несмотря на жуткие потери в этих водах в прошлом месяце.

Снова в эфир полетели многочисленные сообщения об атаке рейдеров, и на следующий день, 16 марта, немецкие корабли едва спаслись, так как произошло очередное столкновение с британским линкором. «Родней» сопровождал конвой НХ-114. Лейтенант-казначей Аллен вспоминает этот инцидент:

«Сигнал бедствия с транспорта „Деметертон“ был получен в тот самый момент, когда на северо-востоке на горизонте показались надстройки неизвестного большого корабля. Половина команды в это время пила чай<sup>[99]</sup>, и была спешно вызвана на боевые посты. Незнакомца успели опознать вовремя. Это оказался „Ройял Соверен“, который следовал в Галифакс для дозаправки. Он остался вместе с идущим на запад конвоем. Через час был замечен вспомогательный крейсер „Лакония“, который повернул назад вместе со своим конвоем. Через 20 минут „Лакония“ сообщила, что видит вспышки выстрелов на юго-востоке. Одновременно судно „Чилеан Рифер“, находившееся в 33 милях на юго-восток, послало по радио сообщение, что атаковано рейдером. Сигналы бедствия не были услышаны. „Лакония“ пошла на соединение с конвоем, а мы пошли в точку, где должен был находиться „Чилеан Рифер“.

В 18.00 было замечено торговое судно, позднее опознанное как немецкое судно снабжения. Вскоре мы увидели еще один транспорт, он пылал. Рядом стоял третий корабль, в котором моментально опознали военный. Его силуэт ясно обрисовывался на темнеющем восточном небосклоне. Вероятно, мы выглядели, словно гора, на светлом западном горизонте. Сначала мы погнались за военным кораблем, потом за торговым, но

оба они растаяли в сумерках. После этого мы повернули к горящим обломкам. Мы подобрали 27 человек, спасшихся в шлюпке. Они около получаса болтались на волнах у борта линейного крейсера „Гнейзенау“, который удрал слишком поспешно, не забрав их».

Немцы действительно едва спаслись, хотя в их изложении история выглядит немного иначе.

«Подбирая спасшихся с последнего потопленного корабля, „Гнейзенау“ был застигнут врасплох английским линкором „Родней“, сопровождавшим конвой НХ-114. Однако умело используя обман, он сумел избежать боя с тихоходным, но гораздо более сильно вооруженным противником».

«Кинг Георг V» немедленно вышел из Галифакса, а «Ринаун» вместе с Соединением Н вышел из Гибралтара, чтобы отрезать немцам пути отхода во Францию. 17 марта эта эскадра на волосок разминулась с Лютьенсом, а один из «Суордфишей» даже заметил немцев в 110 милях на северо-восток от «Ринауна». Они шли на север. К сожалению, из-за поломки радиации Сомервилл об этом вовремя не узнал. Когда самолет вернулся и передал сообщение сигнальной лампой, было уже поздно поднимать самолеты в атаку, так как стемнело. На следующее утро густой туман окутал район, в котором находилось Соединение Н. Лютьенс изменил курс, чтобы сбить с толку преследователей, и все закончилось благополучно для немцев. «Ринаун» вернулся в Гибралтар 24 марта, пробыв в море 50 дней за последние 2 месяца. Однако немецкие корабли так и не были обнаружены, поэтому он спешно заправился и снова вышел в океан.

Но в это время Лютьенс уже получил приказ покинуть Северную Атлантику, чтобы «Хиппер» и «Шеер» смогли прорваться домой. Руководство войной на море желало, чтобы оба линейных крейсера направились для текущего ремонта в один из французских портов, чтобы потом участвовать в комбинированной операции, которую планировалось начать после ввода в строй «Бисмарка» и «Тирпица». Поэтому оба

корабля направились в Брест, куда благополучно прибыли утром 22 марта.

А в это время в Восточной Атлантике корабли адмирала Тови бесплодно обыскивали пустой океан. На этот раз к «Нельсону», болтавшемуся южнее Исландии, присоединились только что закончивший ремонт «Худ», который официально числился проходящим испытания, и линкор «Куин Элизабет», который 21 февраля наконец завершил капитальную модернизацию, но еще не был полностью боеспособным. Адмиралтейство пошло на серьезный риск, введя в состав флота 2 корабля, еще не прошедших до конца курс боевой подготовки, однако нехватка тяжелых кораблей вынуждала делать это снова и снова. В следующий раз это привело к трагическим результатам.

Адмирал Лютьенс очень умело руководил действиями эскадры, избежав обнаружения англичанами. Он сумел обмануть их относительно конечного пункта похода, и англичане узнали о появлении линейных крейсеров в Бресте лишь неделю спустя. Блестящие достижения «Шарнхорста» и «Гнейзенау» ярко продемонстрировали, на что способны линейные корабли.

Стефен Роскилл писал:

«Поздравительная телеграмма адмирала Редера Лютьенсу была вполне оправданна. RBM имело все основания гордиться полученными результатами».

Нельзя все свести к холодным цифрам потопленного и захваченного тоннажа: 22 судна общим водоизмещением 115622 тонны. При этом следует помнить, что действия Лютьенса вызвали настоящую панику, англичанам пришлось задействовать все имеющиеся линкоры. Линейные крейсера, находящиеся в Бресте, представляли собой страшную угрозу британской системе конвоев. Таковы были последствия этой рейда, который кое-кто называет пустой тратой сил и времени. Британская авиаразведка показала себя совершенно беспомощной. Она не сумела ни обнаружить немецкие корабли при прорыве в Атлантику, ни удержать с ними контакт, когда их все-таки случайно удавалось заметить. Конечно, можно сказать, что действиям авиации мешали погодные условия,

которые ничуть не стесняли надводные корабли. Но и в этом можно найти свою положительную сторону. «Политика Адмиралтейства включать линкоры в состав эскорта конвоев наверняка спасла по крайней мере два конвоя от верной гибели».

Однако эта политика несла в себе и зародыш опасности. Привязывать тяжелые корабли к тихоходным конвоям, имеющим слабое противолодочное прикрытие и неспособным двигаться зигзагом, означало подставлять драгоценные линкоры под удары волчьих стай Деница. Это было совершенно очевидно, хорошо еще, что сначала подводная угроза оказалась не столь серьезной, какой она выглядела до войны, хотя линкор «Малайя» и был торпедирован U-106. Подводная лодка не собиралась атаковать линкор и даже не видела его, а стреляла по конвою. Но этот случай показал степень риска, которому подвергаются линкоры. Ветеран находился в 250 милях на WNW от островов Зеленого Мыса, когда торпеда попала ему в левый борт, причинив значительные повреждения. Конвой был немедленно рассеян, так как линкор уже не мог защищать его, а «Малайя» направилась на Тринидад для срочного ремонта. К счастью для Англии, верфи которой подвергались постоянным бомбежкам и работали с предельным напряжением, в апреле 1941 года начала работать программа Ленд-лиза. «Малайя» стала первым из крупных кораблей, отправленных на ремонт и модернизацию в Соединенные Штаты. За ней последовал «Резолюшн», потом к ним присоединились «Уорспайт» и другие знаменитые корабли — война быстро набирала обороты. «Малайя» вернулась в состав действующего флота в июне 1941 года.

Тем временем в Атлантике произошли важнейшие события. Рейд «Шарнхорста» и «Гнейзенау» стал самым успешным походом немецких линкоров, но он же оказался и последним. Больше они не выходили в открытый океан.

Операция «Рейнбунг» с самого начала была детищем gross-адмирала Эриха Редера. Как он сам прямо пишет в своих мемуарах: «Инициатива отправки „Бисмарка“ принадлежала мне». Было ясно, что вера Редера в потенциальные возможности линкора была главной движущей силой всего предприятия. Но, как это часто случалось в годы войны, когда

началась операция «Рейнбунг», она оказалась значительно усеченным вариантом первоначального плана.

РВМ предполагало, что операция превратится в совместный выход из германских портов только что построенного линкора «Бисмарк» и новейшего тяжелого крейсера «Принц Ойген» и линейных крейсеров из Бреста. Первая пара должна была направиться на север и прорываться уже знакомым путем через Датский пролив. Обе эти мощные эскадры должны были встретиться посреди Атлантики, заправиться с танкеров, а потом подавляющими силами атаковать любой конвой, какой только вздумается. Считалось, что таких сил вполне хватит для уничтожения одиночного линкора, входящего в состав эскорта, что ранее парализовало деятельность рейдеров.

Операция должна была начаться в конце апреля. Подготовка и создание системы обеспечения велись с обычной немецкой пунктуальностью и эффективностью. 5 танкеров были направлены в районы ожидания вместе с 2 судами снабжения. Несколько подводных лодок и разведывательных судов должны были собрать дополнительную информацию о движении конвоев. Командование снова было поручено Лютьенсу, который теперь поднял флаг на «Бисмарке». Если в составе эскорта атакованного конвоя окажется старый линкор, «Бисмарк» вполне сможет с ним справиться самостоятельно, в крайнем случае — с помощью одного из линейных крейсеров. В это время «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген» сначала истребят малые корабли сопровождения, а потом перетопят транспорты.

Способность «Бисмарка» вывести из строя или потопить любой из старых британских линкоров даже не подвергалась сомнению. Полное водоизмещение немецкого корабля превышало 50000 тонн, его защищал пояс из лучшей крупновской брони толщиной 330 мм и две броневые палубы толщиной 50 и 100 мм. Скорость линкора превышала 30 узлов. Его вооружение состояло из 8 орудий калибра 381 мм, что соответствовало вооружению британских ветеранов, если не считать «Нельсон» и «Родней». Установка отдельных противоминных и зенитных батарей приводила к повышению водоизмещения и была общим недостатком немецких кораблей, в то время как англичане и американцы ставили универсальные орудия. Однако зенитная артиллерия

«Бисмарка» имела великолепную систему управления огнем, значительно превосходящую английские, что увеличивало ее боевую эффективность.

Редер был уверен, что результаты действий этой эскадры вполне оправдают затраченные усилия. Подвиги «Шеера» и первый поход Лютьенса нельзя будет даже сравнить с хаосом на коммуникациях, который вызовет «Бисмарк». Предполагалось, что англичане будут вынуждены отозвать линкоры даже из Средиземного моря, что сразу поднимет дух итальянцев, который после Матапана упал до абсолютного нуля. Немцы готовили вторжение на Крит, и корабли адмирала Каннингхэма должны были сыграть важную роль в защите острова, но Редер оптимистично рассчитывал, что по крайней мере половина Средиземноморского флота будет отозвана, как и часть кораблей из Гибралтара.

Однако «Шарнхорст» и «Гнейзенау» так и не смогли принять участие в операции. В действительности они вообще больше не вышли в Северную Атлантику. Проблемы с машинами «Шарнхорста» оказались гораздо серьезнее, чем выглядели на первый взгляд. Это была вечная проблема всех немецких кораблей — карманных линкоров, линейных крейсеров, больших эсминцев. Это вообще была ахиллесова пята всего германского флота в годы Второй Мировой войны. Хотя верфь Бреста ничуть не уступала по своим возможностям верфи Вильгельмсхафена, «Шарнхорст» удалось подготовить к выходу в море только в июле 1941 года.

«Гнейзенау» был выведен из строя после отважных и настойчивых бомбардировок Королевскими ВВС. Эти налеты потребовали неслыханных усилий и привели к огромным потерям, но летчики в конце концов добились попадания и повредили стоящий в гавани линкор, хотя у них не было оружия, способного потопить его. Мы проанализируем эти воздушные атаки в следующей главе, но обязаны воздать должное доблести экипажей бомбардировщиков. «Гнейзенау» вышел из строя на долгое время. В результате для выполнения плана у Редера остались только «Бисмарк» и «Принц Ойген». Сразу начались споры, не следует ли отложить операцию на некоторое время, пока не будет отремонтирован хотя бы один из линейных крейсеров, или даже до тех пор, когда войдет в строй «Тирпиц»<sup>[100]</sup>. Когда Гитлеру представили план

операции, он тоже заколебался в последний момент, но все-таки было решено, что 18 мая 1941 года «Бисмарк» и «Принц Ойген» начнут операцию «Рейнбунг». И два гигантских корабля покинули порт Гдыня.

К счастью, англичане имели друзей в нейтральных странах, а эффективная разведывательная сеть позволяла использовать этих друзей. Поэтому, когда шведский крейсер «Готланд» 20 мая случайно заметил немецкие корабли в Скагерраке, прошло совсем немного времени — и эта важнейшая информация была получена в Лондоне. Вскоре адмирал Тови в Скапа Флоу узнал, что «два больших корабля в сопровождении трех эсминцев» следуют на северо-запад. Он уже давно ожидал этого известия. Сообщение о готовящемся немецком прорыве было получено заблаговременно, и Флот Метрополии успел принять все меры, чтобы помешать этому.

Что имел в это время адмирал Тови в тот роковой день? Мы уже не раз видели, как линейный флот раздергивали по кусочкам для проведения различных операций. Если же учесть неизбежные текущие ремонты и модернизации, то в Скапа Флоу чаще всего находилось меньше линкоров, чем числилось на бумаге в составе флота. Старые линкоры обычно использовались для сопровождения конвоев, а новые мощные линкоры нередко отвлекались для миссий, в которых их участие было совершенно не обязательно. Например, новейший «Кинг Георг V» увез лорда Галифакса в Чезапик, где тот пробыл с 15 по 24 января. Это задание никак нельзя назвать жизненно важным, и привлекать для его выполнения линкор явно не следовало. Да, на обратном пути он сопровождал важный танкерный конвой, однако из-за этого вернулся в Скапа Флоу только 6 февраля. Трехнедельное отсутствие сильнейшего корабля только для того, чтобы произвести впечатление на американцев, было для адмирала Тови совершенно излишним риском.

Однако океанский эскорт оставался важнейшим занятием линейных кораблей. Кроме «Роднея» и «Малайи», о которых мы упоминали, в первые месяцы 1941 года этим занимались «Рэмиллис», «Ривендж» и «Ройял Соверен». Следует добавить, что Уинстон Черчилль не оставлял своих попыток убедить Адмиралтейство выделить хотя бы пару линкоров для



переоборудования в ходе подготовки к безумной операции «Катерин»<sup>[101]</sup>.

«Рипалс» вместе с новейшим авианосцем «Викториес» должен был сопровождать на Средний Восток конвой WS-8B. Пока что «Рипалс» стоял в Клайде и дожидался отправки конвоя. «Родней» совершал переход в Соединенные Штаты, чтобы стать там на капитальный ремонт. При этом он сопровождал лайнер «Британник». «Рэмиллис» сопровождал конвой, идущий на восток, «Ривендж» находился в Галифаксе и ждал отправки аналогичного конвоя. «Ринаун» стоял в Гибралтаре вместе с Соединением Н. Если не считать кораблей Средиземноморского флота и находящихся на модернизации и в ремонте старых линкоров, у адмирала Тови оставались только «Кинг Георг V», «Худ» и «Принс оф Уэлс». При этом «Худ» нуждался в модернизации, так как был построен более 20 лет назад и являлся линейным крейсером, а не линкором<sup>[102]</sup>. На другом конце шкалы оказался «Принс оф Уэлс», который вошел в состав флота всего 2 месяца назад. Поэтому у него на борту еще находилось множество гражданских рабочих, устранявших недоделки. Две его орудийные башни были смонтированы всего 3 недели назад. Новейшие 356-мм орудия оказались не слишком удачными, они страдали массой «детских болезней», поэтому боевая ценность «Принс оф Уэлса» была более чем сомнительной. Вообще, главный калибр новых британских линкоров уступал 381-мм орудиям немецких, французских, итальянских кораблей, не говоря уже о 406-мм орудиях американских линкоров. Однако в целом они были неплохо спроектированы, и их броневая защита, по крайней мере на бумаге, не уступала бронированию линкоров противника<sup>[103]</sup>.

\* \* \*

После того как Адмиралтейство получило сообщение о замеченных немецких кораблях, была немедленно принята целая серия мер, чтобы предотвратить самое худшее. «Рипалс» и «Викториес» были переданы в распоряжение Тови. Это позволило ему разделить свои тяжелые корабли на две группы, составленные по принципу «старый линейный крейсер и новый

линкор»: «Худ»/«Принс оф Уэлс» и «Рипалс»/«Кинг Георг V». Учитывая силу и слабость отдельных кораблей, это был самый разумный из возможных вариантов. Обе эти эскадры примерно равнялись по силам паре «Бисмарк»/«Принц Ойген». То, что немецкие корабли были только что построены, компенсировало слабое вооружение немецкого тяжелого крейсера.

В наиболее вероятных районах прорыва начали патрулировать британские крейсера. В Датском проливе находились тяжелые крейсера «Норфолк» и «Саффолк», легкие крейсера «Бирмингем» и «Манчестер» прикрывали проход между Исландией и Фарерскими островами. Еще 4 легких крейсера стояли в готовности в Скапа Флоу. Теперь Тови дожидался более точных сообщений о составе немецкой эскадры и ее перемещениях.

Тем временем немцы благополучно прошли Большой Бельт и Скагеррак и 21 мая прибыли в Корс-фиорд, чтобы дозаправиться. Именно там они были замечены разведывательным самолетом Берегового Командования, который немедленно сообщил, что обнаружил 2 крейсера типа «Хиппер». Но когда были проявлены фотографии, сразу стало ясно, что один из кораблей действительно является крейсером типа «Хиппер», зато второй вдвое больше него. Это мог быть только «Бисмарк».

Тови немедленно направил вице-адмирала Холланда с «Худом», «Принс оф Уэлсом» и 6 эсминцами в Хваль-фиорд<sup>[104]</sup>. Королевские ВВС сразу попытались атаковать немецкие корабли, однако из 12 бомбардировщиков (6 «Уитли» и 6 «Веллингтонов») лишь 2 сумели найти фиорд. Они сбросили бомбы в условиях отвратительной видимости и ничего не добились. Вторую попытку совершили 18 бомбардировщиков, однако они даже не сумели прорваться сквозь пелену тумана. Лишь 2 бомбардировщика сумели найти фиорд, однако пилоты даже не могли сказать с уверенностью, видели они корабли или нет. Повторилась старая история. Летчики сбросили бомбы наугад. Вышедший в море Лютенс увидел позади непонятные вспышки и с удовольствием констатировал, что снова стряхнул англичан со следа.

В 5.00, находясь недалеко от Тронхейма, немецкий адмирал отослал обратно 3 эсминца сопровождения и полным ходом направился к Датскому проливу. Лютенс в последнюю

минуту решил выбрать именно этот маршрут, несмотря на рекомендации RBM. А в Германии судьба операции снова повисла на волоске. Непостоянный Гитлер, которого все время мучили какие-то «предчувствия», вдруг начал сомневаться в ее необходимости, так как она совпала по времени с планируемым нападением на Советский Союз. Кроме того, его беспокоило отношение американцев. Редеру пришлось потратить немало усилий, чтобы убедить фюрера не прекращать операцию, и в конце концов ему это удалось. Хотя надо признать, что так получилось чуть ли не впервые. И теперь результаты похода должны были убедить Гитлера и его генералов, что и адмиралы на что-то пригодны.

В любом случае, оба немецких корабля находились в море, их координаты и намерения были неизвестны англичанам. Перспективы операции казались радужными, потому что начало было удачным. Сейчас требовалась лишь небольшая толика удачи при проходе через Датский пролив, так как его южная часть имела ширину всего около 30 миль из-за льдов и британских минных полей. Обычно эта узкая полоска воды была затянута туманом, который уже помог нескольким рейдерам, так почему не должно повезти в этот раз? Однако немцы не подозревали, что британский радар лишит их помощи тумана. После завершения рейда «Бисмарк» должен был возвращаться в Германию этим же путем, настолько немцы были уверены в безопасности северного маршрута. Лишь в случае повреждений германский исполин мог направиться в один из французских портов. Если же все закончится благополучно, он вернется в Германию, чтобы соединиться с «Тирпицем». Позднее они могли повторить вылазку уже вместе.

Из-за плохой погоды Береговое Командование отменило все вылеты самолетов-разведчиков. Адмирал Тови получил подтверждение, что немецкая эскадра вышла в море лишь 22 мая в 22.00. Это сообщение было получено от самолета-буксировщика мишеней «Мэриленд», принадлежавшего Королевскому Флоту, а не через систему «Ультра» и не от Берегового Командования. Как только прибыла радиограмма, что якорная стоянка возле Бергена пуста, адмирал Тови немедленно начал выполнение очередных пунктов своего плана, чтобы помешать немцам прорваться в Атлантику. В

23.00 в тот же день «Кинг Георг V» вместе с 4 легкими крейсерами и 7 эсминцами покинул Флоу и направился на запад через Пентланд-Фёрт, чтобы выйти в район ожидания. «Рипалс» получил приказ немедленно выйти из Клайда на рандеву с командующим, которое было назначено на 7.00 утра возле Батт-оф-Левиса. Вместе с флотом в море вышел авианосец «Викториес». Лютьенс ничего не знал о приготовлениях англичан. Он также не подозревал, что «Худ» и «Принс оф Уэлс» уже направляются к выходу из Датского пролива. Немецкая эскадра следовала намеченным курсом со скоростью 25 узлов.

В 7.10 «Рипалс» и 3 эсминца присоединились к эскадре Тови. Адмирал был вынужден отправить назад эсминец «Лэнс» из-за проблем с котлами. Теперь Тови двигался на северо-запад, чтобы прикрыть оба возможных пути прорыва. Несмотря на плохую погоду, начались разведывательные полеты между Исландией и Фарерскими островами, но в Датском проливе погода была настолько отвратительной, что самолеты там действовать не могли. Поэтому главнокомандующий не имел достаточно информации, чтобы правильно рассчитать свой следующий ход. Немецкую эскадру ожидали несколько танкеров, которые должны были заправить корабли Лютьенса в море. А британский флот, крупнейший в мире, ничего подобного не имел! Поэтому Тови был вынужден постоянно думать о том, как экономить топливо. В тот момент, когда операция вступила в решающую стадию, этот фактор приобрел особую остроту.

Тем временем Черчилль по телеграфу сообщил новость американскому президенту и попросил помочь в поисках немецкой эскадры, несмотря на нейтралитет США.

«Мы имеем основания полагать, что готовится крупный рейд в Атлантику. Если мы не сумеем перехватить их во время выхода, ваш флот наверняка сумеет их обнаружить для нас».

Черчилль завершил телеграмму словами: «Сообщите нам новости, и мы закончим работу». Но американская помощь оказалась ненужной. Один из немецких авторов утверждает, что адмирал Лютьенс не был застигнут врасплох появлением

британских крейсеров. Служба радиоперехвата под командованием капитана 2 ранга Рейхарта следила за переговорами «Норфолка» и «Саффолка» и расшифровала их сообщения. Поэтому немцы были готовы к появлению противника, и артиллеристы находились у орудий.

Первым немцев заметил «Саффолк». Это произошло 23 мая в 19.22, дистанция составляла 7 миль. Следует отметить, что большинство британских источников отрицает наличие на этом крейсере новейшего радара модели 284. Немецкие корабли шли вдоль кромки льда. Первым их заметил наблюдатель «Саффолка» матрос 1 класса Альберт Ньюэлл, следивший за кормовым сектором правого борта.

«Командир и большинство людей, находившихся на компасной площадке, стремительно бросились на правое крыло мостика. В бинокли они ясно увидели „Бисмарк“ и сопровождающий его крейсер. Они находились не более чем в 14000 ярдов от нас. Это было слишком опасно, так как вражеские орудия могли стрелять на 40000 ярдов. Капитан 1 ранга Эллис резко положил руль на борт, чтобы укрыться в тумане. Но нам потребовалось 2 или 3 минуты, чтобы войти в него. Судя по всему, „Бисмарк“ нас не заметил, и это было просто удивительно. Когда все закончилось, капитан 1 ранга Эллис приказал отправить радиogramму о появлении противника».

Наличие радара не позволило немцам использовать туман в качестве укрытия, и крейсера начали следить за ними. Не известно, знали немцы в этот момент о присутствии «Саффолка» или нет, однако они не предпринимали никаких маневров уклонения и мчались по проливу на юг со скоростью 30 узлов, несмотря на риск. Немного позднее на сцене появился «Норфолк», который едва не налетел на вражеские корабли. «Норфолк» спешно поставил дымзавесу и круто развернулся на расстоянии всего 6 миль от «Бисмарка». Немецкий флагман едва не уничтожил крейсер метким залпом 381-мм орудий. Снаряды разорвались так близко, что «Норфолк» был засыпан осколками.

Оба крейсера начали преследовать немецкую эскадру, и вскоре адмирал Тови на линкоре «Кинг Георг V» получил донесение «Норфолка». Британские крейсера двигались за немцами, как приклеенные, поток их радиogramм действовал как маяк наведения для линкоров Тови. Вероятно, Лютенса это не слишком беспокоило. Два крейсера раздражали, но не угрожали. Если бы видимость была хорошей, его артиллеристы давно разделались бы с этими нахалами. Однако германский адмирал даже не подозревал, что адмирал Тови уже вышел в море.

Более того, 2 линкора вице-адмирала Холланда со своими эсминцами сопровождения находились еще ближе. На «Худе» было получено первое сообщение «Саффолка», из которого стало ясно, что немцы находятся в 300 милях на север от эскадры Холланда. В 20.45 он увеличил скорость своей эскадры до 27 узлов, чтобы встретиться с противником на рассвете 24 мая. Никто из англичан не сомневался в благоприятном исходе завтрашнего столкновения. О роковой слабости броневой защиты «Худа» не знали толком даже моряки, не говоря уже про обывателей. Обратимся к одному из свидетелей, который находился на борту эсминца сопровождения в то время, когда британские линкоры стремительно шли на сближение с могучим врагом.

«Эсминец „Электра“ во время войны действовал вместе с „Худом“ в любую погоду. Но никогда ранее линейный крейсер не выглядел так внушительно, как сегодня. Он мчался навстречу своей судьбе. Каждую минуту расстояние между ним и смертоносными немецкими орудиями сокращалось на полмили. Когда „Худ“ выходил из Скапа, он уже не был крупнейшим в мире военным кораблем. Мы не подозревали, что водоизмещение новых немецких линкоров на 10000 тонн превышает официально объявленное. Но когда холодный рассвет занялся над свинцово-серым морем, мы с уверенностью и гордостью ждали завершения нашего похода. „Электра“ мчалась в пенистой кильватерной струе флагмана, и рядом с „Худом“ мы чувствовали, что можем одолеть кого угодно»<sup>[105]</sup>.

Однако для вице-адмирала Холланда недостатки «Худа» не были тайной за семью печатями. Он прекрасно знал, насколько опасна для его отважного старого флагманского корабля дуэль на дальней дистанции, когда снаряды падают под большими углами. Поэтому не удивительно, что он хотел сблизиться с грозным противником как можно быстрее, чтобы вести бой на такой дистанции, которая свела бы к минимуму опасность навесного огня. Хотя «Принс оф Уэлс» мог противостоять таким попаданиям, сохраняя боеспособность, вице-адмирал Холланд знал о недостатках его артиллерии. Если бы ему удалось в самом начале боя выйти на небольшую дистанцию, это позволило бы англичанам во многом компенсировать недостатки обоих кораблей. Чтобы решить эту задачу, Холланду приходилось согласиться с тактически невыгодным положением в начале боя. Он должен был идти прямо на противника, хотя при этом его теоретическое превосходство в тяжелых орудиях сокращалось с 18 против 8 до 10 против 8. Но адмирал надеялся, что сближение не займет много времени, если он пойдет прямо навстречу неприятелю. В этом случае перед немецкими артиллеристами была бы меньшая по размерам цель, которую труднее поразить. Все знали, какими меткими бывают первые залпы немцев, и это был еще один довод в пользу избранной тактики. Разумеется, в таком случае под перелеты в качестве мишени была подставлена вся длина корпуса, но это считалось меньшей из двух зол.

После сокращения дистанции оба британских линкора могли развернуться, чтобы ввести в действие всю артиллерию. После этого их толстая бортовая броня вполне могла выдержать попадания немецких снарядов, а значительное превосходство в количестве тяжелых орудий позволяло с лихвой отплатить за любые полученные повреждения. К несчастью для адмирала Холланда произошли два события, которые расстроили тщательно подготовленный план. Причиной обоих стали британские крейсера, преследующие Лютьенса. Немецкому адмиралу надоело их навязчивое внимание и он приказал «Принцу Ойгену» выйти вперед. Теперь немцы получили шанс отогнать преследователей или даже покончить с ними, если они в тумане неосторожно подойдут слишком близко и подставятся под тяжелые орудия линкора. Но это решение немного позднее дало немецкому

адмиралу другое, совершенно неожиданное и неоценимое преимущество. В начале боя «Худ» открыл огонь по «Принцу Ойгену», полагая, что в голове колонны идет флагман. Это еще более сократило количество тяжелых орудий, обстреливавших «Бисмарк» в самые критические минуты. В результате соотношение стало 8 против 6 в пользу немцев, а дефекты орудий «Принс оф Уэлса» еще более увеличили его в пользу «слабейшей» эскадры. Так немцы в очередной раз получили дивиденды со своего решения строить корабли со схожим профилем.

Вдруг возникло еще одно непредвиденное обстоятельство, хотя в ту пору младенчества радаров с ним сталкивались довольно часто. В самый нужный момент британские крейсера потеряли контакт с противником. Это произошло сразу после полуночи, и постоянный поток сообщений, поступавших к Холланду, вдруг иссяк. Британские крейсера следовали прежним курсом, чтобы на рассвете все-таки постараться обнаружить «Бисмарк». Теперь оставалось лишь гадать относительно маневров немецкого линкора в оставшиеся часы темного времени.

Но при этом и Холланду пришлось забыть все тщательно подготовленные планы. Он должен был как можно скорее восстановить контакт с немцами. Поэтому 24 мая в 00.17 он повернул на север и снизил скорость до 25 узлов, чтобы перехватить немцев, если те попытаются описать полукруг и оказаться за кормой у своих преследователей. В действительности же немцы продолжали следовать на юго-запад, не меняя курса. В 2.00 Холланд снова повернул свои корабли на юг, чтобы отложить встречу до рассвета, но, чтобы исключить любые неожиданности, он отделил эсминцы и приказал им произвести поиск в северном направлении. Это была вторая грубая ошибка, в результате которой эсминцы не приняли участия в бою, где их торпеды могли оказаться просто неоценимыми. Холланд намеревался сразу после обнаружения противника сосредоточить огонь своих линкоров на «Бисмарке», оставив «Принца Ойгена» «Норфолку» и «Саффолку». Но и этот план провалился, так как он ничего не сообщил крейсерам. В результате они, восстановив контакт, продолжали держаться за кормой «Бисмарка» на большом расстоянии, которое иногда доходило до 15 миль. Поэтому их



орудия в завязавшемся бою не участвовали, и «Принц Ойген» получил полную свободу действий, которой он воспользовался, обстреливая «Худ».

Следует сделать еще два замечания относительно действий Холланда. Прежде всего, контакт с немцами был восстановлен в 2.47. С этого момента он точно знал их курс и скорость, но выбранный им курс был совершенно неправильным. Угол сближения оказался слишком острым, и кормовые башни не могли действовать. В результате по немцам не могли стрелять 4-381-мм и 4-356-мм орудия. С другой стороны, он был недостаточно острым, чтобы обеспечить максимально быстрое сближение и подставить немцам минимальный силуэт. Они видели британские корабли в свои прицелы в ракурсе три четверти. Холланд из всех возможных вариантов сумел выбрать наихудший. Кроме того, он решил вести бой в сомкнутом строю, что полностью лишило «Принс оф Уэлс» свободы действий в бою.

В последний момент «Принс оф Уэлс» получил приказ использовать свой артиллерийский радар, чтобы вести наблюдение за горизонтом, однако тот сломался, как и многое другое на только что построенном линкоре. Использовать поисковый радар Холланд запретил из опасений, что этим он преждевременно выдаст противнику присутствие британских линкоров. Командир «Принс оф Уэлса» капитан 1 ранга Лич считал, что будет лучше поставить в голову колонны его хорошо бронированный корабль на опасный период сближения с противником, но он не рискнул предложить это адмиралу. Во время боя немцы ошибочно приняли «Принс оф Уэлс» (о том, что вошел в строй второй линкор этого типа, они не знали) за «Кинг Георг V», и эта уловка наверняка сработала бы. Противник наверняка сосредоточил бы огонь на «флагманском корабле Флота Метрополии», что могло спасти «Худ». Но все эти рассуждения и предложения были сделаны после боя. Когда в 5.35 немецкая эскадра вышла из утреннего тумана, никто не дал бы и гроша за то, что немцы доживут до вечера этого дня.

Немецкие корабли заметили дым на горизонте в 5.30. Лютъенс имел приказ атаковать конвои, даже если в состав эскорта будет включен линкор. Однако боя с превосходящими силами он должен избегать. Не было никаких сомнений, что

встречено как раз такое соединение, хотя сначала у немцев оставались надежды, что это еще одна группа крейсеров. Лютенс до сих пор не знал, что гавань Скапа Флоу пуста. Он был крайне удивлен, когда увидел на горизонте 2 линкора, идущие на пересечку. Если бы у него была возможность, он уклонился бы от боя, однако намерения англичан были совершенно недвусмысленными — они собирались навязать ему бой. Но это оказалось единственной неожиданностью для немцев. Все остальные сюрпризы в то утро получили англичане!

В 5.37 «Принс оф Уэлс» сообщил: «Обнаружил противника на расстоянии 17 миль». Холланд приказал обоим линкорам повернуть на 40 градусов, чтобы сблизиться с немцами, как планировалось. «Принс оф Уэлс» находился по пеленгу 80° у флагмана. В 5.49 оба британских линкора повернули на 20 градусов вправо, был отдан приказ сосредоточить огонь на головном вражеском корабле. К счастью, старший артиллерист «Принс оф Уэлса» понял, что произошла ошибка в опознании, и сразу перевел прицел на «Бисмарк», идущий вторым. Однако «Худ» до самого своего последнего залпа не сделал этого. В 5.52 «Худ» начал бой, дав первый залп с дистанции около 25000 ярдов. Через полминуты открыл огонь «Принс оф Уэлс». Немцы не заставили себя ждать. «Бисмарк» дал первый ответный залп в 5.53. «Принц Ойген» открыл огонь в 5.59, но давал залпы из своих более легких орудий гораздо чаще. Жребий был брошен. Оба флагманских корабля с самого начала стреляли метко.

«„Норфолку“ и „Саффолку“, находящимся вдалеке, стрельба „Худа“ показалась великолепной. Его первые два залпа легли совсем рядом с неприятелем, а третий выглядел как накрытие. „Принс оф Уэлс“ пристреливался дольше. Его первый залп лег перелетом. Были внесены поправки, но лишь шестым залпом он накрыл цель».

Все шло хорошо, но «Худ» стрелял не по тому кораблю, а на «Принца Ойгена» его стрельба никак не повлияла. Ответные залпы немецкого крейсера были такими же меткими, и считается, что именно его снаряды нанесли первые

повреждения флагманскому кораблю Холланда. С других кораблей сразу заметили, что «Худ» получил попадание.

«Большой пожар начался в районе грот-мачты. Пламя быстро пошло вперед, его языки поднимались высоко над верхней палубой. Наблюдателям на крейсерах показалось, что „Худ“ накрыло полушарие пламени, подобное заходящему солнцу. У них перехватило дыхание, так как никто не знал, сумеет ли команда взять пожар под контроль. Затем пламя немного опало и начало пульсировать»<sup>[106]</sup>.

Для крейсера это было просто замечательное достижение, английские крейсера не сумели добиться ничего подобного. Когда «Саффолк» дал несколько залпов, все снаряды легли большими недолетами. Для нового и не полностью готового корабля «Принс оф Уэлс» сражался доблестно. Мы помним, что в начале боя он самостоятельно перенес огонь на «Бисмарк» и шестым залпом накрыл его. «Бисмарк» сделал это гораздо быстрее. Первый его залп лег по носу у «Худа», второй по корме, а третий накрыл цель.

В 6.00 казалось, что британская эскадра уже держит победу в руках. Неприятный период сближения, когда действует лишь половина орудий, завершился. Холланд отдал приказ повернуть на 20 градусов влево, чтобы ввести в действие всю артиллерию. Но до того, как сигнал пошел по фалам вниз, что означало начало исполнения, случилась катастрофа.

Снаряды пятого залпа только что покинули орудия «Бисмарка», а «Худ» только что выстрелил в ответ, когда над флагманским кораблем Холланда поднялся огромный столб пламени и прогремел ужасный взрыв. С борта «Принца Ойгена» все это выглядело так:

«Весь залп 381-мм снарядов германского флагмана поразил цель, и на „Худе“ между второй трубой и грот-мачтой произошел взрыв неопишуемой силы. Казалось, снаряды все сокрушили своей ужасной мощью. Сквозь огромные пробоины, открывшиеся в сером корпусе, из глубин корабля взвились исполинские языки пламени. Они поднялись выше труб и несколько секунд сверкали сквозь пелену пепельно-серого дыма, которая неслась к носовой части корабля. Затем эта серая масса

озарилась красным. Огонь, дым и пар двумя колоннами устремились вверх и начали загибаться в стороны, образовав нечто вроде раскаленного купола. Сначала пологий, он поднимался все выше и выше, наконец превратившись в фонтан пылающих обломков. Это взорвались кормовые погреба, подняв в воздух раскаленный добела огромный кусок металла, который потом медленно опустился в море. Это была одна из кормовых башен, которая взлетела вверх на несколько метров. В разные стороны полетели горящие мелкие предметы — плотики, шлюпки, настил палубы. Они продолжали пылать, даже попав в воду. По поверхности моря поползло густое облако дыма. И посреди этого крошечного ада еще раз мелькнули язычки желтого пламени. Носовые башни „Худа“ дали прощальный залп».

Катастрофа произошла так внезапно, что на мгновение парализовала и своих, и чужих.

«Если какой корабль и погиб в бою, так это „Худ“. Снаряды его последнего залпа находились в воздухе, когда он получил смертельный удар. Весь экипаж был на своих постах. Замки орудий только что закрылись за снарядами. Он шел со скоростью 28 узлов, а потом море и мрак проглотили его. Только что он был жив, а через минуту его не стало».

Капитан 1 ранга Лич и экипаж «Принс оф Уэлса» не получили передышки, чтобы осознать ужас происшедшего. Руль пришлось немедленно положить право на борт, чтобы обойти огромное облако смерти. Они увидели, как носовая часть флагманского корабля на мгновение поднялась из воды, чтобы навсегда скрыться в глубине, и тут же обнаружили, что сами стали мишенью для смертоносных немецких орудий, которые только что вдребезги разнесли все их надежды.

Последовали 20 минут настоящего ада, и «Принс оф Уэлс» получил несколько тяжелых попаданий. Дистанция сократилась до 18000 ярдов, и в дело вступила средняя артиллерия немецких кораблей. Через 2 минуты после того, как «Худ» разлетелся на куски, немецкие артиллеристы

доказали, что это не было «удачное попадание», как попыталась позднее утверждать британская пресса. Они снова продемонстрировали свою убийственную меткость. Бронепробивный снаряд «Бисмарка», весящий почти тонну, врезался в мостик британского линкора, пронизал его насквозь и вышел с другого борта. По пути он устроил настоящую бойню, убив и ранив всех, кроме капитана 1 ранга Лича и старшего сигнальщика.

Затем в «Принс оф Уэлс» попали еще 3 снаряда калибра 381 мм, так же как 3 снаряда калибра 203 мм с «Принца Ойгена». Однако линкор был построен прочно. Носовой КДП 133-мм артиллерии был выведен из строя одним 381-мм снарядом, но управление огнем перевели на кормовой КДП.

Еще одно попадание разбило кран подъема самолетов, который готовились использовать для запуска старого самолета-корректировщика «Валрос». Осколки изрешетили самолет, и его тут же сбросили за борт до того, как он загорелся. Третий тяжелый снаряд пробил борт линкора под водой, прошел несколько переборок, и в результате «Принс оф Уэлс» принял 400 тонн воды<sup>[107]</sup>. Крепкий корпус линкора не допустил повторения трагедии «Худа», но было ясно, что если «Принс оф Уэлс» не прекратит бой, под такими ударами он долго не продержится.

Так как «Принц Ойген» имел торпедные аппараты, вокруг рыскали подводные лодки, для которых подбитый линкор был бы лакомым кусочком. Количество действующих орудий главного калибра из-за постоянных поломок временами сокращалось до 3. Поэтому капитан 1 ранга Лич принял единственно возможное решение и вышел из боя. Это произошло в 6.13, когда дистанция сократилась до 14500 ярдов, а противник все еще оставался невредим. Лич повернул на 160 градусов, и в этот момент кормовую башню «Принс оф Уэлса» намертво заклинило. Его скорость все еще составляла 27 узлов, он смог обеспечить британским крейсерам определенную защиту, когда они возобновили преследование. Им оставалось только ждать, когда подойдет эскадра адмирала Тови, чтобы возобновить бой. Тем временем вице-адмирал Уэйк-Уокер, который остался старшим из офицеров, принял командование потрепанной эскадрой. К радости англичан, немецкий адмирал не стал доводить до логического

конца свое преимущество и не попытался уничтожить 2 британских линкора в одном бою. В тот момент это выглядело необъяснимым, но позднее стали известны причины такого решения Лютенса.

«Принс оф Уэлс» был слишком новым кораблем, за что и пострадал. Однако уже в своем первом коротком бою он нанес своему противнику ощутимые повреждения. Измотанные артиллеристы, сражавшиеся больше со своими орудиями, чем с немцами, не подозревали, что уже решили исход не этого сражения, а всей битвы. Они сумели добиться 2 попаданий в «Бисмарк». Один снаряд пробил борт, прошел через 2 отсека и уничтожил динамо-машину, одновременно повредив котельное отделение № 2. Второе попадание было еще опаснее. Снаряд пробил борт и вскрыл топливную цистерну. Это вызвало большую утечку нефти, а остатки нефти были перемешаны с водой. Это было крайне серьезно, особенно потому, что «Бисмарк» не сумел дозаправиться в Бергене. Скорость немецкого линкора упала до 28 узлов, но потери ограничились 5 ранеными<sup>[108]</sup>.

Экипаж «Принс оф Уэлса» не был напуган полученными повреждениями. «Примерно в 6.25 мы вышли за пределы дальности эффективного огня, и бой прекратился. Но мы надеялись, что это недолгая передышка, так как только ждать и следить было бы слишком унижительно». Капитан 1 ранга Лич более реалистично смотрел на вещи, но вскоре он смог сообщить на «Норфолк» Уэйк-Уокеру, что его линкор снова готов к бою, хотя часть орудий по-прежнему не действует.

Черчилль не сумел оценить сдержанность Уэйк-Уокера, который не возобновил бой немедленно<sup>[109]</sup>. «Бисмарк» вместе со своим спутником продолжал следовать на юго-запад всю вторую половину дня 24 мая. «Саффолк» с помощью радара держался на правой раковине у немцев, «Норфолк» и «Принс оф Уэлс» — на левой. Плохая видимость не была помехой для радара «Саффолка», и частые изменения курса, чтобы оторваться от англичан, ничего не дали «Бисмарку». Кроме того, за ним волочился длинный хвост нефти из пробитой снарядом цистерны. В 13.20 немецкие корабли повернули на юг, а в 15.35 к ним присоединился британский самолет-разведчик.

Адмиралтейство тем временем начало собирать корабли, разбросанные по всей Атлантике, чтобы отомстить за гибель «Худа». «Родней» получил приказ оставить «Британник» в охранении одного эсминца, забрать с собой 3 остальных эсминца и следовать на перехват «Бисмарка». Один из моряков «Роднея» вспоминает: «Прошло 3 года после того, как линкор завершил последний текущий ремонт. Долгие часы, проведенные в море во время жестоких атлантических штормов, серьезно сказались на его корпусе и машинах». Когда было получено известие, что предстоит ремонт в Бостоне, экипаж расслабился. Когда корабль вышел в море, на борту находилось множество пассажиров, направляющихся туда же. «Было много новобранцев, следующих на Фолкленды, в Галифакс, группа кадетов следовала на Бермуды. Среди них были офицер американского флота и двое унтер-офицеров. Всего линкор принял около 500 человек, поэтому понятно, почему один из торпедистов воскликнул: „Похоже, они думают, что мы „Куин Мэри“!“»<sup>[110]</sup>

Долгожданный ремонт пришлось отложить, и «Родней» развернул свой длинный полубак в сторону неприятеля. Однако он был лишь одним из Больших Кораблей, получивших экстренный приказ из Лондона. В Гибралтаре адмирал Сомервилл на борту «Ринауна» со своим знаменитым Соединением Н находился в полной готовности. Кроме линейного крейсера, он имел авианосец, легкий крейсер и 6 эсминцев. Как только пришел приказ, Сомервилл покинул Скалу и направился на северо-запад. В далеком Фритауне «Нельсон» получил приказ полным ходом следовать в Гибралтар, чтобы занять место «Ринауна» на случай, если «Бисмарк» вдруг попытается прорваться в Средиземное море, чтобы поддержать итальянский флот при высадке на Крит. Как ни мизерна была вероятность этого, ее тоже следовало учесть.

«Рэмиллис» получил сообщение, что «Бисмарк» находится в 900 милях к северу от него. «Рэмиллис» должен был оставить конвой и занять позицию к западу от противника. «Ривендж» вышел из Галифакса в качестве дополнительного резерва. Вокруг немецкого левиафана появилось огромное стальное кольцо. Теперь следовало стянуть его. Но в очередной раз Лютенс сумел перехитрить своих противников. Прежде всего, он решил отвлечь внимание на себя, чтобы позволить «Принцу

Ойгену“ оторваться и продолжать операцию. Уже было понятно, что сам „Бисмарк“ не сможет продолжать операцию. Несмотря на сокрушительный удар, нанесенный эскадре Холланда, повреждения, полученные немецким линкором, вынуждали его возвращаться в порт. Сейчас главной заботой Лютенса было как можно быстрее добраться до Бреста.

Интересно отметить, что главы государств в Германии и Великобритании были в равной степени недовольны действиями своих адмиралов в этот день. Гитлер, когда все закончилось, спросил, почему Лютенс не добил „Принс оф Уэлс“ прямо на месте, когда у него был шанс. Ведь в этом случае он унес бы с собой в могилу 2 британских линкора.

Черчилль сохранил оптимизм, несмотря на сообщение о гибели „Худа“. „Худ“ взорвался, но мы наверняка прикончим „Бисмарк“, — такова была его первая реакция на грустную новость. Позднее он начал терять терпение и принялся подгонять адмиралов, обрушив на Адмиралтейство целую серию директив, которые, по мере развития операции, становились все более грубыми. Для начала потребовал объяснения от Уэйк-Уокера, когда тот собирается с помощью „Принс оф Уэлса“ снова дать бой „Бисмарку“. Это совершенно не входило в планы адмирала, но, похоже, вмешательство премьера вынудило его пересмотреть свои планы. В результате он перестроил эскадру в боевой порядок, приказав „Саффолку“ присоединиться к остальным кораблям. Но еще до того как это было выполнено, „Бисмарк“ предоставил ему неожиданную возможность удовлетворить пожелания верхов.

В 18.38 „Бисмарк“ развернулся навстречу своим преследователям и едва не застиг „Норфолк“ врасплох. Его залпы легли рядом с легко бронированным крейсером, и два близких разрыва вызвали несколько течей. „Принс оф Уэлс“ поспешил на помощь, и линкоры обменялись несколькими залпами перед тем, как „Бисмарк“ снова лег на прежний курс. Но за это время „Принц Ойген“ успел скрыться в бескрайней Атлантике. Теперь Лютенс остался один. Он должен был оторваться от преследователей и добраться до зоны, где поврежденный линкор смогут прикрыть самолеты Люфтваффе и подводные лодки.

И здесь изменение строя британской эскадры оказалось роковым. В 20.56 Лютенс радировал командованию, что



намерен прорываться в Брест, так как у него не хватает топлива. Но в этот момент у него появились более неотложные заботы. „Викториес“ оставил свои линкоры и пошел вперед, чтобы атаковать „Бисмарк“. В случае успеха скорость немецкого линкора могла снизиться еще больше, и в 22.08 с авианосца взлетела группа „Суордфишей“. Ископаемые торпедоносцы отыскивали немецкого исполина в 23.30, и 8 самолетов в 23.50 сбросили торпеды. Они добились только одного попадания, которое не причинило повреждений. Однако „Бисмарк“ был вынужден маневрировать на полном ходу, в результате чего открылись старые раны. Котельное отделение № 2 пришлось покинуть, линкор сел носом, и его скорость временно упала до 16 узлов. В этот момент линкор выглядел обреченным. Но тут „Саффолк“ снова потерял контакт. 25 мая в 3.06 немецкий линкор исчез с экранов радара. Сначала все думали, что вскоре он появится снова, но этого не произошло. Лютенс внимательно изучил зигзаг „Саффолка“, и в тот момент, когда крейсер находился на максимальном удалении от „Бисмарка“, приказал круто повернуть вправо. Линкор описал почти полный круг и лег на восточный курс за кормой 3 кораблей Уэйк-Уокера. Лютенс снова обрел свободу. Но трагедия заключалась в том, что ни адмирал и ни один из его офицеров этому не поверил.

Последовал долгий период нервозности и вспышек раздражения, пока несколько британских соединений прочесывали центральную Атлантику, пытаясь снова обнаружить „Бисмарк“. Было получено несколько неточных сообщений, которые еще больше спутали картину. Лишь в 18.05 Адмиралтейство приказало „Роднею“ перекрыть путь отхода в Брест. Через 5 минут такое же распоряжение получил адмирал Тови. Однако к этому времени он находился в 150 милях за кормой „Бисмарка“, так как то же самое Адмиралтейство передало ему совершенно неверные данные радиопеленгации<sup>[111]</sup>. Тем временем на британских кораблях, как и на „Бисмарке“, тоже начала ощущаться нехватка топлива. Поэтому „Рипалс“, „Принс оф Уэлс“ и большая часть легких сил прекратили преследование. В деле остались лишь „Родней“ и безнадежно отставший „Кинг Георг V“. Наконец 26 мая в 10.30 „Бисмарк“ был замечен „Каталиной“ Берегового Командования, когда он находился уже в 700 милях от Бреста.

К счастью, адмирал Сомервилл тоже получил приказ направиться к Бресту, и сейчас Соединение Н находилось между Лютенсом и этим портом. Разумеется, „Ринаун“ не мог сражаться с немецким линкором, хотя его экипаж рвался в бой. Однако опытные летчики „Арк Ройяла“ могли сделать то, что не удалось „Викториесу“, — удачной атакой снизить скорость „Бисмарка“.

Так и произошло, благодаря отваге этих юных пилотов. Взрывом торпеды были заклинены рули „Бисмарка“.

Ночные атаки кораблей 4-й флотилии эсминцев были такими же смелыми, но ничего не дали. Впрочем, теперь „Бисмарк“ был обречен, так как не мог управляться. Однако его орудия оставались совершенно исправны. Утром 27 мая 1941 года разыгрался последний акт этой трагедии. На сцене появились „Родней“ и „Кинг Георг V“, чтобы привести приговор в исполнение.

Поблизости находились еще несколько кораблей. Тяжелый крейсер „Норфолк“, который не прекращал преследование, в 7.53 снова заметил „Бисмарк“ на расстоянии 9 миль. Он помог адмиралу Тови найти противника, так как в этот момент „Кинг Георг V“ оказался в 12 милях южнее. Тяжелый крейсер „Дорсетшир“ тоже примчался, чтобы участвовать в бою. Конвой, который он сопровождал, остался в 600 милях позади. Не слишком понятно, зачем это было сделано, но пока он держался поодаль. 3 корабля Соединения Н — „Ринаун“, „Арк Ройял“ и „Шеффилд“ — тоже держались в 20 милях к югу от противника, чтобы сохранить свободу маневрирования<sup>[112]</sup>. „Арк Рой-ял“ поднял „Суордфиш“, чтобы корректировать огонь линкоров, но погода вынудила самолет вернуться. По этой же причине не были подняты торпедоносцы. Несколько эсминцев типа „Трайбл“ удерживали контакт после ночного боя, окружив „Бисмарк“ со всех сторон. К ним присоединились „Машона“ и „Тартар“. Но все британские корабли испытывали острую нехватку топлива. Эта проблема мучила адмирала Тови с самого начала операции, и вмешательство премьер-министра никак не улучшало настроение адмирала.

„Бисмарк“ должен быть потоплен любой ценой. Если для этого необходимо, чтобы „Кинг Георг V“ оставался в море, он должен сделать это, даже если потом его придется

буксировать домой». Такую радиограмму отправило Адмиралтейство.

Позднее адмирал Паунд извинился перед Тови за нее, а Стефен Роскилл объяснил, почему он исключил ее из своей официальной истории, за что подвергся жестокой критике со стороны другого историка, капитана 1 ранга Гренфелла. Мы не будем касаться этого вопроса и оставим на совести Черчилля распоряжение задержать самый современный и боеспособный линкор Флота Метрополии без топлива в кишачем немецкими субмаринами районе. К счастью, адмирал Тови получил этот сигнал уже после окончания боя.

«Кинг Георг V» и «Родней» подходили к «Бисмарку» с WNW. Хотя дул сильный северо-западный ветер, видимость с мостика флагманского линкора была хорошей. Тови предоставил «Роднею» полную свободу действий, приказав держаться на расстоянии 6 кабельтовых от флагмана. Это резко отличалось от приказов, полученных капитаном 1 ранга Личем в предыдущем бою. Тови намеревался как можно быстрее сблизиться с «Бисмарком», который сейчас двигался со скоростью 10 узлов в направлении от Франции и безопасности. Бой предполагалось вести на дистанции около 15000 ярдов.

В 8.43 неприятель был замечен почти точно впереди по курсу на дистанции 25000 ярдов. Примерно через 4 минуты «Родней» открыл огонь.

«Слева долетели гулкие раскаты — „Родней“ открыл огонь из 406-мм орудий. Почти сразу то же самое сделал „Кинг Георг V“ из своих 356-мм. Я навел свой бинокль на „Бисмарк“. Он дал залп из 4 орудий носовых башен, выбросивших 4 тонких языка оранжевого пламени. Немцы славились умением накрыть цель первым же залпом. Лишь теперь я понял, что значит нервное напряжение. Мне показалось, что прошли 2 часа, пока упали эти снаряды! Всплески поднялись у полубака „Роднея“ по противоположному борту».

Несмотря на свою репутацию, немецкие артиллеристы накрыли цель только третьим или четвертым залпом. Однако

«Родней», которым умело управлял капитан 1 ранга Далримпл-Гамильтон, уклонился от попаданий.

«Нет ничего хуже близких падений. Снаряды легли так близко, что осколки прошили правую стенку КДП, разбили звонок отбоя, пробили каску, висевшую на крючке, искорежили визир наводчика, попали в артиллерийский гонг, который был установлен на самом пульте управления огнем, и вылетели через заднюю стенку, но пути оцарапав руку наводчику».

Этим и ограничились повреждения, нанесенные «Роднею» «Бисмарком». Гораздо больше повреждений он получил от ударной волны собственных 406-мм башен!<sup>[113]</sup>

Вскоре стрельба «Бисмарка» стала хаотичной и больше всерьез не беспокоила английские корабли. Однако довольно быстро на «Кинге Георге V» возникли те же самые проблемы с орудиями главного калибра, что и на «Принс оф Уэлсе». Одно из орудий не действовало почти 30 минут, еще два — более короткое время. Как заметил адмирал Битти по другому поводу, «что-то неладно с нашими проклятыми кораблями». 20 лет мирной жизни дурно сказались на состоянии Королевского Флота, и требовалось время, чтобы это исправить<sup>[114]</sup>.

Тем не менее, 2 британских линкора вскоре добились попаданий. Первое было отмечено на «Роднее» в 9.02, и его подтвердили уцелевшие немцы. «В 9.02 обе носовые башни главного калибра были выведены из строя». Очередное попадание уничтожило носовой КДП, вскоре был разбит и кормовой пост. После этого уцелевшие башни «Бисмарка» стреляли самостоятельно.

На борту «Роднея» старший боцман следил за боем из КДП.

«Башня А на „Бисмарке“ вышла из строя первой. Потом раскололась башня В, выбросив огромный столб пламени. Он увидел, что КДП на верхушке надстройки исчез. Дистанция сократилась настолько, что стало видно, как поднимаются орудия башни Х, готовясь дать залп. Едва это было сделано, снаряды „Роднея“ поразили башню. Когда дым рассеялся, он ясно увидел, что орудия опустились до предела. Он видел, что

внутри корпуса бушуют пожары. В воздух взлетали обломки. Те люди, которым посчастливилось уцелеть, торопливо прыгали за борт».

К этому времени «Норфолк» тоже открыл огонь из 203-мм орудий с дистанции 22000 ярдов. После долгого ожидания он все-таки смог внести свой вклад в отмщение за «Худ». Около 9.00 «Кинг Георг V» повернул и с дистанции 16000 ярдов открыл огонь из носовых башен. 356-мм снаряды обрушились на немецкий линкор. «Родней» повторил маневр флагмана, хотя при этом дистанция между ними увеличилась до 2,5 миль. «Бисмарк» был вынужден перенести огонь на флагман Тови, и «Родней» получил возможность стрелять, как на учениях. Тактика Тови оказалась идеальной, хотя густые клубы дыма от сгоревшего кордита плыли над местом боя, затрудняя корректировку огня. Отчасти эту проблему помогал решить артиллерийский радар.

Несмотря на жестокие удары, которым подвергся «Бисмарк», Тови не был удовлетворен. Он считал, что бой развивается гораздо медленнее, чем позволяет положение с топливом.

«Сблизиться. Сблизиться. Сблизиться! Я не вижу достаточно попаданий», — говорил Тови, по свидетельству очевидца. Историк Джеффри Беннетт утверждает, что адмирал «привел в отчаяние флагманского артиллериста, заявив, что тот будет иметь больше шансов попасть в противника, если кинет в него бинокль».

«Дорсетшир» в это время обстреливал «Бисмарк» с дистанции 20000 ярдов, держась у него на правой раковине. «Кинг Георг V» некоторое время вел огонь из 133-мм орудий. «Родней» вообще отличился. В первый и в последний раз в истории линкор выпустил две торпеды в линкор противника, хотя попаданий не добился<sup>[115]</sup>. «Норфолк» тоже выпустил 4 торпеды, но безрезультатно.

Вскоре после 9.15 оба британских линкора повернули на 180 градусов, чтобы возобновить бой, так как к этому времени цель ушла за корму. «Родней» возобновил обстрел главным калибром практически в упор, дистанция составила всего 8600 ярдов. «Кинг Георг V» открыл огонь с дистанции 12000 ярдов, а в 10.55 подошел к «Бисмарку» на расстояние 3000 ярдов,

чтобы всадить в него несколько смертоносных залпов. Не удивительно, что немецкий линкор практически потерял ход. Его стрельба по «Роднею» была совершенно неэффективной.

К 10.10 все орудия «Бисмарка» замолкли, он тяжело раскачивался на волнах, больше напоминая кучу металлолома, чем корабль. Изуродованные стволы орудий торчали в разные стороны, надстройки превратились в груды искореженного железа. Из огромных пробоин вырывались языки пламени и валил дым. На борту воцарился ад, всюду валялись изуродованные трупы и умирающие люди. Машинные отделения были полны огня и дыма. Но, несмотря на это, корабль упрямо отказывался тонуть.

Тови уже не имел времени добить «Бисмарк» артогнем. Он должен был спешно двигаться назад, так как его корабли уже сейчас могли остаться без топлива до того, как вернуться в порт. Поэтому в 10.15 он приказал обоим линкорам прекратить бой — примерно через 100 минут после начала. Смертельный удар своими торпедами должны были нанести крейсера и эсминцы. Это сделал «Дорсетшир», который в 10.36 всадил в борт «Бисмарка» 3 торпеды. Огромный корабль повалился на левый борт и начал оседать кормой. Примерно через 4 минуты он перевернулся и отправился на дно океана, в котором еще недавно сеял ужас и смерть [\[116\]](#).

В своем рапорте об этом бое адмирал Тови отдал должное поведению «Бисмарка». «„Бисмарк“ сражался исключительно отважно в самых неблагоприятных условиях, напомнив прежние дни Германского Императорского Флота. Он затонул с поднятым флагом». В ответ на это он получил из Адмиралтейства, возможно под влиянием Черчилля, крепкий фитиль [\[117\]](#).

Но это действительно была отважная битва. Это было даже немного больше, это был конец эпохи. В последний раз германские линкоры бросили вызов британской морской мощи в Атлантике. Ни разу больше они не попытались атаковать слабо защищенные конвои на этой важнейшей морской артерии. Борьба против британского судоходства отныне была возложена на подводные лодки, против которых требовались иные средства борьбы. Как у Матапана в Средиземном море, как возле Ютландии в Северном море, британские линкоры сделали свое дело, и сделали его хорошо. Наглец, бросивший

вызов, был повергнут и уничтожен. Хотя крейсера, эсминцы и самолеты выследили «Бисмарк» и ранили его, подрезав сухожилия, именно линкоры нанесли роковой удар.

И за это они заслужили благодарность будущих поколений.

## Глава 6. Fleet in being

Уничтожение «Бисмарка» в мае 1941 года не только стало поворотным пунктом, определившим роль линейного корабля во Второй Мировой войне. Оно имело огромное значение в многовековой истории британских линейных кораблей. Фактически завершилась старая эпоха. Добившись полного и безоговорочного превосходства над линкорами двух вражеских держав, британский линкор ответил всем критикам межвоенного периода, он в очередной раз показал решающее влияние на характер морской войны. Кое-кто утверждал, что линкор превратился в бессильного монстра, не способного выползти из безопасной норы. Британские линкоры действовали по всему миру, выполняя самые различные задачи. Но именно его успех вынудил державы Оси перейти к стратегии, которую до войны необдуманно предрекали всем линкорам — «fleet in being». Вражеские линкоры превратились в нечто вроде увесистого кулака, которым осторожно грозят издали и используют крайне редко и осторожно. Тем не менее, этот «кулак» представлял настолько серьезную угрозу британскому судоходству, что ее нельзя было игнорировать. Именно призрак этой угрозы вынуждал британский флот постоянно искать боя с этими неуловимыми противниками теми же методами, которые Ось приняла в качестве методов борьбы с морской мощью, которую не могла сломить в открытом сражении корабль против корабля.

Последовал переходный период, который тянулся примерно с середины 1941 до конца 1942 года. В это время линкор все еще оставался главной силой в морской войне, хотя роль его изменилась. Он все еще являлся основой любого флота и имел огромное политическое значение, являясь самой сильной фигурой на шахматной доске. Однако при этом Большие Корабли стали мишенью для атак из-под воды и с воздуха. Эффективность этих альтернативных средств контроля моря была различной у разных флотов как с точки зрения немедленного эффекта — уничтожение вражеского линкора, так и в долгосрочном плане — установление



господства на морских коммуникациях. Все зависело от оружия, которое было создано для этого.

Именно такой метод действий приняли Германия и Италия, обратив главные усилия на развитие подводного и воздушного оружия. В обоих случаях британские линкоры сумели гарантировать безопасность жизненно важных конвоев с продовольствием, топливом и военными грузами в Англию, на Мальту или в Египет, а позднее в Северную Россию от атак надводных рейдеров. Надежда, что противник, может быть, когда-нибудь рискнет принять бой, помогала британским морякам сохранять бдительность. А еще они не теряли надежды, что флоты Оси в конце концов просто капитулируют, неспособные сделать хоть что-то. Но, как и для моряков на линкорах Гранд Флита много лет назад, такое ожидание временами казалось невыносимым, хотя в конце концов Королевский Флот сумел добиться и того, и другого.

Британский линейный флот действовал с предельным напряжением сил, и его положение было гораздо сложнее, чем у флотов Оси, так как Адмиралтейство никогда не отказывалось от использования линкоров, даже если соотношение складывалось в пользу противника. Это также противоречило довоенным прогнозам. Однако противник старался держать свои линкоры в удаленных безопасных портах, что вынуждало англичан прибегать к тем же самым альтернативным методам борьбы, чтобы устранить угрозу, которую представляли эти линкоры. Сначала противник добился более серьезных успехов, так как его линкоры редко выходили в море, что не позволяло британским подводным лодкам атаковать их. Зато британские линкоры постоянно находились в море, что предоставляло широкие возможности вражеским субмаринам. Кроме того, они играли роль опоры всего флота, защитника, к которому бежали все легкие корабли, в том числе и авианосцы, когда оказывались в тяжелом положении. В результате британские линкоры гораздо чаще попадали под воздушные атаки, чем закамуфлированные германские и итальянские корабли, которые прятались в кольце противолодочных сетей под защитой зенитных батарей. Поэтому не следует удивляться тому, что в критический период потери британского флота

резко подскочили, тогда как потери флотов Оси были минимальными.

Следует также напомнить, что к этому времени все воюющие страны применяли практически один и тот же метод воздушных атак против кораблей. Бомбардировщики становились все больше, они могли поднимать все более тяжелые бомбы, но тактика их действий менялась крайне медленно. Второй раунд поединка бомбардировщика и линкора изрядно затянулся, но не принес успеха ни одной из сторон. Лишь когда была создана надежная и мощная авиаторпеда, воздушные силы сумели наконец взять верх над современным линкором и послать его на морское дно. Против старых кораблей, обладавших гораздо менее надежной защитой и относительно слабым бронированием, развитие бомбардировщиков и бомб начало склонять чашу весов в пользу авиации. Но даже здесь требовались колоссальные усилия и огромные потери, что отнюдь не всегда гарантировало успех. Все это ничуть не напоминало уверенные предсказания «экспертов» в предвоенные годы. Стойкость линкора доказала, что все их выводы были более чем легкомысленными, хотя за тот период войны, который описан в этой главе, линейный корабль получил несколько тяжелых ударов.

Люфтваффе продолжали строить пикировщики. Немцы доказали, что бомбометание с пикирования является самым надежным способом попасть в корабль, однако пикировщики не могли топить тяжелые корабли. Были созданы специальные тяжелые бомбы, которые позволили Люфтваффе потопить 3 устаревших линкора, неподвижно стоящих в портах. Но это не было решением проблемы. Королевские ВВС продолжали верить в свои тяжелые бомбардировщики с упрямством религиозных фанатиков, несмотря на любые провалы. Бомбовые прицелы становились все более сложными, бомбы становились все тяжелее, но попадания можно было пересчитать по пальцам, и ни один линкор еще не был потоплен. Это была дорога в никуда, но достопочтенные Маршалы Авиации не желали с нее сворачивать. Итальянцы уже поняли, что любые атаки горизонтальных бомбардировщиков ничего не дадут, и теперь сосредоточили свои усилия на действительно многообещающем направлении.

Они начали работы над самолетами-торпедоносцами. Эта идея, как грозный призрак, витала в воздухе еще с 1919 года, но за прошедшее время не стала более материальной. К счастью, хлипкая итальянская экономика не позволила построить большое количество торпедоносцев. Они действовали чуть ли не поштучно под управлением лучших летчиков. При атаке малых кораблей это могло принести успех, но для уничтожения линкора требовалось количество, а не умение и отвага.

Самолет-торпедоносец не был чем-то новым. Перед войной о нем велось много разговоров. Он считался самым грозным противником линкора, именно для отражения атак торпедоносцев появились универсальные орудия и многоствольные зенитные автоматы, которыми теперь буквально щетинились палубы тяжелых кораблей. Королевский Флот продемонстрировал эффективность торпедоносцев в Таранто и кое-где еще, но в это время ВВС Великобритании, Германии и Италии только приступили к созданию торпедоносной авиации, которая в результате просто не успела добиться чего-то серьезного<sup>[118]</sup>.

Лишь одна страна создала торпедоносец, значительно превосходящий все имеющиеся в Европе. Более того, она подготовилась к самому широкому использованию этого типа самолетов. Не удивительно, что это была по-настоящему морская авиация, созданная Японским Императорским флотом. В описываемый период лишь японцы умели использовать базовые и авианосные торпедоносцы, причем их эскадрильи были специально сформированы и подготовлены для этого. Следует напомнить, что Королевские ВВС, Люфтваффе и Реджиа Аэронаутика спешно приспособляли для этого обычные базовые бомбардировщики и лихорадочно переучивали пилотов<sup>[119]</sup>. Однако в 1941-42 годах японская торпедоносная авиация оставалась явлением уникальным<sup>[120]</sup>.

На протяжении отрезка войны, описанного в этой главе, британские Маршалы Авиации крайне неохотно начали менять свои взгляды. Очень часто они строили фантастические, если не сказать бредовые, планы, реализовать которые не было никакой возможности. Выяснилось, что не только Их Лордства совершенно не понимают природу современной войны, несмотря на ряд болезненных уроков, преподанных пилотами Люфтваффе в Норвегии и Франции.

Требовалось еще не раз устроить ужасную мясорубку, потерять множество драгоценных кораблей, прежде чем военное руководство Великобритании осознало, что именно происходит. Прежде всего, выяснилось, что огневая мощь корабельных зениток совсем недостаточна, чтобы отразить атаки большого количества самолетов, которыми управляют умелые и решительные пилоты. Число зениток на британских кораблях требовалось как минимум утроить. Но даже это еще не гарантировало абсолютной безопасности, на которую перед войной очень многие рассчитывали. Во-вторых, бои снова и снова показывали, что самой надежной защитой флота от воздушных атак являются истребители. К несчастью, Великобритании не удалось ни создать хороший истребитель, ни построить в достаточных количествах плохой. Авианосцев оказалось гораздо больше, чем самолетов для них. Эту проблему англичанам решить так и не удалось. Лишь после появления американских самолетов, поставленных по Ленд-лизу, положение было исправлено, но это произошло только 2 года спустя.

Масштабы и кровопролитность уроков стремительно возрастали. В бой было брошено новое оружие, воздушное и подводное, созданное с единственной целью — гарантировать уничтожение вражеских линкоров.

Первое из этих болезненных столкновений произошло в Восточном Средиземноморье. Мы должны вернуться в то время, когда в Северной Атлантике развернулась охота за «Бисмарком».

Авантюрное вторжение в Грецию, которое Муссолини начал, даже не известив Гитлера, завершилось для Италии настоящей катастрофой. Флот пребывал в унижительном параличе после боя у мыса Матапан. Крошечная греческая армия не только в самый короткий срок вышвырнула итальянцев за пределы своей страны, но и сама перешла в наступление, вторгнувшись в Албанию. Сталин также уставился на Балканы жадным взором. Гитлер в это время готовился к решительной схватке с коммунизмом и был полон решимости гарантировать безопасность румынских нефтяных месторождений. При этом Германию серьезно беспокоили британские авиабазы в Греции, совсем рядом с драгоценной нефтью. Поэтому у Гитлера просто не оставалось иного

выхода, как прийти на помощь незадачливому партнеру по Оси, хотя это означало задержку исполнения его собственных планов. Пока британская дипломатия ворочалась с грацией и скоростью бегемота, пока итальянцы подкупали и запугивали различных балканских лидеров, чтобы увеличить свое влияние в этом регионе, немцы действовали, как обычно, стремительно и эффективно. К весне все эти карликовые нации были вынуждены забыть мелочные ссоры и подчиниться Великому Германскому Рейху, либо добровольно примкнув к нему (Венгрия, Болгария, Румыния), либо подчинившись силе оружия (Югославия). Оставалась одна Греция, куда была спешно переброшена крошечная британская армия, которой не позволили победоносно завершить наступление в Ливийской пустыне. В апреле она была разгромлена и выброшена с материка на остров Крит в ходе очередной молниеносной кампании вермахта<sup>[121]</sup>. Генерал Штудент, командовавший парашютно-десантными силами Люфтваффе, запросил разрешения на деле опробовать новую идею. Он хотел захватить хорошо укрепленный остров, который прикрывали значительные силы флота, используя только воздушные силы. Это совершенно не мешало подготовке плана «Барбаросса» и позволяло эффектно завершить кампанию на юго-востоке Европы, поэтому Гитлер согласился. На всякий случай были подготовлены несколько небольших конвоев с войсками и тяжелым оружием, которые должны были помочь парашютистам. Однако они имели очень ограниченное значение. Зато англичане были твердо уверены, что с воздуха Крит захватить нельзя, и готовились к отражению морского десанта, который будет доставлен крупными конвоями. Поэтому адмирал Каннингхэм получил приказ сделать все, чтобы высадка с моря не состоялась. Так оба противника подготовили крупнейшую в истории воздушно-морскую битву.

На острове находилось 28500 британских солдат, у которых имелся целый месяц, чтобы подготовиться к отражению атаки. Немецкие силы состояли из 15000 парашютистов, которые высадились на острове и 7000 человек морского десанта, который на остров так и не попал. В воздухе соотношение сил было совсем иным.

«Против жалкой горстки „Харрикейнов“, „Гладиаторов“ и „Фулмаров“ Люфтваффе бросили VIII авиакорпус, поддерживавший операцию, и XI авиакорпус, осуществлявший высадку. Они имели не менее 650 боевых самолетов, 700 транспортных и 80 планеров. В число боевых самолетов входили 430 бомбардировщиков и 180 истребителей».

Противостоять этой воздушной армаде должен был Средиземноморский флот адмирала Каннингхэма, который состоял из линкоров «Уорспайт» (флагман), «Куин Элизабет», «Вэлиант» и «Барэм», авианосца «Формидебл», 8 легких крейсеров, 3 крейсеров ПВО и 30 эсминцев. Итальянский флот превосходил его во всех классах кораблей. Однако он даже не попытался вмешаться в битву. Как прокомментировал один историк:

«Следует прямо признать, что даже те небольшие успехи, которых добился британский флот во время операций в Греции и на Крите, стали возможными благодаря сокрушительным залпам британских линкоров в бою у мыса Матапан».

Итак, должна была состояться дуэль, которую все давно ожидали: военные корабли против самолетов. Она началась 14 мая 1941 года.

Адмирал Каннингхэм разделил свои силы на 4 группы. 3 ударных соединения, состоящие из крейсеров и эсминцев (Соединения В, С и D), были отправлены патрулировать вокруг Крита, чтобы помешать конвоям с войсками достичь острова. Эти легкие силы должен был поддержать вице-адмирал Придхэм-Уиппел, который вышел в море с линкорами «Куин Элизабет»<sup>[122]</sup> и «Барэм» в сопровождении 5 эсминцев. Он крейсировал к западу от Крита на случай, если появятся итальянские корабли. Если не считать нескольких мелких инцидентов, эти соединения вообще никого не встретили. 18 мая Соединение А1 контр-адмирала Роулингса вышло на смену Соединению А Придхэм-Уиппела. Оно состояло из «Уорспайта» и «Вэлианта», 1 крейсера и 8 эсминцев. Во время этой битвы

адмирал Каннингхэм руководил действиями флота с берега из Александрии.

«Уорспайт» и «Вэлиант» заступили на вахту 19 мая, а на рассвете следующего дня началась высадка немецких войск. Немецкий конвой с войсками, которые предполагалось высадить в Малеме, ночью вышел из Пирея. Британские крейсера продолжали патрулирование, в темное время суток меланхолически слоняясь к северу от Крита, а с рассветом отходили на юг. 20 мая самолеты Люфтваффе почти исключительно занимались бомбардировкой укреплений на острове, и к наступлению ночи значительное количество немецких парашютистов закрепилось на берегу. Битва сразу приняла сложный, запутанный характер. Британские легкие силы отогнали флотилию итальянских торпедных катеров, но не обнаружили никаких конвоев.

21 мая адмирал Роулингс со своими 2 линкорами находился примерно в 60 милях от пролива Антикитера и двигался на юго-восток, чтобы встретиться с одной из возвращающихся крейсерских эскадр. Все корабли имели четкий приказ: с наступлением дня собираться вместе, так как это позволяло лучше отражать воздушные атаки. Однако этот приказ выполнялся не до конца. Днем был потоплен эсминец «Джюно», когда атаки немецкой авиации усилились, однако пока это была единственная жертва. Роулингс продолжал крейсировать юго-западнее Крита, когда пришло сообщение об обнаружении вражеских конвоев с войсками.

«При сосредоточении такого большого количества кораблей появлялась возможность поставить над флотом плотную огневую завесу, которая резко снижала эффективность атак пикировщиков и сокращала потери», — писал один из историков. Но он же признавал: «Усталость и износ оружия были невероятными, а боеприпасы расходовались с такой скоростью, что это не могло тянуться слишком долго».

Ночью крейсерские соединения снова вышли в район к северу от острова и отогнали все войсковые конвои Оси, нанеся им заметные потери. Королевский Флот прекрасно делал свое дело, но теперь ему пришлось за это заплатить очень дорого. На рассвете 22 мая эти крейсера и эсминцы все еще находились в контролируемых противником водах,

занимаясь уничтожением остатков конвоев. Именно в этот день, 22 мая, немцы решили переключить главные силы своих бомбардировщиков на охоту за кораблями. Бои велись с крайним ожесточением.

Крейсерское соединение первым привлекло внимание пилотов Люфтваффе. Несколько кораблей были повреждены прямыми попаданиями и близкими разрывами. Большой расход зенитных боеприпасов привел к тому, что на кораблях остались только учебные снаряды. Немецкие бомбардировщики сновали, как челноки, между своими базами и флотом, поэтому корабли были вынуждены отбивать атаки почти непрерывно. Получив сообщение, что начались особенно сильные атаки, адмирал Роулингс решил покинуть район ожидания и выдвинуться в опасную зону, чтобы помочь попавшим в трудное положение легким силам. Сделав это, он обратил на свою эскадру удары самолетов Люфтваффе.

В течение всего утра 2 линкора маневрировали примерно в 30 милях к западу от пролива Китера, где они выполняли полезную задачу, отвлекая на себя внимание вражеских самолетов, как писал в своем рапорте адмирал. В 12.25 он развернул свои линкоры и направился в Эгейское море, держа скорость 23 узла. Это был скалькулированный, но серьезный риск, хотя на линкорах осталось больше снарядов, чем на крейсерах. «Уорспайт» имел 66 процентов зенитного боезапаса, а «Вэлиант» — 88 процентов. Потрепанные крейсера отходили навстречу линкорам, отражая сильнейшие атаки. Они были замечены в 13.12, а еще через 20 минут оба соединения встретились и начали совместный отход. Практически немедленно линкоры оказались в эпицентре атак Люфтваффе. Спутать эти массивные корабли с чем-то иным было невозможно.

На них обрушились знаменитые пикировщики Ju-87, двухмоторные бомбардировщики и даже истребители Me-109, которые немцы начали использовать в роли истребителей-бомбардировщиков. Именно 3 «мессера» из III/JG.77 под командованием лейтенанта Гуя первыми нанесли меткий удар. В 13.32 они выскочили из низкого облака, прорвали завесу зенитного огня примерно в 2000 ярдов впереди «Уорспайта» на высоте 800 футов и атаковали линкоры с носа. Таким образом немцы уклонились от мощного бортового огня.



«Капитан резко положил руль лево на борт, и 2 бомбы взорвались в 50-100 ярдах, не причинив никакого вреда. Но третья попала в корабль, врезавшись в палубу полубака по правому борту. Она взорвалась прямо на задней правой 102-мм установке, и повреждения оказались тяжелыми. В батарее правого борта начался опасный пожар, все четыре 152-мм орудия вышли из строя. Правая передняя 102-мм установка была выброшена за борт. Одно котельное отделение пришлось временно оставить. 1 офицер и 37 матросов были убиты или умерли от ран, 31 человек был ранен».

Так как воздухозаборники котельного отделения были повреждены, скорость флагманского корабля снизилась до 18 узлов, однако он оставался в строю до конца дня. К несчастью, эта жертва не спасла его менее защищенных товарищей, так как строй эскадры был сломан, когда на горизонте появился одинокий каик. Эсминец «Грейхаунд» был отправлен, чтобы потопить его, но после этого его самого в 13.51 поймали 8 пикировщиков. Оказавшийся в одиночестве эсминец был легкой добычей, он получил попадания 3 бомб и быстро затонул кормой вперед. Затем адмирал Кинг усугубил ошибку<sup>[123]</sup>, послав крейсера «Фиджи» и «Глостер» вместе с 2 эсминцами ему на помощь. Они вышли из-под защитного зонтика орудий линкоров и без труда были отправлены на дно немецкими самолетами.

Тем временем линейный флот с 13.20 до 15.10 был вынужден отражать очередную воздушную атаку, в ходе которой попадания получил «Вэлиант». В 16.45 горизонтальные бомбардировщики поразили его в корму 2 средними бомбами. Однако они не смогли пробить броневую палубу и вызвали мало повреждений. В 18.00 линкоры повернули на юг, а потом на восток и постепенно вышли из радиуса действия вражеских бомбардировщиков. Тем не менее, за этот день Средиземноморский флот потерял потопленными 2 современных легких крейсера и 1 эсминец, а 2 из 4 линкоров были повреждены, причем один тяжело. Получили повреждения еще 2 крейсера. Противник потерял не более дюжины самолетов, что никак не могло служить

компенсацией. Дела на берегу принимали все более скверный оборот. Немцы прочно утвердились на острове и перебрасывали по воздуху на Крит все новые подкрепления, не встречая никакого сопротивления со стороны британской авиации.

Несмотря на это, ночью новые отряды эсминцев были направлены в воды к северу от Крита, чтобы обстрелять вражеские аэродромы, подобрать спасшихся с потопленных кораблей и поддержать блокаду острова. Снова ни одно судно Оси не сумело прорваться на Крит, но снова цена оказалась очень высокой. Когда адмирал Каннингхэм, находившийся в Александрии, узнал о нехватке зенитных боеприпасов на кораблях, он решил отозвать все соединения в Александрию для пополнения запасов. В действительности положение «Уорспайта» и «Вэлианта» было не таким тревожным. В радиোগрамме, полученной Каннингхэмом, стояло слово «пустые», тогда как должно было стоять слово «достаточно»<sup>[124]</sup>. В результате линкоры ушли в Александрию вслед за крейсерами, и утром 23 мая 3 эсминца лорда Маунтбеттена остались одни без всякой поддержки. Два из них были потоплены «Штуками», а третий поврежден, но сумел доползти обратно.

Той же ночью эсминцы «Дикой» и «Хироу» забрали Короля Эллинов, британского посла и других важных персон. Чтобы не допустить повторения трагедии, адмирал Роулингс приказал им присоединиться к его эскадре. Это мудрое решение не встретило одобрения важных персон, зато гарантировало им благополучное прибытие в Александрию.

Что послужило причиной новой плохо продуманной операции — так и осталось неизвестным. Была ли это попытка хоть как-то ослабить атаки пикировщиков против британских кораблей и уничтожить часть самолетов, базирующихся на острове Скарпанто, или просто командование флота было вынуждено подчиниться дурацким приказам, потоком идущим из Уайтхолла, выяснить никому не удалось. Но авианосец «Формидебл» получил приказ провести атаку аэродромов, хотя у него на борту остались всего 4 «Альбакора» и 4 «Фулмара»! В сопровождении «Куин Элизабет», «Барэма» и 8 эсминцев он покинул Александрию и рано утром 26 мая уже был в 100 милях на SSW. Хотя атака оказалась совершенно неожиданной

для противника, ограниченное количество самолетов не позволило добиться серьезных результатов. Приняв самолеты, британская эскадра начала отходить на юг. Последовавшая контратака была отбита авианосными истребителями. Вскоре к эскадре присоединились крейсера, и флот получил приказ прикрыть конвой с подкреплениями, идущий на Крит. Благодаря этому изменению курса, группа пикировщиков Ju-87 обнаружила британские корабли примерно в 90 милях к востоку от Бардии.

27 пикировщиков атаковали «Формидебл» до того, как он сумел поднять истребители. Авианосец получил 2 попадания. Одному эсминцу взрывом бомбы оторвало корму. Хотя «Формидебл» смог возобновить полеты и действовать до самых сумерек, после возвращения в Александрию он присоединился к группе поврежденных кораблей, которые Каннингхэм собирался отправить через Суэцкий канал на юг для ремонта. Адмирал Придхэм-Уиппел всю ночь продолжал крейсировать к юго-востоку от Крита со своими 2 линкорами. На рассвете 27 мая он взял курс на пролив Касо, чтобы прикрыть группу легких кораблей, которые ночью доставили подкрепления в бухту Суда.

Когда флот находился в 190 милях от Скарпанто и считал себя вне зоны боевых действий, он был внезапно атакован 15 средними бомбардировщиками, вылетевшими из Греции. Несмотря на плотный зенитный огонь, они прорвались к кораблям и сбросили бомбы, добившись прямого попадания в «Барэм». Удар пришелся по кормовой башне, которая вышла из строя. Два близких разрыва изрешетили були, которые тут же затопило. На борту начался пожар, который бушевал 2 часа, прежде чем пламя удалось взять под контроль. В результате соединение было вынуждено повернуть на юг, чтобы идти по ветру, так как это помогало бороться с огнем. Вскоре после 12.30 Каннингхэм отозвал Придхэм-Уиппела, и поврежденный «Барэм» приплелся в гавань Александрии.

Эти жертвы оказались напрасны, так как было принято решение эвакуировать Крит. Измученные экипажи и избитые корабли Средиземноморского флота, уже дошедшие до предела выносливости, без колебаний исполнили приказ Каннингхэма вернуться назад, чтобы спасти своих армейских товарищей. Флот действовал в духе знаменитой фразы своего

командующего: «Чтобы построить корабль, нужно 3 года, но чтобы создать новую традицию, нужно 300 лет». Корабли пошли назад, навстречу новым атакам и новым потерям.

Когда 1 июня последний солдат сошел на причал в Александрии, адмирал Каннингхэм осмотрел свои избитые корабли, которые всего месяц назад были гордым и мощным флотом. Чтобы контролировать все Восточное Средиземноморье, у него остались только 2 линкора — «Куин Элизабет» и «Вэлиант» и 5 эсминцев. Все остальные корабли были повреждены в той или иной степени<sup>[125]</sup>. Так завершилась битва за Крит.

Об исходе этой битвы споров не возникало никогда. Генерал Кессельринг торжествующе заявил: «Результат совершенно ясен. Я убежден, что мы одержали крупную решительную победу».

Адмирал Руге пошел еще дальше: «Если бы экипажи германских пикировщиков имели больше опыта в атаках кораблей, или если бы мы использовали торпедоносцы, потери англичан оказались бы много тяжелее».

Все это вполне согласуется с большинством послевоенных выводов британских историков. По мнению вице-адмирала Хезлета, Крит показал, что базовая авиация обладает достаточной мощностью, чтобы разгромить флот. Генерал Билли Митчелл предвидел это еще в начале 20-х годов, но лишь в начале 40-х появились доказательства, что он был прав. Автор заявил:

«Исход битвы за Крит был предсказан еще до войны. Она завершилась сокрушительной победой Люфтваффе. Британский флот оставил Крит, разбомбленный и разгромленный».

В противовес этому хору прозвучал только один голос, однако он принадлежал человеку, принимавшему самое прямое участие в битве. «На основании хода битвы за Крит не следует делать поспешный вывод, что корабли бессильны против воздушных атак. Битва ни в коем случае не доказала, что авиация господствует на море». Ошибаются даже великие, и приговор истории разошелся с этими словами адмирала Каннингхэма. Ведь в другом случае он же сказал: «Если флоту

предстоит действовать в районе, куда не долетают дальние истребители с берега, он должен нести свою авиацию с собой»<sup>[126]</sup>.

Крит совершенно ясно показал, что пикировщики могут топить военные корабли, однако линкор продемонстрировал, что может выдержать подобную атаку. Он получит тяжелые повреждения, но все-таки останется на плаву. Линкор по-прежнему оставался надежным якорем, за который могли держаться все остальные корабли, попав под атаку. Совершенно очевидно, что если бы линкоры не действовали у берегов Крита, потери среди эсминцев были бы в несколько раз больше. Если бы итальянские линкоры вмешались в ход битвы, их присутствие могло оказать решающий эффект. Они были просто обязаны сделать это, пусть даже не с самого начала. Но...

В любом случае, по словам Черчилля, потери, понесенные Средиземноморским флотом, предоставили итальянцам самую лучшую за всю войну возможность вырвать у англичан сомнительный контроль над Восточным Средиземноморьем. Лишь в июле, когда в строй вернулся «Барэм», Каннингхэм получил линейный флот, не уступающий вражескому, хотя в его распоряжении были только старые корабли. Учитывая огромное значение, которое приобрел «Барэм» в этот критический период, совершенно дикими кажутся планы Адмиралтейства, которое не так давно требовало затопить его в качестве брандера. Хорошо еще, что Каннингхэм категорически отказался исполнять этот приказ<sup>[127]</sup>. Даже 3 старых линкоров оказалось достаточно, чтобы отбить у итальянцев охоту выйти в море. Лишь когда все три были выведены из строя, противник наконец осмелился выпустить из портов свои тяжелые корабли. Так господство на востоке Средиземного моря еще на 6 месяцев осталось в руках англичан. Пикировщики Люфтваффе на Крите и в Сицилийском проливе, как 5 месяцев назад в Дюнкерке и год назад в Норвегии, нанесли Королевскому Флоту несколько тяжелых ударов. Так как британские корабли упорно отказывались отсиживаться в портах и сражались с бомбардировщиками вплотную к их аэродромам, «Штуки» получили идеальную возможность продемонстрировать свою силу и меткость.

А что в это время делали немецкие тяжелые корабли, хотя для них ситуация складывалась совсем иначе? Они отсиживались в портах, тщательно замаскированные. Но это лишало их возможности маневрировать, и им приходилось сидеть и ждать, неделю за неделей, месяц за месяцем, под вражескими бомбами. Причем их противником был не легкий Ju-87 с единственной бомбой на борту, а вся мощь Бомбардировочного Командования, которое было абсолютно уверено, что может уничтожить бомбами любой военный корабль. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» были закупорены в Бресте. Неисправные машины требовали нескольких месяцев квалифицированного ремонта, прежде чем корабли смогут снова выйти в море. Немного позднее к линейным крейсерам присоединился «Принц Ойген», который после расставания с «Бисмарком» не сделал совершенно ничего. Эти корабли превратились в идеальную мишень для тяжелых бомбардировщиков.

Зато на Средиземном море отличились «Веллингтоны», действующие с Мальты. Ночью 8/9 января они бомбили Неаполь, где укрывались 3 итальянских линкора, бежавшие из Таранто. Хотя бомбардировщики не добились прямых попаданий, 3 бомбы разорвались рядом со старым «Джулио Чезаре» и вызвали серьезные течи в его изношенном корпусе. Встревоженные итальянцы перевели все эти корабли еще дальше на север, в Специю, чтобы укрыть от английских самолетов. Казалось, что прецедент создан, однако немцы оказались гораздо более крепким орешком, чем итальянцы.

Следует напомнить, что «Шарнхорст» и «Гнейзенау» прибыли в Брест 22 марта, но это было обнаружено далеко не сразу. В результате ночью 18/19 марта Королевские ВВС бомбили Киль, но ничего не добились. Англичане надеялись в ходе этого налета повредить достраивающийся «Тирпиц», который вызывал у них серьезную тревогу. Но пара линейных крейсеров беспокоила Адмиралтейство гораздо более сильно, ведь тогда проблемы с их машинными установками еще не были известны<sup>[128]</sup>. В тот день, когда эта пара прибыла в Брест, премьер-министр напомнил Александеру и Паунду, какую опасность они представляют, и потребовал принять меры против них.

«Если подтвердится присутствие вражеских линейных крейсеров в Бискайских портах, флот и ВВС должны приложить все возможные усилия для их уничтожения там. Для этой цели можно пойти на серьезный риск и жертвы. Если однако, к несчастью, они скроются и возобновят свой разбой, тогда необходимо будет принять следующие меры, которые нужно обсудить прямо сейчас».

Премьер-министр предложил сформировать 3 поисковые группы, каждая из которых будет состоять из линейного крейсера и авианосца: «Ринаун»/«Арк Ройял», «Худ»/«Фьюриес», «Рипалс»/«Аргус». Каждую из этих групп должен сопровождать танкер, способный заправлять корабли в море, как это делали немцы. На Черчилля не произвело впечатления заявление, что Королевский Флот не умеет делать этого. Ведь немецкий флот в совершенстве освоил эту процедуру.

Но до тех пор, пока немецкие линейные крейсера не осмелятся снова выйти в море, ответственность за борьбу с ними или, предпочтительнее, за их уничтожение лежала на самолетах Бомбардировочного и Берегового Командований КВВС. Летчики часто хвалились, что могут справиться с подобной задачей, и уверяли, что это очень легко. И вот настало время привести в исполнение свои обещания.

Фоторазведчики обнаружили немецкие линейные крейсера 28 марта. Во исполнение директивы Черчилля от 6 марта КВВС были вынуждены уделять больше внимания Битве за Атлантику, чем хотелось их командованию. Теперь они заполучили цель, о которой давно мечтали. Первый налет был проведен ночью 30/31 марта. К атаке двух кораблей было привлечено более сотни бомбардировщиков. Ни одного попадания. Ночью 3/4 апреля массированный налет был повторен. Те же результаты, точнее — никаких результатов. Однако эти налеты все-таки возымели определенный эффект. Немцы немедленно вывели «Гнейзенау» из сухого дока и перевели на внешний рейд. Это произошло 5 апреля, и сразу было обнаружено воздушной разведкой. Теперь торпедоносцы могли атаковать немецкого гиганта, хотя для горизонтальных бомбардировщиков условия не стали лучше. «Гнейзенау» был

пришвартован в северной части гавани под защитой мола. Подходы к нему прикрывали легкие зенитки. Попытка атаковать «Гнейзенау» означала прямое самоубийство, но премьер-министр потребовал идти на любой риск, поэтому было решено попытаться.

Для безумной атаки были выбраны «Бофорты» 22-й эскадрильи, одного из немногих подразделений KBBC, способного проводить торпедные атаки. В воздух были подняты все самолеты, но в действительности лишь 4 самолета обнаружили немецкий линейный крейсер. На холмах вокруг якорной стоянки были установлены зенитные батареи. На внешнем рейде стояли 3 корабля ПВО. Не следовало забывать и о собственных зенитках «Гнейзенау». Но, несмотря на чудовищную опасность, отвага летчиков оказалась сильнее. «Бофорт» капитана Кеннета Кэмпбелла атаковал в одиночку. Он пролетел над молотом на высоте мачт, проскочил между кораблями ПВО и сбросил торпеду с дистанции 500 ярдов. Ураганный огонь разнес самолет буквально на куски, но его смертоносный снаряд уже начал свой путь. Торпеда попала в корму линейного крейсера, повредив правый вал. Это попадание вывело «Гнейзенау» из строя на много месяцев. Смелый экипаж торпедоносца спас репутацию Бомбардировочного Командования. Кэмпбелл более чем заслужил Крест Виктории, которым был награжден посмертно.

7 апреля «Гнейзенау» был поставлен в док, и начался ремонт. Ночью 10/11 апреля KBBC вернулись, на этот раз прислав тяжелые бомбардировщики. На сей раз они добились-таки успеха. «Гнейзенау» получил не менее 3 попаданий, несколько бомб разорвались рядом. Потери немцев составили около 50 человек из числа расчетов зенитных орудий. Многие из них были новобранцами, совсем недавно попавшими на корабль. Seriously пострадали портовые сооружения. Это был день триумфа KBBC, однако «Гнейзенау» не был потоплен. Хотя его надстройки были разворочены, а одна башня вышла из строя, корабль остался на плаву, и его вполне можно было отремонтировать.

«Шарнхорст» даже не был атакован, однако Королевские ВВС наконец доказали, что если пустят в ход все имеющиеся самолеты, то могут добиться определенного успеха. Правда, при этом требовалось одно трудновыполнимое условие:



корабль должен стоять абсолютно неподвижно. Теперь надо было найти более надежные бомбовые прицелы, которые обеспечили бы более высокий процент попаданий, а также бомбы (и бомбардировщики), достаточно большие, чтобы потопить линкор. Все это еще появится, но пока премьер-министр был крайне недоволен мизерными результатами, которые неоправданно списывались на различные случайные обстоятельства. 17 апреля он писал начальнику штаба ВВС:

«Следует признать, что неспособность Бомбардировочного Командования поразить вражеские крейсера в Бресте представляет собой совершенно очевидный провал авиации. Не была проведена ни одна дневная атака. Политика министерства авиации, пренебрегающего пикирующими бомбардировщиками, как показывает весь последний опыт, является грубейшей ошибкой, за которую мы еще дорого заплатим нехваткой ударной мощи».

Со всем этим непредвзятый историк должен полностью согласиться. Однако Маршалы Авиации остались непоколебимы и наотрез отказались создавать настоящий пикировщик для Королевских ВВС. Даже несколько случайно уцелевших экземпляров, которые обнаружились в Воздушных Силах Флота, были выведены из эскадрилий первой линии. Морякам пришлось использовать в роли пикировщиков совершенно не подходившие для этого торпедоносцы «Барракуда» и «Авенджер» [\[129\]](#).

Несмотря на определенный успех, стало ясно, что задача, стоящая перед КВВС, гораздо более трудна и опасна, чем это они раньше представляли. В апреле маршал авиации сэр Ричард Пирс поинтересовался, будет ли конец у этой затеи, либо он должен и дальше швырять «сотни тонн бомб на волноломы и акваторию порта Брест». Историки не без ехидства отмечают, что маршал предпочитал более обширные и менее подвижные цели, вроде германских городов и их гражданского населения. «Операции против портов северной Германии оказались гораздо более выгодным делом, чем повторные атаки „Шарнхорста“ и „Гнейзенау“».

Тем не менее, и Адмиралтейство, и премьер продолжали считать эти корабли обязательными целями, и атаки пока что продолжались. Например, ночью 13/14 июня Брест бомбили 110 тяжелых бомбардировщиков, но ничего не добились. В следующем месяце было совершено новое усилие, самое мощное из всех, что делались до сих пор. Причина была простой. «Шарнхорст» завершил ремонт и уже был готов выйти в море на испытания.

Незадолго до полуночи 21 июля линейный крейсер покинул док в Бресте и направился на юг в Ла-Паллис, чтобы провести испытания без лишних свидетелей. Но уже 22 июля фоторазведчик «Спитфайр» обнаружил его отсутствие, а 23 июля он был замечен на новом месте. Королевские ВВС в ту же ночь провели атаку, но безрезультатно. Опасность была так велика, что командование пошло на риск и отправило тяжелые бомбардировщики в дневной налет, чего не делалось уже 2 года.

Последующие события подтвердили, что это было рискованно. Во время ночного налета примерно 40 самолетов не добились ни одного попадания, но днем 24 июля была послана очередная ударная группа, которая состояла из 15 новых четырехмоторных бомбардировщиков «Галифакс» с сильным истребительным прикрытием. Они застигли «Шарнхорст», когда тот возвращался с испытаний. Выяснилось, что линейный крейсер снова без труда развивает 30 узлов. Он снова обрел подвижность, но не надолго. Ценой 5 бомбардировщиков, что составляло треть атакующей группы, «Галифаксы» всадили в «Шарнхорст» 5 тяжелых бомб.

2 бронебойные бомбы не взорвались, однако 3 остальные вызвали серьезные повреждения, по крайней мере, так считают официальные британские историки. Немецкие историки высказываются по этому поводу гораздо более сдержанно.

«Затопление, вызванное взрывами 3 тяжелых бомб, было достаточно значительным. Корабль принял 3000 тонн воды, но крен удалось выправить, а разорванные кабеля были быстро отремонтированы. Даже сейчас удача не оставила „Шарнхорст“, так как экипаж потерь не имел. Корабль вернулся в Брест, имея скорость 27

узлов. Несмотря на частые воздушные налеты и постоянные перемещения по гавани, ремонт обоих линкоров был почти завершен к концу 1941 года».

Стефен Роскилл отмечает: «Тщательный осмотр показал, что требуется не менее 8 месяцев, чтобы провести капитальный ремонт», что звучит более правдиво. На обратном пути в Брест «Шарнхорст» отбил атаку торпедоносцев, сбив один «Бофорт». Затем Королевские ВВС устроили антракт, временно прекратив атаки линейных крейсеров. До этого момента в них приняли участие 1875 бомбардировщиков, не считая 364 вылетов на постановку мин. Общие потери англичан составили 34 самолета. «Гнейзенау» получил попадания 1 торпеды и 4 бомб, в «Шарнхорст» попали 5 бомб. Однако до конца лета эти корабли более угрозы не представляли. Но к сентябрю, по мнению разведки, эти корабли уже почти вернули боеспособность. Однако на этот раз Маршалы Авиации одержали стратегическую победу и сосредоточили свои усилия на уничтожении городов, а не линейных кораблей. В этом они преуспели ничуть не больше. Фоторазведчики показали, что лишь один бомбардировщик из трех сбрасывал бомбы менее чем в 5 милях от указанных целей! Это постарались замять, после чего командование KBBC крайне неохотно согласилось снова бросить свои главные силы против «Сэмона» и «Глюкштайна», как была названа эта парочка.

Особенно сильная атака была проведена ночью 13/14 сентября, и как обычно — без всякого успеха. К декабрю появились свидетельства того, что линейные крейсера уже почти готовы выйти в море. Поэтому Бомбардировочное Командование получило приказ сделать их своей главной целью. Начался последний акт. Воздушные минные постановки были прекращены 11 декабря, и началась разработка планов новых дневных атак.

Ночью 15/16 декабря была проведена крупная операция. Планом предусматривалось, что после массированного ночного налета последует точечное дневное бомбометание. Когда фотоснимки показали, что «Принц Ойген» вышел из дока, план был приведен в исполнение. В налетах ночью 17/18 декабря и на следующий день участвовал 101 тяжелый бомбардировщик:

«Манчестеры», «Галифаксы» и «Стирлинги». В дневной атаке участвовал 41 самолет с мощным истребительным прикрытием. В ходе этой атаки были потеряны 6 бомбардировщиков. Результаты оказались ничтожными. «Гнейзенау» получил легкие осколочные повреждения, одна бомба попала в шлюз дока, где стоял «Шарнхорст».

30 декабря последовал новый дневной налет. Летчикам пришлось идти на риск, так как положение Королевского Флота, временно оставшегося почти без линкоров, было крайне сложным. Ни одного попадания.

Роскилл, подводя итоги налетов, пишет, что с августа и до конца года германские корабли атаковал 851 тяжелый бомбардировщик. 11 самолетов были сбиты. Хотя верфь Бреста была практически сровнена с землей, линейные крейсера не получили ни одного попадания. Это полное отсутствие результата нельзя поставить в вину участвовавшим в атаках пилотам. Наоборот, следует отметить, что «решительная атака хорошо замаскированных кораблей, защищенных истребителями, аэростатами, огромным количеством зенитных орудий, требовало от экипажей высочайшего духа. При этом летчики знали, что корабль стоит в сухом доке и даже самое меткое попадание не потопит его».

С этим никто не спорит. Однако на деле все получилось совсем иначе, чем в розовых мечтах, которым ранее предавались авиаторы.

Люфтваффе тоже обнаружили, что даже старые и вообще допотопные линкоры — совсем не такая легкая добыча, как они ожидали. Хотя немецкие пикирующие бомбардировщики были меньше, дешевле и гораздо точнее, чем гигантские «тяжеловесы» Королевских ВВС, соотношение «потраченные усилия/понесенные потери/полученные результаты» оказалось у немцев таким же удручающим. Однако, в отличие от англичан, немцы все-таки сумели ценой невероятных усилий потопить один линкор.

Это событие произошло в сентябре 1941 года, в осажденной советской военно-морской базе Кронштадт, расположенной рядом с Ленинградом. И оно сопровождалось такими же кровопролитными боями, как и захват Крита.

По приказу Гитлера его армии ринулись через границу раблепного союзника, чтобы раз и навсегда избавить мир от

кошмара коммунизма, одновременно он надеялся уничтожить возможную опору Великобритании на континенте. Большинство «экспертов» считало, что огромные армии Советской России, хотя и превосходят германскую армию по численности в 2 или 3 раза в живой силе, танках и самолетах, не выдержат напора и быстро рухнут.

Германский блицкриг уже сокрушил армии Франции, Голландии, Бельгии, Британии, Югославии и Греции, все ждали, что произойдет то же самое<sup>[130]</sup>. Действительно, сначала все развивалось по знакомому сценарию. Советские понесли огромные потери в людях и технике, которые произвели ужасающее впечатление в Англии, привыкшей мыслить категориями «армии» из 6 дивизий. Однако Сталин имел слишком много людей и земли и мог хладнокровно жертвовать и тем, и другим, чтобы выиграть время. В результате 6-недельная кампания, которая была предусмотрена планом «Барбаросса», превратилась в 4-летнюю войну, в которой германские армии истекли кровью.

К сентябрю русская кампания уже затянулась дольше, чем планировали немцы, а все их главные цели так и не были захвачены. Москва и Ленинград устояли, хотя и с огромным трудом. Эти два города находились так близко, так манили...

Особенно тяжелым было положение Ленинграда, окруженного почти со всех сторон. Гитлер поклялся разнести по кирпичику эту колыбель коммунизма, в которой также находилась крупнейшая советская военно-морская база Кронштадт и большие судостроительные заводы. Здесь же был сосредоточен крупнейший из советских флотов, здесь строилось большинство новых кораблей для советских ВМС. Когда германские армии попытались нанести решающий удар, именно флот оказал наиболее ожесточенное сопротивление, причем не в море. Главную роль сыграл меткий огонь дальнобойных орудий стоящих на якоре кораблей.

По крайней мере на бумаге советский Балтийский флот выглядел внушительно: 2 линкора<sup>[131]</sup>, 3 крейсера, 47 эсминцев, 96 подводных лодок и огромное множество мелких кораблей<sup>[132]</sup>. Но германский флот без всякого труда загнал его в самый дальний угол Балтики. Русские отошли за плотные минные заграждения и многочисленные батареи и наотрез отказывались выйти, чтобы сражаться. Но германские войска,

ворвавшиеся в пригороды Ленинграда, на своей шкуре убедились в его мощи.

«С Лысого холма можно было видеть все вокруг, вплоть до Кронштадта. Мы могли видеть порт и мощный советский линкор „Марат“, который обстреливал цели на суше из своих тяжелых орудий. Взрывы 305-мм снарядов поднимали фонтаны земли высотой с дом. Особенно тяжело пришлось 58-й пехотной дивизии, которая наступала в прибрежном секторе, чтобы замкнуть кольцо вокруг города в направлении Ораниенбаума».

Мощь огня тяжелых морских орудий германская пехота не раз испытала на себе за годы этой войны. Когда огромные орудия линкоров ведут огонь, они могут засыпать своими ужасными снарядами любой пункт в прибрежной полосе на глубину до 20 миль, причем вермахту на это нечем было ответить. Однако пехота всегда могла вызвать на помощь Люфтваффе, чтобы изменить соотношение сил, используя уникальные возможности их «летающей артиллерии» — смертоносных пикировщиков Ju-87. Так произошло и в Кронштадте.

Знаменитая эскадра пикировщиков St.G.2 «Иммельман», прославившаяся на Крите всего 4 месяца назад, была вызвана, чтобы уничтожить этих огнедышащих гигантов. Воздушные налеты проводились в течение 2 недель, начиная с 16 сентября. Русские собрали не менее 600 тяжелых зенитных орудий, чтобы защитить свой флот. Такое количество зениток, пожалуй, превосходило даже ПВО Бреста.

Немецкие пилоты прекрасно понимали, с какими проблемами им предстоит столкнуться при атаке линкоров. Вот что пишет знаменитый Ульрих Рудель, тогда еще зеленый новичок, о предполетном инструктаже:

«В ходе этой операции нельзя было использовать обычные бомбардировщики и обычные бомбы, особенно потому, что разведка доложила о большом количестве русских зениток. Штеен сообщил, что ожидается прибытие 2 бомб весом в 1000 килограммов со специальными взрывателями, приспособленными для

атаки кораблей. При обычном взрывателе бомба безвредно взорвется на бронированной главной палубе, и взрыв только снесет часть легких надстроек, что никак не может привести к потоплению корабля. Мы можем добиться успеха и потопить этих двух левиафанов, только используя бомбы с замедленными взрывателями, которые должны пробить верхние палубы и взорваться глубоко внутри корпуса корабля».

Однако положение армии было настолько отчаянным, что «Штуки» были брошены в бой еще до прибытия специальных бомб. Было решено хотя бы повредить корабли, если нельзя их потопить. Налеты начались 16 сентября, и «Марат» получил попадание 500-кг бомбой, которая не сумела пробить броню, но вызвала большие пожары.

21 сентября прибыли долгожданные бомбы, и в тот же день самолет-разведчик сообщил, что «Марат» ремонтируется в гавани Кронштадта. В воздух немедленно было поднято множество Ju-87, и на сей раз они не промахнулись. Ханс-Ульрих Рудель дал красочное описание атаки пикировщиков, в ходе которой было покончено с «Маратом».

«Мой Ju-87 пикирует удивительно устойчиво. Он не уходит в сторону ни на сантиметр. Я чувствую, что промахнуться невозможно. Прямо перед собой я вижу огромный „Марат“. По палубе бегут матросы, видимо, они несут боеприпасы. Я нажимаю кнопку сброса бомб на ручке управления и изо всех сил тяну ее на себя. Сумею я отвернуть или нет? Я начинаю сомневаться, так как пикировал, не выпуская тормозов, и сбросил бомбы на высоте не более 300 метров. Командир на инструктаже говорил нам, что 1000-килограммовую бомбу следует сбрасывать с высоты не менее 1000 м, так как радиус разлета ее осколков составляет именно 1000 м. Поэтому спуститься ниже — значит рисковать самолетом. Но я забыл об этом! Я только хотел попасть в „Марат“. А сейчас я рву ручку, напрягая все силы, но не чувствую, чтобы она подавалась. Мое ускорение слишком велико. На мгновение перед глазами все меркнет, и я теряю сознание. Ранее я ничего подобного

не испытывал. Моя голова еще не слишком хорошо соображает, когда я слышу голос своего стрелка Шарновского: „Герр обер-лейтенант, он взорвался!“ Теперь я начинаю видеть. Мы скользим над водой на высоте всего 3 или 4 метра. Я делаю небольшой вираж. Над „Маратом“ поднимается огромное облако дыма высотой 350 метров. Вероятно, взорвались погреба».

Действительно, в результате попадания сдетонировали носовые погреба «Марата» и была оторвана вся носовая часть корабля. Старый линкор сел на дно гавани возле мола. Позднее Советы сумели ввести в действие 3 уцелевшие башни линкора, который начали использовать как стационарную батарею. Однако корабль больше не мог двигаться, и его орудия уже не представляли особой угрозы<sup>[133]</sup>.

Массированные атаки пикировщиков продолжались еще несколько дней. В ходе налетов линкор «Октябрьская революция» получил 6 попаданий средними бомбами весом 250 кг. Они разворотили всю палубу, но не сумели потопить линкор. Единственная бомба весом в 1000 кг, которая попала в линкор, не взорвалась, и корабль уцелел. В ходе налетов были тяжело повреждены 2 крейсера, 5 эсминцев и 2 подводные лодки. Но в конце месяца «Штуки» были отправлены на юг под Москву.

Осенью 1941 года Балтийский флот, запертый в Кронштадте, подвергающийся ежедневным воздушным атакам, оказался в отчаянном положении. Поэтому Гитлер предположил, что он попытается вырваться из ловушки и укрыться в портах нейтральной Швеции. Чтобы помешать этому, он приказал вице-адмиралу Цилиаксу сформировать германский Балтийский флот и перебросить его в Аландское море.

Главные силы этого соединения состояли из только что вошедшего в строй «Тирпица» и отремонтированного «Шеера». Их поддерживали легкие крейсера «Кёльн», «Нюрнберг», «Эмден», «Лейпциг» и 8 эсминцев.

Однако практически сразу после создания этого флота положение изменилось. Тяжелые повреждения, полученные советскими кораблями в результате атак пикировщиков, делали невозможным для них выход в море. Поэтому немецкие



тяжелые корабли, которые 24 сентября вышли из Свинемюнде, были отозваны обратно. Обе стороны были довольны возникшей на Балтике паузой, которая затянулась почти на 3 года. «Тирпиц» и «Шеер» снова стали исключительно британской проблемой.

Перед тем как покинуть русский фронт, рассмотрим события на Черном море, где особый интерес представляли действия третьего советского линкора. В начале войны наступление германо-румынских войск развивалось очень успешно, и они быстро захватили северное побережье Черного моря, отрезав крупный порт Одессу и 16 августа заняв важный судостроительный центр Николаев. Там в руки немцев попала богатая добыча. На стапелях стоял гигантский скелет линкора «Советская Украина», а рядом находился только что начатый постройкой линейный крейсер «Севастополь». На верфи также были захвачены недостроенные тяжелый крейсер, 4 эсминца и 2 подводные лодки.

В результате на Черном море остался лишь один линкор «Парижская Коммуна», построенный по тому же проекту, что и балтийские ветераны<sup>[134]</sup>. С приближением немецких танков линкор в конце октября ушел из Севастополя в относительно безопасные кавказские порты. Обстрелом берега теперь занимались 5 современных крейсеров и около 20 уцелевших эсминцев Черноморского флота<sup>[135]</sup>.

Линкор «Парижская Коммуна» к этому времени безнадежно устарел, однако на Черном море он превратился в легенду. Вооруженные силы Оси не имели на этом театре кораблей крупнее эсминцев, поэтому ни о каких морских боях нельзя было даже мечтать. Несмотря на повторяющиеся попытки Люфтваффе уничтожить линкор, он оставался болезненной занозой в боку немецких войск, осаждающих Севастополь. Во время перехода на Кавказ линкор подвергся сильнейшим воздушным атакам, но попаданий немцы не добились, и он начал рейды к берегам Крыма. Во второй половине ноября он поддерживал советские войска в Севастополе огнем своих тяжелых орудий. 28 ноября под командованием капитана 1 ранга Кравченко линкор выпустил 146 снарядов калибра 305 мм по немецким позициям вокруг Севастополя<sup>[136]</sup>. Через месяц, 29/30 декабря, «Парижская Коммуна» снова провела обстрел немецких позиций, ее артиллерия сорвала

готовящуюся атаку в районе Бельбека. В результате приказ Гитлера захватить крепость к Рождеству не был выполнен. На линкоре было эвакуировано около 1000 человек.

В начале 1942 года «Парижская Коммуна» провела еще несколько обстрелов в районе селения Старый Крым. 12 января 1942 года под флагом вице-адмирала Владимирского он прикрывал русскую контратаку, когда в тылу немцев были высажены несколько десантов. Линкор использовался для поддержки наступления на Керченском полуострове около Феодосии по ночам с 26 по 28 февраля. Потом аналогичная операция была проведена с 20 по 22 марта в районе селения Владиславовка. В конце этой великолепной серии операций по поддержке армии отважный старый корабль полностью расстрелял стволы своих орудий и был вынужден временно встать на ремонт для замены лейнеров.

Выяснилось, что даже древний линкор, в маленьком море, где господствует авиация противника, может сыграть очень заметную роль в ходе боевых действий. «Парижская Коммуна» показала, чего может добиться линкор при правильном использовании. Но если советский корабль помог задержать наступление немцев на берегах Черного моря, линкоры Королевского Флота не менее интенсивно использовались по всему мировому океану.

Положение Флота Метрополии, которым командовал адмирал Тови, значительно облегчилось после уничтожения «Бисмарка» в мае 1941 года и выхода из строя примерно на год обоих немецких линейных крейсеров. Этому помогли не только постоянные бомбардировки «Шарнхорста» и «Гнейзенау» самолетами Королевских ВВС. Хотя развитие торпедоносцев явно отставало от совершенствования остальных типов самолетов, KBBC все-таки создали надежную торпедоносную авиацию. В ней служили лучшие пилоты, которые добровольно переходили туда с бомбардировщиков.

Одним из самых больших успехов этих молодых смельчаков стала атака карманного линкора «Лютцов» ночью 12/13 июня 1941 года.

Судьба «Бисмарка» не поколебала убежденности адмирала Редера, что рейды тяжелых кораблей все еще остаются эффективным способом борьбы на морских коммуникациях. Единственное, чего ему не хватало — так это времени, чтобы

привести в нормальное состояние свои корабли. К выходу в океан был готов только «Лютцов», который завершил ремонт машин. В начале июня он отправился в поход, конечной целью которого являлись действия в Индийском океане. Первый отрезок пути проходил вдоль южных берегов Норвегии, и карманный линкор получил мощное сопровождение, состоящее из легких крейсеров «Эмден» и «Лейпциг» и 5 эсминцев. Однако Адмиралтейство начало готовиться к перехвату карманного линкора, как только он вышел из дока. Теперь британская разведка работала более чем эффективно. Сначала были получены сведения, что готовится выход «Тирпица», но к вечеру 11 июня стало окончательно ясно, что это «Лютцов».

В это время силы адмирала Тови упали до самой низкой отметки. «Принс оф Уэлс» ремонтировал повреждения, полученные в бою с «Бисмарком». «Родней» продолжил путешествие на ремонт в Соединенные Штаты. «Рипалс» находился в районе Ньюфаундленда, прикрывая конвои. В результате в Скапа Флоу остался один «Кинг Георг V», к которому вскоре должен был присоединиться «Нельсон», вернувшийся из Гибралтара. И это было все, что осталось у Тови для предотвращения прорыва немецких линкоров в Атлантику.

В воздух поднялись самолеты-разведчики, которые должны были обнаружить немецкие корабли. Но противник сумел обмануть их, и в течение всего дня 12 июня англичане не имели никаких сведений о противнике. Вечером легкие крейсера ушли в Осло, а «Лютцов» в сопровождении эсминцев повернул на запад, выходя из Скагеррака.

К поискам и атакам были привлечены практически все имеющиеся самолеты Берегового Командования. 14 торпедоносцев «Бофорт» 22-й и 42-й эскадрильи в 23.00 взлетели с баз в Шотландии и направились на восток. Эти двухмоторные монопланы представляли собой почти всю торпедоносную авиацию первой линии KBBC, и теперь им предстояло показать, на что они способны.

Незадолго до полуночи разведывательный «Бленхейм» все-таки заметил «Лютцов» и сразу сообщил об этом.

Через 2 часа «Бофорт» из 42-й эскадрильи тоже обнаружил карманный линкор. Этот одиночный самолет пилотировал старший сержант Р.Г. Ловейтт. В 2.18 он решительно и смело

атаковал противника. Немецкая эскадра была застигнута врасплох. Торпеда была нацелена исключительно метко и попала «Лютцову» в районе миделя. Карманный линкор сразу сильно накренился и потерял ход.

Затем он был обнаружен еще 2 «Бофортами» этой же эскадрильи. Они атаковали «Лютцов», но ничего не добились. Упорная работа команды позволила временно исправить повреждения, и карманный линкор пошел назад с максимальной скоростью, которую мог развить. Через час появился еще один самолет 42-й эскадрильи. На этот раз небо было совершенно чистым, и корабль прикрывали истребители. Несмотря на сложнейшую обстановку, пилот все-таки бросился в атаку. Но его торпеда прошла мимо, а «Бофорт» был сбит.

Последнюю атаку провели около 5.00 несколько «Бленхеймов», вооруженных бомбами. Попаданий не было, и 14 июня поврежденный «Лютцов» приполз в Киль. Он простоял в доке целых 6 месяцев и вернулся в строй только в январе 1942 года.

После того как большая часть столь любимого Редером надводного флота была выведена из строя различными воздушными атаками, лишь «Тирпиц» и «Адмирал Шеер» могли угрожать англичанам. Однако оба этих корабля остались на Балтике, чтобы перехватить Балтийский флот русских. Таким образом соотношение сил на океанских театрах все равно осталось в пользу англичан даже в период наибольшей слабости Флота Метрополии. Она была скомпенсирована пассивностью немецкого флота.

И тут, в самый нужный момент, Великобритания получила помощь от Соединенных Штатов, которые взяли на себя охрану части атлантических коммуникаций. Создание нейтральной зоны, которую патрулировали американские корабли, имеющие приказ топить вражеские рейдеры, наглухо закрыло для немецких кораблей западную часть Атлантики. Не удивительно, что это вызвало большое раздражение немцев, так как подобные действия с трудом втискивались в понятие «нейтралитет». Еще больше осложнял положение немецких моряков приказ Гитлера всеми силами избегать конфликтов, которые могут спровоцировать американские корабли, пока не завершена русская кампания. Чтобы продемонстрировать, что мирные заявления американского правительства имеют под

собой серьезную основу, к патрулированию и сопровождению конвоев были привлечены главные силы американского Атлантического флота. В него входили старые линкоры «Арканзас», «Нью-Мексико», «Нью Йорк» и «Техас»<sup>[137]</sup>. 1 июня в Исландию была переброшена 1-я бригада морской пехоты под прикрытием Оперативного Соединения 16 контр-адмирала Ле Бретона, сформированного вокруг «Арканзаса» и «Нью Йорка».

Вопрос о новых рейдах германских тяжелых кораблей в Атлантику был практически закрыт. Это стало следствием влияния многих фактов. Прежде всего это было: увеличившаяся эффективность работы английской разведки, активное участие крупных сил американского флота, эффективность новых английских радаров и переброска основной массы самолетов Люфтваффе на Восточный фронт. Хотя Редер по-прежнему строил какие-то иллюзии, Гитлер все более категорично выступал против подобных операций. Их выгоды становились довольно призрачными, а риск более чем реальным. Фюрер полагал, что гибель еще одного линкора станет слишком сильным ударом по престижу Германии.

Но не только эти соображения повлияли на настроение германского лидера. Его все больше одолевали тревожные мысли о безопасности северного фланга «крепости Европа». Гитлер начал всерьез опасаться высадки союзников в Норвегии. С его точки зрения, это был бы вполне логичный шаг. Так как немецкие армии увязли в тяжелых боях на других фронтах, англичане могли вторгнуться в Норвегию и получить все те стратегические преимущества, которые давала ее береговая линия. Одновременно это позволяло установить связь по суше с новым союзником. «Каждый корабль, который находится не в Норвегии, находится в неправильном месте», — как-то заявил Гитлер Редеру. Так как немецкие армия и авиация сражались на бескрайних просторах России, оборону Норвегии должен был взять на себя флот.

Расхождение во взглядах относительно использования тяжелых кораблей привело к ряду стычек между гросс-адмиралом и фюрером, которые Гитлер, как обычно, выиграл. Однако окончательное решение не было принято сразу, и уж конечно, адмирал Тоби не подозревал обо всех этих дискуссиях. Поэтому ему по-прежнему приходилось считаться

с возможностью прорыва в Атлантику и строить свои планы, исходя из этого, хотя центр тяжести усилий Флота Метрополии все более перемещался на защиту конвоев с военными грузами, следующих из Великобритании в русские порты Мурманск и Архангельск.

Первый повод для легкой паники появился в сентябре. Разведка сообщила, что 4 сентября «Адмирал Шеер» пропал со своей стоянки в Свинемюнде. Далее самолеты проследили, как он движется через Большой Бельт в Осло-фиорд. Все признаки говорили за то, что вскоре за ним последуют «Тирпиц» и «Лютцов». В течение 2 дней карманный линкор подвергался бомбардировкам. Королевские ВВС пустили в ход даже только что полученные из Соединенных Штатов «Летающие Крепости», которые имели новейшие бомбовые прицелы, но все было напрасно. «Адмирал Шеер» пропал, и напряжение постепенно нарастало. Самолеты-разведчики обшаривали все возможные маршруты прорыва, но никак признаков «Шеера» не обнаружили. И лишь через неделю он снова появился на своем месте в Свинемюнде. Судя по всему, это был короткий поход с целью проверки мореходности корабля и исправности всех систем и механизмов после долгого ремонта. Однако вызванная этим паника ясно показывает, какую угрозу он все еще представлял. В действительности Редер намеревался отправить его в Южную Атлантику вместо невезучего «Лютцова». Но такую операцию следовало согласовать с фюрером, и последовало новое столкновение, из которого гросс-адмирал снова вышел проигравшим<sup>[138]</sup>.

Примерно в это время адмирал Тови начал понемногу использовать появившуюся в его распоряжении палубную авиацию. «Викториес» провел серию атак под прикрытием главных сил Флота Метрополии. Эти робкие шаги еще больше укрепили Гитлера во мнении, что Норвегия становится «Полем судьбы».

Как раз в тот момент, когда угроза со стороны германского флота временно ослабла, на противоположной стороне земного шара появилась другая, гораздо более серьезная угроза. Япония начала экспансию в юго-восточной Азии, отвечая плохо завуалированными угрозами на предупреждения и санкции со стороны Великобритании и Соединенных Штатов. Стало ясно, что начало войны на Тихом океане — лишь вопрос времени.

Поэтому американцы усилили свой Тихоокеанский флот, и Великобритания решила создать мощный флот, который мог бы уравновесить огромный потенциал Японского императорского флота.

Последовала затяжная серия совещаний и бесконечных споров относительно того, каким должен быть этот флот и где он должен базироваться. Мы расскажем о них чуть позднее. Но в результате эти споры уже в конце лета 1941 года серьезно повлияли на силу Флота Метрополии, что показывает, насколько хрупким является баланс сил между театрами.

В октябре Тови был извещен, что у него заберут «Принс оф Уэлс» и отправят на восток, хотя линкор совсем недавно присоединился к Флоту Метрополии<sup>[139]</sup>, причем он уходил не один, а вместе с «Рипалсом». В результате в составе Флота Метрополии оставался только один линкор, способный сражаться с «Тирпицем» — «Кинг Георг V». «Принс оф Уэлс» покинул Клайд 24 октября, как раз в тот момент, когда попытка прорыва немцев в Атлантику выглядела вполне реальной. Вероятность того, что в начале ноября «Тирпиц», может быть, даже вместе с «Адмиралом Шеером», постарается выйти в океан, считалась очень высокой, Адмирал Тови даже направился к берегам Исландии со своими главными силами («Кинг Георг V», «Викториес», 3 тяжелых и 2 легких крейсера), чтобы перекрыть возможные пути прорыва.

К счастью, американцы продемонстрировали, что готовы сотрудничать в самых широких пределах. Адмирал Гиффен вышел в океан с линкорами «Айдахо» и «Миссисипи» и 2 тяжелыми крейсерами, чтобы патрулировать неподалеку. В результате союзники получали желанное превосходство в силах<sup>[140]</sup>. Но в итоге «Тирпиц» никуда не двинулся, и в конце ноября адмирал Тови вернулся в Скапа Флоу. Никогда больше англичане не находились в столь сложном положении, и адмирал Тови вполне мог ждать желанное подкрепление. В декабре вошел в строй новейший линкор «Дьюк оф Йорк»<sup>[141]</sup>.

Однако Тови его не получил. Черчилль рвался встретиться с Рузвельтом, после того как 7 декабря Соединенные Штаты вступили в войну. В то время перелет через Атлантику считался слишком рискованным, поэтому премьер-министр решил совершить путешествие на новейшем британском линкоре. Черчилль со своей свитой прибыл в Клайд и 12

декабря поднялся на борт «Дьюк оф Йорка». Линкор пересек кишачий подводными лодками океан за 8 дней, пройдя через несколько сильных штормов. Затем корабль направился в Вест-Индию, чтобы продолжить обучение экипажа, и оставался на Бермудских островах до конца года. В январе «Дьюк оф Йорк» должен был доставить премьер-министра домой. К сожалению, это ожидание оказалось напрасным, так как Черчилль решил-таки лететь назад самолетом. В результате адмирал Тови получил новый линкор лишь в конце января. Поэтому в начале года линейные силы Флота Метрополии состояли из «Кинга Георга V», «Роднея» и «Ринауна».

Но линкорам Королевского Флота приходилось не только бдительно караулить Атлантику и Арктику. Поредевший флот Каннингхэма в Александрии и Соединение Н в Гибралтаре все чаще несли ответственность за своевременную и безопасную доставку на осажденную Мальту продовольствия и боеприпасов, основная часть которых доставлялась с запада. Итальянский флот отстаивался в портах, однако он по-прежнему значительно превосходил по численности Соединение Н. Поэтому, чтобы сделать возможными такие операции, соединение адмирала Сомервилла часто получало подкрепления из состава Флота Метрополии, когда и если его корабли были свободны.

Как мы помним, конвой «Тайгер» практически не встретил сопротивления, поэтому немедленно возникла идея повторить его, но уже в более крупных масштабах. Это должно было облегчить положение Мальты. Кроме того, постоянно проводились операции по переброске на Мальту истребителей, за проведение которых отвечало Соединение Н. «Ринаун», «Арк Ройял», «Шеффилд» и 8-я флотилия эсминцев обеспечивали прикрытие различных авианосцев с истребителями, причем довольно часто и сам «Арк» работал авиатранспортом. Так были проведены операции «Сплэйс» (19–22 мая), «Рокет» (5–7 июня), «Тре́йсер» (13–14 июля), «Рэйлуэй» (26 июня — 1 июля). Тяжелые орудия «Ринауна» и самолеты «Арк Ройяла» обеспечили их успех.

Для сопровождения следующего большого конвоя (операция «Сабстенс») Сомервилл получил линкор «Нельсон», несколько крейсеров, эсминцев и быстроходный минный заградитель. Чтобы отвлечь внимание противника, в море



вышли корабли адмирала Каннингхэма. Сам конвой состоял из 6 транспортов, которые прошли Гибралтарский пролив 20/21 июля. Однако войсковой транспорт сел на мель возле Гибралтара, когда на следующий день корабли Флота Метрополии присоединились к эскадре Сомервилла. Англичане предприняли массу уловок, чтобы ввести итальянцев в заблуждение, и они оказались настолько удачными, что конвой следовал беспрепятственно до 23 июля. Лишь тогда Супермарина сообразила, что конвой следует на Мальту, и это не очередная операция по переброске самолетов. Но к этому времени было уже поздно бросать на перехват линкоры. Точно так же уже не было возможности навязать бой Соединению Н на обратном пути. В этом случае «Нельсон» и «Ринаун» выступили в роли мощных плавучих батарей ПВО. Они отбили несколько атак торпедоносцев и горизонтальных бомбардировщиков.

При помощи истребителей «Арка» они со своей задачей справились, хотя один легкий крейсер был поврежден и отправлен обратно, а поврежденный эсминец пришлось затопить. В этот день в 16.45 конвой вошел в пролив Скерки.

«Здесь Соединение Н, как обычно, повернуло назад, чтобы остаться вместе с „Арк Ройялом“. Авианосец не мог вести летные операции в проливе, так как из-за многочисленных минных заграждений там было слишком тесно».

Конвой прибыл на Мальту, крейсера сопровождения вернулись, прихватив с собой пустые транспорты. Единственной жертвой стал эсминец, поврежденный бомбардировщиками противника. Итальянцы не сделали даже попытки вывести в море бездельничающие линкоры, чтобы атаковать разбросанные по всему морю группы английских кораблей. Линкоры Соединения Н просто физически не могли прикрыть все соединения, пока они не собрались вместе. 24 июля «Нельсон» и «Ринаун» провели в ожидании. На следующий день прибыли крейсера, отбив по дороге воздушную атаку.

Как всегда, Сомервилл продемонстрировал заботу о своих моряках. Эсминец «Файрдрейк» был взят на буксир эскортным

миноносцем «Эридж», и маленькие корабли медленно ползли на запад, находясь в сотнях миль от ближайшего британского порта. Казалось, все о них забыли.

«Но тут перед ними вдруг появилось Соединение Н. Его корабли описали широкую дугу, демонстрируя свою мощь. „Файрдрейк“, в борту которого зияла огромная пробоина, еле двигался, имея небольшой крен. Когда очередной корабль проходил мимо помятого, измученного эсминца, его команда строилась на верхней палубе, приветствуя товарища».

Как только соединение вернулось в Гибралтар, ему снова пришлось выйти в море. С 31 июля по 4 августа «Ринаун», «Нельсон», «Арк Ройял» участвовали в операции «Стайл». Солдаты, которые не попали на Мальту из-за аварии транспорта «Лейнстер», были доставлены на Мальту на крейсерах. В конце операции, которая снова прошла без всякого противодействия со стороны противника, в составе эскадры произошли изменения. Вместо ушедшего «Шеффилда» появился новый крейсер ПВО «Хермайона». Его универсальные орудия были более полезны при проведении подобных операций. Многие корабли 8-й флотилии эсминцев получили повреждения и нуждались в ремонте. Поэтому их частично заменили новейшими эсминцами типа «Лэфорея», которые тоже имели универсальные орудия. Теперь наступила очередь «Ринауна» покинуть Гибралтар. Во время многочисленных выходов в Бискайский залив, с его постоянными штормами, а также в ходе погони за «Бисмарком» корпус линейного крейсера серьезно пострадал. Его були начали течь чуть ли не по всей длине, поэтому кораблю требовалась срочная постановка в док, так как в Гибралтаре провести необходимый ремонт было невозможно. В сентябре «Ринаун» ушел в Англию, где после ремонта вошел в состав Флота Метрополии. Поэтому 8 августа Сомервилл поднял флаг на линкоре «Нельсон», который был тихоходнее, зато имел гораздо более мощные орудия. Еще 13 лет назад он был переоборудован во флагманский корабль флота, потому адмирал и его штаб разместились довольно комфортабельно.

Первая операция, в которой Соединение Н участвовало новым составом — «Нельсон», «Арк Ройял», «Хермайона», была проведена с 22 по 26 августа. В ходе операции «Минсмит» быстроходный заградитель «Манксмэн» незаметно поставил минное заграждение возле Ливорно. Чтобы прикрыть его, Соединение Н крейсировало к северу от Сардинии. Авианосные «Суордфиши» атаковали аэродром Темпио, чтобы отвлечь внимание итальянцев. На этот раз они все-таки решились пустить в ход свой линейный флот. 23 августа адмирал Иакино вышел в море вместе с современными линкорами «Литторио» и «Витторио Венето», 4 тяжелыми крейсерами и 19 эсминцами. Он намеревался дать бой англичанам, но адмирал Сомервилл разумно отказался от такой чести, поскольку имел всего лишь 1 старый линкор, 1 авианосец, 1 маленький крейсер и 5 эсминцев.

Итальянцы не подозревали о цели операции. Они полагали, что идет очередной конвой на Мальту, поэтому Иакино направился в район к югу от Сардинии, тогда как Сомервилл находился к северу от острова. Итальянцы также отправили на поиск противника эскадру легких крейсеров из Палермо. В море были высланы подводные лодки и флотилия торпедных катеров.

Когда итальянский флот был обнаружен британской подводной лодкой, Сомервилл какое-то время ничего не делал. Он надеялся увлечь итальянцев за собой на запад, подальше от аэродромов, чтобы хоть как-то выровнять шансы. Однако 25 августа Иакино вернулся в порт, при этом на обратном пути один из его тяжелых крейсеров был поврежден подводной лодкой.

Разочарованное Соединение Н тоже повернуло назад. Исход вероятного боя, несмотря на большое неравенство сил, не выглядит бесспорным. Итальянцы, наконец-то, начали действовать более агрессивно, поэтому при планировании новых операций англичанам приходилось считаться с возможностью встречи с линкорами противника. Сомервилл предупредил об этом Уайтхолл, но в ответ последовало распоряжение провести на Мальту еще один большой конвой. Операция «Халберд» должна была состояться в конце сентября. Если же итальянские линкоры будут действовать более активно, то это можно лишь приветствовать. Соединение

И вполне могло дать генеральное сражение, так как вместе с транспортами в Гибралтар снова были направлены подкрепления.

Эта долгожданная помощь состояла из линкоров «Принс оф Уэлс» и «Родней» вместе с 4 легкими крейсерами и 10 эсминцами. Эти два линкора вместе с «Нельсоном» «составили линейную эскадру, способную принять бой с линкорами Иакино на равных, если только итальянцы с их гораздо более быстроходными кораблями пойдут на это».

Тем временем итальянцы подготовили свой план уничтожения тяжелых кораблей Соединения Н. Еще в конце Первой Мировой войны они добились больших успехов в развитии новой системы подводного оружия — человекоуправляемых торпед, или, как их иногда называют, чериотов. Два боевых пловца верхом на таком снаряде проникали во вражескую гавань и устанавливали подрывные заряды под днищем целей.

Самую известную победу итальянцы одержали в последний день войны. Их главным противником на море был флот Австро-Венгрии, который построил для борьбы на Адриатике 4 мощных дредноута. Когда в конце 1918 года Австро-Венгерская империя развалилась на части, флагманский корабль этой эскадры «Вирибус Унитис» был передан недавно сформированному правительству Югославии. Он стоял в Поле, так как в это смутное время не удалось набрать экипаж для линкора. В обстановке полного хаоса итальянцы сумели проникнуть в Полу и установить заряды под корпусом линкора. Взрыв разворотил ему днище, и корабль затонул, унеся с собой более 400 человек.

С тех пор итальянцы значительно усовершенствовали это оружие и значительно обогнали все остальные нации. Они уже провели одну атаку в Гибралтаре, когда осенью 1940 года попытались вывести из строя «Барэм». Эта атака чуть не увенчалась успехом. Чериот взорвался на расстоянии 70 ярдов от цели, но, к счастью, в тот раз линкор повреждений не получил.

Теперь итальянцы решили повторить попытку. 19 сентября подводная лодка «Шире» выпустила 3 чериота, которые должны были атаковать «Нельсон», «Арк Ройял» и крейсера, стоящие у южного мола. 2 чериота выбрали в качестве цели

«Нельсон». Они даже подошли к южной оконечности мола. Однако предыдущие попытки насторожили англичан, и теперь в гавани патрулировали катера, постоянно сбрасывающие в воду гранаты. Этого оказалось достаточно, чтобы вынудить итальянцев сменить цели. Они потопили танкер «Фиона Шелл», тяжело повредили танкер «Денбидейл» и теплоход «Дурхэм». Отвага и настойчивость боевых пловцов были вознаграждены буквально через пару месяцев на другом конце Средиземного моря, но «Нельсон» на сей раз остался цел.

Снова англичане постарались обмануть итальянцев и показать, что в операции участвует лишь небольшое соединение. «Родней» пришел в Гибралтар для дозаправки днем 23 сентября. Сомервилл постарался представить дело так, словно тот прибыл сменить «Нельсона». Адмирал со своим штабом торжественно прибыл на «Родней» и поднял свой флаг на мачте линкора. А потом Сомервилл потихоньку вернулся на «Нельсон», который якобы возвращался в Англию. На квартердеке даже был выстроен оркестр морской пехоты, который играл «Катимся домой». Даже сигналы Сомервилла далее отправлялись с «Роднея», чтобы убедить всех, что он попрощался со своим старым флагманом! Лишь в темноте на мачте «Нельсона» снова взвился адмиральский флаг, и линкор присоединился к сопровождению конвоя.

Вся эта секретность имела и свои юмористические стороны, так как обмануть удалось не только чужих, но и своих.

«Секретность операции требовала, чтобы даже команды кораблей не были информированы о том, что происходит. Однако они знали, что ожидается приход «Роднея». В результате произошел инцидент, который адмирал вспоминал не без удовольствия. Он даже позволил себе пошутить, рассказав о нем в официальном рапорте Их Лордствам. «Когда впервые появился смутный силуэт „Принс оф Уэлса“, один из вахтенных на адмиральском мостике „Нельсона“ радостно воскликнул: „Наконец-то прибыл добрый старый „Родней“!“ Однако вскоре он поправился: „Блин, да ведь это один из новых ублюдков“. Так команда „Нельсона“ снова осталась в неведении»».

Операция «Халберд» проходила так же, как и все остальные. Конвой, состоящий из 6 транспортов, вышел в море в сопровождении кораблей Флота Метрополии, тогда как Соединение Н держалось в нескольких милях от него, чтобы еще больше запутать противника. В результате итальянцы так и не узнали, что конвой сопровождают три британских линкора. Поэтому вечером 26 сентября адмирал Иакино вышел, чтобы атаковать его, после того как конвой и его сопровождение попадут в зону действия Реджиа Аэронаутика. Он имел «Литторио», «Витторио Венето», 3 тяжелых и 2 легких крейсера и 14 эсминцев. Битва с итальянскими ВВС началась 27 сентября. Англичанам пришлось весь день отбивать мощные и умелые налеты торпедоносцев, а также многочисленные атаки подводных лодок. Воздушные атаки отличались особой решительностью. В течение 4 часов торпедоносцы 27 раз атаковали соединение, но большинство атак было отражено огнем эсминцев. Одна группа из 4 самолетов сумела выдержать это испытание и прорвала огневую завесу, атаковав «Нельсон» с правого траверза. Два SM-79 попали под огонь линкоров и отвернули прочь, но остальные два с небывалой отвагой подошли вплотную и сбросили торпеды. «Нельсон» круто повернул вправо, чтобы пройти между пенными дорожками, и одна торпеда действительно проскочила у него по правому борту. Оба самолета были сбиты. Один получил очередь из пом-пома «Нельсона» и разломился на 3 части, другой врезался в воду прямо перед флагманским линкором. Его торпеда пошла на цель, хотя сначала погрузилась слишком глубоко. Она внезапно обозначила себя цепочкой пузырьков всего лишь в 120 ярдах перед форштевнем «Нельсона». Уклониться от нее было немыслимо, и она взорвалась, попав в нос линкора, подняв при этом огромный столб грязной воды. Свидетель так вспоминал эту атаку:

«Мы ожидали привычных атак, но одна с самого начала развивалась совсем иначе, чем другие. Видимо, кто-то на аэродроме дал своим парням небольшой втык. Эта атака была проведена гораздо более решительно. Самолеты шли так низко над водой, что казалось, будто они прыгают по волнам, как гигантские кузнечики. Они пошли прямо на огневую завесу. Один

из бомбардировщиков удержался на боевом курсе и каким-то чудом проскочил. Последовали обычные столбы брызг в момент сброса торпед. Сначала мы решили, что все они промазали, но потом перед самым форштевнем „Нельсона“ поднялся столб воды. Лишь один бомбардировщик добился попадания, и он сумел благополучно проскочить над нашим флотом. Его экипаж заслужил свои медали. „Нельсон“ весь затрясся, но потом выправился, словно ничего не случилось».

Сомервилл говорил, что огромный линкор изогнулся, словно удочка, когда торпеда взорвалась, но сохранил скорость 18 узлов. Вода постепенно заливала носовые отсеки, и потому его скорость упала до 14 узлов. Хотя линкор продолжал следовать вместе с конвоем, в предстоящем бою он уже участвовать не мог. Англичанам просто повезло, что Иакино ждал их достаточно долго, так как Сомервилл все еще не был окончательно уверен, что итальянские линкоры находятся в море. Примерно 120 миль разделяли противников, однако Иакино все еще не имел точных сведений о составе британского флота.

Один из историков писал:

«Попадание в „Нельсон“ было невероятно удачным. Чтобы взорваться, торпеда должна была попасть в острый форштевень линкора с геометрической точностью, иначе она скользнула бы по борту, и взрыватель не сработал бы. Это был единственный успех итальянцев в ходе более чем 30 атак. 6 самолетов были сбиты зенитным огнем кораблей, а еще 4 уничтожили истребители „Арк Ройяла“».

Это торпедное попадание было для противника гораздо более удачным, чем показалось на первый взгляд. Но об этом мы поговорим позднее. Полагая, что у Сомервилла остался только один линкор, Иакино стал действовать с необычной отвагой и пошел на сближение. Он полагал, что даст бой одинокому «Роднею» где-то около 15.30.

Но припадок решимости у итальянцев не затянулся. Когда Иакино приблизился к конвою, его начали терзать сомнения.

Дымка уменьшила видимость примерно до 5 миль, истребительное сопровождение, как обычно, не появилось, кроме того, адмирал опасался, что вмешается «Арк Ройял». Поэтому в 15.00 он принял решение. Оба его линкора круто развернулись, и в очередной раз итальянский флот отказался принять бой. До вечера Иакино отходил на большой скорости, решив, что ему противостоят по крайней мере 3 британских линкора.

В действительности их было только 2. Сомервилл получил сообщение о появлении итальянского флота в 14.02. Противник находился примерно в 70 милях к северо-западу от него и со скоростью 20 узлов шел наперерез. Адмирал немедленно перестроил свои 3 линкора в кильватерную колонну и отправил вперед крейсера и 6 эсминцев. Сам он повернул так, чтобы оказаться между итальянцами и конвоем. «Арк Ройял» начал готовить к вылету свои «Суордфиши». Но в эти отважные маневры вскоре пришлось внести поправку с учетом снизившейся скорости «Нельсона». Поэтому Сомервилл отправил его обратно к конвою, так как опасался, что итальянцы могут прорваться мимо его эскадры, если она будет иметь такую малую скорость. Вице-адмирал Кертейс пошел навстречу итальянцам, до предела увеличив скорость «Принс оф Уэлса» и «Роднея». Один из офицеров «Роднея» вспоминал:

«Когда мы повернули, „Принс оф Уэлс“ поднял сигнал, который требовал увеличить скорость до 28 узлов. Это вызвало у нас серьезное замешательство, так как на несколько узлов превышало скорость, которую мы показывали даже в лучшие годы. Однако он не пожелал нас ждать и ринулся вперед за итальянским флотом, предоставив нам догонять. В это время „Суордфиши“ „Арк Ройяла“ готовились к торпедной атаке. Сначала рапорты были обнадеживающими. Мы действительно начали думать, что вынудили итальянский флот принять бой. Однако они опять нас разочаровали. Обнаружив, что мы идем на них, итальянцы ретировались в безопасный и спокойный Неаполь. Мы снова не сумели их даже увидеть. Это удалось лишь через 2 года, когда они капитулировали».



Действительно, в очередной раз встреча не состоялась. Самолеты «Арк Ройяла» ошиблись в выборе направления и вернулись, даже не обнаружив итальянцев. В 17.00 Сомервилл приказал прекратить преследование. Почти в это же время Иакино получил сообщение, что итальянские бомбардировщики «потопили крейсер и вероятно линкор, а также повредили еще 2 крейсера». Получив приятное известие, он лег на обратный курс и решил снова принять бой. Итак, оба флота опять шли друг за другом. Если раньше англичане преследовали итальянцев, двигаясь на север, теперь итальянцы гнались за англичанами на юг. Но на закате этот кордебалет был прекращен радиогаммой Супермарины, которая приказала Иакино ждать недалеко от побережья Сардинии. Соединение Н патрулировало возле банки Скерки, а конвой следовал дальше с небольшим сопровождением. Потери ограничились одним поврежденным судном. Все 3 линкора 30 сентября вернулись в Гибралтар, причем поврежденный «Нельсон» был отправлен вперед.

Адмирал Каннингхэм радировал Сомервиллу: «Прими от меня шлепок по заднице, чтобы уравновесить удар по брюху тухлой рыбой». Сомервилл ответил: «Эндрю, в мои годы удар ниже пояса уже ничем не грозит».

Сомервилл перенес флаг на «Родней» и снова вышел в море, чтобы прикрыть очередную операцию (с 14 по 19 октября) по переброске истребителей на остров. Одновременно на Мальту отправлялось крейсерско-миноносное Соединение К, которое должно было действовать против итальянских конвоев. По завершению операции «Родней» ушел, но не в Англию, а в Исландию<sup>[142]</sup>.

Сомервилл в очередной раз перенес флаг, теперь на линкор «Малайя», что ему очень не понравилось. 10 ноября «Малайя» вышла в море вместе с авианосцами «Арк Ройял», «Аргус», крейсером «Хермайона» и несколькими эсминцами, чтобы перебросить на Мальту новую группу истребителей. Эта операция получила подходящее название — «Перпетуал»<sup>[143]</sup>. Снова три дюжины «Харрикейнов» благополучно перелетели на остров, но на обратном пути в Гибралтар счастье все-таки изменило Соединению Н. 13 ноября «Арк Ройял» получил попадание торпедой и затонул во время буксировки на следующий день. Это была первая, но далеко не последняя

катастрофа, обрушившаяся на Королевский Флот в Средиземном море.

Мы вернемся к судьбе линкоров адмирала Каннингхэма немного позднее, а пока посмотрим, как Адмиралтейство намеревалось использовать свои скудные ресурсы в условиях нарастающей угрозы на Дальнем Востоке. Применение санкций, даже эмбарго на поставки нефти, наложенное на Японию Соединенными Штатами, Великобританией и Нидерландами, так и не сумели вынудить Японию уйти из Китая и Французского Индокитая. Стало ясно, что Япония не собирается отдавать обширные территории, захваченные в предыдущие 10 лет, и что в самом ближайшем будущем начнется война. Капитуляция мировой державы, обладающей огромным военным потенциалом, была, разумеется, совершенно немыслима.

Считалось, что оборону центральной части Тихого океана возьмет на себя американский Тихоокеанский флот. Но ответственность за защиту Австралии и Малайи, не говоря уже о Бирме и Индии, лежала на Великобритании. Англия уже увязла в европейской войне по самые уши, поэтому единственное, что она могла сделать — это отправить на восток крупные силы флота. Действительно, это долгое время было основой британской политики «к востоку от Суэца», и мы уже видели, как это влияло на довоенный баланс сил на Средиземном море. Но каким должен быть этот флот? Где он будет базироваться? Попытки найти ответ на эти вопросы привели к жарким дебатам во второй половине 1941 года. Активное вмешательство премьер-министра ничуть не облегчало положение Адмиралтейства, наоборот, Черчилль еще больше осложнил задачу. В конце концов начался прямой спор между Черчиллем с одной стороны и командованием флота в лице Паунда с другой. Их взгляды на то, какой флот нужен на востоке, оказались противоположными.

Черчилль прекрасно знал, что необходимо держать в Скапа Флоу по крайней мере 2 мощных линкора, чтобы противостоять «Тирпицу». Он предложил для этого 2 линкора типа «Кинг Георг V» и «Нельсон». Если сам «Кинг Георг V» и «Принс оф Уэлс» остаются в Скапа, тогда в Индийский океан можно отправить только что построенный «Дьюк оф Йорк», еще не закончивший подготовку экипажа. К нему могли

присоединиться либо «Ринаун», либо «Рипалс» и один бронированный авианосец. Премьер-министр писал: «Это мощное соединение может действовать в треугольнике Аден-Сингапур-Саймонстаун. Оно окажет парализующий эффект на действия японского флота». Черчилль выступал категорически против отправки на восток 4 линкоров типа «Ройял Соверен».

Но Адмиралтейство носилось с собственными планами, которые изложило Черчиллю в меморандуме от 28 августа. Командование Королевского Флота совсем не собиралось посылать в Индийский океан маленькое соединение современных кораблей, оно мыслило более глобально, исходя из общего соотношения сил. В конце концов, японцы имели 10 линейных кораблей, поэтому не следовало ожидать, что 2 линкора остановят их.

Паунд резко возражал против отправки из Европы современных линкоров, не завершивших подготовку. Он не верил, что где-то в Сингапуре удастся привести «Дьюк оф Йорк» в состояние полной боевой готовности. Адмиралтейство предпочитало держать против «Тирпица» все 3 «Кинга». «Нельсоны» имели скорость на 7 или 8 узлов ниже, поэтому такая комбинация считалась совершенно неудовлетворительной. Совместное использование этих кораблей во время охоты за «Бисмарком» и в операции «Халберд» было вынужденной мерой. Два «Кинга» требовались, чтобы сражаться с «Тирпицем», а третий в это время мог проходить ремонт. В случае необходимости один из них могла заменить «Малайя» в качестве флагмана Соединения Н, если тому придется действовать в Атлантике. «Малайя» в сентябре завершила текущий ремонт и была придана Флоту Метрополии как резервный корабль для сопровождения атлантических конвоев. Однако после повреждения «Нельсона» вместо этого она была передана Соединению Н.

Новая дислокация американского флота освободила «Ройял Соверены» от их обязанностей в Атлантике, и появилась идея послать их в Индийский океан, чтобы они выполняли там аналогичные функции. Кроме того, их легко можно было бы перебросить в случае необходимости, сосредоточить все силы флота в одном месте. Основой нового Восточного флота должны были стать «Нельсон», «Родней» и «Ринаун»,

базирующиеся либо в Тринкомали на Цейлоне, либо в Сингапуре, в зависимости от ситуации. В любом случае планировалось придать им бронированный авианосец, как только завершатся ремонт «Илластриеса» и достройка «Индомитебла». Небронированный «Арк Ройял» больше подошел бы для действий в этом районе, но его в ноябре планировалось поставить на ремонт. Вот такая ухмылка судьбы!

«Уорспайт» после завершения ремонта должен был снова прибыть в распоряжение Каннингхэма. «Рипалс» предполагалось оставить в качестве резерва на случай непредвиденных обстоятельств. Он оставался в отечественных водах до сентября, а потом отправился на восток, сопровождая конвой WS-11. Слабая броневая защита «Рипалса» и его устаревшие зенитки не позволяли использовать этот корабль в Средиземном море<sup>[144]</sup>. Его уже предлагали Сомервиллу, но адмирал отказался использовать линейный крейсер на мальтийском маршруте из-за упомянутых недостатков.

Однако премьер-министр не желал ничего видеть и слышать.

«Совершенно неправильным будет создавать в Индийском океане большой по численности флот, состоящий исключительно из старых, тихоходных, не модернизированных кораблей. Его содержание потребует много средств и сил, но при этом он не сможет принять генеральное сражение с главными силами японцев, ни сдержать их современные быстроходные тяжелые корабли, если те будут действовать в качестве рейдеров по одиночке или парами».

Линейные корабли типа «Ройял Соверен» могут оказаться полезными при сопровождении конвоев, если те встретятся с тяжелыми крейсерами. Однако если японцы вместо этого «в качестве рейдеров отправят современные быстроходные линкоры, все эти старые корабли и конвои, которые они охраняют, станут легкой добычей. Линкоры типа R в их настоящем состоянии станут плавучими гробами», — продолжил Черчилль.

Затем он вернулся к своей старой идее относительно этих кораблей и заявил, что даже сегодня, если их забронировать от попаданий бомб, их, несомненно, можно будет использовать на Средиземном море для защиты Мальты. Черчилль считал неразумным держать в Англии 3 «Кинга». Если отправить один из них в Индийский океан, «это действительно может оказать решающее воздействие»<sup>[145]</sup>.

В октябре он направил письмо премьер-министрам Австралии, Новой Зеландии и Южной Африки, в котором сообщал, что план Адмиралтейства держать в Сингапуре «Нельсон», «Родней» и 4 линкора типа R сорвался после повреждения «Нельсона». Ремонт этого линкора должен был занять от 3 до 4 месяцев. Вместо них Черчилль намеревался «отправить в Индийский океан наш новейший линкор „Принс оф Уэлс“, чтобы он присоединился к „Рипалсу“». Это было сделано, несмотря на резкие протесты главнокомандующего Флотом Метрополии. Хотя было получено неопределенное обещание пересмотреть вопрос о «Принс оф Уэлсе» после того, как он прибудет в Кейптаун, Стефен Роскилл указывает, что не нашлось никаких документов, подтверждающих это. Как обычно, Уинстон сумел добиться своего!<sup>[146]</sup>

Итак, «Рипалс» отправился в путь, и много раз откладывавшаяся модернизация была в очередной раз отложена, как оказалось — навсегда<sup>[147]</sup>. К октябрю линейный крейсер прибыл в Индийский океан. На совещании 20 октября адмирал Паунд снова попытался оставить «Принс оф Уэлс» в Англии, но Черчилль, которого поддержал Энтони Иден, настоятельно потребовал отправить современный линкор «к востоку от Суэца». Паунд сдался, и Адмиралтейство информировало соответствующие инстанции, что «Принс оф Уэлс» направляется в Сингапур.

Жребий был брошен.

Линкор покинул Клайд 25 октября в сопровождении 2 эсминцев. Немного позднее «Рипалс» отправился на Цейлон в сопровождении еще двух, — это было все, что удалось наскрести в Восточном Средиземноморье. Два корабля должны были встретиться на этом острове, а потом вместе идти в Сингапур. Командовать этими двумя более чем различными кораблями, названными Соединением Z, был назначен адмирал сэр Том Филлипс. Он был рад снова оказаться на палубе

корабля после нескольких тяжелых лет на паркетe Адмиралтейства, где он служил заместителем начальника морского штаба<sup>[148]</sup>.

Оба линкора прибыли в Сингапур, как и было намечено, вечером 2 декабря. Адмирал Филлипс прилетел немного раньше, чтобы встретиться с местным командованием и американцами. Но со времени выхода «Принс оф Уэлса» из Кейптауна и до его прибытия в Сингапур многое успело случиться. Гладко было на бумаге, да забыли про овраги. Все планы будущего использования линкоров пошли прахом после серии ужасных катастроф, беспрецедентной в современной истории. Флот адмирала Каннингхэма уже получил жестокий удар.

Не так давно на Мальте было сформировано крейсерско-миноносное Соединение К, успевшее отличиться на коммуникациях Оси, ведущих в Ливию. Однако на суше операция «Крусейдер» — британское наступление, на которое возлагались огромные надежды, захлебнулось. Не удивительно, что Лондон тут же принялся жалить Каннингхэма постоянными требованиями более агрессивных действий, чтобы окончательно перекрыть путь поступления горючего танкам Роммеля. Напрасно адмирал указывал, что в его распоряжении почти не осталось кораблей, и что он пытается делать все возможное, чтобы выправить положение. Последовала резкая перепалка, которая приведена в мемуарах и Каннингхэма, и Черчилля, поэтому нет нужды воспроизводить ее здесь. Достаточно упомянуть, что разногласия достигли максимума в конце ноября. В результате 24 ноября из Александрии вышло ударное соединение из 5 легких крейсеров и 4 эсминцев, чтобы перехватить 2 итальянских конвоя, направляющиеся в Бенгази. Соединение К, крейсировавшее в Центральном Средиземноморье, вернулось на Мальту, заправилось и снова вышло в море. Эти конвои приобретали особое значение потому, что в Битве в Пустыне наступил кризис. Поэтому резонно было бы предположить, что итальянцы вышлют для их прикрытия свои линкоры. Адмирал Каннингхэм был обязан обеспечить поддержку своим легким силам, и в тот же день в 16.00 он покинул гавань вместе с главными силами флота.

В действительности итальянские линкоры в море не выходили, Соединение К успешно перехватило и разгромило конвой без всякой помощи. Однако противник развернул в восточной части моря свои подводные лодки, ожидая появления Средиземноморского флота: 3 итальянские и 3 немецкие субмарины караулили Каннингхэма. «Куин Элизабет» (флагман), «Вэлиант» и «Барэм», следуя на запад между Критом и Киренаикой, угодили в ловушку. 25 ноября в 16.30 U-331 лейтенанта фон Тизенгаузена атаковала «Барэм» с ужасными последствиями. Сопровождение линкоров было довольно слабым — всего 8 эсминцев. U-331 проникла сквозь завесу и дала торпедный залп по второму кораблю в колонне. Фон Тизенгаузену повезло, потому что он выбрал единственный из линкоров, не прошедший серьезных модернизаций и имевший самую слабую подводную защиту. 3 торпеды из 4 попали в линкор и разворотили ему борт.

«Несчастный корабль резко лег на левый борт, и мы увидели людей, собравшихся на поднятом вверх правом борту. Через минуту или две долетел глухой раскат ужасного взрыва, когда сдетонировал один из его погребов. Корабль совершенно скрылся в огромном облаке желто-черного дыма, которое, крутясь, начало подниматься в небо. Когда оно рассеялось, „Барэм“ бесследно исчез».

Другой свидетель отчаянной борьбы старого линкора за жизнь очень красочно описал его последние минуты.

«Такой огромный столб воды поднялся у борта „Барэма“ в районе миделя, что остались видны лишь нос и корма корабля. Я крикнул командиру, который находился внизу, в своей походной каюте, и мы развернулись, увеличив скорость, чтобы попытаться найти подводную лодку по ясно видимым следам торпед. Мы находились „левым крайним“ завесы, и в тот момент я решил, что торпеды были выпущены с большого расстояния. Так как я видел только один столб воды, то подумал, что с линкором все будет в порядке, потому что он может выдержать несколько торпедных попаданий и благополучно вернуться в

порт. Я больше не мог следить за ним, так как должен был искать следы торпед справа по борту. И тут к своему изумлению я услышал, как кто-то крикнул: „Боже, он тонет!“ Я быстро взглянул на линкор и увидел, что он имеет огромный крен. В действительности подводная лодка поднырнула под эсминцы охранения и всплыла на перископную глубину, оказавшись всего в нескольких сотнях ярдов от „Барэма“. Она немедленно выпустила по крайней мере 3 торпеды, и они попали в цель почти одновременно и так близко одна от другой, что появился только один всплеск от 3 попаданий».

Подводную лодку после залпа даже выбросило на поверхность, и она проскочила совсем рядом с «Вэлиантом». Эсминцы пошли на помощь «Барэму», но тут:

«Внезапно он начал быстро крениться, но перед тем как корабль окончательно затонул, он был разорван колоссальным взрывом и совершенно скрылся в облаке дыма, которое подняло свою голову на тысячу футов в воздух, как кобра перед атакой».

Весь процесс гибели корабля был заснят на киноплёнку, и ее кадры часто приводятся в различных книгах. Полубак линкора был заполнен моряками перед тем, как взрыв погребов моментально уничтожил всех.

Так погиб «Барэм». Он стал первым британским линкором, потопленным в море в течение 2 с лишним лет войны. Его гибель несколько месяцев скрывали от общественности. Командир корабля и 861 человек экипажа погибли при взрыве, эсминцы спасли 451 человека, в том числе вице-адмирала Придхэм-Уиппела, командира 1-й эскадры линкоров. Адмирал Каннингхэм позднее написал адмиралу Паунду:

«Это была самая смелая и блестящая атака подводной лодки, которая выпустила торпеды, находясь примерно в 200 ярдах впереди „Вэлианта“. Что нам удалось узнать из этого случая, так это то, что нашим противолодочным кораблям страшно не хватает практики».



После «крайне неудачной ночи» Средиземноморский флот, сократившийся до 2 линкоров, вернулся в Александрию. Множество самолетов пролетели рядом с эскадрой, не включая опознавательные огни, и Каннингхэм лишь с большим трудом уговорил командира «Куин Элизабет» не открывать огонь, чтобы вспышки выстрелов не выдали присутствие кораблей.

«Арк Ройял» потоплен, «Индомитебл» поврежден, «Барэм» потоплен. Так завершился ноябрь 1941 года. Эти потери, хотя и были крайне тяжелыми, еще не были роковыми. «Принс оф Уэлс» и «Рипалс» прибыли в Сингапур к огромному восторгу публики<sup>[149]</sup>. Американский флот в Пирл-Харборе был поднят по тревоге, а японцы, похоже, пока еще не переступили черту. В Вашингтоне все еще продолжались переговоры. Пока что имелась возможность продолжать наращивать силы в Индийском океане согласно плану Адмиралтейства<sup>[150]</sup>. А затем наступил декабрь, и японцы рванулись вперед, двигаясь с ужасающей скоростью и безжалостностью. Буквально за неделю вся стратегическая картина изменилась кардинальным образом.

Через день после прибытия британской эскадры в Сингапур адмирал Филлипс объявил, что собирается лететь в Манилу, чтобы встретиться с командующими американской армии и флота. Предполагалось обсудить координацию будущих действий. Филлипс 4 декабря улетел на Филиппины. Чтобы поднять дух австралийцев и продемонстрировать мощь Королевского Флота, «Рипалс» 5 декабря получил приказ совершить короткий визит в Порт-Дарвин вместе с 2 эсминцами. «Принс оф Уэлс» остался в Сингапуре, чтобы установить еще несколько легких зениток. Оставшаяся пара эсминцев была поставлена в док, так как они находились в очень плохом состоянии<sup>[151]</sup>.

«Рипалс» даже успел выйти в море, как было приказано, но буквально через несколько часов приказ был отменен, и 6 декабря он вернулся в Сингапур. В Англии Черчилль и Адмиралтейство наконец-то осознали реалии положения. Эти 2 корабля никого ничуть не сдержали, зато сами оказались в исключительно опасном положении. Генерал Смэтс писал: «Если япошки окажутся действительно прыткими, здесь стрясется первоклассная катастрофа».

Большие Корабли, заявил премьер-министр, должны выйти в открытое море и затеряться среди бесчисленных островов. Однако было уже слишком поздно. Японцы подготовили свои собственные планы и начали их реализацию. Они решили, что основную угрозу для их стратегии представляют главные силы американского флота, поэтому было решено уничтожить их сокрушительным ударом в самом начале военных действий. 26 ноября в море вышло соединение адмирала Нагумо, которое состояло из 6 авианосцев в сопровождении линейных крейсеров «Хиэй» и «Кирисима», а также крейсеров и эсминцев. На рассвете 7 декабря японские самолеты двумя волнами нанесли удар американцам. Пикировщики, торпедоносцы и горизонтальные бомбардировщики обрушились на американские линкоры, стоящие в гавани.

Внезапность была достигнута полнейшая. К концу дня стало ясно, что 2 британских линкора остались без всякой поддержки. «Аризона» взорвалась, при этом погибла почти вся команда. «Оклахома» перевернулась. «Вест Вирджиния» и «Калифорния» сели на дно гавани. «Теннеси» и «Невада» получили тяжелые повреждения. Лишь 2 линкора сохранили боеспособность — «Пенсильвания» и «Мэриленд», хотя и они не избежали повреждений. Старый разоруженный линкор «Юта», превращенный в корабль-мишень, тоже был потоплен. Погибли 2400 человек, 1178 были ранены. Японский флот потерял только 29 самолетов, американцы потеряли 188<sup>[152]</sup>.

«Рипалс» был отозван потому, что самолеты-разведчики обнаружили большой японский конвой, пересекающий Южно-Китайское море и направляющийся к Сиамскому заливу. Любые сомнения относительно намерений японцев были рассеяны, когда пришло сообщение о нападении на Гавайи. Поэтому сейчас адмиралу Филлипсу предстояло решить, какие шаги следует предпринять в стремительно ухудшающейся обстановке. После некоторых размышлений он решил дать бой. А теперь рассмотрим силы японцев, чтобы понять, с кем собирался встретиться адмирал.

Японский конвой, следующий к побережью Малайи, состоял из 18 транспортов, на которых находились 26400 солдат. Непосредственное сопровождение конвоя состояло из 1 тяжелого и 1 легкого крейсеров и 12 эсминцев. Ближнее прикрытие состояло из 4 тяжелых крейсеров и 3 эсминцев.

Однако в районе Пескадорских островов находилась эскадра вице-адмирала Кондо. Он имел линейные крейсера «Харуна» и «Конго», еще 2 тяжелых крейсера и 10 эсминцев.

Конвой вышел в море утром 4 декабря, и позднее к нему присоединились еще 5 транспортов в сопровождении легкого крейсера, минного заградителя и 7 малых эскортных кораблей. Не менее грозно выглядела японская авиация. На аэродромах Индокитая, принадлежащего Виши, к югу от Сайгона базировалась 22-я воздушная флотилия. Она насчитывала 123 бомбардировщика, 36 истребителей и 6 разведывательных самолетов. Кроме того, японцы развернули 10 подводных лодок, чтобы перекрыть наиболее вероятные маршруты от Сингапура к участкам высадки.

Против этих огромных сил адмирал Филлипс мог выставить всего 2 линкора с сомнительным прикрытием из 4 эсминцев, которое вскоре сократилось до 3. Тем не менее, он решил сделать хоть что-то, чтобы помочь армии. 8 декабря в 17.35 из Сингапура вышли «Принс оф Уэлс», «Рипалс» и эсминцы сопровождения. Они взяли курс на северо-восток. Филлипс думал, что Королевские ВВС обеспечат истребительное прикрытие его эскадры в районе плацдармов и разведку опасных районов. В этом случае он получал неплохие шансы нанести серьезные потери транспортному флоту до того, как вмешаются тяжелые корабли японцев.

Не известно, понимал Филлипс или нет, что может столкнуться с сопротивлением японской авиации. Однако совершенно ясно — он не представлял себе ни качества, ни количества самолетов, которые будут брошены против него. Впрочем, здесь он был не одинок. Никто из командующих союзников на Тихоокеанском театре даже не подозревал об истинных возможностях японской авиации, иначе не было бы нескольких месяцев унижительных поражений. К несчастью, Филлипсу и его эскадре первым представился случай на своей шкуре опробовать эти возможности.

Для успеха маленькой британской эскадре требовался еще один фактор — немного удачи. Если она не будет обнаружена противником до того, как появится среди транспортов, она сможет с ними разделаться. Но Филлипсу не повезло. Еще когда корабли двигались по выходному фарватеру, на «Принс оф Уэлсе» приняли радиogramму. В ней командование KBBC

извещало адмирала Филлипса, что не сможет обеспечить эскадре истребительное прикрытие в том районе, куда она направлялась. Все истребители были отозваны в тыл, так как передовые базы подверглись жестоким бомбардировкам. Филлипс решил продолжать поход, несмотря ни на что, хотя он знал о большом количестве японских бомбардировщиков, переброшенных в Индокитай. Он все еще надеялся, что преимущество внезапности будет на его стороне. Но 9 декабря в 14.00 британская эскадра была замечена подводной лодкой 1-65, которая немедленно сообщила об этом. Филлипс не предполагал, что он уже обнаружен.

Соединение Z намеревалось совершить стремительный бросок в Сиамский залив, появиться там на рассвете 10 декабря и уничтожить все обнаруженные японские транспорты, если только в течение 9 декабря оно не будет замечено японскими самолетами. Однако радиограмма 1-65 подняла японцев на ноги. Летчики противника начали усиленные поиски эскадры Филлипса. Позднее стало известно, насколько встревожила противника смелая вылазка англичан. «Японский план вторжения в Малайю оказался под серьезной угрозой после того, как 2 мощных британских линкора появились в районе операции», — писал один из японских историков.

Один из пилотов японских бомбардировщиков, до предела утомленный долгими и бесплодными поисками эскадры Филлипса, так описывал свои собственные чувства:

«Вполне вероятно, что британские корабли просочились сквозь нашу воздушную завесу и уже обрушили свои снаряды на транспорты, стоящие возле Кота-Бару. Мы страшно боялись этого».

Но эти страхи оказались необоснованными. После того как эскадра была замечена японскими самолетами, адмирал Филлипс неохотно отменил операцию и повернул обратно в Сингапур. Японские летчики уже начали обсуждать план массовой торпедной атаки кораблей, находящихся в гавани. Но такая операция означала действия на самом пределе дальности в условиях сильного противодействия истребителей англичан. Тем не менее, японцы решили

совершить такую попытку. Но судьба распорядилась иначе. Незадолго до полуночи 9/10 декабря британская эскадра (уже лишившаяся эсминца «Тенедос», отправленного назад из-за неполадок в машинах) двигалась на юг к островам Анамба, когда была получена новая радиограмма. Адмирал Палисьер, находившийся на берегу, сообщил, что японцы высаживаются в районе Куантана в центре Малайского полуострова.

Этот ход выглядел вполне логичным. Японцы старались обойти с тыла главные силы англичан, выдвинутые на север к границе с Таиландом. Это район находился не слишком далеко от проложенного обратного курса британских кораблей, но от японских авиабаз во Французском Индокитае его отделяли 400 миль. Более того, отведенные на юг истребители KBVC могли прикрыть корабли, идущие к Куантану. Казалось, у Филлипса появляются неплохие шансы, и Соединение Z повернуло на юго-запад. Адмирал решил, что штаб в Сингапуре ожидает от него именно этого, и ничего не сообщил по радио. Он опасался, что раньше времени выдаст противнику положение своих линкоров. К несчастью, сообщение о высадке японцев оказалось ложным, и никто даже не подумал выслать утром 10 декабря истребители к Куантану.

Рано утром 10 декабря Соединение Z заметила вторая японская подводная лодка, которая даже попыталась атаковать линкоры, но не сумела. Ее радиограмма с сообщением, что британские линкоры идут на юг, была принята на берегу. Линейные крейсера Кондо начали готовиться к бою, а с аэродромов возле Сайгона начали взлетать самолеты. Они должны были атаковать и повредить британские корабли до того, как их обнаружит японская эскадра. Всего в воздух были поднято около 30 горизонтальных бомбардировщиков и 50 торпедоносцев. Они проскочили мимо англичан, ничего не нашли и повернули назад. На берегу начали готовить к вылету вторую ударную волну. Время шло, и напряжение нарастало. Британские корабли, казалось, растаяли без следа.

Примерно в 8.00 адмирал Филлипс прибыл к Куантану и отправил вперед эсминец «Экспресс» осмотреть берег. После недолгой задержки эсминец сообщил, что на берегу все спокойно, и никаких японцев нет в помине. Сначала Филлипс пошел на юг вдоль берега, а потом повернул на северо-восток,

чтобы осмотреть несколько мелких суденышек, замеченных чуть раньше. Вскоре пришла радиограмма от эсминца «Тенедос», находящегося дальше к югу, что он подвергся сильной атаке японских бомбардировщиков. Филлипс приказал привести в полную боевую готовность все зенитные орудия и снова повернул на юг. Скорость была увеличена до 25 узлов. Примерно в 11.00 радар «Рипалса» обнаружил японский самолет-разведчик. А в 11.13 появились первые самолеты 22-й воздушной флотилии, которые возвращались назад. Это были 9 двухмоторных горизонтальных бомбардировщиков, летящих строем фронта. Наступил финал [\[153\]](#).

«Мы увидели приближающиеся 9 самолетов, которые летели очень высоко. Они прошли мимо „Принс оф Уэлса“ и сбросили бомбы на „Рипалс“. Я находился в своей башне — левой 133-мм. Мы открыли огонь практически одновременно с „Рипалсом“. Одна бомба попала в „Рипалс“ и нанесла ему некоторые повреждения. Начался пожар в районе катапульты, но его быстро потушили. Но это были только первые ласточки».

Начало было впечатляющим. От этого противника не ожидали ничего подобного той меткости, которую показывали пилоты Люфтваффе. Бомбы были сброшены с высоты 10000 футов, а «Рипалс» шел со скоростью почти 30 узлов. Капитан 1 ранга Теннант вертел свой огромный корабль так легко, словно это был эсминец. Хотя это попадание ничуть не угрожало кораблю, как и десятки других мелких бомб, ранее полученных линкорами, оно нанесло серьезный удар по боевому духу англичан.

«Это было самое впечатляющее зрелище из тех, что мы видели. Оно ужаснуло нас, в прах развеяв все ложные надежды. На какое-то время „Рипалс“ пропал, полностью пропал среди множества водяных столбов, поднятых разрывами бомб. Они слились вместе, на несколько секунд превратившись в огромную водяную стену. Это было фантастическое, почти невероятное зрелище. Потом вдруг раздались радостные крики. Из

этого хаоса выскочил „погибший“ „Рипалс“. Черный дым валил из пробоины в палубе, но в остальном корабль казался совершенно целым. Яркая оранжевая вспышка, мелькнувшая вдоль борта, показала, что он дал по врагу еще один залп».

Капитан 2 ранга Денди сообщил, что бомба ударила в броневую палубу под ангаром, но пробить ее не смогла. Серьезных повреждений «Рипалс» не получил. Наступило недолгое затишье, но через 20 минут появилась еще одна группа самолетов. Их быстро опознали как торпедоносцы. Снова загремели орудия, и вдоль серых бортов обоих линкоров замелькали вспышки выстрелов. Небо усеяли черные клубки разрывов. Пара двухмоторных самолетов получила попадания. Они вспыхнули и, волоча за собой хвосты дыма, рухнули в море. Приободренные англичане снова радостно закричали.

Во время этой атаки под удар попали оба корабля, и тут англичане снова испытали страшный шок. Японские торпедоносцы сбрасывали свои смертоносные снаряды с высоты от 300 до 400 футов, вместо того чтобы снижаться к самым гребням волн, как это делали сами англичане и итальянцы. Таким образом они уходили от смертоносного шквала огня легких зениток. Никто не ожидал подобного, и вскоре стало заметно, что необычная тактика ничуть не повлияла на меткость пилотов. Стаи торпед устремились прямо на отчаянно маневрирующие гигантские корабли.

Из кабины атакующего самолета зрелище выглядело не менее потрясающе.

«Мы начали атаку, находясь на высоте 1000 футов примерно в 1,5 милях впереди противника. Когда мы выскочили из облаков, артиллеристы противника заметили наши самолеты. Эскадра поставила ужасный огненный барьер, пытаясь сорвать нашу атаку до того, как мы сбросим торпеды. Небо заполнили разрывы снарядов, от которых мой самолет качался и вздрагивал.

„Рипалс“ уже начал маневр уклонения и сейчас круто поворачивал вправо. Курсовой угол цели становился все меньше и меньше. Наконец корабль

повернулся форштевнем ко мне, делая сброс торпеды очень трудным. Предполагалось, что головной торпедоносец будет вынужден атаковать с наиболее невыгодного угла. Также ожидалось, что это позволит остальным самолетам, следовавшим за мной, сбросить торпеды в более благоприятных условиях».

Благодаря тому, что вода в Южно-Китайском море совершенно прозрачная, следы торпед были четко видны с мостика. Умелое маневрирование помогло «Рипалсу» уклониться от всех нацеленных на него торпед. Флагманскому линкору повезло меньше. Он начал поворачивать влево, чтобы пройти между следами торпед, но сделал это слишком поздно. Одна из торпед попала в левый борт «Принс оф Уэлса» между 133-мм башнями РЗ и Р4.

«Даже внутри башни, расположенной высоко над ватерлинией, нас сильно встряхнуло. Повреждения оказались очень сильными. Мы потом пришли к общему мнению, что в корабль одновременно попали 2 торпеды: здесь и чуть дальше в корму. Мы затопили наши погреба. Корабль быстро получил заметный крен на левый борт. Наша скорость упала вдвое. Я потом слышал, что рулевая машина пострадала так сильно, что корабль дальше почти не слушался руля. Почти все 133-мм башни прекратили огонь либо вследствие крена, либо потому, что пропало электричество».

Прошло уже почти 45 минут после начала атаки, однако с флагманского линкора так и не была отправлена радиogramма с просьбой о помощи. Филлипс даже не удосужился сообщить, что эскадра атакована японскими самолетами. Капитан 1 ранга Теннант предположил, что этому помешала какая-то неисправность на борту «Принс оф Уэлса», поэтому в 11.50 «Рипалс» сам отправил радиogramму, которая была получена в Сингапуре 10 минут спустя. Королевские ВВС немедленно подняли в воздух эскадрилью истребителей, которая полетела к Куантану. Однако было уже слишком поздно.

Появилась новая группа горизонтальных бомбардировщиков, и снова «Рипалсу» пришлось отчаянно вертеться, чтобы уклониться от бомб. Японские летчики



оказались такими же меткими, как и раньше. Две 250-кг бомбы разорвались у борта линейного крейсера, однако повреждений не причинили. Теннант видел, что флагман оказался в крайне тяжелом состоянии, так как на мачте линкора взвился сигнал: «Не могу управляться». «Принс оф Уэлс» получил крен 12° на левый борт. Он не ответил и на повторный вызов «Рипалса», поэтому стало ясно, что он в критическом состоянии.

Почти немедленно началась новая атака торпедоносцев. Самолеты разделились на две группы и решительно бросились на оба линкора. Одна группа сделала вид, что атакует «Принс оф Уэлс», тогда как вторая зашла на «Рипалс» слева с носа. В это время линейный крейсер и линкор оказались почти рядом, что облегчило задачу японских летчиков. Как только «Рипалс» начал поворачивать вправо, чтобы уклониться от торпед, другие самолеты повернули на него и сбросили торпеду слева по борту. Оказавшись между молотом и наковальней, «Рипалс» был обречен. Но все ограничилось попаданием единственной торпеды, которая угодила в левый борт под задней трубой. Взрыв сильно встряхнул старый линейный крейсер, однако он довольно быстро оправился. Повреждения довольно быстро были локализованы, и корабль снова дал 25 узлов. Все орудия продолжали вести огонь.

Иначе обстояли дела на «Принс оф Уэлсе». Он уже получил тяжелые повреждения, большая часть зенитной артиллерии вышла из строя, поэтому он мог только стоять и ждать, превратившись в легкую добычу. Еще 3 торпеды попали в правый борт линкора, однако он остался на плаву, выдержав этот страшный удар. Он не мог отомстить, однако не собирался сдаваться. До первого попадания «Рипалс» уже уклонился от 19 торпед. Следует отметить, что он наверняка не выдержал бы тех ударов, которые обрушились на флагманский линкор. До сих пор линейный крейсер оставался цел благодаря искусству капитана и невероятной маневренности, однако это не могло продолжаться бесконечно. Прибыла новая волна бомбардировщиков, и на сей раз его просто задавили числом.

«До сих пор капитан 1 ранга Теннант играл просто отлично. Он угадывал заранее, где японцы сбросят торпеды, а потом уклонялся, следя за пенными дорожками. Однако на этот раз нас атаковали

одновременно слишком много самолетов, и уклониться от всех было физически невозможно. Торпеды шли сразу со всех румбов, и не было никакой надежды увернуться от них. Одна торпеда попала в самую корму за артиллерийскими погребами. Очевидно, она заклинила рули, потому что корабль потерял управление. Потом попали еще 3 торпеды: 2 в один борт, третья в другой».

Линейный крейсер не проектировался в расчете на подобные повреждения. Он быстро получил сильный крен, и капитан 1 ранга Теннант приказал команде покинуть корабль.

«Рулевое управление отказало, и корабль начал, шатаясь, беспорядочно вилять на курсе, не способный увернуться от новых ударов. Третий, четвертый и пятый взрывы гроыхнули у борта линейного крейсера, и матросы хлынули на палубу. Он начал медленно переворачиваться, одновременно погружаясь. Его мелкие орудия продолжали стрелять, пока он не скрылся под водой».

«Когда корабль получил крен 30° на левый борт, я поглядел через поручни мостика и увидел старшего помощника и 2 или 3 сотни матросов, собравшихся на правом борту. Я не видел ни малейших следов паники или неповиновения. Я с мостика сказал им, что они хорошо дрались, и пожелал им удачи. Крен корабля постепенно увеличился до 60°, потом до 70°. В 12.23 он наконец перевернулся».

Так погиб отважный старый «Рипалс». Вместе с ним погибли 427 офицеров и матросов из 1309 человек экипажа.

С воздуха в тот момент, когда затонул «Рипалс», флагманский корабль все еще казался целым. Поэтому он стал мишенью новой атаки очередной эскадрильи горизонтальных бомбардировщиков. Хотя линкор был почти неподвижен, в него попала только одна 500-кг бомба из сброшенных 14. Однако и она не сумела пробить броневую палубу. До самого последнего момента горизонтальные бомбардировщики решительно ничего не могли сделать с линкором. Разительным контрастом

на фоне их беспомощности выглядят действия отлично подготовленных торпедоносцев.

Адмирал Филлипс отправил радиogramму, требуя прислать буксиры, так как в результате последней атаки линкор вернулся на ровный киль. Однако он сильно сел кормой, все 4 винта вышли из строя, пропала электроэнергия, отказала гидравлика. Эсминец «Экспресс» получил приказ подойти к его правой раковине, чтобы начать снимать экипаж. Для этого командиру эсминца пришлось продемонстрировать незаурядное искусство управления кораблем. Положение «Экспресса» было очень опасным, так как «Принс оф Уэлс» начал тонуть, и его огромный скуловой киль, выскочив из воды, едва не перевернул эсминец. Это произошло в 13.20. «Принс оф Уэлс», чье попадание всего полгода назад решило судьбу «Бисмарка», на борту которого не так давно была подписана Атлантическая Хартия, резко лег на левый борт, перевернулся и затонул. Из 1612 человек экипажа 3 эсминца сумели спасти 1285, однако ни командира линкора, ни отважного Тома Филлипса среди спасенных не оказалось.

«Эти время и дата, 10 декабря 1941 года, 13.20, станут знаменательными в истории английского народа, да пожалуй, и всего мира. За всю войну я не получал такого нокаутирующего удара», — записал позднее Уинстон Черчилль.

Однако вскоре последовали новые удары. Союзники лишились флота, который мог защитить от врага Малайю, Сингапур и Голландскую Ост-Индию, поэтому они вскоре попали в руки японцев, разделив судьбу Гонконга. Недолго продержались и Филиппины. Вскоре пала Бирма, и японская армия начала угрожать вторжением на территорию Индии. На востоке щупальца этого хищного осьминога захватили один за другим острова к северу и востоку от Новой Гвинеи. Порт-Дарвин в северной Австралии подвергся жестокой бомбардировке, что предвещало новые бедствия. Никогда потеря 2 кораблей не приводила к таким ужасающим последствиям. Вот так ложно понятая экономия бюджета и кретинизм близоруких политиков поставили под угрозу миллионы жизней и само существование Британской империи<sup>[154]</sup>.

Но это еще не конец нашей печальной истории. Нам придется вернуться на Средиземное море, чтобы увидеть, как англичан окончательно покинуло военное счастье. Их постигло очередное несчастье.

Провал атаки в Гибралтаре не остановил отважных и настойчивых итальянских боевых пловцов. Они попытались еще раз использовать человекоуправляемые торпеды. Подводная лодка «Шире» вышла с Лероса к Александрии и 18 декабря в 20.00 выпустила 3 этих крошечных снаряда. Все они достигли входа в гавань, и тут удача улыбнулась итальянцам. В сетевом заграждении был открыт проход, чтобы пропустить флотилию эсминцев, пришедшую с Мальты. Итальянцы проникли в гавань вместе с ними. Хотя с борта эсминца «Гурка» заметили какой-то предмет в кильватерной струе, никто никому ничего не сообщил. Итальянцы могли спокойно делать свое дело. Одна группа боевых пловцов установила подрывные заряды на винтах танкера «Сагона», зато две другие в качестве целей выбрали линкоры «Куин Элизабет» и «Вэлиант». Однако итальянцы не смогли установить заряды на скуловые кили «Вэлианта». Взрывчатка оторвалась и упала на дно прямо в 15 футах под килем линкора.

Эта пара пловцов вскоре была обнаружена, когда они остановились на плавучем буне «Вэлианта». Итальянцев выудили из воды, арестовали, отправили на берег, но почти сразу вернули на «Вэлиант» и посадили в карцер, расположенный глубоко в трюме. Как раз в то время, когда должен был сработать часовой взрыватель, они попросили отвести их к командиру линкора и сказали, чтобы он эвакуировал команду, так как вскоре корабль взорвется. Пара, которая установила заряды под флагманом адмирала Каннингхэма, сумела выбраться на берег. Они даже ухитрились на поезде покинуть Александрию, но позднее тоже были задержаны.

Все это произошло несмотря на то, что штаб флота получил предупреждение о подготовке итальянцами подобной атаки против 2 уцелевших линкоров, причем именно 18 декабря. Заряды, установленные под танкером, взорвались в 18.00. Судно было тяжело повреждено, пострадал также эсминец

«Джервис», стоявший у борта танкера. Сделать уже ничего было нельзя, и через 20 минут взорвались заряды, лежащие на дне под носовыми башнями «Вэлианта». Линкор немедленно начал садиться носом. Повреждения охватили участок корпуса длиной около 80 футов, в том числе и киль.

Еще через 4 минуты, когда адмирал Каннингхэм следил, как погружается «Вэлиант», «Куин Элизабет» встряхнул такой же взрыв. Из трубы линкора вылетело огромное облако сажи, и он резко накренился на правый борт. В результате взрыва были затоплены 3 из 4 котельных отделений. В днище линкора образовалась пробоина площадью 40 кв. футов. Контрзатоплением крен тут же выправили, но корабль потерял возможность двигаться и остался без электроэнергии, пока к борту не пришвартовались 2 подводные лодки.

Это был тяжелый удар. «Вэлианту» требовалась немедленная постановка в док. По оценкам даже для временного ремонта требовалось не менее 2 месяцев, после чего его можно было отправить дальше для капитального ремонта. «Куин Элизабет» в конце концов поставили в плавучий док для ремонта. До этого адмирал Каннингхэм продолжал использовать его в качестве флагманского корабля, чтобы попытаться скрыть факт повреждения линкора от противника.

Для этого был принят и ряд других мер, но сомнительно, чтобы итальянцев удалось одурачить. К тому же повреждения «Вэлианта» скрыть даже не пытались. Когда «Куин Элизабет» стоял в сухом доке, он стал мишенью нескольких воздушных атак, к счастью, неудачных. Только к апрелю 1942 года удалось кое-как залатать «Вэлиант», чтобы он мог начать действовать. Слишком нужны были линкоры. В сентябре 1942 года «Куин Элизабет» отправился в Соединенные Штаты для капитального ремонта и вернулся в Европу только в июле 1943 года.

На секретном заседании палаты общин некоторое время спустя премьер-министр сообщил об этом, а также известил о гибели «Барэма».

«За несколько недель мы потеряли потопленными или выведенными из строя на долгое время 7 тяжелых

кораблей, или более трети наших линкоров и линейных крейсеров».

Адмирал Каннингхэм написал адмиралу Паунду:

«Мы здесь получаем удар за ударом. Повреждения линкоров в данное время являются катастрофой».

Один историк высказал мнение, что потеря этих 2 линкоров имела небольшое значение по сравнению с отсутствием в составе флота бронированного авианосца. Может быть — да, а может быть, и нет. Во всяком случае, и Каннингхэм, и итальянцы понимали, что теперь линкоры противника могут спокойно выходить в море, поскольку у англичан не осталось исправных линкоров. Как противник использует неожиданно обретенную свободу действий, как это скажется на судьбе Мальты, и какое значение все это будет иметь для исхода боев на Среднем Востоке, мы рассмотрим в следующей главе. Однако к началу 1943 года в Средиземном море и Индийском океане не осталось почти ни одного британского линкора. Как это повлияло на нашу морскую стратегию и какие последствия имело, мы тоже еще расскажем.

## Глава 7. На всех океанах

Когда обсуждался Вашингтонский договор, один из видных историков заметил, что он стал признанием фактически сложившейся стратегической ситуации: британский флот остался достаточно силен, чтобы господствовать, как это и было, в Восточной Атлантике, на Средиземном море и в Индийском океане. Но в начале 1942 года сложилась картина, которая даже отдаленно не напоминала это. Может быть, Вашингтонский договор теоретически и оставил Королевскому Флоту такую возможность, но суровые военные будни все перевернули. Приятная для глаза статистика под напором фактов разлетелась в пыль. Если британский флот по-прежнему контролировал восток Атлантики, то за Средиземное море он цеплялся из последних сил. В Индийском океане он пока еще господствовал, хотя и не бесспорно, но вскоре это господство подверглось суровому испытанию, и все перевернулось с ног на голову.

Флоту приходилось напрягать все силы, чтобы небольшим количеством линкоров заткнуть все дыры, вдруг появившиеся в нашей линии морской обороны. А тут еще вдруг возникло тяжелое подозрение, что те немногие современные линкоры, которые мы имеем, не отвечают современным требованиям. Как мы помним, при проектировании линкоров типа «Кинг Георг V» часть орудий главного калибра была снята, чтобы усилить защиту кораблей. Но гибель «Принс оф Уэлса» поставила под вопрос полученные результаты и вызвала настоящий шок <sup>[155]</sup>.

Но даже сомнительные линкоры лучше, чем вообще никаких. Положение в Восточном Средиземноморье в конце 1941 года продемонстрировало это со всей ясностью. Итальянские линкоры снова осмелились выползти в море. На сей раз их присутствие на поле боя принесло противнику определенный успех в борьбе против следующих на Мальту конвоев. Ведь ранее британские линкоры полностью устранили эту угрозу.

Впервые итальянцы продемонстрировали эту вновь приобретенную смелость во время важнейшей конвойной

операции с 13 по 19 декабря. Они должны были любой ценой привести 8 транспортов в Триполи. Эти корабли вышли 3 группами в сопровождении эсминцев, но почти сразу подводная лодка «Апрайт» потопила 2 транспорта. Остальные суда вышли в море 13 декабря, и чтобы прикрыть их, был задействован практически весь итальянский флот. Ближнее прикрытие состояло из линкоров «Дуилио» и «Дория», которые вышли из Таранто, 5 легких крейсеров и 9 эсминцев. Из Неаполя вышло соединение дальнего прикрытия адмирала Иакино: «Литторио» и «Витторио Венето» в сопровождении 8 эсминцев. Этому огромному сборищу Средиземноморский флот мог противопоставить только легкие крейсера и эсминцы. И все-таки англичане не теряли надежды уничтожить транспорты прямо под носом у сил сопровождения.

Но даже при таком соотношении сил в Риме не испытывали особой уверенности в успехе операции. Граф Чиано в своем дневнике записал, что корабли и адмиралы в который раз довели дело до катастрофы. «Обычные морские беды», — писал он, имея на то все основания. Он имел в виду короткую ночную стычку возле Сфакса и другие бои, в которых крейсера и миноносцы, действующие с Мальты, учинили погром на морских коммуникациях дуче. Два легких крейсера, до отказа нагруженные бензином для ливийских армий, были потоплены 4 эсминцами союзников с огромными потерями в личном составе. Соединение К и базирующиеся на Мальте подводные лодки уничтожили 2 важнейших танкера и транспорты «Греко» и «Фильци», перевозившие танки. Более крупный конвой прикрывали линкоры, однако Чиано все равно смотрел на будущее крайне мрачно. «Наши потери на море становятся все более серьезными с каждым днем», — констатировал он и задавал вопрос: что кончится раньше, война или флот? То, что происходило с итальянским флотом, было совершенно непонятным, если только не предположить, что он полностью парализован комплексом неполноценности.

Но в любом случае операция не затянулась слишком долго. Вечером 14 декабря подводная лодка «Эрдж» поймала вышедшую из Неаполя группу. Атака была проведена исключительно умело, и торпеда, попавшая в «Витторио Венето», причинила серьезные повреждения, в результате которых линкор вышел из строя на несколько месяцев. Хорошо



еще, что он сумел доползти до Таранто. Операция немедленно была отменена, и все корабли вернулись в порты. Но даже это не спасло транспорты, так как на обратном пути два из них столкнулись и были повреждены.

Британские легкие силы воспользовались случаем, чтобы провести на Мальту быстроходный транспорт «Бреконшир». 16 декабря итальянцы предприняли новую попытку. Оба конвоя вышли из Таранто. Адмирал Бергамини снова взял с собой «Дуилио», 3 легких крейсера 7-й дивизии и 4 эсминца. Место поврежденного «Витторио Венето» в эскадре Иакино занял «Дория». Кроме «Литторио», адмирал также имел 2 тяжелых крейсера и 10 эсминцев.

Британские и итальянские силы прикрытия столкнулись после мощных воздушных атак, которые обрушились на британскую эскадру, состоящую из 6 легких крейсеров и 16 эсминцев. Линкоры Иакино обнаружили их 17 декабря в 17.45. Итальянцы открыли огонь, но когда британские корабли пошли на сближение, они тут же повернули на север, прекратив бой. Контакт был потерян. Эта стычка получила название Первого боя в заливе Сирт. Британский транспорт благополучно дошел до Мальты, так же, как и остатки итальянского конвоя. Безуспешные попытки отыскать его завели Соединение К на минное поле, где оно понесло тяжелые потери.

В начале 1942 года на Мальту были отправлены еще 3 маленьких конвоя, которые сопровождали крейсера адмирала Вайэна. Они благополучно прибыли на Мальту, отчасти благодаря множеству уловок, на которые англичане были вынуждены пуститься только потому, что у них не осталось ни одного линкора. Если бы противник осмелился хоть раз принять бой, этот блеф был бы разоблачен. В январе на Средиземноморский театр вернулись Люфтваффе, и теперь опасность для крошечных британских соединений резко возросла. В середине января была предпринята попытка провести на Мальту 3 быстроходных транспорта, однако она завершилась тем, что 2 из них были потоплены, а третий был поврежден и вернулся в Александрию.

Зато итальянцы, наоборот, перебрасывали в Ливию грузы во все возрастающих количествах, чтобы обеспечить новое наступление Роммеля. «Дуилио» с 22 по 25 января сопровождал один из таких конвоев. Адмирал Бергамини тоже

выходил в море, когда итальянцы предприняли неудачную попытку перехватить конвой MF-5 из Александрии на Мальту. Он имел с собой эскадру, состоящую из «Дуилио», 2 тяжелых и 2 легких крейсеров и 12 эсминцев. Однако он не сумел найти англичан. В этом же месяце «Дуилио» прикрывал 2 конвоя, прибывших в Триполи.

Соединение Н, базирующееся в Гибралтаре, в этот период не могло оказать никакой помощи Средиземноморскому флоту. Единственным тяжелым кораблем, оставшимся у англичан на Средиземном море, был линкор «Малайя». Однако он большую часть времени проводил, карауля Брест. В начале марта он был задействован в очередной операции по доставке истребителей на Мальту, в которой участвовали «Игл» и «Аргус». На этот раз изнемогающие защитники острова получили первую большую партию «Спитфайров». В конце месяца были проведены еще 2 таких операции.

Продолжающиеся попытки Вайэна доставить снабжение на Мальту попали под самый жестокий воздушный блиц за всю войну. В самом конце этой серии операций произошло еще одно столкновение между крейсерами типа «Дидо» и итальянским линкором. Это случилось 22 марта, во время Второй битвы в заливе Сирт. Британский конвой состоял из 4 транспортов, которые шли в сопровождении 4 легких крейсеров и 16 эсминцев. К ним должны были присоединиться легкий крейсер и эсминец, вышедшие с Мальты. Этот конвой, следуя на запад, попал под затяжную серию атак пикировщиков и несколько раз сталкивался с подводными лодками. Но до этого момента потери ограничились одним эсминцем, потопленным подводной лодкой 22 марта.

Рано утром 22 марта Иакино вышел из Мессины во главе эскадры, состоящей из «Литторио», 2 тяжелых и 1 легкого крейсера, 10 эсминцев, намереваясь перехватить конвой. Разразившийся шторм погнал оба соединения навстречу друг другу; при этом 2 итальянских эсминца получили повреждения и были отправлены назад.

В 14.24 итальянские крейсера обнаружили конвой, и битва началась. Англичане поставили большую дымовую завесу, и бой сразу стал хаотичным. Адмирал Вайэн оставил с транспортом крейсер ПВО и эскортные миноносцы типа «Хант», а остальные корабли разделил на 6 групп. Умело

маневрируя, несколько часов англичане удерживали противника на почтительном расстоянии от конвоя. Разочарованные итальянцы отошли, а Вайэн вернулся к конвою. Однако в 16.18 появился «Литторио», который перекрыл транспортам дорогу на Мальту. Это вынудило Вайэна все больше и больше отходить на юг, по-прежнему отбивая непрерывные воздушные атаки.

В период с 16.40 до 19.00 произошло несколько стычек в условиях сильной задымленности и усиливающегося шторма. Однажды «Литторио» оказался на расстоянии всего 8 миль от конвоя, но дивизион из 4 эсминцев бросился в атаку, чтобы отвлечь огонь на себя. Эсминец «Хироу» получил прямое попадание и отошел с тяжелыми повреждениями. В течение получаса 3 остальные эсминца вели перестрелку с линкором и тяжелыми крейсерами. Потом подошли крейсера Вайэна и открыли огонь с дистанции 13000 ярдов.

«Отдельные дивизионы стремились внезапно выскакивать из дымовой завесы и вести перестрелку, пока огонь тяжелых орудий противника не становился опасным. В результате только „Юриалес“, шедший за кормой „Клеопатры“, и „Кингстон“ были повреждены 381-мм снарядами, причем крейсер отделался осколочными пробоинами».

Таков был сухой отчет адмирала Вайэна об этом бое. Свидетель, находившийся на борту эсминца «Лайвли», вооруженного 8-102-мм орудиями, дает более красочное описание перестрелки с современным линкором с дистанции всего 5000 ярдов.

«„Литторио“ был великолепным кораблем. Он мог держать скорость 30 узлов, несмотря на высокие волны, и при этом почти не поднимал брызг. Я видел только один полный бортовой залп. Его 381-мм орудия изрыгали огромные столбы пламени, но выстрелов 152-мм орудий не было видно, так как они использовали беспламенный порох. Всплески 381-мм снарядов казались исполинскими, накрытие по дистанции было хорошим, но рассеивание снарядов в залпе было слишком большим. Эсминцы продолжали сближаться с

противником. Затем неприятель перенес огонь с „Кингстона“ на нас. Первый залп лег большим перелетом, следующий — уже ближе, а третий слишком близко, что было довольно неприятно. Мы начали идти на всплески, согласно проверенной методике. Я продолжал гадать, когда, черт возьми, мы выпустим торпеды. Расстояние сократилось до пистолетного выстрела, 4400 ярдов. Наконец мы повернули и дали торпедный залп. Стармех выпустил великолепный клуб дыма. По нам дали еще 3 залпа, и один 381-мм чемодан лег буквально под бортом. Это было ужасно неприятно, и он снес спасательный плотик».

Решительных торпедных атак итальянцы не любили никогда. В 18.58 Иакино прервал бой и начал отходить на северо-запад. Итальянцы вернулись в порты, но при этом в шторм затонули 2 эсминца. Это было сокрушительное поражение «Литторио», особенно учитывая погодные условия. Линкор обладал не только подавляющим превосходством в огневой мощи, в шторм он мог держать гораздо более высокую скорость, чем небольшие британские корабли. Когда 22 марта он повернул назад, итальянский линейный флот потерял последнюю возможность нанести сокрушительный удар британскому Средиземноморскому флоту.

Тем не менее, фактом остается то, что «Литторио» не встретил кораблей таких же размеров, и в результате он серьезно задержал конвой, хотя и не сумел его уничтожить. Но эта задержка предоставила Люфтваффе более чем достаточно времени, чтобы заняться транспортом. 2 транспорта из 4 были потоплены у побережья Мальты на следующее утро, а еще 2 — через день прямо в гавани еще до того, как их успели разгрузить. «Литторио» отнял у конвоя несколько жизненно важных часов, что самым решающим образом повлияло на исход операции.

Если март оказался для Мальты довольно плохим месяцем, то апрель стал еще хуже. Воздушные атаки достигли нового максимума, несколько поврежденных кораблей были потоплены прямо в порту, остальные пришлось спешно убирать с острова. Истребители были сожжены прямо на

разгромленных аэродромах. Отважная подводная флотилия тоже была вынуждена временно покинуть Мальту. Теперь итальянские конвои прибывали в Ливию относительно спокойно. В апреле «Ринаун» ненадолго вернулся к старым товарищам, когда вместе с другими кораблями прикрывал американский авианосец «Уосп», который в апреле и мае совершил 2 похода из Гибралтара, перебросив на Мальту дополнительные истребители. Однако ситуация сложилась таким образом, что от идеи провести на Мальту конвой с запада пришлось отказаться.

1 апреля адмирал Каннингхэм сдал командование Средиземноморским флотом. Адмирал Придхэм-Уиппел временно поднял флаг на поврежденном «Вэлианте» в ожидании прибытия адмирала Харвуда. Однако у него не было ни одного линкора, способного выйти в море, и не было никаких перспектив в ближайшее время получить такой линкор. «Уорспайт» был нужен в Индийском океане, а других линкоров просто не существовало в природе. 20 мая адмирал сэр Генри Харвуд поднял флаг на поврежденном линкоре «Куин Элизабет» и начал готовить очередной конвой на Мальту. Эта операция была назначена на июнь. Средиземноморский флот, наконец, получил кое-какие подкрепления, но это были только легкие крейсера и эсминцы.

Июньская операция предусматривала проведение сразу двух конвоев с обоих направлений. Это должно было вынудить противника разделить свои силы, и появлялась надежда, что хоть один из конвоев прорвется. Соединение Н из Гибралтара должно было прикрывать 5 транспортов и танкер. Эта часть операции получила кодовое название «Гарпун». Из Александрии Средиземноморский флот должен был попытаться провести 11 судов снабжения: операция «Вигерес». Единственным британским линкором на Средиземном море в это время являлся флагман Соединения Н «Малайя».

Но Харвуд получил кое-что, чтобы попытаться обмануть итальянцев. Это был старый «Центурион». Следует напомнить, что этот разоруженный корабль был перестроен, чтобы внешне напоминать «Энсон». Год назад его планировали использовать в качестве брандера в Триполи, но потом эту операцию отменили. Вооруженный бофорсами и пом-помами, он был отправлен в Индийский океан и стоял в Бомбее. Старик

проделал путешествие протяженностью 20000 миль своим ходом. Хотя японцев обмануть не удалось, оставался шанс, что немцы и итальянцы на удочку все-таки попадутся. В результате линкор вернулся в Александрию, на нем установили несколько дополнительных зениток. «Центурион» должен был выйти 11 июня вместе с конвоем «Вигерес».

Оба конвоя двинулись в путь в один день. «Гарпун» ночью прошел Гибралтарский пролив. Из Порт-Саида вышел ложный конвой со слабым охранением, а немного позднее Александрию покинул настоящий. На первом отрезке пути «Гарпун» должна была прикрывать «Малайя». В состав эскорта вошли старые авианосцы «Игл» и «Аргус», 3 современных легких крейсера, старый крейсер ПВО и 17 эсминцев. Вместе с конвоем шли 4 эскадренных тральщика и 6 катерных тральщиков, которые должны были остаться на Мальте. Этот конвой был меньшим из двух. Противник обнаружил его 12 июня. На пути конвоя были развернуты 22 итальянские и 6 немецких подводных лодок, многочисленные самолеты (в основном итальянские торпедоносцы), а также итальянская эскадра из 2 легких крейсеров и 5 эсминцев. Она вышла из Кальяри, но была обнаружена британской подводной лодкой и ушла к мысу Бон. 14 июня она снова вышла в море, чтобы перехватить уцелевшие корабли.

Адмирал Кертейс держал флаг на крейсере «Кения». Он поместил «Малайю» и оба авианосца в хвост конвоя под сомнительное прикрытие 4 эскадренных тральщиков. Адмирал полагал, что при такой диспозиции эти корабли смогут поставить огневую завесу над идущим впереди конвоем. Это действительно требовалось, так как старые авианосцы испытывали серьезные проблемы при проведении летных операций. Развернувшись против ветра для подъема истребителей, они с огромным трудом догоняли конвой, так как были очень тихоходными. Подводные лодки Оси действовали крайне неудачно и ничего не добились, несмотря на то, что их было много. Однако в ходе мощных продолжительных атак 14 июня пострадали несколько кораблей, в том числе легкий крейсер «Ливерпуль», который пришлось отправить назад. Одно из 6 торговых судов было потоплено.

Тем не менее, основная часть конвоя добралась до Узостей. «Малайя», оба авианосца и легкие крейсера повернули назад, как обычно. Теперь транспорты сопровождали только крейсер ПВО и горстка эсминцев<sup>[156]</sup>. Этого было совсем недостаточно, чтобы отразить нападение 2 итальянских легких крейсеров, появившихся на следующий день. Постоянными атаками противника удалось отогнать, но в это время вернулись пикировщики Оси. Они прорвались мимо ослабленного эскорта и потопили еще один транспорт. Танкер был поврежден, и его позднее пришлось затопить.

Новые воздушные атаки и минные поля добибли остатки. На Мальту пришли только 2 транспорта. «Малайя» и авианосцы вернулись в Гибралтар. Операция «Гарпун» закончилась неудачей, но «Вигерес» превратился в настоящую катастрофу.

И снова главной причиной неудачи стала агрессивность итальянского флота, не встречающего противодействия со стороны британских линкоров. Конвой был обнаружен 12 июня, и пикировщики I/KG.54 под командованием майора Линке повредили один большой транспорт, который пришлось отправить в Тобрук. На следующий день были отправлены назад еще 2 транспорта и 2 корвета, на которых начались неполадки в машинах. Однако у побережья Ливии «Штуки» потопили один из транспортов. В течение ночи 13/14 июня вражеские самолеты непрерывно следили за конвоем. Рано утром начались воздушные атаки. Какое-то время британские истребители-бомбардировщики с аэродромов в пустыне отгоняли противника, но вскоре конвой вышел за пределы их радиуса действия, и у Люфтваффе оказались полностью развязаны руки.

Во второй половине дня воздушные атаки стали более сильными. Один транспорт был потоплен, а второй поврежден. К вечеру корабли эскорта израсходовали уже около половины зенитного боезапаса. На следующую ночь конвой атаковали немецкие торпедные катера. Первую пару удалось отогнать, но 15 июня около 2.00 адмирал Вайэн получил ужасное известие: итальянский флот вышел в море и движется на перехват конвоя. Харвуд приказал повернуть назад, и эта сложная процедура совпала по времени с новой атакой торпедных катеров. В результате был торпедирован крейсер «Ньюкасл», а

эсминец «Хэсти» получил попадание торпеды, и его пришлось затопить.

Бомбардировки не остановили продвижения конвоя, зато одно известие о выходе в море итальянских линкоров сделало это. В результате «Вигерес» весь день 15 июня прощатался взад и вперед по «бомбовой аллее», что позволило Люфтваффе наносить удары, где и когда вздумается. Запасы зенитных снарядов таяли буквально на глазах. Никогда ранее линкоры не демонстрировали с такой ясностью степень своего влияния на ход морских операций. Уже ближе к вечеру крейсер «Бирмингем» получил попадание, но остался на плаву<sup>[157]</sup>. Эскортный миноносец «Эйрдейл» был потоплен, а еще один транспорт был отправлен назад с неисправными машинами. Новые атаки пикировщиков повредили эсминец «Нестор», который пришлось затопить. Немецкая подводная лодка 12 июня уже потопила эскортный миноносец «Гроув», а 15 июня другая лодка отправила на дно крейсер «Хермайона».

Вызвали весь этот переполох линкоры «Литторио» и «Витторио Венето», которые 14 июня вышли на перехват конвоя под командованием адмирала Иакино. Вместе с ними были 2 тяжелых и 2 легких крейсера и 12 эсминцев. На рассвете 15 июня эта эскадра находилась примерно в 200 милях от конвоя «Вигерес» и полным ходом шла ему навстречу.

Но если у англичан не было линкоров, чтобы остановить Иакино, может быть, существовала иная альтернатива? Разумеется, можно было провести массированную воздушную атаку всеми силами KBBC, имеющимися на Среднем Востоке. Ведь считалось, что именно бомбардировщики отправили линкор на свалку. Маршал авиации Теддер охотно сотрудничал с адмиралом Харвудом во время операции «Вигерес» и бросил в бой все, что только имел. Результаты атаки принесли сплошные разочарования.

Для начала выяснилось, что имеется слишком мало самолетов — не более 40 машин. 8 четырехмоторных бомбардировщиков «Либерейтор», базирующиеся в зоне Суэцкого канала, могли атаковать итальянцев, действуя на больших высотах. 4 бомбардировщика «Веллингтон», каждый из которых нес по 2 торпеды, вылетели с Мальты. На Мальте и в Египте имелись также торпедоносцы «Бофорт». Рано утром 15 июня они провели серию разрозненных атак.



Первыми в 3.40 итальянский флот обнаружили «Веллингтоны» 38-й эскадрильи. Во время атаки итальянцы развернулись кормой к торпедоносцам, и только один «Веллингтон» сумел сбросить торпеды. Обе прошли далеко от цели.

«Бофорты» вылетели с Мальты в 4.00 и появились на сцене примерно через час. 9 выбрали в качестве цели линкоры. Они смело бросились в атаку и сбросили торпеды на расстоянии 200 ярдов от гигантских целей. Они выходили из атаки буквально на уровне воды. Летчики заявили, что добились 2 попаданий в каждый линкор. В действительности попаданий не было. 3 торпедоносца атаковали тяжелый крейсер «Тренто».

Затем появились 8 гигантских «Либереиторов», которые летели на высоте 14000 футов, недостижимые для любых зениток. С помощью новейших бомбовых прицелов они провели учебное бомбометание без всяких помех, выбрав в качестве целей линкоры и неповрежденный тяжелый крейсер.

«Их бомбометание было очень метким, корабли, по которым они целились, исчезли среди разрывов бомб. Экипажи „Либереиторов“ — хотя это звучит совершенно невероятно — заявили, что добились 23 попаданий. В действительности попадание было только одно: бомба разорвалась на крыше башни А „Литторио“, убив одного человека. Повреждения ограничились тем, что гидросамолет линкора был сброшен со стартовой платформы. Все остальные „попадания“ были только близкими разрывами, которые лишь обдали корабль безвредными фонтанами брызг. Итальянский флот продолжал следовать прежним курсом».

Еще 12 «Бофортов» вылетели с аэродрома возле Сиди-Баррани, однако по пути их перехватили германские истребители, и до цели добрались только 5 торпедоносцев. Эти пилоты атаковали головные итальянские корабли, проявив исключительную смелость. Следившие за всем этим сверху «Либереиторы» заявили, что «Бофорты» попали в крейсер и эсминец. В действительности попаданий не было.

Как позднее с горечью заметил адмирал Харвуд:

«События с болезненной ясностью показали, что наша авиация не обладает достаточной ударной мощностью, чтобы остановить итальянский флот».

Но в тот момент настроение в Александрии было совсем иным. Рапорты летчиков убедили всех, что итальянские корабли не только получили очень серьезные повреждения, но и повернули назад. Поэтому в 7.00 адмирал Вайэн получил приказ снова повернуть к Мальте. В результате противники начали сближаться, и в 9.40 их разделяли всего 150 миль. Но тут адмирал Харвуд выяснил, что итальянские линкоры, вместо того чтобы уползать в нору, продолжают полным ходом идти на юг. Вайэну немедленно приказали поворачивать обратно.

Тем временем «Бофорты» приземлились на Мальте, и из опроса пилотов выяснилось, что единственное попадание в «Тренто» превратилось в попадания в оба линкора. Поэтому Харвуд приказал Вайэну снова поворачивать на запад. Едва это было исполнено, как в 12.45 пришла новая радиограмма с приказом повернуть на восток. Во второй половине дня оба соединения разделяли около 100 миль, и больше англичане не получили никаких сообщений о противнике. Харвуд оставил на усмотрение Вайэна: следовать дальше или поворачивать назад.

К счастью, именно в этот момент Иакино снова приказал повернуть назад, когда удача была уже почти у него в руках. На обратном пути в Таранто он потерял поврежденный «Тренто», который был потоплен подводной лодкой «Амбра». Во время последней атаки «Веллингтоны» с Мальты всадили торпеду в носовую часть «Литторио». Этого попадания добился лейтенант О.Л. Хоуз из 38-й эскадрильи. Однако успех пришел слишком поздно, чтобы спасти операцию «Вигерес». К вечеру 16 июня потрепанный и поредевший конвой пополз обратно в Александрию. Ни один транспорт на Мальту не попал.

Стефен Роскилл подвел итог:

«При проводке мартовского конвоя, несмотря на бой, блестяще проведенный адмиралом Вайэном, именно отсутствие тяжелых кораблей задержало прибытие конвоя и дало Люфтваффе возможность

уничтожить „Бреконтшир“ и „Клан Кэмпбелл“ уже рядом с Мальтой. В июне отсутствие этих кораблей сыграло решающую роль в провале операции»<sup>[158]</sup>.

Пока Средиземноморский флот сражался с обрушившейся на него чередой несчастий, у самого порога Англии произошли события, которые еще более четко показали разницу в возможностях Люфтваффе и КВВС в отношении борьбы с тяжелыми кораблями, существовавшую в этот период войны. Речь идет о смелом прорыве «Шарнхорста» и «Гнейзенау» через Ла-Манш среди бела дня и их триумфальном возвращении в Германию.

Прежде чем описать эти унижительные для Англии события, мы ненадолго вернемся к пустынным водам Скапа Флоу и рассмотрим трудности, с которыми столкнулись адмирал Тови и его Флот Метрополии. Учитывая обрушившуюся на них критику, такой анализ просто необходим.

В конце 1941 и начале 1942 года силы Флота Метрополии упали до самой низкой отметки. Тови имел в своем распоряжении «Кинг Георг V», «Родней», «Ринаун», 1 авианосец и 10 крейсеров. «Дьюк оф Йорк» еще не закончил боевую подготовку, и его просто нельзя было включать в состав флота. «Нельсон» стоял в ремонте. Но и это еще не все. «Родней» был отправлен для сопровождения войскового конвоя WS, который в феврале вышел из Клайда с 40000 солдат.

Разведка полагала, что «Шарнхорст», «Гнейзенау» и «Принц Ойген», стоящие в Бресте, завершают ремонт повреждений и в любой момент могут попытаться выйти в Атлантику. «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер» находились в портах Германии и, по мнению Адмиралтейства, тоже могли совершить попытку прорыва, как и «Тирпиц». Если эти 4 линейных корабля и 2 тяжелых крейсера с двух сторон нанесут удар по атлантическим коммуникациям, то все предыдущие рейды покажутся чем-то вроде веселой забавы. Поэтому Королевские ВВС снова получили задание заняться эскадрой в Бресте. Адмирал Тови и Береговое Командование удвоили бдительность, следя за малейшим движением остальных трех кораблей. Имея всего 3 тяжелых корабля, Тови просто

физически не мог перехватить обе немецкие эскадры, хотя именно это ему предстояло сделать.

Толчок развитию событий в очередной раз дала «интуиция» Гитлера. Он потребовал перебросить все имеющиеся корабли в Норвегию, и поэтому 12 января отдал приказ перевести «Тирпиц» в Тронхейм.

Адмирал Редер детально описал фюреру, что будет делать линкор, когда попадет туда. «Тирпиц» будет «защищать наши позиции в Норвегии и Арктике, угрожая с фланга любым операциям противника у побережья Норвегии. Он также сможет атаковать конвои в Белом море. Одно его существование привяжет вражеские силы к Атлантике, и они не смогут действовать в Средиземном море, Индийском и Тихом океанах». Все произошло именно так, и влияние «Тирпица» начало ощущаться немедленно.

Несмотря на усиление надзора за Северным и Балтийским морями, в конце января «Тирпиц» прибыл в Тронхейм. Сначала он спокойно перешел по Кильскому каналу в Вильгельмсхафен, а ночью 14/15 января отправился на север в сопровождении 4 эсминцев. Он прибыл в Тронхейм 16 января, никем не обнаруженный. Однако здесь он застрял и не смог следовать дальше. Для выполнения второй части плана эсминцы пришлось отправить в Ла-Манш, чтобы обеспечить прорыв линейных крейсеров в Германию.

Тем не менее, с этого дня «Тирпиц» базировался в Норвегии. Лишь 17 января Адмиралтейство узнало, что «Тирпиц» вышел в море. Адмирал Тови со своими главными силами немедленно направился к Исландии, ожидая, что немецкий линкор попытается прорваться в Атлантику. Лишь 23 января, через неделю после прибытия в Норвегию, «Тирпиц» был обнаружен самолетом-разведчиком в Аас-фьорде, в 15 милях восточнее Тронхейма. Немцы уже успели поставить вокруг него плотное сетевое заграждение.

Это не имело значения, так как на этой стоянке торпедоносцы все равно не могли атаковать линкор. Бомбардировщики могли долететь до Аас-фьорда, хотя и на пределе дальности.

Предыдущий опыт не располагал к оптимизму, но попытка все-таки была сделана, хотя нельзя сказать, что Королевские ВВС приложили «максимум усилий». 9 «Галифаксов» и 7

«Стерлингов» ночью 29/30 января бомбили «Тирпиц». Ни попаданий, ни повреждений. Повтора не последовало, так как бомбардировщики занялись целями, расположенными южнее, долететь до которых они могли без проблем.

На том же самом совещании, на котором было решено отправить «Тирпиц» на север, Гитлер предъявил сопротивляющемуся Редеру ультиматум, потребовав решить судьбу кораблей, находящихся в Бресте. Их следовало либо перебросить на север через Ла-Манш, либо разобрать прямо на месте, вот такой выбор был представлен оторопевшему гросс-адмиралу. Не удивительно, что он выбрал первый вариант. Началось тщательнейшее планирование операции. Были протралены несколько фарватеров, которые располагались на всем протяжении длинного пути. На юг были переброшены дополнительные эсминцы и сторожевики. Была сформирована специальная истребительная группа Люфтваффе, которая действовала в самом тесном контакте с командованием флота. Этого не было ни до, ни после данной операции. На кораблях были установлены дополнительные зенитки. Командование немецкого флота тщательно изучило величину приливов, что могло помочь при форсировании минных заграждений. К началу февраля подготовка операции «Церберус» была почти завершена.

Когда фюреру указали, что она связана с серьезным риском, Гитлер ответил, что, оставаясь в Бресте, корабли раньше или позже, но неизбежно станут жертвами бомбардировок. Он сравнил эскадру с пациентом, больным раком, который обречен, если не решится на операцию. Гитлер показал, что лучше понимает противника, чем его адмиралы. Он был убежден, что англичане не сумеют отреагировать достаточно быстро, чтобы остановить корабли после того, как они двинутся в путь<sup>[159]</sup>. В этом фюрер был совершенно прав. Замешательство и нерешительность характеризовали все действия англичан во время этого прорыва. С мая 1940 или мая 1941 годов не изменилось решительно ничего.

Кроме того, Гитлер был в целом прав, когда говорил, что корабли из Бреста следует перевести в Германию, поскольку Королевские ВВС начали готовить более мощные налеты на этот порт. В этом больше повинен неукротимый нрав Уинстона Черчилля и его знаменитые записки, которые он любил

адресовать своим командирам. Дistinguished Маршалы Авиации по-прежнему, как замороженные, видели только германские города, совершенно не обращая внимания на морские дела.

Но бомбардировщики вернулись, и вечером 6 января одна бомба разорвалась под бортом «Гнейзенау», стоящего в доке. Были затоплены 2 отсека, пострадала бортовая броня.

Англичан в это время гораздо больше беспокоила безопасность конвоя WS-16, чем перспектива прорыва брестской эскадры. Черчилль сказал Паунду, что этот конвой имеет решающее значение для хода войны на Среднем Востоке, поэтому он должен дойти до цели с минимальными потерями, а лучше — вообще без потерь.

«Что вы можете сказать о кораблях в Бресте?» — спросил он адмирала. Выяснилось, что Черчилль опасается, как бы немцы не попытались перехватить конвой, пока он идет через Бискайский залив.

Паунд немедленно приказал Тови отправить «Родней» в Клайд, чтобы он прибыл туда к 15 февраля. Однако линкор провел несколько месяцев в Исландии и ему был крайне необходим текущий ремонт. Состояние «Роднея» было слишком плохим, и его место в составе эскорта WS-16 занял «Ринаун». К конвою присоединился авианосец «Формидебл», следующий на Дальний Восток с адмиралом Сомервиллом на борту. Соединение Н получило приказ находиться в готовности «на случай, если немецкие линейные крейсера попытаются действовать в Атлантике».

Тем временем повышенная активность немцев не укрылась от бдительного ока Берегового Командования. Немцы перебросили на юг дополнительные эсминцы, а большие корабли постоянно проводили учения в открытом море. Поэтому сэр Филипп Жубер 8 февраля написал меморандум, в котором предупреждал, что ряд признаков «указывает на попытку прорваться через Ла-Манш в любое время после вторника 10 февраля». Состояние погоды, величина прилива и фаза луны облегчали такую попытку.

Немецкая эскадра, состоящая из «Шарнхорста», «Гнейзенау» и «Принца Ойгена», действительно вышла в море 11 февраля в 20.45. Операция «Церберус» началась с задержкой в 3 часа из-за очередного воздушного налета. Развив скорость 27 узлов, эскадра в темноте прошла мимо острова Уэссан примерно в полночь и взяла курс на Ла-Манш. Она миновала остров Олдерни в 5.30, а когда начало светать, первые истребители Люфтваффе уже кружили над кораблями, прикрывая их от возможных воздушных атак. Но пока ничего не происходило.

Королевские ВВС имели на юге Англии около 240 дневных бомбардировщиков и 550 истребителей. Береговое Командование располагало 3 эскадрильями торпедоносцев, которые насчитывали 33 «Бофорта», и несколькими бомбардировщиками «Хадсон». Кроме того, в Манстоне находилась 825-я эскадрилья ВСФ, состоящая из 6 «Суордфишей». Люфтваффе держали над кораблями постоянный патруль из 16 истребителей, во время прохождения Дуврского пролива он был усилен. Всего к операции было привлечено 250 самолетов. В результате английская авиация превосходила по численности немецкую в 2 или 3 раза. Однако выяснилось, что КВВС совершенно не подготовлены к подобным операциям. Ничего похожего на действия японцев у берегов Малайи или немцев на Крите британской авиации не удалось.

«Слабость крылась в малом числе торпедоносцев, а также в недостаточной подготовке тяжелых бомбардировщиков к той работе, которая предстояла. Лишь сейчас в полной мере ощутили последствия бесконечных проволочек в обеспечении Берегового Командования современными торпедоносцами и подготовленными экипажами. В довоенное время штаб КВВС упорно предпочитал бомбы торпедам в качестве главного оружия против кораблей, что было совершенно ошибочно».

Но даже если все это было понято, никаких результатов не последовало. Один из старших офицеров КВВС снова самоуверенно заявил, что если немецкая эскадра совершит

подобную попытку, это предоставит летчикам «уникальную возможность». Немцы попытку совершили<sup>[160]</sup>.

«Соображения» Адмиралтейства, выпущенные 2 февраля, правильно предсказывали, что если немецкие корабли попытаются прорваться, Ла-Манш будет самым вероятным маршрутом. Новый рейд в Атлантику считался практически невозможным, так как экипажи линейных крейсеров не были готовы к столь рискованному путешествию, как, впрочем, и сами корабли. «Мы вполне можем обнаружить 2 линейных крейсера и тяжелый крейсер вместе с 5 большими и 5 малыми эсминцами, идущие через Ла-Манш. Над головой у них будут постоянно кружить до 25 истребителей», — предупреждали моряки. На рассвете 12 февраля ситуация была именно такой.

Чтобы сразу обнаружить выход немецких кораблей и нанести по ним удар крупными силами, был разработан план «Фуллер», в котором были задействованы подводные лодки, самолеты-разведчики и радиолокационные установки. Все пошло прахом. Впервые немцев обнаружил дежурный истребительный патруль, болтающийся над проливом. К этому времени немецкие корабли уже миновали устье Соммы и подошли к самому опасному отрезку маршрута. 2 «Спитфайра», пролетевшие над эскадрой, приземлились на базе в 11.09 и сообщили потрясающую новость. В 11.30 со скрипом завертели колеса плана «Фуллер». В результате немцы попали под серию разрозненных атак торпедоносцев, тяжелых бомбардировщиков, торпедных катеров, флотилии эсминцев из Гарвича и побывали под огнем береговых батарей. Все они были проведены очень смело и очень неумело. Атакующие понесли тяжелые потери, но не добились ни одного попадания. Ни один немецкий корабль даже не снизил скорости.

В 12.18 первыми в игру вступили береговые батареи Дувра. Они выпустили по немцам 33 снаряда калибра 234 мм, но самое «близкое» попадание легло в миле по левому борту.

В 12.25 появились 5 торпедных катеров, вышедшие из Дувра. Они держались на большом расстоянии, так как без поддержки артиллерийских катеров не сумели прорвать даже внешнее кольцо охранения, состоящее из торпедных катеров. До прорыва внутреннего кольца эсминцев дело вообще не дошло. Один катер из-за аварии атаковать не сумел, 4



остальных выпустили торпеды с дистанции 5000 ярдов, не добившись попаданий. Атака 3 торпедных катеров из Рамсгейта была такой же безрезультатной.

Вскоре после 12.45 в атаку вышли «Суордфиши» морской авиации. Атака была проведена с прямо-таки безумной отвагой. Тихоходные торпедоносцы прорвались сквозь огневую завесу и истребительное прикрытие. Лишь одна из 5 истребительных эскадрилий, которые были выделены для сопровождения торпедоносцев, в действительности прикрывала их. Все 6 торпедоносцев были сбиты зенитками и немецкими истребителями в считанные минуты. Ни одна из сброшенных торпед в цель не попала. За это самопожертвование командир 825-й эскадрильи капитан-лейтенант Юджин Эсмонд был посмертно награжден Крестом Виктории. Немцы следили за этим побоищем с восторгом и ужасом. Холодные слова рапорта вице-адмирала Цилиакса показывают, что немцы никак не могли поверить в то, что англичане действительно прилагают все усилия, чтобы остановить его корабли.

«Согласно рапортам командира сил Люфтваффе, патрулировавших над нами, прибыла первая воздушная волна, которая состояла из 8 торпедоносцев и 18-20 „Спитфайров“. Под давлением германских истребителей торпеды были сброшены с большого расстояния, практически неприцельно. Люфтваффе сумели сбить 3 самолета, „Шарнхорст“ — один, а „Принц Ойген“ — 3 из 4 бомбардировщиков, атаковавших корабли».

Затем прибыли торпедоносцы 42-й эскадрильи. Из Льючерса вылетели 14 «Бофортов», но лишь 9 из них имели торпеды. Из 9 торпедоносцев, которые вылетели в 15.30 из Манстона в сопровождении бомбардировщиков «Хадсон», только 7 сумели атаковать немецкие корабли, когда те находились уже у побережья Голландии. Но к этому времени многое произошло.

В 14.31, напротив устья Шельды, «Шарнхорст» подорвался на mine. Она была поставлена на глубине 18 фатомов. В результате взрыва в правом борту корабля образовалась

большая пробоина, были затоплены 2 отсека двойного дна. Сотрясение было исключительно сильным.

«Даже на командирском мостике все взлетело вверх. Многие моряки были сбиты с ног и тяжело шлепнулись на палубу. Через несколько секунд начали поступать рапорты из различных отсеков. Электрическая система отказала. Освещение погасло по всему кораблю. Руль не действовал. Гирокомпас отказал. Башня „Антон“ начала принимать воду. Топки во всех котлах погасли».

Адмирал Цилиакс и его штаб перешли на эсминец Z-29 и поспешили вдогонку за эскадрой, оставив «Шарнхорст» беспомощно покачиваться на волнах в сгущающейся темноте. Вместе с ним остались 4 миноносца. Всего в 25 милях находилась флотилия британских эсминцев, которая шла именно в этом направлении. Казалось, что буквально через минуту небо заполнят самолеты. Но ничего не произошло. В 14.49 котлы снова начали работать, и вскоре корабль развил 25 узлов. Гидролокаторы вышли из строя, но линейный крейсер шел через мели и песчаные банки следом за кораблями эскорта.

6 эсминцев под командованием капитана 1 ранга Пизи вышли из Гарвича и атаковали немецкую эскадру в 15.43. Один из кораблей был вынужден повернуть назад до атаки из-за неполадок в машинах, что совершенно не удивительно, учитывая его возраст. Все эти эсминцы были построены более 20 лет назад, в годы Первой Мировой войны. Цилиакс так отзывался о них в своем рапорте: «Похоже, англичане бросили против нас пронафталиненный флот». Эсминцы атаковали очень отважно. «Кэмпбелл» и «Вивейшес» выпустили торпеды с дистанции 3000 ярдов, а «Уорчестер» подошел еще ближе. Его встретил ливень снарядов, превративший эсминец в пылающую руину. Но героизм эсминцев, как и героизм «Суордфишей», не был вознагражден. Ни одна из торпед не попала в цель.

Тем временем тремя волнами подошли самолеты Бомбардировочного Командования. Хотя низкие тучи и плохая видимость помешали любым попыткам сбрасывать

бронебойные бомбы с большой высоты, предполагалось, что обычная бомбардировка с бреющего полета в щепки разнесет надстройки кораблей. 242 бомбардировщика прогрохотали по взлетным полосам нескольких аэродромов, чтобы сполна использовать «уникальную возможность». Однако лишь 39 из них сумели найти немецкие корабли и атаковать их. 15 бомбардировщиков были сбиты, и снова — ни одного попадания!

Наконец была поднята еще одна группа торпедоносцев «Бофорт». Они перелетели из Сент-Эваля в Корнуолле к Колтишеллу, чтобы встретиться с истребителями сопровождения. Ни один из этих истребителей не появился. Тогда торпедоносцы полетели к Торни, а оттуда были направлены на перехват немецкой эскадры самостоятельно. Было уже слишком темно, поэтому не следует обвинять пилотов в том, что они никого не нашли. 2 самолета были потеряны, остальные вернулись, так и не сбросив торпед.

Истребительное Командование проводило полеты непрерывно в течение всего дня. Из 398 поднятых самолетов было потеряно 17. Все торпедные катера и эсминцы вернулись назад. Многие имели серьезные повреждения и потери в личном составе. Кое-кто даже попал под атаку собственных самолетов. Но наступила темнота, и англичанам пришлось прекратить атаки.

Теперь только мины могли остановить мчащуюся эскадру Цилиакса. В 19.55 «Гнейзенау» подорвался на mine и был вынужден остановиться. Однако и на сей раз остановка была недолгой. Он уже находился в 6 милях от Тершеллинга, когда прогремел этот взрыв. Уже через полчаса повреждения были исправлены, и линейный крейсер снова развил скорость 23 узла. 13 февраля в 7.00 он вместе с «Принцем Ойгеном» прибыл к устью Эльбы.

Тем временем на долю самого Цилиакса выпало немало приключений. На Z-29 осколки преждевременно разорвавшегося снаряда перебили паропровод, и корабль остановился. Адмирал перешел на эсминец «Герман Шёманн». Как раз в этот момент появился догнавший эскадру «Шарнхорст». Позднее адмирал признался: «Парни, когда я увидел, как вы возникли из тумана, волоча впереди белые усы, я чуть не заорал от радости». Но несчастья «Шарнхорста» еще

не закончились. В 21.14 он прошел мимо катеров, выставленных в качестве буев у Фризских островов, но в 21.34 подорвался на второй mine, почти в том же месте, где это случилось с «Гнейзенау». Снова погасли все лампы, правая турбина была повреждена, многие отсеки правого борта оказались затоплены. «Шарнхорст» получил крен 7° на правый борт, и течением его понесло к прибрежным отмелям.

Несмотря на серьезные повреждения, неутомимая машинная команда и аварийные партии в 22.15 сумели исправить машины, хотя главный калибр действовать не мог. В 22.39 линейный крейсер двинулся дальше со скоростью 12 узлов. Левая машина у него тоже вышла из строя, он принял более 1000 тонн воды, но в 7.00 он торжественно приполз в Вильгельмсхафен.

Хотя факт подрыва на минах обоих линейных крейсеров немцы постарались сохранить в секрете, Патрик Бизли в книге «Разведка специального назначения» пишет, что англичане узнали об этом, но не посмели заявить публично, чтобы не раскрыть источник информации. В своем рапорте Редеру и Гитлеру Цилиакс отмечает:

«Теперь, когда 3 корабля вернулись в германские воды, операция „Церберус“ закончилась. Вместе с ней закончился еще один день морской войны, день, который, вероятно, войдет в историю войны на море как один из самых смелых. Несмотря на повреждения, полученные „Шарнхорстом“ и „Гнейзенау“, можно сказать, что достигнутый успех превзошел все ожидания».

И здесь немецкий адмирал не допустил никаких преувеличений. 13 февраля в 1.00 адмирал сэр Дадли Паунд снял трубку прямого телефона, связывающего его с премьер-министром.

«Боюсь, сэр, что должен сообщить о том, что вражеские линейные крейсера теперь находятся в безопасности в собственных водах», — медленно произнес он.

На другом конце линии ответили только одним словом: «Почему?»

Немедленно была создана следственная комиссия, чтобы найти ответ на этот вопрос, вопрос, который задавали все англичане, вся пресса, весь парламент. Это была еще более оскорбительная пощечина национальной гордости, чем падение Сингапура, происшедшее 2 дня назад. Заседал Совет Адмиралтейства, заседала следственная комиссия, однако они не нашли виноватых. Черчилль сказал Рузвельту, что происшедшее — далеко не катастрофа, и общая ситуация на море «в отечественных водах и в Атлантике стала заметно лучше после ухода вражеских сил из Бреста».

Это заявление достаточно справедливо, однако оно не могло успокоить общественность, которую мало волновали вопросы Большой Стратегии. Народ больше интересовало: когда же закончится затянувшаяся цепь унижительных поражений? С тех пор было опубликовано множество книг, посвященных этому несчастному эпизоду. Один из историков даже назвал главу «Отмывание Уайтхолла». Может, это и так, но теперь адмирал Тови и его изнемогающий флот могли все внимание сосредоточить на Арктике. Атлантике же, в которой проходили жизненно важные английские коммуникации, больше не угрожали вылазки германских рейдеров.

Даже сами немцы сообразили это достаточно быстро. «Через несколько дней мы получили сообщение, что британские линкоры были отозваны от всех североатлантических конвоев и собраны на севере Шотландии», — записано в Журнале боевых действий RBM.

Мы оставим другим выяснять, кто же был действительно виноват. В нашей книге мы рассказываем лишь о действиях линейных кораблей. Кое-кто склонен обвинять Адмиралтейство за то, что оно не перебросило на юг британские линкоры. «Причина заключается в том, что командование флота, совершенно правильно предсказав действия противника, полностью перепоручило операцию Королевским ВВС. Корабли, участвовавшие в ней, были просто неспособны остановить немецкую эскадру».

Мы уже рассматривали состояние Флота Метрополии и те операции, в которых он был вынужден участвовать. С другой стороны, следует помнить, что немцы опасались встречи с линкорами Флота Метрополии гораздо больше, чем опасностей Ла-Манша, что и послужило причиной проведения операции

«Церберус». Линкоры Флота Метрополии самым фактом своего существования уже перерезали один из путей в Фатерланд. Их было слишком мало, чтобы перекрыть оба, поэтому Ла-Манш был оставлен попечению KBBC, которые рвались доказать, что они могут справиться с немецкими линкорами самостоятельно. Прорыв через Ла-Манш как раз доказал огромное значение британских линкоров, а не их беспомощность. Не будь их, «Шарнхорст» и «Гнейзенау» наверняка возвращались бы домой через Атлантику. В этом случае они вполне могли по пути уничтожить пару конвоев, в том числе и драгоценный WS-16.

Поэтому даже в начале 1942 года справедливыми оставались слова адмирала лорда Четфилда:

«Британский линкор подобен королеве на шахматной доске. Он может оставаться на исходной позиции, но при этом направлять ход всей военно-морской партии. Правильно поддержанный другими системами оружия, он является окончательным арбитром на море. Потерять его — значит проиграть партию».

Насколько большое влияние может иметь единственный линкор, даже когда он остается «на исходной позиции», в последующие годы ясно показал «Тирпиц».

Гитлер поставил на исходную клетку свою королеву. В результате «рокировки» брестская эскадра обрела свободу. Теперь ему оставалось правильно расположить свои «тяжелые фигуры», чем он и занялся.

20 февраля разведка сообщила Адмиралтейству, что противник сделал первый ход. Торпедоносцы Берегового Командования были подняты по тревоге. Причиной переполоха стали «Адмирал Шеер» и «Принц Ойген», которые в сопровождении 3 эсминцев вышли из Брунсбюттеля и 21 февраля в 11.00 были обнаружены идущими на большой скорости на север. Германские истребители сбили самолет-разведчик, и «Бофорты», попытавшиеся перехватить эскадру возле острова Утсира, не сумели найти ее. Единственный самолет, натолкнувшийся на немцев, был сбит зенитками. В 3.00 немецкие корабли снова были обнаружены. Они стояли на

якорях в Гримстад-фьорде возле Бергена. Но вечером они двинулись дальше.

Тем временем авианосец «Викториес» был спешно отправлен в море, чтобы на следующее утро его торпедоносцы смогли атаковать противника. Адмирал Тови лично сопровождал его на линкоре «Кинг Георг V». Плохая погода помешала авианосным самолетам найти противника, но англичане предусмотрительно развернули 4 подводные лодки. «Трайдеント» обнаружила эскадру, входящую на шхерный фарватер возле Тронхейма, и сумела всадить торпеду в тяжелый крейсер. Хотя «Принц Ойген» и был серьезно поврежден, он сумел добраться до Аас-фьорда, где уже стояли «Адмирал Шеер» и «Тирпиц».

Ранее адмирал Тови предсказывал, что немцы вскоре смогут собрать «значительный линейный флот», чтобы противостоять ему. И вот его предсказание сбылось. Однако немцы обнаружили, что создать сбалансированный флот гораздо сложнее, чем они предполагали. После подрыва на минах 2 линейных крейсеров и торпедирования тяжелого крейсера успех, достигнутый прорывом брестской эскадры на север, был сведен почти к нулю.

А вскоре произошло самое худшее. Массированный налет бомбардировщиков KBBC на Киль ночью 26/27 февраля завершился большим успехом. Тяжелые бомбардировщики сумели отчасти реабилитироваться за все провалы, поймав «Гнейзенау» в сухом доке. Тяжелая бомба попала в носовую часть линейного крейсера, вызвав пожар в артиллерийском погребе. Взрывом была уничтожена почти вся носовая часть корабля, огонь перекинулся на стоящий рядом лайнер «Монте Сармиенто» (13625 тонн), который также сгорел.

Ранее командование германского флота намеревалось перевооружить оба этих корабля 3 двухорудийными 381-мм башнями, когда это позволит ситуация. Орудия были изготовлены еще до войны, но случай так и не представился. Если бы линейные крейсера были перевооружены, они вполне могли бы сражаться с кораблями вроде «Рипалса». Так как теперь «Гнейзенау» все равно предстоял многомесячный ремонт, этот проект опять появился на белый свет. Его отбуксировали на Балтику в порт Готенхафен (бывший польский Гдыня), где и начались работы. Для начала

предполагалось увеличить длину корпуса. Однако нехватка квалифицированной рабочей силы привела к тому, что работы шли очень вяло<sup>[161]</sup>.

Хотя теперь считалось, что «Тирпиц» вряд ли будет отправлен в Атлантику, как год назад «Бисмарк», с такой возможностью все-таки приходилось считаться. Если линкор отправится в поход и достигнет Франции, тогда единственным сухим доком, способным принять его, будет док расположенный в Сен-Назере. Он был построен перед войной специально для ремонта огромного лайнера «Нормандия» и представлял собой шлюз, перекрывающий бассейн верфи Пеноэ в устье Луары. Англичане провели смелый набег, чтобы уничтожить ворота шлюза и таким образом вывести из строя док. Старый американский эсминец «Кэмпбелтаун» был начинен взрывчаткой. 27 марта, несмотря на сильный огонь немецких батарей, он протаранил ворота дока и застрял в них. На следующий день эсминец взорвался, как и планировалось, уничтожив при этом около 300 немецких солдат. Док был выведен из строя до конца войны<sup>[162]</sup>.

Повреждения, полученные кораблями брестской эскадры, дали адмиралу Тови небольшую передышку, несмотря на переброску «Тирпица» в Норвегию. В марте он отправил «Родней» на текущий ремонт в Ливерпуль. Его место занял «Дьюк оф Йорк», хотя Черчилль и намеревался позднее отправить его в Индийский океан.

Премьер-министр продолжал внимательно следить за ситуацией с линкорами. 14 апреля он письменно запросил адмирала Паунда: «Сообщите мне возможные даты окончания ремонта „Нельсона“ и переоснащения „Роднея“. Идут ли работы на этих двух кораблях, а также на двух „Энсонах“ день и ночь, как то приказал военный кабинет 4 месяца назад?»<sup>[163]</sup> Черчилль хотел отложить ремонт «Кинга Георга V». Его беспокоило нежелание адмирала Сомервилла принять под свое командование «Малайю», которую планировалось отправить на восток.

Черчилль писал: «Какова ее скорость, и насколько ее дальность плавания меньше, чем у „Вэлианта“? Задрали ей орудия или нет?»<sup>[164]</sup>

Адмирал Сомервилл отказался от «Малайи» «вследствие ее малой дальности плавания».



Немцы, расстроенные тем, что им не удалось сформировать флот желаемых размеров, тем не менее были полны решимости использовать свои тяжелые корабли, несмотря ни на какие трудности. Они намеревались остановить военные поставки в Россию. Нехватка топлива стала основной проблемой для флотов двух партнеров по Оси, но у немцев в Норвегии все-таки имелось достаточно нефти, чтобы обеспечить действия «Тирпица». Его первыми целями стали торговые суда конвоев PQ-12 и QR-8.

Адмирал Тови снова очень точно оценил ситуацию. По его мнению, подобная атака была более чем вероятна на русском маршруте, особенно на отрезке пути между островами Ян Майен и Медвежий. Поэтому проводка каждого конвоя превращалась в крупную флотскую операцию, и Флот Метрополии был вынужден прикрывать и конвои в Россию (PQ), и обратные (QR). Лишь на заключительном отрезке конвои вело непосредственное сопровождение. Фактически повторилась ситуация с мальтийскими конвоями. Только вместо Реджиа Марина появились Кригсмарине, а Люфтваффе на этом театре обошлись без помощи Реджиа Аэронаутика.

Хотя британские линкоры на полярных маршрутах не подходили так близко к немецким аэродромам, как на Средиземном море, одно обстоятельство сделало эти операции гораздо более опасными. В 1942 году немцы наконец сформировали несколько подразделений самолетов-торпедоносцев и перебросили их в северную Норвегию. Адмиралтейство и без того крайне неохотно отправляло Флот Метрополии к берегам Норвегии, опасаясь немецких бомбардировщиков. А теперь, помня о плачевном опыте Соединения Z, оно выступало категорически против того, чтобы подставлять драгоценные корабли под массированные атаки торпедоносцев. Эти страхи уравнивались аналогичными опасениями немцев, которые панически боялись атак палубных торпедоносцев. Установилось хрупкое равновесие, и никто не желал первым идти на риск.

Чтобы облегчить себе задачу прикрытия конвоев, адмирал Тови попросил отправлять конвои PQ и QR одновременно, чтобы он мог защитить сразу оба. Итак, они вышли в море 1 марта и должны были разминуться в океане 7 марта. Адмирал Тови 6 марта развернул все свои силы, чтобы перекрыть пути

подхода к точке встречи из Тронхейма. Он имел линкоры «Кинг Георг V» (флагман), «Дьюк оф Йорк», завершивший боевую подготовку, «Ринаун», авианосец «Викториес», тяжелый крейсер и 12 эсминцев. Это был мощный, сбалансированный флот, способный справиться с любой немецкой эскадрой в этих водах.

Не подозревая об этом, немцы решили сорвать крупный куш, атаковав конвой.

Вечером 6 марта «Тирпиц» под флагом адмирала Цилиакса вышел из Тронхейма в сопровождении 3 эсминцев и взял курс на север. Его обнаружила подводная лодка «Сивулф». Из-за большого расстояния она не смогла атаковать линкор, но сообщила по радио о выходе противника. Тови получил этот рапорт примерно в полночь 6/7 марта. В 8.00 Флот Метрополии полным ходом пошел на восток, намереваясь дать генеральное сражение, в ходе которого «Тирпиц» отправится на морское дно к своему брату<sup>[165]</sup>. Адмирал Тови был совершенно уверен, что у него хватит сил сделать это. Оставалось только обнаружить противника и навязать ему бой.

К величайшему сожалению, сделать это не удалось. Преимущества авианосца огромны, но, как мы уже видели, они также имеют и множество недостатков. Если их ударные самолеты подняты в воздух, они становятся беззащитными мишенями, имеющими ничтожное значение, но причиняющими массу беспокойства. «Глориес» это доказал.

Следует помнить, что плохая погода делает авианосцы совершенно бесполезными. Если линкоры сравнительно легко справляются с сильным волнением, которое не мешает им использовать орудия, авианосец в такую погоду не может проводить полеты. В решающие часы 7 марта ни один самолет не сумел покинуть пляшущую палубу «Викториеса». «Тирпицу» это тоже помешало, и он не сумел поднять свой самолет-разведчик. Погода полностью сорвала все полеты самолетов Люфтваффе. В результате Цилиакс совершенно не представлял, где находятся вожделенные конвои. RQ-12, не подозревая об опасности, смело шел вперед, уверенный, что его охраняют орудия 3 британских линкоров.

В результате в полдень 7 марта оба конвоя, Флот Метрополии и немецкая эскадра находились на расстоянии не более 80 миль друг от друга. Цилиакс буквально на волосок

разминулся с конвоями, и Флот Метрополии не сумел обнаружить его. Ведь при атаке конвоя «Тирпиц» немедленно выдал бы себя. 3 немецких эсминца были отправлены на поиски конвоев. «Тирпиц» прошел впереди PQ-12, а эсминцы — позади него. Они перехватили и потопили русское судно «Ижора» (2815 тонн), отставшее от конвоя, однако транспорт успел отправить сигнал бедствия. Он был перехвачен адмиралом Тови, который, впрочем, ничего не понял. У немецких эсминцев начало подходить к концу топливо, и они были отправлены домой. «Тирпиц» продолжил охоту в одиночку. Счастье не покинуло его. Флот Метрополии сумел запеленговать линкор, и 6 эсминцев были развернуты в линию, чтобы провести поиск. Но в это время противник находился в 150 милях севернее. Положение Тови было просто идеальным. Он отрезал «Тирпицу» пути возвращения в базу, и его судьба была бы решена, если... Если бы только позволила погода, или британским кораблям самим удалось установить контакт. Ни одно условие не было выполнено.

В полночь Тови повернул свой флот на юг, а потом на восток. На рассвете он намеревался перехватить «Тирпиц» у Лофотенских островов, если он выберет этот путь, и атаковать его самолетами «Викториеса». «Тирпиц» в это время продолжал следовать на север, а потом повернул на запад, проскочив за кормой QR-8. В 20.00 он прекратил охоту и повернул на юг к Лофотенским островам. К этому времени адмирал Тови решил, что немецкий линкор уже проскочил мимо него, и повернул на запад, направившись к Исландии, чтобы собрать свои эсминцы. Адмиралтейство определило позицию противника более точно, чем главнокомандующий, и в 17.30 приказало ему повернуть обратно на северо-восток. Тови исполнил приказ. Новая радиограмма из Лондона, полученная в 2.40, также совершенно точно предсказала, что сейчас «Тирпиц» движется на юг, и Тови немедленно направился к Лофотенским островам. Противников пока разделяли 200 миль, и «Тирпиц» успел проскользнуть в эту брешь.

На рассвете 9 марта «Викториес» поднял ударную группу из 12 «Альбакоров», и в 8.00 они, наконец, увидели гигантский линкор. Теперь все зависело от летчиков. «Тирпиц» шел один, без всякого сопровождения, защищенный только своими зенитками. Но их было много.

Быстрое и умелое маневрирование помогло огромному кораблю уклониться от всех торпед, а его артиллеристы уничтожили 2 самолета. Пилоты потеряли почти все преимущество, атаковав с кормы и против ветра, вместо обычной атаки с носовых курсовых углов и по ветру. Так или иначе, но «Тирпиц» избежал повреждений, которые стали бы роковыми, ведь не так далеко находились 3 линкора. Его судьба висела на волоске, но волосок выдержал.

«На мостике „Тирпица“ находились адмирал Цилиакс, который командовал линейными силами германского флота, и командир корабля капитан 1 ранга Топп. В разгар атаки британских самолетов адмирал вдруг приказал положить руль право на борт. Топп оборвал его, отменив приказ, и распорядился поворачивать влево. Затем он твердо напомнил, что командует кораблем он, а не адмирал».

Так Тови упустил великолепную возможность уничтожить и второго германского гиганта. Никогда больше британские линкоры в таком количестве не находились рядом с «Тирпицем». Цилиакс отказался от намерения идти прямо в Тронхейм и вместо этого направился в находящийся неподалеку Нарвик, куда и прибыл вечером. Разочарованный Тови со своими линкорами на следующий день пришел в Скапа. Хотя 13 марта флотилия эсминцев и была направлена в Вест-фьорд, «Тирпиц» уже покинул этот порт и накануне ночью вернулся в свое старое логово в Тронхейме. Здесь его 18 марта и обнаружили британские самолеты.

Обе стороны получили более чем достаточно пищи для размышлений. Англичане ясно увидели, насколько уязвимы русские конвои для атак надводных кораблей.

Стало также ясно, что нельзя целиком полагаться на авианосцы, если хочешь наверняка остановить корабли противника. Удачные попадания торпед в «Бисмарк» и в итальянские корабли у Матапана привели к тому, что атакам торпедоносцев стало придаваться слишком большое значение. Никто не желал замечать, сколько торпед прошли мимо цели и какими ничтожными были результаты торпедоносцев в боях у Калабрии, Спартивенто и многих других. Теперь также стало

понятно, что не может идти речи о переброске «Дьюк оф Йорка» в Индийский океан Сомервиллу. Этот линкор был слишком нужен в Скапа Флоу.

Чудесное спасение «Тирпица» привело к тому, что немцы пересмотрели свои взгляды на его использование. 12 марта адмирал Редер заявил:

«Эта операция показала слабость наших морских сил в северной зоне. Противник реагирует на каждый выход немцев, отправляя такие сильные соединения, включающие в себя авианосцы, что они являются серьезной угрозой нашим тяжелым кораблям».

Он также раскритиковал неудачные действия Люфтваффе, которые не сумели выследить британские конвои и обнаружить Флот Метрополии. Летчики сделали это, когда было уже слишком поздно. Кроме того, возникали сомнения, а смогут ли Люфтваффе нанести мощный удар, если цели будут обнаружены<sup>[166]</sup>.

Гитлер неожиданно согласился со всем этим. Возобновились приостановленные работы на авианосце «Граф Цеппелин», который стоял в Готенхафене. Было принято решение сформировать Норвежский флот в составе «Тирпица», «Шарнхорста», «Графа Цеппелина», 2 карманных линкоров, крейсеров и эсминцев. Увы, достройке первого германского авианосца помешали те же причины, которые не позволили отремонтировать «Гнейзенау». Хотя работы продвинулись, Геринг заявил, что видит слишком много препятствий на пути формирования и подготовки авиагруппы, а потому корабль не будет готов ранее конца 1943 года<sup>[167]</sup>.

А до тех пор флоту приходилось рассчитывать только на то, что он уже имел. Первые подкрепления в виде крейсеров и эсминцев немцы намеревались отправить на север как можно скорее. Планировалось также усилить авиацию, перебросив в Норвегию торпедоносцы<sup>[168]</sup> и самолеты-разведчики. Генерал Штумпф получил приказ наладить взаимодействие с флотом. Однако нехватка топлива все-таки помешала немцам в полной мере использовать присутствие своих кораблей на севере. Мартовский выход «Тирпица» и 3 эсминцев обошелся в 8100 тонн драгоценной нефти. Действия крупных соединений были

бы еще более дорогостоящими, в то время как импорт нефти в Германию продолжал падать. Итальянские линкоры в этот же период 1942 года были связаны по рукам и ногам нехваткой топлива, причем в тот самый момент, когда они имели самые благоприятные возможности, поскольку англичане ничего не могли им противопоставить. Немцам тоже пришлось ограничиться действиями только эсминцев, продолжая перебрасывать в Норвегию тяжелые корабли в ожидании подходящего случая. Крейсер «Адмирал Хиппер» прибыл в Тронхейм 21 марта. Но против следующей пары конвоев пришлось отправить только 3 эсминца, чтобы поддержать действия авиации и подводных лодок.

Наращивание сил немецкого флота в Норвегии очень беспокоило Адмиралтейство и адмирала Тови. Ему дали понять, что безопасность конвоев является делом более важным, чем уничтожение вражеских кораблей. Он резко возражал, но его не стали слушать. Следует напомнить, что в это время отправка конвоев в Россию считалась крайне важной по политическим соображениям, хотя исключительного военного значения для России они не имели. Эти конвои доставляли в Россию танки, самолеты и боеприпасы, которые могли спасти Малайю и Бирму. Но русские, которым все это было адресовано, не смогли обеспечить надежную защиту транспортов даже у собственных берегов.

В конце марта снова появилось Бомбардировочное Командование и ринулось в бой. 33 четырехмоторных бомбардировщика «Галифакс» из состава 4-й авиагруппы 30 марта были отправлены атаковать «Тирпиц». Плохая погода помешала большинству из них обнаружить цель, а те, что все-таки сумели сбросить бомбы, промахнулись. 5 бомбардировщиков были сбиты.

Следующая попытка была предпринята 28 апреля. На сей раз предполагалось, что 12 новых бомбардировщиков «Ланкастер» сбросят бомбы с большой высоты на «Тирпиц» и зенитные батареи, после чего на малой высоте подойдет 31 «Галифакс». Они должны были сбросить мины и глубинные бомбы в надежде, что рухнут крутые склоны фьорда или подводные взрывы все-таки повредят корпус линкора. Теперь погода была отличной: яркая луна и совершенно чистое небо. Первая волна добилась абсолютной внезапности, но

«Галифаксы» были встречены плотным зенитным огнем. Еще 5 тяжелых бомбардировщиков были сбиты, а налет оказался совершенно безрезультатным.

На следующую ночь уцелевшие самолеты повторили налет: 11 «Ланкастеров» и 23 «Галифакса». 2 бомбардировщика погибли, попаданий нет.

В начале мая была отправлена еще пара конвоев — PQ-15 и QP-11. Снова немецкие торпедоносцы и подводные лодки обрушили на них яростные атаки, и снова в море вышли только 3 эсминца, которые, впрочем, добились некоторого успеха. Линкоры продолжали отстаиваться в гавани.

Но Флот Метрополии такого себе позволить не мог, хотя со времени мартовского эпизода его силы заметно сократились. Чтобы помочь союзникам, американцы направили в Скапа Оперативное Соединение 99, которое было принято с большой радостью. Под командованием контр-адмирала Гиффена находились новейший линкор «Вашингтон», авианосец «Уосп», 2 тяжелых крейсера и 6 эсминцев. «Уосп» был использован для доставки истребителей на Мальту, но «Вашингтон», вооруженный 9 орудиями калибра 406 мм, значительно усилил его соединение<sup>[169]</sup>. Теперь под командованием Тови находились «Кинг Георг V», «Вашингтон», авианосец, 2 американских тяжелых крейсера и британский легкий крейсер. В таком составе Флот Метрополии и вышел, чтобы прикрыть упомянутые конвои. «Дьюк оф Йорк» под флагом вице-адмирала Кертейса остался в Скапа, так как его все еще намеревались отправить в Ост-Индию.

К несчастью, единственным результатом этого похода стал трагический инцидент. В густом тумане флагманский корабль флота столкнулся с эсминцем «Пенджаби». Когда эсминец затонул, взорвались его глубинные бомбы. «Кинг Георг V» получил тяжелые повреждения носовой части и вышел из строя на 3 месяца. Его место занял «Дьюк оф Йорк»<sup>[170]</sup>.

Правда, в это время немцы не проявляли никакой активности, если не считать наращивания сил в Норвегии, которое продолжалось, несмотря на попытки помешать этому. 9 мая «Адмирал Шеер» вышел из Тронхейма вместе с танкером «Дитмаршен» и 2 сторожевиками, чтобы перебраться на передовую базу в Нарвике. 16 мая поврежденный «Принц Ойген» вместе с 4 эсминцами отправился в противоположном

направлении — на юг, чтобы завершить ремонт в Киле. По пути он был атакован торпедоносцами Берегового Командования. 12 «Бофортов», 6 «Бленхеймов» и 4 новых скоростных «Бофайтера» 17 мая атаковали тяжелый крейсер, но только потеряли 3 самолета, не добившись никаких результатов. Вторая волна из 30 самолетов была перехвачена немецкими истребителями и потеряла 4 машины. 18 мая «Принц Ойген» благополучно прибыл в порт. В тот же день на север ушел карманный линкор «Лютцов» в сопровождении единственного сторожевика.

Осторожно двигаясь с промежуточными заходами в Кристиансунд и Тронхейм, он благополучно добрался до Нарвика, где 25 мая встретился с «Шеером». Однако они не высунули носа оттуда, когда мимо проходили крупные конвои PQ-16 и QR-12. Соединение Тови разделилось, чтобы прикрыть их. Крейсерская эскадра действовала к востоку от острова Медвежий, чтобы перехватить карманные линкоры, если те все-таки выйдут, а Флот Метрополии крейсировал южнее на случай появления «Тирпица». Силы Тови были напряжены до предела. Кроме того, ему не хватало эсминцев, чтобы прикрывать тяжелые корабли от все возрастающей угрозы с воздуха и из-под воды.

\* \* \*

А затем пришел июль, и настал черед PQ-17.

16 июня Редер встретился с Гитлером и наконец получил благословение использовать свои линкоры против следующего русского конвоя, который должен был выйти в июне или июле. План операции получил кодовое название «Россельшпрунг» — «Ход конем». Он был разработан в мельчайших деталях. Целью операции являлось уничтожение конвоя PQ. Хотя надводные корабли должны были действовать совместно с самолетами и подводными лодками, главная роль отводилась именно им. Редер потребовал от Люфтваффе и Деница организовать самую тщательную разведку и получил заверения, что это будет сделано. Командовать операцией должен был адмирал Шнивинд, находящийся на борту «Тирпица». Оперативное руководство осуществлял из Кили генерал-адмирал Карлс,



который также должен был принять на себя общее командование всеми задействованными кораблями. Это была довольно сложная цепь командования, англичане проявляли в этом отношении больше гибкости. Зато они и пострадали гораздо сильнее от вмешательства из Лондона. Во время мартовской стычки с «Тирпицем» Адмиралтейство гораздо более точно видело ситуацию, чем адмирал Тови, потому что располагало данными разведки. Так был создан крайне опасный прецедент.

Немцы намеревались нанести удар с двух сторон, используя все имеющиеся в Норвегии корабли. Вторая Боевая Группа состояла из карманных линкоров «Лютцов» (под флагом вице-адмирала Кумметца) и «Адмирал Шеер» в сопровождении 5 эсминцев 8-й флотилии. Они должны были перейти из Нарвика в расположенный севернее Альтен-фьорд, как только будет отдан приказ начать подготовку операции.

Аналогичным образом из Тронхейма на север в Вест-фьорд планировалось перевести Первую Боевую Группу, которая состояла из «Тирпица», «Хиппера» и 5 эсминцев 5-й и 6-й флотилий. Сразу по прибытию на передовую базу эсминцы должны были дозаправиться. После того как конвой будет точно обнаружен, обе группы выйдут в море и встретятся примерно в 100 милях северо-западнее мыса Нордкап, чтобы обрушиться на свою жертву к востоку от острова Медвежий. Немцы знали по опыту предыдущих конвоев, что британские линкоры не отваживаются заходить так далеко на восток.

Группа «Тирпица» должна была уничтожить крейсерскую эскадру, которая прикрывает конвой, пока карманные линкоры занимаются непосредственным сопровождением. Как только будет покончено с кораблями эскорта, тяжелые корабли должны начать истребление беззащитных транспортов. Этот план имел все шансы на успех, хотя Гитлер категорически потребовал немедленно прекратить операцию, если будет обнаружен вражеский авианосец, так как это означало риск роковых повреждений для тяжелых кораблей. Саму атаку транспортов планировалось провести в максимально сжатые сроки. Линкоры должны были повредить как можно больше судов, чтобы они потеряли ход, после чего подводные лодки и самолеты без труда уничтожат их. Выполнив задачу, большие

корабли должны были спешно отойти к берегам Норвегии, прежде чем их настигнет возмездие в лице Флота Метрополии.

Адмирал Тови возражал против отправки конвоя в тот момент, когда обстановка была столь благоприятной для немцев. В крайнем случае, он предлагал разделить конвой на 2 части. Но все его возражения были отвергнуты на самом высоком уровне по политическим соображениям. Один из историков позднее заметил:

«Правительство возложило на британское Адмиралтейство задачу, которая была ему не по силам».

Тем не менее, попытаться все-таки следовало. Основные надежды возлагались на раннее обнаружение выхода вражеских кораблей. Существовала надежда, что подводные лодки, развернутые перед норвежскими портами, сумеют торпедировать какой-нибудь из линкоров. В крайнем случае, немцы будут вынуждены повернуть на запад, где их будет ждать Флот Метрополии. Это предположение выглядело более чем сомнительным, так как до сих пор немцы всеми силами старались уклониться от подобных встреч.

Тови вышел в море с «Дьюк оф Йорком» (флагман), «Вашингтоном», авианосцем «Викториес», 1 тяжелым и 1 легким крейсерами и 14 эсминцами. Крейсерская эскадра контр-адмирала Гамильтона состояла из 4 тяжелых крейсеров и 3 эсминцев. Хотя Гамильтон имел приказ не заходить дальше острова Медвежий, на самом деле он сделал это, чтобы прикрывать конвой как можно дольше. Тови крейсировал между островом Ян Майен и Шпицбергенем, пока конвой преодолевал первую половину пути. С 1 по 3 июля самолеты и подводные лодки несколько раз атаковали PQ-17, но успеха не добились. Торпедоносцы Люфтваффе нанесли удар 4 июля. Хотя они действовали очень смело, результаты оказались не слишком серьезными. Тем временем немецкие корабли приготовились к выходу.

Первая Боевая Группа прибыла к Лофотенским островам 3 июля почти в полном составе<sup>[171]</sup>. Но карманным линкорам во время перехода на север повезло гораздо меньше. При входе в пролив Тьелд в густом тумане «Лютцов» коснулся дна и

серьезно повредил корпус. Несколько отсеков были затоплены. Кумметц был вынужден перенести флаг на «Шеер», а поврежденный корабль был отправлен обратно в бухту Боген<sup>[172]</sup>.

Это было не слишком удачное начало для операции, которой придавалось исключительное значение, но когда Редер в Берлине узнал об этом, он решил, что следует продолжать исполнение плана «Россельшпрунг». Немецкие подводные лодки поддерживали непрерывный контакт с конвоем, исключая совсем незначительные отрезки времени. Поэтому немцы точно знали курс, скорость и состав PQ-17 на 4 июля. К несчастью, в Лондоне о намерениях немцев, особенно «Тирпица», практически ничего не знали.

Ко второй половине дня 4 июля стало известно, что карманные линкоры находятся в Альтен-фьорде, однако о «Тирпице» и Первой Боевой Группе никаких сведений не имелось. Согласно последнему донесению, 2 июля они покинули Тронхейм. Адмиралтейство полагало, что эти корабли вышли в море и направляются в сторону конвоя, но как раз в это время по ряду причин полеты разведывательных самолетов прекратились. В 20.30 разведка заявила, что «Тирпиц» находится в Альтен-фьорде вместе с остальными кораблями. Если они немедленно выйдут, то 5 июля в 2.00 встретятся с конвоем. Поэтому было принято решение рассеять конвой, и отправлены соответствующие радиogramмы. Однако они были так сформулированы и пошли в таком порядке, что все командиры на месте событий решили, будто «Тирпиц» уже находится совсем рядом и вот-вот на горизонте покажутся его мачты. Адмиралтейство успешно обмануло и командира эскорта, и командира крейсерской эскадры. Транспорты были вынуждены рассеяться, хотя этого им совсем не хотелось. Эскорт и ближнее прикрытие объединились, надеясь дать бой противнику. В этом случае крейсера и эсминцы, пожертвовав собой, могли выиграть время и дать транспортам шанс избежать непосредственной опасности. Они полным ходом ринулись на запад, сыграв боевую тревогу. И никого не встретили.

До 5 июля Флот Метрополии все еще болтался северо-западнее острова Медвежий, но рано утром он повернул назад в Скапа Флоу. Потом была получена достоверная информация,

что «Тирпиц» вышел, но теперь Тови отделяли 300 миль от точки, где еще вчера был распущен конвой.

А что в это время делали «Тирпиц», «Адмирал Шеер» и «Хиппер», собравшиеся в Альтен-фьорде? Разрешение Гитлера было получено, и примерно в 11.00 они вышли в сопровождении 7 эсминцев и 2 миноносцев. В 17.00 эскадра была обнаружена и атакована советской подводной лодкой К-21, которая потом сообщила по радио об этом. В 18.15 немцев, идущих на восток от мыса Нордкап, заметил самолет-разведчик. Примерно через 2 часа они были обнаружены подводной лодкой «Аншейкн». Однако к этому времени цель выхода уже была достигнута. Конвоя как такового больше не существовало, и атаковать было просто некого. Разрозненные группы и одиночные суда без эскорта попытались пробиться в русские порты. Но подводные лодки и самолеты начали охоту за ними и без труда топили одно судно за другим. Из 37 судов конвоя PQ-17 только 13 сумели добраться до цели.

Так немцы одержали крупнейшую победу, причем благодаря одному только страху перед «Тирпицем» и его товарищами. До их выхода все шло нормально, конвой и его эскорт успешно отбивали все атаки самолетов и подводных лодок. Но потом случилось то, что случилось [\[173\]](#).

Черчилль так отозвался об этом: «Хотя эскадра в Тронхейме была вдвое слабее, чем надеялся Гитлер, она приковала к себе наше внимание». 9 мая он отправил письмо взбешенному Сталину, в котором заявил:

«При наличии „Тирпица“ и других кораблей в Тронхейме любой конвой превращается в крупную флотскую операцию».

После разгрома он снова попытался втолковать русскому лидеру значение морской силы, о которой Сталин ничего не знал и не собирался знать.

«Если один из двух наших немногочисленных мощных линкоров будет потерян или серьезно поврежден, тогда как „Тирпиц“ и его сопровождение, к которым вскоре присоединится „Шарнхорст“, останется

целым, контроль над всей Атлантикой будет временно потерян».

Это произошло потому, что англичане отказались рисковать своими линкорами, направляя их в районы к востоку от острова Медвежий, где они могли попасть под атаки Люфтваффе. Поэтому немецким линкорам была гарантирована безопасность, и здесь я совершенно согласен с адмиралом Хезлетом, который утверждает, что решающий эффект оказали Люфтваффе. Но без линкоров, обладающих реальной мощностью и поддерживающих авиацию, все ее атаки не могли серьезно повредить конвоям. Черчилль даже предложил отправить следующий конвой в Россию под прикрытием двух линкоров с 406-мм орудиями (вероятно, «Нельсона» и «Роднея») на случай, если «Тирпиц» прорвется к конвою. От атак с воздуха его должны были прикрывать авианосцы «Индомитебл», «Викториес», «Игл» и «Аргус» плюс 5 эскортных авианосцев и все имеющиеся крейсера ПВО типа «Дидо», а также 25 эсминцев. Слава богу, что эта безумная операция неслыханных масштабов не состоялась, потому что она не имела почти никакого значения для Великобритании, а силы флота после «Пьедестала» были серьезно подорваны.

Действительно ли опасения перед тем, что «Тирпиц» может сделать с конвоем и его эскортом, превратились во всепоглощающий страх? Официальный историк склонен думать, что это действительно так.

«Когда сегодня мы оглядываемся назад, на этот злосчастный эпизод, становится ясно, что противник никогда не собирался всерьез рисковать „Тирпицем“ ради атаки конвоя, который прикрывает эскорт, имеющий на вооружении множество торпедных аппаратов».

Однако изучение действий немцев во время операции «Россельшпрунг» показывает, что они намеревались сделать это. Когда Стефен Роскилл перечисляет все случаи отказа немецких тяжелых кораблей атаковать охраняемый конвой, следует уточнить, что все эти конвои сопровождали британские линкоры. Именно они сдержали неприятеля, а не легкие корабли эскорта.

Наконец, Дэвид Вудвард приводит все аргументы обеих сторон:

«Если учесть, что корабли союзников не посмели атаковать линкор, когда он вышел в море, возникает резонный вопрос: а нужно ли было держать такие большие силы флота в Северной Атлантике и Арктике?

Ответ очень прост. Катастрофа с конвоем PQ-17 была для союзников мелким эпизодом. Зато если бы „Тирпиц“ прорвался в Атлантику, это закончилось бы действительно ужасно. Арктические конвои были важны, но военная мощь Советского Союза от них не зависела. Зато военная мощь Великобритании и Соединенных Штатов в Европе, на Среднем Востоке, в Индии целиком зависела от североатлантических конвоев.

Британские и американские тяжелые корабли следовало сохранить в целости, чтобы удерживать контроль над атлантическими маршрутами. В Атлантике они вели бы бой в условиях абсолютного превосходства в воздухе, благодаря тому, что их могли сопровождать авианосцы. Немцы таких кораблей не имели, а решающий бой происходил бы вне радиуса действия базовой авиации. Более того, в открытом океане не так легко сосредоточить подводные лодки, как в водах вблизи Нордкапа.

С другой стороны, попытка Флота Метрополии обеспечить ближнее прикрытие конвоев тяжелыми кораблями на всем протяжении маршрута в Мурманск, скорее всего, завершилась бы так же, как попытка вломиться в Альтен-фьорд или Тронхейм и потопить „Тирпиц“ артогнем.

Тонкость морской войны заключается в том, что существуют определенные задачи, которые не могут решить линкоры. Но существуют и задачи, которые не могут быть решены подводными лодками или самолетами. Например, они не смогли остановить наши атлантические конвои».

В любом случае, при проводке следующего конвоя в сентябре была на деле испробована теория адмирала Тови, однако немцы отказались участвовать в эксперименте. Прежде чем мы рассмотрим эту операцию и последующие приключения «Тирпица», мы снова перенесемся в другой океан и отступим на 3 месяца назад. Мы увидим, как действовали линкоры во время японского рейда в Индийский океан.

\* \* \*

Того, что осталось от морских сил союзников после гибели «Принс оф Уэлса» и «Рипалса», было совершенно недостаточно, чтобы сдержать серию морских десантов японцев, с помощью которых они захватили Малайю. В феврале пал Сингапур — легендарная крепость, символ господства белой расы на востоке. Он был захвачен буквально за неделю значительно более слабой японской армией. Американская крепость на Коррехидоре сопротивлялась дольше, однако и она в конце концов пала. Японцы захватили Голландскую Ост-Индию, проведя серию блестящих операций. Битва в Яванском море ознаменовала конец организованного сопротивления на море. Японская крейсерская эскадра разгромила союзников, не понеся никаких потерь<sup>[174]</sup>. Горстка уцелевших кораблей — старые крейсера, эсминцы и подводные лодки — поспешно бежала в Австралию и Индийский океан. Австралийцы начали готовиться к защите Новой Гвинеи — последнего барьера на пути к их собственной территории.

Вице-адмирал Лейтон покинул Сингапур накануне падения, чтобы организовать оборону в Индийском океане с теми кораблями, которые у него остались. Он оставил после себя только крайне неудачную радиограмму<sup>[175]</sup>.

Первоначальный план Адмиралтейства сформировать сбалансированный флот из старых линкоров, авианосцев и крейсеров, сопоставимый по численности с японским, столь легкомысленно отвергнутый ранее, был вытащен из чулана и приведен в исполнение с неприличной поспешностью. Командовать этим новым флотом был назначен адмирал сэр Джеймс Сомервилл. Совет Адмиралтейства заявил Черчиллю, что Сомервилл пользуется полным доверием Их Лордств. На

границе Индии генерал Уэйвелл готовился к обороне суб-континента после эвакуации Бирмы. Уэйвелл считал, что Королевский Флот вскоре снова установит полное господство на море. С учетом этого он подавляющую часть своих войск выдвинул на границу, оставив восточное побережье Индии практически незащищенным. Когда Сомервилл прибыл на место и ознакомился с коллекцией музейных экспонатов, изображающих флот, ему пришлось приводить в чувство заблуждающегося командующего армией.

Мы уже говорили, что Сомервилл 17 февраля отбыл из Клайда на восток на борту авианосца «Формидебл». 28 февраля он прибыл во Фритаун, Сьерра-Леоне. В Индийском океане уже находились линкоры «Рэмиллис» и «Ройял Соверен», а также несколько таких же древних легких крейсеров типа «D» и эсминцев типа «S». Это было все, что выскочило из мясорубки в Яванском море. Черчилль указывал, что отразить японское вторжение на Цейлон, которое послужило бы естественным шагом в подготовке захвата Индии, должны эти 2 допотопных линкора, базирующиеся в Коломбо под сильным истребительным прикрытием. В действительности на всем Цейлоне имелись только 5 истребительных эскадрилий, и они состояли из самолетов, безоговорочно уступающих знаменитому японскому «Зеро».

Но подкрепления уже находились в пути. «Формидебл» с адмиралом Сомервиллом на борту отправился в Кейптаун и там встретился с линкором «Резолюшн», на котором держал флаг Элджернон Уиллис. К ним должен был присоединиться «Ривендж». В Индийский океан были переброшены авианосцы «Индомитебл» и «Гермес». Первый доставлял истребители в Малаю и на Яву, но адмирал Лейтон проявил редкостную дальновидность и приказал последнюю партию оставить на Цейлоне, вместо того чтобы бросать ее в пасть японскому тигру. В противном случае на Цейлоне не оказалось бы вообще ни одного современного истребителя. «Гермес» был старым, тихоходным, и потому совершенно не подходил для действий в составе флота. Он использовался в Индийском океане для охоты за рейдерами и отчаянно нуждался в ремонте. Однако и его передали Сомервиллу. Флагманским кораблем нового флота должен был стать линкор «Уорспайт».



28 декабря 1941 года он завершил длительный ремонт повреждений, полученных во время битвы за Крит, и 7 января вышел из Америки в Ванкувер, куда прибыл 22 января. Потом он пересек Индийский океан и месяц спустя появился в Сиднее. Японцы пронюхали о его прибытии и ночью 31 мая/1 июня предприняли атаку этого порта с помощью сверхмалых подводных лодок, после которой в подробностях рассказали, как потопили «Уорспайт». В действительности линкор сделал в Сиднее лишь короткую остановку и уже 26 февраля ушел оттуда через Аделаиду на Цейлон (японцы опоздали с атакой на 3 месяца), прибыв в Тринкомали 22 марта. Через 5 дней Сомервилл поднял на нем свой флаг.

На первый взгляд, Восточный флот в это время представлял грозную силу, так как в нем числились 5 линкоров, 3 авианосца, 2 тяжелых и 5 легких крейсеров и 16 эсминцев. При более внимательном рассмотрении оказывалось, что первое впечатление было совершенно ошибочным. 4 линкора типа «Ройял Соверен» не проходили никаких модернизаций, их главный калибр — восемь 381-мм орудий вроде бы обладал сокрушительной огневой мощью. Но в действительности по дальнобойности они уступали 356-мм орудиям линейных крейсеров типа «Конго». Еще хуже было то, что скорость линкоров не превышала 19 узлов, а опреснительные установки не восполняли потери воды при затяжных переходах на большой скорости. Это был их самый большой недостаток, потому что запасы пресной воды были бы израсходованы даже раньше, чем кончится топливо. Это буквально привязывало линкоры к своим базам, поэтому флот не мог рассчитывать на их поддержку при действиях в океане.

Черчилль давно прозвал их «плавучими гробами» и при каждом удобном случае напоминал об этой кличке<sup>[176]</sup>. Адмирал Сомервилл тоже был глубоко разочарован, когда выяснил, что именно они представляют становой хребет его флота. «Мои старые кораблики находятся на различных стадиях развинченности. Нет ни одного корабля, который хотя бы приближается к тому, что я называю надлежащим уровнем боеспособности», — писал он<sup>[177]</sup>. Но приходилось довольствоваться малым, и он был рад, что в придачу к ним получил хотя бы «Уорспайт».

Авианосцы Сомервилла, на которые все возлагали большие надежды после того, как японцы продемонстрировали, на что способны эти корабли, находились не в лучшем состоянии. Как мы уже говорили, авианосцы хороши настолько, насколько хороши базирующиеся на них самолеты. «Индомитебл» и «Формидебл» все еще располагали только устаревшими экземплярами, которые им предоставили Воздушные Силы Флота. Главной ударной силой флота, которая должна была заменить линкоры, была горстка медлительных «Альбакоров».

Тем не менее, даже это было серьезным достижением, учитывая понесенные ранее чудовищные потери. Действительно, Адмиралтейство может гордиться, что сумело собрать такой флот. Японцы не могли позволить себе игнорировать его, даже если учитывать простую численность кораблей. Если они намеревались захватить Цейлон и Индию, они должны были сразиться с этими кораблями и уничтожить их. Сомервилл надеялся удержать японцев и рассчитывал нанести противнику потери с помощью ночной атаки торпедоносцев, у него имелись определенные шансы на это. Адмиралу были обещаны новые подкрепления, в том числе линкоры «Дьюк оф Йорк» и «Родней». Эти корабли имели гораздо более высокие шансы пережить генеральное сражение и показать себя, однако они не успевали прибыть вовремя<sup>[178]</sup>.

Более серьезным подкреплением мог стать «Вэлиант» после завершения ремонта. Премьер-министр даже пообещал прислать его Сомервиллу, если только не будет поздно. Увы, было поздно. Японцы не стали ждать, пока англичане приведут в порядок свои корабли, и начали новую фазу наступления. Но даже в своем скверном состоянии корабли Сомервилла, никогда не действовавшие совместно, могли чувствовать себя в относительной безопасности, потому что были отведены на секретную базу на атолле Адду, расположенном посреди океана. Там они могли не опасаться атаки японцев.

В период с 19 по 26 марта японская 56-я пехотная дивизия была переброшена из Сингапура в Рангун на судах огромного конвоя. Другое соединение захватило Порт-Блэйр на Андаманских островах. Их прикрывали легкий авианосец и эскадра тяжелых крейсеров. Затем японцы приступили к исполнению плана атаки Цейлона и уничтожения британского флота в Индийском океане. Это должно было обезопасить их

фланг во время наступления на восток — на Мидуэй и Соломоновы острова. 26 марта Первый авианосный флот вице-адмирала Нагумо вышел из бухты Старинг на Целебесе. Под командованием Нагумо были собраны лучшие корабли, разгромившие Пирл-Харбор: 5 авианосцев с современными истребителями, торпедоносцами и пикировщиками, 4 быстроходных корабля 3-й эскадры линкоров — «Конго», «Харуна», «Кирисима», «Хиэй», 2 тяжелых и 1 легкий крейсера, 9 эсминцев. 1 апреля это грозное соединение заправилось в море к югу от Явы и направилось на запад.

Адмирал Сомервилл ожидал этой атаки еще 29 марта, однако она состоялась только 1 апреля. Поэтому Восточный флот был спешно собран, чтобы патрулировать к югу от Цейлона и реализовать план Сомервилла. Адмирал имел достаточно точные сведения о японских кораблях. Учитывая недостаточную подготовку собственного флота, он сразу отбросил мысль о любом дневном сражении с японцами, хотя в линкорах он имел минимальное преимущество: 5 против 4. Вместо этого в дневное время он намеревался держаться недалеко от противника, дожидаясь, пока японцы выдохнутся, сражаясь с обороной Цейлона. После того как неприятель растратит силы, Сомервилл планировал сблизиться и провести ночную атаку торпедоносцев. Он надеялся, что его неуклюжие «аэропланы» в лунном свете получат возможность уклониться от истребителей и нанести ощутимый удар.

В любом случае, и Сомервилл, и командование в Лондоне были согласны в одном. Ему следует любой ценой сохранить флот, не вступая без необходимости в сражение с превосходящими силами. Если второй Восточный флот отправится на дно вслед за первым, то у Англии уже не хватит кораблей, чтобы сформировать третий.

Сомервилл сразу решил разделить свой флот на быстроходное и тихоходное соединения, чтобы ему было легче реализовать свой план. Соединение А состояло из «Уорспайта», авианосцев «Индомитебл» и «Формидебл», тяжелых крейсеров «Дорсетшир» и «Корнуолл», легких крейсеров «Эмералд» и «Энтерпрайз» и 6 эсминцев. Соединение В состояло из 4 линкоров типа «Ройял Соверен» под командованием Уиллиса, авианосца «Гермес», 3 легких крейсеров и 8 эсминцев. Оно должно было поддерживать Соединение А, держась к западу

от него на случай, если прорвутся японские линкоры. Весь флот должен был 31 марта находиться примерно в 8 милях южнее Цейлона в полной боевой готовности. Моряки полностью доверяли Сомервиллу, а он, прекрасно зная неблагоприятное соотношение сил и сознавая размеры грозящей опасности, держал свои страхи при себе.

«Восточный флот не так уж плох. Не думайте, много хороших мелодий было сыграно на старых скрипках», — передал он сигналом.

1 и 2 апреля Восточный флот крейсировал в том же районе, надеясь, что самолеты-разведчики сумеют обнаружить противника. Но ничего не происходило. Как мы знаем, Нагумо в это время принимал топливо. В тот же день в море вышел адмирал Одзава, который имел легкий авианосец и эскадру тяжелых крейсеров. Он должен был совершить рейд в Бенгальский залив, чтобы нанести удар по британскому судоходству.

Сомервилл провел 2 напряженных дня в непрерывных учениях, так как они требовались флоту чрезвычайно. «Флот может состоять из индивидуально сильных кораблей, но при этом быть весьма посредственным, если они не умеют действовать совместно», — писал один из офицеров. Именно в таком положении находился Восточный флот. Зато соединение Нагумо действовало в одном и том же составе уже 5 месяцев, одерживая при этом непрерывные победы. 2 апреля эсминцы приняли топливо с тяжелых крейсеров и танкера «Эпплиф». Это могло позволить флоту провести в море еще несколько дней, но тут заявил о себе другой недостаток — нехватка пресной воды.

По воспоминаниям Сомервилла, линкоры типа «R» «обливались горячими слезами, так как должны были спешно возвращаться в гавань из-за нехватки воды». Так как они все равно были «бесполезным довеском», их отсутствие не ощущалось слишком сильно, хотя в итоге они кое в чем и помогли. Флот чувствовал себя несколько неуверенно, когда за спиной у него не находились 32 мощных орудия, каковы бы ни были недостатки старых линкоров. Поскольку линкорам все равно пришлось уходить, Сомервилл решил воспользоваться случаем и одновременно отправить для дозаправки все остальные корабли.

Отсутствие сведений от воздушной разведки вроде бы указывало на то, что предыдущие сообщения о японцах оказались ошибочными. Либо, что было более вероятно, Нагумо узнал о подготовленной встрече и решил временно отойти назад. Теперь Сомервиллу предстояло решить, куда отправить флот. Он должен был выбрать между Коломбо, Тринкомали и Адду. Адмирал не питал иллюзий относительно надежности ПВО двух первых баз. Адду находился на расстоянии 600 миль позади, однако это была совершенно безопасная стоянка. Там можно было не опасаться повторения Пирл-Харбора.

Поэтому флот направился назад, на Адду, хотя и не в полном составе. Несколько кораблей все-таки пошли на Цейлон. «Корнуолл» должен был возобновить ремонт в Коломбо, «Дорсетшир» планировалось включить в состав сопровождения войскового конвоя в Австралию, который должен был прибыть на Цейлон 8 апреля. «Гермес» в сопровождении единственного эсминца «Вампир» был отправлен в Тринкомали, чтобы подготовиться к операции против Мадагаскара, в которой он должен был участвовать. Позднее Черчилль писал, что рассредоточение флота при наличии угрозы вражеского нападения было неразумным, но Александер и Паунд яростно защищали это решение<sup>[179]</sup>. Тем не менее, оно привело к трагическим последствиям.

У Сомервилла почти не было выбора, куда направить эти корабли. Ближайшей базой, не считая Цейлона, был Бомбей, находящийся на расстоянии 1000 миль. А он желал в случае необходимости как можно быстрее собрать флот воедино.

Утром 4 апреля главные силы Сомервилла пришли на Адду и начали пополнение запасов. Хотя это место было названо военно-морской базой, иногда его даже именовали «Скапа Флоу, но с пальмами», на самом деле это было только название. Атолл представлял собой кольцо безжизненных коралловых островков с глубоководной якорной стоянкой в центре. Противолодочная оборона зияла дырами, в этом отношении действительно напоминая Скапа. Стоянку прикрывали лишь импровизированные заграждения, которые не могли ни остановить подводную лодку, если бы ей вздумалось пройти внутрь, ни помешать ей стрелять торпедами снаружи сквозь эти бреши. Кроме того, флот никак не был прикрыт от артиллерийского огня.

«Едва загрохотали в клюзах якорные цепи линкоров адмирала Уиллиса, а катера с адмиралами и капитанами, которых вызвал на „Уорспайт“ командующий, еще бежали к флагману, как пришла радиограмма с сообщением, что разведывательная „Каталина“ обнаружила крупное вражеское соединение в 360 милях на юго-восток от Дондра-Хед. Противник двигался на северо-запад».

Самолет не успел сообщить состав этого соединения, так как был сбит, но и так было ясно, что это долгожданный флот Нагумо. Восточный флот был застигнут совершенно не готовым к немедленным действиям, с пустыми топливными цистернами. Вдобавок он находился в 600 милях от противника.

Сделать было нельзя ничего. Команды, несмотря на удушающую жару, принялись лихорадочно готовить корабли к выходу. Корабли быстроходной эскадры (не считая легких крейсеров) могли сняться с якорей довольно быстро. Сомервилл решил не дожидаться свою «ударную силу» и выходить немедленно. Он надеялся ночью атаковать торпедоносцами отходящих японцев, как и планировал ранее. На следующий день должно было подойти тихоходное соединение и поддержать его.

В Коломбо приготовились к отражению нападения, насколько это было возможно. Оба тяжелых крейсера немедленно вышли в море и направились на соединение с адмиралом. «Гермес» поспешно покинул Тринкомали на случай, если противник сначала нанесет удар там. 5 апреля в 2.15 Соединение А покинуло атолл Адду и направилось на восток. Тихоходное Соединение В последовало за ним 7 часов спустя. Сомервилл в течение ночи двигался на восток со скоростью 19 узлов. Он упрямо намеревался реализовать свой план, но в 8.00 пришло сообщение об атаке Коломбо.

С авианосцев Нагумо стартовало сильное соединение из 91 бомбардировщика и 36 истребителей, которое атаковало порт. Их встретили 42 истребителя KBBC и флота. В жестокой воздушной битве англичане устроили японцам настоящую бойню. По крайней мере, сами пилоты в это искренне верили. Они заявили, что сбили 21 самолет. На самом деле японцы потеряли только 7 самолетов, уничтожив при этом 19

английских истребителей. В разгар боя нехотая появилась эскадрилья «Суордфишей», и эти 6 самолетов тоже были немедленно сбиты. Тем не менее, отважные действия летчиков помешали японцам нанести серьезный урон порту. Были потоплены вспомогательный крейсер «Гектор» и старый эсминец «Тенедос».

Но это было лишь начало. Вскоре японцы заметили «Дорсетшир» и «Корнуолл» и отправили в погоню за ними большую группу пикировщиков. Буквально через 10 минут оба тяжелых крейсера отправились на дно, не сумев сбить ни одного «Вэла». Примерно две трети экипажей пережили атаки японцев и акул и были спасены.

Сила и меткость этих ударов невольно заставили задуматься и Адмиралтейство, и Сомервилла. Разведчики, взлетевшие с его 2 авианосцев, не сумели обнаружить японцев, однако и он сам не был обнаружен. Противник имел превосходство 5 против 2 в авианосцах и 4 против 1 в линкорах, поэтому не удивительно, что Сомервилл решил проявить сдержанность. В конце концов, даже старенькие линкоры типа «R» могли оказаться полезнее, чем считалось раньше<sup>[180]</sup>. Оба английских соединения встретились утром 6 апреля.

Тем временем Нагумо решил отойти на восток, чтобы оценить ситуацию, которая для него складывалась тоже не лучшим образом. Он так и не сумел обнаружить своего главного противника. Сомервилл был расстроен не меньше, потому что он тоже не смог найти японцев. Британский адмирал всерьез опасался, что Нагумо обошел его и сейчас направляется к Адду. Но в 11.00 Восточный флот вернулся на секретную якорную стоянку, а японцы повернули, чтобы нанести второй удар по Цейлону. На этот раз рано утром 9 апреля японские самолеты начали бомбить Тринкомали. Навстречу им поднялся только 21 истребитель. Английские пилоты заявили, что сбили 15 самолетов, но на самом деле на авианосцы не вернулись лишь 10 машин. Город и порт пострадали очень серьезно. Контратака «Бленхеймов» 2-й эскадрильи была отбита. 5 бомбардировщиков были сбиты, ни один из японских кораблей попаданий не получил.

Но самое худшее было впереди. «Гермес» вышел в море без истребительного прикрытия, но удрать не сумел и был

обнаружен японцами. Пикировщики атаковали и потопили его вместе с эсминцем «Вампир», корветом «Холлихок» и 2 танкерами. Тем временем авианосец и крейсера Одзавы во время рейда в Бенгальский залив уничтожили не менее 23 торговых судов (112312 тонн). Японские подводные лодки потопили еще 10 судов.

В это время Сомервилл принимал тяжелое решение. Он понял, что не может вступить в открытый бой с таким мощным противником. Линкоры типа «R» были отправлены в Момбасу на побережье Восточной Африки. Он сам увел быстроходное соединение в Бомбей, чтобы далее играть роль «fleet in being». Начинало казаться, что Индийский океан превратился в японское озеро, а Цейлон обречен. Но в действительности кризис уже миновал, хотя англичане поняли это далеко не сразу. Нагумо возвращался в Японию, чтобы отремонтировать свои корабли и подготовиться к операции против Мидуэя в центре Тихого океана. Он дал англичанам показательный урок правильного использования сочетания воздушной и морской мощи. Впервые была ясно продемонстрирована полная беспомощность линкора, вынужденного держаться поодаль, чтобы не попасть под атаку самолетов<sup>[181]</sup>.

Сомервилл продолжал думать, что ему не хватает современных линкоров, чтобы восстановить контроль над Индийским океаном, однако он отказался от «Малайи» из-за ее малой дальности плавания. «Вэлиант» был более желанным подкреплением. Кроме того, Сомервилл рассчитывал получить «Нельсон» и «Родней». Тем не менее, адмирала продолжала мучить мысль, что японцы превосходят его в количестве линкоров. Ведь, кроме старых кораблей типа «Конго», они располагали новыми, так как было известно, что Япония до войны приняла крупную кораблестроительную программу. Однако Черчилль на основании разведывательных сводок Адмиралтейства правильно усомнился в том, что новые японские линкоры уже вошли в состав флота<sup>[182]</sup>.

Итак, оба флота разделяли многие тысячи миль, и битва в Индийском океане так и не состоялась. Тем не менее, рейд Нагумо стал поворотным пунктом, знаменовавшим изменение роли британских линкоров и конец их попыток влиять на ход морской войны. Тот же самый урок в свое время получили американцы на Тихом океане, и теперь они отвели свои



линкоры прямо на Восточное Побережье. Здесь они базировались на Сан-Франциско. Команды 7 пожилых ветеранов были этим крайне разочарованы, они подвергались постоянным насмешкам на берегу. Однако это была совершенно сознательная политика командования флота, поскольку эти линкоры считались слишком тихоходными, чтобы сопровождать авианосцы, имеющие скорость 32 узла, и потому оставались в базах. Хотя необходимо уточнить: в это время американский флот мог позволить себе только набеговые операции, не собираясь вступать в бой. Даже когда американцы получили сообщение о подготовке японцами высадки на Мидуэй, они не стали готовить линкоры к участию в сражении. Во время битвы линкоры под командованием контр-адмирала Пая совершили недолгую вылазку в восточную часть океана, на том все и закончилось.

В результате битва при Мидуэе превратилась в чисто авианосную дуэль. Когда японцы потеряли 4 авианосца в обмен на 1 американский, японский главнокомандующий адмирал Ямамото был настолько подавлен мощью американских пикировщиков, что отказался от плана навязать противнику ночной артиллерийский бой, в котором американцы могли противопоставить японским линкорам только пустые полетные палубы и горстку тяжелых крейсеров. Приговор истории был подтвержден 3 сражениями Тихоокеанской войны: Малайя, рейд в Индийский океан и Мидуэй. Все они были выиграны самолетами, а линкоры были либо уничтожены, либо показали свою полную беспомощность.

«Уже во второй половине 1941 года авторитетный писатель Бернард Броди в своей книге ухитрился заявить, что „авианосец вряд ли заменит линкор“. Буквально через несколько месяцев Мидуэй все изменил коренным образом, причем так наглядно, что это стало ясно абсолютно всем. Самый большой линейный флот со времен Ютландского сражения, имеющий более сотни орудий калибра 356, 406 и 456 мм, бежал прочь от пары авианосцев и кучки тяжелых крейсеров».

Так другой историк завершил эпопею линейного корабля. Но это было сделано несколько поспешно, и до финала было далеко. Давайте рассмотрим события более внимательно.

Прежде всего, хотя американцы и не использовали свои линкоры при Мидуэе, это был последний раз, когда они обошлись без этих кораблей. Потом они отозвали быстроходные линкоры из Атлантики и начали использовать их для поддержки авианосцев там, где это требовалось. Старые линкоры были перестроены, и теперь применялись для обстрела береговых целей. Так почему американцам требовались быстроходные линкоры, если они якобы устарели? Истина заключается в том, что они все еще имели решающее значение. Американские адмиралы в битве при Мидуэе ясно понимали, что может произойти с их оперативными соединениями, если 9 японских линкоров подойдут к ним на дистанцию выстрела.

Именно по этой причине они сразу дали понять противнику, что намерены держаться как можно дальше от него в темное время суток. Свои дневные атаки они начинали только после того, как самая тщательная авиаразведка подтверждала отсутствие поблизости японских линкоров. По этой же самой причине американцы не позволили увлечь себя слишком далеко на запад, прервав сражение. Если японский линейный флот показал себя при Мидуэе совершенно бесполезным, то в этом виноват главнокомандующий Ямамото. Ямамото понимал возможности авианосных самолетов, сомневался в потенциале линкоров и не сумел использовать их правильно. Вместо того чтобы держать линкоры в нескольких сотнях миль позади авианосцев, он должен был выдвинуть их на 100 миль вперед. Тогда американцы были бы поставлены перед мучительным выбором. Если они сначала атакуют японские авианосцы, тогда их собственные авианосцы могут попасть на прицел вражеским артиллерийским кораблям. Если они начнут атаки линкоров, нет никакой уверенности, что бомбардировщики смогут потопить эти сильно бронированные корабли, так как они заметно отличаются от авианосцев с тонкими деревянными палубами. Зато в это время японские авианосцы смогут беспрепятственно нанести удар.

Теория — теорией, но американцы больше ни разу не позволили себе оставить авианосцы без поддержки линейных

кораблей. Японцы это поняли тоже. Они упустили свой самый большой шанс и после этого до самого конца войны использовали свои линкоры гораздо более активно. Этот вывод англичане сделали давным-давно. Линкор остается тем краеугольным камнем, на который опираются все остальные силы. Именно к нему отходят под давлением превосходящих сил противника крейсера и эсминцы. Именно он прикрывает авианосцы, когда те отправили свои самолеты в атаку. Он защищает их и тогда, когда плохая погода вообще не позволяет действовать палубным эскадрильям.

Все это отнюдь не означает, что мы отрицаем возможности «сверхдальнобойной артиллерии», которую теперь получил флот в виде авианосных пикировщиков и торпедоносцев. Мы только желаем подчеркнуть, что стремление многих «авторитетов» окончательно списать линкор является поспешным и непродуманным. Линкорам еще предстояло сыграть важную роль в ходе морской войны. Они еще выиграли много жестоких битв в сражениях «корабль против корабля» и «корабль против самолета». События с декабря 1941 по июнь 1942 года действительно стали водоразделом в долгой истории линейного корабля, однако это еще ни в коем случае не была заключительная глава. Как ни странно, именно самые старые британские линкоры, «плавучие гробы» типа «R», доказали, что они еще могут быть крайне полезны.

К «Уорспайту» и 2 бронированным авианосцам, стоящим в Бомбее, должен был присоединиться приведенный в порядок «Вэлиант». 4 старых линкора типа «Ройял Соверен» в это время находились в Килиндини недалеко от Момбасы в Кении. Отсюда они могли прикрывать важные морские коммуникации, идущие на Средний Восток и в Австралию. Но с фланга над ними нависал принадлежащий вишистам Мадагаскар. На севере острова находилась прекрасная якорная стоянка и база Диего-Суарец. Правительство Виши крайне враждебно относилось к действиям союзников, поэтому не было никаких гарантий, что остров не попадет в руки противника. А что если в случае появления японцев они будут встречены столь же гостеприимно, как это произошло год назад во Французском Индокитае?<sup>[183]</sup>

Черчилль и Комитет начальников штабов решили опередить противника и гарантировать безопасность своих

позиций на востоке Индийского океана, чего бы это ни стоило. Премьер-министр Южной Африки генерал Смэтс узнал эту новость с облегчением, но сразу предупредил, что не желает повторения Дакара. Премьер-министр также потребовал от военных гарантий, что операция принесет успех, а не очередной провал. Для этого были собраны достаточные силы, которыми командовали решительные люди. Основная тяжесть падала на Соединение Н под командованием вице-адмирала Сифрета, хотя Адмиралтейство собирало корабли буквально по всему миру. «Малайя» пошла вместе с Соединением Н, так как все равно направлялась в Ост-Индию. Однако, как уже упоминалось, Сомервилл от нее отказался.

В помощь к авианосцу «Илластриес», 1 тяжелому и 1 легкому крейсерам и 9 эсминцам Соединения Н Восточный флот направил «Индомитебл» и 2 эсминца. 22 апреля в Дурбане адмирал Сифрет перенес флаг на «Рэмиллис». Сомервилл в это время заправлял свои корабли на Сейшельских островах. Он разместил свой флот к востоку от Мадагаскара, чтобы перекрыть пути подхода японцев, однако те не появились.

Высадка десанта и захват Диего-Суареца происходили с 5 по 7 мая. 2 конвоя из Дурбана встретились ночью накануне высадки к западу от мыса Амбер и направились к якорным стоянкам вслед за тральщиками, которые расчищали фарватеры. Эсминец «Лэфорей» обставил их буями, продемонстрировав незаурядное штурманское искусство.

Но настоящей звездой спектакля стал «Рэмиллис». Несмотря на свой возраст, линкор оказался совершенно незаменим. Войска высадились на берег совершенно неожиданно для французов и не понесли никаких потерь. В дневное время с воздуха их прикрывали истребители с двух авианосцев. Несмотря на то, что французы до самого конца героически защищали базу, десантники быстро продвигались вперед, пока не вышли к линии укреплений, прикрывающих военно-морскую базу Анцирана, расположенную на одноименном полуострове напротив Диего-Суареца.

По требованию командующего войсками адмирал Сифрет приказал эсминцу «Энтони» подойти к борту «Рэмиллиса» и забрать взвод морских пехотинцев численностью 50 человек под командованием капитана морской пехоты Прайса. В 15.45

эсминец отделился от главных сил флота и пошел вокруг северной оконечности острова. В 20.00 он вошел в узкий пролив Оронджиа, ведущий в самую бухту Диего-Суарец. Его прикрывало множество батарей, расположенных вокруг полуострова Оронджиа. Захваченные врасплох артиллеристы Виши не стреляли, пока «Энтони» не прошел мимо них. В полной темноте под огнем эсминец пришвартовался к пирсу, и морские пехотинцы «Рэмиллиса» спокойно сошли на берег. Они ринулись вперед по темным узким улочкам.

Десантники захватили дом французского генерала, командовавшего артиллерией, а потом заняли военно-морскую базу. Ее комендант сдался и освободил несколько пленных англичан. Морские пехотинцы совсем не собирались сражаться до последнего человека, и потому вскоре оказались в трудном положении, когда их окружили толпы разъяренных французов, которые потребовали, чтобы десантники сложили оружие. Но диверсия полностью удалась, потому что, когда возобновилось наступление с запада, оборона вишистов рухнула. К 3.00 Диего-Суарец был захвачен. Командующие морскими и сухопутными силами Виши капитулировали.

Однако батареи на полуострове Оронджиа все еще блокировали вход в гавань, поэтому ни один транспорт не мог войти туда, не рискуя быть разнесенным на куски. Чтобы покончить с этим, адмирал Сифрет взял с собой «Рэмиллис», «Девоншир», «Хермайону» и 4 эсминца. Выстроившись кильватерной колонной, они начали обстрел полуострова. «Рэмиллис» открыл огонь в 10.40. Всего несколько залпов 381-мм орудий подорвали боевой дух французских артиллеристов. Через 10 минут после первого выстрела они прекратили огонь, и во второй половине дня транспорты смогли войти в порт. Единственная атака подводной лодки Виши привела к тому, что она сама была потоплена «Суордфишем» с «Илластриеса».

Захват этой важной базы всего за 60 часов был замечательным достижением. Сразу после окончания операции «Айронклэд» основная часть кораблей разошлась, и лишь тогда противник нанес ответный удар, пытаясь отомстить за сорванные планы <sup>[184]</sup>. «Рэмиллис» остался в Диего-Суареце. 29 мая в 20.30 над якорной стоянкой появился японский гидросамолет, который попытался провести разведку. Его встретили зенитным огнем. Предполагалось, что он взлетел с

японского крейсера или рейдера, который проскользнул мимо дозоров Восточного флота. Такой визит явно предвещал атаку, хотя было непонятно, какую именно. Несмотря на принятые меры, случилось самое худшее. Хотя, по словам Черчилля, «было приказано проявлять повышенную бдительность», она оказалась недостаточно повышенной. «Рэмиллис» поднял якорь и начал лениво кружить по бухте. Пока ничего не происходило.

В действительности самолет стартовал с подводной лодки 1-10, которая входила в состав специального ударного соединения вместе с двумя одноклассными лодками 1-16 и 1-20. Каждая из них несла двухместную сверхмалую лодку того же типа, что были неудачно использованы в Пирл-Харборе и в Сиднее против мифического «Уорспайта». Но в данном случае японцам удалось добиться успеха. На следующий вечер были торпедированы «Рэмиллис» и большой танкер. Танкер затонул, а вот упрямый старый линкор удержался на плаву, хотя получил тяжелейшие повреждения.

Сначала англичане заподозрили, что вишисты помогают японцам, но позднее выяснилось, что эти страхи беспочвенны, и Черчилль сделал благородный жест, признав отвагу двух японских офицеров, которые вскоре после атаки погибли на берегу в перестрелке с патрулями. «Рэмиллис» кое-как залатали в Диего-Суареце. 3 июня он покинул этот порт и 9 июня прибыл в Дурбан. Полный ремонт повреждений затянулся на несколько месяцев, но старый ветеран не собирался сдаваться так просто.

Три одноклассных корабля в это время также трудились с полной нагрузкой. В феврале 1943 года они провели последние операции в составе Восточного флота. «Резолюшн» и «Ривендж» охраняли большие войсковые конвои, которые перевозили австралийскую дивизию из Суэца обратно в Австралию. «Рэмиллис» после ремонта в Дурбане в сентябре покинул Южную Африку и направился в Плимут. В Англии он провел на верфи целый год и после капитального ремонта вернулся в Индийский океан.

Здесь вполне уместно вкратце описать действия остальных линкоров Сомервилла, потому что японцы больше не покидали пределы Тихого океана, и Индийский превратился в сонную заводь, какой был ранее. Угроза Цейлону оказалась

надуманной, поэтому флот Сомервилла сокращался буквально с каждым днем. Корабли перебрасывались на другие театры, где кипели жестокие бои. В мае Черчилль еще говорил Рузвельту, что англичане намерены сформировать мощный линейный флот, состоящий из «Уорспайта», «Вэлианта», «Нельсона» и «Роднея», но фактически лишь первые два действовали в Индийском океане.

В августе американцы попросили провести авианосный рейд против японских позиций на Андаманских островах, чтобы попытаться отвлечь внимание противника от Соломоновых островов. Однако Сомервилл ответил, что «Илластриес» и «Формидебл» имеют на борту такие самолеты, которые не могут сражаться с японской базовой авиацией. Поэтому он предложил другие меры, в том числе отправку на восток фальшивого войскового конвоя (операция «Стэб»), который намеревался лично сопровождать на «Уорспайте».

В сентябре «Уорспайт» прикрывал высадку последних десантов, которые полностью завершили оккупацию Мадагаскара (операция «Стрим»), однако помощь его орудий не потребовалась. В октябре «Уорспайт» был поставлен в док в Диего-Суареце, а «Вэлиант» был передан Восточному флоту после затянувшегося ремонта, который вызвал гнев премьер-министра<sup>[185]</sup>.

Ухудшение ситуации на Средиземном море привело к тому, что «Индомитебл» и 3 эсминца ушли туда. После того как в августе этот авианосец был поврежден, ему на смену отправился «Формидебл». В августе в составе быстроходной эскадры Сомервилла остались только «Уорспайт», «Вэлиант» и «Илластриес».

Раньше, когда угроза японского вторжения казалась вполне реальной, Черчилль задержал всех и вся, создавая Восточный флот. Теперь он не мог спокойно смотреть, как 3 мощных корабля бездельничают, в то время как на Средиземном море снова сложилась критическая ситуация. Прежде всего, требовалось наладить снабжение Мальты. Это привело к тому, что был отозван «Индомитебл», а «Нельсон» и «Родней» так и не отправились на восток<sup>[186]</sup>. Потом ситуация изменилась, и Черчилль захотел перевести эти корабли в Восточное Средиземноморье, чтобы парализовать активность итальянцев. Паунд возражал, но, в конце концов, Восточный

флот был сокращен еще больше. В январе 1943 года «Илластриес» ушел в Англию. Через месяц Индийский океан покинул «Вэлиант» <sup>[187]</sup>, «Уорспайт» ушел в апреле.

К этому времени были отозваны и линкоры типа «Ройял Соверен». Черчилль согласился с тем, что «будет вполне разумно привести старые „R“ назад и поставить их в безопасных портах, используя экипажи для комплектации новых кораблей». Он не удержался от того, чтобы отпустить последнюю шпильку в адрес этих кораблей:

«Это не более чем плавучие гробы. Они могут стать источником серьезной опасности в любой момент, если появятся современные корабли противника. Если эти корабли потребуется привести домой, лучше укомплектовать их экипажами потопленных кораблей или резервистами».

Черчилль так не смог простить Адмиралтейству, что оно отказалось переоборудовать эти линкоры в начале войны для его бредового плана «Катерин». Итак, один за другим, линкоры типа «R» покидали Индийский океан и приступали к исполнению гораздо более скромных обязанностей. Исключением стал лишь только что отремонтированный «Рэмиллис».

«Резолюшн» и «Ривендж» вернулись в Англию в январе 1944 года и были приданы в качестве учебных кораблей школе кочегаров «Имперьюз». Сначала они стояли в Гэрлохе, в мае 1944 года были переведены в Саутгемптон и наконец отправились в Девенпорт.

Может быть, в 1943 году они и не могли сражаться с современными кораблями, но «Рэмиллис» показал, что в качестве мобильных бронированных плавучих батарей они могут оказаться очень полезными при поддержке действий армии на берегу. Это же подтвердили старые американские линкоры на Тихом океане. Захват Диего-Суареца был большим успехом, но в тех случаях, когда линкоры не могли бросить свои снаряды на чашу весов, дела принимали совсем иной оборот. Одним из таких болезненных уроков стал провалившийся рейд на Дьепп в августе 1942 года.



Один из историков, описывая десантные операции, заметил:

«Если бы в Дьеппе находился линейный корабль, все было бы совсем по-другому».

Стефен Роскилл пошел дальше:

«Опыт Дьеппа показал, что тяжелые орудия для обстрела берега так же необходимы, как воздушная поддержка».

В другом месте он пишет:

«После Дьеппа формирование и подготовка эскадр для обстрела берега в планах союзников стали вопросом первостатейной важности. И конечно же, наилучшим образом выдвинутым требованиям отвечали линейные корабли».

Однако в Арктике и на Средиземном море осенью 1942 и весной 1943 годов линкор был нужен в своей классической роли — противостоять вражескому флоту. По этой причине в июле 1942 года «Нельсон» и «Родней» были оставлены в Атлантике, чтобы в следующем месяце они смогли участвовать в проводке на Мальту самого крупного конвоя — операция «Пьедестал».

В конце июля «Нельсон» и «Родней» покинули Клайд в сопровождении 6 эсминцев и по пути провели учебные зенитные стрельбы в Пентланд-Фёрте. Хотя они были включены в состав сил прикрытия, чтобы нейтрализовать угрозу со стороны итальянского флота, весь опыт войны показывал, что их шансы сразиться с этим робким противником являются более чем призрачными. Зато их мощные зенитные батареи будут полезным дополнением к огневой завесе вокруг конвоя. 3 августа линкоры встретились с конвоем, и начался длинный атлантический отрезок маршрута. Англичане хотели обмануть противника, создав впечатление, что это очередной конвой WS направляется к мысу Доброй Надежды. По пути линкоры заправляли эскортные миноносцы, которым не хватало дальности плавания.

В действительности Супермарина уже решила не отправлять свои 6 линкоров против следующего мальтийского конвоя. К этому решению итальянцев вынудила острейшая нехватка топлива во флотских хранилищах. Нефти хватило бы только для того, чтобы обеспечить выход одного линкора, и отсюда был сделан естественный вывод: бросить один линкор против сильно защищенного конвоя — значит обречь его на гибель.

Поэтому все 6 линкоров остались в гавани, и задача уничтожения конвоя «Пьедестал» была возложена на авиацию, мощную завесу подводных лодок и многочисленные торпедные катера, развернутые в Сицилийских Узостях. После того как эти силы нанесут потери конвою и его сопровождению, а тяжелые корабли повернут назад, итальянцы планировали добить остатки конвоя силами крейсерской эскадры, состоящей из 3 тяжелых и 3 легких крейсеров в сопровождении флотилии эсминцев.

11 августа, войдя в Средиземное море, конвой и его прикрытия были переформированы, так как прибыли новые корабли. Кроме «Нельсона» и «Роднея», его сопровождали авианосцы «Викториес», «Индомитебл» и «Игл», которые обеспечивали истребительное прикрытия. Старый авианосец «Фьюриес» должен был доставить на Мальту очередную партию истребителей. В состав сил прикрытия вошли 7 легких крейсеров, 31 эсминец, корветы, танкеры и океанский буксир. Сам конвой состоял из 14 торговых судов. Против них должны были действовать 320 итальянских и 227 немецких самолетов, 18 итальянских и 3 немецких подводных лодки, 19 итальянских и 4 немецких торпедных катера, а также крейсерская эскадра. Это была грандиозная битва.

Рано утром конвой был обнаружен итальянскими подводными лодками, но первые воздушные атаки противник предпринял гораздо позднее. Первую кровь пролила немецкая подводная лодка U-73, которая 4 торпедами потопила «Игл». Главное сражение развернулось 12 августа. До конца дня конвой упорно шел на восток, отбивая непрерывные атаки бомбардировщиков и подводных лодок. 2 подводные лодки были потоплены эсминцами, много вражеских самолетов было сбито. В сумерках тяжелые корабли повернули назад, конвой до сих пор не потерял ни одного судна. Зато авианосец

«Индомитебл» был тяжело поврежден немецкими пикировщиками, «Викториес» получил небольшие повреждения во время воздушных атак. Был также поврежден один эсминец. Учитывая размах воздушных атак, это было отличное достижение сил эскорта. Большой вклад в него внесли зенитные орудия линкоров, хотя главную тяжесть битвы вынесли на себе отважные пилоты авианосных истребителей. Впервые летчики ВСФ сражались с таким огромным количеством вражеских бомбардировщиков, и потому они просто физически не могли остановить всех. Но те самолеты противника, которые прорывались сквозь истребительную завесу, встречал плотный зенитный огонь военных кораблей. До сих пор за всю войну англичане ни разу не могли поставить столь плотную огневую завесу.

Одним из самых эффективных способов отражения атак низколетящих итальянских торпедоносцев стала завеса водяных столбов, поставленная 406-мм орудиями линкоров, стреляющими на предельном снижении. Частокол водяных столбов удержал многие торпедоносцы на почтительном расстоянии, а часть торпедоносцев вообще сбросила свои смертоносные снаряды за пределами дальности хода торпед. Однако остальные проявили чуть больше упорства. Один из свидетелей, находившийся на борту сухогруза, рассказывает, как торпедоносец SM-79 прошел сквозь эту преграду, прорвал огневую завесу эсминцев и проскочил сквозь трассы зенитных автоматов. В качестве цели он выбрал «Нельсон» и шел прямо на него. Все артиллеристы взяли на прицел этот самолет, он получил множество попаданий, его моторы вспыхнули, прежде чем он успел сбросить торпеды. Через минуту самолет буквально рассыпался на куски и грохнулся в воду.

Такую же отвагу проявил итальянский пилот Ju-87, атаковавшего «Родней». Этот самолет зашел на линкор в пологом пике, вместо того чтобы пикировать почти вертикально, как это делали немцы. Капитан 1 ранга Риветт-Карнак немедленно приказал положить руль право на борт, и бомба шлепнулась в воду в 20 ярдах от левого борта, так и не взорвавшись. Почти тут же «Родней» подвергся атаке торпедоносцев, прорвавших охранение по левому борту.

Лучше всего о происшедшем дает представление выдержка из бортового журнала «Роднея» за 12 августа.

7.45. Две торпеды прошли впереди. Мы уклонились от следов.

9.15. Большое облако дыма на горизонте. Красный 10. (Сбитый бомбардировщик)

9.16. Бомбы справа по носу. Дым над эсминцем по пеленгу. Красный 10. Еще бомбы справа по носу.

9.29. «Индомитебл» стреляет по самолетам. Самолет слева. Самолет на правой раковине. Стреляем. Они отвернули.

9.53. След торпеды под форштевнем проходит слева направо. Мы остановили правую машину и повернули.

10.15. Торпеда проходит спереди справа.

10.45. Торпеда проходит сзади слева.

12.13. Четыре самолета заходят с правого крамбола. Все стреляют. Кресты сверху и листья слева по корме.

12.16. Бомбы спереди, сзади и слева по борту у эсминца на левом траверзе.

12.17. Один самолет сбит слева по борту.

12.43. 406-мм открыли огонь по левому борту. Это выглядит, как стрельба на недолетах. Один торпедоносец в воде по левому траверзу.

12.45. Торпеда сброшена слева по носу.

12.46. Шесть торпедоносцев на левом траверзе. Кажется, сброшены несколько торпед.

12.48. Один торпедоносец сбит истребителем. Красный 10. Правый фланг конвоя попал под сильную атаку.

13.03. На правом фланге конвоя снова действуют торпедоносцы.

13.05. Глубинные бомбы слева по носу (прикрытие). 120-мм левого борта открыли огонь по самолету на левой раковине.

13.07. Крейсер за кормой ведет огонь. Снова глубинные бомбы слева по носу.

13.15. Приближаются вражеские самолеты. Зеленый 75.

13.17. Бомбы за кормой «Нельсона». Мы стреляем из всего, что имеем. Бомбы падают совсем близко по носу. Две справа, одна слева. Они ложатся по диагонали.

13.20. Еще бомбы по правому борту.

И так продолжалось весь жаркий летний день. Голубое средиземноморское небо было испятнано черными клубками разрывов, исчерчено хвостами дыма, которые волочили сбитые

самолеты. Залитое солнцем море буквально кипело от разрывов бомб и глубиннок.

Резкие перемены ходов привели к тому, что снова проявились давно забытые дефекты котлов «Роднея». Когда линкор повернул обратно в Гибралтар, он уже не мог давать более 18 узлов. В сгущающихся сумерках конвой в полном составе проследовал дальше. После того как охранение ослабло, бомбардировщики Оси возобновили налеты и повредили несколько транспортов. Итальянские подводные лодки вывели из строя несколько кораблей сопровождения. Ночью торпедные катера взяли свою пошлину, а на следующий день снова прилетели бомбардировщики. Однако итальянские крейсера так и не осмелились показаться. В конце концов, на Мальту прибыли 5 транспортов. Их грузы помогли острову продержаться до конца года. К этому времени стратегическое положение на Средиземном море изменилось коренным образом.

Хотя итальянцы не направили свои линкоры на перехват конвоя «Пьедестал», англичане предполагали, что уж в следующий раз они точно не останутся в гавани, а дадут бой Соединению Н, которое прикрывало высадку войск союзников в Северной Африке — операция «Торч». Два западных союзника согласились, что они пока не могут штурмовать побережье Франции, но у них уже вполне достаточно сил, чтобы перехватить инициативу на Средиземноморском театре. Поэтому была подготовлена серия крупных десантных операций, которая началась 8 ноября 1942 года.

Итальянский флот последние месяцы не проявлял никакой активности, поэтому считалось, что он находится в хорошем состоянии и может дать бой союзникам. Разведка сообщила, что третий и четвертый линкоры типа «Литторио» почти достроены и вскоре войдут в состав флота. В действительности линкор «Рома» был уже готов.

Но теперь возникла новая проблема, хотя на самом деле это была застарелая болячка, которая неожиданно приобрела серьезное значение — линкоры Виши. Так как предстояло вторжение на принадлежащую французам территорию, было совершенно ясно, что реакция будет откровенно враждебной, существовали опасения, что французы вообще пригласят на помощь силы Оси. Имелась определенная вероятность того,

что флоты бывших противников будут действовать совместно. Но даже если это не произойдет, десантам союзников реально угрожали удары с трех различных направлений. Прежде всего — из контролируемых Виши североафриканских портов, где прекрасно помнили обстрелы, проведенные Королевским Флотом 2 года назад. Вполне вероятным считалось появление главных сил итальянского флота, в том числе линкоров. В Тулоне стояли главные силы флота Виши, которыми командовал адмирал де Лаборд, известный своей фанатичной ненавистью к англичанам. Наконец, не следовало забывать о стоящих в Александрии кораблях адмирала Годфруа, чье отношение к союзникам не стало лучше за 2 года фактического плена.

Поэтому западным союзникам было совершенно необходимо развернуть максимум сил для прикрытия десантов. Американцы должны были высаживаться на западном побережье Африки в Касабланке. Они наметили три участка севернее и южнее, а также в непосредственной близости от города. Следует напомнить, что в Касабланке стоял недостроенный «Жан Бар», имевший 4 действующих орудия. Именно он, а также находящиеся там же легкий крейсер и большая группа эсминцев представляли главную угрозу десанту, высаживаемому рядом с городом. Еще дальше на юг, в Дакаре, стоял мощный «Ришелье», а также эскадра крейсеров и несколько лидеров. В этих портах находились подводные лодки, которые тоже могли быть задействованы для отражения десанта.

Американцы приняли надлежащие меры, и высадку в Касабланке прикрывал новейший линкор «Массачусетс» вместе с 2 тяжелыми крейсерами и 4 эсминцами. 2 старых линкора — «Нью Йорк» и «Техас» — входили в состав сил прикрытия десанта в Сафи и Медии (к югу и северу от Касабланки соответственно). Кроме этих кораблей, Оперативное Соединение 34 адмирала Хьюитта имело 1 эскадренный и 4 эскортных авианосца, еще 4 тяжелых крейсера, 1 легкий крейсер и 34 эсминца.

Англичане высаживались на побережье Средиземного моря. Их целью были Оран и Алжир, а потом Бужи, находящийся чуть восточнее. Существовала определенная надежда, что удастся захватить Бон, где пришлось бы

столкнуться не только с местными силами, но и с французским и итальянским флотами. Первоначальные высадки прикрывало Соединение Н, которое было разделено на Центральное и Восточное соединения под командованием коммодора Трубриджа и адмирала Барроу соответственно. Оба соединения имели собственные группы обстрела и сопровождения. Было ясно, что численность Соединения Н следует максимально увеличить.

25 сентября премьер-министр направил записку Александру и Паунду, в которой говорилось:

«Я верю, что не только „Ринаун“, но и один из „KGV“ будет придан силам „Торча“. Особенно необходимо подавить противника превосходящими силами, чтобы удержать от выступления французов-вишистов. Имея три „KGV“ в Скапа, вы сохраняете достаточный запас».

Главкомандующий Флотом Метрополии мог не соглашаться с этими расчетами, но состав Соединения Н показывает, что Адмиралтейство безоговорочно выполнило пожелания Черчилля. В октябре корабли соединения покинули английские воды. «Родней» и 3 эсминца вышли из Скапа 23 октября, а 26 октября немецкие подводные лодки заметили в Гибралтарском проливе «американский» линкор.

Соединение Х, состоящее из «Дьюк оф Йорка», «Нельсона» и «Ринауна», покинуло Скапа Флоу 3 дня спустя и 31 октября встретилось с авианосцами «Викториес» и «Формидебл». Позднее к ним присоединился «Фьюриес», и в результате Соединение Н адмирала Сифрета превратилось в грозную силу: 4 линкора, 3 эскадренных авианосца, 3 легких крейсера и 17 эсминцев.

Сначала десанты встретили довольно сильное сопротивление. Флот Виши под обычные крики об оскорбленной чести сражался до последнего во всех 3 портах. К счастью, ни англичане, ни американцы не стали проявлять неуместной снисходительности и ответили на атаки вишистов предельно жестко.

В Марокко американцы действовали даже более жестко, чем англичане, когда потребовалось остановить французские корабли. Крейсер «Примоге», лидеры «Альбатрос» и «Милан»,

эсминцы «Булоннэ», «Брестуа», «Фуже» и «Фрондёр» вышли из порта, проявив больше смелости, чем здравого смысла. Во второй половине дня 8 ноября завязался бой, и французская эскадра была уничтожена. Крейсер получил множество попаданий, превратившись в руину, 6 из 7 эсминцев были потоплены, полностью выведены из строя или выбросились на берег.

8 подводных лодок Виши преуспели ничуть не больше. Они едва не попали торпедами в «Массачусетс» и крейсер «Бруклин», однако американские эсминцы в ответ потопили 5 лодок. Только 3 сумели добраться до Дакара и Кадиса. Даже потом они категорически отказались присоединиться к союзникам. Была даже пущена сплетня, будто де Голль пытался подкупить командиров, но взятка была с негодованием отвергнута.

Однако «Жан Бару» предложили совсем иное. 9 ноября он попал под атаку авианосных пикировщиков «Доунтлесс» и был вынужден вести артиллерийскую дуэль с «Массачусетсом». Первый воздушный налет не принес результатов, но в 8.18 одна бомба попала в четвертьдек линкора, вызвав пожар. Она пробила вертикально весь корпус корабля и вышла сквозь дно, повредив по пути рулевую машину. Другая бомба взорвалась на причале рядом с кораблем, затопив часть булей. Затем в игру вступил «Массачусетс», обрушив на «Жан Бара» залпы 406-мм орудий. В 8.25 один залп накрыл французский линкор. Снаряд прошел мостик, пробил верхнюю и нижнюю броневые палубы и взорвался в пустом отсеке. Один снаряд следующего залпа попал в трубу, пробил надстройку и корпус выше ватерлинии.

Третий залп лег совсем рядом, но прямых попаданий не было. 2 снаряда четвертого залпа попали в башни французского корабля. Один снаряд заклинил единственную действующую башню, другой попал в барбет второй башни, пробил главную палубу, но не взорвался. В 9.10 еще один 406-мм снаряд попал в четвертьдек «Жан Бара», он взорвался в кормовых отсеках. Всего «Массачусетс» дал 47 залпов главным калибром, от 3 до 9 орудий в каждом залпе. Он добился 9 прямых попаданий в весьма непростую цель. Стрельба американского корабля представляет потрясающий контраст по сравнению с беспомощными действиями артиллерии



«Барэма» и «Резолюшна» в Дакаре 2 года назад против «Ришелье».

В ходе новых воздушных атак попаданий не последовало, и к 18.20 действующая башня французского линкора снова получила возможность вращаться. 10 ноября тяжелый крейсер «Огаста» возобновил обстрел, но успеха не добился. Во второй половине дня пикировщики «Рейнджера» добились еще 2 прямых попаданий в «Жан Бара». Одна бомба разорвалась в воде у борта линкора. В результате коротких замыканий вспыхнули несколько пожаров, которые удалось взять под контроль только в 21.00. «Жан Бар» принял 4500 тонн воды и сел кормой. 22 человека погибли, а еще 22 были ранены. Линкор полностью вышел из строя до конца войны<sup>[188]</sup>.

Соединение Н патрулировало севернее Алжира и Орана, чтобы прикрыть десант со стороны Франции и Италии. Эту задачу выполняли «Дьюк оф Йорк», «Ринаун», 2 авианосца, 3 крейсера и 16 эсминцев. «Родней» получил задание оказывать непосредственную поддержку десанту, если попытаются вмешаться французские корабли, находящиеся в Африке. Он также должен был подавить мощные береговые форты, контролирующие подходы к Орану, которые доставили столько хлопот адмиралу Сомервиллу в 1940 году.

В Оране французы оказали яростное сопротивление. На рассвете 3 вишистских эсминца попытались атаковать транспорты, но были встречены крейсером «Аурора». Он обстрелял головной эсминец, который сильно накренился и начал тонуть. Затем появился другой, и капитан 1 ранга Агню решил, что он будет подбирать спасшихся. Вместо этого французский корабль дал торпедный залп, после чего «Аурора» была вынуждена покончить с ним. Горящий эсминец выбросился на берег. Третий эсминец сразу повернул назад, как только увидел, что подходят британские эсминцы.

Французская подводная лодка попыталась торпедировать «Аурору», но безуспешно. Затем крейсер накрыл залп береговой батареи с дистанции 27000 ярдов. До сих пор «Аурора» разделялась с противниками «с восхитительной легкостью», по словам адмирала Каннингхэма, но на такую дистанцию ее 152-мм орудия стрелять не могли. Поэтому на помощь был вызван «Родней».

Этот огонь вели четыре 194-мм орудия форта дю Сантон, который был расположен на холме высотой 1060 футов. Офицеры «Роднея» считали, что этот форт был одной из самых трудных целей. Низкая облачность сокращала видимость в районе цели до 8–10 миль. «Родней» дал 16 залпов из 406-мм орудий и в 13.30 сообщил, что орудия форта прекратили стрельбу, хотя попаданий не зафиксировано.

На следующий день стало ясно, что форт дю Сантон еще жив. В 8.30 его орудия обстреляли «Родней», причем «снаряды ложились ближе, чем когда-либо за всю войну, включая даже „Бисмарк“». В течение часа «Родней» вел ответный огонь, потом форт снова замолчал. В день D + 2 «Родней» собрался заняться тремя 194-мм орудиями батареи Канастель, но прежде чем был открыт огонь, его попросили снова подавить дю Сантон, который неоднократно обстреливал наступающие американские войска. Приведем рапорт командира, описывающий действия «Роднея» в этом бою.

«Было решено открыть огонь по дю Сантону с дистанции 17 миль по карте с помощью береговых ориентиров в условиях очень плохой видимости. Сама цель и ее окрестности были затянуты туманом, причем американские войска находились всего в 600 ярдах от противника. Обстрел стал возможен лишь потому, что я полностью доверял своему штурману, а также благодаря исключительным мерам, которые принял старший артиллерист, чтобы обеспечить надежное и точное измерение дистанции. Эта уверенность полностью оправдалась. После того как первый выстрел был дан намеренно неточно ради безопасности американских войск, подавляющее большинство остальных снарядов легло не далее 100 ярдов от цели».

Немного позднее линкор получил радиограмму: «Свяжитесь с моряками и скажите, чтобы они прекратили огонь по береговой батарее в Оране. Она хочет капитулировать». Так и произошло. Позднее «Родней» вошел в Оран и находился там на случай, если потребуется огневая поддержка где-нибудь на побережье Северной Африки. Он

провел время гораздо более интересно, чем его товарищи. Соединение Н крейсировало в море до 15 ноября, но итальянцы так и остались в портах. Единственной их реакцией стала отправка крупного соединения подводных лодок, которые мало чего добились. Поэтому Сифрет вернулся в Гибралтар, откуда «Дьюк оф Йорк» и «Викториес» отправились в Скапа Флоу, чтобы воссоединиться с Флотом Метрополии.

Адмирал Дарлан, который находился в Северной Африке во время вторжения, быстро понял, куда ветер дует, и приказал Тулонскому флоту спешно выйти в море и присоединиться к союзникам. Но его командующий остался верен режиму Виши и игнорировал приказ. Никто из французов не понимал, что Гитлер уже готов покончить с так называемой «независимостью» огрызков Франции<sup>[189]</sup>.

27 ноября II танковый корпус СС начал выполнение плана «Лила». Был занят Тулон. Если союзников в Африке встретили пулями и снарядами, что привело к бессмысленным жертвам, сопротивляться фашистам французы не посмели<sup>[190]</sup>. Когда немецкие танки ворвались в порт, они увидели тонущие французские корабли, подорванные собственными экипажами. Так погибли 4 тяжелых и 3 легких крейсера, плавучая база, 33 эсминца и миноносца, 16 подводных лодок. «Страсбург», «Дюнкерк» и «Прованс» также совершили ритуальное самоубийство. Дарлан обещал это в 1940 году, но в теперешней обстановке это был бесполезный и неумный жест. Единственным, кто извлек пользу из самоуничтожения французского флота, стал Адольф Гитлер. Ведь эти корабли не стали мощным подкреплением флоту союзников<sup>[191]</sup>.

Так бесславно ушел один из самых сильных флотов Второй Мировой войны. Через 6 месяцев еще один флот растворился в том же самом море.

## Глава 8. Поддерживая высадки

А теперь от момента болезненного и совершенно необязательного падения некогда великого флота давайте вернемся немного назад и посмотрим, что происходило на других театрах военных действий до весны 1943 года.

На Тихом океане осечка при Мидуэе не остановила японское наступление. Япония продвигалась все дальше на юго-восток вдоль цепи Соломоновых островов в направлении Фиджи. Целью этого наступления было перерезать коммуникации между Австралией и Соединенными Штатами. Мы видели, как операции на других театрах постоянно сокращали флот адмирала Сомервилла, пока он не остался вообще без линкоров и авианосцев. Поэтому Сомервилл просто физически не мог ослабить давление на американцев.

Однако к концу лета 1942 года американский флот перестал пассивно отсиживаться в обороне, как это делалось в течение почти целого года. Американцы решили остановить продвижение японцев и выбрали для этой цели остров Гуадалканал. Японцы уже начали строить там авиабазу, а на соседнем острове Тулаги создавалась передовая база. Они перебрасывали туда подкрепления из Рабаула, своей главной базы в этом районе. В это время главные силы японского флота находились на Каролинских островах, расположенных в глубоком тылу.

В свое время американцы благородно согласились на временное использование своих линкоров и авианосцев на Атлантическом театре. Там действовали новейшие линкоры «Вашингтон», «Норт Каролина», «Массачусетс», не говоря уже о старых кораблях. Но к осени 1942 года флот Соединенных Штатов начал понемногу наращивать силы на юго-западе Тихого океана, хотя они все еще значительно уступали японскому флоту. Адмирал Ямамото, как и ранее при Мидуэе, старался не использовать свои главные силы и бросал в бой разрозненные отряды. Поэтому американцам довольно часто удавалось удерживать локальное равенство, пока они наступали в направлении Новой Британии. При этом на узкой полоске воды, разделяющей Соломоновы острова на две

группы, разыгралось множество жестоких боев. Сначала эта акватория назвалась «Слот», то есть «Щель», потом ей дали гораздо более подходящее название: пролив Железное Дно, потому что множество кораблей обоих противников закончили свои дни именно там.

Бои были исключительно напряженными, ничего подобного на других театрах не происходило, причем обе стороны без колебаний бросали в бой все корабли, которые имелись под рукой. Все, начиная от линкора и кончая крошечным торпедным катером, получили возможность стрелять по противнику, причем в упор. Ничего похожего на долгие периоды выматывающего нервы выжидания, характерные для Европы, здесь не было. Если американцы хотели подраться, они знали, что долго искать не придется. Я лишь кратко перечислю те бои, в которых участвовали линкоры. Хотя эта книга посвящена действиям британских линкоров, для сравнения следует рассказать и об использовании линкоров другими флотами.

Высадка американских морских пехотинцев на Гуадалканале, операция «Уотчтауэр», происходила с 7 по 9 августа 1942 года. Ее прикрывали линкор «Норт Каролина», 3 эскадренных авианосца, 5 тяжелых и 1 легкий крейсера, 15 эсминцев. Как только высадившиеся войска подавили ожесточенное сопротивление, бои приняли однообразный характер<sup>[192]</sup>. Японцы упорно пытались восстановить контроль над взлетной полосой на Гуадалканале, которую американцы после захвата называли аэродромом Гендерсон. Борьба продолжалась 4 месяца. В день высадки вице-адмирал Флетчер отвел свои тяжелые корабли, и теперь транспорты прикрывали только крейсера. Японцы сразу провели блестящий контрвыпад силами крейсерской эскадры. В последовавшем ночном бою у острова Саво соединение союзников было уничтожено, однако японцы оставили транспорты в покое и потеряли возможность одержать решительную победу.

Сначала оба противника перебрасывали подкрепления на остров небольшими группами, но потом японцы решили провести операцию КА, в ходе которой планировали высадить 1500 человек, прикрыв конвой от атак американцев главными силами флота. 21 августа адмирал Ямамото поднял флаг на

линкоре «Ямато», стоящем в лагуне Трука на Каролинских островах. Японский флот был разделен на два соединения, которые должны были уничтожить американскую эскадру к востоку от Соломоновых островов, после того как специальное соединение-приманка отвлечет внимание противника на себя. Главными силами командовал адмирал Кондо, поднявший флаг на огромном линкоре «Муцу». В состав этой группы входили 5 тяжелых и 1 легкий крейсера, гидроавианосец и 10 эсминцев. Авианосное ударное соединение вице-адмирала Нагумо состояло из 2 эскадренных авианосцев, которые прикрывали «Хиэй» и «Кирисима», 4 крейсера и 12 эсминцев.

Отвлекать на себя американцев должна была эскадра контр-адмирала Хары, состоящая из легкого авианосца «Рюдзё», 1 тяжелого крейсера и 2 эсминцев. Конвой, для обеспечения которого были привлечены все эти силы, состоял из 1 легкого крейсера, 3 эсминцев и 6 транспортов. Еще 4 тяжелых крейсера и 5 эсминцев должны были осуществлять его прикрытие. Им было поручено обстрелять аэродром Гендерсон, чтобы удерживать американские самолеты на земле.

Чтобы встретить эти огромные силы, вице-адмирал Флетчер имел линкор «Норт Каролина», авианосцы «Саратога», «Энтерпрайз», «Уосп», 8 крейсеров и 18 эсминцев, сведенных в 3 оперативных соединения.

24 августа битва началась. Флетчер схватил подставленный в качестве приманки «Рюдзё», и этот маленький авианосец был быстро потоплен самолетами «Саратоги». Тогда японские самолеты с авианосцев «Сёкаку» и «Дзуйкаку» нанесли удар, добившись 3 попаданий бомбами в «Энтерпрайз». Адмирал Кондо свел в одну группу «Хиэй», «Кирисиму», 10 крейсеров и эсминцев и пошел на сближение с американцами, чтобы в ночном бою уничтожить их огнем тяжелых орудий.

Это могло сработать, однако в 23.00 Кондо повернул назад, так как никого не обнаружил. После этого он на скорости 28 узлов покинул район боя и до 28 августа крейсировал между Онтонг-Джавой и Труком, вернувшись в базу 28 августа, так как его самолеты-разведчики не смогли обнаружить американцев. Как и при Мидуэе, Флетчер не стал рисковать, поскольку прекрасно сознавал превосходство японцев в тяжелой артиллерии. Вместо этого он отошел на юг, чтобы

соединиться с «Уоспом», который в это время заправлялся. Японские крейсера обстреляли аэродром Гендерсон, но 26 августа пикировщики все-таки сумели взлететь и нанесли серьезные потери транспортной группе. Первый «Токийский экспресс» в беспорядке отошел, и весь японский план рухнул.

Некоторой компенсации сумели добиться японские подводные лодки. 31 августа они торпедировали и повредили «Саратогу», а 15 сентября потопили «Уосп». «Норт Каролина» тоже получила попадание торпеды и была повреждена. Линкор вернулся в Пирл-Харбор для ремонта, а ему на смену прибыли «Вашингтон» и «Саут Дакота».

Тяжелые бои в Слоте происходили почти каждую ночь. Оба противника поочередно несли серьезный урон, и крейсерско-миноносные силы были изрядно потрепаны. К середине октября Ямамото собрал 5 авианосцев, 5 линкоров, 14 крейсеров и 44 эсминца, чтобы дать бой американцам, которые были вдвое слабее. 26 октября состоялась битва у островов Санта-Крус. С американской стороны в ней участвовали «Саут Дакота» и «Вашингтон», авианосцы «Энтерпрайз» и «Хорнет», а также легкие силы.

Адмирал Кондо командовал соединением, состоящим из «Харуны» и «Конго», 4 тяжелых крейсеров и флотилии эсминцев. Адмирал Какута имел авианосец «Дзуньё» и 2 эсминца. В эскадру Нагумо входили авианосцы «Сёкаку», «Дзуйкаку», «Дзуйхо», 1 тяжелый крейсер и 8 эсминцев. Авангардное соединение опять состояло из «Хиэя» и «Кирисимы», 3 тяжелых и 1 легкого крейсеров, 7 эсминцев. Контр-адмирал Такама возглавлял очередной «Токийский экспресс», состоящий из легкого крейсера и 8 эсминцев. 24 октября американские «Летающие Крепости» положили несколько бомб рядом с «Кирисимой» и «Дзуйкаку», но корабли не пострадали. Японские самолеты-разведчики сумели обнаружить только «Вашингтон». Положение американских авианосцев оставалось неизвестным японцам до 26 октября.

В ходе обмена воздушными ударами американцы повредили 2 японских авианосца, тогда как японцы повредили «Энтерпрайз» и потопили «Хорнет». Мощный зенитный огонь «Саут Дакоты» не сумел спасти «Хорнет», но зато сам линкор уцелел. В 11.27 группа японских бомбардировщиков атаковала линкор. В корабль попала лишь одна бомба, которая угодила в

крышу носовой башни. Бомба взорвалась, но, разумеется, не смогла пробить толстую броню.

Результат боя можно считать японской победой, однако в который раз японцы не сумели развить успех. Линкор опять показал себя полезным партнером авианосца при отражении мощных воздушных атак. К этому времени обе стороны решили бросить в бой линкоры, чтобы выяснить, кто же все-таки владеет Слотом.

Японцы подготовили план ночного обстрела линкорами аэродрома Гендерсон, который не позволял их конвоям приближаться к Гуадалканалу в дневное время. Для этой цели 12 ноября к острову подошли «Хиэй» и «Кирисима» в сопровождении легкого крейсера и 15 эсминцев. Американцы, уловив, что в воздухе носится нечто необычное, направили на перехват эскадру контр-адмирала Каллахэна, состоящую из 2 тяжелых и 3 легких крейсеров и 8 эсминцев. Американские корабли, разумеется, имели радар, о котором японцы пока могли лишь мечтать. В 1.42 оба соединения столкнулись на встречных курсах, начался беспорядочный жестокий бой на минимальной дистанции.

«Хиэй» увидел перед собой эсминец — это был „Кашинг“. 6 торпед американского эсминца ушли в сторону, и через минуту на него обрушился град снарядов, превратив корабль в пылающую развалину. Еще один эсминец выскочил из темноты. Он находился так близко к „Хиэю“, что взрыватели его торпед не успели встать на боевой взвод, и торпеды отскочили от корпуса линкора, не взорвавшись. С американцем было покончено двумя залпами, к тому же в него попала торпеда. Третий эсминец, „О'Беннон“, тоже выпустил торпеды, но не добился ни одного попадания. Он оказался так близко к японскому линкору, что снаряды того пролетали над эминцем.

В наступившей суматохе адмирал Абэ потерял контроль над эскадрой и приказал чуть изменить курс влево. После этого „Хиэй“ попал под обстрел американских кораблей. При свете дня его орудия издали легко разделались бы с крейсерами, а их 203-мм снаряды были бы бесполезны против его толстой



брони. Но с помощью темноты американские корабли сумели подобраться вплотную, и на короткой дистанции их снаряды причинили огромному кораблю более чем серьезные повреждения. Линкор оказался в сложном положении еще и потому, что имел снаряды, предназначенные для обстрела аэродрома, которые были почти неэффективны против корпусов военных кораблей.

„Кирисима“ находился дальше за кормой. Ему никто не мешал, и линкор стрелял, как на маневрах».

Такая заварушка не могла длиться слишком долго. Американские крейсера получили множество попаданий. Сначала «Кирисима» беспрепятственно расстрелял «Сан-Франциско», превратив надстройки крейсера в груды мусора. Адмирал Каллахэн погиб на изуродованном мостике. Крейсер спасло лишь то, что дистанция была слишком мала, и снаряды пробивали корпус насквозь, не успевая взрываться. Он кое-как сумел уползти. Адмирал Скотт погиб на борту крейсера «Атланта», который получил множество попаданий снарядами и одну торпеду. «Атланта» затонула на следующий день. «Портленд» и «Джюно» были торпедированы и тяжело повреждены, 4 эсминца затонули. Японцы потеряли 2 эсминца, но «Хиэй» получил очень тяжелые повреждения, а между тем приближался рассвет.

«„Хиэй“ плохо слушался руля. Он получил более 80 попаданий, его рулевое управление было повреждено, валы проворачивались с большим трудом, поврежденные котлы травили пар, и скорость упала. Он полз на северо-восток, намереваясь пройти к югу от Саво, чтобы добраться до безопасной якорной стоянки. Машинная команда была измотана до предела. Внутри корабля стояла удушающая жара, потому что из-за повреждений вентиляция нарушилась. Механики вскрыли наиболее поврежденные котлы, чтобы заделать течи. Они вскрыли рулевые моторы и кое-как исправили пострадавшие механизмы. Электрики наладили временное освещение. Но как только исправлялся один дефект, тут же объявлялся другой».

Находившиеся южнее Гуадалканала американские авианосцы начали мощные, продолжительные атаки. Кинкейд имел «Саут Дакоту», «Вашингтон», авианосец «Энтерпрайз» и корабли сопровождения. В 10.20 торпедоносцы обнаружили «Хиэй» всего в 10 милях от Саво и атаковали еле движущуюся цель. Они были вознаграждены 2 попаданиями в корму, которые окончательно заклинили руль. «Хиэй» начал описывать круги, превратившись в беспомощную мишень. В 14.30 торпедоносцы провели новую атаку и добились еще 2 попаданий в изуродованный корпус. Теперь были затоплены машинные отделения линкора. Летящие на большой высоте 14 бомбардировщиков В-17 не добились ни одного попадания, но к 18.00 стало ясно, что спасти старый корабль не удастся, хотя он продолжал держаться на воде, несмотря на обширные повреждения. Поэтому было решено затопить линкор, чтобы он не попал в руки американцев. В 19.00 «Хиэй» затонул, унеся с собой тела 450 членов экипажа. Это был первый потопленный японский линкор. Прошло совсем немного времени, и к нему на дне присоединился еще один <sup>[193]</sup>.

Но в промежутке американцы успели разгромить войсковой конвой японцев. Однако это лишь укрепило решимость японцев покончить с аэродромом Гендерсон. Ночью 13/14 ноября его обстреляли 2 тяжелых крейсера, и адмирал Кондо решил пустить в ход «Киришиму», чтобы на следующую ночь докончить дело. В сопровождении 4 крейсеров и 9 эсминцев линкор вошел в Слот. Однако Кондо не подозревал, что навстречу ему движутся «Саут Дакота», «Вашингтон» и 4 эсминца под командованием контр-адмирала Ли. Примерно в 22.10 началась схватка эсминцев, а в 23.48 встретились линкоры.

«Саут Дакота» замыкала колонну и едва спаслась от целой стаи торпед, выпущенных в нее японскими эсминцами. Затем «Кирисима» и 2 японских крейсера открыли по ней огонь с минимальной дистанции, добившись большого количества попаданий. Радар вышел из строя, в линкор попали не меньше 40 тяжелых и средних снарядов. Надстройки «Саут Дакоты» были буквально изрешечены. Однако ни один из снарядов не сумел пробить броню, и тяжело поврежденная «Саут Дакота» сумела выйти из боя. Но пока «Кирисима» расстреливал своего

более современного противника, с фланга его обошел «Вашингтон», который остался не замеченным японцами.

«Внезапно чуть дальше на запад в ночи мелькнули яркие вспышки, и несколько 406-мм снарядов обрушились на „Кирисиму“. Это был „Вашингтон“, о присутствии которого японцы до этого момента не подозревали. Используя радар, он смог спокойно подготовиться к решающему удару. Буквально за 7 минут „Кирисима“ был выведен из строя. Его надстройки были снесены, две башни разбиты, руль заклинен, электрические системы полностью отказали».

Этого оказалось достаточно. Японские крейсера отошли. Хотя один американский линкор был поврежден, а 3 эсминца потоплены, безоговорочную победу одержал Ли. «Кирисима» находился примерно в том же состоянии, что и «Хиэй», и 15 ноября в 3.00 еще один линкор лег на дно пролива Железное Дно северо-западнее острова Саво.

Эта дуэль гигантов решила исход борьбы за Гуадалканал. Хотя «Токийский экспресс» продолжал ходить как по расписанию, японцы больше ни разу не осмелились бросить в бой столь крупные силы. Пока они отступали на север вдоль цепи Соломоновых островов, произошло еще очень много морских боев, однако больше линкоры в них не участвовали, поэтому мы не будем рассказывать об этих столкновениях. Смелое решение адмирала Ли: бросить линкоры в узкий пролив — принесло успех и еще раз доказало, что линейный корабль остается решающим оружием. Из нескольких сотен торпед, выпущенных обоими противниками, большая часть прошла мимо или не сработала. Ночной огонь тяжелой артиллерии возле острова Саво, как и у Матапана, окончательно развеял миф Ютландской битвы.

Если попытаться оценить значение линкора в 1942–43 годах, будет полезно вспомнить, что многие критики поспешили списать их, как совершенно бесполезные, еще до этого. Например, маршал авиации Теддер заявил, что бой у Матапана, который произошел в марте 1941 года, стал предсмертными судорогами линкора, которого теперь сменил

тяжелый бомбардировщик. Многие послевоенные историки пришли к такому же заключению. Они утверждали, что именно в эти годы линкор выпустил свою последнюю стрелу, и хотя он все еще использовался, это делалось либо из сентиментальности, либо потому, что и ненужной вещи все-таки находилось какое-то применение. Разумеется, Теддер в марте 1941 года грубо ошибался. Тяжелые бомбардировщики до середины 1943 года демонстрировали свою полную беспомощность во всех случаях, когда требовалось попасть в линейный корабль, не говоря уже о том, чтобы потопить его. Но что же говорят историки?

«Всегда создавалось впечатление, что адмиралы обожают линкоры, причем не за их практическую пользу во время войны, а потому, что эти корабли являлись настоящим шедевром искусства кораблестроения. И это было характерно не только для британских адмиралов. Во всех флотах, где имелись линкоры, в них сомневались, их подвергали критике. Вероятно, сегодня было бы глупо судить обо всем этом столь резко. Действиями государства часто руководят чувства, а не логика, и линейный корабль всегда выглядел настоящим чудом. В них присутствовала хищная грация тигра, „внушающая ужас симметрия“. Даже когда они потеряли практическое значение, их красота сама по себе сохранила материальную ценность. Они придавали обладавшей ими нации уверенность и чувство превосходства над теми, у кого линкоров не было».

«Естественно, линкоры не были немедленно отправлены на верфи для разделки на металл. Слишком много денег и ума было вложено в их создание. Радар и воздушная разведка увеличили их эффективность. Против тех европейских держав, которые не создали авианосцев, они все еще могли принести огромную пользу, как и ранее. Даже в Тихоокеанских кампаниях линкоры играли роль артиллерийского компонента авианосных оперативных соединений, особенно ночью, когда авиация становилась слепой».

«В течение всех 6 лет морской войны в европейских водах и в Атлантике небольшому соединению британских дредноутов приходилось напрягать все силы. Они всегда были заняты выполнением важных задач. Разумеется, они могли считаться устаревшими с точки зрения тактики еще до начала войны. Они могли быть целиком заняты, выполняя те функции, для которых совершенно не предназначались. Можно было утверждать, а многие так и делали, что средства, потраченные на постройку 5 линкоров типа „Кинг Георг V“, было лучше израсходовать на строительство быстроходных бронированных авианосцев и на создание для них таких же современных истребителей и бомбардировщиков, какие имели KBBC. Но вышло так, что Великобритания, как и остальные европейские державы, вложила много денег в дредноуты. И это в значительной степени повлияло на ход морской войны. Британия, которая некогда создала дредноут и построила больше таких кораблей, чем любая другая держава, интенсивно использовавшая их до самого окончания военных действий».

Конечно, ни один из послевоенных критиков не пожелал согласиться с заявлением лорда Четфилда:

«Я думаю, что если бы мы не сумели воссоздать наш линейный флот, мы проиграли бы войну».

После того, что случилось с конвоем PQ-17, можно было предположить, что влияние одного вражеского линкора может изменить эту точку зрения, однако многие историки начали утверждать, что его влияние в то время сильно переоценили.

«Человек или группа людей может быть до такой степени заинтересована в конкретном корабле, что изменит свое суждение, а также мнение людей, работающих вместе с ними. Например, за линкором „Тирпиц“ так бдительно следили день за днем, о нем так много сообщали, что можно всерьез заподозрить, будто Морской штаб был загипнотизирован одним фактом его существования. Причем это происходило

еще очень долго после того, как он перестал угрожать нашим морским коммуникациям, один или вместе с другими кораблями».

Следует указать, что итальянские линкоры использовались крайне осторожно, что во многом затушевало то влияние, которое они оказывали на ход морских операций, в частности на операцию «Вигерес».

«Вероятно, потопление „Худа“, гордости Королевского Флота, в бою против „Бисмарка“ повлияло на взгляды Морских Лордов. Несмотря на выговоры Черчилля, британские власти упорствовали в своем заблуждении, называя корабль „Адмирал фон Тирпиц“, что напоминало о призраке великого человека, навсегда впечатавшемся в мозги Морского штаба. Вероятно, более реалистичную точку зрения изложил капитан 1 ранга Симпсон, командир 10-й флотилии подводных лодок, базирующейся на Мальте, когда в 1942 году сделал пометку на рапорте командира, не сумевшего атаковать 2 итальянских линкора: „Жалко, но, рассуждая здраво, эти линкоры никогда не причиняли нам вреда“».

Пусть даже это было действительно так, но если бы не постоянная бдительность английского флота и та отвага, с которой он использовал собственные линкоры, вражеские вполне могли изрядно навредить, как показывает тот же «Вигерес». В Атлантике, Арктике и на Средиземном море вражеские тяжелые корабли полностью прерывали движение конвоев. Несколько конвоев были уничтожены чуть ли не полностью, если они все-таки рисковали выйти в море. В то же время длительная подводная война ни разу не привела к задержке выхода хотя бы одного конвоя, как и атаки бомбардировщиков.

Например, в сентябре 1942 года против конвоя PQ-18, следующего в Россию, не были брошены германские тяжелые корабли, они остались в фьордах. Немецкие адмиралы подготовили план удара двумя соединениями «Доппельшлаг» — «Двойной удар», используя «Адмирал Шеер», «Хиппер» и «Кёльн». «Тирпиц» должен был их

поддержать. Эти корабли даже начали предварительное развертывание, вице-адмирал Кумметц и его штаб просто жаждали провести операцию. Однако в последний момент Гитлер вдруг заколебался и предъявил Редеру массу дополнительных условий, что вынудило адмирала в конце концов отменить выход кораблей, к бешенству всех командиров в Норвегии.

Вместо этого PQ-18 столкнулся с мощными атаками множества подводных лодок, жаждавших новых побед, и массированными налетами торпедоносцев. Ничего подобного не испытал ни один из конвоев за всю войну. Конвой понес серьезные потери, однако корабли сопровождения, в свою очередь, нанесли заметные потери и подводным лодкам, и самолетам. Конвой прибыл в Россию, чего нельзя было сказать о PQ-17. Вывод был совершенно очевиден: влияние линкора по-прежнему оставалось решающим. Адмиралтейство должно было принимать меры против них, так как это был не бумажный тигр, а вполне реальная угроза.

Во время перехода PQ-18 адмирал Тови оставался в Скапа Флоу на борту «Кинга Георга V» на прямой связи с Лондоном. Это должно было не дать повториться истории PQ-17, но вице-адмирал Фрезер дважды выходил в море из Акурейри с «Энсоном» (флагман) и «Дьюк оф Йорком», 1 легким крейсером и несколькими эсминцами на тот случай, если потребуется дать бой немцам.

Положение противников в 1942-43 годах постоянно изменялось. Флот Метрополии теперь имел 3 линкора типа «Кинг Георг V», что было вполне удовлетворительно. «Энсон» вошел в строй в июле 1942 года, а последний из пятерки — «Хоу» — в сентябре. Однако Тови постоянно приходилось выделять старые корабли для проведения различных операций. Например, «Нельсон» участвовал в операции «Пьедестал», «Дьюк оф Йорк» и «Ринаун» — в операции «Торч». Время от времени присутствие в Норвегии карманных линкоров вызывало опасения Адмиралтейства, что они снова попытаются прорваться в Атлантику. Так как крейсеров для воссоздания Северного патруля не хватало, осенью «Энсон» был отправлен базироваться в Хваль-фьорд.

Положение немцев было менее удовлетворительным из-за нехватки топлива и нежелания фюрера использовать свои

тяжелые корабли, если британские авианосцы смогут их подбить, после чего линкоры Флота Метрополии добьют. Оборона Норвегии по-прежнему оставалась главной причиной, по которой эти корабли находились именно там. Постоянные просьбы адмиралов разрешить активные действия раздражали Гитлера.

«Адмиралу Шееру» теперь очень требовался ремонт, и в начале ноября он вернулся в Германию. «Тирпиц» был переведен из Нарвика обратно в Тронхейм, где представлял гораздо меньшую угрозу для русских конвоев. Потом его перевели обратно, однако конвои были временно задержаны, чтобы собрать достаточно эскортных кораблей для проведения операции «Торч».

В действительности «Тирпиц» был в далеко не лучшем состоянии, ему, как и «Шееру», требовалась постройка в док, однако Гитлер отказался разрешить его возвращение в Германию. Вместо этого он отправил рабочих с Кильской верфи в Тронхейм. В качестве компенсации за эту частичную потерю боеспособности с Балтики в Норвегию был переведен «Лютцов» — сначала в Нарвик, а потом в Альтен-фьорд. Там он присоединился к «Хипперу» и «Кёльну», чтобы все-таки попытаться провести операцию «Доппельшлаг», когда русские конвои возобновят переходы. В декабре в Нарвик прибыл легкий крейсер «Нюрнберг».

Лишь в декабре немецким кораблям удалось совершить новую попытку. Когда возобновилась проводка русских конвоев, главнокомандующий Флотом Метрополии сумел убедить высшее командование отправлять их более мелкими и легче управляемыми группами. Первый из таких конвоев, JW-51A, благополучно прибыл в Россию, в основном благодаря ужасной погоде, которая скрыла его во время перехода. Вторая часть этого конвоя, JW-51B, покинула Лох-Ю 22 декабря. Она состояла из 14 транспортов в сопровождении 7 эсминцев и 5 малых кораблей. 2 эсминца позднее потеряли конвой из-за скверной погоды и поломок. Крейсерское соединение прикрытия состояло из 2 легких крейсеров и 2 эсминцев под командованием контр-адмирала Барнетта. Флот Метрополии вышел из Скапа Флоу в качестве дальнего прикрытия в составе: «Энсон» (флагман), 1 тяжелый крейсер и 3 эсминца.



Чтобы перехватить и уничтожить конвой, обнаруженный 24 декабря, адмирал Кумметц вышел в море с «Лютцовом», «Адмиралом Хиппером» и 6 эсминцами. Началась операция «Регенбоген». Пока крейсер и 3 эсминца приближаются к конвою и отвлекают на себя эскорт, «Лютцов» с остальными эсминцами должен был атаковать конвой с противоположной стороны, прежде чем вмешается Флот Метрополии. Этот план чуть не удался, но когда противники 31 декабря встретились в Баренцевом море, решительные и умелые действия 5 британских эсминцев удержали «Хиппер» в отдалении от конвоя.

Эта часть операции проходила согласно плану. Англичане потеряли эсминец «Акейтес», 2 эсминца были повреждены, вдобавок немцы потопили тральщик, оторвавшийся от конвоя. Но затем планы немцев с треском рухнули.

В первую очередь, страх немцев перед торпедными атаками целиком передал инициативу англичанам, которые использовали ее с обычной энергией и смелостью. Во-вторых, решительным действиям «Лютцова» помешало то, что он имел приказ после уничтожения конвоя следовать в Атлантику, а это усилило до предела обычный страх немецких капитанов перед малейшими повреждениями своих кораблей, что приводило к срыву операции. Результат получился потрясающий.

Британские эсминцы отогнали группу «Хиппера» и потеряли контакт с ней. Обе немецкие эскадры во время всего боя не имели связи между собой. Если англичане ничего не знали о «Лютцове», то и «Лютцов» ничего не подозревал о крейсерах Барнетта, которые шли на помощь попавшим в переплет эсминцам. Тем не менее, в период с 10.45 до 11.00 немцы держали судьбу конвоя в своих руках. «Лютцов», приближающийся к южному флангу конвоя, был замечен 2 кораблями сопровождения, которые не сообщили об этом.

«Только ниспосланный свыше снежный шквал и неуверенность командира карманного линкора спасли конвой от крайне неприятного свидания. Мощное немецкое соединение находилось на расстоянии пары миль от своей добычи, когда было замечено. К счастью, „Лютцов“ повернул назад, „чтобы дожидаться улучшения погоды“».

«Лютцов» был снова обнаружен в 11.00, когда мгла немного рассеялась. Тут же снова появился «Хиппер», который расстрелял эсминец «Акейтес», ставивший дым-завесу. Потом он перенес огонь на другие эсминцы, которые сначала подумали, что с ними ведет бой «Лютцов», вооруженный 280-мм орудиями, а не «Хиппер» с 203-мм. Эсминцы могли противопоставить ему только 120-мм и 102-мм мелкашки. Положение стало совсем отчаянным, но в 11.30 внезапно появились «Шеффилд» и «Ямайка» и открыли плотный огонь по «Хипперу», почти сразу добившись 3 попаданий. Не удивительно, что Кумметц немедленно прервал бой и начал отходить, при этом он потерял один из своих эсминцев.

В 11.40 «Лютцов» открыл огонь по конвою с дистанции 9 миль, и добился попадания в один из транспортов. Британские эсминцы поставили дымовую завесу и пошли в атаку. «Лютцов» прекратил огонь, но здесь снова возник «Хиппер». Преимущество в огневой мощи все еще было на стороне немецкой эскадры, однако в 11.49 Кумметц повторил свой приказ отходить, и конвой был спасен. Британские крейсера преследовали немцев, отходящих на запад, но тоже потеряли с ними контакт около 14.00. «Лютцову» пришлось отказаться от запланированного рейда в Атлантику. Все корабли вернулись в порт, сохраняя радиомолчание. Гитлер, не получающий никаких сведений о ходе операции, пришел в ярость. Он услышал об унижительном поражении немецкого флота из передачи БиБиСи, что отнюдь не улучшило его настроения.

Немцы, как обычно, все сваливали на строгие ограничения, наложенные вышестоящими командирами, потому что в разгар боя была получена радиограмма, напоминавшая: «Несмотря на оперативные приказы, избегайте ненужного риска, если встретитесь с противником такой же силы, поскольку нежелательно подвергать крейсера излишнему риску». 2 легких крейсера и 5 эсминцев вряд ли можно считать «противником такой же силы», поэтому подобное оправдание несостоятельно. Однако во время следующих выходов ограничения, связывающие свободу действий, предполагалось ослабить, хотя Редеру уже не дали шанса сделать это. Сами немцы называли результаты боя «Лютцова» и «Хиппера» «совершенно неудовлетворительными для немцев и полной победой англичан». Это привело к отставке Редера. Именно он,

как главный сторонник линкоров в Германии, должен был принять на свою голову громовые раскаты гнева Гитлера.

Тот факт, что линкоры Флота Метрополии не сыграли никакой роли в этой знаменитой победе, подлило масла в огонь, и заявления, что они вообще не нужны, зазвучали громче. В действительности Тови вышел в море с линкорами «Кинг Георг V» и «Хоу» сразу, как только было получено сообщение о начале боя, однако немцы успели скрыться задолго до того, как он появился на сцене. На сей раз немцы использовали свои тяжелые корабли достаточно агрессивно, они даже подобралась к конвою на расстояние 2 мили, но... Если бы только «Лютцов» действовал правильно, он легко уничтожил бы и крейсера прикрытия, и эсминцы сопровождения, и сами транспорты. Как показала эта операция, англичане не могли полагаться лишь на то, что противник не выйдет из порта. Им также не следовало рассчитывать, что в следующий раз немцы будут действовать так же робко и нерешительно.

Но Адольф Гитлер решил больше не давать своему флоту ни одного шанса. Он был слишком занят проблемами Сталинграда, где его армии потерпели первое поражение в этой войне, он надеялся, что флот поднесет ему подарок по случаю Нового Года, чего флот не сделал. Тогда фюрер взорвался. Первый удар обрушился на вице-адмирала Кранке, находившегося в ставке Гитлера, после чего туда был вызван Редер, чтобы выслушать точку зрения фюрера.

«Кранке выпросил отсрочку в 5 дней, однако, когда 6 января Редер все-таки появился, отношение Гитлера ничуть не переменялось. Гитлер начал с монолога об истории германского флота, упирая на неудачи надводных кораблей и провалы их командиров. Он повторил свое заявление о сравнительной ценности тяжелых кораблей, береговых орудий, подводных лодок и самолетов. Гитлер пытался уверить Редера, что списание крупных кораблей не есть признак упадка. Потом он приказал Редеру подготовить детальные предложения по списанию крупных кораблей, использованию их орудий, перестройке некоторых кораблей в авианосцы и ускорению строительства

подводных лодок. У Редера почти не было возможности возражать. Когда завершилась тирада, он попросил разрешения поговорить с Гитлером наедине. Он понимал, что это единственный шанс поговорить с фюрером разумно, так как он слишком часто работал на публику. Когда все вышли, Редер попросил отставку. Гитлер попытался переубедить адмирала, но Редер уперся. Он принял почетную синекуру и 30 января сдал дела. Это был конец 10-летней службы Редера Гитлеру. В качестве последней услуги Гитлер попросил Редера назвать имена двоих возможных преемников».

Прежде чем Редер официально ушел в отставку<sup>[194]</sup>, он подготовил обширный меморандум, опровергающий большинство заявлений Гитлера, но фюрер полностью разочаровался в своем флоте. Гитлер всегда благоговел перед мощью линкоров, которые он построил, однако теперь он считал их абсолютно бесполезными сундуками.

«Линкоры, которым я уделял столько внимания и которые для меня являлись предметом гордости, больше не имеют никакого значения. Большие корабли вообще потеряли всякий смысл, поэтому мы должны отправить их на слом, предварительно сняв орудийные башни. Эти орудия могут пригодиться на суше», — бушевал Гитлер. А преемником Редера стал командующий подводным флотом адмирал Дениц. Большинство послевоенных историков положительно расценивают это назначение, прежде всего потому, что взгляды Гитлера на значение линкоров были правильными. Или просто совпадали с мнением большинства историков. Во-вторых, потому, что Дениц, лучший из командующих подводными силами по обе стороны фронта, с удовольствием исполнил бы директивы фюрера. Но, став главнокомандующим, Дениц круто изменил свои взгляды на прямо противоположные. Его ничуть не убеждали тирады Гитлера, а то, что эти выпады поддерживал Геринг, агитирующий в пользу Люфтваффе, еще больше укрепляло решимость Деница.

30 января он прибыл в ставку фюрера, чтобы представиться по случаю нового назначения. Гитлер воспользовался случаем, чтобы снова напомнить о своем «окончательном решении» разобрать все большие корабли. Он

дал Деницу неделю на разработку точного графика уничтожения германского флота, но это время Дениц использовал для детального изучения проблемы. Редер передал ему свой меморандум, и Дениц был вынужден признать правоту старого адмирала, хотя его мнение о больших кораблях изрядно отдавало сентиментальностью.

Историки с некоторым изумлением отмечают, что адмирал Дениц начал действовать так, как от него совершенно не ожидали. Действительно, Дениц не стал рубить с плеча. Но уж в чем его совершенно нельзя было обвинить — так это в старомодной сентиментальности.

«Однако я очень быстро понял, что я должен еще раз крайне тщательно рассмотреть весь вопрос списания и разборки больших кораблей. В результате новой внимательной проверки я пришел к заключению, что вывод этих кораблей из состава флота не приведет ни к высвобождению значительного количества личного состава, ни к экономии материалов. Зато в политическом и военном плане такой поступок будет невыгодным для нас. Разборка этих кораблей на металл была еще менее привлекательна, так как требовала значительных усилий.

Все эти причины упоминал мой предшественник. Я пришел к выводу, что приказ Гитлера был ошибочным. 26 февраля я доложил ему об этом. В коротком и обоснованном рапорте я сказал, что не могу поддержать эти приказы, и попросил его отменить их. Он был неприятно удивлен, так как ожидал, что я, как бывший командующий подводными силами и человек, который всегда стоял за расширение подводной войны, разделю его мнение. Сначала он был категорически против, но потом, ворча, согласился. Со мной распрощались довольно холодно».

По плану, представленному Деницем, сначала списывались крейсера «Хиппер», «Кёльн» и «Лейпциг», потом — старые броненосцы «Шлезия» и «Шлезвиг-Гольштейн». Однако главные силы германского флота — «Тирпиц», «Шарнхорст», «Адмирал Шеер» и «Лютцов», а также крейсера «Принц Ойген»

и «Нюрнберг» — предлагалось оставить в строю. Первые два корабля и все имеющиеся эсминцы должны были составить мощную эскадру, задачей которой являлась защита Норвегии от высадки союзников. Если выпадет благоприятная возможность, они должны были атаковать русские конвои. Остальные корабли предлагалось оставить на Балтике для учебных целей, но в случае необходимости их тоже можно было бросить в бой.

В результате германский флот остался достаточно сильным «fleet in being». Он сохранил способность атаковать, и потому представлял серьезную и постоянную угрозу, за которой нужно было следить. Угроза Кригсмарине не была просто плодом воспаленного воображения лордов Адмиралтейства и главнокомандующего Флотом Метрополии.

Если новый командующий германским флотом и хотел использовать свои тяжелые корабли, возможность для этого представилась нескоро. После десантов союзников на Средиземном море и приостановки северных конвоев на летний период им просто нечем было заняться. Однако с января по март союзники провели несколько крупных конвоев в ответ на настойчивые требования Москвы.

В этот момент силы Флота Метрополии были вполне достаточными. Под командованием адмирала Тови имелись «Кинг Георг V», «Энсон» и «Хоу». После завершения операции «Торч» к нему должен был вернуться «Дьюк оф Йорк». Также в его распоряжении находилась «Малайя». Линкор завершал боевую подготовку после окончания модернизации, но сразу после этого его направили для сопровождения важного конвоя из Великобритании во Фритаун с 25 февраля по 8 марта 1943 года. Поэтому он вернулся в Скапа только в конце весны.

Необходимость новой дислокации флота весной 1943 года привела к интенсивным перемещениям немецких кораблей между Германией и Норвегией. Поврежденный «Хиппер» и легкий крейсер «Кёльн» вернулись домой в феврале, и в результате в этом месяце на севере остались только «Тирпиц», «Лютцов» и «Нюрнберг». Была предпринята попытка усилить эскадру к наступлению лета, переведя туда «Шарнхорст» и «Принц Ойген». 11 января эти корабли были замечены самолетами возле Скагена, когда шли курсом на север. Это не стало большим сюрпризом для адмирала Тови. Когда он узнал

о том, что Дениц сменил Редера, он стал ожидать возобновления активности надводного флота. Он даже считал вполне реальным возобновление попыток прорыва в Атлантику для совместных действий с подводными лодками.

Поэтому Флот Метрополии приготовился перехватить рейдер, и 6 подводных лодок, 2 крейсера и флотилия эсминцев были переведены к Стадландету. Немецкие корабли повернули назад, когда были замечены и ускользнули от самолетов-разведчиков Берегового Командования. Через 2 недели они повторили попытку, но результаты были теми же самыми. Ударная авиагруппа, поднятая с английских аэродромов, разумеется, ничего не нашла «из-за плохой погоды».

В марте немцам повезло больше, так как они сумели уклониться от всех разведчиков, несмотря на то что маршал авиации Жубер и адмирал Тови приложили немало сил для улучшения системы слежения. «Шарнхорст» 8 марта вышел из Готенхафена и незаметно прибыл в Берген, хотя о том, что он покинул Балтику, англичане узнали. Из Бергена он по шхерным фарватерам перешел в Тронхейм к «Тирпицу» а потом оба корабля в сопровождении эсминцев перешли на передовую базу возле Нарвика, где присоединились к группе «Лютцова». Английская авиаразведка обнаружила немецкие корабли в Альтен-фьорде с большим опозданием. В результате перед Тови появилась самая крупная группа кораблей, которая когда-либо собиралась на Крайнем Севере.

Немцы находились в выгодном положении, однако они пропустили возможность атаковать следующий в Россию конвой JW-53. Эти 28 судов вышли в море 15 февраля и попали в жестокий шторм, который повредил многие из них, так же как и корабли эскорта. Точно так же обратный конвой RA-53 из 30 судов встретил только слабое сопротивление подводных лодок и воздушные атаки, после того как 1 марта покинул Колу. «Кинг Георг V» вышел в море, чтобы прикрывать их, и во многом благодаря его мощному поисковому радару удалось собрать рассеявшиеся транспорты и довести конвои до цели. Это было несколько неожиданное использование возможностей линкора. В это время «Энсон» стоял на Хвальфьорде.

Сосредоточение на севере Норвегии так крупных сил немецкого флота вызывало опасения Тови, хотя под его

командование было передано американское Оперативное Соединение 22, в состав которого обычно входил линкор. Оно обеспечивало дополнительную защиту атлантических конвоев. Положение Тови осложнялось тем, что его постоянно дергали просьбами выделить эсминцы для усиления эскорта конвоев, так как немцы начали новое подводное наступление в Атлантике. Поэтому была неизбежна новая задержка русских конвоев — на этот раз до ноября. Лишь максимальные усилия кораблей Флота Метрополии могли защитить их от базирующейся в Альтен-фьорде эскадры. Но при этом англичанам пришлось бы действовать в водах, над которыми господствовали Люфтваффе. Даже если бы адмиралы согласились пойти на риск гибели одного из немногих современных линкоров, чтобы полностью уничтожить немцев, жестокая нехватка эсминцев делала подобную операцию невозможной. Это понял даже Черчилль. «Нагрузка на британский флот становится невыносимой». Рузвельт неохотно согласился с новой задержкой, но русские наотрез отказались принять объяснения. В отместку они начали саботаж действий союзников и закрыли аэродромы Королевских ВВС в северной России, британские радиостанции и так далее.

\* \* \*

Летом 1943 года поредели не только легкие силы Флота Метрополии. Необходимость проводить новые операции на Средиземном море вынудила перебросить туда «Кинг Георг V» и «Хоу». В качестве компенсации в Скапа вернулся «Родней», однако он не задержался надолго. Тови снова получил «Малайю». Вдобавок в Скапа Флоу пришли новые американские линкоры «Саут Дакота» и «Алабама» под командованием контр-адмирала Хастведта. Впрочем, и первый пробыл здесь недолго и был направлен на Тихий океан, чтобы участвовать в боях на Соломоновых островах. Летом 1942 года оба противника пассивно выжидали. Зато на Средиземноморском театре события стремительно двигались к развязке.

На конференции в Касабланке после долгих споров решили, что после того как войска Оси будут выброшены из



Северной Африки, следующей целью армий союзников станет Сицилия. Эта десантная операция получила кодовое наименование «Хаски». Войсковым конвоям снова мог угрожать итальянский флот. Причем, если во время высадки в Северной Африке он оставался пассивным, то теперь не следовало ожидать, что он останется в портах, ведь союзники намеревались высадиться на территории самой Италии. По мнению союзников, гибель основных сил флота была не столь важна, как потеря Сицилии. Итальянцы думали иначе.

Хотя главные силы французского флота погибли, Черчилль выражал неудовольствие затянувшимся решением вопроса с эскадрой Годфруа, стоящей в Александрии. Даже после затопления Тулонской эскадры и оккупации немцами территории вишистской Франции адмирал упрямо отказывался привести свои корабли под знамена союзников. Черчилль хотел использовать «Вэлиант» и «Уорспайт» из состава Восточного флота, чтобы убедить Годфруа, но Паунд уговорил его не делать этого. Лишь 17 мая этот упрямец известил командование союзников, что готов присоединиться к французскому флоту в Северной Африке. Немедленно начался ремонт французских кораблей, простоявших на якоре так долго. «Лоррен» остался единственным французским линкором, и его было решено использовать, несмотря на крайне почтенный возраст. Два ветерана, находящиеся в Англии, уже никакой боевой ценности не имели. В результате «Лоррен» вместе с крейсерами отправился в поход вокруг мыса Доброй Надежды на соединение с французской эскадрой в Дакаре<sup>[195]</sup>.

Корабли Соединения Н интенсивно готовились к последней схватке с флотом Муссолини. По крайней мере, все надеялись, что такая схватка состоится. В июне 1943 года бухта Скапа оказалась забитой кораблями, как в славные дни Гранд Флита. Там находились не только 4 из 5 линкоров Флота Метрополии и их американские союзники, но также «Нельсон», «Родней», «Уорспайт» и «Вэлиант», 2 эскадренных авианосца, многочисленные крейсера и эсминцы. Когда все эти корабли отправились на юг, за ними последовали «Кинг Георг V» и «Хоу», так как считалось необходимым на случай боя с итальянским флотом иметь хотя бы пару современных линкоров, ведь итальянцы имели 3 таких корабля.

В итоге к июню Флот Метрополии сократился до 3 линкоров: «Дьюк оф Йорк», «Энсон» и «Малайя». Но его еще ждали новые сокращения. Из-за нехватки личного состава было решено вывести в резерв «Малайю», которая так и осталась практически немодернизированным линкором Первой Мировой войны, и отправить на стоянку в Клайд. Казалось, что ее дни, как и дни 4 линкоров типа «Ройял Соверен», сочтены, однако потом выяснилось, что ей еще предстояло много и полезно поработать, прежде чем закончилась война. И мы еще встретим ее в этой главе.

Пока линкоры в Скапа Флоу продолжали учения, отрабатывая, в основном, методы обстрела береговых целей, что делал в это время их противник? За все время боев в Северной Африке действия итальянских линкоров ограничились переходом «Литторио», «Витторио Венето» и «Ромы» из Специи в Неаполь. Полное отсутствие агрессивности итальянцы приписывали нехватке топлива. Перед началом операции «Хаски» Супермарина принялась обсуждать, что же делать, если союзники высадятся в Сицилии, а не в Греции, как многие ожидали.

Результат оказался вполне предсказуемым. «Итальянские линейные корабли не показались к югу от острова. Это произошло благодаря решению, которое после жарких споров приняла Супермарина, считая, что морской бой при отсутствии истребительного прикрытия будет совершенно безнадежным», — писал позднее адмирал Руге. Он лучше других знал положение дел, потому что Дениц назначил его главой немецкой миссии при Супермарине.

Стефен Роскилл отмечает: «Немцы уже поняли, что им не следует полагаться ни на итальянский флот, ни на итальянскую авиацию даже в тех случаях, когда опасность вторжения нависала над территорией самой Италии». Это подтверждает и Дениц. Однако союзники строили свои планы, исходя из того, что 6 итальянских линкоров<sup>[196]</sup> все-таки вмешаются, хотя прошлый опыт говорил против.

«Если они вообще намерены сражаться, то должны сделать это сейчас, защищая свою страну. И стратегически они расположены для этого почти идеально».

Поэтому соединение прикрытия под командованием контр-адмирала Уиллиса (Соединение Н) было выдвинуто на исходную позицию восточнее Сицилии 10 июля. Оно состояло из линкоров «Нельсон», «Родней», «Уорспайт» и «Вэлиант», авианосцев «Индомитебл» и «Формидебл», а также множества легких кораблей. В резерве находились «Кинг Георг V», «Хоу» и 6 эсминцев, которые держались в западной части Средиземного моря, но были готовы прийти на помощь Уиллису, как только он об этом попросит<sup>[197]</sup>.

Флот Метрополии в это время провел важную диверсионную операцию, чтобы отвлечь внимание Оси от Средиземного моря. Новый главнокомандующий, адмирал Брюс Фрезер, вышел в море с «Энсоном», «Дьюк оф Йорком», «Малайей», «Алабамой», «Саут Дакотой», авианосцем «Фьюриес», крейсерами и эсминцами, чтобы провести демонстрацию силы у берегов Норвегии. Это было самое крупное соединение, когда-либо создававшееся на основе Флота Метрополии. Но, несмотря на его размеры, немецкая авиаразведка его так и не заметила.

10 июля началась операция «Хаски», морскими силами командовал адмирал Эндрю Каннингхэм. Войска довольно легко высадились на берег после сильнейшей бомбардировки с воздуха и обстрела с моря. Находившимся в море кораблям осталось лишь одно — крейсировать и ждать. «Нельсон» и «Родней», вышедшие из Орана, встретились с «Уорспайтом» и «Вэлиантом», прибывшими из Александрии. Главные силы Соединения Н крейсировали в Ионическом море, «Кинг Георг V» и «Хоу» держались южнее Сардинии. В течение ночи никто это соединение не атаковал, и на рассвете они заняли позицию в 40 милях от мыса Пассеро. Генерал Эйзенхауэр радировал им: «Займитесь тем, что противник осмелился послать против нас». Противник осмелился послать до смешного мало.

«К несчастью, мы почти ничего не успели увидеть. Мы сняли свои шинели на время пребывания в прелестных средиземноморских водах и слонялись в ожидании появления итальянского флота. Он не появился. Мы также надеялись, что представится случай проверить наши новые мощные батареи

зенитных автоматов, однако все время мы провели в унылом одиночестве»[\[198\]](#).

Так как итальянский флот не появился, линкоры развернулись и ушли на Мальту для дозаправки. Когда 12 июля «Уорспайт» вошел в гавань Ла-Валетты, выяснилось, что в последний раз британский линкор был здесь в декабре 1940. Когда «Родней» находился на Мальте, его посетил генерал Монтгомери. Если старым линкорам позволили небольшую передышку на Мальте, то «Кинг Георг V» и «Хоу» отправились в Алжир. Позднее, ночью 11/12 июля они провели интенсивный обстрел Фавиньяны. Это окончательно прекратило болтовню дуче о Mare Nostrum.

Тяжелые корабли снова вышли в море, но сопротивление практически прекратилось. Вялые атаки подводных лодок и самолетов отбивались без труда, и лишь авианосец «Индомитебл» получил попадание авиаторпеды. Но повреждения оказались очень малы, и вскоре он вернулся к своим обязанностям. Наши линкоры огнем тяжелых орудий успешно поддерживали войска на берегу. Соединению Н время от времени приходилось подчищать хвосты за летчиками, потому что бомбардировки не были достаточно сильными и точными, чтобы уничтожить орудия в бетонных бункерах.

Например, вечером 17 июля «Уорспайт» и «Вэлиант» стояли на якоре возле Марсакслокк, южнее Мальты, когда получили приказ провести обстрел Катании, где сильные немецкие укрепления остановили продвижение 8-й Армии. Обстрел должен был начаться ровно в 18.30 и прекратиться через полчаса, чтобы войска могли перейти в наступление, поэтому ошибаться было нельзя. К несчастью, чуть раньше «Вэлиант» намотал себе на винты обрывки противолодочных сетей, и ему пришлось остаться на месте. «Уорспайт» отправился один и, несмотря на поставленные параваны, сумел дать 23,5 узла.

«Затем внезапно отказало рулевое управление, он описал циркуляцию и едва не протаранил один из кораблей сопровождения. Однако в 18.43 линкор прибыл в указанное место и открыл огонь с дистанции 13000 ярдов. Раз в минуту он клал 381-мм залп на цель. Над городом поднялось огромное облако дыма и пыли.

Вражеские береговые батареи ответили, но попаданий не добились. Несколько раз приходили сообщения о подводных лодках, и эсминцы сопровождения сбросили огромное количество глубинных бомб, чтобы удержать их подальше. Затем 3 истребителя FW-190 проскочили рядом с бортом корабля, но повреждений не нанесли. В 18.58 прогремел последний залп, и „Уорспайт“ повернул на юг, снова дав полный ход. Всю ночь продолжались воздушные тревоги, и зенитные орудия вели почти непрерывный огонь. Но 18 июля к 7.00 он благополучно вернулся в гавань Марсакслонк. Мы все испытывали удовлетворение».

Адмирал Каннингхэм был очень рад видеть свой бывший флагманский корабль, на котором часто бывал в этих водах. Поэтому он отправил очередную из своих знаменитых радиোগрамм:

«Операция проведена хорошо. Не сомневаюсь, что когда старая леди подберет юбки, она может бежать».

К 17 августа последний солдат Оси пересек Мессинский пролив, и Сицилия оказалась в наших руках. 31 августа первый солдат союзников форсировал этот же пролив и высадился в Калабрии. Форсирование пролива оказалось совершенно безопасным и нетрудным, благодаря помощи «Нельсона» и «Роднея», которыми командовал адмирал Уиллис. Они вошли в пролив с юга, чтобы разделаться с многочисленными береговыми батареями. Офицеры «Роднея» вспоминали этот эпизод с удовольствием.

«Мы следовали совершенно не спеша в сопровождении „Нельсона“ и нескольких крейсеров и эсминцев. Когда мы подошли к Мессинскому проливу, то с удивлением обнаружили, что поля и дороги полны зевак, которые прибыли повеселиться. Мы ожидали сильных воздушных атак и мощного огня многочисленных батарей, которые наши летчики бомбили с воздуха, но не сумели подавить. Когда „Нельсон“ уже приготовился открыть огонь, прозвучал

сигнал воздушной тревоги, и на сцене появилась пара Ju-88. Однако они не слишком интересовались развернувшейся перед ними панорамой и повернули, прежде чем попали в зону досягаемости наших орудий. Когда „Нельсон“ открыл огонь, мы увидели всплески почти рядом с кораблями сопровождения, это береговые батареи начали отвечать. Однако они быстро умолкли под огнем крейсеров и эсминцев. Когда настал наш черед, мы сделали совершенно замечательный выстрел. Наш огонь корректировал южноафриканский пилот на „Спитфайре“. Он от волнения совершенно забылся и посылал в эфир непарламентские выражения, самым мягким из которых было: „Въ...ли в самое очко!“

Мы стреляли с исключительной меткостью, и вскоре нанесли решающий удар, попав в склад боеприпасов. Я часто читал в книгах описания очевидцев, в основном летчиков, которые взрывали различные склады. И я с удивлением отметил, что все происходило именно так, как они говорили: огромный столб дыма поднялся вертикально в воздух на большую высоту, а потом стал расплываться в некое подобие гриба. Стремительные вспышки пламени начали лизать ножку гриба, и некоторое время спустя мы услышали отдаленный раскат взрыва. Мы спокойно вернулись в порт. Все были довольны, особенно потому, что „Нельсон“ поздравил нас с удачным выстрелом. Еще больше мы обрадовались через несколько дней, когда прочитали, что высадившиеся солдаты Монти нашли разгромленные батареи, брошенные вражескими артиллеристами. Они не встретили никакого сопротивления».

Эти операции являются наглядным примером использования тяжелых морских орудий вблизи от берега. 2 сентября последовал обстрел с линкоров «Вэлиант» и «Уорспайт», а 3 сентября огонь вели мониторы «Аберкромби», «Эребус», «Робертс». Поэтому удивляться отсутствию сопротивления не следует.

После падения Муссолини произошли события, имеющие колоссальное значение. Дуче сменило правительство Бадольо, которое немедленно начало секретные переговоры о капитуляции. Впрочем, Гитлер этого ожидал. В результате капитуляция Италии не стала окончанием боев в Италии. Немцы подготовились к этому и быстро организовали линию обороны. Однако капитуляция Италии принесла событие, увенчавшее славой британский Средиземноморский флот — сдачу всего итальянского флота.

Это великое событие произошло 9 сентября, но еще до этого корабли Соединения Н двинулись дальше, чтобы участвовать в новой крупной операции — высадке возле Салерно. «Нельсон», «Вэлиант» и «Уорспайт» вышли с Мальты 7 сентября вместе с авианосцами «Илластриес» (заменил поврежденный «Индомитебл») и «Формидебл» и большой группой эсминцев. Сначала они повернули на юг, чтобы создать впечатление, что проводятся обычные учения, потом обогнули Сицилию с запада и вошли в Тирренское море. Ночью 8/9 сентября более 30 немецких торпедоносцев атаковали силы вторжения. Бой был коротким, но яростным. Хотя вражеские торпеды прошли совсем рядом с «Уорспайтом» и «Формидеблом», ни один корабль не пострадал. Зато плотный зенитный огонь флота нанес атакующим значительные потери.

Наблюдатель на борту «Илластриеса» так описывал это:

«Стояла непроглядная темнота, когда орудия открыли огонь. Мы выскочили наверх, чтобы посмотреть. „Нельсон“ у нас на траверзе стрелял из всего, что имелось, включая 406-мм орудия. Когда они выбрасывали пламя, надстройки корабли на миг ярко освещались, резко выделяясь в окружающей темноте. Затем, когда глаз оправлялся от яркой вспышки, становились видны струи искр, тянущиеся в небо. Затем снова ослепительная вспышка и оглушающий грохот».

На следующий день флот крейсировал к северу от Сицилии. Истребители с 2 эскадренных авианосцев прикрывали эскортные авианосцы, самолеты которых

прикрывали войска на берегу. Это была сложная, но крайне успешная операция.

Тем временем «Кинг Георг V» и «Хоу» вышли из Аугусты, чтобы прикрыть оба соединения. Когда началась операция «Аваланш», по радио было объявлено о капитуляции Италии. Одним из главных условий перемирия был «немедленный переход итальянского флота и итальянской авиации в места, которые будут указаны главнокомандующими союзников». В результате главные силы итальянского флота, состоящие из 3 новых линкоров — «Италия» (только что переименованный «Литторио»), «Рома» (флагман), «Витторио Венето», вместе с 6 крейсерами и 8 эсминцами под командованием адмирала Бергамини 9 сентября в 3.00 покинули Специю и направились на юг вдоль западного побережья Корсики. Это соединение должно было сдать на Мальте, но из-за возникшей путаницы итальянский адмирал вместо этого решил идти в Маддалену на Сардинии, и во второй половине дня флот повернул на запад. Потом он вернулся на предписанный курс, когда узнал, что Сардиния захвачена немцами, как и все итальянские порты. Но эта ошибка привела к потере времени, которая оказалась роковой.

Немецкая реакция на «трусливое бегство» Италии оказалась энергичной и безжалостной. Новое бомбардировочное соединение, оснащенное управляемыми бомбами FX-1400, базировалось в южной Франции недалеко от Марселя. Оно было послано в погоню за итальянским флотом. Его корабли пока еще не вошли в зону истребительного прикрытия союзников и, что гораздо хуже, приняли приближающиеся бомбардировщики за это самое прикрытие. Поэтому корабли не открывали огня и не выполняли маневров уклонения, пока не стало слишком поздно. Бомбардировщики подошли на большой высоте и сбросили свои снаряды. Две бомбы попали в «Рому», одна из них разворотила носовую топливную цистерну. Начался пожар, который быстро охватил носовые отсеки под мостиком и артиллерийскими башнями. Корабль получил крен на левый борт, потом вспыхнули погреба, линкор взорвался и затонул. Потери оказались чудовищными, погибли 1523 человека, в том числе адмирал Бергамини.



Линкор «Италия» тоже получил попадание этим ужасным снарядом, но выдержал. Крейсер и несколько эсминцев остались, чтобы подобрать остатки команды «Ромы», а остальные корабли направились на встречу с кораблями Соединения Н.

Когда появилась бомба FX-1400, выяснилось, что Люфтваффе создали первое после авиаторпеды действительно эффективное авиационное оружие против линкора. Оно было эффективным потому, что самолет мог оставаться на большой высоте, что делало его неуязвимым для зенитного огня. Оператор управлял бомбой, повторяя любые маневры корабля, кроме самых крутых поворотов. Впрочем, от этих бомб мог увернуться только юркий эсминец, линкору это было не под силу. Важно было и то, что бомба попадала в цель на скорости около 400 миль/час, что позволяло ей пробивать самые толстые броневые палубы, если угол падения был близок к прямому. Это оружие наконец склонило чашу весов на сторону бомбардировщика в его затянувшемся споре с линкором [\[199\]](#).

Интересно отметить, что если немцы напрягали изобретательность, чтобы создать такое мощное оружие, которое сумело бы нанести тяжелые повреждения любому кораблю, то Королевские ВВС упрямо шли консервативным путем, создавая все более и более тяжелые обычные бомбы. В конце концов они создали бомбу, достаточно тяжелую, чтобы потопить линейный корабль, если только удастся в него попасть. То есть, было желательно, чтобы он оставался неподвижным.

Единственный недостаток управляемых бомб заключался в том, что самолет-носитель некоторое время должен был лететь строго по прямой, что делало его крайне уязвимым для авианосных истребителей, если только они успеют набрать высоту. Если самолет-носитель начинал маневрировать, бомба проходила мимо цели.

Остатки итальянского флота были встречены «Уорспайтом» и «Вэлиантом» на следующее утро. Стефен Роскилл описывает волнующее зрелище:

«В анналах военной истории хранится очень мало столь драматических событий, как капитуляция вражеского флота. Для победителей это кульминация

целой цепи событий, демонстрирующих использование морской мощи. Это исполнение самых заветных мечтаний и достижение величайшей цели. Для побежденных это означает крах всяких надежд. Это последнее и необратимое признание поражения на море. Для британской нации, особенно для Королевского Флота, значение драмы 10 сентября 1943 года подчеркивалось тем, что итальянский флот был встречен нашими силами в тех самых водах, за контроль над которыми во многих войнах, а не только в период с 1940 по 1943 год, разворачивалась ожесточенная борьба. Более того, имелось еще одно замечательное совпадение, которое связывало это событие с капитуляцией немецкого флота после войны 1914–18 годов. „Уорспайт“ и „Вэлиант“ присутствовали на месте действия, когда 21 ноября 1918 года кайзеровский флот шел через Северное море в плен. Вряд ли во всей истории войны на море можно найти второй такой случай, когда один и тот же корабль присутствует при двух подобных событиях, разделенных четвертью столетия».

Значимость события подчеркивало появление адмирала Каннингхэма, под командованием которого эти корабли столько раз обращали в бегство противника. Он сам вышел на эсминце, чтобы присутствовать при этом историческом событии. Каннингхэм сигналом выразил удовольствие «Уорспайту», когда увидел линкор во главе колонны кораблей побежденного противника, ведущий их на Мальту. На следующий день Каннингхэм отправил в Лондон историческое донесение: «Рад сообщить Их Лордствам, что итальянский флот сейчас стоит на якоре под пушками крепости Мальта».

9 сентября вице-адмирал Пауэр поднял флаг на линкоре «Хоу» и вместе с «Кингом Георгом V» и легкими силами направился в бывшую главную базу вражеского флота Таранто. Этим был предотвращен захват города немцами, и союзники получили важнейший порт, обладание которым во многом облегчило ведение сухопутной кампании в Италии. По пути они разминулись со старыми линкорами «Андреа Дориа» и «Кайо Дуилио», следующими на Мальту для капитуляции. Последний

исправный линкор итальянского флота «Джулио Чезаре» неожиданно продемонстрировал незаурядную силу духа и сумел вырваться из контролируемой немцами военно-морской базы Пола, расположенной в северной Адриатике. Он прибыл на Мальту 4 дня спустя, встретившись по дороге с «Уорспайтом».

Так со Средиземного моря исчез еще один великий флот, и была закрыта очередная страница истории <sup>[200]</sup>.

В гавани Ла-Валетты началась настоящая давка, потому что там стояло слишком много кораблей. В результате «Хоу» и «Кинг Георг V» отправились в Александрию, сопровождая «Италию» и «Витторио Венето», 4 крейсера и 4 эсминец. Переход был совершен 14–17 сентября. В тот же день адмирал Каннингхэм получил радиogramму от вице-адмирала Хьюитта, находящегося возле плацдарма Салерно, в которой говорилось, что для обстрела вражеских позиций совершенно обязательно прибытие тяжелых кораблей. Немцы энергично контратаковали, и какое-то время казалось, что они могут опрокинуть союзников в море. Вот так, несмотря на уход со сцены итальянского линейного флота, для британских линкоров снова нашлась работа. Каннингхэм отреагировал как всегда оперативно. Он немедленно направил к Салерно «Уорспайт» и «Вэлиант», а также сообщил Хьюитту, что в Аугусте стоят «Нельсон» и «Родней», готовые прийти на помощь, если это потребуется.

15 сентября в 17.00 первая пара линкоров прибыла к плацдарму и открыла огонь с дистанции 21800 ярдов. Воздействие стрельбы «Уорспайта» проявилось немедленно. Американские солдаты отмечали исключительную меткость огня линкора. Он выпустил 65 снарядов калибра 381 мм, из которых 35 поразили цель, а 8 из них легли в круге диаметром 100 ярдов!

К началу ночи опасное наступление противника было надежно остановлено. Немцы бросили большие силы авиации, чтобы устранить эту внезапно возникшую угрозу, и мощные воздушные атаки продолжались весь вечер. На следующий день «Уорспайт» и «Вэлиант» возобновили обстрел с тем же эффектом. С наступлением темноты линкоры отходили дальше в море, но днем их тяжелые снаряды крушили оборону немцев. Впрочем, Стефен Роскилл смотрит на это более скептически.

«Сейчас кажется неправильным придавать слишком большое значение обстрелам с линкоров 15 и 16 сентября».

Впрочем, после войны можно испытывать сомнения, а в те дни все смотрелось иначе. Во всяком случае, немецкое командование держится прямо противоположного мнения. Вице-адмирал Руге констатирует:

«Яростные немецкие контратаки захлебнулись под сосредоточенным огнем четырех (sic!) линкоров».

Чтобы попытаться устранить эту угрозу, Люфтваффе снова пустили в дело самолеты KG. 100, и это принесло плоды немедленно.

В 13.00 «Уорспайт» открыл огонь в третий раз и уже выпустил 32 снаряда по сосредоточениям войск и складам боеприпасов, стреляя, как обычно, исключительно метко. В 14.00 он прекратил стрельбу и уже приготовился уходить, как появились 12 истребителей-бомбардировщиков FW-190, выполнивших атаку на бреющем полете от солнца. Хотя они не добились попадания, но сумели оттянуть на себя внимание артиллеристов и огонь зениток. В это время бомбардировщики майора Йопе беспрепятственно подкрались к флоту на большой высоте.

Лишь в 14.30 англичане заметили 2 управляемые бомбы, которые уже были на высоте 3000 футов, хотя бомбардировщики сбросили их с 20000 футов. Дальнейшее описывает капитан 1 ранга Паркер:

«Три бомбы появились прямо над головой, подобно трем грибам белого цвета. Они падали вертикально и неслись на корабль с огромной скоростью. С момента обнаружения до удара прошло не более 10 секунд. Корабль в это время шел со скоростью 10 узлов, и множество других кораблей вокруг сделали невозможным маневр уклонения. Впрочем, он ничего не дал бы. Одна бомба попала прямо в корабль и прошла в котельное отделение № 4, где и взорвалась. Вторая бомба упала рядом с правым бортом в районе миделя и взорвалась под водой. Сначала казалось, что она

пройдет примерно в 400 ярдах, но две трети пути она падала по кривой в направлении на корабль. Третья бомба тоже упала по правому борту, но ближе к корме».

Ветеран получил страшнейшие повреждения. Какое-то время казалось, что они будут роковыми. Попавшая в линкор бомба пробила 6 палуб общей толщиной около 170 мм и прошла сквозь двойное дно перед тем как взорваться.

Если не считать одного дизель-генератора, корабль полностью лишился электроэнергии. Главный калибр не действовал, отказал радар. Через огромную дыру в правом борту линкор принял около 5000 тонн воды, вследствие чего резко увеличилась осадка.

Команда предпринимала отчаянные усилия, чтобы спасти «Уорспайт». В 16.45 из Салерно пришел большой американский буксир, к которому потом присоединились еще два. Общими усилиями они потащили поврежденный корабль к Мессинскому проливу со скоростью 4 узла, тогда как к плацдарму он примчался на 23 узлах. Крейсер ПВО «Дели» держался рядом на случай, если немецкие бомбардировщики вернутся. Линкор окружила плотная завеса эсминцев. После наступления темноты Люфтваффе действительно попытались добить его, но, к счастью, вместо «Уорспайта» натолкнулись на «Вэлиант». Он сумел хорошо постоять за себя, оставшись невредим. С «Уорспайта», шедшего неподалеку, «Вэлиант» в темноте казался «извергающимся вулканом».

Попытки крейсера «Юриалес» взять линкор на буксир провалились, и за работу снова пришлось браться буксирам. Они тащили «Уорспайт» впятером, но течение в проливе было настолько сильным, что большинство тросов лопнуло, и «Уорспайт» понесло дальше бортом вперед. После совершенно кошмарной ночи 19 сентября в 8.00 он прибыл на Мальту. Адмирал Каннингхэм поднялся на борт, чтобы осмотреть повреждения, когда 8 ноября «Уорспайт» с помощью 4 буксиров добрался до Гибралтара. «Я спустился в сухой док и увидел два огромных коффердама, пристыкованных к днищу. И тогда я подумал, что ему потребуется долгий ремонт, прежде чем он снова сможет сражаться», — написал Каннингхэм позднее.

Однако линкор этого ремонта не получил. Две его 381-мм башни полностью вышли из строя, и ремонтные возможности Гибралтара просто не позволяли исправить все повреждения. 28 декабря «Уорспайт» покинул док. Только в марте 1944 года он отправился в Англию в составе большого конвоя. Заглянув в Клайд, линкор двинулся далее на север и 16 марта бросил якорь в Розайте. Но даже здесь ему сумели привести в порядок только одну башню, и до конца службы линкор имел лишь 6 тяжелых орудий. К апрелю его привели в относительный порядок, и 2 мая «Уорспайт» прибыл в Скапа Флоу.

Тем временем большинство его товарищей тоже вернулись домой. Впервые за много лет на Средиземном море не осталось ни одного линкора Королевского Флота. Но эта передислокация была проведена после того, как кризис у Салерно разрешился. Так как отпала необходимость следить за итальянским флотом, современные корабли вернулись в Скапа Флоу, чтобы окончательно разделаться с германским флотом и подготовиться к отправке на Дальний Восток. Уцелевшие старые линкоры предполагалось использовать при высадке в северной Франции, а также для воссоздания Ост-Индского флота в Индийском океане, потому что планировалось начать наступления с целью вернуть захваченные японцами Бирму и Малайю.

«Кинг Георг V» и «Хоу» 1 октября покинули Александрию вместе со всеми стоявшими там эсминцами и отправились в Англию. По прибытию «Хоу» был немедленно поставлен на ремонт, так как готовилась его отправка на восток.

«Нельсон» и «Родней» находились на Мальте, когда адмирал Каннингхэм снова поднял флаг на первом, чтобы присутствовать на церемонии капитуляции Италии. Она была подписана на борту «Нельсона» в полдень 28 сентября в присутствии Эйзенхауэра, его начальника штаба Бедалла Смита, Александра, Теддера, Каннингхэма (британских главнокомандующих на Средиземноморском театре), губернатора Мальты лорда Горта. Так была отмечена роль, которую сыграл этот остров в разгроме Италии.

Маршал Бадольо со своими адъютантами прибыл на итальянском крейсере, и на борту «Нельсона» его встретил почетный караул морской пехоты. Команда линкора была построена по большому сбору. Заранее согласованные

документы уже лежали на столе в адмиральской каюте. Это был исторический день<sup>[201]</sup>.

После стоянки в Аугусте оба линкора вернулись в Англию и возобновили боевую подготовку, одновременно проводя мелкий ремонт. Вскоре к ним присоединился «Вэлиант», который в октябре вернулся из Ост-Индии. Тем временем в июле «Куин Элизабет» закончил ремонт в Соединенных Штатах и вскоре после этого присоединился к Флоту Метрополии. В сентябре Уинстон Черчилль использовал «Ринаун» в качестве лайнера, чтобы вернуться домой с Квебекской конференции. 12 сентября премьер-министр прибыл на борт линейного крейсера вместе со смертельно больным адмиралом Паундом, который уже подал заявление об отставке.

Черчилль позднее вспоминал:

«Было большим облегчением оказаться на „Ринауне“. Великолепный корабль стоял у пирса. Адмирал Паунд уже находился на борту, прибыв прямо из Вашингтона. Он держался прямо, как всегда, и никто из видевших его даже не заподозрил, что он болен».

Адмирал скончался в день Трафальгарской битвы, 21 октября 1943 года.

Как только «Ринаун» был готов отправиться в Индийский океан, его выход снова задержали. По пути через Средиземное море он должен был доставить на Каирскую конференцию Черчилля и Каннингхэма. Высокие путешественники прибыли на борт «Ринауна» 12 ноября в Плимуте и направились в Александрию с заходами в Алжир и на Мальту. Несмотря на свой возраст («великолепный корабль», как назвал его премьер-министр, был ровесником «плавучих гробов типа „R“»), «Ринаун» продемонстрировал, что не утратил своей резвости. В данный момент он был самым быстроходным из линкоров Королевского Флота и оставался таковым до конца войны.

Командир одного из эсминцев сопровождения вспоминал:

«С запада налетел самый настоящий шторм, когда в сумерках мы прошли выходные буи. Прежде чем мы

достигли Эддистоуна, нам приказали держать скорость 20 узлов, затем она была увеличена до 27 узлов, и мы повернули форштевни в открытый океан. Нам на эсминцах было совсем не сладко каждый раз, когда мы врезались в очередной вал».

Адмирал Каннингхэм смотрел на это иначе.

«Я был рад снова попасть на корабль, пусть даже в качестве пассажира. Погода в Бискайском заливе была несколько свежей, и наши эсминцы испытывали трудности, пытаясь удержаться в строю. Это было мое первое путешествие на „Ринауне“, и меня привела в восторг его способность держать скорость, несмотря на погоду».

Во время путешествия адмирал Каннингхэм воспользовался случаем обсудить с премьер-министром вопросы использования флота на Тихом океане. Все давно и твердо знали, что Черчилль этого желает, но адмирал с удивлением обнаружил, что премьер-министр совершенно забыл о предложенном ему некоторое время назад плане и вообще передумал.

«Он отказался посылать флот на восток, исключая Ост-Индию. Он требовал убедительных доводов».

К этому времени от флота Сомервилла остались только рожки да ножки. Единственным линкором был «Рэмиллис», который планировалось отправить в Англию и списать. «Ринаун» стал долгожданным подкреплением.

Адмиралу пообещали вскоре прислать еще несколько линкоров: «Куин Элизабет», «Вэлиант» и французский «Ришелье». «Ришелье» после ремонта в Соединенных Штатах сейчас проходил подготовку в Скапа Флоу. 27 января «Ринаун» прибыл на Цейлон под флагом вице-адмирала Пауэра. Не приходится сомневаться, что Сомервилл был рад снова увидеть свой бывший флагман.

Осенью и зимой 1943 года положение в Арктике изменилось радикальным образом. Произошли такие события,



которые позволили в 1944 году воссоздать флот на востоке, поэтому давайте обратимся к ним.

\* \* \*

Задержка отправки арктических конвоев на время расстроила планы немцев снова использовать свои тяжелые корабли. Поэтому перед РВМ возникла задача: как-то занять бездельничающие экипажи, пока подвернется удобный случай. Посмотрев вокруг, немцы обнаружили метеорологические станции союзников, которые были построены на промерзших пустынных берегах Шпицбергена примерно в 450 милях от базы в Альтен-фьорде. Информация, передаваемая оттуда, приносила огромную пользу Королевскому Флоту во время проводки конвоев, особенно в Россию. Немцы до 1942 года имели такие же станции.

Поэтому 9 сентября 1943 года мощная германская эскадра, в которую входили «Тирпиц», «Шарнхорст» и 10 эсминцев, появилась перед островом. Она открыла огонь по «береговой обороне», состоящей из двух 76-мм орудий, установленных в Баренцбурге.

Один из историков прокомментировал это событие так: «Это была последняя германская эскадра, вышедшая в море. Если же говорить образно, то немцы отправили 12 мужиков, чтобы сделать работу одного ребенка».

Обстрел вели «Тирпиц» и «Шарнхорст», обрушив на берег огонь 8-381-мм и 9-280-мм орудий. Причем это был первый и единственный случай, когда главный калибр «Тирпица» стрелял не по самолетам. Одного залпа «Шарнхорста» хватило, чтобы обратить в пыль норвежскую батарею. Пара бофорсов успела выпустить по своим грозным противникам около 150 снарядов, после чего артиллеристы бросили орудия.

Немецкий флот методично обстреливал все, что только замечал. На берег были отправлены десантные партии, которые уничтожили то, что еще уцелело, и вернулись на корабли, прихватив с собой около дюжины пленных. Грандиозная операция завершилась около 11.00. Уцелевшие норвежцы похоронили шестерых погибших и отремонтировали радиостанцию. Они были уверены, что Королевский Флот не

бросит их, и действительно, в конце осени корабли Флота Метрополии под прикрытием «Энсона» доставили на остров снабжение, которое позволило метеостанции благополучно проработать всю зиму.

А в Альтен-фьорде эта вылазка привела к спорам между командами линкоров.

«Начался жаркий спор между экипажами „Шарнхорста“ и „Тирпица“ относительно распределения Железных Крестов 2 класса. Матросы „Шарнхорста“ утверждали, что имеют на своем счету рейды в Атлантику, Норвежскую кампанию и операцию „Церберус“, поэтому безоглядная раздача Железных Крестов за такое нестоящее дело, как вылазка к Шпицбергену, является просто оскорбительной».

А тем временем англичане начали готовить несколько специальных операций. После успешных атак итальянских человекоуправляемых торпед в 1941–42 годах на Средиземном море англичане использовали захваченный итальянский снаряд, чтобы создать свою копию, которая была названа чериотой. Это была самая обычная 533-мм торпеда, оснащенная электромотором. Она могла развивать скорость 3 узла в течение 3 часов. Ею управлял экипаж из 2 человек. В случае успеха боевые пловцы могли установить под корпусом вражеского корабля боеголовку с зарядом в 600 фунтов.

Первая попытка использовать это оружие против стоящих в Альтен-фьорде кораблей была предпринята в октябре. В качестве носителя чериотов использовался норвежский рыболовный траулер «Артур». Хотя ему практически удалось проникнуть внутрь базы, операция провалилась, потому что чериоты были потеряны по пути к цели. В это время сетевые заграждения в Каа-фьорде были ненадежными, и проникнуть внутрь не представляло особой сложности. 1 ноября 1942 года «Артур» был затоплен, но часть команды попала в плен. Немцы нашли обломки чериотов, и заграждения были усилены.

В Скапа Флот Метрополии был ослаблен уходом 2 американских линкоров на Тихий океан, а также тем, что «Кинг Георг V» и «Хоу» до октября находились на Средиземном море. Однако проводка русских конвоев еще не возобновилась,

поэтому положение можно было считать удовлетворительным. Потом была предпринята новая попытка вывести из строя германские линкоры, на сей раз с использованием сверхмалых подводных лодок, или миджетов, они же «суда-Икс». Эти суденышки имели длину чуть более 50 футов, экипаж состоял из 4 человек. Несмотря на свои крошечные размеры, они являлись самыми настоящими подводными лодками. Вот только оружием миджетам служили 2 сбрасываемых подрывных заряда весом около тонны каждый. Они устанавливались по бортам миджета и имели взрыватели с часовым механизмом, рассчитанным на 36 часов.

Первый из миджетов был построен в марте 1942 года. После 18 месяцев испытаний и тренировок группа из 6 лодок была подготовлена к операции. Главные заслуги в этом деле опять принадлежат Черчиллю и его знаменитым памятным запискам.

Одна из них, направленная в феврале 1943 года Объединенному комитету начальников штабов, спрашивает: «Подготовили ли вы планы какой-нибудь операции против „Тирпица“?» Они не подготовили. Лишь в сентябре миджеты могли считаться боеспособными. Ночью 11/12 сентября 6 больших подводных лодок покинули Лох Кэйрнбон, ведя на буксире 6 миджетов. Они прошли между Фарерскими и Шетландскими островами и направились на север, борясь с усиливающимся штормом<sup>[202]</sup>.

По плану лодки-буксировщики отпускали миджеты в нескольких милях от плотных минных заграждений, прикрывающих вход в Альтен-фьорд севернее и южнее острова Сорёй. Миджеты должны были 21 сентября в подводном положении добраться до входа в фьорд. Атака была назначена на рассвете 22 сентября. Лодкам-буксировщикам следовало дожидаться возвращения миджетов после атаки.

Для X-5, X-6 и X-7 в качестве цели был выделен «Тирпиц», X-9 и X-10 — «Шарнхорст», X-8 — «Лютцов». Первые два стояли в Каа-фьорде, а третий — в находящемся неподалеку Ланге-фьорде. Однако X-9 был потерян по дороге, а X-8 из-за неисправностей пришлось затопить еще до прибытия к исходной позиции. Там боевые экипажи сменили перегонные<sup>[203]</sup>.

Атака была проведена исключительно отважно, но ее чуть не сорвали многочисленные неприятности. Вероятно, Х-5 поставила свои заряды под «Тирпицем», но потом пропала без следа. Поиски, продолжающиеся до сегодняшнего дня, не принесли никаких результатов. Немцы заявили, что в 8.43 уничтожили за пределами сетевого заграждения один миджет артиллерийским огнем. На Х-10 вышел из строя перископ, затем отказал компас, и миджет был вынужден вернуться, так и не добравшись до цели. Впрочем, в тот день «Шарнхорст» все равно отсутствовал на стоянке.

Х-7 провел Х-6 в Каа-фьорд рано утром 22 сентября. Х-6 в 7.07 случайно выскочил на поверхность и был замечен с палубы «Тирпица». Немцы обстреляли миджет из винтовок и начали сбрасывать в воду ручные гранаты, однако экипаж все-таки подошел к линкору вплотную и сбросил заряды. После этого подводники затопили миджет, и все четверо были подняты на борт «Тирпица», точно так же, как итальянцы в Александрии 2 года назад.

Зенитчики «Тирпица» разбежались по боевым постам, бесчисленные водонепроницаемые двери были задраены. А в 7.40 страхи немцев вспыхнули с новой силой, потому что Х-7, который запутался в сетях, тоже вылетел на поверхность. «Тирпиц» уже начал разводить пары, чтобы покинуть стоянку, как вдруг кто-то заметил еще одну подводную лодку. Выход был тут же отменен, проход в сетевом заграждении немедленно закрыли. Вместо этого линкор начал выбирать якорные цепи, чтобы отползти от того места, где могли быть поставлены заряды Х-6.

Это спасло линкор от части повреждений, но не от всех, потому что Х-7 все-таки прорвался внутрь заграждений и сбросил заряды прямо под килем гиганта. После этого миджет попытался уйти, но опять запутался в сетях в опасной близости от «Тирпица». Взрывы прогремели в 8.12, и в результате Х-7 потерял управление. Миджет выскочил на поверхность, экипаж оставил его и затопил. К несчастью, 2 человека из экипажа Х-7 погибли.

Взрыв двух зарядов под днищем «Тирпица» был просто ужасен. Один из английских офицеров, в это время находившийся на борту линкора, вспоминает:

«Затем я снова повернулся к часовому, и — бах! Мои колени подломились, так как взрыв буквально выкинул корабль из воды. Все лампы разлетелись, и в отсеке воцарился мрак. Огнетушители начали поливать нас пеной. Я схватил часового и вытолкнул сквозь дверь наружу, на солнечный свет. Все переменялось в считанные мгновения.

Корабль начал быстро крениться на левый борт. Пар бил из разорванных трубопроводов. Нефть вытекала из развороченного корпуса, покрывая толстым слоем воду в фьорде. Стрекотанье зенитных автоматов перекрывал треск беспорядочно палящих 150-мм орудий. Это просто невозможно представить. Настоящий хаос».

Все 4 заряда, поставленные 2 миджетами, взорвались. «Тирпиц» успел немного передвинуться, поэтому взрыв трех зарядов не оказал максимального воздействия. Но четвертый взорвался прямо под машинными отделениями, и большинство повреждений причинил именно он. Все 3 главные турбины вышли из строя, и «Тирпиц» оказался прикованным к месту. Немцы определили, что восстановить мореходность удастся только после 6 месяцев ремонта. Лишь в апреле 1944 года «Тирпиц» снова сможет выйти в море как боеспособная единица. Это был потрясающий удар, нанесенный ничтожными силами. Лейтенанты Камерон и Плейс вполне заслужили свои Кресты Виктории.

Адмирал Фрезер считал, что повреждения «Тирпица» сразу изменили стратегическую обстановку в Арктике, и потому можно возобновить проводку русских конвоев. То, что «Шарнхорст» и «Лютцов» остались невредимы, означало, что следует организовать надежное прикрытие конвоев для отражения возможного нападения. Но даже эта угроза еще до конца месяца уполовинилась, потому что «Лютцов» из-за проблем с дизелями отправился в Германию на ремонт. Хотя Адмиралтейство заранее узнало о его выходе, карманный линкор 23 сентября вышел в море из Альтен-фьорда, сумел обмануть самолеты-разведчики и благополучно проделал первый отрезок пути — до Нарвика.

27 сентября он отправился дальше, и снова англичане об этом узнали. Однако полная неразбериха, живо напомнившая события февраля 1942 года, привела к тому, что в наличии оказались всего 6 торпедоносцев «Авенджер» из 832-й эскадрильи «Викториеса». Они базировались в Самборо на Шетландских островах. Но даже эти самолеты были подняты слишком поздно и не успели перехватить «Лютцов». Они прилетели к побережью Норвегии и начали поиск в северном направлении, тогда как «Лютцов» уже был далеко на юге. К 1 октября он оказался в безопасных водах Балтики. В очередной раз было затеяно расследование, и в очередной раз было решено увеличить силы Берегового Командования. Было указано, что совершенно необходимо наладить взаимодействие между различными ветвями Королевских ВВС — Истребительным, Бомбардировочным и Береговым командованиями, а также Воздушными Силами Флота. Тем не менее, Стефен Роскилл задает вполне уместный вопрос: «Как могло случиться, что после 4 лет войны немецкий карманный линкор сумел пройти от Вест-фьорда до Балтики без всяких помех?»

Действительно: как?! Судя по всему, в Англии совершенно ничего не изменилось, и мнение Гитлера, высказанное в начале 1942 года, оказалось совершенно верным и 18 месяцев спустя после того, как знаменитый прорыв через Ла-Манш глубоко потряс всю нацию. Этот эпизод истории обходят молчанием, потому что в очередной раз рассеялись мифы о всемогущем торпедоносце и беспомощном линкоре!<sup>[204]</sup>

Слегка сглаживал впечатление от этого унижительного балагана тот факт, что из всех германских тяжелых кораблей теперь на севере остался один «Шарнхорст». Несмотря на это, командование немецкого флота было полно решимости использовать его против русских конвоев. Отчасти это объяснялось тяжелой обстановкой, сложившейся на Восточном фронте после провала немецкого наступления под Курском с понесенными при этом тяжелыми потерями. Советские армии начали стремительно приближаться к цивилизованным странам Восточной Европы. Следовало сделать хоть что-то, чтобы замедлить их продвижение. Если бы удалось уничтожить союзный конвой с танками и самолетами, это было бы равносильно крупной победе на суше.

Немецкое командование на севере намеревалось действовать агрессивно, как только представится удобный случай. Это точку зрения Кумметц совершенно четко изложил Деницу, а тот доложил Гитлеру. В действительности RBM еще в марте 1943 года ясно поняло, что атаки конвоев с военными грузами, следующими в Советский Союз, являются главной задачей кораблей, находящихся на севере Норвегии. «Эта задача получает приоритет над второстепенными вопросами обороны Норвегии», — было написано в одном из документов.

Но не так думал Адольф Гитлер. Он был слишком озабочен неудачами на Восточном фронте и крахом южного союзника, поэтому ограничился язвительным замечанием, что из попытки тяжелых кораблей дать бой Флоту Метрополии ничего хорошего не выйдет. Если не считать этого момента, в остальном он был совершенно доволен действиями нового командующего флотом. Послевоенные немецкие историки хором обвиняют Гитлера во множестве поражений, которые потерпели германские вооруженные силы. Адмирал Дениц категорически возражал против этого в том, что касалось действий флота после 1943 года.

«Гитлер никогда не пытался вмешиваться в морские дела. Судя по всему, он был совершенно убежден, что я делаю все возможное, и что он может на меня положиться. Когда другие важные персоны приходили к нему с какими-то предложениями или нападка на флот, он обычно отвечал: „Гросс-адмирал сделает все, что необходимо“».

Поэтому, когда возобновилась проводка русских конвоев, и 1 ноября в Англию отправился RA-54A, а 15 ноября в Россию — JW-54A, немцы извлекли на белый свет свои планы. На ремонт в Германию были возвращены не только тяжелые корабли, но и часть эсминцев. Из двух флотилий, имевшихся ранее на севере, сейчас остались только 5 эсминцев 4-й флотилии. Адмирал Кумметц тоже находился в Германии в отпуске по болезни. Его место временно занял контр-адмирал Бей. Он ранее командовал эсминцами, поэтому не удивительно, что любая атака ему виделась, прежде всего, как операция эсминцев. Лишь в случае необходимости «Шарнхорст» должен был

прийти на помощь легким силам. Однако RBM считало, что операция будет иметь больше шансов на успех, если на борьбу с легкими кораблями сопровождения будут брошены значительно превосходящие силы. До сих пор немецкие эсминцы проявляли себя не с лучшей стороны. Их действия отличались еще большими колебаниями и нерешительностью, чем действия тяжелых кораблей<sup>[205]</sup>. В результате было решено, что 4-я флотилия превратится в разведывательное соединение для «Шарнхорста» вместо каких-то самостоятельных действий. На эсминцы также возлагалась задача прикрывать линкор, как обычно. При этом следует учесть, что опыт Бея в организации операций тяжелых кораблей был довольно ограниченным.

Следующим препятствием стала организация взаимодействия с Люфтваффе. Почти все подразделения бомбардировщиков и торпедоносцев, действовавшие на севере в 1942 году, были зимой переброшены оттуда сначала в Россию, а потом на Средиземное море. В ходе боев на этих театрах они понесли тяжелейшие потери. Поэтому не могло идти речи о том, чтобы восстановить силы 5-го Воздушного Флота для поддержки операций Кригсмарине. Однако, как всегда, оставался вопрос разведки. Для успеха операции требовалось как можно раньше обнаружить конвой, сообщить его состав, курс и скорость, а также положение соединений прикрытия из состава Флота Метрополии. Геринг протестовал, утверждая, что оставшиеся на севере самолеты физически не в состоянии выполнить эти задачи. Однако после разговора с командующим силами Люфтваффе в Норвегии он изменил свое мнение и с неохотой дал разрешение на ведение воздушной разведки. Но это было не последнее препятствие на пути «Шарнхорста».

Тем временем конвои продолжали идти в Россию, и, как обычно, от подобных атак их должны были защищать корабли Флота Метрополии. Напомним, что еще в июне 1942 года маршал авиации Теддер заявил, что при Матапане год назад линкор выпустил свою последнюю стрелу, и теперь его обязанности при защите конвоев должен взять на себя тяжелый бомбардировщик. Прошло много времени, но требования прислать линкор продолжали раздаваться со всех сторон и стали еще чаще и настойчивей. Зато Королевские ВВС



по-прежнему не могли похвастаться ни одним крупным кораблем, потопленным в море, впрочем, на якорю тоже. После войны историки начали твердить, что британские линкоры были совершенно беспомощны без поддержки авианосцев, которые вели поиск противника, обеспечивали воздушное прикрытие, наносили первые удары. Линкору такие «специалисты» отводили малопочтенную роль: наносить последний удар, когда уже все решено. Однако зимой 1943–44 годов именно авианосцы показали себя совершенно беспомощными, как и береговые самолеты. Только британские линкоры обеспечили необходимое прикрытие транспортам, на которых находились сотни танков и самолетов, тысячи тонн топлива, боеприпасов и других грузов, которые были жизненно необходимы для важнейшего Восточного фронта.

Два конвоя, которые вышли в ноябре, прикрывал вице-адмирал Мур на «Энсоне». Оба они благополучно дошли до цели, не понеся при этом вообще никаких потерь. JW-55A покинул Лох-Ю 12 декабря 1943 года. Он также не понес потерь, хотя по дороге был обнаружен самолетами Люфтваффе. Адмирал Фрезер получил информацию, что немцы готовятся вывести флот в море, поэтому он совершил новый, необычный и смелый шаг. Фрезер лично отправился в Кольский залив на «Дьюк оф Йорке». Впервые за всю войну британский линкор прибыл в советские воды. Там он встретился с адмиралом Головкин, командующим Северным флотом, состоявшим из полудюжины эсминцев и двух десятков подводных лодок. Они помогали конвоям пройти последние несколько миль перед советскими портами. После этого Фрезер вернулся в Исландию.

20 декабря в море из Лох-Ю вышел четвертый конвой нового цикла — JW-55B. Обратный конвой RA-55A покинул Кольский залив 23 декабря. Оба конвоя прикрывала крейсерская эскадра вице-адмирала Барнетта, состоящая из тяжелого крейсера «Норфолк» и легких крейсеров «Белфаст» и «Шеффилд». Адмирал Фрезер вышел из Исландии, имея с собой «Дьюк оф Йорк», легкий крейсер «Ямайка» и 4 эсминца.

22 декабря идущий на восток конвой был замечен Люфтваффе. Однако немецкие летчики по-своему истолковали увиденное. Они заявили, что обнаружили около 40 войсковых транспортов с мощным прикрытием. Немедленно была

объявлена тревога, так как это сочли доказательством, что началось долгожданное вторжение союзников в Норвегию. Однако потом выяснилось, что это была обычная ошибка разведчиков, и на самом деле обнаружен очередной русский конвой. Такая плохая работа авиаразведки была дурным предзнаменованием, ведь успех вылазки «Шарнхорста» зависел как раз от точных и своевременных донесений самолетов. И действительно, именно ошибки авиаразведки привели к трагической развязке.

Группа немецких подводных лодок заняла позицию к западу от острова Медвежий, чтобы перехватить конвой. Операция «Остфронт» началась. На помощь самолету, обнаружившему конвой, были направлены другие. В это время Фрезер продолжал идти на сближение с конвоем, держа скорость 19 узлов, так как он из данных «Ультры» точно знал о намерениях немцев. Хотя они заметили «Дьюк оф Йорк» и сообщили об этом, представитель Люфтваффе передал далее извещение, что замечены 5 английских кораблей. Он не упомянул о наличии в составе эскадры тяжелого корабля, потому что полагал, что следует информировать командование о достоверных фактах, а не о предположениях пилотов!

Результат оказался для немцев трагичным. Как вспоминал адмирал Дениц:

«Наша разведка не обнаружила присутствия английских тяжелых кораблей, хотя это, разумеется, не означало, что они не вышли в море. Но даже если это было так, они должны были находиться далеко от конвоя. Поэтому, на первый взгляд, у „Шарнхорста“ имелись все шансы провести стремительную и успешную атаку».

Поэтому в рождественский праздник в 14.12 RBM приказало «Шарнхорсту» и 4-й флотилии эсминцев атаковать конвой.

Дениц сформулировал приказ в своей обычной манере:

1. Противник пытается помешать героическим усилиям наших армий на востоке, посылая русским конвои с оружием и продовольствием. Мы должны помочь нашим товарищам.

2. «Шарнхорст» и эсминцы атакуют конвой.

3. Операцию следует прекратить, когда вы сочтете это необходимым. Ее следует прекратить при появлении мощных вражеских сил.

Даже теперь появление «мощных вражеских сил» давало Бею предлог удрать. Это разрешение могло оказаться очень полезным, так как Фрезер приближался. Конвой получил приказ временно повернуть назад. Барнетт должен был поддерживать контакт с противником, пока не подойдет «Дьюк оф Йорк». Бей продолжал сомневаться в разумности использования «Шарнхорста», а не 5 эсминцев. Он опасался, что тяжелые орудия «Шарнхорста» будут не слишком полезны в такую погоду, которая была обычной для этого времени года.

«Командующий флотом предупредил, что в это время на 73 градусе СШ светлое время суток исключительно коротко: с 11.22 до 12.07. Поэтому огневую мощь „Шарнхорста“ не удастся использовать эффективно. Более чем сомнительно, что за такой короткий период он сумеет прорвать охранение и уничтожить конвой, если сам не будет рисковать попасть под вражеские торпеды».

Но, несмотря на все эти опасения, 25 декабря в 19.00 Боевая Группа вышла в море, на 2 часа позднее, чем предполагалось.

Тем временем погода ухудшилась и сорвала все попытки Люфтваффе вести разведку. Однако к 9.00 конвой был обнаружен подводными лодками, которые наладили слежение и навели «Шарнхорст» на него. Несмотря на то, что адмирал Фрезер нарушил радиомолчание, чтобы проинформировать командиров о своих намерениях, немцы все еще не имели достоверных сведений, что «Дьюк оф Йорк» находится в море.

Большие корабли шли, разрезая штормовые волны, к месту встречи. Эсминцы, сопровождающие «Шарнхорст», вскоре начали испытывать затруднения, и командир флотилии сообщил, что вряд ли сумеет удержаться за линкором. В очередной раз подтвердилась старая истина — в плохую погоду могут действовать только тяжелые корабли. Если бы в операции участвовали только эсминцы, как сначала планировалось, она кончилась бы, не начавшись. Еще более

мелкие эсминцы, сопровождающие «Дьюк оф Йорк» и конвой, не меньше страдали от огромных волн. Но это были британские корабли и британские экипажи, поэтому они двигались дальше и стойко выдерживали все испытания. За 5 лет войны они привыкли постоянно находиться в море в подобных условиях, тогда как немцы все это время провели, отстаиваясь на якорях в фьордах.

«Дьюк оф Йорк» страдал не меньше других. Его форштевень вспарывал тяжелые валы, но линкор продолжал двигаться на восток со скоростью 17 узлов. 26 декабря в 3.39 адмирал Фрезер получил сообщение из Адмиралтейства, что «Шарнхорст», судя по всему, вышел в море. К 4.00 прояснилась позиция всех британских соединений.

Конвой, состоявший из 19 торговых судов, вместе с непосредственным сопровождением из 10 эсминцев (к нему присоединились 4 эсминца из охранения обратного конвоя) шел на северо-восток со скоростью 8 узлов, находясь к югу от острова Медвежий. 3 крейсера соединения ближнего прикрытия двигались на юго-запад к мысу Нордкап, выжимая из своих машин все, на что они были способны. Они намеревались перекрыть путь к конвою немецким кораблям, вышедшим из Альтен-фьорда. В этот момент крейсера адмирала Барнетта находились в 150 милях к востоку от конвоя. «Дьюк оф Йорк» с кораблями сопровождения подходил с запада, увеличив скорость до 24 узлов. Фрезер намеревался захватить эскадру Бея в клещи.

«Сильный ветер дул с юго-запада, и волна была очень высокой, что сделало управление эсминцами довольно трудным», — писал Стефен Роскилл.

Немецкая эскадра оказалась в таком же сложном положении, хотя «Шарнхорст» имел одно преимущество — он шел по ветру.

«Следуя по ветру, „Шарнхорст“ слегка раскачивался с борта на борт и чуть кивал носом, избежав самых неприятных последствий дующего с кормы шторма, так как был длинным кораблем. Но снежные шквалы снижали видимость. Небо было таким же темным, как море, и эсминцы сопровождения были едва различимы. Время от времени перед кораблем

возникал вал, увенчанный вихрем бледной пены. Он обрушивался на бак, прокатывался по палубе до волнореза и улетал в стороны бурлящими струями. Слева и справа от форштевня расходились белые пенные усы. Ночь была жутко холодной, просто ледяной. Холодными были и струи соленых брызг, которые обрушивались на броню носовых башен и долетали до мостика.

Густой снег и стремительно нарастающая корка льда закрыли линзы дальномеров и прицелов, сделав их практически бесполезными. Поэтому особенно большое значение приобретала бдительность вахты на мостике и сигнальщиков, наблюдателей на палубе, на постах управления прожекторами. Важную роль играли радиолокаторы. Хотя „Шарнхорст“ имел 2 радара, способные обнаружить приближение противника на некотором расстоянии, они не могли, как английские, четко обрисовать размеры и очертания обнаруженного корабля. Однако командир, сидящий на раскладном стульчике рядом с вахтенным офицером, оставался на мостике. Его широкоплечая фигура была закутана в кожаное пальто, шею несколько раз обвивал плотный шарф. Он знал, что теперь все зависит от его наблюдателей. На германских кораблях они всегда были отличными. Более того, недавно были получены новые бинокли, которые давали прекрасный обзор даже ночью.

С мостика ничего не было видно сквозь снежную пелену. Когда снежные заряды временно затихали, словно для того, чтобы набраться сил для новой атаки, появлялись огромные темные волны. Они мчались вдаль, черно-синие, с оторочкой белой пены, гулко ударяясь о борта корабля. С большими промежутками налетали огромные валы, которые с оглушительным шумом накрывали полубак. По палубе неслась пелена кипящей пены, скрывая якорные цепи. А когда нос корабля поднимался вверх, вода уходила через шпигаты.

Наверху сквозь рев моря и непрерывный свист штормового ветра почти ничего не было слышно. Здесь

лязгнет водонепроницаемая дверь. Там по деревянному настилу простучат тяжелые ботинки. Это один из вахтенных на мостике начинает прыгать, пытаясь согреть ноги. Непрерывное жужжание электрических генераторов звучит успокаивающе в тишине постов управления и артиллерийских башен. Там царит тишина. Все люди напряженно ждут. В любой момент может прозвучать тревога, и корабль, который плавно скользит вперед, внезапно преобразится в огнедышащий вулкан, извергающий пламя».

Точно такая же атмосфера тихого напряжения стояла на борту других кораблей, застигнутых штормом. Они качались и ныряли в океане на крыше мира, направляясь к своей судьбе в святочный день 1943 года.

В 7.30 адмирал Бей отделил эсминцы и приказал им начать поиск вдоль предполагаемой линии курса конвоя. После того как эсминцы легли на новый курс, им пришлось совсем плохо. Немецкие эсминцы никогда не отличались хорошей мореходностью из-за слишком тяжелого вооружения (на последних кораблях были установлены 150-мм орудия), и теперь они попали прямо в зубы шторму. Шатаясь и ныряя, они быстро потеряли контакт со своим «большим братом» и в результате неполадок с радиосвязью полностью от него оторвались. После безуспешного поиска в западном направлении они повернули в базу и больше в операции не участвовали. «Шарнхорст» остался совершенно один, однако он быстро сближался с конвоем. В 8.40 линейный крейсер находился всего в 30 милях от транспортов, но подойти ближе к добыче ему не было суждено.

3 крейсера эскадры адмирала Барнетта закрыли брешь, появившись на сцене буквально в последнюю секунду. В 8.40 «Белфаст» обнаружил радаром на расстоянии 25000 ярдов цель, которая быстро приближалась. 3 маленьких крейсера отважно пошли навстречу могучему противнику. В 9.21 дистанция составляла уже только 13000 ярдов, и «Белфаст» передал: «Вижу противника».

203-мм башни «Норфолка» и 152-мм башни легких крейсеров развернулись и поймали цель. 8-203-мм и 24-152-мм

орудий ждали приказа, чтобы обрушиться на ничего не подозревающего противника. В 9.24 «Белфаст» выпустил осветительный снаряд. Через 5 минут заговорил главный калибр британского крейсера — не крейсеров, потому что в этот момент только «Норфолк» мог вести огонь. Эскадра повернула прямо на противника, и он перекрыл директрису двум остальным кораблям. Началась битва у мыса Нордкап.

«Не имея никакой надежды потопить „Шарнхорст“ одним залпом — это было в принципе невозможно, — „Норфолк“ сделал все, что можно и даже больше. Вторым или третьим залпом он снес антенну радара „Шарнхорста“ и вывел из строя левый ПАУЗО. После выхода из строя радара немецкий корабль оказался слепым во мраке арктической ночи. К этому времени эсминцы уже были отправлены обратно в Альтен-фьорд, и „Шарнхорст“ мог вести поиски только с помощью радара. А радара он больше не имел».

Немцы были застигнуты врасплох. В этот момент «Шарнхорст» даже не пытался вести ответный огонь. Вместо этого он немедленно повернул на юг, оставив конвой за кормой. Он попытался оторваться от крейсеров, развив скорость 30 узлов. Корабли Барнетта последовали за ним.

В 9.55 адмирал Бей решил повторить попытку. Он намеревался обойти конвой с северо-востока, оставив крейсера позади. Линейный крейсер в такую погоду имел превосходство в скорости по крайней мере в 5 узлов над более мелкими кораблями. Однако Барнетт следил за «Шарнхорстом» с помощью радара и сразу повернул к конвою. В этот момент, около 10.00, британские корабли потеряли радиолокационный контакт. Адмирал Фрезер опасался, что «Шарнхорст» вернется в Альтен-фьорд.

Если бы это произошло, никаких шансов перехватить линейный крейсер не оставалось. Однако он приказал 4 мощным эсминцам из состава эскорта конвоя присоединиться к Барнетту, и это соединение снова расположилось между «Шарнхорстом» и его целью. Тем временем немецкие эсминцы продолжали поиск в юго-западном направлении, уходя прочь от конвоя и места событий, хотя с них видели отблеск

осветительного снаряда и какие-то взрывы вдали. Они продолжали следовать прежним курсом до 10.27, а потом повернули на северо-восток и попытались найти своего флагмана. Больше «Шарнхорст» они не видели.

«Дьюк оф Йорк» продолжал приближаться и сейчас находился на расстоянии 160 миль, когда крейсера сообщили, что «Шарнхорст» снова появился на экране радара и опять пытается атаковать конвой. «Шеффилд» сообщил об этом в 12.21. С дистанции 11000 ярдов крейсера снова открыли огонь, и после 20 минут нерешительной перестрелки «Шарнхорст» еще раз отвернул прочь. На этот раз он сумел отомстить за себя, дважды попав в «Норфолк» 280-мм снарядами. Была разбита одна из башен главного калибра и большинство радарных установок. Британские эсминцы не сумели провести торпедную атаку, и «Шарнхорст» второй раз оторвался, на прощание накрыв «Шеффилд». Крейсер получил несколько осколочных пробоин. Бей решил прекратить операцию и повернул в Норвегию. В 14.18 он по радио приказал эсминцам сделать то же самое. «Шарнхорст» пошел на юг со скоростью 28 узлов. Барнетт прекратил огонь и последовал за ним, зная, что линейный кресер направляется прямо в теплые объятия Фрезера.

Это произошло в 16.17. Радар «Дьюк оф Йорка» обнаружил «Шарнхорст» на дистанции 32 мили на NNO, немецкий корабль приближался на большой скорости. Ловушка была поставлена. Адмирал Фрезер намеревался сблизиться до 12000 ярдов, а потом открыть огонь главным калибром. Одновременно он приказал своим 4 эсминцам приготовиться к торпедной атаке, когда для этого настанет удобный момент. В 16.50 «Белфаст» снова осветил «Шарнхорст» осветительными снарядами, и тогда прогремел первый залп «Дьюк оф Йорка».

И снова «Шарнхорст» был застигнут врасплох. Стефен Роскилл приводит рассказ одного из моряков эсминца «Скорпион»:

«Когда разорвавшийся осветительный снаряд осветил „Шарнхорст“, я увидел его настолько отчетливо, что различил башни, стоящие по-походному. На полной скорости он выглядел великолепно. И почти сразу его скрыла стена воды первого залпа „Дьюк оф



Йорка“. Когда он снова появился, его башни уже развернулись на борт».

На борту линейного крейсера реакция была мгновенной. Он немедленно развернулся, увеличил скорость и пошел на север, пытаясь оторваться от нового противника.

«И тогда началось. Удар за ударом. Буквально за считанные секунды водоворот событий захлестнул корабль и его экипаж. Гёдце <один из спасшихся моряков „Шарнхорста“> увидел огромные всплески слева по носу примерно в 150 ярдах. Это могли быть только тяжелые снаряды. Затем, когда корабль начал разворачиваться, одна из его башен открыла огонь».

Но «Шарнхорст» уже не мог спастись. «Дьюк оф Йорк» безжалостно преследовал его, несмотря на отчаянные маневры с целью оторваться от погони. 356-мм снаряды падали вокруг немецкого корабля, хотя скорость «Шарнхорста» сначала позволила ему немного оторваться.

В 17.24 адмирал Бей понял, что он и его корабль обречены. Он отправил радиogramму: «Мы окружены тяжелыми кораблями». Бой превратился в дуэль между двумя линкорами, один из которых гнался за другим.

Последняя схватка гигантов в полярной ночи ознаменовала финал неоднократных попыток немцев оспорить британское господство на море. В Ютландской битве и на Доггер-банке в Первую Мировую войну, у берегов Норвегии и в Атлантике во Вторую Мировую англичане принимали этот вызов, но каждый раз противник получал возможность ускользнуть у них из рук. На этот раз адмирал Фрезер ошибок не допустил.

Стрельба «Шарнхорста», что было совершенно нетипично для немцев, сначала была крайне неточной. Но в ходе затяжной погони меткость улучшилась, и он несколько раз накрывал британский корабль с дистанции от 17 до 20 тысяч ярдов. Обе мачты «Дьюк оф Йорка» были пробиты 280-мм снарядами во время этой фазы боя. Однако эти снаряды не взорвались, и повреждения были минимальными.

Зато непрерывная меткая стрельба «Дьюк оф Йорка» быстро дала результат. 356-мм снаряды сначала накрыли цель,

а потом начали наносить линейному крейсеру серьезные повреждения. Британские эсминцы увидели это так:

«Затем „Дьюк оф Йорк“ открыл огонь главным калибром. Хотя мы находились в 1000 ярдов за кормой у него, грохот и сотрясение были ужасными. Мы видели яркие вспышки, освещавшие весь корабль. Огромные клубы порохового дыма поднимались в воздух. Его снаряды стремительно шли вверх, достигали наивысшей точки, а потом устремлялись вниз, к цели».

Начались попадания в «Шарнхорст».

«356-мм снаряд в 16.55 попал в правый борт напротив башни „А“. Взрыв швырнул унтер-офицера Гёдце на палубу. Оглушенный ударной волной и отравленный черно-зелеными лиддитовыми газами, он беспомощно разевал рот и несколько секунд лежал на деревянном настиле своей платформы не в силах двигаться. Как раз в этот момент появился капитан. Линзы оптических приборов временно вышли из строя вследствие попадания и газов, поэтому их пришлось чистить с помощью вызванных снизу матросов».

В результате уже первых попаданий на «Шарнхорсте» намертво заклинило башню «А». Через несколько минут еще один снаряд попал в среднюю часть корпуса. Несмотря на это, немецкий корабль, потеряв половину своего главного калибра, продолжал отрываться от противника. Но последовали еще несколько попаданий, и его скорость снизилась.

«На борту немецкого корабля попадание вывело из строя систему вентиляции второй башни, и условия там вскоре стали невыносимыми. Каждый раз, когда открывались замки орудий, из них валил черный дым, ослепляя и заставляя кашлять буквально всех. Люди совершенно не могли работать. Несмотря на мощные лампы, нельзя было увидеть ничего на расстоянии более вытянутой руки. Артиллеристам приходилось выкрикивать приказы, но в результате они наглотались едкого порохового дыма. Все это, а также качка

корабля, привели к тому, что расчет начал мучиться жестокими приступами морской болезни.

В 150-мм башнях и на нижних палубах картина была ужасной. Разорванные тела, лужи крови и морской воды. Санитары с трудом пробирались среди обломков, доставляя в лазарет все новых и новых раненых».

В 18.23 Бей увидел, что конец неизбежен, и радировал командованию: «Мы будем сражаться до последнего снаряда». Это была последняя радиограмма «Шарнхорста».

Адмирал Фрезер прекратил огонь и приказал эсминцам провести торпедную атаку. Интересно отметить, что привычная тактика была полностью изменена погодными условиями. Основой всех флотских учений с 1918 года было предположение, что эсминцы (а потом самолеты) своими торпедами снизят скорость вражеских кораблей, после чего британские линкоры добьют их. Так произошло в случае с «Бисмарком». Фрезер поступил прямо наоборот. Сначала «Дьюк оф Йорк» нанес «Шарнхорсту» серьезные повреждения, снизив его скорость и выведя из строя артиллерию, что позволило легким силам вступить в бой<sup>[206]</sup>. Эсминцы атаковали двумя дивизионами и добились нескольких попаданий с предельно малого расстояния. Затем подошли «Дьюк оф Йорк» и «Ямайка» и возобновили обстрел с дистанции 1400 ярдов. Результат был просто ужасным.

«Снаряд за снарядом обрушивался на „Шарнхорст“. Мощные взрывы следовали один за другим. После тяжелого удара начиналась медленная вибрация, словно содрогался весь корпус корабля. Сталь рушила сталь. Метались языки пламени. Отовсюду валил дым, который смешивался с едкой пороховой гарью и странным ядовитым запахом британской взрывчатки».

Это походило на внезапно разверзшийся ад. 356-мм снаряды английского флагмана падали вокруг или ricoшетировали от воды. «Шарнхорст» практически потерял ход и к 19.30 остановился. Все его тяжелые башни были выведены из строя. Эсминцы провели вторую атаку, и еще

несколько торпед попали в изуродованный корпус. Вскоре после этого линейный крейсер затонул. «Сквозь густой дым „Шарнхорст“ не было видно, однако он вероятно затонул в 19.45», — вспоминал очевидец.

Так ушел «Шарнхорст», самый удачливый из германских линкоров. В официальной истории так об этом написано:

«Что бы мы ни говорили об ошибочном планировании, недостатках разведки и неуверенном руководстве, которые обрекли „Шарнхорст“ на гибель, он, как и „Бисмарк“, отважно сражался до самого конца против подавляющих сил противника. И снова, подобно „Бисмарку“, количество ударов, которые он выдержал перед тем как затонуть, просто удивительно. Вероятно, он получил не менее 13 тяжелых снарядов с „Дьюк оф Йорка“ и около дюжины более мелких с крейсеров. По нему были выпущены 55 торпед, из которых 11 вероятно попали в цель».

Если говорить об участвовавших в деле кораблях, крейсерская эскадра и эсминцы действовали в ужасную погоду и полностью заслужили поздравления после успешного окончания боя. Однако главные почести следует отдать британскому линкору. Как говорил в то время адмирал Фрезер, британский линкор был «решающим фактором в бою. Он сражался с „Шарнхорстом“, и он победил».

В очередной раз британский линкор выиграл битву. После боя «Дьюк оф Йорк» зашел в Колу, а на обратном пути отдал должное отважному противнику. Из экипажа «Шарнхорста», в который входили почти 2000 офицеров и матросов, в том числе 40 молодых кадетов, эсминцы сумели подобрать только 36 человек.

После того как «Шарнхорст» был потоплен, «Лютцов» ушел в Германию, а «Тирпиц» был выведен из строя на 6 месяцев, в северных водах от германской эскадры не осталось ничего. Поэтому конвои могли спокойно следовать в Россию, если не считать подводных лодок, которые почти ничего не могли сделать. Победа «Дьюк оф Йорка» полностью изменила характер войны на море, по крайней мере до тех пор, как снова войдет в строй «Тирпиц».

«Теперь не только стало возможно сократить силы Флота Метрополии, чтобы усилить Восточный флот, но и корабли получили значительно большую свободу действий. Поэтому можно было развернуть активные наступательные операции в норвежских водах. Вскоре началось планирование мощных воздушных атак против „Тирпица“».

Флоту Метрополии все еще нужно было держать современные корабли, «усиленные американскими линкорами, чтобы нейтрализовать „Тирпиц“ и уцелевшие германские карманные линкоры и линейный крейсер, базирующиеся в Норвегии», писал один историк. Но теперь остался только один поврежденный «Тирпиц», а все американские линкоры покинули Скапа Флоу несколько месяцев назад.

Командование считало особенно важным вывести «Тирпиц» из строя как можно надежнее, чтобы русские конвои могли следовать без всяких помех. Советским ВВС было предложено сделать то, с чем британские до сих пор не справились. Ночью 11/12 февраля соединение из 15 бомбардировщиков, вооруженных 1000-кг бомбами, были отправлены для атаки все еще ремонтирующегося «Тирпица». 11 самолетов вообще не нашли Каа-фьорд, хотя погода была прекрасной и светила яркая луна. 4 самолета сбросили бомбы и добились одного близкого разрыва, который не причинил вреда линкору. Позднее в этом же месяце атаку провели авианосцы Флота Метрополии. В операции «Бейлиф» участвовал «Фьюриес», его сопровождали «Энсон» и французский линкор «Ришелье», для которого это был боевой дебют перед отправкой в Индийский океан.

Однако теперь Флот Метрополии располагал большим количеством небольших эскортных авианосцев, и было решено провести серию массированных атак силами ВСФ, так как в конце марта «Тирпиц» начал ходовые испытания. В ходе этих испытаний «Тирпиц» сумел развить скорость 27 узлов и, по мнению экспертов, уже мог принять участие в операции против очередного русского конвоя. Однако такого шанса он не получил. Фоторазведчики «Спитфайр» совершили несколько полетов с русских аэродромов в ходе подготовки к проводке

конвоя JW-58. Адмирал Фрезер отправил в море для проведения операции «Тунгстен» крупное соединение.

30 марта флот вышел из Скапа двумя группами, якобы для сопровождения очередного конвоя. На самом деле целью операции была атака «Тирпица» в его логове. Соединение I состояло из «Дьюк оф Йорка» (флагман) и «Энсона», авианосца «Викториес», 1 крейсера и 5 эсминцев. В соединение II контр-адмирала Биссета входили эскортные авианосцы «Эмперор», «Фенчер», «Персьюэр», «Сирчер», эскадренный авианосец «Фьюриес», 3 крейсера и 5 эсминцев. Обе соединения встретились 2 апреля. Адмирал Фрезер, решив, что «Тирпиц» выходить в море не собирается, назначил атаку на следующий день.

Главкомандующий на «Дьюк оф Йорке» вместе с 2 эсминцами осуществлял дальнейшее прикрытие. Авианосцы в сопровождении «Энсона» направились к берегам Норвегии и вышли в точку взлета самолетов совершенно незаметно. На рассвете 3 апреля на палубах 6 авианосцев прогревала моторы самая крупная ударная группа Воздушных Сил Флота. Она состояла из 2 групп торпедоносцев-бомбардировщиков «Барракуда», в общей сложности 42 машины. В этой операции «Барракуды» должны были действовать в качестве пикировщиков. Они несли 10-1600-фн и 66-500-фн бронебойных бомб, а также 500-фн фугасные бомбы и 600-фн глубинные бомбы. Их сопровождал мощный истребительный эскорт: 40 «Уайлдкэттов», 20 «Хеллкэттов» и 20 «Корсаров»<sup>[207]</sup>.

Эта огромная масса самолетов появилась над Альтен-фьордом совершенно неожиданно. В воздухе не было никаких истребителей, а зенитный огонь был слабым. Самолеты провели атаку и добились впечатляющих результатов. Хотя все участники операции отдавали себе отчет, что этими бомбами потопить «Тирпиц» не удастся (его место стоянки не позволяло использовать торпедоносцы), существовала надежда, что самые тяжелые бомбы сумеют пробить палубную броню. В этом случае они могли взорваться в важнейших отсеках и опять вывести линкор из строя.

Характер цели, крутые скалистые склоны фьорда, чрезмерный энтузиазм молодых летчиков, которые после 5 лет войны получили настоящие самолеты вместо «аэропланов», привели к тому, что атаки проводились с высот, гораздо

меньших, чем предписанные 3500 футов. В результате было получено множество попаданий, но ни одна бомба не пробила броню «Тирпица».

Первая волна появилась в 5.30, когда «Тирпиц» снялся с якоря, чтобы выйти на новые испытания. У командира линкора просто не было времени подготовиться к отражению атаки, однако водонепроницаемые двери были задраены, и часть зенитных автоматов все-таки открыла огонь. Однако в целом зенитная артиллерия действовала неэффективно. Первая волна в течение минуты добилась не менее 10 прямых попаданий и 1 близкого разрыва.

Когда атака закончилась, поврежденный линкор повернул назад, на свою стоянку. Но тут в 6.30 прибыла вторая волна. Хотя зенитный огонь был более сильным, и даже были поставлены дымовые завесы, «Тирпиц» получил еще 5 прямых попаданий. В ходе блестяще проведенной атаки были потеряны всего 3 «Барракуды», зато весь корпус линкора выше броневой палубы превратился в кучу искореженного металла, забитую мертвыми и ранеными моряками. Более 120 человек погибли, а еще более 300 были ранены. Впервые англичанам удалось серьезно повредить линкор, и они полагали, что «Тирпиц» вышел из строя еще на 6 месяцев. Но все эти повреждения оказались поверхностными, и ремонт был завершен через 3 месяца<sup>[208]</sup>. Тем не менее, это был впечатляющий дебют новых самолетов ВСФ.

Атаку планировалось повторить, однако адмирал Мур решил, что «Тирпиц» поврежден серьезнее, чем это было на самом деле, и отменил ее. А далее погода ухудшилась, и о повторении атаки пришлось пока забыть. 6 апреля флот вернулся в Скапа Флоу, и был встречен бурей оаций. Адмирал Каннингхэм, который стал Первым Морским Лордом, был восхищен этим повтором операции против Таранто. Однако он желал повторить удар, чтобы не дать немцам возможности оправиться. После некоторых споров 21 апреля Флот Метрополии снова вышел в море, однако погода сорвала атаку. Пришлось наносить удары по запасным целям, что никого не устроило.

Тем не менее, повреждения, полученные «Тирпицем», позволили на некоторое время обезопасить русские конвои. Особенно радовало командование то, что «Тирпиц» будет

ремонтиться во время высадки в Нормандии, намеченной на май. У адмирала Фрезера не хватало эсминцев, и он был вынужден оставаться в Скапа.

В мае Флот Метрополии вернулся в норвежские воды, чтобы попытаться сорвать ремонт «Тирпица». На этот раз налеты должны были проводить авиагруппы «Викториеса» и «Фьюриеса». Обе попытки были сорваны погодой.

Тем временем в Скапа Флоу собралось множество кораблей, которые должны были участвовать в операции «Оверлорд», проводя обстрелы береговых укреплений. В апреле и мае 4 линкора, 20 крейсеров, 2 монитора и множество эсминцев проводили специальные тренировки.

Для обстрела побережья были выделены линкоры «Нельсон», «Родней», «Уорспайт» и «Рэмиллис». Последние два сначала предполагалось использовать в составе эскадры контр-адмирала Паттерсона прямо в день D. Оба «Нельсона», все еще предназначавшиеся для отправки в Ост-Индию, пока оставались в резерве и были использованы несколько позднее. «Малайя» также находилась в готовности. Эти 3 ветерана, которых многие «специалисты» поторопились списать, снова сыграли важную роль в решающих событиях 1944 года.

Линкоры требовались настолько остро, что Королевский Флот был вынужден обратиться к американцам с просьбой прислать еще несколько таких кораблей. Это вызвало довольно жаркую перепалку через Атлантику. Адмирал Кинг полагал, что англичане могли бы выделить и больше собственных кораблей. Американцы не разделяли страхов Адмиралтейства (сегодня они кажутся беспочвенными), которое опасалось, что немцы направят «Адмирала Шеера», «Лютцова», 2 тяжелых крейсера и несколько эсминцев в Ла-Манш для атаки сил вторжения. К тому же англичанам приходилось караулить «Тирпиц», который мог войти в строй к началу операции.

«Для него держать в стороне 3 современных линкора, 6 крейсеров и десятков эсминцев казалось излишеством. Однако, когда в апреле 1944 года все наши потребности были объяснены в деталях, он согласился послать через Атлантику 3 старых линкора... Это было больше, чем мы просили», — сообщает официальная английская история. Этими тремя линкорами были «Арканзас», «Невада», «Техас». Они вошли в состав Западного оперативного соединения под



командованием контр-адмирала Кирка, которое поддерживало высадку американских войск<sup>[209]</sup>.

Наконец следует коротко упомянуть о последней, но важной операции у берегов Нормандии, в которой участвовали 2 еще более пожилых ветерана. Старый французский линкор «Курбе» отбуксировали через пролив, чтобы использовать в качестве одного из блокшивов, затопленных при создании искусственной гавани «Малберри». Рядом с ним после многих путешествий и приключений на Средиземном море упокоился столь же древний британский ветеран «Сентюрион».

На рассвете великого дня «Уорспайт» и «Рэмиллис», вышедшие из Гринока в составе флота вторжения, заняли свои позиции возле участка высадки «Суорд» напротив устья Сены. «Уорспайт» дал 3 залпа по батарее в Виллервилле на южном берегу реки напротив Гавра, а «Рэмиллис» прошел чуть вперед и обстрелял находящуюся рядом батарею в Бенервилле. Орудия этих батарей были укрыты в прочных бетонных бункерах и оказались сложными целями.

«Хотя бомбардировки с воздуха „размягчали“ оборону, подавляя часть орудий и батарей, блокируя подвоз боеприпасов и загоняя оглушенных артиллеристов подальше в блиндажи, они не могли сокрушить „Западный Вал“, на который ушли 4 года труда тысяч рабов. Во время коротких передышек морские офицеры обследовали укрепления, продвигаясь вместе с войсками на плацдармах. Выяснилось, что против толстого слоя железобетона может помочь только прямое попадание или вообще снаряд, влетевший прямо в амбразуру каземата».

«Уорспайт» открыл огонь по Бенервиллю в 5.50, после того как батарея неосторожно положила несколько снарядов рядом с линкором. Линкор дал несколько залпов вслепую, без корректировки, и продолжал обстрел до 5.58. «Рэмиллис» тоже был занят, когда около 6.00 немецкие миноносцы, базирующиеся в Гавре, попытались атаковать их торпедами. Они были встречены огнем линкоров и отошли, не добившись попаданий. «Уорспайт» позднее претендовал на потопление одного из этих эсминцев, так как операторы радара отметили

прямое попадание 381-мм снаряда во вражеский корабль. После недолгого перерыва линкоры вернулись к основным обязанностям. Вскоре после этого «Уорспайт» добился 3 прямых попаданий в батарею Виллервилля.

«Уорспайт» в течение дня продолжал поочередно обстреливать Виллервилль и Бенервилль, помогая «Рэмиллису». Он добился 9 прямых попаданий из 73 выпущенных снарядов. «Уорспайт» обстрелял несколько мобильных батарей и одну, 4-орудийную, уничтожил. Одновременно оба линкора и помогавший им монитор «Робертс» вынудили молчать немецкие тяжелые батареи. Крейсера и эсминцы держались ближе к берегу, уничтожая легкие батареи.

В американском секторе «Арканзас» выполнял аналогичную работу, обстреливая батарею Порт-эн-Бессон. «Техас» обстреливал немецкие позиции в районе Пон-дю-Хок, а «Невада» вела дуэль с батареей в Азервилле. Повсюду, кроме участка «Омаха», немецкие батареи были подавлены, и войска высадились на берег почти без потерь.

Официальные историки не любят упоминать, что ни одна из этих батарей не была полностью уничтожена. Однако меткость стрельбы морских орудий была решающим фактором, обеспечившим успех операции. Корабли не раз накрывали места сосредоточения немецких войск и артиллерии, срывая все попытки противника перегруппировать силы.

Ночью Большие Корабли отходили от плацдармов, чтобы на следующее утро вернуться на свои места. Вскоре в бой вступил находившийся в резерве «Родней» и сразу принес много пользы. Командир эсминца «Джервис» вспоминал:

«Мы никак не могли поверить, что находимся рядом с вражеским побережьем — это больше походило на Спитхэд. Я восхищался „Роднеем“ в течение всей войны. Он был одним из кораблей, потопивших „Бисмарк“, мы надолго запомнили его стрельбу во время проводки мальтийского конвоя „Пьедестал“. И теперь он снова был здесь, огромный и неуклюжий. Линкор подошел близко к берегу, и три его 406-мм башни приготовились открыть огонь. Мы решили, что

ничего не подозревающие фрицы в 20 милях отсюда вскоре получат хороший удар».

И они получили.

«Нам были выделены три цели, и мы сделали почти 200 выстрелов из 406-мм орудий, а также 100 выстрелов из 152-мм с 18.30 до 20.30. Каждый 406-мм снаряд весил тонну с четвертью. Мы использовали фугасные снаряды, специально спроектированные для нанесения максимальных повреждений. Трудно представить, какой деморализующий эффект на противника оказывали эти ужасные снаряды, выпущенные кораблем, находящимся на расстоянии 20 миль.

Позднее в тот же день мы получили сообщение с описанием результатов нашего огня: „Эффективный огонь позволил Норфолкскому полку отбить позиции“».

Когда это было передано команде, по всему кораблю раздались радостные крики. Все с воодушевлением принялись за работу. Это был один из незабываемых моментов в истории «Родней».

Вот так тяжелые корабли действовали в течение недели, обстреливая сосредоточения вражеских войск, укрепленные пункты и постоянно пытаясь уничтожить казематированные батареи. «Родней» на какое-то время отбыл, но его сменил «Нельсон», чтобы давление на немцев не ослабевало <sup>[210]</sup>.

«В течение всего июня эскадра поддержки оставалась у берегов Нормандии, чтобы выполнить любую просьбу армии, если возникала необходимость в тяжелых морских орудиях. Корабли возвращались в Англию, чтобы пополнить боезапас или заменить расстрелянные орудия. Однако до тех пор, пока войска союзников, наступая вглубь материка, не вышли из радиуса действия корабельных орудий, большое соединение линкоров, крейсеров, мониторов и малых кораблей находилось рядом с плацдармом и постоянно участвовало в боях. Иногда корабли переходили от одного участка высадки к другому, где необходимость

в них была острее. Именно так „Уорспайт“, 10 июня вернувшись из Портсмута, отправился к участку „Юта“. Он обстрелял там 4 разные цели из своих 381-мм орудий, причем так здорово, что американский командир радиogramмой поблагодарил его. На следующий день он находился возле участка „Голд“, поддерживая 50-ю дивизию, и снова заслужил восхищение солдат. Скорость, с которой тяжелые корабли переносили огонь с одного участка на другой, подчеркивала выгоды, которые можно получить, используя военные корабли в качестве мобильной тяжелой артиллерии».

Огромное преимущество «Нельсона» и «Роднея» заключалось в колоссальной дальности их 406-мм орудий, которые позволяли точно обстреливать цели с дальних дистанций. 17 июня «Родней» «вел опустошительный огонь» по вражеской танковой колонне в 17 милях южнее участка «Голд». Деницу сообщили, что Роммель уже жаловался Гитлеру на то, что в прибрежной полосе тяжелые морские орудия сделали невозможными любые операции. Поэтому от гросс-адмирала потребовали сделать с ними хоть что-то. Фюрер полагал, что положение немецких войск в Нормандии можно облегчить, только уничтожив корабли огневой поддержки, в первую очередь линкоры. Однако Дениц ничего не мог сделать с английскими линкорами. Его подводные лодки были не в состоянии прорваться к плацдармам, и добились крайне незначительных успехов. Самую большую опасность для кораблей союзников в это время представляли мины.

13 июня «Уорспайт» расстрелял свои тяжелые орудия, после того как ему пришлось «выпустить по 50 снарядов беглым огнем», поддерживая пехоту. Он отправился в Розайт для замены лейнеров и стал первым линкором, прошедшим Дуврский пролив после знаменитого прорыва «Шарнхорста» и «Гнейзенау» 3,5 года назад. «Уорспайт» обошел немецкие тяжелые орудия, подавив их радары, но когда он проходил протраленным фарватером возле Гарвича, взорвалась большая мина, которая вывела из строя его валы. Только через час корабль сумел двинуться дальше, имея крен 6 градусов на левый борт. Скорость «Уорспайта» не превышала 7 узлов, и он

прибыл в Розайт вечером 14 июня. За этот период «Рэмиллис» выпустил 1002 тяжелых снаряда по немецким позициям.

Стоявшие там новые линкоры «Энсон» и «Хоу» построили команды на верхней палубе, чтобы приветствовать раненный «Уорспайт», когда он проходил мимо. Ремонт был проведен достаточно поверхностный, и теперь работали только 3 винта. Скорость линкора не превышала 15,5 узлов, но его признали годным к дальнейшей службе. После испытаний у берегов Шотландии 24 августа «Уорспайт» вернулся в Плимут. На следующий день он уже обстреливал германские береговые батареи в районе Бреста, поддерживая наступление американских войск. Немцы открыли ответный огонь, но корабль получил лишь незначительные осколочные повреждения. 10 сентября он снова обстреливал береговые батареи возле Гавра. Огонь велся с дистанции 32000 ярдов с помощью самолетов-корректировщиков.

В период с 11 по 18 июня в ходе 20 обстрелов берега «Нельсон» выпустил 224-406-мм и 687-152-мм снарядов. После этого он тоже подорвался на mine и был серьезно поврежден. Он отправился через Атлантику на верфь в Филадельфию. Ремонт продолжался 6 месяцев, в результате линкор опять не успел отправиться на восток, как и в 1941 году.

Тем временем «Малайю» снова вернули в строй, чтобы использовать в качестве корабля огневой поддержки для возмещения этих потерь. 1 сентября линкор начал обстрел береговых батарей возле Сен-Мало, продемонстрировав исключительную меткость, благодаря помощи самолетов-корректировщиков. Четвертым залпом он добился прямого попадания в батарею, а последние снаряды, выпущенные с предельной дистанции, легли в центре немецких казарм.

12 августа «Родней» снова вернулся в бой, обстреляв немецкие батареи на острове Олдерни. В этом случае линкору пришлось вести перекидной огонь через холмы, чтобы уничтожить вражеские орудия. Снова обратимся к свидетельству капитана эсминца «Джервис».

«12 августа мы отправились в Портленд, чтобы присоединиться к двум старым друзьям. Одним был „Родней“, а вторым „Фолкнер“, которым все еще командовал Билл Черчилль. Мы сопровождали „Родней“

к Шербуру, где он бросил якорь возле полуострова и обстрелял 305-мм орудия, установленные на Олдерни. Когда мы прибыли, в воздухе болтался „Спитфайр“, по которому стреляли зенитки. Дистанция составляла 18 миль, и „Родней“ передал по радио:

„Самолет-корректировщик сообщил, что снаряды накрыли 3 орудия, были прямые попадания. Четвертое орудие — близкие разрывы. Ни один снаряд не разорвался далее чем в 400 ярдах от центра цели. Израсходовано 75 снарядов“.

Вражеские орудия располагались на открытых позициях на высоком холме в центре острова и имели дальность стрельбы 26 миль. Это была самая тяжелая батарея на сильно укрепленных островах Джерси. Такая же батарея стояла на Гернси».

Покончив с этой работой, «Родней» присоединился к Флоту Метрополии в Скапа Флоу. Это несчастное соединение в очередной раз сильно сократилось. «Тирпиц» все еще представлял угрозу, с которой следовало считаться. Одновременно нужно было перебрасывать современные линкоры на Тихий океан для борьбы с японцами. «Хоу» уже отправился туда, «Кинг Георг V» и «Энсон» завершали ремонт, чтобы присоединиться к нему. Остался только «Дьюк оф Йорк», который служил флагманом нового главнокомандующего — адмирала сэра Генри Мура. Предпринимались огромные усилия, чтобы вывести «Тирпиц» из строя, так как разведка считала его ремонт законченным. Для этого использовались те эскадренные авианосцы, которые пока еще находились в Англии. «Викториес» и «Индомитебл» уже ушли на восток, а вскоре за ними должны были последовать и остальные.

17 июля Флот Метрополии («Дьюк оф Йорк», «Формидебл», «Индефетигебл», «Фьюриес» и корабли сопровождения) провел очередную воздушную атаку. Однако немцы значительно улучшили систему ПВО Альтен-фьорда и обнаружили 44 «Барракуды» и 48 истребителей за 15 минут до подхода к цели. Самолеты были встречены плотным зенитным огнем, «Тирпиц» даже дал 39 выстрелов главным калибром с помощью корректировочного поста, расположенного на вершине горы. Когда самолеты прибыли к месту стоянки

линкора, она была почти целиком закрыта дымовыми завесами. Поэтому бомбы сбрасывались на вспышки выстрелов. Лишь одна бомба легла рядом с линкором, но повреждений не причинила. В ходе операции «Маскот» были потеряны 2 самолета.

Словно для того, чтобы лишний раз подчеркнуть угрозу русским конвоям, с 31 июля по 1 августа «Тирпиц» в сопровождении 5 эсминцев 4-й флотилии вышел в море на учения. Это был его последний выход. Тем не менее, очередной конвой JW-59 отправился в путь 15 августа, однако большую часть пути вблизи от него держался линкор. Это был старый «Ройял Соверен».

Русские заявили, что требуют себе по крайней мере один линкор из состава подлежащего разделу итальянского флота. Рузвельт, который всегда охотно выполнял любые требования Сталина, поддержал его и сейчас, несмотря на предупреждения Черчилля. Было решено пока не отправлять «Джулио Чезаре» на Черное море, потому что немцы продолжали надежно контролировать Эгейское. В качестве временной меры русским предложили «Ройял Соверен»<sup>[211]</sup>. В Англию прибыл русский экипаж, и 30 мая британский ветеран был переименован в «Архангельск». Вместе с 8 такими же старыми американскими «четырёхтрубниками» он в составе эскадры адмирала Левченко отправился в Колу, сопровождая JW-59. Он прибыл на место 24 августа без всяких происшествий<sup>[212]</sup>.

22, 24 и 29 августа Флот Метрополии провел серию атак «Тирпица», используя авианосные самолеты.

В операциях «Гудвуд», с первой по четвертую, участвовали «Дьюк оф Йорк», «Индефетигебл», «Формидебл», «Фьюриес», а также эскортные авианосцы «Набоб» и «Трампетир».

Первую атаку провели 31 «Барракуда» и 53 истребителя. Бомбардировщики повернули назад из-за плохой погоды, но истребители прорвались к цели и сбросили бомбы сквозь дым, не добившись при этом ни одного попадания. В тот же день «Хеллкэты» провели еще один налет, но «Тирпиц» снова не пострадал.

24 августа была предпринята самая мощная атака. Снова удалось добиться определенной внезапности, но «Барракудам» пришлось сбрасывать бомбы сквозь дым. Система ПВО к этому

времени была значительно усилена, и 6 самолетов погибли. 500-фн бомба попала в крышу башни «В», вызвав незначительные повреждения. Однако 1600-фн бронебойная бомба легла очень хорошо. Она попала в линкор ближе к левому борту чуть впереди мостика.

Бомба пробила верхнюю палубу и главную броневую палубу, пронизав в общей сложности 146 мм брони, и дошла до нижней платформы. Если бы она взорвалась, последствия стали бы катастрофическими. «Тирпиц» был бы серьезно поврежден, а мог даже и затонуть. Но бомба не взорвалась! Когда немцы осмотрели ее, то выяснили причину. Вместо 215 фунтов взрывчатки в ней оказалось только 100 фунтов. Стефен Роскилл пишет, что это был «убедительный пример того, как ошибки производства могут повлиять на ход военных операций».

Но хотя эти отважные попытки и не привели к потоплению «Тирпица», действия миджетов и авианосной авиации фактически покончили с надеждами немцев использовать его. Большую часть войны он провел в ремонте, но англичане не подозревали об этом и продолжали наносить удар за ударом.

29 августа была проведена четвертая атака, но теперь немцы были готовы. Она закрыли дымом весь фьорд. 2 самолета было потеряно, новых попаданий не было. Авианосцы вернулись в Скапа, и позднее их действия были оценены как «совершенно неудовлетворительные». Лишь некоторое время спустя стало ясно, что в этих операциях не было необходимости.

Для защиты следующей пары конвоев «Родней» сопровождал их до самого Кольского залива, где его посетил адмирал Головкин. Эти операции стали последними для «Роднея».

«Корабль во время перехода скрипел и стонал. Начал сказываться его возраст, и можно только гордиться тем, что он сумел ко всем остальным походам добавить еще и северную Россию», — писал его биограф. «Родней» был еще вполне боеспособен, и шли разговоры, как сложится бой, если ему придется встретиться с «Тирпицем». Но «Тирпиц» не мог выйти в море, даже если бы захотел. С ним было покончено.



## Глава 9. Большие Корабли уходят

На Средиземном море шла подготовка к новой крупной десантной операции союзников — высадке в Южной Франции, получившей кодовое название «Драгун». Хотя уже в то время можно было сомневаться в полезности такой операции, а в перспективе она выглядит вообще неразумной тратой сил и средств, американцы настаивали на ее проведении. Было известно, что участки высадки сильно укреплены, особенно в районе морских баз Тулон и Ницца, поэтому десантным соединениям нужно было придать корабли огневой поддержки, имеющие большой опыт действий в Нормандии. В результате британский линкор «Рэмиллис», а также американские «Арканзас», «Невада» и «Техас» вместе с группой крейсеров и эсминцев в июле 1944 года были переброшены на Средиземное море и начали подготовку к высадке очередного десанта.

Кроме уже построенных на побережье стационарных батарей, немцы установили тяжелые орудия, снятые с французских кораблей, затопленных в 1942 году в Тулоне. Поэтому союзники предполагали встретить сильное сопротивление. «Рэмиллис» вошел в состав эскадры огневой поддержки контр-адмирала Мэнсфилда. К этим 4 линкорам присоединился французский «Лоррен». Остатки французского флота снова начали играть активную роль в войне, что имело некоторое значение<sup>[213]</sup>.

Высадка была проведена 15 августа 1944 года и увенчалась полным успехом. Самые сильные береговые укрепления были расположены на берегах залива Сен-Троpez. Эти цели должны были уничтожить «Рэмиллис», «Невада» и «Техас». «Рэмиллис» также успешно обстрелял Порт-Крос, находящийся чуть южнее, чтобы помочь войскам закрепиться на берегу.

К концу месяца планировалось захватить Тулон и Марсель, являвшиеся главной целью этой операции, поэтому тяжелые корабли снова занялись мощными береговыми батареями, охраняющими подходы к Тулону. Среди них была пара 340-мм установок на полуострове Сен-Мандрие, и чтобы подавить их, адмирал Дэвидсон выделил американский линкор «Невада» и

французский «Лоррен». Но вскоре к ним присоединился опытный «Рэмиллис», и его стрельба 25 августа оказала большое воздействие. Тем не менее, эти батареи были тяжелым противником, и подавить их полностью было крайне сложно. В очередной раз подтвердилась старая истина, что корабль не может справиться с береговой батареей. По Сен-Мандрие было выпущено не меньше 147 снарядов, однако батареи сдались только 28 августа, через день после занятия французскими войсками Тулона. При этом выяснилось, что одно орудие все еще исправно. После очистки города 13 сентября «Лоррен» торжественно вошел в порт во главе французской эскадры. Французский флот вернулся в свою главную базу.

Итак, для британских линкоров война на Средиземном море завершилась. Это море снова превратилось в кратчайший водный путь на Дальний Восток, где наш флот наращивал силы, готовясь к последним сражениям.

Впрочем, еще раз воды Средиземного моря услышали грохот орудий британских линкоров. Это произошло, когда «Кинг Георг V» направлялся в Индийский океан через Суэцкий канал. По пути он сделал небольшой крюк, чтобы обстрелять изолированные немецкие гарнизоны на островах Эгейского моря. В ноябре 1944 года обстрелу подверглась мощная батарея Лакида на острове Милос, после того как десант союзников был разгромлен и отступил. Но, несмотря на этот обстрел и другие удары, немецкие гарнизоны прочно удерживали острова, и ни один из них не капитулировал до самого окончания войны. Их решили оставить в покое. Это был слишком твердый, но не слишком важный орешек, и тратить жизни солдат не имело смысла.

Следует напомнить, что восстановление сил адмирала Сомервилла в Индийском океане напрямую зависело от хода событий в отечественных водах. Хотя решение было принято давно, до 1944 года адмирал подкреплений почти не получал. К концу января в его распоряжении имелись «Ринаун» (флагман), «Куин Элизабет» и «Вэлиант», новый авианосец «Илластриес» и легкие силы. Сомервиллу требовалось больше, много больше. Его флот имел только 2 авианосца, и то одним из них был авианосец обслуживания «Юникорн». Он не

предназначался для использования в роли эскадренного, но проявил себя в этой роли довольно неплохо.

Впрочем, после дней упадка в 1943 году силы Сомервилла все-таки больше походили на настоящий флот. Поэтому появилась надежда провести несколько ограниченных наступательных операций на уязвимом западном фланге японского оборонительного периметра. Это могло помочь американцам, которые наступали через Тихий океан с востока. Однако иллюзии быстро развеялись. Изменение обстановки на Тихом океане заставило японцев перебросить в Сингапур крупные силы — 5 линкоров, 3 авианосца, 18 крейсеров, множество эсминцев. Противник даже не планировал новую вылазку в Индийский океан, а занялся ремонтом и подготовкой к генеральному сражению (оно закончилось разгромом японцев в Филиппинском море). Однако у адмирала Сомервилла в 1944 году было не больше шансов справиться с японским флотом, чем в 1942. Поэтому он предпочел пока не двигаться с места.

Пока ожидалось прибытие новых подкреплений, флот занялся интенсивными тренировками. Как только все было готово, лорд Маунтбеттен высказал пожелание, чтобы Сомервилл для начала нанес несколько ударов по японским нефтеперегонным заводам на Суматре. Чтобы помочь союзнику, Соединенные Штаты из своих скудных ресурсов выкроили несколько кораблей. Сомервиллу был передан авианосец «Саратога» и несколько эсминцев. Одновременно из Англии прибыли 2 эскортных авианосца.

21 марта Сомервилл вышел в море, имея «Ринаун», «Куин Элизабет», «Вэлиант» и «Илластриес». Он встретился с «Саратогой» и начал поиски японской крейсерской эскадры, которая действовала на конвойном маршруте между Австралией и Средним Востоком, добившись определенных успехов. Флот провел важные учения по дозаправке кораблей в море, ведь в этом отношении англичане значительно отставали от американцев и немцев. Это было исключительно важно для будущих операций британского Тихоокеанского флота. 2 апреля флот вернулся в Тринкомали и начал готовиться к удару по Суматре.

Операция по времени была приурочена к наступлению генерала МакАртура на Холландию и началась 16 апреля. К

этому времени прибыли новые подкрепления — французский линкор «Ришелье» и голландский крейсер «Тромп». Соединение Сомервилла превратилось в настоящий интернационал. На этот раз адмирал поднял флаг на линкоре «Куин Элизабет». Он также имел «Вэлиант», «Ринаун», «Ришелье», «Илластриес», «Саратогу», 6 крейсеров и 14 эсминцев.

19 апреля этот флот незаметно пришел в точку взлета самолетов в 100 милях юго-западнее Сабанга, расположенного в северо-восточной оконечности Суматры. В 5.30 была поднята ударная группа из 46 бомбардировщиков и 37 истребителей. Они появились над целью совершенно неожиданно и причинили серьезные повреждения нефтеперегонному заводу и аэродрому. Однако в порту кораблей не оказалось. Контратака горстки японских торпедоносцев была без труда отбита опытными пилотами «Саратоги». Потери союзников ограничились одним истребителем, но и его пилот был подобран британской подводной лодкой.

После этого «Саратога» была отозвана на Тихий океан, но Сомервилл был полон решимости использовать этот авианосец еще раз. 17 мая авианосцы совместно нанесли удар по Сурабае, заправившись перед этим в заливе Эксмут. Снова внезапность была полной, а сопротивление чисто символическим, портовым сооружениям был нанесен большой урон.

В ходе этих операций и воздушных атак против «Тирпица» линкор играл подчиненную роль. Настоящие боевые действия вели авианосные самолеты. Это означало, что линкор окончательно уступил своему сопернику роль решающей силы на море и превратился в корабль поддержки. На эту же мысль наталкивал характер боев на Тихом океане. Здесь, как и в Европе, старые линкоры использовались в основном для обстрела берега. Современные быстроходные линкоры сопровождали авианосные группы и поддерживали их огнем своих многочисленных зенитных орудий. Ожидание сражения с противником для линкоров становилось совершенно напрасным.

То, что линейный корабль потерял главную роль на морской сцене, однако не означало, что он стал совершенно бесполезен и не нужен, как в очередной раз заявило большинство

историков. Роль линкора могла быть совершенно пассивной, однако он оставался важнейшим компонентом сбалансированного флота. Можно было бы поинтересоваться судьбой авианосцев адмирала Мура у берегов Норвегии, если бы в тот момент, когда их самолеты бомбили Альтен-фьорд, вдруг появился один из германских карманных линкоров, или оба сразу. То же самое могло произойти и при появлении тяжелого крейсера, если бы авианосцы не сопровождал линкор, способный защитить от такого нападения. Пример «Глориеса» является достаточно наглядным ответом на этот вопрос. Подобная участь ожидала и авианосцы Сомервилла возле Суматры, если бы они попали под огонь линкоров, вышедших из Сингапура, или хотя бы 3 тяжелых крейсеров, которые действовали в этих водах ранее. Нужно отметить взаимную зависимость авианосца и линкора. Каждый вынужден искать помощи другого, хотя по разным причинам, и только вместе они становились непобедимыми.

Можно, конечно, утверждать, что боевые действия в центре Тихого океана показали иное, и что авианосец обходился без поддержки линкора совершенно безопасно, зато линкор без авианосца обойтись никак не может. Однако битва за Лейте ясно показала, что может произойти в этом случае. Имеются и другие примеры. После боя в Филиппинском море японский флот еще сохранил значительные силы. Его линейные корабли до этого момента практически не пострадали, количество авианосцев было значительно больше, чем в начале войны, хотя их авиагруппы теперь состояли из зеленых новичков<sup>[214]</sup>.

Но, какими бы значительными ни были эти силы, они бледнели по сравнению с мощью возрожденного американского флота на Тихом океане. Американцы имели 10 старых линкоров для обстрела побережья и 8 новых для действий в составе флота, 16 эскадренных и легких авианосцев в составе 4 оперативных соединений. Сюда следует добавить десятки эскортных авианосцев, новых крейсеров и сотни эсминцев. К лету 1944 года американские морские силы на Тихом океане превосходили все остальные флоты земного шара вместе взятые по численности кораблей, ударной мощи, опытности и организации. Не было никаких сомнений в исходе генерального сражения, если японцы

осмелятся его принять. Однако Япония, в отличие от Германии и Италии, строила свои военные корабли для того, чтобы они сражались, и без колебаний использовала их. Линейные корабли Японского Императорского флота не отсиживались в портах.

Огромная сила американского флота привела к новым спорам между союзниками. Является ли необходимым и желательным участие британского Тихоокеанского флота в последних операциях против Японии совместно с американским? Мы не будем приводить многочисленные споры и выдвигавшиеся аргументы, вроде национального престижа и нехватки судов снабжения, англо-американского соперничества. Достаточно сказать, что в конце концов британский флот все-таки получил это разрешение<sup>[215]</sup> и хорошо показал себя в заключительных боях.

Англичане надеялись провести несколько крупных десантных операций в Индийском океане и отбить у противника Бирму и Малайю. Однако эти планы были сорваны операцией «Драгун», в которой были задействованы все имеющиеся десантные корабли. Поэтому Восточный флот продолжал набираться опыта, проводя незначительные по масштабам рейды авианосцев. Это дало кораблям будущего Тихоокеанского флота важный опыт, так как они действовали на значительно большем удалении от своих баз, чем предполагалось. Хотя японские нефтеперегонные заводы в Юго-Восточной Азии серьезно пострадали, англичанам не удалось отвлечь на себя ни одного корабля. Главные бои развернулись на Филиппинах, куда американцы готовились высадиться в самом ближайшем времени.

20 июня самолеты «Илластриеса» нанесли удар по Порт-Блэйру на Андаманских островах. С прибытием в июле «Индомитебла» и «Викториеса» Сомервилл мог планировать более серьезные атаки. В качестве цели он снова выбрал Сабанг, который намеревался вывести из строя обстрелом с кораблей, пока авианосцы нейтрализуют соседние японские аэродромы.

Для проведения операции «Кримсон» Сомервилл покинул Цейлон с самым сильным флотом, какой удалось собрать. Адмирал поднял флаг на линкоре «Куин Элизабет». Это был его последний шанс участвовать в боевой операции, так как

Сомервилл уже получил назначение в Вашингтон. В состав его флота входили «Ринаун», «Вэлиант», «Ришелье», «Илластриес», «Викториес», 1 тяжелый и 6 легких крейсеров, 10 эсминцев.

Ост-Индский флот вышел в море 22 июля. На рассвете 25 июля авианосцы начали поднимать самолеты для удара по аэродромам и корректировки огня линкоров. 80 «Корсаров» и 9 «Барракуд» добились полной внезапности, но плохие погодные условия помешали самолетам, и они нашли немного целей. Все это время 12 истребителей патрулировали над флотом, а еще 8 барражировали над берегом, чтобы корректировать стрельбу главного калибра линкоров. Эсминцы лихо атаковали вход в гавань в стиле добрых старых времен.

Это была первая реальная возможность для 1-й эскадры линкоров расквитаться с японцами, и это было сделано с огромным удовольствием. Тяжелые орудия открыли огонь с дистанции 18000 ярдов по гавани и береговым сооружениям, которые серьезно пострадали. Но транспортов в порту почти не было, как и в прошлый раз. Нефтехранилища и ремонтные мастерские были уничтожены, а ответная стрельба японских батарей была неэффективной. Вот так, в самом конце своего командования Ост-Индским флотом Сомервилл получил хоть какую-то компенсацию за многочисленные разочарования и смог вспомнить обстрел «Ринауном» Генуи несколько лет назад.

Флот вернулся на Цейлон, и тяжелые корабли использовали передышку для мелкого ремонта и подготовки к следующей серии операций. «Ринаун» в декабре ушел ремонтироваться в Дурбан и вернулся только в марте. «Куин Элизабет» ремонтировался там же в октябре и ноябре. После возвращения он стал флагманским кораблем командира 1-й эскадры линкоров вице-адмирала Уэйк-Уокера. «Вэлиант» был поставлен в док в Тринкомали, но это закончилось катастрофой. 8 августа линкор стоял в плавучем доке, когда тот внезапно затонул. Несчастный «Вэлиант» пропустил начало войны, находясь в капитальном ремонте. Потом он долго ремонтировался после атаки итальянцев в Александрии в декабре 1941 года. И теперь линкор опять надолго вышел из строя, так как в результате аварии дока оказались сломаны кронштейны 3 валов.

Отремонтировать это на Цейлоне было невозможно, и «Вэлиант» отправился в Англию. Однако на этом его несчастья не закончились. По пути домой он сел на мель на входе в Суэцкий канал, потому что осадка корабля в ходе модернизаций значительно увеличилась. После 6,5 часов работы линкор сняли с мели, но далее ему пришлось двигаться вокруг мыса Доброй Надежды. Прибыв в Великобританию, «Вэлиант» встал на длительный ремонт, завершившийся только к концу войны. Этот ремонт оказался довольно бессмысленным, потому что корабль в боевых действиях больше не участвовал.

В ноябре прибыли новые подкрепления для Тихоокеанского флота, ими командовал адмирал Фрезер. После этого все корабли были разделены на Тихоокеанский и Ост-Индский флоты. К концу 1944 года на Цейлон прибыл «Дьюк оф Йорк», а за ним «Хоу».

Все это время продолжались различные операции, в которых участвовали авианосная авиация и тяжелые орудия линкоров. В августе и середине сентября по Суматре нанесли удар самолеты «Викториеса» и «Индомитебла». В октябре гораздо более сильный удар был нанесен по Никобарским островам. Проводя операцию «Миллет», англичане пытались отвлечь внимание японцев от Филиппин, где американцы высадились на острове Лейте.

Адмирал Пауэр поднял флаг на «Ринауне», под его командованием находились авианосцы «Индомитебл» и «Викториес», тяжелые крейсера «Лондон», «Камберленд», «Саффолк», легкий крейсер «Феб» и 11 эсминцев. Пока авианосцы проводили воздушные атаки, тяжелые крейсера обстреливали берег. 18 октября к ним присоединился «Ринаун», после чего ушел в Дурбан на ремонт.

Пока англичане занимались формированием своего Тихоокеанского флота, американские и японские линкоры столкнулись в величайшем в истории морском сражении — битве за Лейте. Она происходила на огромном пространстве протяженностью в сотни миль, в ней участвовало множество кораблей, и мы можем лишь вкратце описать ее.

Японцы с разочарованием следили, как американцы прорвали сначала внешний, а потом и внутренний оборонительный периметр на Тихом океане, используя тактику



«лягушачьих прыжков». У Японии еще оставался большой флот, однако все запасы нефти, ради которых собственно и была развязана война, остались к югу от Филиппин. Если Филиппины будут захвачены американцами, пути доставки нефти в Японию будут перерезаны. Разумеется, армия, авиация и флот могли сражаться и дальше, но это уже была бы безнадежная борьба. Поэтому сохранение Филиппин считалось важнейшим делом, и было решено использовать буквально все имеющиеся корабли для защиты архипелага. Японцы подготовили сложный план операции, в ходе которой их флот должен был прорваться к американским войсковым транспортам, стоящим возле плацдарма.

У японцев сохранилось грозное авианосное соединение, однако не было ни самолетов, ни опытных пилотов. Авианосцы без самолетов, как мы уже не раз говорили, превращаются в беспомощные мишени. Японцы это прекрасно понимали. Все их недавно подготовленные эскадрильи были уничтожены американцами во время рейда в Южно-Китайское море и в боях над Формозой. Поэтому японское командование решило использовать бесполезные авианосцы в качестве приманки, чтобы отвлечь американский флот на север.

Линкоры, по крайней мере в японском флоте, должны были сыграть главную роль в предстоящей операции. Пока адмирал Одзава с 4 авианосцами и линкорами «Исэ» и «Хьюга», которые были оснащены полетными палубами вместо 2 кормовых башен, подставляет себя под удары американской авиации, главные ударные силы должны прорваться к плацдармам через море Сibuян и пролив Сан-Бернардино с севера и через море Минданао и пролив Суригао с юга.

Командная структура японцев была слишком сложной. Для прорыва через эти проливы они сформировали 3 независимых соединения. Под командованием старого бойца адмирала Куриты находилось Центральное соединение, состоящее из 5 линкоров («Ямато», «Мусаси», «Нагато», «Конго», «Харуна»), 12 тяжелых и легких крейсеров и 15 эсминцев. С юга подходил адмирал Нисимура с линкорами «Фусо» и «Ямасиро», 1 тяжелым крейсером и 4 эсминцами. За ним должна была следовать отдельная эскадра адмирала Симы, состоящая из 2 тяжелых и 1 легкого крейсеров и 4 эсминцев.

Если действия Одзавы в качестве приманки будут успешными, между этими 7 линкорами и кораблями сопровождения окажутся корабли американского 7-го Флота, поддерживающие высадку. На бумаге этот флот представлял грозную силу<sup>[216]</sup>, но его корабли предназначались для обстрела берега, поэтому запасы бронебойных снарядов на старых американских линкорах и бронебойных бомб на эскортных авианосцах были крайне ограниченными. Им пришлось бы сражаться с японцами, используя фугасные боеприпасы.

Японский план был исключительно сложным, но вышло так, что он почти сработал.

Адмирал Хэлси командовал 3-м Флотом, Оперативным Соединением 38, которое состояло из 4 оперативных групп. Но одна из них отсутствовала, так как в момент начала битвы принимала топливо с танкеров и не могла немедленно присоединиться к остальным. Остальные 3 группы самостоятельно действовали примерно в 125 милях к востоку от Филиппин, однако могли легко сосредоточиться в случае необходимости. В их составе имелись 6 современных линкоров («Вашингтон», «Массачусетс», «Алабама», «Нью Джерси» (флагман), «Айова», «Индиана»), 11 эскадренных и легких авианосцев, 2 тяжелых и 7 легких крейсеров, примерно 50 эсминцев.

Первая информация о предстоящей японской атаке пришла 23 октября от подводных лодок, патрулирующих к западу от Филиппин. Они сумели потопить 2 японских тяжелых крейсера и повредили третий, но не остановили Куриту. 24 октября начались воздушные поиски. Обе группы линкоров были обнаружены, однако авианосцы Одзавы, которые служили приманкой, остались в тени. Тем временем базовая авиация японцев атаковала американский флот и потопила легкий авианосец «Принстон». 70 самолетов с авианосцев Одзавы (все, что сумели наскрести японцы) поддержали эти атаки, и примерно 30 из них были сбиты. Но это наконец отвлекло внимание Хэлси на север, как и надеялся противник. Когда американцы нашли-таки японские авианосцы, было уже слишком поздно для проведения атаки.

Сначала казалось, что японский план провалился. 24 октября соединение Куриты подверглось мощным и

продолжительным воздушным атакам американских авианосцев. Японской эскадре пришлось отбивать их в одиночку, так как для ее защиты не были выделены базовые истребители. Зенитное вооружение кораблей было значительно усилено, и они поставили очень плотную огневую завесу. Однако атаки американцев были настолько сильны, что даже этого оказалось недостаточно. Тяжелый крейсер был поврежден и отправлен назад, но самой тяжелой потерей стала гибель гигантского линкора «Мусаси».

Его потопление совершенно четко подтвердило уже имеющийся вывод: ни один, даже самый большой линкор не может выдержать затяжную воздушную атаку без истребительного прикрытия. Количество попаданий, которое получил «Мусаси» перед тем, как затонуть, может служить лишь слабым утешением, и не может скрыть того неприятного факта, что он был потоплен одними самолетами.

Разумеется, «Мусаси» продержался гораздо дольше, чем «Принс оф Уэлс», но ведь он и был вдвое больше.

В ходе первой атаки линкор получил только незначительные повреждения, когда два близких разрыва привели к затоплению 2 небольших отсеков. Однако в это же время он получил попадание торпеды (японцы утверждают, что трех торпед) в правый борт, которое привело к небольшому крену. Крен был выправлен контрзатоплением. Все это ничуть не снизило боеспособность линкора.

Вторая атака началась в 11.40, и в «Мусаси» попали 2 бомбы. Одна врезалась в полубак, но не взорвалась, вторая пробила надстройки, и ее взрыв вызвал пожар в левом машинном отделении, которое пришлось оставить. «Мусаси» получил торпедное попадание, теперь в левый борт, из-за чего затопило насосную станцию и левое машинное отделение. Снова японцы утверждают, что это были 3 торпедных попадания, все в левый борт. В результате левый внутренний вал остановился, но были увеличены обороты 3 остальных винтов, и линкор остался в строю эскадры.

В ходе третьей атаки, в 12.25 рядом с кораблем разорвалась одна тяжелая бомба, и в линкор попала еще одна торпеда. Повреждения были небольшими, но «Мусаси» слегка сел носом. Линкор находился в относительно неплохом состоянии, когда в 12.50 началась четвертая атака.

Эта атака была самой смертоносной, и корабль получил не менее 4 прямых попаданий бомбами. Первая попала в носовую часть, пробила 3 палубы и взорвалась в кубрике, причинив небольшие повреждения. Вторая бомба пробила две палубы перед взрывом, но повреждения и здесь были невелики. Третья бомба тоже пробила 2 палубы, но не пробила броневую. Четвертая взорвалась при попадании в трубу, уничтожив несколько зенитных автоматов.

Самые серьезные повреждения были нанесены торпедами. Достоверно известно о 4 попаданиях во время этой атаки, все пришлись в правый борт. Первые два затопили кладовые, но это было не слишком серьезно. Третья торпеда затопила правую насосную станцию. Четвертая торпеда не причинила повреждений, но суммарный эффект 6 торпедных попаданий оказался таким, что линкор погрузился носом чуть ли не до верхней палубы. Его скорость снизилась до 16 узлов, и он отстал от эскадры.

«Мусаси» выдержал и пятую атаку, которую американцы провели в 13.20. Однако он превратился в почти беспомощную мишень. Скорость снизилась до 12 узлов, а затопление никак не удавалось взять под контроль. Роковой удар был нанесен в ходе шестой атаки, которая началась в 15.20, когда линкор уже пытался уползти с поля боя. Одна бомба взорвалась на крыше носовой башни, но никаких повреждений не нанесла. Это было не удивительно, ведь толщина брони составляла 270 мм!

Последняя бомба попала рядом с кормовым постом управления и вызвала умеренные разрушения. Хотя многочисленные попадания изуродовали надстройки «Мусаси», опыт «Тирпица» показал, что этого совершенно недостаточно для потопления современного линкора. Смертельный удар нанесли торпедоносцы «Авенджер» 3-го Флота. Значительно ослабленные зенитные батареи линкора не могли их остановить, и они безжалостно добились подранка.

Во время последней атаки, по различным оценкам, в «Мусаси» попали до десяти торпед, из которых 2 не взорвались. Одна взорвалась напротив носовой башни, затопив 2 погреба, еще одна вызвала дополнительное затопление по левому борту. Остальные торпеды буквально вскрыли кочегарки и внешнее левое машинное отделение. Другие

затопили погреба зенитного боезапаса в носовой части по правому борту. Еще 3 попадания в левый борт и 1 в правый нельзя точно подтвердить, так как в это время огромный корабль был уже обречен. К концу атаки он имел крен 10 градусов на левый борт, полубак ушел под воду, а скорость упала до 6 узлов. В 19.00 вода дошла до барбета башни «А», а крен увеличился до 15 градусов. Попытки выбросить линкор на берег одного из островов моря Сibuян провалились, и в 19.35 крен вышел из-под контроля. Линкор повалился на левый борт и затонул носом вперед. Его гибель описана так детально, чтобы показать те невероятные усилия, которые пришлось приложить американцам для его уничтожения. Всего 24 октября соединение Куриты атаковали 259 американских самолетов. Кроме потопления «Мусаси» и повреждения тяжелого крейсера «Мьёко», они добились 2 попаданий бомбами в «Ямато», 2 — в «Нагато», 5 бомб разорвались рядом с «Харуной». Ни один из этих кораблей серьезно не пострадал, и соединение Куриты продолжало двигаться дальше.

Вернувшись, американские пилоты сильно преувеличили результаты своих атак. Когда Курита временно, на 2 часа, повернул назад, Хэлси решил, что он разгромлен и больше не представляет серьезной угрозы 7-му Флоту адмирала Кинкейда, находящемуся возле плацдармов. Теперь его внимание привлекли авианосцы Одзавы. Быстроходные линкоры и авианосцы 3-го Флота повернули на север и погнались за подsunутой им приманкой, намереваясь уничтожить Одзаву 25 октября. Японцы только этого и хотели. В 17.00 Курита снова повернул к проливу Сан-Бернардино, вот только теперь пролив был открыт.

Тем временем эскадра адмирала Нисимурь шла через море Минданао прямо к проливу Суригао. Однако американцы внимательно следили за ней, и разделаться с Нисимурь было предложено адмиралу Кинкейду. По бессмертным словам адмирала Олдендорфа, командовавшего старыми линкорами группы огневой поддержки, 7-й Флот не собирался «давать пидарасу даже тени шанса». Когда началась ночь, Кинкейд развернул свои силы. Торпедные катера и эсминцы расположились вдоль обоих берегов пролива, который превратился в естественную ловушку. Сначала предполагалось провести массированную торпедную атаку, а потом японцы

уперлись бы в колонну линкоров, перегородившую узкий пролив. «Crossing T» получалось просто идеальное, японские корабли были бы засыпаны градом бронебойных снарядов. Так и произошло, в расставленную западню поочередно угодили и Нисимура, и Сима.

25 октября в 2.00 темноту разорвали вспышки взрывов. Это торпедные катера первыми атаковали японцев, и один из них попал торпедой в «Фусо». Линкор продолжал двигаться дальше. Через 10 минут торпеда попала в «Ямасиро», однако тот, не дрогнув, выдержал удар и продолжал идти прямо в расставленную западню. Через час в бой вступили американские эсминцы. Их торпеды вспарывали черную воду пролива, направляясь к японским кораблям.

В 3.25 «Ямасиро» получил еще одно торпедное попадание, но выдержал и его. В 3.34 в «Фусо» попали одна или несколько торпед, и взорвался артиллерийский погреб. Это было уже слишком, линкор разломился пополам. Пылающие обломки какое-то время дрейфовали вниз по проливу, а потом затонули возле острова Динагат. Еще одна торпедная атака эсминцев фактически покончила с японской эскадрой. От нее остались только линкор «Ямасиро» и тяжелый крейсер «Могами», оба поврежденные, и чудом оставшийся невредимым эсминец «Сигурэ».

В 3.50 открыли огонь давно ждавшие этого момента линкоры и крейсера адмирала Олдендорфа. В течение 20 минут на 2 японских корабля с минимальной дистанции обрушилось огромное количество снарядов. Они даже не могли отвечать. «Ямасиро» был буквально разорван на куски, а «Могами» превратился в пылающий факел. Оба корабля попытались повернуть назад, но было уже слишком поздно. В 4.19 линкор перевернулся и затонул, унеся с собой на дно адмирала и большую часть экипажа.

«Могами» продержался немного дольше. Весь охваченный пламенем, он едва не столкнулся с крейсерами Симы, которые подошли к месту побоища. Крейсер пережил и это, однако наутро он все-таки затонул возле острова Минданао. Поэтому вполне понятно, что адмирал Сима не стал повторять самоубийственный бросок Нисимур и повернул назад. Однако при этом он все-таки потерял легкий крейсер.

Попытка атаки с юга была отражена, и главную роль в этом сыграли старые линкоры. Их современные собратья были лишены этой чести, потому что Хэлси увел свое соединение на север, в погоне за призрачными авианосцами Одзавы. Еще раньше он передал по радио, что 6 современных линкоров под командованием адмирала Ли должны быть готовы сформировать отдельное соединение, чтобы перехватить корабли Куриты в проливе Сан-Барнадино, как Олдендорф сделал в проливе Суригао. В приказе были важные слова «будет сформировано», что означало формирование такого соединения только в случае, если обстоятельства потребуют этого. Однако Хэлси поверил донесениям своих летчиков и решил, что такой необходимости больше нет. Поэтому он решил использовать линкоры для усиления ПВО своих авианосцев в ожидаемой авианосной дуэли с Одзавой и увел на север весь флот.

Во время погони в 2.45 Хэлси действительно выделил линкоры в отдельное оперативное соединение. Однако их задачей было не сражение с линкорами Куриты, которые считались поспешно отступающими. Вместо этого Хэлси выдвинул линкоры вперед, чтобы они уничтожали поврежденные корабли Одзавы, которые утром отстанут после атаки американских самолетов. Это могло принести богатую добычу, потому что в ходе утренних атак 25 октября был потоплен авианосец «Титосэ», а 3 остальных были повреждены.

Быстроходные линкоры погнались за противником. В 11.00 они развили полный ход и находились уже в 40 милях от кораблей Одзавы. Их орудия имели дальнобойность около 20 миль, и через несколько часов они могли перевернуть весь ход морской войны на Тихом океане. Они стали бы первым соединением линкоров, уничтожившим вражескую авианосную группу. Одзава не имел самолетов, чтобы помешать этому, полетные палубы его кораблей были практически пусты. «Исэ» и «Хьюга» могли оказать некоторое сопротивление, однако вряд ли они продержались бы слишком долго против сосредоточенного огня 6 самых мощных линкоров в истории. Увы, этого не случилось. Когда американские линкоры от цели отделяло всего несколько миль, с юга пришел отчаянный призыв о помощи. Курита свободно прошел через пролив Сан-

Бернардино далеко за кормой Хэлси и теперь быстро приближался к плацдарму.

Линкоры Олдендорфа после ночной победы начали отчаянно выскребать остатки бронебойных снарядов в погребах, но время было не на их стороне. Когда линкоры Куриты шли на юг вдоль восточного берега острова Самар, между ними и транспортами, а также целыми горами военного снаряжения на побережье, находились только крошечные эскортные авианосцы соединения поддержки под командованием адмирала Спрэгью.

Однако Курита грубо ошибся, приняв эскортные авианосцы за часть сил 3-го Флота. Хотя японские корабли имели скорость вдвое выше, Курита начал медленное сближение, обходя авианосцы, вместо того чтобы пойти прямо на них и уничтожить. В результате авианосцы смогли проводить постоянные воздушные атаки, поднимая самолеты, как только их заправляли и перевооружали. Хотя эти самолеты не могли потопить линкоры, однако их огонь и бомбы наносили большие потери расчетам зенитных орудий. Они даже ухитрились потопить 3 тяжелых крейсера теми немногими торпедами, которые имелись.

Зато огромные снаряды сумели потопить только один эскортный авианосец «Гэмбир Бей» и повредить еще несколько. Однако отважная атака американских эсминцев заставила корабли Куриты временно отвернуть. После этого Курита стал вести себя еще более осторожно. После нескольких маневров, в ходе которых он даже вошел в сам залив Лейте, японский адмирал в 9.25 приказал отходить. В 9.45 бой прекратился, эскортные авианосцы и силы вторжения были спасены.

Решение Куриты стало роковым для исхода операции, как и решение Ямамото при Мидуэе 2,5 года назад. Всё самопожертвование Нисимуры и Одзавы оказалось напрасным, и Курита буквально выпустил победу из рук. Когда он отозвал свои линкоры и повернул обратно, далеко на севере то же самое сделал и Хэлси со своими линкорами. Это было совершенно напрасно, однако он перегруппировал линкоры и послал их на юг. Но было слишком поздно, чтобы перехватить корабли Куриты. В результате современные линкоры 3-го Флота в ходе всей битвы метались на полных ходах между



двумя японскими эскадрами, но ни одной не увидели. Огромную ударную мощь использовали предельно бессмысленно, и вторая такая возможность американцам не представилась. Воздушными атаками авианосцев 3-го Флота были потоплены 3 японских авианосца. Четвертый был поврежден и добит американскими крейсерами. Кроме того, они потопили эсминец, а подводная лодка добила поврежденный авиацией легкий крейсер. Однако «Исэ» и «Хьюга» получили только незначительные повреждения и сумели спастись. То же самое удалось и Курите, хотя он по дороге потерял еще один крейсер.

Несмотря на бестолковое использование линкоров, битва закончилась решительной победой американцев. Больше японский флот не представлял серьезной угрозы для американского наступления, и все это было достигнуто ценой удивительно легких потерь для американцев<sup>[217]</sup>.

В битве за Лейте линкоры показали, что обладают более серьезным значением, чем ранее, но, несмотря на это, большинство кораблей было потоплено авиацией. Это привело к довольно спорным выводам, которые сделал кое-кто из послевоенных историков. Например, один из британских авторов написал:

«В широкой по размаху и сложной битве за Лейте принципы остались теми же. Здесь, на южном участке корабли противников сошлись на дистанцию прямого выстрела, однако авианосные самолеты все равно остались главным оружием. Американцы победили, лишь когда были потоплены все 4 японских авианосца, причем с воздуха».

Я не могу согласиться с этим выводом. Японские авианосцы с самого начала представляли только приманку. Они были просто обречены на гибель. Но даже если бы они оттянули на себя Хэлси и сумели спастись, это никак не сказалось бы на ходе битвы, потому что на них не было самолетов. Исход битвы решили 6 старых линкоров Олдендорфа в проливе Суригао и нерешительность Куриты у острова Самар.

Другой историк, весьма критически относящийся к линкорам, с этим согласен:

«Однако мне кажется, что маятник качнулся слишком далеко. Хотя война на Тихом океане показала, что самолет сменил линкор в качестве основы морской мощи, это совсем не значит, что линкор стал абсолютно беспомощным. Эта битва восстановила его репутацию, в определенной мере в ущерб авианосцу».

Как мы видели, линкоры едва не добились полных побед над двумя авианосными соединениями, японским и американским, хотя ни то, ни другое не являлось главными силами флота. Из этого делается вывод:

«Половину атакующего японского флота пришлось останавливать артиллерийским кораблям, и они сделали это гораздо более эффективно, чем самолеты».

Как видите, мнения высказываются самые разнообразные, но в любом случае было ясно, что эта битва стала лебединой песней линкоров и линейной тактики, которая несколько столетий безраздельно владела умами адмиралов. Стефен Роскилл подводит итог:

«За все время войны 1939–45 годов лишь одна другая битва — та, которую дал адмирал Каннингхэм 28 марта 1941 года у мыса Матапан — напоминает происходившее в проливе Суригао 3,5 года спустя. Совершенно ясно, что эти две битвы означали конец долгого влияния „линии кордебаталии“ на морскую войну, которое началось еще в XVII веке».

Но сокрушительное поражение не означало конец несчастий японцев. Их отступающие соединения понесли новые потери от атак американских подводных лодок. 21 ноября одна из них добилась первого успеха в охоте за японскими линкорами, потопив «Конго» и эсминец сопровождения к северо-западу от Формозы. После уничтожения флота японцы могли надеяться восстановить баланс только с помощью камикадзе. Однако даже самоубийцы не смогли помешать американцам захватить Филиппины, хотя при этом несколько американских кораблей получили

серьезные повреждения. Например, 7 мая линкор «Нью Мексике», на котором в качестве наблюдателя находился адмирал Фрезер, получил попадание самолета-камикадзе в настройку. Адмирал спасся, но приобрел хороший предмет для размышлений, ведь в скором времени его кораблям предстояло столкнуться с этим же врагом.

После того как нефтяные месторождения в Южных морях были отрезаны от метрополии, даже тяжелые корабли японского флота были вынуждены большую часть времени простаивать из-за нехватки топлива, точно так же, как немецкие и итальянские немного раньше. Они находились в японских портах, ожидая финального приговора. Жребий был брошен, но, прежде чем рассказать о поражении Японии и роли, которую в нем сыграли линкоры союзников, ненадолго вернемся в Европу, и посмотрим, что делали линкоры там.

Старые корабли потихоньку готовились к списанию, завершив свою активную жизнь. «Резолюшн» использовался в качестве учебного корабля в школе кочегаров «Империюз» в Гэрлохе, потом его перевели в Саутгемптон и в конце концов в Девенпорт. В мае 1944 года там к нему присоединился «Ривендж». «Малайя» и «Рэмиллис» в 1944 году использовались в качестве кораблей огневой поддержки, а 15 мая 1945 года были переданы торпедной школе «Вернон» в Портсмуте и стали известны как «Вернон II». Они использовались в качестве плавучих казарм. «Вэлиант» продолжал ремонтироваться, но потом был передан школе «Империюз». После отправки в Ост-Индию «Ринауна» и «Куин Элизабет», из действующих линкоров в Англии остался только «Уорспайт».

В составе Флота Метрополии пока числился в качестве флагмана «Дьюк оф Йорк», остальные новые линкоры были отправлены на восток: «Кинг Георг V» — в ноябре, «Хоу» — в декабре. «Энсон» завершил ремонт в Девенпорте и в марте 1945 года тоже ушел в Ост-Индию. 30 ноября 1944 года флагманом Флота Метрополии стал «Родней», это позволило отправить на ремонт «Дьюк оф Йорк», чтобы в июне тоже послать его в Индийский океан. Однако «Родней» со времени последнего ремонта в 1942 году прошел более 156000 миль и находился в плохом состоянии.

Впрочем, «Уорспайт» был в еще более скверном состоянии, хотя его тяжелые орудия, точнее, то, что от них осталось, еще могли принести пользу игодились в последней важной операции в Европе. После того как войска союзников вырвались из Нормандии, англичане начали наступление на северо-восток и захватили совершенно целым большой порт Антверпен. Командование союзников надеялось наладить снабжение своих армий через него, так как Антверпен находился гораздо ближе к линии фронта. Это было намного проще, чем использовать порты Ла-Манша, оставшиеся далеко позади. Но, хотя мы захватили Антверпен в сентябре 1944 года, немцы продолжали удерживать устье реки Шельды, поэтому было невозможно тралить мины, и ни один транспорт не мог войти в порт. Напряжение на коммуникациях союзников было так велико, что темпы наступления снизились. Немцы прекрасно об этом знали, и их гарнизоны были полны решимости удерживать эти острова до последнего. Среди них особенно выделялся сильно укрепленный остров Валхерен.

Союзники решили провести в конце октября десантную операцию, чтобы очистить устье Шельды. В Остенде было собрано большое количество десантных судов под командованием капитана 1 ранга Нагели. Они должны были расчистить мелководные фарватеры и поддержать морских пехотинцев и коммандос. В последний раз огневая поддержка была возложена на тяжелые корабли Королевского Флота — линкор «Уорспайт» и мониторы «Эребус» и «Робертс».

Самое упорное сопротивление англичане встретили в Весткапелле, который штурмовала морская пехота. Здесь, на северо-западном и юго-западном побережье острова немцы построили множество береговых батарей, на которых находилось до 40 орудий калибром от 76 мм до 220 мм. Они господствовали над западным и восточным устьем Шельды. Более того, наступление должно было начаться спустя некоторое время после операции против Флиссингена, поэтому элемент внезапности просто не существовал.

В 8.15 «Уорспайт» прибыл из Дилиа, вышел в район примерно в 12 милях от маяка Весткапелле и открыл огонь. Морские пехотинцы столкнулись с ожесточенным сопротивлением, и капитан 1 ранга Пагсли позднее писал:

«Было ясно, что тысячи тонн бомб, сброшенные на орудия, сумели уничтожить совсем немногие из них. Позднее я слышал, что Бомбардировочное Командование выражало мнение, будто захватить Валхерен после их бомбежек было легче легкого. Я хотел бы, чтобы летчики были с нами в тот день!»

Действительно, Королевские ВВС продолжали жить в каком-то потустороннем мире, не имея никакой связи с солдатами и моряками. Они продолжали цепляться за свои теории, рассказывая, как все было бы прекрасно, если бы события развивались согласно их предсказаниям. Германия сдалась бы после бомбардировочного наступления, воздушные бомбардировки могут нейтрализовать любую оборону, — и это несмотря на то, что Нормандия со всей очевидностью доказала обратное. После этой операции капитан 1 ранга Пагсли испытывал ничуть не большее доверие к «Уорспайту», чем раньше.

«Эскадра огневой поддержки открыла огонь в 8.20, и огромные столбы дыма и обломков поднимались там, где падали ее тяжелые снаряды. Но поскольку самолета-корректировщика не было, я чувствовал, что не могу слишком доверять эффективности огня».

Оказалось, это были последние выстрелы «Уорспайта» по противнику. После высадки в Нормандии он сделал не менее 1500 выстрелов из своих 381-мм орудий, и они были совершенно расстреляны. Линкор вернулся в Англию и встал на Спитхэдском рейде. Его биограф писал:

«Жизнь старого корабля явно приближалась к концу. Его вооружение и машины были изношены настолько, и он получил столько боевых повреждений, что для приведения в боеспособное состояние линкору требовался слишком долгий и дорогостоящий ремонт».

В действительности еще до Валхерена было принято решение, что он уже исчерпал все возможности ремонта. 9 сентября «Уорспайт» был переведен в резерв, причем сразу в самую низшую категорию «С». Из всех британских линкоров, о которых говорится в этой книге, «Уорспайту», несомненно,

принадлежат все рекорды продолжительности службы и количества проведенных боев.

После этого в Англии из действующих линкоров остался только «Родней». Для него практически не было никакой работы, потому что с «Тирпицем» все-таки удалось покончить. К осени политика KBBC, строивших все более огромные бомбардировщики и вооружающих их все более тяжелыми бомбами, достигла апогея. Была создана «бомба-землетрясение». Это были бомбы «Толлбой», весящие 12000 фунтов, их заряд составлял 5000 фунтов. Теперь KBBC не только имели бомбу, способную уничтожить любой корабль, но и подготовленную эскадрилью, которая могла поразить такую цель. Разумеется, со стандартной оговоркой — корабль во время атаки должен стоять неподвижно! Целей для этих бомб в Европе было не слишком много, и «Тирпиц» неизбежно попал в этот список. И все оказалось довольно просто!

«Можно сказать, что судьба линкора скрывалась в ванне вице-маршала авиации почтенного Ральфа Кохрейна. Его мозг не отдыхал никогда. Кохрейн долго размышлял над проблемой „Тирпица“, и однажды, когда он мылся, то решил бросить на это дело 617-ю эскадрилью. Он выскочил из ванны, вытерся, оделся и помчался разыскивать Харриса. И Харрис согласился», — пишет Пол Брикхилл. Как видим, Кохрейн оказался сдержаннее Архимеда и не бегал голым по Лондону с криками «Эврика!».

Если бы только эта ванна подвернулась в тот момент, когда решалась судьба конвоя PQ-17, или принимались решения о других попытках уничтожить «Тирпиц»! Скольких неприятностей тогда удалось бы избежать. Однако лучше поздно, чем никогда.

К несчастью, «Тирпиц» в Альтен-фьорде находился за пределами досягаемости «Ланкастеров» из Великобритании, и в этом вопросе Советы продемонстрировали большое желание сотрудничать, и были подготовлены специальные полосы для тяжелых бомбардировщиков в Ягоднике. Операция «Сорс» началась, как и планировалось, 17 сентября. 27 «Ланкастеров» вылетели из Великобритании, 21 из них имел 12000-фн «Толлбой», остальные несли специальные мины. Они были встречены плотным огнем, даже главный калибр «Тирпица» стрелял шрапнелью. Бомбы пришлось сбрасывать сквозь

дымовую завесу вслепую. Всего было сброшено 16 бомб, но результаты нельзя было пронаблюдать.

Лишь позднее выяснилось, что командир эскадрильи подполковник Тэйт добился попадания. Чудовищная бомба попала в полубак «Тирпица» примерно в 50 футах от форштевня и пробила весь корпус насквозь, прежде чем взорваться. Носовая часть корабля была изуродована, сильнейшее сотрясение вывело из строя многие деликатные механизмы. Поэтому, по немецким оценкам, ремонт мог занять до 9 месяцев. Это было уже совершенно невозможно, и Дениц исключил «Тирпиц» из числа действующих единиц флота.

«Поэтому я распорядился в будущем использовать „Тирпиц“ только как плавучую батарею при защите северной Норвегии. Поддерживать его в мореходном состоянии больше не представлялось возможным. Я распорядился оставить на борту столько людей, сколько потребуется для обслуживания орудий. Чтобы застраховаться от самого худшего и не допустить, чтобы „Тирпиц“ перевернулся в результате новых воздушных атак, я приказал поставить его на максимально малой глубине».

К несчастью, контр-адмирал Петерс, который командовал остатками Боевой Группы, не сумел найти ему лучшего места, чем Тромсё. «Тирпиц» кое-как перебрался на юг своим ходом и был пришвартован возле острова Хаакой, где его орудия контролировали подходы к острову Тромсё. Его стоянка была слишком глубокой, но немцы намеревались намыть под килем линкора песчаную отмель. Однако 617-я эскадрилья не позволила им сделать это. Теперь линкор оказался в пределах досягаемости ее бомбардировщиков, хотя для этого с них пришлось снять часть оборудования и вооружения. Снятые пулеметы означали, что если «Ланкастеры» столкнутся с немецкими истребителями, будет бойня. Однако летчики решили рискнуть.

Последний налет был произведен 12 ноября 1944 года. 12 «Ланкастеров» взлетели из Лоссимута и отправились в долгое путешествие на север. Пилоты прекрасно знали, что если они потерпят неудачу, второй шанс уже не представится, так как

наступала зима, и видимость стремительно ухудшалась. В последний раз тяжелые орудия «Тирпица» загрохотали, пытаясь остановить приближающиеся бомбардировщики, но на этот раз дымовая завеса не была поставлена, а истребители на соседнем аэродроме Бардуфосс остались на земле, несмотря на просьбы о помощи. Они упустили легкую добычу, а вот «Ланкастеры» — нет.

«Один за другим самолеты отворачивали, сбросив бомбы. Летчики, не говоря ни слова, следили сквозь остекление, как через положенные 30 секунд на полубаке линкора мелькнула огромная желтая вспышка взрыва. Даже с высоты 14000 футов было видно, как он вздрогнул. Одна бомба взорвалась на берегу, а затем в корабль попали еще две. Одна взорвалась у правого борта напротив мостика, вторая позади трубы. Еще одна бомба взорвалась в воде в 5 футах от форштевня. Сквозь затянувший все дым были видны вспышки взрывов остальных бомб внутри сетевого заграждения. В глубине пелены мигало свечение. Линкор горел. Затем последовала еще одна вспышка, и на высоту 500 футов взлетела струя пара, когда взорвались погреба».

В действительности самолеты добились 2 прямых попаданий, оба в левый борт. Еще несколько бомб разорвались рядом с кораблем, причем с этого же борта. Взрывы вырыли огромные воронки в мягком песке, и корабль накренился сначала на 20 градусов, а потом на 70. Примерно в 9.50, сразу после того как упала последняя бомба, взорвался погреб башни «Х». Свидетели видели, как огромная башня взлетела на высоту 40 футов над кораблем.

«Когда дым рассеялся, „Тирпиц“ лежал на борту с креном 45 градусов, медленно опрокидываясь дальше. Он перевернулся почти вверх дном, но надстройки линкора уперлись в дно фьорда, и он замер, подняв над водой кроваво-красное брюхо. Повсюду пылали пятна нефти из разбитых цистерн корабля. На воде мелькали десятки голов моряков, которые старались побыстрее отплыть от корабля, чтобы не сгореть заживо. Кто-то



успел добраться до берега, кто-то взобрался на буи сетевого заграждения. Часть моряков нашла убежище на днище линкора, так как было ясно, что он прекратил погружаться».

Внутри огромного корпуса оказались закупорены более 1000 человек. Они постепенно захлебывались, когда вода затапливала отсеки. Лишь 87 человек сумели подняться вверх, к самому днищу. Спасательные команды, прорезав отверстия, вытащили их. Остальные моряки так и остались внутри «Тирпица», который в течение 3 лет был их домом, а теперь стал их могилой.

Королевские ВВС торжествовали, когда стало известно, что «Тирпиц» все-таки потоплен.

«Кое-кто в Адмиралтействе с этим не совсем согласился и заявил (немного капризно, как говорил рассказчик), что они не могут считать линкор окончательно потопленным, потому что видно его днище. Однако это не удержало пылких людей в Бомбардировочном Командовании от шумных выражений полного удовлетворения. Он сказал одному из подчиненных, когда узнал о потоплении „Тирпица“: „Ну и навесили мы мореманам!“»

Это все еще считалось игрой. Хотя «мореманы» проиграли несколько очков, Адмиралтейство встретило известие об уничтожении «Тирпица» с огромным облегчением, правда, адмирал Каннингхэм записал:

«Это почти никак не скажется на диспозиции наших морских сил, так как он не был боеспособной единицей. Но всегда оставался шанс, что его уведут обратно в Германию».

Когда «Тирпиц» был уничтожен, только полуразобранный корпус «Гнейзенау» да два карманных линкора остались от германского линейного флота. Эта парочка до конца войны использовалась на Балтике.

С лета 1944 года Советская Армия обрушила на немцев серию последовательных ударов. Германия была вынуждена

сражаться на два фронта, союзники покидали ее один за другим. Армии союзников значительно превосходили по численности немецкие, от Люфтваффе остались одни воспоминания, и все-таки немцы продолжали упорно сопротивляться, отступая с боями. Хорошим показателем их упорства может служить то, что западным союзникам потребовалось 11 месяцев, чтобы проделать тот путь, который немцы в 1940 году прошли за 6 недель, хотя основная часть германской армии вела бои на востоке. Здесь они тоже не могли сдержать напор противника, и к октябрю русские прорвались к побережью Балтийского моря у Либавы.

С этого момента главной задачей остатков германского флота стала поддержка прибрежного фланга армии и эвакуация более чем 2 миллионов солдат и гражданских лиц от советского наступления в безопасные районы на западе.

Например, с 6 по 13 октября оперативное соединение, состоящее из карманного линкора «Лютцов», тяжелого крейсера «Принц Ойген» и 6 эсминцев, использовалось для обстрела сосредоточения советских войск возле Мемеля, несмотря на сильные воздушные атаки. Под командованием вице-адмирала Тиле было сформировано Соединение 2, и в бой были брошены также «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер», все уцелевшие легкие крейсера и эсминцы. Они поддерживали огнем немецкие войска на полуострове Сворбе, который, благодаря этому, сумел продержаться до 22 ноября.

В начале 1945 года советские армии вошли в Восточную Пруссию и продолжали наступать. Со 2 по 5 февраля «Принц Ойген» постоянно действовал в районе Фишхафена вместе с «Адмиралом Шеером». Через неделю «Лютцов» возле Фрауэнбурга поддерживал своим огнем части 4-й Армии.

Весь февраль оба карманных линкора почти непрерывно находились в боях, пытаясь затормозить русское наступление на Кенигсберг. Они выпустили огромное количество 280-мм снарядов. Их воздействие на советские войска было таким же действенным, как и огонь линкоров союзников по германским войскам чуть раньше. Русская авиация и торпедные катера предпринимали колоссальные усилия, чтобы устранить эту угрозу, но кроме пары мелких кораблей потопить ничего не смогли. Однако оперативная зона немецкого флота продолжала сокращаться, причем не только с востока. На

западе наступали армии союзников, постепенно захватывая аэродромы Люфтваффе. В результате тяжелые бомбардировщики Королевских ВВС получили возможность свободно бомбить балтийские порты. Потери стали неизбежны, и они оказались крайне тяжелыми. Один за другим большие корабли отправлялись на дно прямо в портах, когда возвращались туда, чтобы заменить расстрелянные стволы орудий.

Старый броненосец «Шлезвиг-Гольштейн» был потоплен английскими бомбардировщиками в Готенхафене ночью 18/19 декабря. Он затонул на мелководье.

В начале марта «Адмирал Шеер» вместе со «Шлезвиг-Гольштейном» поддерживал немецкие войска на Воллине, однако 21 марта броненосец пришлось отозвать, так как он расстрелял все снаряды. Его место заняли «Лейпциг» и «Лютцов», и обстрелы продолжились с прежней силой.

Вскоре стало ясно, что падение Готенхафена неизбежно, и только тогда нашлось последнее применение корпусу «Гнейзенау». 27 марта он был затоплен в качестве брандера на входном фарватере. В последние 2 месяца войны эвакуация приняла еще более широкие масштабы, и потери в транспортах и военных кораблях стали очень тяжелыми. «Лютцов» действовал возле Хелы до 8 апреля, когда израсходовал последние капли нефти, лишь после этого он вернулся в порт.

Ночью 9/10 апреля Бомбардировочное Командование провело массированный налет на гавань Киля, сбросив 2600 тонн бомб. Карманный линкор «Адмирал Шеер» оказался в этом аду. Он получил несколько попаданий и перевернулся, хотя его днище осталось торчать над водой. 617-я эскадрилья 16 апреля прикончила «Лютцов», стоящий в Кайзерфарте, южнее Свинемюнде. Снова в ход пошли гигантские «Толлбои», которые уничтожили «Тирпиц», но здесь корабль был в 3 раза меньше, и результат получился совершенно очевидный.

«Далеко внизу они заметили „Лютцов“, казавшийся просто микроскопическим. Когда самолеты повернули на него, зенитки открыли бешеный огонь, оказавшийся смертельно точным. Клубки взрывов испятнали небо прямо перед строем, и почти каждый из 18

бомбардировщиков получил пробоины в фюзеляже и крыльях.

Но затем стая прорвалась сквозь огневую завесу и сбросила бомбы. 3 бомбы легли совсем рядом, накрыв корабль. Одна взорвалась между бортом и причалом. Остальные пропали в облаке дыма и брызг.

Разведывательный самолет прилетел с фотографиями, и самоуверенность эскадрильи получила страшный удар. „Лютцов“ по-прежнему стоял у пирса вроде бы совершенно целый. Пилот фоторазведчика утверждал, что здесь нет ошибки. Он пролетел прямо над кораблем и совершенно отчетливо видел его палубу.

Прошло еще 2 дня, прежде чем выяснилось, что „Лютцов“ затонул, насколько это позволяла глубина гавани. Близкие разрывы по носу разорвали днище, и корабль просто сел на дно гавани. (Кое-кто из моряков утверждал, что он не был потоплен по-настоящему, раз палуба осталась над водой.)»

В действительности башни «Лютцова» продолжали действовать, и он стрелял по наступающим советским войскам, пока 3 мая не был взорван остатками экипажа. «Шлезинген» попытался удрать 2 мая, но был тяжело поврежден разрывом донной мины возле Грейфсвальдер Ойе и отбуксирован обратно в Свинемюнде. Там его посадили на мель рядом с «Лютцовом» и взорвали, когда подошло время эвакуироваться.

К моменту капитуляции Германии только «Принц Ойген», «Нюрнберг» и горстка эсминцев остались от германского надводного флота. В отличие от итальянцев, они упорно сражались до самого конца. Их действия во время эвакуации и поддержка войск в 1944-45 годах несколько восстановили честь, позорно утерянную Флотом Открытого Моря, который без боя затопился в Скапа Флоу в 1919 году. Но конечный результат оказался тем же самым. Третий великий европейский флот исчез следом за французским и итальянским.

У Флота Метрополии в последние месяцы войны практически не было работы. Все современные корабли уже были отправлены на восток, и только «Родней» стоял в

опустевшем логове Скапа. Ближе к концу войны появились опасения, что уцелевшие германские корабли могут вырваться с Балтики и совершить рейд через Северное море — «Рейд смерти Деница», как это называли. Почему-то к этому отнеслись совершенно серьезно. «Ринаун» уже завершил ремонт в Дурбане и прибыл на Цейлон, однако 30 марта он получил приказ спешно вернуться в Англию.

«Ринаун» до сих пор оставался самым быстроходным линкором Королевского Флота, и ему была предоставлена последняя возможность доказать это. После длительного плавания на высокой скорости он 14 апреля прибыл в Скапа, пройдя за 306 ходовых часов расстояние 7642 мили. Это был достойный конец длительной службы. Флаг главнокомандующего был спущен на «Роднее» и поднят на мачте «Ринауна». «Родней» был списан в резерв, и для него война закончилась. «Ринаун» ненадолго его пережил, потому что с окончанием войны в Европе для него вообще не осталось никаких дел.

Однако этот старый корабль успел выполнить еще одну почетную миссию. В августе 1945 года он прибыл в Плимут, и у него на борту состоялась историческая встреча короля Георга VI и президента Трумена, возвращавшегося домой после завершения Потсдамской конференции. В конце года линейный крейсер перевели в Портсмут и сократили команду до 40 процентов, оставив ожидать окончательного приговора. Позднее он стал одним из 4 кораблей школы «Имперьюз» в Девенпорте, пришвартовавшись там рядом с другими ветеранами.

Его место в составе Ост-Индского флота занял «Нельсон», который закончил долгий ремонт в Соединенных Штатах. По пути в Индийский океан он побывал на Мальте во время празднования Дня Победы. А пока «Куин Элизабет» оставался единственным линкором в этом флоте, и у него оказалось достаточно забот.

Хотя Ост-Индский и Тихоокеанский флоты были разделены еще в ноябре 1944 года, они оба базировались на Цейлоне. Корабли Тихоокеанского флота приобретали ценный опыт, проводя авианосные рейды против захваченных японцами островов. В конце 1944 года контрадмирал Вайэн вышел в море с авианосцами «Индомитебл», «Индефетигебл» и «Викториес»

для проведения операции «Лентил» — удара по нефтеперегонным заводам в Панкалан-Брандане на Суматре. Тем временем «Хоу» ушел вперед вместе с остальным флотом, чтобы доставить адмирала Фрезера в Австралию.

«В декабре линкор „Хоу“ прибыл с Цейлона в Австралию и был встречен крайне сердечно. Его экипаж даже назвал встречу „битвой у Сиднея“, так как она получилась немного шумной. В следующем месяце это повторилось в Новой Зеландии, когда „Хоу“ в сопровождении „Ахиллеса“, „Куинборо“, „Куолити“ и „Квадранта“ доставил сэра Брюса Фрезера в Окленд. Не было никаких сомнений, что возвращения флага Святого Георгия на Дальний Восток ждали давно и страстно».

Пока «Хоу» занимался показом флага, остальные линкоры прибыли на Цейлон, и 16 января Вайэн снова покинул остров для атаки нефтеперегонных заводов Палембанга, самых крупных в Юго-Восточной Азии. В состав эскадры вошли «Кинг Георг V», 4 авианосца и легкие силы. Атака была проведена 24 января и оказалась очень успешной. Эскадра заправилась в море и 26 января нанесла по этой же цели повторный удар. Атаки базовой авиации японцев были отбиты без труда, причем англичане потерь не имели. Флот ушел во Фримантл. Наконец-то британский Тихоокеанский флот показал себя реальной силой.

Британская 14-я Армия перешла в наступление в Бирме, и на побережье было проведено несколько десантных операций. Японцы долгое время безоговорочно владели этими водами, но теперь контроль над ними перешел в руки Ост-Индского флота. В январе 1945 года он высадил десант на большой остров Рамри, который был захвачен 26-й индийской дивизией. Это было сделано, чтобы создать авиабазы на фланге у японцев. Десант был высажен 21 января при поддержке орудий «Куин Элизабет». Взвод морской пехоты с этого линкора принял участие в боях на берегу, когда 26 января высадился десант на островах Шедуба. Но выяснилось, что противник оттуда бежал. «Куин Элизабет» вернулся в Тринкомали, готовиться к новым десантам.

С 8 по 18 апреля была проведена операция «Санфиш». Вице-адмирал Уэйк-Уокер поднял флаг на «Куин Элизабет». Вместе с ним в операции участвовали «Ришелье», 2 эскортных авианосца, 2 тяжелых крейсера и флотилия эсминцев. Это соединение 11 апреля направилось к Суматре и подвергло мощному обстрелу Сабанг, пока авианосные самолеты дважды бомбили Андаманские острова.

Британская армия 3 мая захватила Рангун, после чего Оперативное Соединение 67, как его теперь называли, в составе «Куин Элизабет», «Ришелье», 2 эскортных авианосцев, 2 тяжелых и 2 легких крейсеров, 6 эсминцев провело операцию «Бишоп». Обстрелу и бомбежке подверглись Кар-Никобар и Порт-Блэйр. Был также уничтожен японский конвой из 9 судов. Продемонстрировав, кто здесь хозяин, 9 мая флот вернулся в Тринкомали.

10 мая японцы решили, что с них достаточно, и начали эвакуацию оставшихся сил с Никобарских и Андаманских островов. Из Сингапура для этого вышли последние боеспособные корабли в этой зоне — тяжелый крейсер «Хагуро» и эсминец «Камикадзэ».

Эти корабли были замечены в Малаккском проливе британскими подводными лодками, и адмирал Уэйк-Уокер двинул на перехват свои главные силы: «Куин Элизабет» (флагман), «Ришелье», 4 эскортных авианосца, 2 тяжелых и 1 легкий крейсера и 8 эсминцев. 15 мая атака авианосных самолетов завершилась неудачей, японские корабли не пострадали, однако навстречу им была отправлена 26-я флотилия эсминцев. В ходе блестящей ночной атаки эсминцы уничтожили «Хагуро» торпедами.

Линкоры находились слишком далеко от места боя и никак не могли помочь. Но все-таки участие в боевой операции достойно завершило долгую жизнь «Куин Элизабет».

К этому времени на Цейлон прибыл «Нельсон», и 12 июля командующий перешел на него. «Куин Элизабет» отправился в Англию.

«Нельсон» с 24 по 26 июля активно участвовал в операции по расчистке минных заграждений у острова Пукет возле западного побережья перешейка Кра. Вместе с ним там находились 4 эскортных авианосца и тяжелый крейсер «Сассекс». 26 июля они отбили первую атаку камикадзэ.

Авианосец «Эмир» получил попадание и был поврежден, тральщик «Вестал» был потоплен, однако операция продолжилась.

27 августа адмирал Уэйк-Уокер сформировал оперативное соединение из «Нельсона», 2 эскортных авианосцев, 1 тяжелого и 1 легкого крейсера и нескольких эсминцев и направился из Рангуна в Пенанг, чтобы договориться о капитуляции японских сил в этом районе. 2 сентября на борту «Нельсона» Уэйк-Уокер встретился с вице-адмиралом Удзуми, а 12 сентября на борту линкора была подписана формальная капитуляция японских войск в Юго-Восточной Азии. Интересно отметить, что документ лежал на том же самом столе, на котором в 1943 году подписали капитуляцию Италии. Вряд ли еще хоть один линкор в истории стал свидетелем конца двух могущественных империй.

После всех этих великих событий 13 ноября «Нельсон» отправился домой. После возвращения в Англию он в очередной раз стал флагманским кораблем Флота Метрополии.

\* \* \*

Пока в Индийском океане проводились все эти операции, на Тихом разыгрался последний акт эпохальной драмы.

Как мы видели, после битвы за Лейте и последующих катастроф японский линейный флот сократился до 5 кораблей: «Ямато», «Нагато», «Харуна», «Хьюга» и «Исэ». Последние 2 были повреждены, и всем сильно мешала нехватка топлива. Все они стояли в Куре, беспомощно наблюдая, как американцы закрепляются на Филиппинах и готовят следующую крупную высадку на Окинаве.

У американцев не было оснований опасаться этой пятерки, потому что сами они могли выставить 8 современных быстроходных линкоров и 10 старых, а также 2 современных линейных крейсера. Кроме того, они имели около двух десятков тяжелых и легких авианосцев. Англичане планировали сформировать 2 оперативных группы. Первая состояла из линкоров «Кинг Георг V» и «Хоу» и 4 эскадренных авианосцев. Сначала это были «Илластриес», «Викториес», «Индомитебл» и «Индефетигебл»; «Формидебл» и



«Имплейкебл» могли заменить любые два из них. Вторую группу планировалось подготовить к июлю. Она должна была состоять из «Дьюк оф Йорка» и «Энсона», а также легких авианосцев «Колоссус», «Глори», «Венерэбл» и «Виндженс».

Таковы были планы, хотя американцы продолжали считать, что добавление 4 линкоров и 10 авианосцев к их и без того значительным силам не является необходимым. Они желали, чтобы англичане начали операцию «Зиппер» по захвату Малайи. Но после долгих споров было решено, что флот адмирала Фрезера может оказаться полезным, действуя вместе с американцами. Это стало более очевидным, когда бронированные авианосцы показали свою неуязвимость для атак камикадзэ, которые в щепки разносили деревянные полетные палубы американских авианосцев.

Операция «Айсберг» — вторжение на Окинаву — началась 26 марта, и ее поддерживали все силы флотов союзников. 19 марта адмирал Роулингс, который был назначен командиром оперативного соединения, привел на Улити для дозаправки «Кинг Георг V», «Хоу», «Илластриес», «Викториес», «Индомитебл» и «Индефетигебл», 5 легких крейсеров и 11 эсминцев. 23 марта они вышли в зону боев. Авианосные соединения наносили удары по многочисленным японским аэродромам на островах Сакисима Гунто, которые использовались в качестве промежуточных площадок при переброске подкреплений на Окинаву.

После 2 дней атак последовали 2 дня пополнения припасов, а 1 апреля Роулингс вернулся на свое место. В этот день после интенсивного обстрела с 10 старых линкоров Оперативного Соединения 51<sup>[218]</sup> американские войска начали высадку на остров.

Начались ожесточенные бои, японцы, как всегда, сопротивлялись с яростью фанатиков. Но теперь сражение шло на их собственной территории, и они проявляли еще больше упорства. Корабли союзников должны были обстреливать берег и высылать самолеты по запросам войск, но также им приходилось отбивать массированные атаки камикадзэ, первая из которых была проведена 6 апреля.

1 апреля «Вест Вирджиния» и «Индомитебл» получили попадания самолетов-самоубийц, но продолжали действовать. 3 апреля получил попадание эскортный авианосец «Уэйк

Айленд», а 5 апреля линкор «Невада» получил 5 прямых попаданий снарядами с японской береговой батареи. До этого потери оставались небольшими, но 6 апреля японцы провели массированную атаку, в которой участвовали более 700 самолетов, и почти прорвали систему ПВО флота.

Среди многих кораблей, получивших попадание камикадзэ в тот день, были линкор «Мэриленд», авианосцы «Илластриес» и «Сан Хасинто». Однако главная тяжесть атаки обрушилась на американские дозорные эсминцы, которые понесли серьезные потери. В тот же самый день из Внутреннего моря вышло соединение морских камикадзэ, которое возглавлял линкор «Ямато». Его топливные цистерны были наполовину пустыми, в них и так залили все, что нашлось в нефтехранилищах флота. Вместе с 1 легким крейсером и 8 эсминцами он должен был совершить отчаянную попытку прорваться к месту стоянки транспортов у Окинавы и причинить как можно больше вреда, прежде чем затонуть или выброситься на берег. Однако при выходе в море он был замечен 2 американскими подводными лодками, которые сразу сообщили об этом. Отбив атаки камикадзэ, адмиралы Спрюэнс и Митчер приготовились разделаться с ним.

Было сформировано мощное соединение из новых линкоров, которое выдвинулось вперед, чтобы прикрыть северо-западные подходы к Окинаве. Появилась определенная вероятность последней дуэли линкоров на Тихом океане. Однако американские летчики не собирались доводить дело до этого. Когда утром 7 апреля самолеты-разведчики обнаружили японскую эскадру в Восточно-Китайском море, следующую курсом на запад, они решили, что японцы могут удрать, прежде чем до них доберутся линкоры адмирала Ли.

Чтобы не допустить этого, Спрюэнс изменил свои планы, к огромному разочарованию моряков линкоров. Выдвинув авианосцы к островам Амами Гунто, он нанес мощный воздушный удар с дистанции 250 миль. С палуб американских авианосцев стартовали примерно 380 торпедоносцев и пикировщиков. Когда они обнаружили японскую эскадру, адмирал Ито только что повернул на юг, прямо к плацдарму на Окинаве.

Эта колоссальная воздушная армада просто раздавила «Ямато», хотя 2,5 часа он отчаянно сражался против

подавляющих сил американцев.

В ходе первой атаки в 12.20 линкор получил 4 попадания бомбами. 2 взорвались немедленно, уничтожив несколько зенитных установок, а 2 пробили палубу рядом с кормовой башней. Начался сильный пожар, который вывел из строя один из аварийных постов. Пламя быстро охватило всю кормовую башню, которая просто выгорела. Во время этой же атаки в левый борт линкора попали 2 торпеды, которые затопили машинное отделение и вызвали крен в 6 градусов, однако его выправили контрзатоплением.

Вторая атака началась в 13.00. Хотя бомбовых попаданий не было, «Ямато» получил еще 4 или 5 торпед: одну в правый борт, остальные в левый. Было затоплено внешнее машинное отделение, и крен увеличился уже до 15 градусов. Скорость линкора упала до 18 узлов.

Через 45 минут последовало еще одно торпедное попадание в правый борт, и еще 3 торпеды врезались в развороченный левый. После этого линкор был обречен. Машины встали, и адмирал Ито приказал команде покинуть корабль.

«Крен на левый борт быстро увеличивался, когда в 14.17 в корабль попала последняя торпеда. Через 3 минуты крен достиг 20 градусов, и раздались несколько взрывов, которые отправили линкор под воду».

Так погиб «Ямато», самый мощный из линкоров, когда-либо выходивших в море. К этому времени легкий крейсер и 4 эсминца из состава японской эскадры уже были потоплены. Уцелевшие 4 эсминца смогли подобрать лишь немногих из 2400 человек команды линкора. Адмирал и командир погибли вместе с кораблем. Так закончилась односторонняя «Битва в Восточно-Китайском море». Когда «Ямато» скрылся под водой, вместе с ним утонула репутация линкора как владыки морей. Это стоило американцам всего лишь 10 самолетов.

После этого флоты союзников возобновили обработку японской обороны, но 11 и 12 апреля им пришлось отбивать новую атаку камикадзэ. Американский флот ощутимо пострадал, среди поврежденных 11 апреля кораблей оказались

линкор «Миссури» и авианосец «Энтерпрайз». На следующий день попадания самоубийц получили старые линкоры «Айдахо» и «Теннесси».

14 апреля атаки продолжились с неослабевающей яростью, был поврежден линкор «Нью Йорк». Через 3 дня новое попадание получил «Миссури». Авианосец «Интрепид» был поврежден так тяжело, что до конца войны вышел из строя. Однако операция продолжалась.

Поддерживая новое американское наступление, 18-19 апреля старые линкоры «Арканзас», «Колорадо», «Айдахо», «Нью Мексике», «Нью Йорк» и «Техас» подвергли мощному обстрелу японские позиции. Свой вклад внесли новые линкоры «Норт Каролина» и «Саут Дакота», однако японцы продолжали держаться. Союзники ожидали, что сопротивление будет упорным, но японцы превзошли все ожидания. Жестокие бои продолжались апрель и май, но за 2 месяца американцы сумели продвинуться всего на 4 мили.

Британский Тихоокеанский флот продолжал наносить удары по аэродромам на соседних островах и на Окинаве, но выяснилось, что вывести из строя такое большое количество авиабаз просто невозможно. Японцы ночью засыпали воронки, а утром возобновляли полеты. Поэтому адмирал Роулингс решил использовать свои линкоры, чтобы усилить эффект бомбардировок. В конце концов, они могли за короткое время обрушить на японцев гораздо больше взрывчатки, чем самолеты, и сделали бы это гораздо экономичнее.

Поэтому ночью 4 мая он повел свои линкоры к острову Мияко в архипелаге Сакисима и приказал начать обстрел.

«Огонь был открыт в 0.05. „Юриалес“ и „Блэк Принс“ использовали свои 133-мм орудия для обстрела зенитных батарей вокруг аэродрома Нобара, засыпав шрапнелью открытые зенитки и перебив их расчеты. „Кинг Георг V“ и „Хоу“ повернули свои могучие 356-мм стволы в сторону аэродрома Хирара и зенитных батарей на севере. „Свифтшур“ и „Гамбия“ обстреляли Нобару, а „Уганда“ — Сухаму. Стрельба велась спокойно, как на полигоне, при полном отсутствии сопротивления неприятеля. В течение 50 минут тяжелые снаряды рвались на взлетных полосах,

разносили вдребезги постройки и самолеты, стоящие на земле. В 0.50 огонь был прекращен».

Последующая аэрофотосъемка показала, что все снаряды, выпущенные линкорами, накрыли цель. Моральный дух экипажей линкоров значительно поднялся после этого обстрела. Но британское соединение дорого заплатило за временное отсутствие линкоров, ослабившее ПВО соединения. Камикадзэ расплатились с врагом, и 4 мая получили попадания «Формидебл» и «Индомитебл», а 6 мая — «Викториес» и снова «Формидебл».

«Хоу» разделался с одним камикадзэ, неосторожно выбравшим линкор в качестве цели.

«Все прицелы уставились на него, и вскоре самолет превратился в пылающий клубок. Однако он продолжал лететь на нас, только слегка отклонился в сторону. Но все больше и больше 40-мм и 20-мм снарядов попадали в него, и он проскочил над самым нашим квартердеком. Словно пылающий метеор, самолет врезался в море в 50 ярдах от корабля, подняв фонтан брызг, который солнце превратило в прекрасную радугу».

Операции британских авианосцев продолжались до 25 мая, а потом флот вернулся на Манус, чтобы лучше подготовиться к дальнейшим действиям против Японии. Сопротивление японцев на Окинаве удалось сломить только к 21 июня. Атаки камикадзэ и обычные воздушные налеты стоили японцам колоссальных потерь — погибли 7830 самолетов. В обмен на это они смогли уничтожить только 24 корабля, размерами от эсминца и меньше, хотя были повреждены более 200 кораблей различных классов.

Британский Тихоокеанский флот вернулся в Сидней, и «Хоу» в июне был отправлен в Южную Африку, в Дурбан на ремонт, однако линкор не успел его завершить к началу следующей операции. «Дьюк оф Йорк» и «Энсон» двигались на Тихий океан вместе с легкими авианосцами, но до их прибытия в распоряжении командующего оставался только «Кинг Георг V», когда 28 июля 1945 года флот покинул Сидней.

10 июля флот адмирала Хэлси вернулся в район боев после захода на Лейте. Адмирал поднял флаг на «Миссури». Всего он имел в своем распоряжении 8 быстроходных линкоров и 16 авианосцев, целью операции был удар по японским позициям на Токийской равнине в ходе подготовки высадки на японские острова<sup>[219]</sup>. Сделав это, он заправился в море и передвинулся на север для атаки Хоккайдо. Эти налеты встретили удивительно слабое сопротивление со стороны японцев, которые приберегали силы для отражения будущего вторжения.

Пока атаки авианосных самолетов опустошали японскую метрополию, несколько соединений линейных кораблей были отправлены для ударов по судоходству противника в бывших японских морях. С 16 по 26 июля вице-адмирал Олдендорф прогулялся по Восточно-Китайскому и Желтому морям, имея линейные крейсера «Аляска» и «Гуам» и старые линкоры «Невада», «Калифорния» и «Теннеси» с кораблями сопровождения. На вражеских задворках его линкоры делали все, что вздумается, и даже появились у самого устья Янцзы перед Шанхаем, причем совершенно безнаказанно. В начале августа другая группа линкоров, в которую входили «Пенсильвания», «Арканзас» и «Техас», прикрывала крупное соединение эскортных авианосцев, действовавших в том же районе. 12 августа японский торпедоносец добился единственного успеха за время этих операций, повредив «Пенсильванию» возле Окинавы.

Не остались в стороне от этих смелых операций и быстроходные линкоры. 14 июля контр-адмирал Шафрот повел «Индиану», «Массачусетс» и «Саут Дакоту» к самым берегам Японии. Линкоры выпустили более 80 снарядов из своих 406-мм орудий по сталелитейному заводу Камаиси. 15 июля контр-адмирал Бэджер повторил эту операцию с «Айовой», «Миссури» и «Висконсином», всадив более 860 тяжелых снарядов в сталелитейный завод в Муроране.

Самолеты с американских и британских авианосцев занялись уничтожением остатков японского флота, прячущегося в портах Внутреннего моря. 17-18 июля был тяжело поврежден «Нагато», стоящий в Иокогаме, но линкор все-таки остался на плаву.

Ночью 17/18 июля тяжесть залпов линкоров союзников испытал на себе сам Токио. Эскадра контр-адмирала Бэджера, в которую входили линкоры «Алабама», «Айова», «Миссури», «Норт Каролина», «Висконсин» и «Кинг Георг V», провела обстрел заводов Хитачи. Американские линкоры выпустили более 1200 снарядов, к которым «Кинг Георг V» добавил еще 267. Целью английского линкора была фабрика по выпуску самолетных пропеллеров.

24 июля адмирал Хэлси вернулся со своим оперативным соединением, чтобы окончательно разделаться с Японским Императорским флотом. Он провел серию массированных ударов по военно-морской базе Куре, но на этот раз запретил британским авианосцам участвовать в атаках. Налеты продолжались 3 дня и оказались решающими. Все 3 уцелевших японских линкора получили множество попаданий и сели на дно гавани. 24 июля был потоплен «Хьюга», 28 июля — «Харуна» и «Исэ».

Таким образом, Пирл-Харбор был отомщен. Лишь обгорелый «Нагато» остался на плаву дожидаться капитуляции. Кроме того, в ходе этих атак были потоплены авианосец «Амаги», 5 крейсеров, много мелких судов. Британские самолеты повредили эскортный авианосец «Кае», стоящий во Внутреннем море.

После свершения святой мести 3-й Флот двинулся вдоль побережья Японии, нанося удары по аэродромам центрального Хонсю и судоходству в бухте Нагоя. Ночью 29/30 июля «Кинг Георг V», «Индиана», «Массачусетс» и «Саут Дакота» обстреляли авиационные заводы и другие промышленные предприятия в Хамамацу. Этот обстрел стал историческим в том плане, что в последний раз главный калибр британского линкора стрелял по противнику.

Были запланированы новые воздушные налеты и обстрелы с моря, но все это было отменено. На Японию обрушился удар, гораздо более ужасный, чем все это, вместе взятое. Атомные бомбы дотла спалили два крупных города во имя демократии и гуманизма. И не приходится удивляться тому, что после этого Япония капитулировала.

27 августа флот союзников вошел в Токийскую бухту, и на борту линкора «Миссури» была подписана формальная капитуляция Японии. Среди огромного количества боевых

кораблей, собранных ради этого, присутствовали линкоры «Алабама», «Индиана», «Висконсин», «Норт Каролина», «Айова», «Миссури», «Нью Мексике», «Миссисипи», «Айдахо», «Колорадо», «Вест Вирджиния», «Кинг Георг V», «Дьюк оф Йорк», специально прибывший, чтобы доставить адмирала Фрезера, который должен был подписать документ от имени Великобритании и Британского Содружества.

«27 августа, когда флагманский корабль адмирала Роулингса бросил якорь у входа в Токийскую бухту, покрытая снегом вершина Фудзиямы, священной горы Японии, особенно четко вырисовывалась на западном небосклоне. Когда ночь сменила вечер, вахтенные на палубе „Кинга Георга V“ увидели, как красный солнечный диск погружается в жерло вулкана. Редко когда можно было увидеть столь подходящий событию символ».

Так закончилась война на море. Какое же место занимал линейный корабль в этот миг величайшего торжества морской мощи? Не имел никакого будущего, как утверждал кое-то? Хотя сегодня, много лет спустя, эти ядовитые насмешки воспринимаются со снисходительным терпением.

«Здесь были они все, в своем потрясающем великолепии и величии, завершение трудов Куниберти, Фишера и Гарда, всех последующих кораблестроителей Великобритании и Америки, Италии и Франции, Японии, России и Германии. События повернулись так, что господство в воздухе принесло господство на поверхности океана, однако линкоры действовали очень полезно. Не в той роли, ради которой их готовили, но почти всегда они были нужны».

Другие были более язвительны:

«Их дни прошли, как закончилась их разорительная жизнь. За время своего господства они выпустили в общей сложности 3557 снарядов из орудий главного калибра, причем каждый снаряд стоил около 10000 фунтов».



Разумеется, такой приговор линкорам типа «Кинг Георг V» основан на добром старом социалистическом принципе, что любой пенс, потраченный на оборону, выброшен на ветер. Эти вопли раздавались буквально до самого начала войны в 1939 году, и как только в 1945 году смолкли выстрелы, они зазвучали еще громче.

Тем не менее, линкоры, хотя они сражались до самого конца войны, оказались в тени нового оружия, которое было создано за годы этого конфликта, и их окончательную судьбу увидеть было совсем несложно. Для тех, кто ожидал, что линкор исчезнет практически немедленно, послевоенные годы стали настоящим шоком.

Действительно, огромное количество линейных кораблей исчезло с просторов океана сразу после окончания войны, причем основные «потери» понесли победившие флоты союзников, а не разгромленные флоты Оси. Но в большинстве своем это были старые корабли, которые уже давно выслужили все положенные сроки еще до начала войны. Поэтому не приходится удивляться, что их списали. Великобритания, как всегда, оказалась в лидерах, быстро избавившись от всех старых кораблей, большинство из которых уже было выведено из состава действующего флота.

Первым стал «Уорспайт», который после всех своих приключений находился в очень плохом состоянии. Разрешение разобрать линкор на металл было подписано в июле 1946 года, и его увели со стоянки в гавани Портсмута, после чего демонтировали все оборудование. Потом он был продан, и в апреле 1947 года отправился на буксире в Клайд, на разборку, с экипажем из всего 8 человек. По традиции он отчаянно сражался за жизнь до самого конца, и в шторм оборвал буксирные концы. 3 дня линкор дрейфовал по Ла-Маншу, пока его не выбросило на берег в Пруссия-Коув, бухта Маунтс, Корнуолл. В июле 1950 года его сняли с мели и перевели в Маразион, где и разрезали на металл. Работы завершились в 1956 году. В результате он пережил всех своих собратьев.

Его столь же пожилые товарищи вели себя гораздо более спокойно. Они словно понимали, что уже слишком стары, и их судьба давно решена, поэтому никакое сопротивление не изменит печальной участи. «Рэмиллис» был продан на слом в апреле 1948 года, «Резолюшн» — в мае. Вскоре к ним

присоединилась «Малайя», но «Ривендж» был продан только в марте 1949 года. Ни один из этих ветеранов не проходил модернизацию, поэтому никто и не предполагал, что они задержатся в составе послевоенного флота.

«Куин Элизабет» был отправлен в резерв в марте 1946 года, а «Нельсону» нашли более полезное применение — он превратился в учебный корабль для юнг в Портленде. «Ринаун», «Родней» и «Вэлиант» были поставлены на прикол там же. В феврале 1948 года лейбористское правительство объявило приговор этим кораблям. Однако реакция страны оказалась совершенно неожиданной для этих бесчувственных джентльменов, которые привыкли мыслить только цифрами.

«Никогда раньше группа военных кораблей не была столь дорога сердцу народа. Каждый из них многие годы являлся источником гордости и уверенности, символом морской мощи. Было трудно представить, что настало время, когда их уже нельзя больше использовать, но гораздо труднее было с этим согласиться».

В их защиту выступил другой старый ветеран. Уинстон Черчилль, которого благодарный народ вышвырнул на скамью оппозиции, помнил более счастливые дни этих кораблей и попросил сохранить их. Но его просьбы оказались напрасными.

«Хотя Первый Лорд Адмиралтейства сожалел о том, что подписал смертный приговор пяти нашим старым друзьям, Совет Адмиралтейства понимал, что одна только малая скорость не оставляет им места в будущей структуре флота. Не говоря уже о том, что теперь линкор никто не мог считать основой флота ни сегодня, ни тем более в будущем».

И все они были занесены в список продаваемых на металл. «Нельсон», «Родней» и «Ринаун» были проданы в феврале 1948 года, «Куин Элизабет» — в июне, «Вэлиант» — в августе. Перед тем как они были разобраны, «Родней» успел побывать в роли мишени для бомб, и новые чудовищные снаряды легко пробивали его палубы. Разумеется, он был поставлен на якорь, чтобы бомбардировщики не испытывали проблем, ведь дела не

слишком изменились с тех пор, как был потоплен «Остфрисланд».

В 1949 году в отечественные воды вернулся последний из старых ветеранов. Союзники наконец-то сумели передать Советскому Союзу старый итальянский линкор «Джулио Чезаре», что было опрометчиво обещано еще в 1943 году. В ответ Сталин пообещал вернуть Великобритании «Ройял Соверен», но это оказалось связано с большими проволочками. Может быть, это произошло потому, что русские просто не смогли нормально эксплуатировать линкор, а может быть, что более вероятно, они еще надеялись пустить его в ход против бывших союзников. Наконец в феврале 1943 года он вернулся в Англию. Здесь его не ожидал теплый прием, и корабль быстренько отправили на слом, уже 18 мая отбуксировав в Инверкетинг на разборку<sup>[220]</sup>.

Ни один из этих отважных старых кораблей, от которых еще недавно зависела судьба нации, не был сохранен для потомков в качестве музея, материального свидетельства зенита славы британской морской мощи. Американцы гораздо больше заботились о сохранении памяти, и в результате «Техас», «Алабама», «Норт Каролина», «Айова», «Миссури», «Висконсин», «Нью Джерси» были поставлены на вечную стоянку.

Впрочем, американцы не проявили столь пылкого желания немедленно списать все свои старые корабли. Вероятно, это произошло потому, что все линкоры в 1942–43 годах прошли капитальную модернизацию, а может, потому, что богатый оборонный бюджет Америки мог себе это позволить. Зато скудные финансы Британии этого не позволяли, как бы то ни хотелось<sup>[221]</sup>.

Все, что осталось от некогда великого британского линейного флота, — это 4 линкора типа «Кинг Георг V» и новейший «Вэнгард».

Сразу после войны «Кинги» нашли себе кое-какое применение. «Энсон» принял капитуляцию японцев в Гонконге в сентябре 1945 года, какое-то время находился в Токио, а потом ушел в Австралию. В феврале 1946 года он сопровождал герцога и герцогиню Глостер в Хобарт, Тасмания. Затем «Энсон» посетил Сидней и в июле 1946 года вернулся в Портсмут.

«Энсон» прошел короткий ремонт, после чего стал флагманом Учебной эскадры. Он использовался для подготовки новобранцев, которыми комплектовался послевоенный флот. «Хоу» закончил ремонт в сентябре 1945 года и заменил «Нельсона» в качестве флагмана на Ост-Индской станции, вернувшись в Англию 9 января 1946 года.

«Хоу» стал флагманским кораблем адмирала Пауэра, который командовал 2-й эскадрой линкоров Флота Метрополии. «Дьюк оф Йорк» вернулся домой в том же году, прибыв в Плимут в июле. В декабре на нем поднял флаг новый главнокомандующий Флотом Метрополии адмирал Сифрет.

Сам «Кинг Георг V» вернулся в Портсмут 2 марта 1946 года и стал флагманом Флота Метрополии, пока его не сменил «Дьюк оф Йорк». После этого он отправился на длительный ремонт, а потом был передан Учебной эскадре. 3 линкора присутствовали на сборе Флота Метрополии в Портленде перед тем, как в 1948 году отправиться в плавание в Вест-Индию. В какой-то степени это зрелище напоминало счастливые деньки 1918 или 1928 годов, так как в порту стоял только один авианосец, но зато присутствовали 3 крейсера и 14 современных эсминцев. Однако это произошло в последний раз, и вскоре один за другим линкоры начали выводить в резерв.

Первым был списан «Кинг Георг V». Он покинул Портсмут 14 июня 1950 года и отправился на буксире в Гэрлох, где был поставлен на консервацию.

«Энсон» в июне 1949 года доставил принцессу Елизавету на острова Джерси, но уже в ноябре в составе Учебной эскадры его сменил «Вэнгард», а в 1950 году он присоединился к своему старшему товарищу в Гэрлохе. Остальные 2 линкора отправились туда же в 1951 году. Там они служили постоянной мишенью для упражнений в остроумии разнокалиберных писак, потому что содержание каждого из них все равно обходилось в 750000 фунтов в год.

Только «Вэнгард» остался последним обломком былого величия, завершив долгую линию тяжелых артиллерийских кораблей, на которой стояло британское морское господство. Но это господство пошатнулось в 1922 году, а в 1942 году было утеряно навсегда. Поэтому появление «Вэнгарда» вызвало больше споров, чем радости.

Никто из тех, кто видел этот линкор воочию, в том числе и автор, не сомневался, что «Вэнгард» был великим кораблем и прекрасным кораблем. Его трагедия заключалась в том, что он был построен слишком поздно. Стандартным ответом правительства на раздраженные вопросы было: «Пока остальные нации имеют линкоры, правительство Его Величества намерено сохранить свою пятерку», — но на оборонные нужды выделялось все меньше и меньше денег. Их не хватало даже на простое содержание больших кораблей.

Когда «Вэнгард» вошел в состав флота, все уже прекрасно помнили судьбу «Ямато» и знали о существовании атомной бомбы.

Он был официально принят Королевским Флотом 9 августа 1946 года, и первым его океанским походом стала доставка королевской четы в Южную Африку в феврале и мае 1947 года. Ради этого его специально переоборудовали на верфи Портсмута, и он совершил пробное плавание в Гибралтар только в декабре 1946 года. Однако некоторые критики крайне язвительно отзывались о новом корабле.

«В качестве корабля „Вэнгард“ является самой колоссальной королевской яхтой в истории», — писал один.

«Королевская яхта» по бессмысленности уступала только линейному кораблю в глазах предателей, которые желали сократить Королевский Флот еще больше, в глазах изменников, для которых единственными моряками-героями были бунтовщики Инвергордона. Тем не менее, после окончания плавания линкор был поставлен на ремонт, на этот раз в Девенпорте. Он продолжался в 1947–48 годах, и лишь с января по июль 1949 года «Вэнгард» служил в Средиземном море. В ноябре 1949 года он был передан Учебной эскадре, но потом был сделан флагманским кораблем Флота Метрополии для специальных плаваний и учений.

«Вэнгард» был настоящей звездой коронационного смотра в Спитхэде в 1953 году. Его мореходные качества произвели большое впечатление на руководство НАТО во время маневров «Маринер» в 1951 году. Но на журнал «Флайт» подействовать было невозможно, хотя этот журнал скромно умалчивал о всех учениях с участием линкоров и базовых бомбардировщиков. Вероятно, потому, что самолеты, как всегда, ничего не могли добиться. Но, так или иначе, «Вэнгард» всегда имел плохую

прессу. «Разобрать остатки!» — гроыхала «Дэйли Миррор» после смотра в Спитхэде в 1953 году. «Королевские ВВС должны стать ведущим видом вооруженных сил», — вторила ей «Санди Экспресс».

(Адмирал Фрезер на это спокойно ответил, что последние 3 года войны он прослужил на линкорах и ни разу не видел над головой самолеты КВВС, только машины ВСФ. Но его письмо напечатали самым маленьким шрифтом.)

Линкор действительно устарел, в эпоху водородных бомб и ракет сомневаться в этом было бы глупо. Кое-кто гадает: а зачем Советы строят крейсера типа «Свердлов» водоизмещением 17000 тонн? И что будет делать Королевский Флот в случае, если после начала «горячей» войны десятки таких кораблей выйдут на наши морские коммуникации, лишённые защиты линкоров? Однако это никого не волновало в 1957 году, когда было принято решение отправить на слом линкоры типа «Кинг Георг V», которые простояли 7 лет «в нафталине».

Теперь «Вэнгард» действительно остался один. Он был законсервирован и поставлен в Портсмуте.

«„Вэнгарду“ оказали честь, позволив закончить четвертый текущий ремонт, который стоил 720000 фунтов, и он был передан резервному флоту в Портсмуте, где был пришвартован напротив „Виктори“. Он умирал, но еще не был мертв. Его превратили в плавучий штаб резервного флота и учебный корабль, что обходилось в 230000 фунтов в год. И со своей стоянки он не сумел бы выйти в море, даже если бы над Ла-Маншем снова раздался барабан Дрейка, призывающий к оружию британских морских волков. Линкору потребовался бы новый ремонт длительностью не меньше 6 недель. А такую отсрочку в эпоху ядерных ракет ему никто не предоставил бы».

Отсюда следовал вывод:

«Линкор мертв как класс. Адмиралтейство разобрало „Вэнгард“, последний из них, самый большой, самый дорогой и самый бесполезный, в 1961 году».

После этого все стали ужасно счастливы, исключая критиков, которые с прежней злобой набросились на авианосцы, предвкушая новый триумф.

Но это уже не имело значения, так как Великобритания перестала быть великой морской державой, да и просто заметной тоже. Соединенные Штаты и Франция сохранили свои линкоры и использовали их довольно часто. Мне казалось, что дни больших кораблей ушли, и с этим вроде никто не спорил. Большой корабль означал «слишком много яиц в одной корзинке». «Мы должны прекратить планировать создание флота вроде ютландского», — восклицала «Миррор». Нам нужны только маленькие корабли, соглашались все. Ладно, в 70-х годах мы их имели, и что? Даже крошечные исландские канонерки могли угрожать морской безопасности Британии.

Лишь одна группа людей категорически не согласна с постулатом: «Маленькое — значит хорошее» в отношении военных кораблей. Это правители СССР, что весьма прискорбно для социалистов западных.

Обычным и естественным путем развития любого класса кораблей является постройка небольших кораблей и постепенное увеличение их размеров. Первые линкоры не были привязаны к какой-то точной цифре тоннажа, но постепенно выросли до 12000 тонн к концу XIX столетия, несмотря на истошные вопли политиканов. Этот рост продолжался всю Первую Мировую войну и далее, несмотря на любые попытки остановить его. Вашингтонская конференция только временно задержала его, вдобавок лишь Великобритания имела глупость жестко придерживаться лимита в 35000 тонн. В наше время советские ракетные крейсера типа «Грозный» имеют водоизмещение 4300 тонн, но их сменили крейсера типа «Кронштадт» водоизмещением 6400 тонн, а их — крейсера типа «Николаев» водоизмещением 8000 тонн, и все это произошло менее чем за 10 лет. На смену вертолетоносцам типа «Москва» водоизмещением 14000 тонн пришли авианосцы типа «Киев» водоизмещением 37000 тонн, то есть больше, чем у половины линкоров Второй Мировой войны!

Поэтому вполне резонно было бы предположить появление надводных ракетных кораблей с водоизмещением старых линкоров в самом недалеком будущем. Они станут «линейными

кораблями» XXI века, даже если их не будут так называть, чтобы не долдонили многочисленные «эксперты».

Когда в 1977 году писалось все это, самозванные английские пророки только посмеивались. Однако спустя три десятилетия в составе русского флота числится «Петр Великий». Его называют «крейсером», хотя корабль имеет водоизмещение 28000 тонн при длине 251,2 метра и ширине корпуса 28,5 метров. Он оснащен атомными реакторами, позволяющими развить скорость 32 узла. Крейсер вооружен 20 противокорабельными крылатыми ракетами «Гранит», имеющими дальность 500 км. Для самообороны корабль располагает 96 зенитными ракетами «Форт-М» во вращающихся барабанах с вертикальным стартом, а также 128 ракетами малого радиуса «Кинжал», 6 ракетно-артиллерийскими комплексами «Кортик». Добавьте сюда две 130-мм артиллерийских установки АК-130. Этот корабль смело можно назвать линкором или линейным крейсером XXI века, то есть мои предсказания уже начинают исполняться<sup>[222]</sup>.

Их подтверждают проекты новых кораблей, постройка которых планируется американским флотом. Это так называемые корабли-арсеналы. Несмотря на большое водоизмещение, корпус длиной 825 футов планируется изготавливать по технологии «стэлс». Они должны нести до 4000 (четырех тысяч!) различных ракет — стратегических, тактических, зенитных — для уничтожения вражеских кораблей, самолетов и танков. Этот линкор будущего получит возможность одновременно нанести удар по нескольким тысячам целей. И если такой корабль все-таки будет построен, последним посмеется автор этой книги!

Но что совершенно ясно — ни один из этих будущих «ракетных линкоров» не будет нести флаг Святого Георгия. Это будет американский, советский, может быть, даже китайский. И если линейные корабли возродятся в новом обличье, снова только сверхдержавы смогут позволить себе иметь их. При нашем нынешнем экономическом упадке всех усилий страны хватает лишь на то, чтобы содержать крошечный флот из горстки атомных подводных лодок и противолодочных фрегатов.

Поэтому дни британского линейного корабля закончились навсегда, и современный историк совершенно справедливо



может сказать: «Взлет Британии как морской державы и ее падение всегда будут тесно связаны с ее экономическими взлетами и падениями».

Так навечно ушли Большие Корабли. Здесь мы описали то, что они совершили ради дела свободы. И мы с чистой совестью можем гордиться ими.

## Приложение 1.

### Краткая хронология действий британских линейных кораблей во Второй Мировой войне

#### 1939 год

- 3 сентября Британия объявляет войну Германии. Первый поход Флота Метрополии в Северное море. Участвуют «Нельсон», «Родней», «Рэмиллис», «Ройял Оук», «Ройял Соверен», «Худ» и «Рипалс».
- 26 сентября Первая атака самолетов Люфтваффе против кораблей Флота Метрополии, находящихся в море. «Худ» получил попадание бомбы, повреждений нет.
- 7/9 октября Мощная атака немецкой авиации против Флота Метрополии в Северном море — «Нельсон», «Родней», «Худ» и «Рипалс». Попаданий нет.
- 14 октября «Ройял Оук» торпедирован и потоплен U-47 прямо на якорной стоянке в Скапа Флоу.
- 4 декабря «Нельсон» подрывался на магнитной мине в районе Лох-Ю и получил тяжелые повреждения.
- 10/23 декабря «Рипалс» и «Ринаун» сопровождают в Англию Первый Канадский Войсковой Конвой.

#### 1940 год

- 9 апреля «Ринаун» вступает в бой с «Шарнхорстом» и «Гнейзенау» в районе Вест-фьорда, Норвегия. Немецкие линейные крейсера спасаются бегством, но «Гнейзенау» получает три попадания, а «Ринаун» — два. Во время воздушных атак против Флота Метрополии «Родней» получает попадание тяжелой бомбы, которая не сумела пробить броневую палубу.
- 13 апреля Второй бой у Нарвика. «Уорспайт» вместе с эсминцами топит 8 германских эсминцев и подводную лодку. Англичане потерь в кораблях не имеют.
- 24 апреля «Уорспайт» обстреливает немецкие позиции в районе Нарвика.

- 18 мая «Рэмиллис» в районе Нарвика получает попадание тяжелой бомбы, повреждения незначительны.
- 3 июля «Худ», «Резолюшн» и «Вэлиант» атакуют флот вишистов в Дакаре. Потоплен линкор «Бретань», повреждены «Дюнкерк» и «Прованс». Однако «Худ» не сумел помешать бегству «Страсбурга».
- 10 июля Бой возле Калабрии. Средиземноморский флот, имеющий «Уорспайт», «Малайю» и «Ройял Соверен», встречается с итальянским флотом, имеющим в своем составе «Кавур» и «Чезаре». Бой ведет только «Уорспайт», который добивается попадания в «Чезаре», после чего итальянцы отступают.
- 17 августа «Уорспайт», «Малайя» и «Рэмиллис» обстреливают Бардию.
- 13 сентября «Ривендж» обстреливает Шербур.
- 23/25 сентября «Барэм» и «Резолюшн» обстреливают базу вишистов в Дакаре и стоящий там «Ришелье». «Барэм» легко поврежден попаданием снарядов, «Резолюшн» — тяжело торпедой подводной лодки.
- 27 ноября Бой у Спартивенто. «Ринаун» и «Рэмиллис», сопровождая конвой на Мальту, пытаются южнее Сардинии атаковать итальянский флот, имеющий «Джулио Чезаре» и «Витторио Венето». Только «Ринаун» подходит к итальянцам на дальность выстрела, но противник поспешно отступает.
- 18/19 декабря «Уорспайт» и «Вэлиант» обстреливают Валону, Албания. Никакого противодействия итальянцев.

### **1941 год**

- 9 февраля «Ринаун» и «Малайя» обстреливают итальянский порт Генуя, сопротивления нет.
- 28/29 марта Бой у мыса Матапан. Средиземноморский флот, в который входят «Уорспайт», «Вэлиант» и «Барэм», захватив врасплох итальянскую эскадру, топят 3 тяжелых крейсера и 2 эсминца. Англичане потерь не имеют.
- 20 апреля «Уорспайт», «Вэлиант» и «Барэм» обстреливают Триполи, главный порт Оси в Северной Африке.

- 21 мая «Уорспайт» и «Вэлиант» повреждены немецкими бомбардировщиками у берегов Греции.
- «Худ» и «Принс оф Уэлс» перехватывают «Бисмарка» в Датском проливе. В ходе короткого боя «Худ» потоплен, а «Принс оф Уэлс» получает легкие повреждения. Однако до того он добивается решающего попадания в «Бисмарк».
- 24 мая После долгой погони «Бисмарк» перехватывают линкоры «Кинг Георг V» и «Родней». Немецкий линкор получает тяжелейшие повреждения, и его топят торпедами крейсер «Дорсетшир».
- 27 мая «Барэм» поврежден бомбардировщиками к югу от Крита.
- 27 мая При проводке на Мальту конвоя «Халберд» «Нельсон» поврежден авиаторпедой. «Принс оф Уэлс» и «Родней» не сумели догнать уходящий итальянский флот, в который входили «Литторио» и «Витторио Венето».
- 24/30 сентября
- 23 «Барэм» торпедирован и потоплен подводной лодкой U-331 в районе Бардии.
- ноября
- 10 «Принс оф Уэлс» и «Рипалс» потоплены японскими самолетами у берегов Малайи.
- декабря
- 19/20 «Куин Элизабет» и «Вэлиант» повреждены в гавани Александрии итальянскими боевыми пловцами.
- декабря

### **1942 год**

- 7/8 Флот Метрополии, в который входят «Дьюк оф Йорк», «Кинг Георг V» и «Ринаун», не сумел перехватить «Тирпица» у берегов Норвегии.
- марта
- 3/9 Неудачные действия в Индийском океане Восточного флота, в который входят «Уорспайт», «Ройял Соверен», «Рэмиллис», «Резолюшн» и «Ривендж».
- апреля
- 4/5 мая «Рэмиллис» прикрывает высадку в Диего-Суареце.
- 30/31 «Рэмиллис» поврежден в гавани Диего-Суареца японской сверхмалой подводной лодкой.
- мая
- 10/15 Крупнейшая операция по проводке конвоя на Мальту — «Пьедестал». Его прикрывают «Нельсон» и «Родней».
- мая
- 8 ноября «Дьюк оф Йорк», «Нельсон», «Родней» и «Ринаун»

прикрывают высадку в Северной Африке. «Родней» обстреливает береговые батареи вишистов.

### **1943 год**

- 10 июля «Кинг Георг V», «Хоу», «Нельсон», «Родней», «Уорспайт» и «Вэлиант» прикрывают высадку в Сицилии.
- 11/12 июля «Кинг Георг V» и «Хоу» обстреливают Фавиньяно, Италия.
- 31 августа «Нельсон» и «Родней» вошли в Мессинский пролив для обстрела вражеских позиций.
- 2 сентября «Уорспайт» и «Вэлиант» обстреливают позиции противника в Мессинском проливе.
- 10 сентября «Уорспайт» и «Вэлиант» принимают капитуляцию итальянского флота на Мальте. «Кинг Георг V» принимает капитуляцию в Таранто, «Хоу» прикрывает войсковые конвои. «Нельсон» и «Родней» прикрывают высадку десантов в Италии — операция «Аваланш».
- 26 декабря «Дьюк оф Йорк» перехватил «Шарнхорста» в районе Нордкапа. Тяжело поврежденный немецкий корабль добит торпедами.

### **1944 год**

- 6 июня «Нельсон», «Родней», «Уорспайт» и «Рэмиллис» поддерживают огнем высадку десанта в Нормандии. Позднее к ним присоединяется «Малайя», а «Рэмиллис» в августе обстреливает Тулон.
- 25 июля Обстрел Сабанга на Суматре силами Ост-Индского флота, в который входят «Куин Элизабет», «Вэлиант» и «Ринаун».
- 21 августа «Родней» обстреливает германские батареи на острове Олдерни.
- 8 августа «Вэлиант» тяжело поврежден при аварии сухого дока в Тринкомали. «Хоу» присоединяется к Восточному флоту.

### **1945 год**

- 26/27 марта Британский Тихоокеанский флот, включающий «Кинг Георг V» и «Хоу», атакует японские острова в районе Окинавы.

- 11 апреля Второй обстрел Сабанга Восточным флотом, в который входит «Куин Элизабет».
- 4 мая «Кинг Георг V» и «Хоу» обстреливают острова Амами-Гунто в районе Окинавы.
- 17/18 июля «Кинг Георг V» обстреливает территорию Японии (Хитачи).
- 29/30 июля «Кинг Георг V» обстреливает Хамамацу, южная часть Хонсю.
- 2 сентября Капитуляция японских войск в районе Пенанга подписана на борту «Нельсона», капитуляция в Сингапуре подписана 12 сентября.
- 14 сентября «Дьюк оф Йорк» присоединяется к «Кингу Георгу V» в Токийской бухте.

## Приложение 2.

**Самолеты, переброшенные на Мальту авианосцами в 1940-42 гг.**

<b>Дата</b>	<b>Название операции</b>	<b>Авианосцы</b>	<b>Перевозимые самолеты</b>	<b>Самолеты, достигшие Мальты</b>
2.8.40	Харри	Аргус	12 «Харрикейнов»	12 «Харрикейнов»
17.11.40	Уайт	Аргус	12 «Харрикейнов»	4 «Харрикейна»
4.3.41	Уинч	Арк Ройял	12 «Харрикейнов»	12 «Харрикейнов»
27.4.41	Данлоп	Арк Ройял	24 «Харрикейнов»	23 «Харрикейна»
25.1.41	Сплайс	Арк Ройял Фьюриес	48 «Харрикейнов»	46 «Харрикейнов»
6.6.41	Рокет	Арк Ройял Фьюриес	44 «Харрикейнов»	43 «Харрикейна»
14.6.41	Трейсер	Арк Ройял Викториес	48 «Харрикейнов»	45 «Харрикейнов»
27.6.41	Рэйлуэй I	Арк Ройял	22 «Харрикейна»	21 «Харрикейн»
30.6.41	Рэйлуэй II	Арк Ройял Фьюриес	42 «Харрикейна»	34 «Харрикейна»
25.7.41	Сабстенс	Арк Ройял	7 «Суордфишей»	7 «Суордфишей»
9.9.41	Статус I	Арк Ройял	14 «Харрикейнов»	14 «Харрикейнов»
13.9.41	Статус II	Арк Ройял Фьюриес	46 «Харрикейнов»	45 «Харрикейнов»
18.10.41	Коллбой	Арк Ройял	11 «Альбакоров»	11 «Альбакоров»
12.11.41	Перпетуал	Аргус Арк Ройял	37 «Харрикейнов»	34 «Харрикейна»
7.3.42	Споттер	Игл Аргус	15	15

21.3.42	Пикет I	Игл	«Спитфайров» 9	«Спитфайров» 9
29.3.42	Пикет II	Игл	«Спитфайров» 7	«Спитфайров» 7
20.4.42	Календер	Уосп	«Спитфайров» 47	«Спитфайров» 46
9.5.42	Бауэри	Уосп Игл	«Спитфайра» 64	«Спитфайров» 60
19.5.42	L.V.	Аргус Игл	«Спитфайров» 17	«Спитфайров» 17
3.6.42	Стайл	Игл	31 «Спитфайр»	31 «Спитфайр»
9.6.42	Сэлиент	Игл	«Спитфайра» 32	«Спитфайра» 32
15.7.42	Пинпойнт	Игл	«Спитфайра» 32	31 «Спитфайр»
21.7.42	Инсект	Игл	«Спитфайров» 30	«Спитфайров» 28
11.8.42	Беллоуз <sup>[223]</sup>	Фьюриес	«Спитфайров» 38	«Спитфайров» 37
17.8.42	Баритон	Фьюриес	«Спитфайра» 32	«Спитфайров» 29
29.10.42	Трэйн	Фьюриес	31 «Спитфайр»	29 «Спитфайров»
ВСЕГО	25 операций		764 самолета	718 самолетов

34 самолета потеряны, так же, как несколько авианосных самолетов сопровождения. 12 самолетов вернулись вместе с авианосцами

Кроме того, несколько «Суордфишей» и «Фулмаров» «Илластриеса» действовали с Мальты, когда в январе 1941 года авианосец получил тяжелые повреждения.<sup>[224]</sup>



## Приложение 3.

### Линейные флоты в 1919 году

#### Великобритания

##### В строю

«Ройял Соверен»  
«Ройял Оук»  
«Рэмиллис»  
«Резолюшн»  
«Ривендж»  
«Куин Элизабет»  
«Вэлиант»  
«Уорспайт»  
«Малайя»  
«Барэм»  
«Айрон Дьюк»  
«Мальборо»  
«Эмперор оф Индия»  
«Бенбоу»  
«Аякс»  
«Сентюрион»  
«Кинг Георг V»  
«Конкерор»  
«Монарх»  
«Орион»  
«Тандерер»  
«Колоссус»  
«Херкулес»  
«Нептун»  
«Коллингвуд»  
«Сент-Винсент»  
«Беллерофон»  
«Темерер»

##### В постройке

«Худ»

«Сюперб»  
«Канада»  
«Азинкур»  
«Эрин»  
«Ринаун»  
«Рипалс»  
«Корейджес»  
«Глориес»  
«Тайгер»  
«Лайон»  
«Принцесс Ройял»  
«Аустралия»  
«Нью Зиленд»  
«Инфлексибл»  
«Индомитебл»

### **Соединенные Штаты**

#### **В строю**

«Айдахо»  
«Миссисипи»  
«Нью Мексике»  
«Аризона»  
«Пенсильвания»  
«Невада»  
«Оклахома»  
«Техас»  
«Нью Йорк»  
«Арканзас»  
«Вайоминг»  
«Флорида»  
«Юта»  
«Делавар»  
«Норт Дакота»  
«Саут Дакота»  
«Мичиган»

#### **В постройке**

«Колорадо»  
«Мэриленд»  
«Вест Вирджиния»  
«Вашингтон»  
«Калифорния»  
«Теннеси»

## **Япония**

### **В строю**

«Конго»  
«Харуна»  
«Кирисима»  
«Хиэй»  
«Фусо»  
«Ямасиро»  
«Исэ»  
«Хьюга»  
«Сеттсу»

## **Италия**

### **В строю**

«Андреа Дориа»  
«Кайо Дуилио»  
«Конте ди Кавур»  
«Джулио Чезаре»  
«Данте Алигьери»

## **Франция**

### **В строю**

«Курбе»  
«Жан Бар»  
«Париж»  
«Франс»  
«Лоррен»  
«Бретань»  
«Прованс»

## **Россия**

### **В строю**

«Петропавловск»  
«Севастополь»  
«Полтава»  
«Гангут»  
«Император Александр III»

### **В постройке**

«Нагато»  
«Муцу»

### **В постройке**

«Франческо Караччиоло»  
«Франческо Морозини»  
«Кристофоро Колombo»  
«Маркантонио Колонна»

### **В постройке**

«Беарн»  
«Фландр»  
«Гасконь»  
«Лангедок»  
«Нормандия»

### **В постройке**

«Николай I»  
«Бородино»  
«Измаил»  
«Наварин»  
«Кинбурн»

«Императрица Екатерина Великая»

**Испания**

«Альфонсо XIII»

«Эспанья»

«Хаиме I»

**Аргентина**

«Ривадавия»

«Морено»

**Бразилия**

«Минас Жераиш»

«Сан Паолу»

**Турция**

«Явуз Султан Селим»

Напомним, что в 1919 году германский и австрийский флоты уже не существовали, а «Канада» пока еще не была передана Чили. Обратите внимание на отсутствие в списках «Дредноута», который в феврале 1919 года был выведен в резерв.

## Приложение 4.

### Линейные флоты в 1939 году

#### Великобритания

##### В строю

«Ройял Соверен»  
«Ройял Оук»  
«Ривендж»  
«Резолюшн»  
«Рэмиллис»  
«Куин Элизабет»  
«Вэлиант»  
«Уорспайт»  
«Малайя»  
«Барэм»  
«Нельсон»  
«Родней»  
«Худ»  
«Ринаун»  
«Рипалс»

#### Соединенные Штаты

##### В строю

«Арканзас»  
«Техас»  
«Нью Йорк»  
«Невада»  
«Оклахома»  
«Аризона»  
«Пенсильвания»  
«Айдахо»  
«Нью Мексике»  
«Миссисипи»  
«Калифорния»

##### Намечены к постройке

«Кинг Георг V»  
«Принс оф Уэлс»  
«Дьюк оф Йорк»  
«Энсон»  
«Хоу»  
«Лайон»  
«Конкерор»  
«Темерер»  
«Тандерер»

##### Намечены к постройке

«Вашингтон»  
«Норт Каролина»  
«Алабама»  
«Массачусетс»  
«Саут Дакота»  
«Индиана»  
«Нью Джерси»  
«Миссури»  
«Висконсин»  
«Иллинойс»  
«Аляска»

«Теннеси»  
«Колорадо»  
«Мэриленд»  
«Вест Вирджиния»

«Гуам»  
«Филиппины»  
«Пуэрто-Рико»  
«Самоа»  
«Гавайи»  
«Монтана»  
«Огайо»  
«Мэйн»  
«Нью Хэмпшир»  
«Луизиана»

### **Япония**

#### **В строю**

«Конго»  
«Харуна»  
«Кирисима»  
«Хиэй»  
«Фусо»  
«Ямасиро»  
«Исэ»  
«Хьюга»  
«Нагато»  
«Муцу»

### **Германия**

#### **В строю**

«Шарнхорст»  
«Гнейзенау»  
«Адмирал граф Шпее»  
«Адмирал Шеер»  
«Дойчланд»

### **Италия**

#### **В строю**

«Андреа Дориа»  
«Кайо Дуилио»  
«Конте ди Кавур»

#### **Намечены к постройке**

«Ямато»  
«Мусаси»  
«Синано»

#### **Намечены к постройке**

«Тирпиц»  
«Бисмарк»  
«Фридрих дер Гроссе»  
«Гросс Дойчланд»

#### **Намечены к постройке**

«Рома»  
«Империо»  
«Литторио»

«Джулио Чезаре»

**Франция**

**В строю**

«Бретань»

«Прованс»

«Лоррен»

«Дюнкерк»

«Страсбург»

«Париж»

«Курбе»

**Советский Союз**

**В строю**

«Марат»

«Октябрьская революция»

«Парижская коммуна»

«Витторио Венето»

**Намечены к постройке**

«Клемансо»

«Гасконь»

«Жан Бар»

«Ришелье»

**Намечены к постройке**

«Советский Союз»

«Советская Россия»

«Советская Украина»

«Советская Белоруссия»

«Кронштадт»

«Севастополь»

Малые флоты исключены из этой таблицы, потому что к этому времени их линкоры потеряли всякую ценность как боевые единицы. [\[225\]](#)

## Приложение 5.

### **Анализ случаев гибели линейных кораблей во Второй Мировой войне**

#### **Потоплены авиацией в море**

«Принс оф Уэлс»	Англия	Новый	10.12.41	Торпеды и бомбы
«Рипалс»	Англия	Старый	10.12.41	Торпеды и бомбы
«Хиэй»	Япония	Старый	13.11.42	Торпеды и бомбы
«Рома»	Италия	Новый	9.9.43	Радиоуправляемая бомба
«Мусаси»	Япония	Новый	24.10.44	Торпеды и бомбы
«Ямато»	Япония	Новый	7.4.45	Торпеды и бомбы

Всего потоплено 6 линкоров, из них 4 современных. Никто не имел истребительного прикрытия. «Хиэй» получил тяжелые повреждения в артиллерийском бою накануне ночью и не мог двигаться.

#### **Потоплены авиацией в порту**

«Конте ди Кавур»	Италия	Старый	12.11.40	Торпеды
«Килкис»	Греция	Броненосец	10.4.41	Пикировщики
«Лемнос»	Греция	Броненосец	10.4.41	Пикировщики
«Марат»	СССР	Старый	29.9.41	Пикировщики
«Аризона»	США	Старый	7.12.41	Бомбы
«Оклахома»	США	Старый	7.12.41	Торпеды и бомбы
«Тирпиц»	Германия	Новый	12.11.44	Бомбы
«Гнейзенау»	Германия	Новый	27.2.45	Бомбы
«Адмирал Шеер»	Германия	Новый	9.4.45	Бомбы
«Лютцов»	Германия	Новый	3.5.45	Бомбы
«Харуна»	Япония	Старый	18.7.45	Торпеды и бомбы
«Хьюга»	Япония	Старый	24.7.45	Торпеды и бомбы



«Исэ»	Япония	Старый	28.7.45	Торпеды и бомбы
-------	--------	--------	---------	-----------------

Всего потоплено 13 линкоров, из них 2 греческих **броненосца (!)**.

### **Потоплены вражескими линкорами**

«Бретань»	Франция	Старый	3.7.40	«Худ», «Вэлиант», «Резолюшн»
«Худ»	Англия	Старый	25.4.41	«Бисмарк»
«Бисмарк»	Германия	Новый	27.5.41	«Кинг Георг V», «Родней»
«Кирисима»	Япония	Старый	15.11.42	«Вашингтон»
«Шарнхорст»	Германия	Новый	26.12.43	«Дьюк оф Йорк»
«Фусо»	Япония	Старый	25.10.44	Американские линкоры
«Ямасиро»	Япония	Старый	25.10.44	Американские линкоры

Всего потоплено 7 линкоров, причем все, кроме «Бретани», — в море.

### **Потоплены подводными лодками**

«Ройял Оук»	Англия	Старый	14.10.40	U-47
«Барэм»	Англия	Старый	25.11.41	U-311
«Конго»	Япония	Старый	21.11.44	«Силайон»

Всего потоплено 3 линкора. Подводную лодку прочили в главные убийцы линкоров, но и в Первую Мировую войну, и во Вторую всё закончилось пшиком. Обратите внимание, потоплены только **старые** линкоры.

### **Иные причины**

«Адмирал граф Шпее»	Германия	Новый	17.12.41	Затоплен своей командой
«Муцу»	Япония	Старый	8.6.43	Внутренний взрыв

Всего в бою потоплены 30 линкоров, 1 затоплен своей командой. 1 погиб от внутреннего взрыва. Таким образом, за годы Второй Мировой войны погибли 32 линкора из 86, находившихся в составе всех флотов. Из этих 32 довольно много было уничтожено внезапными атаками либо до начала, либо после окончания военных действий («Аризона», «Оклахома», «Рома»), либо потоплено в гавани в самом конце

войны, когда они уже были выведены из строя («Лютцов», «Шеер», «Тирпиц», «Гнейзенау», «Харуна», «Хьюга», «Исэ»).

## Приложение 6.

### **Линкоры Второй Мировой войны**

Предлагаемый набор схем зенитного вооружения британских линкоров во многом является уникальным, его нет даже в таких фундаментальных трудах, как книги Бэрта, Рэйвана и Робертса, Гарцке и Дулина. В то же время следует оговориться, что часть схем восстановлена по фотографиям, потому что в английских архивах не сохранилось материалов по модернизациям линкоров в 1944-45 годах. Не следует удивляться, что данные кораблей разнятся практически во всех книгах. Это объясняется крайне легко. Водоизмещение постоянно росло при установке дополнительного вооружения и оборудования, скорость постоянно снижалась, увеличивался экипаж, поэтому ТТХ менялись буквально каждый год. В общем, прилагаемый справочник не претендует на исчерпывающую полноту, а служит только иллюстрацией книги.

#### **«Ройял Оук», 1939 год**

Водоизмещение: 29150 t, 33000 t

Размеры: 191 x 31,2 x 10,2 м

Машины: 4 вальный ТА, 18 котлов, 40000 shp = 19,5 узл.  
3200 тонн нефти = 4000 миль @ 10 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 51 мм, башни — 330 мм,  
барбеты — 254 мм, рубка — 280 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4x2); 12-152/45 мм; 8-102/45 мм  
зен. (4 x 2); 16-2-фн (2 x 8), 8-12,7 мм пул. (2 x 4)

Экипаж: 1000 человек

#### **«Ройял Соверен», 1945 год**

Водоизмещение: 29900 t, 34800 t

Размеры: 191 x 30,9 x 10,2 м

Машины: 4-вальный ТА, 18 котлов, 40000 shp = 19,5 узл.  
3200 тонн нефти = 4000 миль @ 10 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 102 мм, башни — 330 мм,  
барбеты — 254 мм, рубка — 280 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 8-152/45 мм; 8-102/45 мм  
зен. (4 x 2); 24-2-фн (2 x 8 + 2 x 4); 46-20 мм (16 x 2 + 14 x 1)

Экипаж: 1200 человек

### **«Рэмиллис», 1945 год**

Водоизмещение: 29900 t, 35390 t

Размеры: 191 x 31,2 x 10,2 м

Машины: 4-вальный ТА, 18 котлов, 40000 shp = 19,5 узл.  
3200 тонн нефти = 4000 миль @ 10 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 102 мм, башни — 330 мм,  
барбеты — 254 мм, рубка — 280 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 8-152/45 мм; 8-102/45 мм  
зен. (4 x 2); 24-2-фн (2 x 8 + 2 x 4); 23-20 мм

Экипаж: 1200 человек

### **«Резолюшн», 1944 год**

Водоизмещение: 29900 t, 34700 t

Размеры: 191 x 30,9 x 10,2 м

Машины: 4-вальный ТА, 18 котлов, 40000 shp = 19,5 узл.  
3200 тонн нефти = 4000 миль @ 10 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 102 мм, башни — 330 мм,  
барбеты — 254 мм, рубка — 280 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4x2); 12-152/45 мм; 8-102/45 мм  
зен. (4 x 2); 24-2-фн (2 x 8 + 2 x 4); 10-20 мм

Экипаж: 1200 человек

### **«Ривендж», 1944 год**

Водоизмещение: 29900 t, 33560 t

Размеры: 191 x 30,9 x 10,2 м

Машины: 4-вальный ТА, 18 котлов, 40000 shp = 19,5 узл.  
3200 тонн нефти = 4000 миль @ 10 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 51 мм, башни — 330 мм,  
барбеты — 254 мм, рубка — 280 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 12-152/45 мм; 8-102/45 мм  
зен. (4 x 2); 24-2-фн (2 x 8 + 2 x 4); 10-20 мм

Экипаж: 1200 человек

### **Проект модернизации линкоров типа R**

Вооружение: 4-381/42 мм (2 x 2); 8-152/45 мм; 8-102/45 мм  
зен. (4 x 2); 60-2-фн (6 x 8 + 3 x 4); 56-12,7 мм пул. (14 x 4)

### **«Барэм», 1941 год**

Водоизмещение: 31350 t, 36785 t

Размеры: 193,4 x 31,7 x 10,1 м

Машины: 4-вальный ТА, 24 котла, shp = 22,5 узл. 3400 тонн  
нефти

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 127 мм, башни — 330 мм,  
барбеты — 254 мм, рубка — 279 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 12-152/45 мм; 8-102/45 мм зен. (4 x 2); 24-2-фн (2 x 8 + 2 x 4); 12-12,7 мм пул. (2 x 4)

Экипаж: 1260 человек

**«Малайя», 1944 год**

Водоизмещение: 31465 t, 37710 t

Размеры: 193,4 x 31,7 x 10,3 м

Машины: 4-вальный ТА, 24 котла, shp = 23,7 узл. 3350 тонн нефти

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 127 мм, башни — 330 мм, барбеты — 254 мм, рубка — 127 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 12-152/45 мм; 12-102/45 мм зен. (6 x 2); 32-2-фн (4 x 8); 17-20 мм (17 x 1)

Экипаж: 1300 человек

**«Уорспайт»**

Водоизмещение: 31135 t, 36490 t

Размеры: 193,4 x 31,7 x 10,1 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 6 котлов, 80000 shp = 23,5 узл. 3600 тонн нефти = 7000 миль @ 12 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 127 мм, башни — 330 мм, барбеты — 254 мм, рубка — 76 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 8-152/45 мм; 8-102/45 мм зен. (4 x 2); 32-2-фн (4 x 8); 31-20 мм (31 x 1)

Экипаж: 1200 человек

**«Вэлиант», 1945 год**

Водоизмещение: 31585 t, 36513 t

Размеры: 193,4 x 31,7 x 10,2 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 80000 shp = 23,5 узл. 3400 тонн нефти

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 127 мм, башни — 330 мм, барбеты — 254 мм, рубка — 76 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 20-114/45 мм (10 x 2); 68-2-фн (6 x 8 + 5 x 4); 47-20 мм (6 x 2 + 35 x 1)

Экипаж: 1300 человек

**«Куин Элизабет», 1945 год**

Водоизмещение: 34000 t, 38450 t

Размеры: 193,4 x 31,7 x 10,5 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 80000 shp = 23,5 узл. 3360 тонн нефти

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 127 мм, башни — 330 мм, барбеты — 254 мм, рубка — 76 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 20-114/45 мм (10 x 2); 32-2-фн (4 x 8); 54-20 мм (20 x 2 + 14 x 1)

Экипаж: 1300 человек

**«Нельсон», 1945 год**

Водоизмещение: 33300 t, 41250 t

Размеры: 216,4 x 32,31 x 10,21 м

Машины: 2-вальный ТЗА, 8 котлов, 45000 shp = 23 узл., 3800 тонн нефти = 7000 миль @ 16 узл.

Броня: пояс — 356 мм; палуба — 160 мм; башни — 406 мм, барбеты — 381 мм; рубка — 330 мм

Вооружение: 9-406/45 мм (3 x 3); 12-152/50 мм (6 x 2); 6-120/40 мм (6 x 1); 48-2-фн (6 x 8); 16-40 мм (4 x 4); 61-20 мм (61 x 1)

Экипаж: 1330 человек

**«Родней», 1945 год**

Водоизмещение: 33800 t, 41250 t

Размеры: 216,4 x 32,31 x 10,21 м

Машины: 2-вальный ТЗА, 8 котлов, 45000 shp = 23 узл., 3800 тонн нефти = 7000 миль @ 16 узл.

Броня: пояс — 356 мм; палуба — 160 мм; башни — 406 мм, барбеты — 381 мм; рубка — 330 мм

Вооружение: 9-406/45 мм (3 x 3); 12-152/50 мм (6 x 2); 6-120/40 мм (6 x 1); 48-2-фн (6 x 8); 68-20 мм (5 x 2 + 58 x 1)

Экипаж: 1330 человек

**«Худ», 1941 год**

Водоизмещение: 44300 t, 49140 t

Размеры: 259,3 x 31,7 x 9,4 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 24 котла, 144000 shp = 28 узл., 4700 тонн нефти = 8500 миль @ 14 узл.

Броня: пояс — 305 мм, палуба — 51 мм, башни — 373 мм, барбеты — 305 мм, рубка — 279 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 14-102/45 мм зен. (7 x 2), 24-2-фн (3 x 8), 16-12,7 мм пул. (4 x 4); 5 ПУ UP-ракет

Экипаж: 1418 человек

**«Рипалс», 1941 год**

Водоизмещение: 33000 t, 38300 t

Размеры: 240,2 x 31,9 x 9,8 м

Машины: 4-вальный ТА, 42 котла, 112000 shp = 28,3 узл., 4940 тонн нефти = 6500 миль @ 18 узл.

Броня: пояс — 229 мм, палуба — 146 мм, башни — 279 мм, барбеты — 178 мм, рубка — 254 мм

Вооружение: 6-381/42 мм (3 х 2); 9-102/45 мм (3 х 3); 6-102/45 мм зен. (6 х 1); 24-2-фн (3 х 8), 15-20 мм (15 х 1)

Экипаж: 1300 человек

**«Ринаун», 1944 год**

Водоизмещение: 30750 t, 36080 t

Размеры: 240,2 х 31,3 х 9,3 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 120000 shp = 30,75 узл.  
4600 тонн нефти

Броня: пояс — 229 мм, палуба — 127 мм, башни — 279 мм, барбеты — 178 мм, рубка — 76 мм

Вооружение: 6-381/42 мм (3 х 2); 20-114/45 мм (10 х 2); 28-2-фн (3 х 8 + 1 х 4); 64-20 мм (20 х 2 + 24 х 1)

Экипаж: 1440 человек

**«Кинг Георг V»**

Водоизмещение: 36727 t, 44400 t

Размеры: 227,1 х 32,2 х 10,4 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 110000 shp = 28 узл.  
3750 тонн нефти = 6000 миль @ 13 узл.

Броня: пояс — 381 мм; палуба — 152 мм; башни — 330 мм; барбеты — 330 мм; рубка — 76 мм

Вооружение: 10-356/45 мм (2 х 4 + 1 х 2); 16-133/50 мм (8 х 2); 64-2-фн (8 х 8); 8-40 мм (2 х 4); 26-20 мм (26 х 1)

Экипаж: 1420 человек

**«Принс оф Уэлс», 1941 год**

Водоизмещение: 36727 t, 42100 t

Размеры: 227,1 х 32,2 х 10,4 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 110000 shp = 28 узл.  
3750 тонн нефти = 6000 миль @ 13 узл.

Броня: пояс — 381 мм; палуба — 152 мм; башни — 330 мм; барбеты — 330 мм; рубка — 76 мм

Вооружение: 10-356/45 мм (2 х 4 + 1 х 2); 16-133/50 мм (8 х 2); 48-2-фн (6 х 8); 1-40 мм; 7-20 мм (7 х 1)

Экипаж: 1420 человек

**«Дьюк оф Йорк», 1945 год**

Водоизмещение: 36727 t, 44790 t

Размеры: 227,1 х 32,2 х 10,4 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 110000 shp = 28 узл.  
3750 тонн нефти = 6000 миль @ 13 узл.

Броня: пояс — 381 мм; палуба — 152 мм; башни — 330 мм; барбеты — 330 мм; рубка — 76 мм

Вооружение: 10-356/45 мм (2 х 4 + 1 х 2); 16-133/50 мм (8 х 2); 88-2-фн (8 х 8 + 6 х 4); 8-40 мм (2 х 4); 31-20 мм (8 х 2 + 15 х 1)

Экипаж: 1420 человек

**«Энсон», 1943 год**

Водоизмещение: 36727 t, 45509 t

Размеры: 227,1 х 32,2 х 10,4 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 110000 shp = 28 узл.  
3750 тонн нефти = 6000 миль @ 13 узл.

Броня: пояс — 381 мм; палуба — 152 мм; башни — 330 мм; барбеты — 330 мм; рубка — 76 мм

Вооружение: 10-356/45 мм (2 х 4 + 1 х 2); 16-133/50 мм (8 х 2); 64-2-фн (8 х 8); 40-20 мм (40 х 1)

Экипаж: 1420 человек

**«Хоу», 1945 год**

Водоизмещение: 36727 t, 45360 t

Размеры: 227,1 х 32,2 х 10,4 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 110000 shp = 28 узл.  
3750 тонн нефти = 6000 миль @ 13 узл.

Броня: пояс — 381 мм; палуба — 152 мм; башни — 330 мм; барбеты — 330 мм; рубка — 76 мм

Вооружение: 10-356/45 мм (2 х 4 + 1 х 2); 16-133/50 мм (8 х 2); 88-2-фн (8 х 8 + 6 х 4); 26-40 мм (2 х 4 + 18 х 1)

Экипаж: 1420 человек

**«Лайон», 1938 год**

Водоизмещение: 40550 t, 46440 t

Размеры: 241,7 х 32,9 х 8 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 130000 shp = 30 узл.,  
3720 тонн нефти

Броня: пояс — 381 мм, палуба — 152 мм, башни — 374 мм, барбеты — 374 мм, рубка — 114 мм

Вооружение: 9-406/45 мм (3 х 3); 16-133/50 мм (8 х 2); 48-2-фн (6 х 8)

Экипаж: 1680 человек

**«Вэнгард», 1946 год**

Водоизмещение: 46100 t, 51420 t

Размеры: 248,3 х 32,9 х 10,4 м



Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 130000 shp = 30 узл., 4400 тонн нефти = 8400 миль @ 14 узл.

Броня: пояс — 356 мм, палуба — 152 мм, башни — 343 мм, барбеты — 325 мм, рубка — 76 мм

Вооружение: 8-381/42 мм (4 x 2); 16-133/50 мм (8 x 2); 73-40 мм (10 x 6 + 1 x 2 + 11 x 1)

Экипаж: 1893 человека

**«Тирпиц», 1942 год**

Водоизмещение: 42900 t, 52600 t

Размеры: 251 x 36 x 10,6 м

Машины: 3-вальный ТЗА, 12 котлов, 163000 shp = 30,8 узл., 8640 тонн нефти = 10200 миль @ 16 узл.

Броня: пояс — 320 мм, палуба — 120 мм, башни — 360 мм, барбеты — 340 мм, рубка — 350 мм

Вооружение: 8-380/47 мм (4 x 2); 12-150/55 мм (6 x 2); 16-105/65 мм (8 x 2); 16-37 мм (8 x 2); 12-20 мм; позднее установлены 8 ТА 533 мм (2 x 4)

Экипаж: 2608 человек

**«Жан Бар», проект**

Водоизмещение: 37960 t, 44385 t

Размеры: 247,8 x 35,5 x 9,9 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 6 котлов, 150000 shp = 31,5 узл., 6300 тонн нефти = 10000 миль @ 15 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 170 мм, башни — 430 мм, барбет — 405 мм, рубка — 340 мм

Вооружение: 8-380/45 мм (2 x 4); 9-152/55 (3 x 3); 12-100/45 мм (6 x 2); 12-37 мм (6 x 2); 24-13,2 мм (6 x 4)

Экипаж: 1550 человек

**«Жан Бар», ноябрь 1942 года**

Водоизмещение: 37960 t, 44385 t

Размеры: 247,8 x 35,5 x 9,9 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 6 котлов, 150000 shp = 31,5 узл., 6300 тонн нефти = 10000 миль @ 15 узл.

Броня: пояс — 330 мм, палуба — 170 мм, башни — 430 мм, барбет — 405 мм, рубка — 340 мм

Вооружение: реально в ноябре 1942 года имел 4-380/45 мм (1 x 4); 10-90/50 (5 x 2); 5-37 мм (2 x 2 + 1 x 1); 22-13,2 мм пул. (4 x 2 + 14 x 1), 1-8 мм пул.

Экипаж: 1550 человек

**«Литторио», 1941 год**

Водоизмещение: 41377 t, 45963 t

Размеры: 237,8 x 32,9 x 10,5 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 140000 shp = 31 узл.,  
4000 тонн нефти = 4580 миль @ 16 узл.

Броня: пояс — 350 мм, палуба — 162 мм, башни — 290 мм,  
барбеты — 350 мм, рубка — 260 мм

Вооружение: 9-381/50 мм (3 x 3); 12-152/55 мм (4 x 3); 12-  
90/50 мм (12 x 1); 20-37 мм (10 x 2)

Экипаж: 1872 человека

**«Ямато», 1942 год**

Водоизмещение: 65000 t, 72800 t

Размеры: 263 x 38,9 x 10,4 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 12 котлов, 150000 shp = 27 узл.,  
6300 тонн нефти = 10000 миль @ 18 узл.

Броня: пояс — 410 мм, палуба — 230 мм, башни — 650 мм,  
барбеты — 610 мм, рубка — 500 мм

Вооружение: 9-460/45 (3 x 3); 12-155/60 мм (4 x 3); 12-  
127/40 мм (6 x 2); 24-25 мм

Экипаж: 2500 человек

**«Норт Каролина», 1942 год**

Водоизмещение: 36600 t, 44800 t

Размеры: 222,2 x 31,9 x 10,1 м

Машины: 4-вальный ТЗА, 8 котлов, 120000 shp = 27 узл.,  
5550 тонн нефти = 13500 миль @ 15 узл.

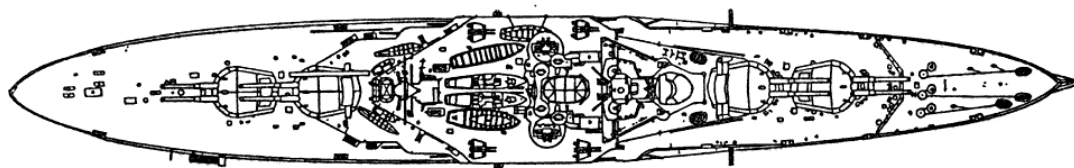
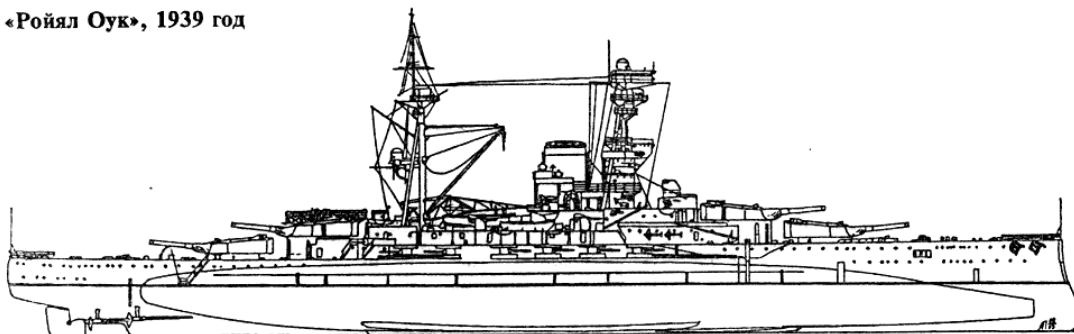
Броня: пояс — 305 мм, палуба — 140 мм, башни — 406 мм,  
барбеты — 406 мм, рубка — мм

Вооружение: 9-406/45 мм (3 x 3); 20-127/38 мм (10 x 2); 16-  
28 мм (4 x 4), 12-12,7 мм пул.

Экипаж: 1880 человек

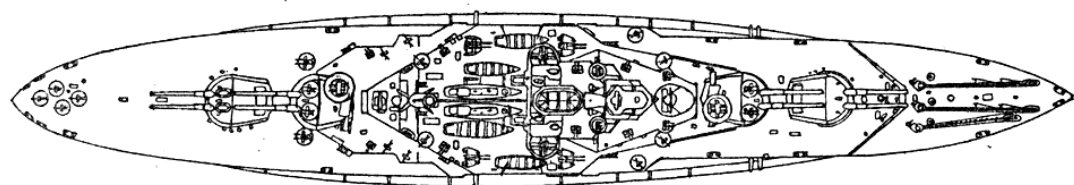
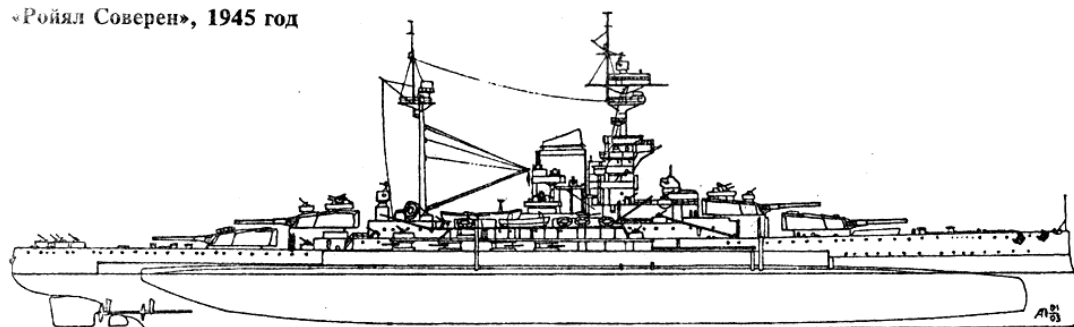
# Список иллюстраций

«Ройял Оук», 1939 год



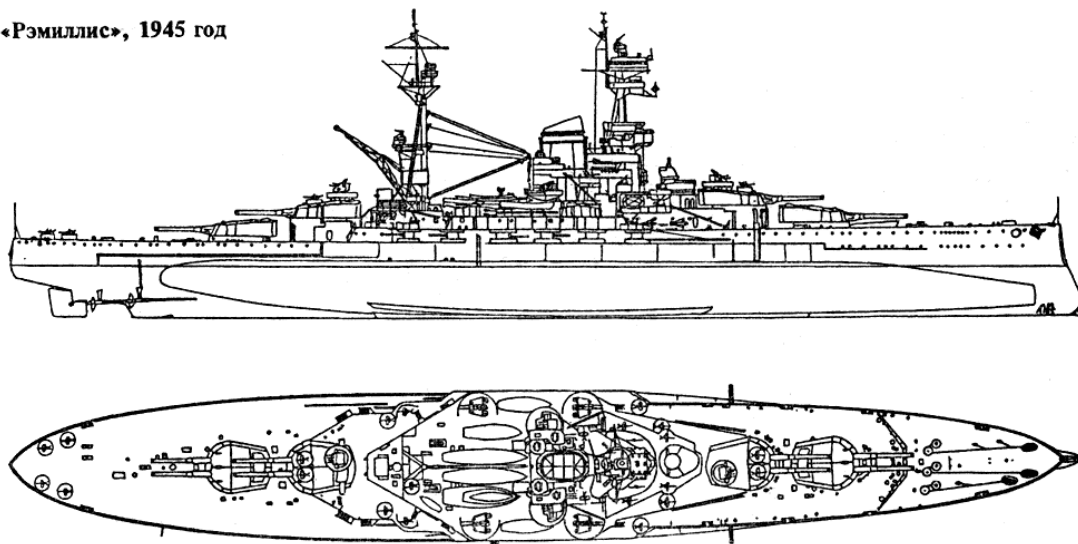
«Ройял Оук», 1939 год

«Ройял Соверен», 1945 год



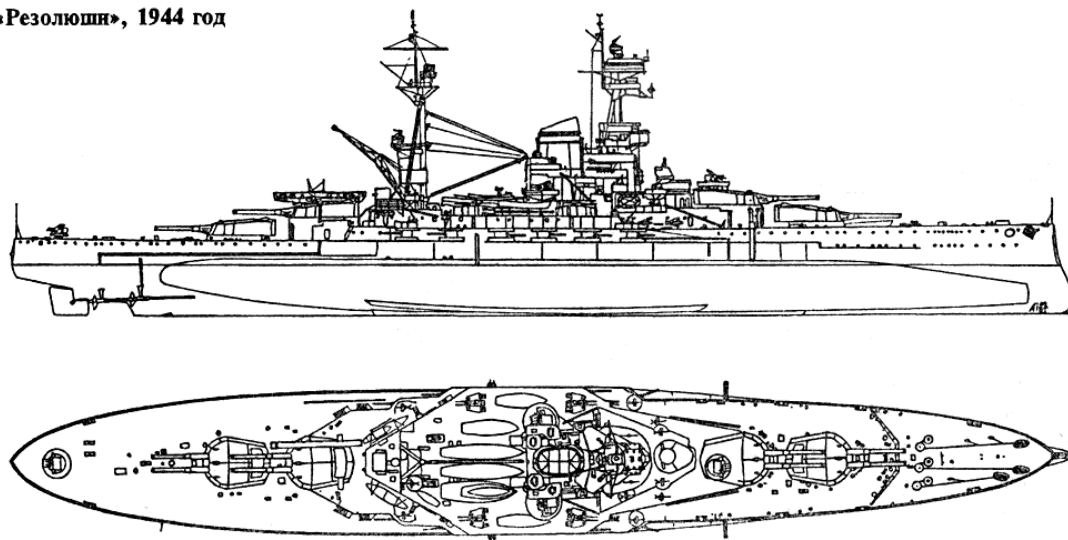
«Ройял Соверен», 1945 год

«Рэмиллис», 1945 год



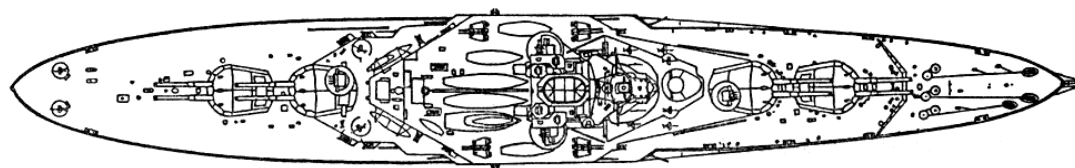
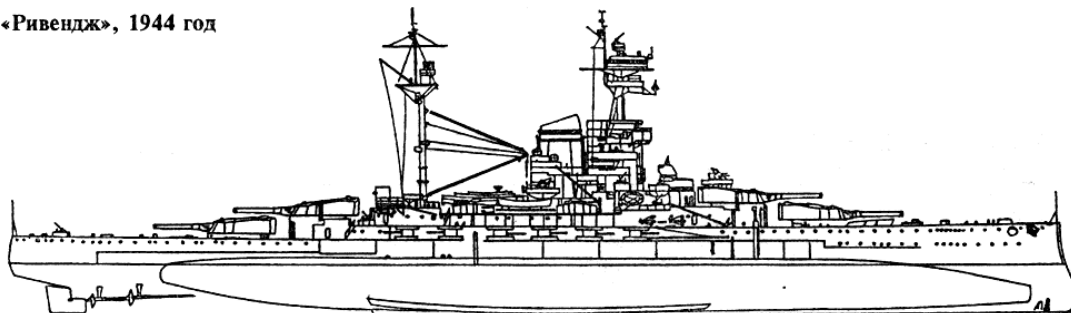
«Рэмиллис», 1945 год

«Резолюшн», 1944 год



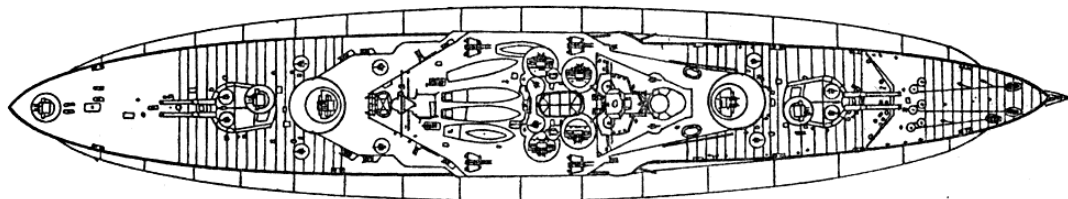
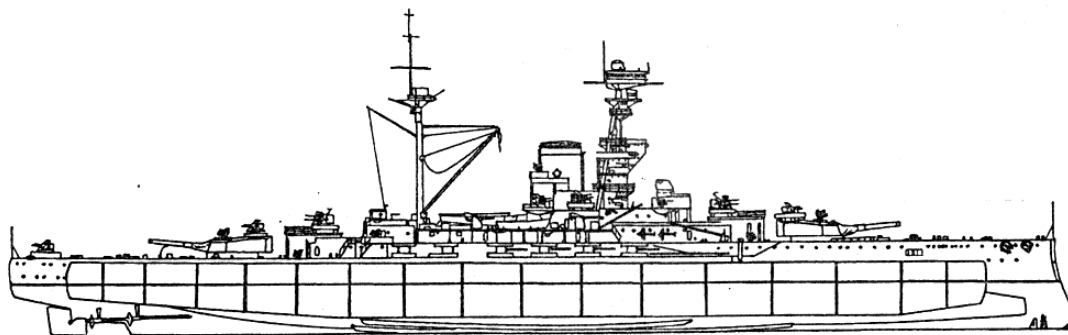
«Резолюшн», 1944 год

«Ривендж», 1944 год



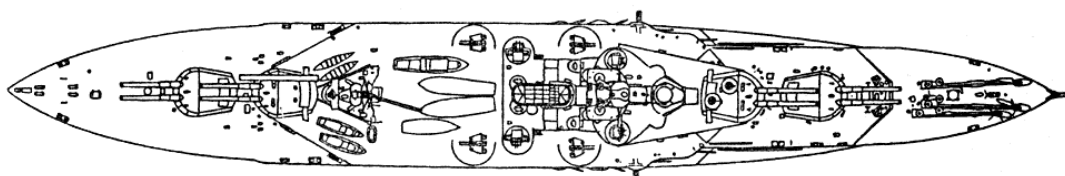
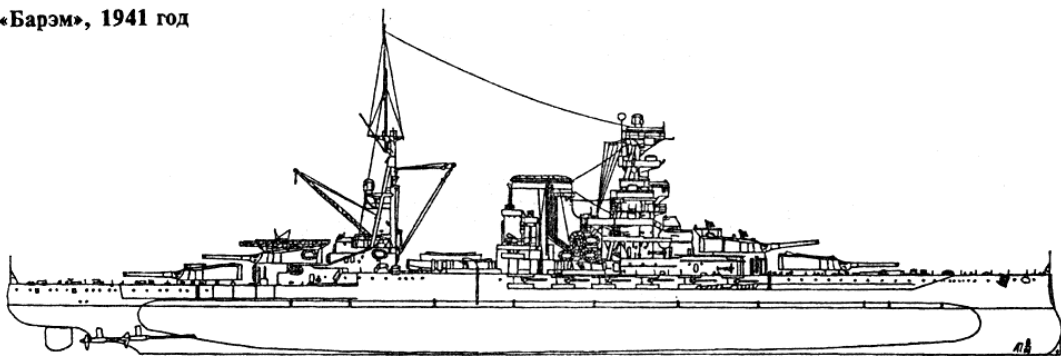
«Ривендж», 1944 год

Проект модернизации линкоров типа R



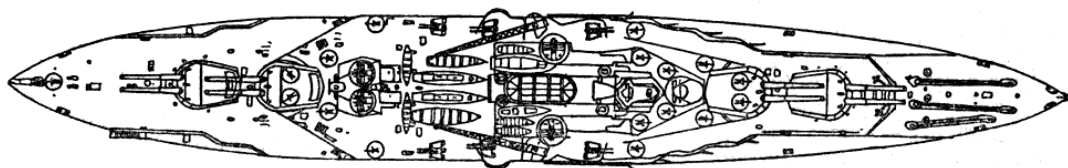
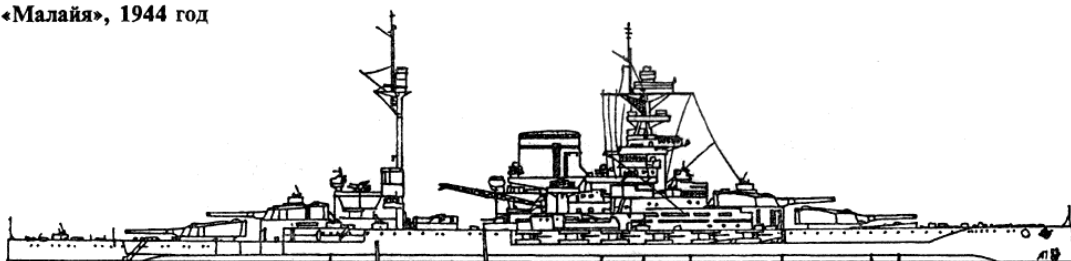
Проект модернизации линкоров типа R

«Барэм», 1941 год



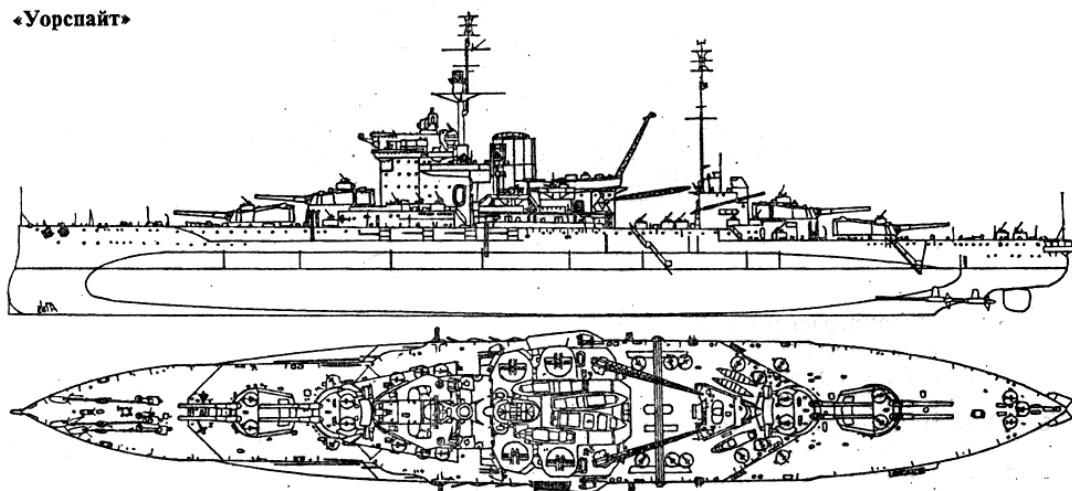
«Барэм», 1941 год

«Малайя», 1944 год



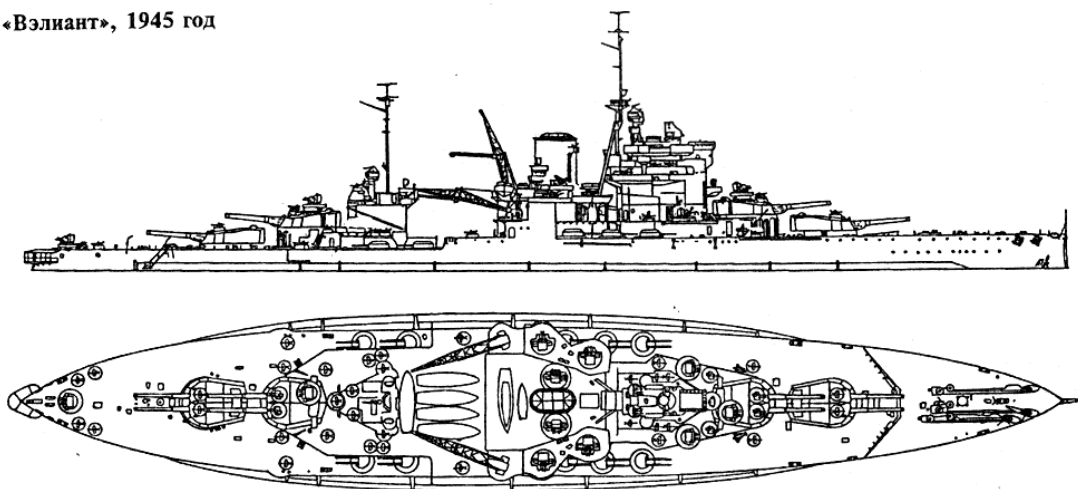
«Малайя», 1944 год

«Уорспайт»



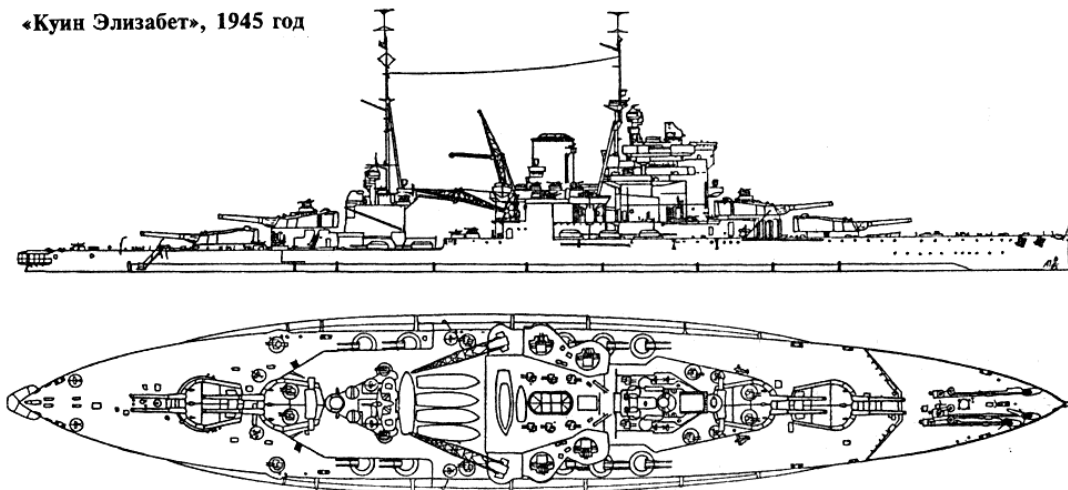
«Уорспайт»

«Вэлиант», 1945 год

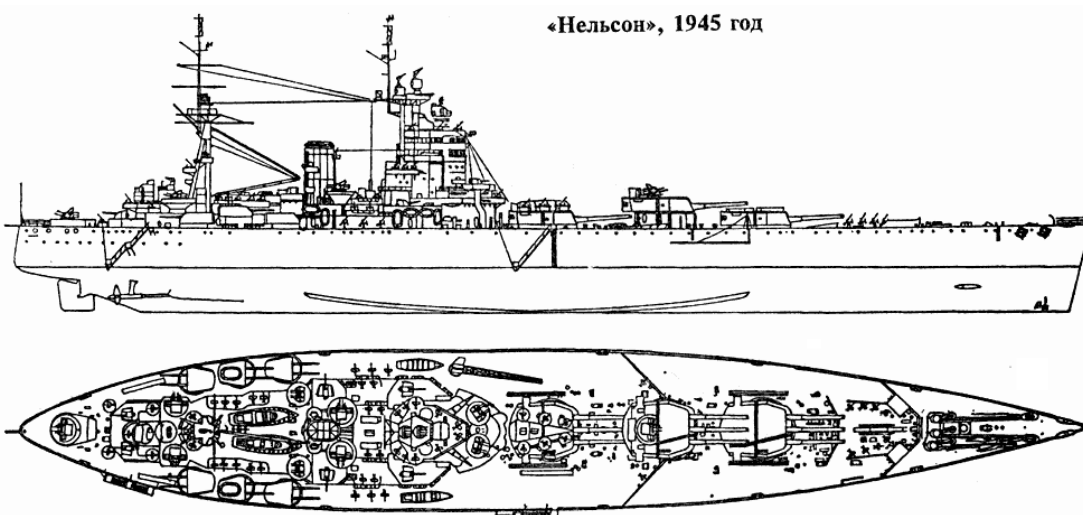


«Вэлиант», 1945 год

«Куин Элизабет», 1945 год



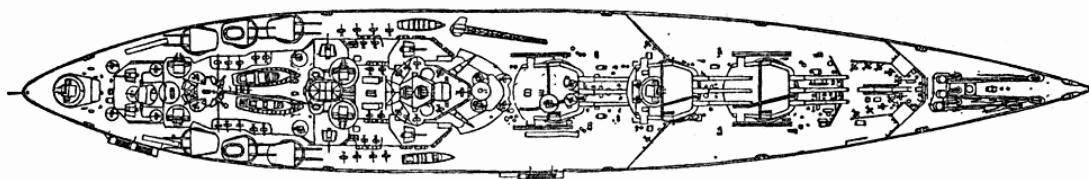
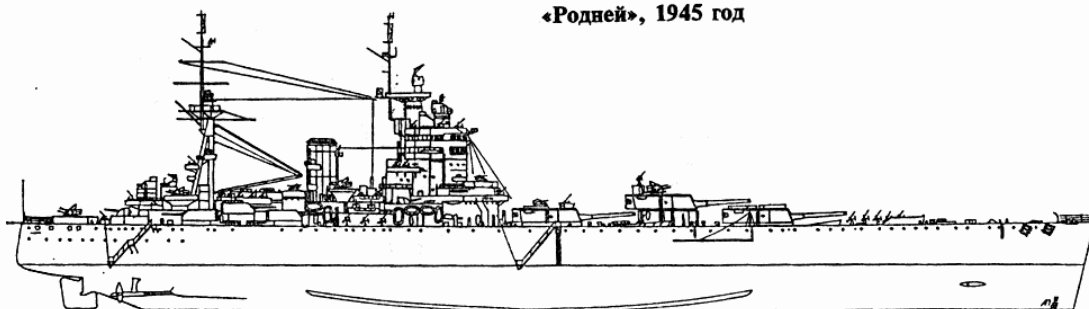
«Куин Элизабет», 1945 год



«Нельсон», 1945 год

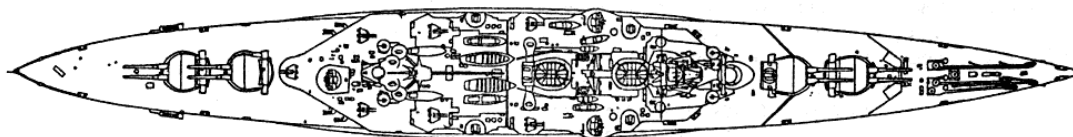
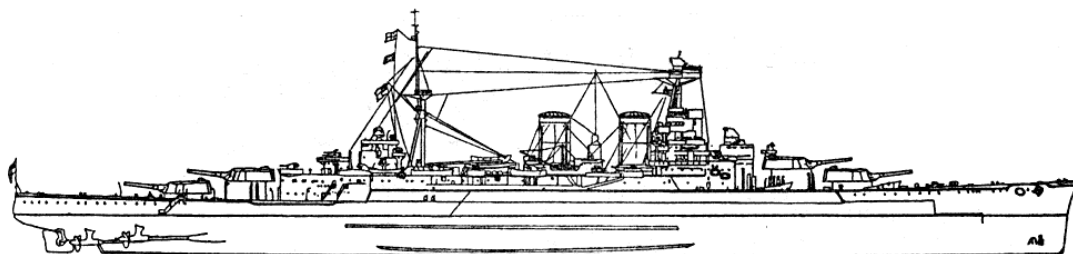


«Родвей», 1945 год



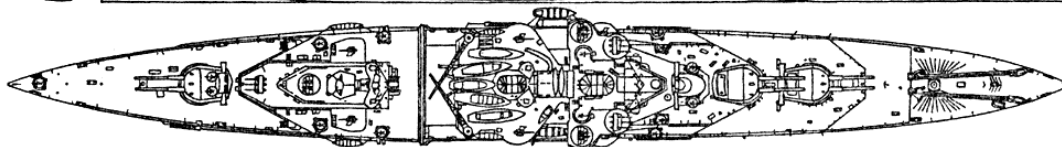
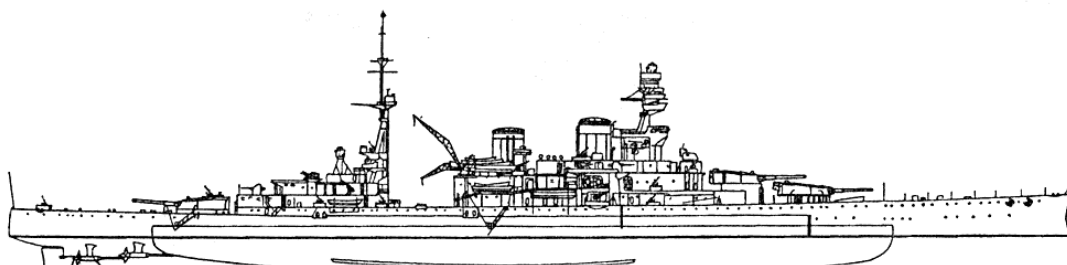
«Родней», 1945 год

«Худ», 1941 год



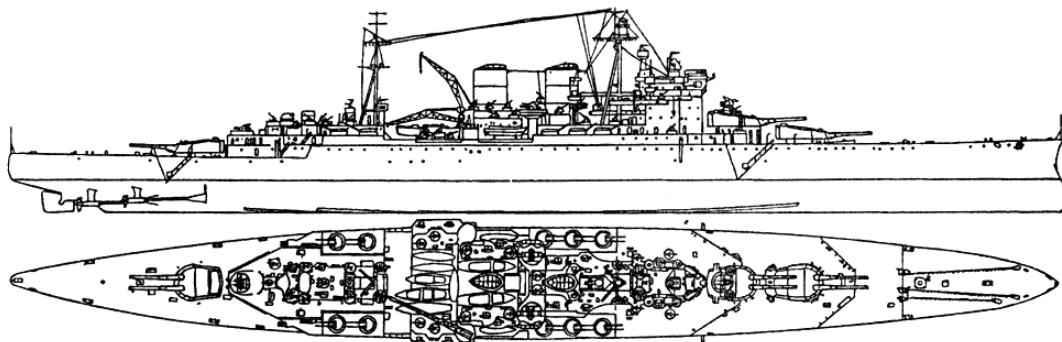
«Худ», 1941 год

«Рипалс», 1941 год



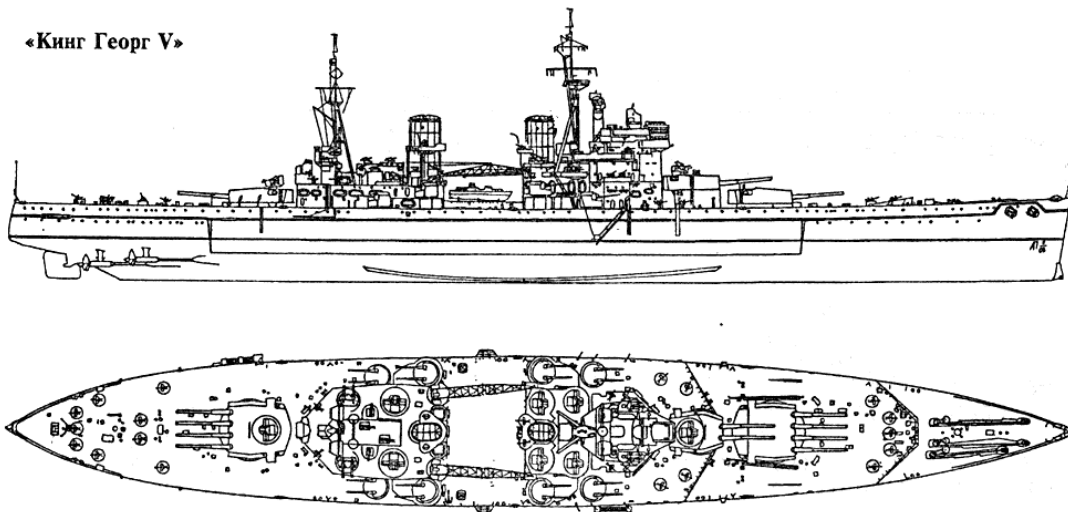
«Рипалс», 1941 год

«Ринаун», 1944 год



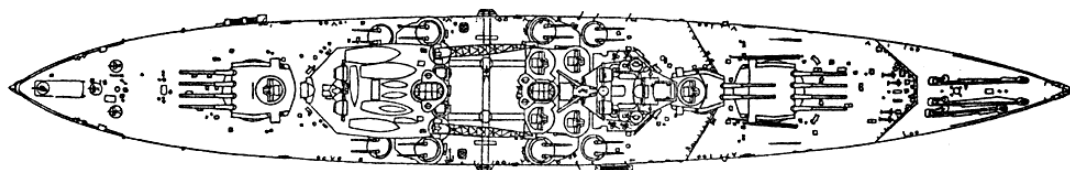
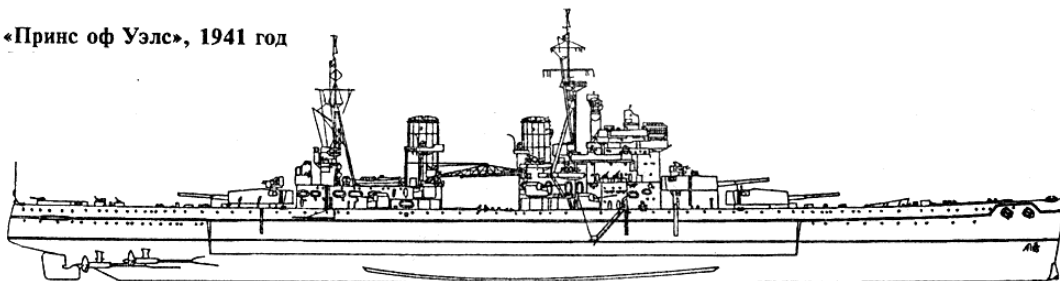
«Ринаун», 1944 год

«Кинг Георг V»



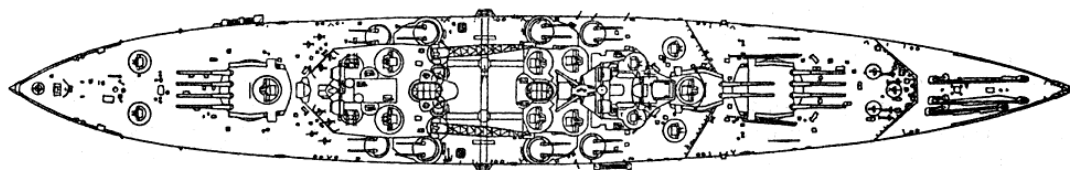
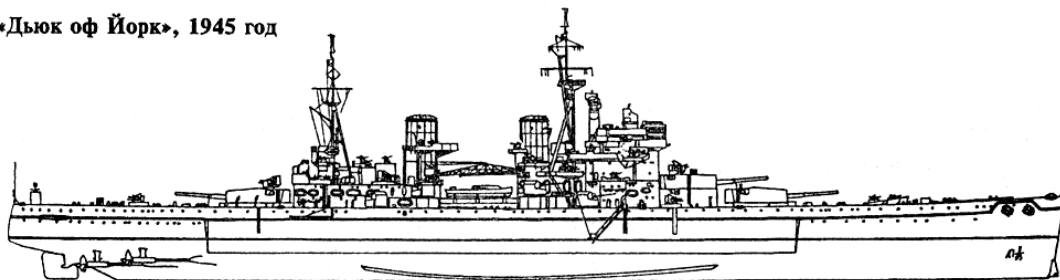
«Кинг Георг V»

«Принс оф Уэлс», 1941 год



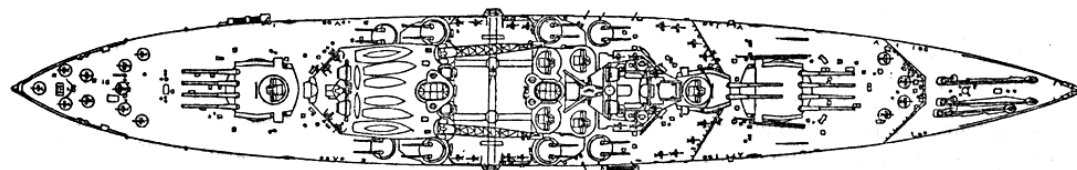
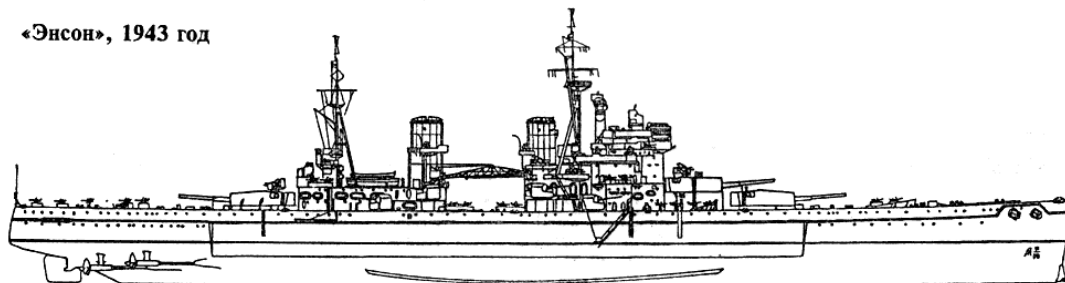
«Принс оф Уэлс», 1941 год

«Дьюк оф Йорк», 1945 год



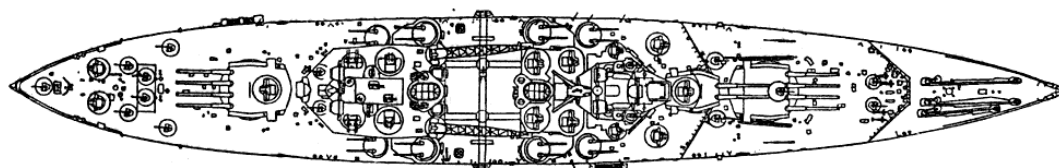
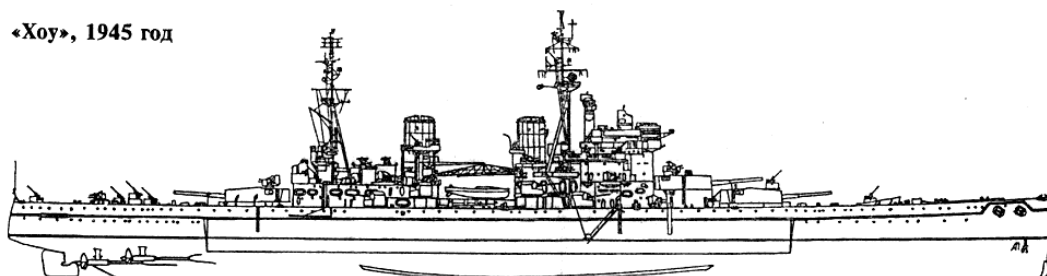
«Дьюк оф Йорк», 1945 год

«Энсон», 1943 год



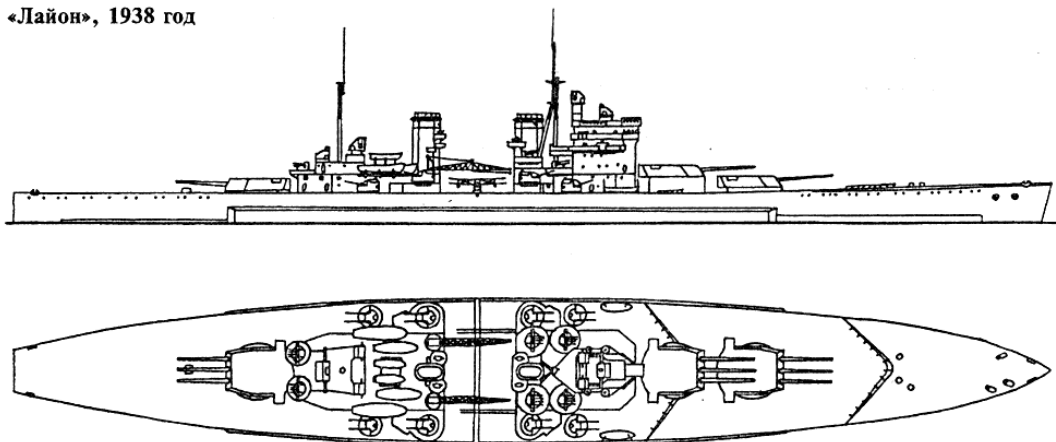
«Энсон», 1943 год

«Хоу», 1945 год



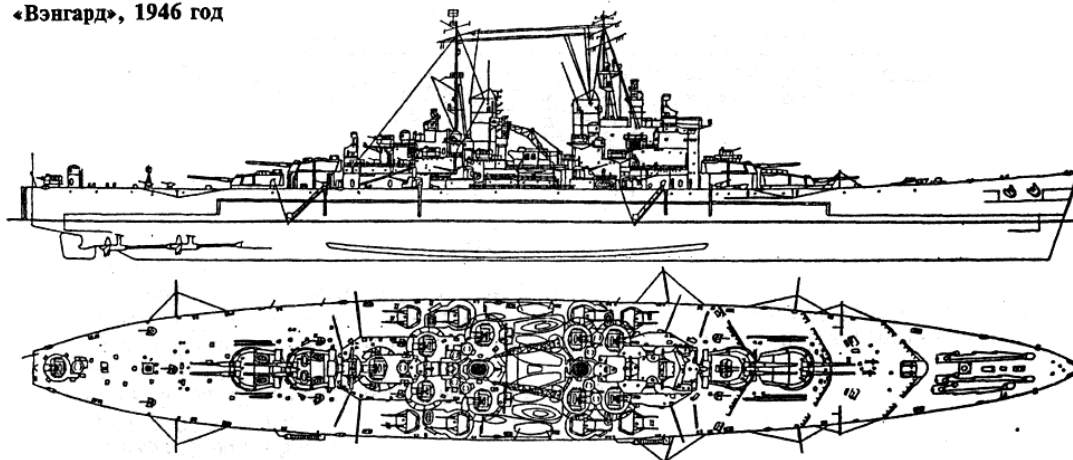
«Хоу», 1945 год

«Лайон», 1938 год



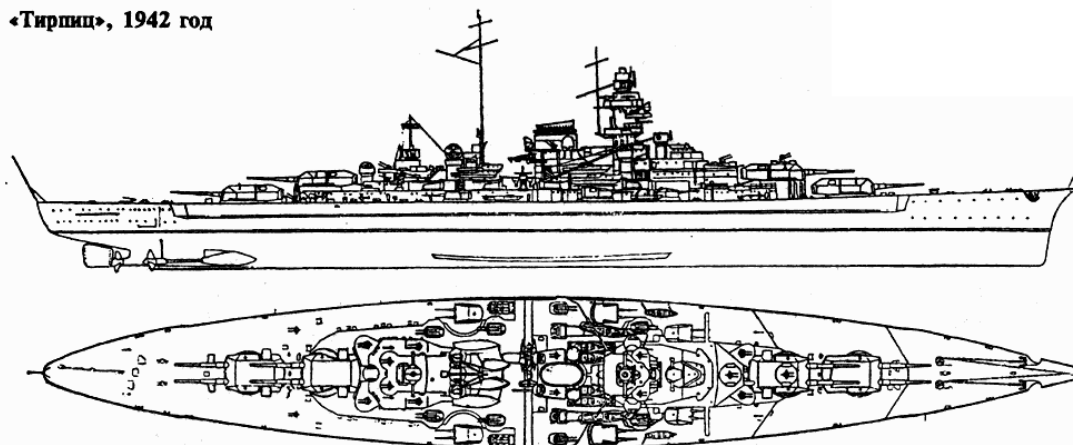
«Лайон», 1938 год

«Вэнгард», 1946 год



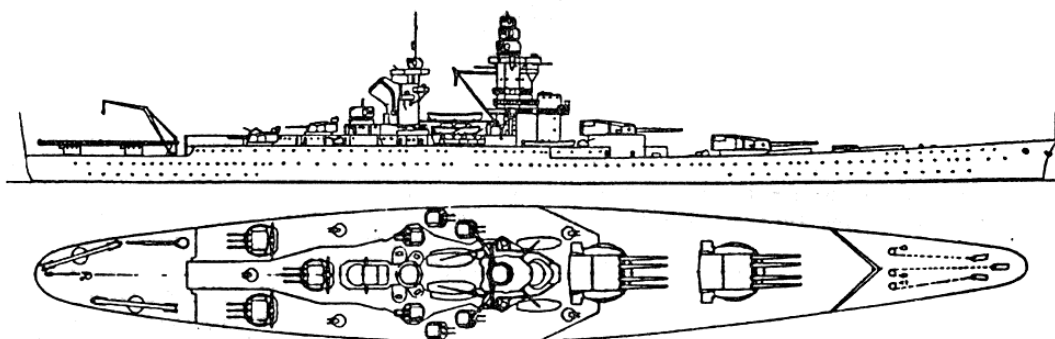
«Вэнгард», 1946 год

«Тирпиц», 1942 год



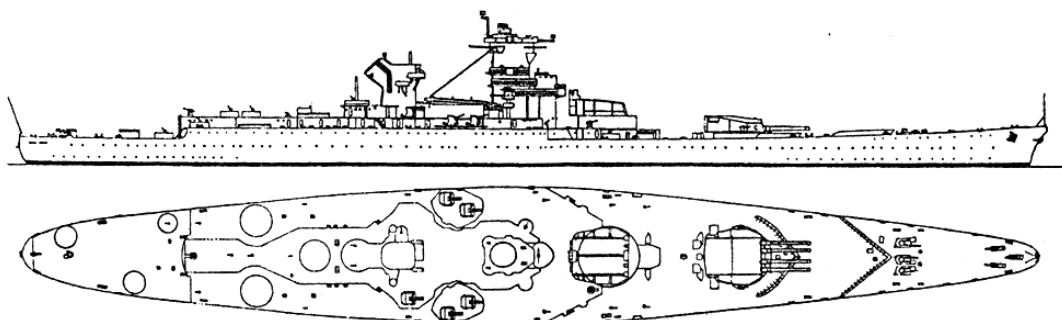
«Тирпиц», 1942 год

«Жан Бар», проект



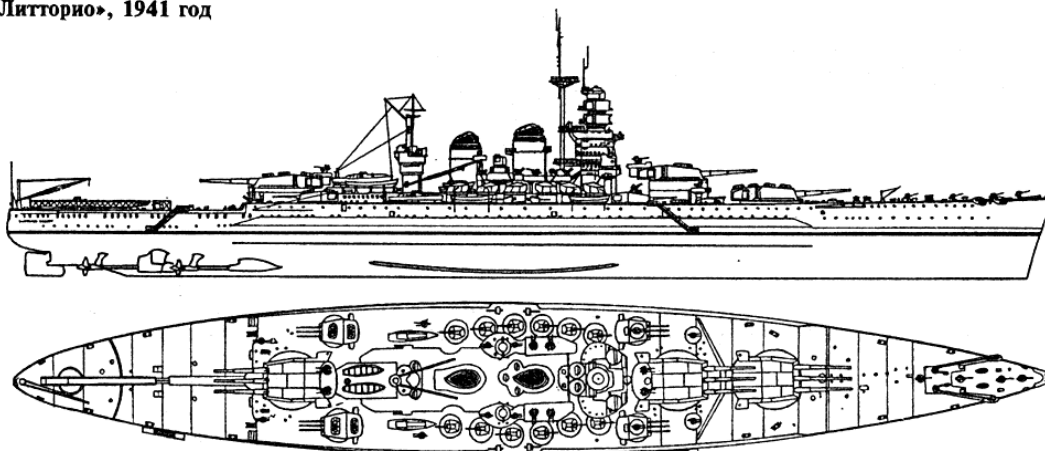
«Жан Бар», проект

«Жан Бар», ноябрь 1942 года



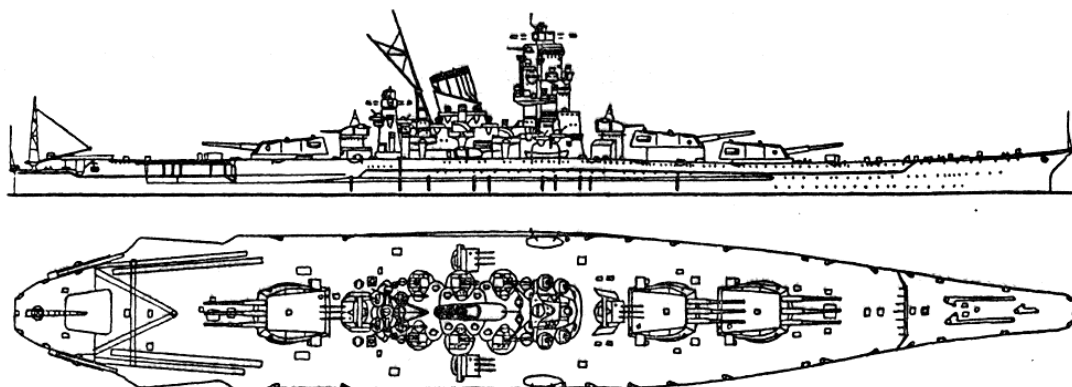
«Жан Бар», ноябрь 1942 года

«Литторио», 1941 год



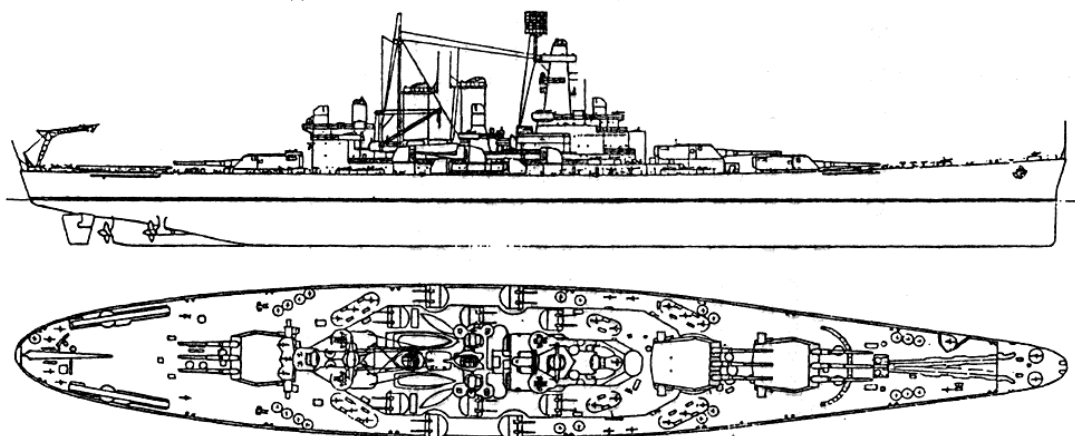
«Литторио», 1941 год

«Ямато», 1942 год



«Ямато», 1942 год

«Норт Каролина», 1942 год



«Норт Каролина», 1942 год

---

**notes**

---

## Примечания



Очень смелое утверждение. Я всегда полагал, что победы добились французские армии маршала Фоша, которые вдобавок, не раз спасали англичан от разгрома. Например, во время мартовского наступления немцев в 1918 году в Пикардии. — *Прим. пер.*

Что означала британская блокада для рядового немца, в октябре 1918 года адмирал Мейерер рассказал адмиралу Битти.

*«Она принесла революцию на севере страны, откуда та поползла на юг, потом на восток и наконец на запад. Повсюду бушевала анархия. Мужчины, женщины и дети умирали от голода и падали прямо на улицах. Детей моложе 6 лет просто не было. Германия была практически уничтожена».*

Но эта душераздирающая тирада не возымела эффекта. Битти лишь сказал про себя: «Слава богу, существовал британский флот. Это его работа. Без него не было бы победы на суше, да и победы вообще».

Один эсmineц по пути подорвался на mine и затонул. —  
*Прим. пер.*

Среди них был адмирал Уильям С. Бенсон, начальник штаба ВМФ США. В марте 1917 года он заявил адмиралу Симсу: «Не позволяйте англичанам обмануть себя. Это не наша работа — таскать для них каштаны из огня. Вскоре нам придется драться с англичанами, как сейчас с немцами».

Среди тех американцев, которые не видели причин для страха перед господством Королевского Флота, были экс-президент Теодор Рузвельт и адмирал У.С. Симс. Последний в июне 1921 года выступил с настолько резким осуждением деятельности партии Шин Фейн в Ирландии, что подвергся жесткой критике за свою проанглийскую позицию.

Что называется, с больной головы на здоровую. Даже в самых безумных планах в 1914 году германские генералы не планировали вторжение в США. — *Прим. пер.*

Это было вызвано не только экономическими соображениями. Военный опыт показал, что управлять флотилией таких размеров более чем сложно. Но даже общее количество флотилий было сокращено.

Например, капитан 1 ранга Гренфелл подсчитал, что на деньги, затраченные на содержание 2 миллионов солдат на Западном фронте в 1917–18 годах, можно было построить 7500 эсминцев, в то время как британский флот имел всего 400 кораблей этого класса. Одновременно выяснилось, что стоимость снарядов, выпущенных одной только британской армией, просто чудовищна. Армия «выстреливала» по два линкора каждые три дня.

Если считать, что потери британской армии на Западном фронте стали результатом попытки защитить порты Ла-Манша и Северного моря, окажется, что ради этого погибли 600000 человек. По сравнению с этим потери флота на всех театрах ради того, чтобы добиться господства на море и удержать его, составили всего 35000 человек.



События, которые привели к роковому изменению политики перед началом Первой Мировой войны, капитан 1 ранга Гренфелл прокомментировал так:

*«Мы, в конце концов, пришли к странному парадоксу. Держава, имеющая сильнейшую в мире армию, ринулась искать свое будущее на воде, тогда как величайшая морская держава мира, встревоженная угрозой со стороны флота соседней страны, постаралась превратиться в великую сухопутную державу».*

Формирование британского экспедиционного корпуса в 1940 году и дальнейшие события показывают, что эта странная и разорительная политика продолжалась и далее.

Трагическая ирония заключается в том, что Соединенные Штаты, которые столько сделали для создания Лиги Наций, тут же повернулись к ней спиной, погрузившись в болото изоляционизма. В результате Лига лишилась прочной базы, на которой должны были держаться ее альтруистические резолюции. Если говорить о морской мощи, то Вашингтонская конференция дала Соединенным Штатам силу, но не ответственность. Зато Великобритания осталась со своей ответственностью, но лишилась силы.

Уже не только правительство, но и Адмиралтейство капитулировало, согласившись разделить трезубец Нептуна с Америкой. В 1921 году на Имперской конференции был принят «Однодержавный стандарт» в качестве основы имперской системы обороны. Он оставался таковым до истечения в 1936 году срока действия Вашингтонского и Лондонского договоров.

Использование подводной лодки для ведения неограниченной войны против невооруженных торговых судов обычно считают немецким изобретением и называют типичным «гуннским зверством». Однако политика охоты за британскими торговыми судами вместо попыток сразиться с ее линейным флотом была предложена французами, которые были давними противниками Великобритании. С помощью крейсерской войны они надеялись однажды отомстить за несколько веков сплошных поражений на море, и свои надежды они возлагали на миноносцы и подводные лодки. В 1890 году адмирал Об писал: «Когда настанет ночь, миноносец незамеченным подкрадется к пароходу и отправит на дно груз, команду и пассажиров, не только не испытывая жалости, но и гордясь этим достижением». Именно французы в период с 1921 по 1933 год противились любым ограничениям действий подводных лодок.

*«Совет Битти, который состоял из сторонников больших кораблей, отчаянно сражался за сохранение старых линкоров и строительство новых, несмотря на поднимающуюся волну возражений специалистов, которые не видели будущего у огромных плавучих крепостей».*

Однако лорд Четфилд объяснил, как удалось погасить эту «поднимающуюся волну возражений специалистов». К сожалению, это произошло только 16 лет спустя, на заседании комитета по линейным кораблям в 1938 году, когда раздавались многочисленные голоса против программы строительства новых линкоров.

Об относительной стоимости бомбардировщиков и линкоров:

*«Перед совещанием Морской штаб проделал расчеты, из которых следовало, что за время службы линкора на соответствующие деньги можно построить и содержать 45 средних бомбардировщиков. Мы попросили министерство авиации проделать аналогичные расчеты, и они назвали в качестве наиболее точного эквивалента цифру 37 бомбардировщиков. В качестве среднего значения была принята цифра 43. Мы передали эти расчеты критикам и совершенно их ошарашили».*

С другими критиками разделались точно так же, причем комитет в 1938 году пришел совершенно к тем же выводам, что и командование флота еще в 1921 году.

*«Исчерпывающий доклад комитета безоговорочно высказался в пользу линейных кораблей. Мы испытали огромное облегчение, потому что с разоружением наконец-то удалось покончить. Проблема заключалась в том, что крайне сложно официально справиться с самозванными специалистами. Они имели полную свободу рук, точнее — языка, могли публиковать любые статьи и фельетоны, на которые командование просто не могло отвечать».*

Другой историк указывает на действительную причину изменения политики правительства. Кристофер Ллойд соглашается с распространенной точкой зрения, что

«превосходство британского линейного флота и даже самого линейного корабля осталось в прошлом», но это было следствием решений правительства, а не их причиной. Он пытается объяснить, почему так произошло.

«Британия больше не правит волнами безоговорочно, но не потому, что потерпела поражение на море, а потому что тяготы войны ослабили ее. Экономические факторы вынудили ее откатиться на позиции равенства сил, если даже не слабости». Основанием этих «экономических причин» была переориентация стратегии на континентальную вместо морской (см. примечание 9). Примерно через 10 лет проявились результаты этого недальновидного решения: во Фландрии бессмысленно погибли сотни тысяч человек, а страна обанкротилась. Вдобавок нация настолько обессилела, что не смогла построить флот, достаточный для восстановления своих прежних позиций, хотя она еще сохранила достаточную силу воли для этого. Современный американский историк Кларк Рейнольдс пишет:

*«Хотя адмиралы всех стран оплакивали сокращения своих флотов, они, совершенно того не желая, сэкономили деньги, которые могли быть потрачены на строительство линкоров, имеющих ныне сомнительную ценность. Взамен они получили время и свободу рук для развития систем оружия, которые решили исход будущей тотальной морской войны — самолета и подводной лодки».*

Но в действительности проигравшей оказалась только Великобритания, которая до совершенства отработала технологию строительства линкоров. Она засохла, а Королевские ВВС не смогли (или не пожелали) создать сильную морскую авиацию. В результате Англия оказалась далеко позади Америки и Японии, и это отставание имело крайне опасный характер.

Эти факты, а также другие трезвые оценки реальных, а не воображаемых возможностей горизонтального бомбардировщика при атаке движущихся целей содержатся в ряде документов. Они подвергались яростной критике, но последующий опыт показал, что они были совершенно справедливыми. Совсем иное дело — эффективность пикировщиков и торпедоносцев.

Это подтверждают люди, которые в 1940–41 годах столкнулись со знаменитыми «Штуками». Хотя впервые Ju-87 появились в Испании, мы приведем мнение капитана 1 ранга де Винтона:

*«Не думаю, что до войны я вообще слышал что-либо о „Штуках“. Атаки пикировщиков против кораблей не считались угрозой».*

Во время испытаний в Медузе в 1936–37 годах выяснилось, что ни одна бомба не пробивает 102-мм броню. Прошло еще 10 лет, прежде чем Королевские ВВС создали бомбу, способную на это, и самолет, способный ее поднять.



И то в «Мальборо», скорее всего, попал тонущий «Висбаден», то есть крейсер, а не эсминец. — *Прим. пер.*

А ведь автор прав! Ни один линкор Гранд Флита даже не был поврежден торпедами подводных лодок. Зато немцы несколько раз попадались, и спасала их только малая мощность торпед того времени. Во Второй Мировой войне все обстояло немного иначе. — *Прим. пер.*

В 1925 году торпедоносцы «Игла» участвовали в крупных учениях на Средиземном море и добились 3 попаданий в линкоры. В сентябре 1930 года 15 торпедоносцев, вылетевших из Ли-он-Солент, во время учений возле острова Уайт добились 8 попаданий в «Нельсон» и «Родней». В следующем году торпедоносцы «Глориеса», опять на Средиземном море, добились уже девяти попаданий в линкоры. Однако на учениях 1932 года этот успех повторить не удалось.

Основой послевоенной критики стали затертые обвинения в попытках «переиграть Ютландскую битву» во время учений, вместо того чтобы отрабатывать защиту конвоев, действия морской авиации, высадку десантов. Но мы приведем мнение нескольких офицеров, которые занимали в то время невысокие должности, и потому их нельзя обвинить в «навязчивом пристрастии к тяжелым орудиям». Например, капитан 1 ранга Эдвард Гиббс писал:

*«Если флот полностью готов к генеральному сражению, это означает, что флот готов к любым действиям противника». Генеральное сражение, особенно ночной бой, который Королевский Флот отработал до совершенства, является самым сложным видом боя со стремительно меняющейся обстановкой. Если корабли и экипажи готовы действовать в таких обстоятельствах, и эта готовность поддерживается годами упорных тренировок, такой опыт нельзя называть бесполезным. Победа у Матапана была не единственной наградой британским морякам за их труды, результат этих усилий был виден в сотнях столкновений во время Второй Мировой войны. Противореча сам себе, Кларк Рейнольдс пишет: «Консервативные линкорные адмиралы вернулись к старой довоенной тупости. Их морские колледжи изучали, а флот на маневрах отрабатывал новую Ютландскую битву, совершенно игнорируя возможности самолета и подводной лодки».*

«Барэм», «Малайя», «Рипалс» и «Ройял Оук» должны были пройти частичную модернизацию, но так и не успели.

Немцы всегда называли их Panzerschiff (бронированный корабль), но термин «карманный линкор» подходит к ним гораздо точнее, поэтому он, как правило, и используется. Точно так же «Шарнхорст» и «Гнейзенау» с учетом тоннажа, вооружения и скорости часто называют линейными крейсерами.

Когда межсоюзническая контрольная комиссия, созданная согласно Версальскому договору, чтобы гарантировать демилитаризацию Германии, в 1925 году после подписания Локарнских соглашений была распущена, один из британских делегатов сказал немецкому:

*«Вы не должны думать, что мы вам верили. Вы не произнесли ни единого слова правды. Однако вы подавали информацию столь умело, что мы могли принять ее, за что я вам глубоко благодарен».*

Немецкий пушечный король Крупп заявил в 1942 году:

*«Основные принципы конструкции орудий и танковых башен были проработаны еще в 1926 году. Орудия, использованные в 1939-41 годах, были уже полностью готовы в 1933 году».*



«На суше я герой, на море я трус», — заявил однажды Гитлер. Он никогда не желал войны с Великобританией и ни в коем случае не собирался бросать ей вызов на море, как это сделал кайзер. Гитлер высмеивал попытки Тирпица состязаться с Королевским Флотом.

*«Стремление строить корабли, немного уступающие по размерам английским, заложенным одновременно с ними, нельзя считать дальновидным».*

Вот этой ошибки фюрер не повторил!

И после этого англичане смеют что-то говорить об агрессивных режимах и диктаторах. В 1935 году Великобритания первая подписала договоры, развязавшие руки в гонке вооружений двум самым кровавым режимам современной истории: гитлеровскому и сталинскому. Автор забывает упомянуть о точно таком же англо-советском морском договоре, подписанном в 1937 году. Трусость и идиотизм правительств Рамсея МакДональда и Чемберлена просто неописуемы. Мюнхен был только логическим продолжением этого курса. И если говорится, что Гитлера, мол, вооружали против Сталина и коммунизма, то против кого вооружали Сталина? — *Прим. пер.*

7 декабря Хор встретился с Лавалем и прямо спросил того, может ли Англия положиться на помощь Франции в случае начала войны с Италией.

*«Его ответ в целом был положительным, однако крайне уклончивым, в нем не говорилось ни о каких конкретных военных приготовлениях».*

В Александрии находились «Куин Элизабет» (флагман), «Барэм», «Рэмиллис», «Ривендж». Позднее к ним присоединился «Ройял Соверен». В Гибралтаре стояли «Худ» и «Ринаун».

Адмиралтейство в это время совершенно не представляло, сколько линкоров имеют японцы. Было известно одно: англичане имеют 7 линкоров, которые можно направить в случае кризиса на восток.

Немцы это предвидели и были крайне обрадованы.

*«На Вильгельмштрассе восхищены. Если Муссолини прочно увязнет в Африке, ослабнут его позиции в Европе, поэтому Гитлер сможет захватить Австрию, которую до этого защищал дуче. Если он победит, нанеся поражение Англии и Франции, это еще теснее свяжет его с Гитлером, выступающим против западных демократий».*

Весной 1932 года во время предварительного обсуждения в Лондоне условий договора по ограничению вооружений англичане неофициально предложили лимит водоизмещения 10000 тонн. Позднее американский делегат предложил сократить на треть численность вооруженных сил, в том числе количество линкоров. Перед переговорами в Женеве сэр Джон Саймон выдвинул предложение ограничить водоизмещение линкоров 25000 тонн, а калибр орудий — 305 мм.

В 1935 году были рассмотрены 4 проекта линейных крейсеров — с 8, 10 и 12 орудиями калибра 356 мм и с 9 орудиями калибра 406 мм. За ними последовал предварительный проект линкора с 12-356-мм орудиями в четырехорудийных башнях, предшественник «Кинга Георга V». В апреле 1936 года был подготовлен проект 14-О: 10-356-мм орудий, скорость 29,5 узлов. Он и был признан наилучшим. Испытанные 381-мм орудия (проект 15-С) были отвергнуты, так как усиленное зенитное вооружение и мощные машины не позволяли уложиться в лимит 35000 тонн. Альтернативные проекты 1938 года, по которым 3 последних корабля («Дьюк оф Йорк», «Энсон», «Хоу») предлагалось вооружить 406-мм орудиями (проекты 16А-38 и 16G-38), были отвергнуты по той же причине.

Гендерсон позднее писал, что вооружить эти линкоры усовершенствованными 406-мм орудиями, использованными на «Нельсоне», можно было, только увеличив водоизмещение до 45000 тонн. Однако немцы, американцы, японцы и русские без колебаний нарушали лимит 35000 тонн.



Адмиралтейские трехбарабанные котлы считались стандартными для линкоров и крейсеров, хотя их стандартное давление составляло всего 400 фн/кв.дюйм. В это время американские котлы «Бабкок-Уилкокс», установленные на многих американских кораблях, позволяли поднимать давление до 650 фн/кв.дюйм.

Обе страны в действительности все-таки строили авианосцы. Перед войной Франция ввела в строй «Беарн», планировалась постройка еще 2 кораблей. Италия начала перестройку лайнера «Рома» в авианосец «Аквила», и корабль был уже готов к испытаниям к моменту подписания капитуляции в 1943 году.

Автор приводит совершенно неточные данные по бронированию практически всех немецких кораблей. Я счел необходимым заменить их на данные известных справочников Тренера. Например, этим линейным крейсерам автор приписывает суммарную толщину горизонтального бронирования 230 мм! — *Прим. пер.*

Автор опять ошибается, объединяя эти два корабля вместе. «Клемансо» представлял собой слегка измененный «Ришелье» с иным расположением 152-мм башен. «Гасконь» предусматривалось построить по совершенно иному проекту — с одной четырехорудийной башней в носу и одной в корме. —  
*Прим. пер.*

Ни комментировать, ни править все эти высказывания автора я не стану. Просто напомним, что это был 1977 год, и на Западе о Советском Союзе знали столько же, сколько об Альфе Центавра. Желающие сами найдут необходимые достоверные источники, благо их в последнее время появилось более чем достаточно. — *Прим. пер.*

Единственными боеспособными линкорами в это время были «Чезаре» и «Кавур». Построенные в 1915 году, в 1933–37 годах они прошли капитальную модернизацию. Теперь их характеристики были следующими:

Линкоры (2):

«Конте ди Кавур», «Джулио Чезаре» 23622 тонны, 10-320-мм, 12-120-мм, 8-100-мм, 27 узлов.

Еще два линкора должны были завершить аналогичную модернизацию в середине 1940 года. Они были построены в 1916 году, но теперь их характеристики изменились:

Линкоры (2):

«Андреа Дориа», «Кайо Дуилио» 23622 тонны, 10-320-мм, 12-135-мм, 10-90-мм, 27 узлов.

Поэтому все 4 старых итальянских корабля были быстрее, чем модернизированные британские линкоры аналогичного возраста. Хотя их главный калибр был меньше, орудия имели большие углы возвышения и потому большую дальность стрельбы. Кроме этой четверки, к середине 1940 года должны были войти в строй первые итальянские новые линкоры, то есть почти на год раньше, чем линкоры типа «Кинг Георг V».

В это время итальянцы перехватывали и читали британские телеграммы. 8 июня 1940 года, за 2 дня до вступления Италии в войну, граф Чиано писал, что из Гонконга получен исключительно интересный документ. Это был меморандум командующего Китайской станцией адмирала Нобла, в котором рассматривались перспективы действий англичан против Оси. Оценка ситуации на Средиземном море была очень пессимистичной, так как Нобл полагал, что там господствуют итальянцы. Чиано сразу передал копию документа японскому послу, который отбывал в Берлин. Мрачный тон документа произвел на Чиано большое впечатление.

В январе 1940 года самолет-разведчик сфотографировал «Бисмарк» и авианосец «Граф Цеппелин». На основании этих снимков был сделан вывод, что они будут готовы к действиям в начале июня. Несмотря на титанические усилия, «Кинг Георг V» и «Принс оф Уэлс» никак не удавалось достроить к этому сроку. Было решено с помощью воздушных атак постараться повредить корабли и задержать их достройку. Но полученные позднее данные показали, что немецкие корабли будут достроены позднее. Если учесть обычную немецкую практику долгих и тщательных испытаний перед тем, как отправить корабли в море, стало ясно, что британские линкоры войдут в состав флота раньше. «Принс оф Уэлс» при этом продемонстрировал обычную для англичан политику проволочек и задержек, которые сменяются паникой и лихорадочной спешкой, что не может привести ни к чему хорошему.



Стефен Роскилл указал еще одну причину отмены постройки «Лайонов» и задержек с постройкой «Вэнгарда». Плачевное состояние производства броневых плит привело к тому, что в 1937 году часть брони для новых линкоров была заказана на заводах Шкода в Чехословакии. Естественно, Англия потеряла все это, когда отдала Чехословакию в лапы своему злейшему врагу!

Известный историк П. Кемп утверждает, что сначала название «Вэнгард» было выделено пятому линкору типа «Лайон». При всем уважении к нему, следует отметить, что это мнение не подтверждается другими авторами, среди которых такие известные историки, как Паркс, Мэннинг и Уокер.

В отношении затянувшейся постройки этого корабля Кемп в своей книге «Девять „Вэнгардов“» пишет, что «постройка двигалась относительно быстро, если учесть два фактора, тормозивших ее. Первым из них были естественные проблемы военного времени, нехватка материалов, большая загруженность британских верфей ремонтом и постройкой других кораблей». Другими словами, почти сразу после закладки «Вэнгард» потерял приоритет срочности, хотя все желали построить его раньше «Лайонов». В качестве второго фактора Кемп называет желание учесть военный опыт. Он отмечает:

*«Во время его постройки в проект были внесены 4 крупных изменения, которые указывали на желание учесть полученные уроки в конструкции нового линкора».*

Этими изменениями Кемп считает увеличенный развал носовых шпангоутов, новую конструкцию форштевня, усиленную защиту против воздушных атак, улучшенное разделение на отсеки и улучшение систем борьбы за живучесть.

*«При его постройке были приняты во внимание радиоуправляемые бомбы, акустические мины и торпеды, и другое оружие».*

Даже если принять во внимание все это, слишком оптимистичным является заявление, что «время между его закладкой и спуском выглядит неплохо на фоне опыта постройки линкоров в мирное время». Если поверить этому, то вдребезги разлетаются аргументы Черчилля в пользу скорейшей постройки «Вэнгарда». «Лайон» можно было построить в те же сроки, но результатом стал бы гораздо более мощный линкор.

### **Закладка Спуск Месяцев**

«Куин Элизабет»	.10.12	.10.13	12
«Нельсон»	.12.22	.9.25	33
«Кинг Георг V»	.1.37	.2.39	25
«Вэнгард»	.10.41	.11.44	37

Лентон и Колледж отмечают, что в случае необходимости постройку «Вэнгарда» можно было ускорить без особых усилий.

Это доказывает, что шизофрения все-таки заразна. — *Прим. пер.*

Мыс в центральной Норвегии южнее Будё. — *Прим. пер.*

Самыми тихоходными линкорами в составе Королевского Флота были «Ройял Соверены», чья максимальная скорость равнялась 21 узлу. «Нельсон» давал 23 узла, «Куин Элизабет» — 25 узлов. С учетом реалий военного времени от этих цифр можно смело отнять еще пару узлов. Германские подводные лодки, построенные в годы войны, имели следующую скорость:

Тип	Подводная скорость	Надводная скорость
-----	--------------------	--------------------

VIIIС	7,6	17,1
IXС	7,3	18,3
XXI	17	15
XXIII	12,5	9,7

Обследование водолазов подтвердило, что «Ройял Оук» потоплен подводной лодкой, исключив возможность диверсии.

Еще один немецкий миф, который продолжает существовать, несмотря на множество свидетельств против. Якобы «Нельсон» был атакован в тот момент, когда у него на борту находились Уинстон Черчилль, адмирал Паунд и вице-маршал авиации Пирс. Это чистая выдумка. Лодка атаковала линкор утром 30 октября, тогда как Первый Лорд Адмиралтейства, Первый Морской Лорд и заместитель начальника штаба KBBC прибыли на линкор, чтобы обсудить проблемы ПВО баз флота, только на следующий день, 31 октября, когда он стоял в Клайде.



Результат удара линкора в борт эсминца, даже на самой малой скорости, просто ужасен. В 3.00 темной зимней ночью «Барэм» медленно шел по Клайду в сопровождении эсминцев «Дэйнти», «Диана» и «Дачесс».

*«Внезапно послышался резкий скрежет, затем „Барэм“ содрогнулся и дал полный назад. Вылетевшие из коек моряки в свете прожекторов увидели что-то вроде подводной лодки, на палубе которой стояли несколько человек. Лишь потом все сообразили, что это перевернувшийся корпус эсминца „Дачесс“. „Барэм“ протаранил и опрокинул его. Один или два иллюминатора все еще виднелись над водой, и Тед заметил людей, пытающихся выбраться через крошечные отверстия».*

Из ледяной воды удалось поднять только 23 из 140 человек команды эсминца.

В составе немецкого флота сохранились броненосцы:

«Церинген» 11800 тонн, 4-240-мм, 18-150-мм, 18 узлов (1902 год);

«Брауншвейг», «Эльзас», «Лотринген», «Гессен», «Пройссен» 13200 тонн, 4-280-мм, 14-170-мм, 18 узлов (1904-06 годы);

«Шлезвиг-Гольштейн», «Шлезиен» 13200 тонн, 4-280-мм, 14-170-мм, 18 узлов (1908 год).

Из этой восьмерки «Брауншвейг», «Эльзас», «Лотринген», «Пройссен» были разобраны в 1931 году. «Церинген» и «Гессен» были превращены в радиоуправляемые мишени и в этом качестве прослужили до конца войны. Первый был потоплен бомбардировщиками в декабре 1944 года в Готенхафене, второй пережил войну и в 1946 году был передан русским.

Не следует путать его с тяжелым крейсером «Лютцов» (14800 тонн). В марте 1940 года этот недостроенный корабль был продан русским в порядке оплаты за поставки продовольствия, нефти и другого сырья. Сталин, пытаясь задобрить Гитлера, согласился с неслыханной ценой — 150 миллионов рейхсмарок.

Пример того, что не следует безоговорочно верить мемуарам. Калибры-то не те! — *Прим. пер.*

Очередная мелкая ошибка. 203-мм снаряд «Эксетера» пробил верхнюю часть 100-мм пояса, пробил 40-мм продольную переборку, ударился о броневую палубу и взорвался, сделав большую выбоину, но не пробив ее. — *Прим. пер.*

Хотя развитие радара шло в Германии и Великобритании практически параллельно, с самого начала оба флота имели совершенно различные взгляды на это устройство. Немцы желали использовать его для измерения дистанции при артиллерийской стрельбе, англичане — для обнаружения самолетов. Возможность обнаружения надводных целей считалась чем-то вроде бесплатного приложения. Первый британский поисковый радар типа 79 появился в августе 1938 года на крейсере «Шеффилд» и назывался радиодальномером (RDF). Первым из британских линкоров в том же году его получил «Родней».

Тот факт, что немецкие линкоры типов «Дойчланд», «Гнейзенау» и «Бисмарк», а также тяжелые крейсера вроде «Принца Ойгена» постоянно принимали один за другой, несмотря на огромную разницу в размерах и вооружении, может создать у читателя впечатление, что служба наблюдения на британских кораблях была поставлена из рук вон плохо. Отчасти это справедливо. Однако следует помнить, что силуэты немецких кораблей были слишком похожи. Все они были однотрубными, с характерным изогнутым колпаком на трубе. Очертания корпуса с клиперским носом тоже были схожими. Но эта схожесть профиля была случайным совпадением, конструкторы не предполагали вводить противника в заблуждение.

Не могу однозначно сформулировать свое отношение к этому высокомерному замечанию. С одной стороны, были океанские плавания немецких линейных кораблей, правда, в мирное время, и Коронель, вроде бы, не рядом с Килем находится. А с другой... Ну зачем Королевскому Флоту рекламные мероприятия, вроде похода американского Белого Флота? И так все ясно. — *Прим. пер.*



Если не считать участия французских линейных крейсеров в действиях поисково-ударных групп, можно вспомнить лишь поход через Атлантику старого линкора «Бретань», который доставил из Тулона в Галифакс 1200 слитков золота в качестве платы за военные поставки. Они предпочитали отсиживаться в портах, хотя англичане приложили немало усилий, чтобы вынудить французов как можно раньше завершить достройку «Жана Бара» и «Ришелье», так как предполагалось, что новые немецкие линкоры войдут в строй раньше английских. Французы согласились и действительно ускорили работы. Вот только Гитлер действовал еще быстрее.

Планы реконструкции «Худа» впервые появились в 1939 году. Он должен был отправиться на верфь следом за «Куин Элизабет». Доктор Оскар Паркс утверждает, что предполагалось:

- а) установить новые машины;
- б) улучшить подводную защиту;
- в) снять боевую рубку;
- г) снять надводные торпедные аппараты;
- д) заменить устаревшие 140- и 102-мм на 16 новых универсальных 133-мм орудий, установленных, как на «Кинге Георге V»;
- е) установить ангар;
- ж) усилить вертикальное и горизонтальное бронирование.

Если пункты а) — д) не вызывают сомнений и значительно улучшают характеристики старого линейного крейсера, то пункт е) смотрится бесполезной тратой места и веса. Вопрос о том, мог ли пункт ж) предотвратить катастрофу, остается открытым. Но в любом случае это не повредило бы. Во время частичной модернизации «Худ» не получил ничего из вышеперечисленного, зато на нем появились 5 ракетных установок UR. Это якобы зенитное оружие считалось «наиболее эффективным» против низколетящих самолетов. Установка состояла из 14 направляющих для пуска 76-мм ракет (UR — unrotating projectiles). Каждая ракета имела 178-мм контейнер, в котором помещалось 2000 футов проволоки с маленьким парашютиком и 2-фн гранатой. В теории самолет должен был запутаться в проволоке и притянуть к себе гранату. Однако Отдел вооружений Адмиралтейства и большинство экспертов считали это изобретение тифозным бредом, хотя Черчилль думал иначе.

Тем не менее, Уинстон настоял на своем, и к осени 1940 года на британских линкорах появились 29 таких установок. Нет никаких доказательств их успеха, кроме одного «вероятно сбитого» самолета 14 ноября 1940 года в Дувре. Эти UR-установки ничуть не усилили ПВО «Худа», зато породили

множество споров: а не они ли стали причиной гибели линейного крейсера?

По другим данным, в «Гнейзенау» попали только 2 снаряда, по третьим — 1 тяжелый и 2 средних. — *Прим. пер.*

Во время первого боя были потоплены эсминцы «Хейдкамп» и «Шмитт», тяжело повреждены «Редер», «Тиле» и «Арним», легко — «Людеманн» и «Кюнне». Из всей флотилии целыми остались только эсминцы «Ценкер», «Кельнер» и «Гизе», однако первые два 11 апреля тоже получили повреждения, коснувшись грунта во время нерешительной попытки вырваться из фьорда. В результате к 13 апреля все 8 эсминцев остались в Нарвике. К ним присоединились 2 подводные лодки. Все эсминцы имели торпеды и достаточное количество снарядов, хотя иногда встречаются упоминания, что часть из них израсходовала почти половину боезапаса.

Тяжелый крейсер «Саффолк» (10000 тонн, 8-203-мм, 8-102-мм, 8-2-фн, 31 узел) принадлежал к «вашингтонским крейсерам» серии «Графства» и был построен в 1927 году. Он был отправлен из Скапа совершенно один, чтобы ночью 16/17 апреля обстрелять аэродром Ставангера, что крейсер и сделал, выпустив 250 снарядов с дистанции 20000 ярдов. Результат оказался довольно скромным, и аэродром не был выведен из строя. Обещанное истребительное прикрытие на рассвете 17 апреля, разумеется, не прибыло. В результате крейсер попал под серию воздушных атак продолжительностью 6 часов. За это время его атаковали 33 горизонтальных бомбардировщика и 12 пикирующих. Если первые ничего не добились, то вторые оказались гораздо опаснее. «Саффолк» расстрелял все боеприпасы, включая учебные снаряды. Все отчаянные радиогаммы с требованием прислать истребители остались без ответа. Наконец, после 88 промахов, один из Ju-87 всадил 500-кг бомбу в слабо бронированную корму корабля. Бомба пробила верхнюю палубу рядом с барбетом башни «Х», прошла через кают-компанию и взорвалась в кладовой рядом с кормовым машинным отделением. Взрыв вызвал тяжелые повреждения и многочисленные жертвы. Много кормовых отсеков было затоплено, а в рабочем отделении башни вспыхнул пожар. Последовал мощный взрыв, выбивший крышу башни. Погибли 33 человека, еще 38 были ранены. Погреба были затоплены, за 20 минут крейсер принял 1500 тонн воды. Последовали несколько близких разрывов, из строя вышло рулевое управление, а количество принятой воды увеличилось до 2500 тонн. Крейсеру пришлось двигаться, управляясь машинами. Первые истребители появились только в 14.15, через 6 часов после начала воздушных атак. Когда 17 апреля «Саффолк» доплз до Скапа Флоу, его кварталдек скрылся под водой. Последние 164 мили он прошел с недееспособным рулевым управлением. Крейсер не затонул, но выбыл из строя почти на год.

Выяснилось, что британское командование знало о том, что немецкая эскадра находится в море, хотя официальные отчеты утверждают обратное. Норвежские береговые наблюдатели сообщили об этом представителям Королевских ВВС, телефонистки передали извещение о «двух немецких линкорах». Это сообщение вызвало некоторое замешательство.

Сначала решили, что это просто смешно. Потом летчики подумали, что флот знает всё и вся, поэтому знает и об этих кораблях. Подполковник авиации Этчерли точно помнит, что после отлета истребителей услышал фразу: «Посмотрим на эти поганые линкоры!» Что называется, накаркали! Командование флота перехватывало и читало германские радиогаммы, и кое-кто из работников штаба предположил, что немецкие корабли действительно находятся в море. Однако от них требовали осторожного, даже слишком осторожного отношения к полученной информации. Если она не подтверждалась другими источниками, то на нее не обращали внимания. «Поднять по тревоге Флот Метрополии на основании случайных и непроверенных данных казалось слишком рискованно», — мрачно замечает один из историков.

Это так и осталось нерешенной загадкой. «Глориес» просто обязан был поднять противолодочный патруль, что наверняка спасло бы его от роковой встречи. Это также позволило бы организовать атаку торпедоносцев. Ряд историков (Роскилл, Дерри) предполагает, что это произошло потому, что палуба авианосца была забита истребителями KBVC. Другие авторы (Эш) утверждают, что при переходе к Норвегии самолеты KBVC (10 «Харрикейнов» и 8 «Гладиаторов») не помешали полетам. Третьи (Макинтайр) пишут, что ангары были забиты сухопутными истребителями, крылья которых не складывались, что затрудняло обслуживание самолетов. Однако все напоминают, что командир авианосца сообщил о нехватке топлива, которая не позволяла дать полный ход, необходимый для проведения летных операций. Поэтому авианосец следовал в Англию самостоятельно, хотя гораздо лучше было включить его в состав одного из конвоев.



Уверенность, что Королевский Флот без всякого труда разгромит итальянцев, была среди британских офицеров всеобщей. Во время кризиса в Эфиопии, как уже отмечалось, моральный дух британских моряков находился на очень высоком уровне. 13 сентября 1935 года адмирал Четфилд на заседании Объединенного комитета начальников штабов заявил, что он «полагает совершенно невозможным, чтобы итальянский флот оказался действительно эффективной силой». Точно такого же мнения придерживался и партнер Италии по Оси. Адмирал Руге писал:

*«Было много болтовни о Mare Nostrum. Но, хотя Муссолини и создал современный флот, было ясно, что он не знает, что с этим флотом делать. Корабли были хорошими, но отличались больше скоростью, чем живучестью. Итальянский флот хотел получить авианосцы, однако Муссолини считал их ненужными, потому имел множество аэродромов на суше. Итальянские орудия и торпеды были неплохими, но зенитное вооружение кораблей было крайней слабым, хотя в начале войны от этого страдали практически все флоты. Итальянская промышленность была слишком слабой, чтобы наладить производство вооружения и радаров. Офицеры в целом были неплохи, хотя их образование носило слишком теоретический характер в ущерб практике. Они хорошо управляли своими кораблями и умели метко стрелять, но были недостаточно подготовлены к ночным боям. К тому же им мешали недостатки присущие южному темпераменту. Подводный флот был многочисленным, но его техническое и оперативное состояние оставляло желать лучшего. Малые боевые единицы — сверхмалые лодки и торпедные катера — оказались неожиданно хороши. Личный состав страдал от комплекса неполноценности по отношению к британскому флоту. Он мог пройти, если бы итальянцам удалось добиться успехов в начале войны».*

Но этих успехов добиться не удалось, и Королевский Флот приложил максимум усилий, чтобы успехи к итальянцам

вообще не пришли. Снова приведем комментарий лорда Четфилда:

*«Нахальство итальянцев настолько велико, что их следует проучить прямо сейчас, чтобы подтвердить наше превосходство над низшей расой».*

Его преемник в годы войны говорил меньше, но также был полон решимости забить громкие вопли итальянцев о своей непобедимости обратно им в глотку при первой же возможности. 6 июня адмирал Каннингхэм передал в Лондон:

*«Вы можете быть уверены, что весь личный состав флота горит желанием встретиться с итальянским флотом».*

По мере развития военных действий превосходство англичан становилось все более очевидным. (Я только тщательно перевел авторский текст, ничего не приукрашивая. — Прим. пер.)

Уинстон Черчилль писал:

*«В конце июня Адмиралтейство сгоряча подумало об оставлении Восточного Средиземноморья и сосредоточении сил в Гибралтаре».*

Но адмирал Каннингхэм передал адмиралу Паунду:

*«Я надеюсь, не возникнет необходимости покидать Восточное Средиземноморье. Это приведет к настоящему обвалу».*

Несмотря на опасность, угрожающую самой Англии, Черчилль держался твердо, и эта твердость произвела большое впечатление на немцев. «Оказалось, что Великобритания готова, несмотря на свое сложное положение, держать половину линкоров и 33 незаменимых эсминца на Средиземном море, что показывало значение, которое она придает этому театру, а также уверенность в провале любых попыток Германии вторгнуться в Англию», — отмечает адмирал Руге.

Дело в Мерс-эль-Кебуре, или, как его еще неправильно называют, в Ороне, вызвало самые противоречивые эмоции. Впрочем, в то время в Англии решение считалось правильным и совершенно необходимым. Главной движущей силой в этом вопросе выступал, как всегда, Черчилль. Но приведем мнение некоторых историков.

*«Французский флот перестал быть нашим союзником в тот самый момент, когда его помощь требовалась особенно остро. Он не был разгромлен и вообще не сражался. Это случилось не в результате битвы, так как он вообще не участвовал в боях. Это произошло потому что французское Верховное Командование предпочло позорную сделку, чтобы спасти французских рантье. Флот балансировал между кошельками среднего класса и денежными мешками финансовых тузов».*

Или еще более резкое выражение:

*«Адмирал Дарлан продал честь и достоинство, и что еще хуже — предал морское братство».*

Так считали в 1942 году.

Послевоенный анализ перевернул все с ног на голову. Большинство современных историков полагает, что это нападение было совершенно ненужным и только осложнило положение англичан.

*«Сегодня следует предположить, что если бы Англия не выступила против Франции, выразив недоверие ее адмиралам и напав на ее флот, война могла закончиться раньше, чем это произошло в действительности. Французы могли оказать сопротивление немецкому вторжению в Тунис, а когда немцы заняли Неоккупированную зону, Тулонский флот мог присоединиться к союзникам, так как условия перемирия были нарушены».*

Французы, естественно, разделяют это мнение. (Сплошные сослагательные наклонения. По-моему, все это ерунда. Полный паралич воли и всепоглощающая трусость характерны для поведения любых французских офицеров этого времени. Если еще добавить, мягко говоря, некоторую ограниченность французских адмиралов, то приходится признать, что в любом

случае произошло бы то, что произошло. Французы не желали и не собирались воевать ни в 1940, ни в 1942 году. — Прим. пер) Мнения нейтральных наблюдателей тоже разделились. Адмирал Руге пишет:

*«Эти атаки, направленные против бывшего союзника, равно как более ранние действия против Норвегии, ясно показывают, как Великобритания трактовала международное право, когда требовалось использовать морскую мощь во имя своих национальных интересов».*

Действия Германии в отношении Норвегии в 1940 году такой оценки, по его мнению, не заслуживают! Записи в дневнике Чиано отражают точку зрения Оси.

*«Слишком рано судить о последствиях действий англичан. В этот момент кажется, что боевой дух флота Его Британского Величества по-прежнему жив, и его капитанов отличает та же агрессивная безжалостность, что и пиратов XVII века».*

Де Голль, разумеется, был склонен к крайностям.

*«Несмотря на боль и разочарование, которые я и мои товарищи испытали после трагедии в Мерс-эль-Кебире, которая стала следствием поведения англичан, я считаю, что дело спасения Франции должно стоять выше этого, даже выше судьбы ее кораблей, нашим долгом является продолжение битвы».*

Утверждение, что англичане «гордились» уничтожением французских кораблей, совершенно несправедливо. Артур Мардер писал:

*«Во всех ежедневных и еженедельных изданиях я смог найти только одобрение действий Черчилля и флота, смешанное с горьким сожалением».*

Стефен Роскилл пишет:

*«Необходимость этих резких действий Королевского Флота против бывшего союзника постоянно оспаривалась с того рокового дня. Можно с уверенностью сказать, что три британских адмирала, связанных с этим делом — адмирал сэр Дадли Норт в Гибралтаре, адмирал Каннингхэм в Александрии и сам адмирал Сомервилл, — смотрели на распоряжения правительства с чувством ужаса».*

Трудно определить личную долю ответственности Черчилля и Паунда за эти выпады против адмиралов, руководивших действиями флота в море. Однако именно Черчилль потребовал отстранить от командования адмирала сэра Дадли Норта за его критику нападения на французский флот в Оране. Ведь это было сделано по требованию Черчилля под влиянием советов Бивербрука.

Рассматривая это собранное с бору по сосенке соединение, приходишь к выводу, что оно выглядит не слишком грозно. Адмирал сэр Ральф Эдвардс в своем дневнике пишет:

*«Плохо подобранная команда. Ни один из них не может работать с другими».*

Время различное по разным источникам: 18.04 — по рапорту Сомервилла, 18.10 — по официальной истории войны на Средиземном море, 18.12 — по бортжурналу «Худа».



На сей раз для Сомервилла все обошлось, но потом он принял несколько решений, которые заставили Черчилля и его свиту усомниться в агрессивности адмирала.

Сомервилл полагал, что он выведен из строя до конца войны. Поэтому будет резонно проследить, что делал флот Виши за недолгое время своего существования. 4 июля пылающий гневом Дарлан приказал «Страсбургу» и эскадре крейсеров из Алжира выйти в море и дать бой Соединению Н. Но потом верх взял разумный расчет, и они остались в Тулоне. Позднее «Страсбург» стал флагманским кораблем «Флота открытого моря» адмирала Лаборда, однако в открытое море он почему-то не выходил. В ноябре 1940 года к нему присоединился отремонтированный линкор «Прованс». Ремонт «Дюнкерка» затянулся, и только в феврале 1942 года он прибыл в Тулон, так и не исправив всех повреждений. Все 3 корабля находились там в ноябре 1942 года. А потом прибыли немцы, намеревавшиеся захватить порт и флот. Эти огромные корабли встретили противника не снарядами, а самоубийством. Все 3 линкора были затоплены и легли на дно гавани Тулона. Орудия «Дюнкерка» и «Страсбурга» были взорваны, но командир «Прованса» не успел сделать почти ничего. Немцы позднее сняли два 340-мм орудия и установили их на батарее Сен-Мандрие, где в июле 1944 года они снова открыли огонь по кораблям союзников. Вопрос о том, был ли уничтожен французский флот, так и остается открытым. Известные историки Офан и Мордаль с этим не согласны. Более того, они заявляют:

*«Если бы не агрессивность англичан, основные силы французского флота остались бы в Северной Африке, вне досягаемости немцев».*

Но после Мерс-эль-Кебира и Дакара «уцелевшие линейные корабли французского флота были вынуждены искать укрытия под защитой мощных береговых батарей Тулона. В результате они оказались ближе к немецким войскам в Оккупированной зоне». Это действительно так. Чтобы удар принес пользу, ему следовало быть сокрушительным.

По французским данным в «Дюнкерк» не попала вообще ни одна торпеда. Две взорвались, угодив в мол, одна попала в «Тер Нёв», еще одна торпеда разнесла на куски буксир «Эстрел», о пятой торпедке сказано подробно. Таким образом пилоты действительно видели 5 взрывов, но при этом ни одна торпеда не попала в «Дюнкерк». — *Прим. пер.*

Итальянская бомбардировочная авиация в июле-августе 1940 года достигла пика своей силы. Основным ее самолетом был бомбардировщик SM-79-II.

*«11 Stormi, или авиагрупп, каждая из которых состояла из 4 эскадрилий, насчитывали в общей сложности 385 SM-79 „Спарвиеро“, которые базировались в Италии, Албании и на островах Эгейского моря. Когда 16 июня 1940 года Италия вступила во Вторую Мировую войну на стороне Германии, количество этих бомбардировщиков в распоряжении Реджиа Аэронаутика увеличилось до 594, из них 403 машины были готовы к немедленным действиям. Так как всего в итальянских ВВС числилось 975 бомбардировщиков, „Спарвиеро“ составляли почти две трети бомбардировочной авиации».*

Кроме них, в атаках британского флота участвовали бомбардировщики Савойя-Маркетти SM-81 и Кант CZ-506. В боях 8-10 июля 1940 года участвовали следующие подразделения:

Атаки флота Каннингхэма 8 июля: 61 — SM-79 из 10-й, 11-й, 12-й, 14-й и 15-й авиагрупп.

Атаки флота Каннингхэма 9 июля: 82 — SM-79 указанных подразделений, 35 — SM-81 из 37-й, 39-й, 40-й авиагрупп, 9 — CZ-506.

Атаки соединения Сомервилла 9 июля: 41 — SM-79 из 32-й авиагруппы и частей местной обороны Дечимоманну и Виллачидро.

Атаки флота Каннингхэма 11 июля: 81 — SM-79 из 30-й, 34-й, 36-й и 41-й авиагрупп, 24 — SM-79 из 32-й и 33-й авиагрупп, базирующихся в Ливии.

Атаки флота Каннингхэма 12 июля: 112 — SM-79 из 10-й, 11-й, 12-й, 14-й, 15-й и 33-й авиагрупп.

Всего за 4 дня флот Каннингхэма был атакован 404 бомбардировщиками, а эскадра Сомервилла — только 41 бомбардировщиком в течение одного дня.

«На это было страшно смотреть. Временами корабль совершенно скрывался среди высоких всплесков, чтобы потом появиться, словно выйдя из густого леса высоченных елей. Я серьезно опасался за старые „Ройял Соверен“ и „Игл“, не имевшие хорошей защиты. Серия этих „яичек“, накрыв корабль, отправила бы его на дно», — вспоминал адмирал Каннингхэм.

Сомервилл с горечью писал: «Дома решат, что у меня не хватило смелости продолжать». Если это заявление отражает недостаточную уверенность в себе выдающегося адмирала, следует помнить, что в это время он подвергался постоянному давлению кабинетных вояк из Адмиралтейства, требовавших проведения различных рискованных операций. Адмирал Каннингхэм отмечал:

*«Следует признать, что в первые месяцы итальянские горизонтальные бомбардировщики были самыми лучшими из тех, что я видел когда-либо, значительно лучше немецких. Позднее, когда наша ПВО улучшилась, а лучшие эскадрильи Реджиа Аэронаутика были выбиты нашими флотскими истребителями, действия их авиации над морем значительно ухудшились. Мы с утешением констатировали, что в море гораздо больше воды, чем кораблей».*

Интересно отметить, что, несмотря на эти реверансы в адрес авиации, которые выглядят довольно недвусмысленными, неделю спустя адмирал Сомервилл написал:

*«Я с удивлением обнаружил, что Эндрю Б. изменил свое настроение в результате недавнего опыта».*

*«За всю эпоху пара британский флот лишь один раз схватился с противником во время Ютландской битвы. Работа, ради которой его строили, продлилась всего 40 минут. В результате линейный флот превратился в монстра, который перерос собственную полезность. Флот требовал таких усилий промышленности и служил таким источником гордости, что ни одна нация, им обладавшая, не могла пойти на серьезный риск потерять его».*

Можно привести еще одно заявление, столь же несправедливое.

*«Другие системы оружия в настоящее время (газ, бактерии, атомные бомбы) нельзя использовать из опасения возмездия. Зато линейный флот эпохи пара просто не мог выполнять свои функции, потому что был слишком большим и слишком дорогим».*

Так как британский линейный флот в обеих мировых войнах большую часть времени искал противника, чтобы заставить его принять бой, странно слышать, что он бездействовал из страха потерь. Боев не было просто потому, что британский флот был слишком велик, и противник просто боялся с ним встретиться. Поэтому Королевский Флот выполнил свою главную задачу — господствовал на море. Если бы он был «поменьше и подешевле», противник мог встретиться с ним и уничтожить его. Насколько флот был «дорогостоящим», мы уже обсудили, когда сравнивали относительную стоимость Гранд Флита и армии на Западном фронте. Подсчеты показывают, что стратегическое бомбардировочное наступление во Второй Мировой войне тоже было значительно дороже содержания флота.



Во время этой операции итальянцы совершили короткую вылазку из Таранто, так как смогли бросить в бой все силы. В море вышли «Литторио» и «Витторио Венето» вместе с 3 старыми линкорами, 13 крейсерами и 40 эсминцами. 5 линкоров были обнаружены самолетом «Игла» примерно в 90 милях от флота Каннингхэма, но итальянцы уже повернули назад, и проводить воздушную атаку было уже поздно.

Другую точку зрения приводит Лесли Гардинер:

*«Адмирал Норт был не первым командующим в истории британского флота, которому приказали спустить флаг без объяснения причин. Адмиралтейство сохранило за собой эту древнюю привилегию, так как считало это самым подходящим способом обращаться с офицерами. То, что сторонники адмирала называли это несправедливостью, никого не волновало».*

По словам генерала Уэйвелла, такая ситуация возникла потому, что на Среднем Востоке вообще не хватало зениток, причем армия страдала от этого чуть ли не больше, чем флот. И решить эту проблему так и не удалось. Каннингхэм вспоминал:

*«Когда флот находился в гавани, плотность зенитного огня была удовлетворительной. В его отсутствие дело оборачивалось совсем иначе».*

Это решение не подвергалось никакой критике со стороны командования Оси, хотя британские историки думали иначе. Адмирал Руге писал:

*«Командующий итальянскими силами адмирал Кампиони особенно остро ощущал нехватку авианосца. Правда, на аэродромах Сардинии имелась базовая авиация — менее чем в 60 милях от места боя — и она могла обеспечить истребительное прикрытие и разведку».*

Руге даже не думает обвинять Кампиони.

*«Неудача объяснялась главным образом отсутствием взаимодействия ВВС и флота, но свой вклад внесла и попытка Супермарины осуществлять непосредственное руководство из Рима, не имея для этого достаточно данных».*

Британские адмиралы часто оказывались в подобном тяжелом положении с такими же плачевными результатами. Но, как бы то ни было, этот бой стоил Кампиони его поста. Его сменил адмирал Иакино. Однако Руге кисло замечает:

*«Но успехов у него было еще меньше, чем у его предшественника».*

Адмирал Сомервилл понимал, чем для него может обернуться прекращение преследования. «Я буду не удивлен, если окажется, что кое-кто в Адмиралтействе будет утверждать, что мне следовало продолжать погоню», — писал он. Он был прав. Эскадра еще не успела вернуться в Гибралтар, как Сомервилл узнал, что создана следственная комиссия под председательством адмирала флота графа Корк энд Оррери, которая уже вылетела в Гибралтар. Биограф адмирала был вынужден прокомментировать это беспрецедентное решение, «которое создало у Сомервилла впечатление, что Адмиралтейство, или правительство, стоящее за спиной Совета, воспользовалось благоприятной возможностью, чтобы свести с ним счеты за критику».

Такая близорукая мстительность была плохо воспринята моряками. Адмирал Каннингхэм резко отозвался об этом в письме Первому Морскому Лорду. Позднее он сказал, что «недопустимо, чтобы адмирал, делающий все возможное, чувствовал себя под постоянной угрозой после возвращения в порт оказаться перед следственной комиссией или судом, если действия не устроят тех, кто сидел на берегу и ничего не знал о реально сложившейся обстановке. Такая предвзятость — не лучший способ добиться верности». Командир Соединения Н прекрасно знал, что он не ходит в любимчиках у Лондона. Бегство «Страсбурга», дело Дадли Норта, сорвавшийся из-за угрозы воздушной атаки первый выход в Средиземное море — все это были отдельные инциденты, однако они делали свое дело. Решение прекратить бой у Спартивенто Лондон счел еще одним доказательством нехватки решимости, причем еще до того, как были получены подробные рапорты. Сомервилл критиковал правительство за его политику в отношении Виши, однако характерную отповедь получил адмирал Норт во время короткой беседы с Первым Лордом Адмиралтейства А.В. Александером в январе 1941 года. Александер твердо заявил Норту: «Не ваше дело решать, кто является врагом короля». Вероятно, эти слова можно было адресовать и Сомервиллу. Потом Александер добавил: «В любом случае, Сомервилл

испортил дело. Он должен был потопить все французские корабли. Для этого у него было достаточно сил».

Стефен Роскилл в своей официальной истории совершенно правильно отмечает:

*«Адмирала Сомервилла критиковали в Лондоне за прекращение погони. В принципе, эта критика имела под собой основания».*

Однако здесь снова следует отметить, как всё это было проделано. Как и в случае с Нортон, Адмиралтейство вело себя потрясающе бестактно.

*«Хотя право Адмиралтейства критиковать и наказывать своих офицеров, если необходимо, никто не оспаривает, в целом его поведение было совершенно неприемлемо».*

Комиссия сочла действия Сомервилла удовлетворительными, что не устроило Лондон. Адмиралтейство не преминуло заметить, что «Сомервилл был слишком обеспокоен безопасностью конвоя». Несмотря на выводы комиссии, Их Лордства решили, что «он мог продолжать погоню до тех пор, пока не будет утеряна последняя возможность уничтожить вражеские корабли».

Задачи этих подразделений на Средиземном море были определены приказами Гитлера. В директиве № 22 от 11 января 1941 года, то есть через день после атаки «Илластриеса», это было подтверждено еще раз:

*«X авиакорпус продолжает действовать с аэродромов Сицилии. Его главной задачей являются атаки британских военных кораблей и морских коммуникаций между Западным и Восточным Средиземноморьем».*

Никто не пытается оспорить, что наконец-то самолеты ВСФ сумели поработать на пользу флоту. Торпедоносцы «Формидебла» добились желаемого результата и притормозили удирающий вражеский флот. Без них бой вообще не состоялся бы. Точно так же нельзя спорить, что итальянцы не сумели использовать крупные силы базовой авиации. Однако нельзя отрицать, что британский флот имел радары, которых у итальянцев не было вообще. Именно это оказалось решающим фактором. Но все эти факторы лишь подготовили почву. Уничтожили вражескую эскадру меткие залпы британских линкоров, без чего все остальное пропало бы попусту. Англичане действительно научились вести ночной бой после Ютландской битвы. Адмирал Дрейер пишет:

*«Мы ознакомились с немецкой тактикой ночного боя. Сначала они наводили прожектор на корабль, который хотели обстрелять. Лампа включалась, но свет перекрывала ирисовая диафрагма. Когда орудия были наведены на цель, поступала команда: „Огонь!“ Только тогда открывалась диафрагма, и прожектор освещал корабль. Практически одновременно орудия открывали сокрушительный огонь. Кроме того, немцы использовали осветительные снаряды, которые взрывались с помощью дистанционной трубки. Они выбрасывали парашют и освещали большой участок моря. Мы постарались перенять все полезное. К 1917 году были созданы осветительные снаряды, которые не выдавали стреляющий корабль».*

В межвоенный период тактика ночного боя в ходе многочисленных учений была отработана до совершенства. Артур Мардер пишет:

*«Кроме создания штабного колледжа, было еще несколько путей освоения опыта Первой Мировой войны. Была значительно улучшена система связи, флот решил проблему массированной торпедной атаки эсминцев против вражеских линкоров, которая была слабым местом Гранд Флита. Доктрина Гранд Флита, требующая не ввязываться в ночной бой, была отвергнута, а тактика ночного боя была значительно усовершенствована. Это принесло свои плоды при Матапане. В*



*начале 30-х годов на Средиземном море Эрнл Четфилд и У.У. Фишер потратили много сил на отработку ночных боев».*

При Матапане радар поисковый типа 279 имели только «Вэлиант», «Формидебл» и легкий крейсер «Аякс». Однако все корабли были оснащены системой Эвершеда для управления прожекторами, и все прожектора имели ирисовые диафрагмы. Зато итальянцев их довоенные эксперименты привели к выводу, что прожектора вообще не нужны в ночном бою для обеспечения огня главного калибра!

Энтони Хекстолл-Смит, крайне симпатизирующий французам, в своей книге детально рассматривает этот эпизод. Но следует помнить о быстрой перемене настроения Дарлана, после того как эти славные дела отходили в прошлое. Дэвид Вудвард пишет:

*«Всегда подозревали, что в глубине души Дарлан видел себя на посту главнокомандующего объединенного Европейского флота. После этого он смог бы отомстить Великобритании за цепь неприятностей, начиная с катастрофы при Трафальгаре и кончая проявлением недостаточного уважения к нему в Лондоне во время коронации Георга VI и разгромом французского флота в Оране в июле 1940 года».*

(Кажется, во время коронации вице-адмирала Дарлана поставили позади полного адмирала сиамского флота. — Прим. пер.)

Интересно отметить, что Watchman переводится как «часовой». — *Прим. пер.*

Английские оценки ситуации, сделанные сразу после боя, основывались на подсчете количества линкоров Оси в данный момент и в будущем и были, в целом, достаточно положительными. Артур Мардер писал:

*«В любом случае Адмиралтейство и Черчилль смотрели на положение иначе. Для них все, что случилось, имело значение только с учетом количества линкоров, а потому они не сомневались, что приобрели довольно много».*

Каюс Беккер в своей книге достаточно детально описывает состояние немецкого флота на 31 августа 1940 года. Становится ясно, что перед Редером стояла безнадежная задача, и германской армии следовало полагаться только на помощь Люфтваффе. Беккер напоминает, что немецкие солдаты очень мрачно смотрели на перспективу высадки на британском побережье. «Если хотите научиться плавать — пересекайте пролив вместе с Редером!» — такова была одна из самых распространенных шуток того времени.

Один из современных биографов Черчилля так описывает сложившуюся ситуацию:

*«К началу июля Адмиралтейство и адмирал Форбс завершили разработку планов, и Паунд представил их военному кабинету 9 июля. Высказывалось определенное опасение относительно баз, опираясь на которые, Королевский Флот должен был решать поставленную перед ним двоякую задачу: охранять побережье от вторжения и защищать морские коммуникации. Например, „Нельсон“ и „Барэм“, два самых мощных из новейших линкоров, планировалось отправить в Скапа Флоу, тогда как Черчилль считал необходимым держать их в Розайте. Его предложение было принято, хотя все согласились, что потом их следует перевести в главную базу флота, которая после многомесячной работы стала самым безопасным местом в Англии».*

Каким образом «Барэм» и «Нельсон» попали в новейшие и мощные — совершенно непонятно. Однако новые идеи Черчилля частично сорвали выполнение его собственного предложения.

В Первую Мировую войну броненосец «Ривендж» обстреливал вражеское побережье примерно в этом же районе. — *Прим. пер.*

Мнение адмирала Форбса не разделяли другие офицеры на юге. Они продолжали держать при себе много легких кораблей уже после того, как необходимость в этом отпала, что вызвало серьезные осложнения. Наконец все поняли, что Форбс прав. Однако Стефен Роскилл не без яда замечает:

*«Вера адмирала Форбса в то, что к концу сентября угроза вторжения пропала, опережала разведывательные данные, поступающие в Лондон. Население страны поверило в это, лишь когда долгие осенние ночи перешли в зимние, а в Ла-Манше и Северном море начались постоянные шторма. Лишь тогда напряжение ослабло, и Флот Метрополии, а также другие морские силы вернулись к своим обычным обязанностям, „действуя наступательно против противника и оборонительно на наших коммуникациях“».*



8 августа премьер-министр с энтузиазмом писал генералу Исмею, приказывая начать операцию против Дакара:

*«Разумеется, мы в любом случае захватим „Ришелье“ иотремонтируем его».*

Британские корабли имели четыре («Фолкнор» пять) 120-мм орудия и один четырехтрубный торпедный аппарат. Второй был заменен 76-мм зенитным орудием для отражения атак пикировщиков, но в тот момент грозные «Штуки» базировались только в северной Франции. Французские эсминцы имели по пять 138-мм орудий.

Ирония судьбы заключается в том, что позднее командир французской подводной лодки получил британский орден, который вручил ему... адмирал Каннингхэм! Когда ему сказали, что именно этот офицер торпедировал «Резолюшн», адмирал поздравил его: «Отличный выстрел!»

Это был не первый визит «Резолюшна» в порты Северной Америки. 7 октября 1939 года он вместе с «Ривенджем» доставил в Канаду золотой запас Англии. Выйдя из Портленда, линкор прибыл в Галифакс, Новая Шотландия.

Здорово! Нельзя французским линкорам переходить под контроль французов! — *Прим. пер.*

Хотя до сих пор бытует миф, будто линкоры всю войну простояли на якорях, окруженные плавающими в воде пустыми пивными банками.

Вот один из таких примеров:

*«Даже в этом случае они могли добиться какого-то успеха, только действуя вместе с авианосцами. До вступления Японии в войну британская морская мощь подвергалась угрозе в двух важных пунктах. На просторах Атлантики шла битва между конвоями и германскими подводными лодками. И в этой битве линкоры не участвовали».*

Случаи, когда линкоры встречались с вражескими рейдерами, описаны в этой главе, поэтому они участвовали в Битве за Атлантику и сыграли в ней важную роль. Но ни в одном из этих случаев, исключая погоню за «Бисмарком», линкоры не действовали вместе с авианосцами.

Другой историк пишет:

*«Легко заметить, что немцы, развязав войну на море, могли лучше использовать свои деньги и мощности верфей, если бы построили сотни подводных лодок вместо нескольких тяжелых кораблей. В этом случае британским линкорам просто нечего было бы делать. Это и есть самое неприятное. Британия так долго вверяла свою безопасность линейному кораблю, что лишь немногие люди сумели заметить изменение ситуации, например, Фишер еще в 20-х годах».*

И снова я уверен в обратном. Даже в период самых больших успехов подводных лодок движение конвоев через Атлантику не было прекращено или приостановлено, как могло случиться в случае рейда «Шеера» или других кораблей. Матросы, использованные для комплектации команд линкоров (крейсеров, эсминцев, тральщиков), не были хорошими подводниками. Точно так же верфи не могли свободно строить то, что хочется, а не то, что они могут. А утверждение, что если бы не существовало германских линкоров, то не было бы необходимости в существовании британского линейного флота, просто бессмысленно. Если бы не было Люфтваффе, не было бы нужды в Истребительном Командовании КВВС. Если бы не было танков, не были бы нужны противотанковые орудия. Если бы не было подводных лодок, не потребовались бы тысячи эскортных кораблей. Однако германские линкоры

существовали, и немцы планировали строить их дальше. Но даже если бы их не было, оставались итальянские и японские линкоры, а также большое количество тяжелых крейсеров, принадлежащих этим странам, которые могли принести нам неприятностей немногим меньше, чем линкоры. Еще один историк безапелляционно заявляет:

*«Когда началась война, главной задачей бывшего победителя в сотнях битв стали удары по торговому судоходству, его защита и огневая поддержка десантов».*

Браво! Так оно и есть! С незапамятных времен задачи Королевского Флота сводились именно к этому, и каждое сражение имело целью решение какой-то из этих задач. Другими словами, «бывший победитель», выполняя эти обязанности, продолжал играть решающую роль в морской войне.



Гросс-адмирал Редер был так восхищен тем, что удалось подергать за хвост британского льва, что лично встретил оба корабля и поздравил команды.

Такое объяснение подтверждало другую идею, высказанную в книге Беккера: все операции линкоров были напрасной тратой сил и времени. Его аргументы почти в точности повторяют то, что говорили в Англии перед войной, причем ряд высказываний мы уже цитировали. Беккер пишет:

*«Да, если рассматривать потенциал германских кораблей, такие достижения являются совершенно недостаточным вкладом в успех флота в целом. Человек за человека, тонна за тонну, доля подводных лодок оказывается больше и при абсолютном, и при относительном подсчете».*

*«Без той угрозы, которую представляли германские корабли, огромный потенциал британского флота был бы растрачен впустую — если не считать операций на Средиземном море».*

«Хотя линкоры проектируют для морских сражений. Такие битвы ушли в прошлое как способ выиграть войну».

Ну англичане же, что вы хотите! — *Прим. пер.*

«Принц Ойген» подорвался на mine на Балтике и был отремонтирован только к концу мая, когда новолуние позволяло рассчитывать на успех прорыва. Немцы все еще не подозревали, насколько англичане продвинулись вперед в совершенствовании радара. Лютьенс предложил дожидаться, пока будет готов «Тирпиц», чтобы удар оказался гораздо более сильным. Кроме того, повысились бы и шансы на успех, тогда как действия линкоров поодиночке позволяли англичанам легче справиться с ними. Немцы совершенно справедливо не желали бросать корабль в бой, пока команда не будет подготовлена в достаточной степени. «Тирпиц» к этому времени мог быть достроен, но он был бы еще небоеспособным. Каюс Беккер пишет:

*«В мае 1941 года экипаж „Тирпица“ совершенно не понимал, почему его „большому брату“ „Бисмарку“ разрешено выйти в Атлантику в одиночку. Когда после погони весь британский флот сумел уничтожить „Бисмарка“, это стало особенно тяжелым ударом для моряков „Тирпица“».*

Два корабля тренировались вместе на Балтике, часто они брали друг друга на буксир. «Тирпиц» впервые вышел в море в конце февраля 1941 года, и RBM не решилось всего 2 месяца спустя отправить его в поход вместе с «Бисмарком». Это представляло резкий контраст с практикой Королевского Флота, который был вынужден бросать корабли в бой буквально со стапеля. Из-за нехватки эсминцев в июне 1940 года «Хавант» был послан в бедлам Дюнкерка, едва покинув верфь. Он был сразу потоплен, и вся его боевая карьера продлилась менее недели. То же самое произошло с «Барэмом» у Дакара, «Куин Элизабет» и «Худом» в Атлантике. «Принс оф Уэлс» и «Викториес» тоже были брошены в бой, не дожидаясь окончания подготовки экипажа.

7 сентября 1940 года премьер-министр снова вернулся к излюбленной схеме. На этот раз он предложил использовать линкоры на Средиземном море.

*«Я был бы рад, если бы вы направили мне короткое резюме по вопросу, который я поднимал, будучи Первым Морским Лордом — усиление защиты линкоров типа „Рэмиллис“ от воздушных атак путем усиления палубной брони и увеличения булей. Если переоборудовать эти корабли, как я неоднократно предлагал, мы получим возможность нанести удар по побережью Италии».*

Однако у Адмиралтейства имелись более неотложные задачи, хотя Черчилль упрямо продолжал напоминать Паунду о своем проекте. 9 сентября он писал:

*«Я еще не отказался полностью от идеи перестройки линкоров типа „Ройял Соверен“».*

15 сентября он повторяет:

*«Я продолжаю настаивать, чтобы 2 корабля типа R были отправлены на верфь, как только прояснится ситуация с вторжением и мы введем в строй „Кинг Георг V“. Тем временем можно собрать материалы и провести подготовку. Это позволит завершить все работы через 18 месяцев от сегодняшнего дня, то есть летом 1942 года».*

А вот здесь самое место коротко рассказать о различиях между линейным кораблем и линейным крейсером. В том виде, в каком он был первоначально задуман, линейный крейсер представлял собой увеличенный броненосный крейсер с его скоростью (и относительно слабой защитой), но с орудиями того же калибра, что и у линкоров того времени (хотя этих орудий могло быть меньше). Линейные крейсера действовали в качестве быстроходного разведывательного соединения при линейном флоте, используя свои тяжелые орудия для того, чтобы смести в сторону крейсерскую завесу противника. Высокая скорость была необходима, чтобы удрать от залпов вражеских линейных эскадр и сообщить о противнике командующему британским линейным флотом. Они могли использовать сочетание скорости и огневой мощи для уничтожения любой эскадры вражеских рейдеров, состоящей из броненосных или легких крейсеров, не рискуя при этом абсолютно ничем, так как линейные крейсера могли сами выбирать дистанцию боя.

Они были правильно использованы в бою у Фолклендских островов, на Доггер-банке и у Гельгоlanda. Однако если флот верит в тяжелые орудия и приучен сражаться с противником, несмотря на обстоятельства, а не отступать, линейные крейсера неизбежно будут использоваться в качестве быстроходных линкоров. Разумеется, они были быстроходными, но, несмотря на калибр своих орудий, ни в коем случае не были линкорами. Линейные крейсера не могли выдержать огонь обычных линкоров, ведь от них это и не требовалось. Результаты все прекрасно знают. Во время Ютландской битвы 3 британских линейных крейсера превратились в фейерверк, когда тяжелые снаряды пробили их хлипкую броню и взорвались в артиллерийских погребах. Отменять построение «Ринауна» и «Рипалса» было уже слишком поздно. Они были достроены уже после Ютландской битвы, как и «Корейджес» с «Глориесом», хотя похожий на них «Фьюриес» стал первым авианосцем Гранд Флита. Уже в 1917 году их недостатки стали слишком очевидны. «Худ» остался

единственным кораблем из серии в 4 единицы, которые были заложены для борьбы с новыми немецкими линейными крейсерами, которые так и не были достроены. Из-за своих огромных размеров и вооружения из 8-381-мм орудий, как и на большинстве современных линкоров, «Худ», достроенный в 1920 году, был окружен ореолом неуязвимости и мощи. Однако он все-таки не был линкором. Большая часть его огромных размеров была использована для того, чтобы корабль мог развить скорость более 30 узлов, тогда как линкоры не могли дать более 25 узлов. Как мы видели, броневая защита «Худа» вызывала сомнения уже в 20-х годах, но политика правительства привела к тому, что исправить этот недостаток не удалось. «Ринаун» и «Рипалс» были защищены еще слабее, и только высокая скорость помогла им остаться в составе флота в послевоенное время, тогда как линкоры типа «Эмперор оф Индия» с их 343-мм орудиями были разобраны. Шесть 381-мм орудий этих линейных крейсеров, более известных среди моряков Гранд Флита как «Ремонт» и «Починка» («Repair» и «Refit»), были все-таки не хуже, чем у линкоров. Во время Вашингтонской конференции американцы настояли, чтобы эти корабли числились линкорами — с учетом калибра их орудий. Никто не хотел принимать во внимание их ничтожную живучесть.

Развитие кораблестроения в период между мировыми войнами сделало эти корабли совершенно бессмысленными, так как все линкоры, заложенные в 30-х годах, имели примерно такую же скорость при несравненно более надежном бронировании. Быстроходный линкор заменил и линкор, и линейный крейсер одновременно, хотя Франция, Япония и Соединенные Штаты вернулись к этому типу кораблей, правда, по различным причинам.

Насколько сильно различались между собой корабли, участвовавшие в битве, лучше всего показывает следующая таблица:

<b>Корабль</b>	<b>Страна</b>	<b>Бортовая броня</b>	<b>Палубная броня</b>
«Кинг Георг V»	Англия	381 мм	152 мм
«Принс оф Уэлс»	Англия	381 мм	152 мм
«Худ»	Англия	305 мм	95 мм
«Бисмарк»	Германия	320 мм	195 мм

Толщина бортовой брони показывает, что британские корабли были спроектированы держать удар, как то характерно для британских линкоров. Не удивительно, что 305-мм пояс «Худа», по мнению многих, отражал уроки Ютландской битвы, хотя это было в 1920 году. Однако сравнение толщины палубной брони показывает, что немецкие кораблестроители лучше понимали положение дел. При огромных дистанциях будущих боев более вероятными становились навесные попадания. Здесь «Бисмарк» имеет заметное преимущество даже над новыми британскими линкорами, тогда как суммарная толщина горизонтального бронирования «Худа» вообще выглядит нелепо, даже если говорить о снарядах, которые Гранд Флит имел еще в 1918 году. Он ни в коем случае не был линкором.

Следует помнить, что с 1920 года изменилось многое: технология изготовления брони, конструкция корабля, котлы, турбины — вообще всё. Техника не стоит на месте.



Интересно отметить, что эскадру вице-адмирала Холланда официально именовали Эскадрой Линейных Крейсеров!

Ради справедливости следует отметить, что линейные корабли типа «Кинг Георг V» тоже превысили разрешенный договором тоннаж, хотя практически все историки обвиняют немцев в наглом нарушении договорных ограничений. 2 октября 1941 года Черчилль писал Первому Морскому Лорду адмиралу Паунду:

*«В лице „Кинга Георга V“ мы решили построить корабль со стандартным водоизмещением 35000 тонн, но плохо рассчитали кое-какие веса, в основном броню. В результате корабль получился на 1750 тонн тяжелее».*

Великобритания единственная из всех великих держав попыталась удержаться в рамках ограничений, но даже она не сумела сделать этого, превысив разрешенную цифру на водоизмещение крупного эсминца. Поэтому не следует удивляться, что водоизмещение немецких кораблей даже близко не подходило к договорным цифрам. И если офицеры Королевского Флота действительно были так удивлены, как это пытаются представить историки (что крайне сомнительно), тогда нужно заподозрить их в детской наивности.

Пожар на верхней палубе возник, вероятно, в результате воспламенения боеприпасов к UP-установкам, что могло привести к гибели корабля.

Две комиссии, расследовавшие причины гибели «Худа», опубликовали свои выводы 2 июня и 12 сентября соответственно. При этом обе пришли к аналогичным заключениям. Вторая отметила, что ракеты и 102-мм патроны вспыхнули в результате этого попадания, но возникший пожар не мог привести к гибели корабля. Комиссия сделала вывод, что 381-мм снаряд пробил броню «Худа» и взорвался в районе кормовых погребов, при этом «вероятно» первым сдетонировал 102-мм погреб.

Командир «Норфолка» капитан 1 ранга Филлипс думал, что снаряд «Принца Ойгена» попал в районе надводных торпедных аппаратов, но с этим не согласился. Характер возникшего пожара, каким его увидели на других кораблях, говорил о возгорании кордита. Скорее всего, 9,5 тонн ракет, уложенные в тонкие стальные ящики прямо на палубе, и стали причиной этого пожара. Они были слишком уязвимы даже для осколочного попадания и ударной волны. Адмирал Скофилд отмечает, что пожар быстро распространялся в направлении носовой части корабля, однако привел ли он к гибели «Худа», точно узнать никогда не удастся, хотя это «маловероятно». Официальный историк Адмиралтейства Стефен Роскилл всегда повторяет выводы официальных комиссий, но профессор Артур Мардер пытается смотреть глубже. Он приводит устные свидетельства капитана 1 ранга Лича и капитана 2 ранга Лоусона, находившихся на «Принс оф Уэлсе», ближе других к «Худу», когда тот получил роковой удар. Они изложили свое мнение капитану 1 ранга Освальду сразу после возвращения в Скапа Флоу, и оба считали, что «ракеты и небрежно хранимые боеприпасы стали прямой причиной гибели корабля. Вероятно, взрыв кордита пробил защиту башни „X“. Стефен Роскилл оспаривает это, снова цитируя выводы двух комиссий адмирала Блейка. Но, как бы то ни было, вскоре после гибели

„Худа“ это бесполезное оружие было снято с британских кораблей.

Вероятно, лучше всего подвел итог адмирала флота лорд Четфилд в своем письме в „Тайме“ от 26 мая 1941 года. Он перечислил 5 основных причин, которые могли привести к гибели корабля, и произнес приговор оборонительной политике британских правительств с 1919 года: „Худ“ был уничтожен потому, что был вынужден сражаться с кораблем на 22 года моложе себя».

Капитан 2 ранга Дейли, который детально расследовал обстоятельства боя, оспаривает общепринятую цифру попаданий в «Принс оф Уэлс» — 7. Он утверждает, что достоверно в линкор попали только 6 снарядов. Роскилл, Скофилд и большинство других британских авторов доказывают, что в линкор попали все-таки 7 снарядов. Окончательно постарался запутать дело Джеффри Беннетт, который говорит о восьми снарядах!

*«Вслед за попаданием в мостик „Принс оф Уэлс“ получил еще четыре 381-м и три 203-мм снаряда».*

В действительности «Бисмарк» получил еще одно попадание. Третий снаряд попал в одну из шлюпок и улетел за борт, но при этом он повредил катапульту, что было обнаружено много позднее. — *Прим. пер.*

Беннетт рассказывает, что Черчилль был настолько взбешен гибелью «Худа» и бегством «Бисмарка», что убедил Паунда потребовать от Тови немедленно отправить Уэйк-Уокера и Лича под суд за отказ снова вступить в бой с немцами. Однако Тови наотрез отказался сделать это и пригрозил сложить с себя командование, если на него будут продолжать давить. Черчилль временно унялся. Но позднее это почти точно повторилось в деле Норта-Сомервилла.

«Родней» после этой операции все-таки получил долгожданный ремонт, что привело к типичным немецким заявлениям военного времени о том, что «Бисмарк» в своем последнем бою нанес ему тяжелые повреждения. «Американцы говорят о тяжелых повреждениях „Роднея“, который недавно прибыл на верфь Бостона», — пишет Пауль Шмаленбах. Это заявление совершенно безосновательно, и странно, что в 1972 году его повторил один из английских историков. Это показывает, насколько широко распространилось желание опровергать британские версии и выискать хоть каплю правды в заявлениях бывшего противника. Как и в эпизоде с «Ройял Оуком», подрыве на mine «Нельсона», потоплении греческого крейсера «Хелле» и во многих других случаях, история попросту переписывается заново. Я опасаясь, что вскоре нам расскажут, как ужасно, что Гитлер проиграл войну! (А что, в России уже говорят: а зачем побеждали? Жили бы сейчас в Остлянде и получали рейхсмарки! — *Прим. пер.*)



Утром 25 мая адмирал Лютьенс, который думал, что британские корабли все еще преследуют его, отправил в Берлин длинную радиограмму. Он перечислил свои проблемы, упомянул о потере топлива и спрашивал, что ему делать дальше. Однако эта радиограмма была перехвачена англичанами и позволила определить координаты «Бисмарка».

Разумеется, старый «Ринаун» не мог сражаться с великолепным германским кораблем. Хотя Сомервилл намеревался дать бой в случае необходимости, он не стал спорить, когда Адмиралтейство приказало ему держаться подальше, если «Родней» и «Кинг Георг V» догонят «Бисмарк». Экипаж «Ринауна» этого не понимал и был твердо убежден, что адмирал намеренно держит проверенный в боях «Ринаун» позади, чтобы дать возможность отличиться «Роднею» и «Кингу Георгу V», которые еще не встречались с противником.

Капитан-лейтенант американского флота Уэллинг, находившийся на борту «Роднея», рассказывал, что при стрельбе через полубак палуба пострадала до самой башни «В». Кроме того, были повреждены некоторые переборки и часть бимсов. Интересно привести воспоминания лорда Четфилда о довоенных стрельбах главного калибра этих линкоров.

*«Артиллерийские испытания проводились возле Портленда, и я присутствовал на них в качестве контролера Адмиралтейства. Одно из испытаний заключалось в проверке воздействия ударной волны. Следует напомнить, что все 3 трехорудийные башни расположены прямо перед надстройкой. Вопрос заключался в следующем: каково будет воздействие залпа на тех, кто находится в рубке и на мостиках, если башни будут развернуты до отказа назад? Итак, мы развернули последнюю башню назад, и подняли одно орудие на предельный угол возвышения. В результате дульный срез оказался всего в нескольких футах от мостика. Вместе с тремя другими офицерами я поднялся туда и стал ждать выстрела! Удар был просто ужасным, создалось впечатление, что тебе просто раздавили грудь, но последствия оказались не такими уж страшными. Зато сам мостик, в помещении которого мы находились, пострадал очень сильно. Он был поврежден в нескольких местах, и впоследствии в его конструкцию пришлось внести ряд изменений».*

«Истина заключается в том, что проект 356-мм башен страдал множеством недостатков. В свете боев против „Бисмарка“ многие дефекты выплыли наружу, хотя в противном случае они могли не проявляться довольно долго. За 2 месяца после этой операции для приведения башен в порядок было сделано больше, чем обычно делается за год. Другими словами, если бы бой состоялся в 1942 году, 356-мм башни, вероятно, оказались бы почти такими же сырыми», — пишет капитан 1 ранга Гренфелл.

Всего за время боя «Родней» выпустил 6 торпед. Нет доказательств, что хотя бы одна попала в цель, но и без того это событие — совершенно уникальное в морской истории. Разумеется, экипаж был убежден, что хотя бы одна торпеда попала в «Бисмарк».

*«Последняя торпеда отправилась вслед за остальными, и все громко завопили, когда капитан 2 ранга Льюис по трансляции объявил, что она попала в „Бисмарк“».*

Однако большинство источников, как английских, так и немецких, отрицают это.

Не удивительно, что после войны немецкие историки начали дружно утверждать, что «Бисмарк» был затоплен собственным экипажем, а не затонул в результате попаданий британских торпед. Комментарии излишни!

Адмиралтейство 27 мая в 16.10 передало:

*«По политическим соображениям крайне важно, чтобы ваши чувства, выраженные в радиограмме от 11.19, не стали достоянием публики. Однако мы восхищаемся отважной битвой».*

В период с 1919 по 1939 год ВВС всех стран, разумеется, проводили эксперименты с авиационными торпедами и создали подходящие образцы, но во всех трех странах самолеты-торпедоносцы оказались далеко позади тяжелого бомбардировщика. Разумеется, во всех трех странах существовали группы энтузиастов, стремящиеся развивать торпедоносцы, но им мешала нехватка средств. Люфтваффе создавали самолеты поля боя, что принесло немцам успех во время блицкрига. Итальянцы твердо придерживались принципов Дуэ, конструируя скоростные бомбардировщики, «которые всюду пройдут». В Королевских ВВС все надежды возлагались на высотный бомбардировщик, и многие искренне верили, что он способен выиграть войну сам по себе, что делало остальные системы оружия просто ненужными. Каждый упорствовал в собственных заблуждениях, и понадобилось несколько лет тяжелых потерь, чтобы доказать ложность этих постулатов.



Королевские ВВС сначала приспособили для этого «Хэмпден», потом «Бофорт» и наконец довольно неплохой «Бофайтер». Итальянцы использовали в основном SM-79, что принесло им определенные успехи. Люфтваффе в 1942 году начали переоборудование в торпедоносцы He-111 и Ju-88. В отличие от них, японцы сразу создали специальные торпедоносцы: авианосный «Кейт» и базовые «Бетти» и «Нелл», которые отвечали всем требованиям флота.

Известный историк Ричард Хоу говорит, что эффективность торпедоносцев не недооценивали, ее просто сознательно не замечали.

*«Действия торпедоносцев во время маневров и достигнутые результаты намеренно занижались, ведь слишком часто линкоры оказывались „торпедированными“ с потрясающей легкостью.*

Это напоминает отношение к подводной лодке перед Первой Мировой войной, а еще раньше — к миноносцу. Офицеры морской авиации были лишены ряда привилегий, на них смотрели как на низший класс».

Интересным событием во время этой кампании стал первый случай, когда пикировщики сумели потопить линейный корабль. Правда, этими «линкорами» оказались устаревшие греческие броненосцы «Килкис» и «Лемнос». Они были построены для флота США в 1908 году и проданы Греции в 1913 году. Эти корабли уступали по размерам даже своим современникам, и американский флот просто не нашел им применения. Их характеристики были следующими:

**Броненосцы (2): «Килкис», «Лемнос»**

13000 тонн; 8-305-мм, 8-203-мм, 8-178-мм орудий; 17 узлов.

Оба корабля были потоплены прямо в порту. Вряд ли их можно было считать настоящими боевыми кораблями, но все-таки у пилотов Люфтваффе появился повод утверждать, что они потопили линкоры. Цветные снимки «Килкиса», лежащего на дне Саламинской бухты, хорошо использовала немецкая пропаганда.

Интересно прочитать, что пишут итальянцы о переходе «Куин Элизабет» через все Средиземное море из Гибралтара в Александрию. Это произошло в период с 4 по 9 мая, линкор прошел вместе с конвоем «Тайгер», а итальянцы ничего не заметили. Марк-Антонио Брагадин пишет:

*«Полученная в то время информация оказалась настолько противоречивой и запутанной, что Супермарина даже не заподозрила, что британский линкор „Куин Элизабет“ прошел на восток вместе с конвоем».*

Конвой «Тайгер» сопровождали «Ринаун», «Арк Ройял» и другие корабли Соединения Н, которым еще предстояла охота на «Бисмарка». Брагадин утверждает, что «Ринаун» был поврежден во время воздушного налета. В действительности 8 мая линейный крейсер был атакован 8 торпедоносцами, из которых 3 были сбиты, а корабль попаданий не получил, хотя одна из торпед прошла всего в нескольких ярдах от его борта.

Последовала атака еще 3 самолетов, которые тоже не добились попаданий. Единственные повреждения, которые получил «Ринаун» во время этой операции, были нанесены собственными орудиями. Отказал блокиратор одной из 114-мм башен, и она продолжала стрелять, хотя орудия вышли за пределы безопасного сектора. В результате она всадила 2 снаряда в соседнюю башню, убив 6 человек и ранив 26. 9 мая южнее Мальты «Куин Элизабет» и конвой были встречены Средиземноморским флотом, который успел провести конвой из Александрии на Мальту и обстрелять Бенгази — все без потерь со своей стороны.

Адмирал Кинг принял командование, когда был поврежден «Уорспайт». Из-за ошибки в радиограмме Кинг не подозревал, что на крейсерах почти кончился зенитный боезапас. Если бы он знал это, то вряд ли отправил бы их на помощь эсминцу. Это был еще один горький урок действий флота во время воздушной атаки. Адмирал Каннингхэм отметил:

*«Одной из причин всех этих потерь стало нарушение золотого правила, которое считалось совершенно обязательным во время всех наших предыдущих столкновений с самолетами. Флот должен держаться сосредоточенно и все задачи выполнять в едином строю. Отделение „Грейхаунда“ было ошибкой, точно так же, как отделение „Фиджи“, „Глостера“ и других кораблей. Общая интенсивность зенитного огня флота предотвратила бы гибель нескольких наших кораблей».*

Несмотря на это, командиры еще не раз выводили легкие корабли из-под огневой завесы линкоров.

Empty — plenty. — *Прим. пер.*

Оба поврежденных линкора ремонтировались довольно долго. Сначала их временно залатали в Александрии, причем «Уорспайт» с трудом избежал новых повреждений, когда ночью 23/24 июня рядом с ним разорвалась тяжелая бомба. 26 июня он ушел на юг через Суэцкий канал. Его путь лежал через Коломбо, Сингапур, Манилу и Гонолулу в Эскимо на западном побережье Канады. Он прибыл туда 10 августа и уже на следующий день перешел на верфь американского флота в Бремертон. Здесь линкор капитально отремонтировали, причем были заменены стволы пяти 381-мм орудий. Он вернулся в строй только 28 декабря.

«Барэм» тоже был подштопан в Александрии и ушел через Суэцкий канал в Дурбан. Его повреждения были гораздо менее серьезными, и ремонт завершился к июлю, после чего он снова поступил в распоряжение Каннингхэма.

Мыслящие на сухопутный манер британские министры обороны не понимали значения и гибкости морской силы. Сэндис, Хил и и больше других Нотт постоянно отворачивались от нужд и проблем Королевского Флота, пока жестокая реальность Фолклендской войны не показала в очередной раз универсальные возможности авианосной авиации, которая совершенно необходима любому флоту. Но прошло еще 20 лет, прежде чем очередной премьер-министр, социалист (!) Тони Блэйр проявил-таки здравый смысл и утвердил постройку двух новых авианосцев крупных размеров. Если они будут построены (а этому может помешать в будущем какой-нибудь очередной близорукий премьер-консерватор), к ним потом присоединятся еще по крайней мере 2 таких же корабля с силами сопровождения.



У правительства в апреле началась мозговая горячка. Появилась идея заблокировать Триполи, через который поступала основная масса грузов для армий Оси в Африке. В теории это могло сорвать наступление на Египет. Каннингхэм просил направить для этой работы тяжелые бомбардировщики, однако они в это время были слишком заняты — перекапывали картофельные поля в Германии. Кроме того, командование KBBC утверждало, что не может быстро перебросить их в Африку, хотя Люфтваффе переводили целые воздушные флоты из одного конца Европы в другой за считанные дни. Обстрел кораблями Средиземноморского флота считался слишком рискованным, и отнюдь не гарантировал успеха. Черчилль отметил, что Паунд 15 апреля послал Каннингхэму альтернативные предложения. Их Лордства решили попытаться заблокировать гавань с помощью брандеров, как это было сделано в Зеебрюгге. (Отметим, что там заблокировать порт не удалось.) Для этого Каннингхэму предложили использовать «Барэм» и один из крейсеров типа «С», не прошедший модернизации, например, «Карадос». Хотя они лицемерно вздыхали, утверждая, что подобное использование «Барэма» «вызывает у них глубокие сожаления», Их Лордства полагали, что игра стоит свеч. Не удивительно, что Каннингхэм выступил категорически против этих панических предложений. Даже если считать, что операция удастся, в чем не было ни малейшей уверенности, это привело бы к гибели более 1000 отлично обученных моряков. Появились бы и другие неприятные последствия.

*«Мы потеряли бы первоклассную боевую единицу, что значительно подняло бы моральный дух итальянцев».*

К тому же совершенно ничто не мешало им использовать для разгрузки транспортов другой порт. Чтобы заменить «Барэм», требовалось отозвать корабль из Атлантики. Вместо проведения этой бессмысленной операции Каннингхэм еще раз предложил обстрелять порт всеми кораблями флота. Это произошло потому, что правительство вздумало само руководить военными действиями, используя Адмиралтейство

в качестве фигового листочка. В конце концов, через Паунда Черчилль выразил согласие с предложением Каннингхэма.

Когда Каннингхэм сообщил, что не видит, каким образом можно отозвать из Атлантики «Нельсон» или «Родней» для замены «Барэма», Черчилль ответил ему лично. Таким образом он показал, кто именно стоит за этим безумным предложением. «Нельсон» и «Родней» прекрасно подходили для действий на Средиземном море, так как их толстые броневые палубы могли выдержать удары пикировщиков. С этим нельзя спорить. Их можно было отозвать из Атлантики, так как после установления американцами зоны нейтралитета к западу от 26 меридиана мы могли сократить свои силы в этом районе. Но через несколько недель в строй должен был войти «Бисмарк», и «Родней» был бы совсем не лишним. В любом случае, 18 апреля Каннингхэм вышел в море с «Уорспайтом», «Вэлиантом», «Барэмом» и «Формидеблом», самолеты которого должны были корректировать огонь линкоров, 2 легкими крейсерами и группой эсминцев. Он пытался сделать вид, что прикрывает очередной конвой на Мальту. На рассвете 21 апреля флот незаметно подошел к Триполи. В 5.00 линкоры, к которым присоединился легкий крейсер «Глостер», открыли огонь, и в течение 45 минут на город и порт сыпались 381- и 152-мм снаряды. Хотя цель была скрыта пылью, поднятой разрывами, порт серьезно пострадал. Загорелось нефтехранилище, которое обстреливал «Вэлиант», получили попадания 6 транспортов и 1 эсминец. Итальянские береговые батареи открыли ответный огонь только через 20 минут, но их стрельба была очень неточной. Авиация противника не появилась, и ни один из кораблей Средиземноморского флота не пострадал.

Каннингхэм считал, что всё обошлось благополучно только потому, что Люфтваффе были слишком заняты, и оборона порта была возложена на итальянцев. Черчилль решил, что результаты вполне удовлетворительны, и добавил прелестное замечание, которое точно определяет роль бомбардировочной авиации.

*«Начальник штаба KBBC сказал мне, что за 42 минуты вы выпустили по Триполи 530 тонн снарядов. Бомбы таким же общим весом может сбросить эскадрилья „Веллингтонов“ с*

*Мальты за 10,5 недель или эскадрилья „Стерлингов“ из Египта за 30 недель».*

Но Адмиралтейство не было удовлетворено. Оно начало требовать, чтобы Каннингхэм перевел на Мальту один из линкоров (вероятно, все тот же злосчастный «Барэм»), чтобы он мог действовать против конвоев Оси. Они не приняли во внимание почти закончившиеся запасы нефти на Мальте. Это новое проявление откровенной глупости заставило Каннингхэма «серьезно встревожиться. Эти постоянные советы, как мне делать свое дело, если не сказать — прямое вмешательство со стороны тех, кто не имел ни малейшего представления о ситуации, ничуть нам не помогало. Скорее, они нам постоянно мешали». Как мы еще увидим, Каннингхэм был не первым и далеко не последним адмиралом, столь резко поминавшим кабинетных вояк из Адмиралтейства.

Двухмесячное плавание привело к серьезным дефектам в котлах «Шарнхорста». Трубки перегревателя стали источником постоянной угрозы. Инженеры верфи, осмотрев котлы, пришли к заключению, что на ремонт потребуется 10 недель. Когда командир корабля Курт Хоффманн сообщил об этом гросс-адмиралу Редеру, тот был потрясен. Как мы уже видели, с подобными проблемами сталкивались немецкие карманные линкоры и эсминцы. Однако не одни немцы страдали от этого.

*«Использование перегретого пара с высоким давлением и температурой в межвоенные годы создавало массу трудностей, в основном потому, что тогдашние материалы просто не выдерживали долгой службы в агрессивной среде, какой является перегретый пар».*

Например, главнокомандующий Берегового Командования главный маршал авиации Жубер сделал интересное замечание относительно торпедоносцев, которые должны были являться основой ударной мощи его соединений:

*«Я никогда не видел смысла в том, чтобы доставить к цели снаряд на скорости 150 миль/час и сбросить его в воду, где моторы торпеды могут развить скорость только 50 миль/час. К тому же совершенно не известно, пойдет ли она прямо на цель или повернет в сторону».*

В июле 1941 года американский Генеральный штаб конфиденциально уведомил вашингтонских корреспондентов, что Советский Союз рухнет в ближайшие несколько недель.

Этими двумя старыми линкорами были «Марат» (бывший «Петропавловск») и «Октябрьская революция» (бывший «Гангут»), которые вошли в строй в январе 1915 года. В конце 30-х годов их слегка подновили, однако они ни в коем случае не могли считаться полноценными боевыми кораблями. Например, «Ройял Соверен» превосходил их во всех отношениях.

**Старые линкоры (2):** «Марат», «Октябрьская революция» 23400 тонн; 12-305-мм, 16-120-мм орудий; 23 узла.

Эти два ветерана 30 августа действовали в районе Кронштадт — Ораниенбаум, поддерживая свои войска.

В составе флота числились 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 19 эсминцев, 7 сторожевиков, 66 подводных лодок. Появление третьего крейсера можно объяснить — «Аврора»! Но вот остальные цифры... — *Прим. пер.*



Послевоенные заявления, что «Марат» не был потоплен, а «Октябрьская революция» не была повреждена, являются откровенной ложью, потому что снимки, сделанные сразу после налета, показывают, что всё это было. Изуродованный «Марат» был переименован в «Волхов» и переведен в учебные артиллерийские корабли, а «Октябрьская революция» продолжала числиться в составе флота как «боевая единица» до 1956 года. Линкор в конце концов был разобран в Ленинграде в 1958 году.

Характеристики этого корабля были следующими: «Парижская коммуна» (бывший «Севастополь») 23400 тонн; 12-305-мм, 16-120-мм орудий, 23 узла.

У западных авторов всегда были довольно своеобразные представления о численности Советского флота. Я сознательно не стал исправлять эти цифры, чтобы показать, как они видят все происходившее. Но современная «Червона Украина» — это крепко. — *Прим. пер.*

По советским данным: 153-305-мм и 299-120-мм  
снарядов. — *Прим. пер.*

Характеристики линкоров:

«Арканзас»

1912; 26100 тонн, 12-305-мм, 16-127-мм орудий, 21 узел.

«Нью Йорк», «Техас»

1913; 27000 тонн, 10-356-мм, 16-127-мм орудий, 21 узел.

«Нью Мексико»

1918; 33400 тонн, 12-356-мм, 12-127-мм, 21,5 узел.

Все линкоры были модернизированы в 1925–34 годах.

13 ноября адмирал Редер сказал Гитлеру, что Брестская эскадра будет готова к бою в феврале 1942 года. После этого можно будет возобновить операции в Атлантике, как только завершится подготовка экипажей. Кроме того, «Адмирал Шеер» был готов к новому дальнему походу в Индийский океан. Гитлер отказался санкционировать все это, потеря «Шеера» стала бы еще одним тяжелым ударом по престижу Германии. Вместо этого Гитлер предложил перевести Брестскую эскадру в Германию через Ла-Манш. А «Шеер» он решил направить в Норвегию. Его страхи относительно уязвимости Норвегии были еще раз продемонстрированы на совещании 29 декабря. Он боялся, что англичане нанесут удар сразу в нескольких пунктах, используя весь свой флот и десантные войска. В этом случае, по словам Гитлера, сражение в Норвегии могло решить исход войны.

Завершив ремонт повреждений, «Принс оф Уэлс» принял на борт Уинстона Черчилля и Гарри Гопкинса, и 4 августа отправился через Атлантику. На знаменитой встрече с Рузвельтом была подписана Атлантическая хартия. Вернулся линкор только 18 августа. Премьер-министр гордился своим новым кораблем. Однако один из историков писал:

*«Черчиллю казалось совершенно немыслимым прибыть на Ньюфаундленд на самолете или пассажирском лайнере. Вместо этого он отправился в бухту Плаценция на новейшем линкоре, получившем несколько боевых ранений, но ушедшем от немецких бомбардировщиков и подводных лодок. Президент второй великой морской державы для этого выбрал всего лишь тяжелый крейсер, построенный 10 лет назад. Такое положение отвечало представлениям Черчилля о его чести и достоинстве, для поддержания которых он не жалел сил».*

Гордость премьер-министра видна и в телеграмме, которую он в январе послал американскому президенту, когда лорд Галифакс в качестве лайнера использовал другой линкор — «Кинг Георг V»:

*«Я не знаю, будет ли вам интересно посмотреть на него. Мы рады показать его вам или любому из ваших высших морских чинов, если вы на это согласитесь».*

*Ему удалось уговорить Рузвельта посетить «Принс оф Уэлс». 10 августа в воскресенье президент со своей свитой и несколько сот американских моряков присутствовали на торжественной службе, проведенной на квартердеке линкора. «Это был великий день. Почти половина тех, кто пел молитвы, вскоре погибла».*

Во время обратного путешествия Черчилль не сумел удержаться от искушения устроить еще одно шоу. Встретив идущий в Англию конвой из 73 транспортов, он заставил «Принс оф Уэлс» прорезать строй конвоя. 16 августа в Исландии Черчилль посетил базирующийся там «Рэмиллис», который занимался сопровождением конвоев.

Но ведь Соединенные Штаты пока еще не воевали! Неужели Гиффен рискнул бы, по сути дела, развязать американо-германскую войну, поддержав Тови в дуэли с «Тирпицем»?! — *Прим. пер.*



«Резолюшн», «Родней» и «Уорспайт» ремонтировались в Америке, «Рипалс», «Малайя» и «Ройял Соверен» — в Англии. «Куин Элизабет», «Барэм» и «Вэлиант» находились на Средиземном море. «Нельсон» и «Ринаун» были переданы Соединению Н. «Рэмиллис» и «Ривендж» действовали в Северной Атлантике.

Экипаж «Роднея» воспринял это с крайним раздражением, так как в течение последних 15 месяцев моряки не имели увольнений и теперь рассчитывали побывать в Англии.

*«Время, проведенное в Исландии, было самым плохим за все время войны, так считало большинство команды. Моряки, которые сопровождали атлантические и мальтийские конвои, сражались с „Бисмарком“, теперь были выведены в тыл, и они не понимали, почему. Если им нечего делать, тогда разумно было бы перевести корабль в Англию для давно необходимого ремонта».*

Perpetual — вечный, бесконечный. Помните «перпетуум мобиле»? — *Прим. пер.*

Вот она, степень слепоты! Итальянские ВВС — это жуткая угроза, зато японские — не более чем «бумажный тигр». Воистину, за последние полвека отношение адмиралов Его Величества к «маленьким отважным япошкам» ничуть не изменилось. Но уже через пару месяцев снисходительный взгляд сверху вниз сменился испуганным и подобострастным взглядом снизу вверх. — *Прим. пер.*

Учитывая, что кличка «плавучие гробы» накрепко прилипла к линкорам типа «Ройял Соверен», было бы вполне разумно сравнить их с японскими линкорами. Британский квартет был построен в 1916–17 годах, модернизирован в 20-х, но ни один из кораблей не был перестроен в 30-х. Их максимальная скорость не превышала 18–20 узлов, однако они были вооружены 8–381-мм орудиями, хотя зенитное вооружение оставалось слабым. Да, они были старыми и тихоходными, однако достаточно живучими, гораздо более крепкими, чем «Рипалс» и даже перестроенный «Ринаун», который мог похвастаться только скоростью. Ну, разве еще современным зенитным вооружением.

В это время линейные силы Императорского Японского флота состояли из 10 кораблей такого же почтенного возраста. Большинство из них было модернизировано гораздо более серьезно, чем «Ройял Соверены», поэтому мы приводим характеристики после модернизаций. Их сроки указаны в скобках.

«Харуна», «Конго», «Кириисима» 1914–16; 31720 тонн, 8–356-мм, 14–152-мм, 8–127-мм орудий; 30,5 узлов. (1930–36).

Эти корабли были построены как линейные крейсера. Во время модернизации им удлинени корпус, усилили бронирование, перевели котлы с угля на нефть, в результате чего заметно увеличилась скорость. Вероятно, эти корабли Черчилль имел в виду, когда говорил о быстроходных рейдерах, хотя они были на несколько лет старше «Ройял Соверенов» и при этом так и остались линейными крейсерами, а не линкорами.

«Хиэй» 1914; 31980 тонн, 8–356-мм, 14–152-мм, 8–127-мм орудий; 30,5 узлов. (1936–40).

Этот корабль был демилитаризован согласно Первому Лондонскому договору, как «Айрон Дьюк» и «Сентюрион», но если эти ветераны так и остались разоруженными, «Хиэй» был перестроен и перевооружен.

«Фусо», «Ямасиро» 1914–15; 34700 тонн, 12–356-мм, 14–152-мм, 8–127-мм орудий; 25 узлов. (1932–35).

«Хьюга», «Исэ» 1917-18; 36000 тонн, 12-356-мм, 16-140-мм, 8-127-мм орудий; 26 узлов. (1936).

Последняя пара в 1943-44 годах была переоборудована в линкоры-авианосцы. С них сняли 2 кормовые башни и установили ангар на 22 гидросамолета. После переоборудования они сохранили 8 тяжелых орудий и мощное зенитное вооружение. Эти корабли имели не больше успеха, чем «Фьюриес» в 1917 году, что не помешало Адмиралтейству в 60-х годах повторить ошибку, превратив крейсера типа «Тайгер» в вертолетоносцы.

«Муцу», «Нагато» 1920-21; 39130 тонн, 8-406-мм, 18-140-мм, 8-127-мм орудий, 25 узлов.

Эти корабли не проходили модернизаций. «Нагато» был первым линкором с 406-мм орудиями.

Даже такой пылкий сторонник премьер-министра, как Артур Мардер был вынужден заявить:

*«Паунд сожалел, что не сумел настоять на своем в отношении „Принс оф Уэлса“ и „Рипалса“».*

Адмирал лорд Маунтбеттен тоже подтвердил, что линкоры были отправлены против желания Паунда. Но Стефен Роскилл обнаружил письмо Паунда Черчиллю, посланное уже после катастрофы. В нем адмирал заявляет, что линкоры были отправлены по его совету. «Верность начальнику вряд ли может пройти дальше этого», — отмечает историк Ричард Хоу.

Ремонт должен был проходить на американских верфях, и корабль должен был получить 14 современных 102-мм зенитных орудий Mk.16 вместо неуклюжих трехорудийных установок, а также 3 радара типа 282 и 3 — типа 285. Оскар Паркс отмечает:

*«Нет свидетельств того, что радары были установлены, а это крайне важно, потому что радары 282 и 285 значительно увеличивали эффективность зенитного огня».*



Выбор в качестве командующего адмирала Филлипса подвергался общей критике на том основании, что он переоценивал защитные возможности линкоров и значительно недооценивал возможности бомбардировщиков. Автор ни в коей мере не разделяет это мнение. Филлипс был одним из немногих морских офицеров, которые перед войной специально изучали вопрос эффективности действий авиации, и разработал серию специальных маневров уклонения. Ему просто не повезло. Один из кораблей не имел современного зенитного вооружения, а второй просто не успел ничего сделать. Следует также помнить, что в состав Соединения Z планировалось включить современный авианосец «Индомитебл», который мог резко изменить ход боя. В действительности он сел на мель в Вест-Индии и не успел присоединиться к эскадре Филлипса. Адмирала также обвиняли в чрезмерной агрессивности и неосмотрительности, однако нигде и никогда промедления и нерешительность не выигрывали войну, даже если они помогали спасти корабли.

Отправка двух британских линкоров рассматривалась как «сдерживающий фактор», поэтому ее следовало обставить как можно торжественней, и направить более крупные силы. Но сделано все было торопливо и непродуманно, и бестактно, по крайней мере в отношении экипажа «Рипалса». Официальное коммюнике объявило: «ЕВК „Принс оф Уэлс“ и другие тяжелые корабли...» В выступлении по радио премьер-министр повторил то же самое. Но был только один «другой тяжелый корабль», а именно «Рипалс». Это привело к такому ухудшению отношений между командами, что командирам пришлось специально собирать матросов и разъяснять, что такова официальная политика правительства, и это не попытка специально унижить экипаж линейного крейсера. Но матросы остались при своем мнении и со злой иронией называли свой корабль ЕВК «Безымянный». Это было особенно обидно еще и потому, что «Рипалс» гораздо больше участвовал в боях, чем его более современный и мощный товарищ. Впрочем, это было далеко не самым серьезным. Японцы прекрасно знали, что в пролив Джохор вошли всего 2 линкора. «Поэтому попытка обмана оказалась обоюдоострой, и когда японцы выяснили, что силы британской эскадры значительно преувеличены, они пришли к совершенно определенным выводам. В таких случаях блеф оборачивается против того, кто блефует. Зато британскую общественность обмануть удалось полностью», — писал капитан 1 ранга Гренфелл.

График обсуждался в августе, и для линкоров типа R был следующим: «Ривендж» — середина сентября, «Ройял Соверен» — середина ноября, «Рэмиллис» — середина декабря, «Резолюшн» — начало января.

«Принс оф Уэлс» получил несколько дополнительных бофорсов в Коломбо, и их следовало установить на места. Состояние эсминцев, пришедших со Средиземного моря, лучше всего характеризует следующий отрывок: «Состояние „Юпитера“ и „Энкаунтера“ было далеко не лучшим. У одного из них имелись постоянные проблемы с топливными цистернами, в результате которых, приняв полный запас топлива, эсминец получал крен около 10 градусов, который исчезал по мере расходования нефти. У второго было покорежено днище после того, как он несколько раз касался грунта». Кроме них, имелись еще 2 совершенно древних эсминца, которых в свое время отправили на Дальний Восток ради их же безопасности. Это были — австралийский «Вампир» и «Тенедос» — чуть ли не самый старый и самый маленький эсминец Королевского Флота.

В Пирл-Харборе во время атаки находились следующие линкоры:

«Юта» (корабль-мишень) 1910; 19800 тонн, не вооружен, 21 узел.

«Невада», «Оклахома» 1915; 29000 тонн, 10-356-мм, 12-127-мм орудий, 20 узлов.

«Аризона», «Пенсильвания» 1916; 33100 тонн, 12-356-мм, 12-127-мм, 12-127-мм зен. орудий, 21 узел.

«Калифорния», «Теннесси» 1921; 32600 тонн, 12-356-мм, 12-127-мм, 12-127-мм зен. орудий, 21 узел.

«Мэриленд», «Вест Вирджиния» 1922; 31500 тонн, 8-406-мм, 12-127-мм, 12-127-мм зен. орудий, 21 узел.

После атаки «Юта» и «Аризона» были списаны, как и «Оклахома». Хотя этот линкор подняли, ремонтировать его не стали.

В атаке принимали участие следующие японские авиационные соединения:

11-й Воздушный флот — контр-адмирал Садаичи Мацунага.

21-я и 22-я воздушные флотилии — базировались в Тудамоте и Соктранге.

Авиакорпус Михоро — 48 двухмоторных бомбардировщиков G3M2 («Нелл»).

Авиакорпус Гензан — 48 двухмоторных бомбардировщиков G3M2 («Нелл»).

Авиакорпус Каноя — 72 двухмоторных бомбардировщика G4M2 («Бетти»).

«Рипалс» стал мишенью для 36 торпед, из которых в цель попали 5. Из 16 сброшенных тяжелых бомб попала только одна.

На «Принс оф Уэлс» были нацелены 15 торпед, из которых попали тоже 5. Из 32 тяжелых бомб в линкор попала одна.

Японцы потеряли всего 3 бомбардировщика. Еще несколько самолетов были повреждены, но сумели долететь до своих баз.

Гибель этих двух линкоров хотя и была тяжелым ударом, но не решающим, о чем пишет адмирал Хезлет.

*«По мнению многих людей, последующее падение Сингапура стало прямым результатом этой катастрофы, но крайне сомнительно, чтобы она повлияла на что-нибудь, кроме морального духа. Это событие стало страшным шоком для тех, кто все еще верил, что морская мощь основывается на линкорах, однако не это было причиной потери Малайи. То, что заподозрили уже много лет назад, наконец стало явным. Даже современный линкор, оснащенный самыми совершенными системами ПВО, может быть потоплен в море самолетом. Японцы в этом практически не сомневались. 22-я воздушная флотилия прикрыла высадку в Малайе лучше, чем линкоры адмирала Кондо. Даже самым закоснелым консерваторам среди моряков стало ясно, что теперь линкору может противостоять не только линкор, а сам линейный флот больше не является верховным арбитром в морской войне».*

С этим заключением не были согласны другие историки, которые пытались копнуть чуть глубже. Например, капитан 1 ранга Гренфелл еще раньше предвидел подобный выпад и подготовил ответ.

*«Сторонники авиации могут поднять пропагандистскую трескотню, утверждая, что уничтожение корабля воздушной атакой окончательно доказывает превосходство базовой авиации над самым крупным из кораблей. Разумеется, это не доказывает решительно ничего. Линейный корабль без зенитных орудий может быть потоплен атакой с воздуха, но это ничего не значит. Когда линейные корабли имеют адекватное зенитное вооружение, они сохраняют свое оперативное значение».*

А теперь мы приведем мнения историков двух воевавших стран. Окумия и Хорикоши писали:

*«Бой у берегов Малайи показал, причем наиболее убедительным способом, что надводный флот без истребительного прикрытия совершенно беспомощен перед вражеской воздушной атакой. Линкор больше не правит*

морями. Он сброшен со своей господствующей позиции и может быть уничтожен ударом с воздуха, как любой другой корабль».

Брайан Скофилд:

«Если те, кто громогласно кричал о том, что корабль не переживет бомбовой атаки, вместо этого отметили его уязвимость для подводного удара, они подтвердили бы свою теорию, вместо того чтобы замалчивать очевидные факты, вроде гибели „Принс оф Уэлса“ и „Рипалса“ и уничтожения итальянского флота в Таранто».

Было ли правильным решение послать линкоры в Сингапур, мы не будем здесь обсуждать. Но решение адмирала Филлипса принять бой, несмотря на неблагоприятную обстановку, столь жестоко критиковать не следует. Наверное, самое справедливое мнение высказал Стефен Роскилл:

«Если говорить о ведении операций после того, как адмирал Филлипс принял командование, а японцы начали наступление, то следует прямо сказать, что попытку уничтожить вражеские десантные силы подвергать критике не следует. Адмирал просто не может игнорировать такую угрозу своей базе, от которой зависит все положение на театре военных действий».

Французский историк д'Альба отмечает, что поведение адмирала делает честь традициям Королевского Флота. Аналогичный вывод делает швейцарский историк Бауэр:

«От злосчастного адмирала Тома Филлипса следовало ожидать как раз активных действий, ведь это был британский моряк, воспитанный в наступательных традициях и назначенный командующим именно благодаря своему боевому духу».

Совершенно иную точку зрения высказал боевой адмирал:

«Сомервилл был потрясен и огорчен, но не слишком удивлен новостями. Частным образом он высказывал неудовольствие назначением на пост командующего Восточным флотом сэра Тома Филлипса, которому, по его мнению, не хватало боевого опыта. Он знал Филлипса как сторонника „наступления любой ценой“, полностью игнорирующего влияние авиации на современные морские операции. Вскоре самому Сомервиллу представилась



*возможность продемонстрировать  
альтернативных мер».*

*эффективность*

Когда «Принс оф Уэлс» затонул у побережья Малайи, получив попадания 6 японских торпед, этот факт был отражен в разведывательных сводках, но каким-то образом стал известен и рядовым матросам. Так как корабль был спроектирован, чтобы выдержать попадание более чем 10 торпед, немедленно разгорелся скандал между контролером Адмиралтейства и начальником кораблестроительного отдела. Командованию пришлось ломать голову, как не допустить подрыва духа экипажей однотипных кораблей.

5 эсминцев, 4 эскортных миноносца. — *Прим. пер.*

Большинство источников говорит только о близких разрывах. — *Прим. пер.*

Только 27 июня «Куин Элизабет» покинул док и прошел через Суэцкий канал в Порт-Судан. В июле линкор отправился в Соединенные Штаты для капитального ремонта. «Вэлиант» был отремонтирован на месте. Он был передан Восточному флоту и прибыл в распоряжение нового командующего в августе. В результате на Средиземном море остался только один британский линкор — «Малайя», который только что вернулась в Гибралтар. Его обязанностями было:

- сопровождать важные войсковые конвои;
- прикрывать в случае необходимости атлантические конвои до 26° W;
- поддерживать операции Соединения Н в Западном Средиземноморье, когда это потребуется.

Гитлер сказал Редеру: «На основании прошлого опыта я не верю, что англичане способны принимать молниеносные решения и выполнять их, хотя именно это потребуется от них, чтобы нейтрализовать наш смелый замысел».

Для ясности следует привести оценку KBBC, сделанную 2 февраля:

*«Наши бомбардировщики показали, что мы не можем рассчитывать на них, если требуется повредить вражеские корабли».*

Этот тон резко отличался от высказываний верхушки командования. В июне попытка «Либереиторов» атаковать итальянский флот закончилась форменным балаганом, однако лорд Теддер писал:

*«Достигнуто несколько попаданий, и нет сомнений, что бомбовая и торпедная атаки были выполнены хорошо».*

*«Итальянский флот повернул на север сразу после наших атак».*

Далее он заявил, что из этих атак можно было извлечь полезные уроки.

*«Если дать правильным самолетам правильные бомбы, мы сможем восстановить положение на Средиземном море, загнать вражеские линкоры в порты и освободить наши морские коммуникации».*

Та же самая проблема возникла и на «Шарнхорсте». Он был отремонтирован только к октябрю 1942 года, но так и не получил 381-мм башен.



Если бы «Тирпиц» прибыл в Сен-Назер и вошел в док, он оказался бы заперт там на целый год. Адмирал Дарлан предупредил об этом адмирала Шульце во время торжественного обеда в Париже.

Беспокойство премьер-министра было вполне обоснованным. За год до этого он утверждал, что «Нельсон» и «Родней» смогут присоединиться на Тихом океане к американским 406-мм линкорам, чтобы образовать мощное однородное соединение, способное в случае необходимости сразиться с японским линейным флотом и разгромить его. Теперь все британские позиции в Индийском океане оказались под угрозой, хотя Черчилль уверенно утверждал, что японский флот не осмелится бросить в этот район крупные силы. Но это мнение было слишком оптимистичным. «Энсон» не мог войти в строй ранее августа.

После важных операций в составе Соединения Н «Малайя» в июле и августе 1942 года сопровождала войсковые конвои WS из Фритауна к мысу Доброй Надежды. Адмирал Сомервилл ранее критиковал этот линкор, который был вынужден использовать в качестве флагманского корабля. Его не удовлетворяли ни боевые качества «Малайи», ни бытовые условия.

«Этот корабль мне совершенно не нравится. Он никогда не служил флагманским кораблем и не имеет ни необходимых условий, ни оборудования. Мой мостик совершенно не защищен от ветра и постоянно заливается волнами. А про свою походную каюту я вообще промолчу», — писал адмирал.

В очередной раз напоминаю, что в английском языке ship — женского рода. В результате в оригинале читаешь: — «Тирпиц» отправится на морское дно к своей сестре! — *Прим. пер.*

Единственную довольно вялую атаку против кораблей Флота Метрополии провели 9 марта в 3.45 три бомбардировщика Ju-88, когда английские корабли находились в районе Вест-фьорда.

Перед войной планировалась постройка 2 авианосцев, но до начала военных действий на воду был спущен только «Граф Цеппелин». Для него даже была сформирована экспериментальная авиагруппа. Авианосец должен был иметь 8 истребителей и 22 пикировщика. Последними были переоборудованные Ju-87, которые оснастили тормозными крюками. Они воевали во время польской кампании и даже потопили несколько кораблей. Создание специальных, а не переоборудованных самолетов, по словам Геринга, задержало бы вступление авианосца в строй до 1946 года.

Первые экспериментальные эскадрильи начали действовать из Гросетто на западном побережье Италии, так как Люфтваффе в то время перенимали опыт итальянцев. Первая подготовленная эскадрилья была переброшена в Норвегию в мае и сразу добилась успехов в борьбе с идущими в Россию конвоями.

Несмотря на это, премьер-министр в апреле отправил Рузвельту просьбу прислать однотипный линкор «Норт Каролина». В этом случае появлялась возможность отправить на восток «Дьюк оф Йорк» и «Ринаун».



Эти повреждения и гибель «Принс оф Уэлса» смотрятся странно, если вспомнить довоенные заявления о том, что подводной защите было уделено особое внимание за счет огневой мощи. Лорд Четфилд вспоминает, что он «провел много часов, изучая проекты наших новых кораблей. Я привлекал к обсуждению всех шестерых Морских Лордов». Он подчеркивает, что подводная защита линкоров типа «Кинг Георг V» была улучшена. Первоначально предполагалось, что эти корабли будут иметь 12 тяжелых орудий, но 2 орудия были сняты, чтобы за счет сэкономленного веса усилить защиту. У Черчилля, как всегда, родилась потрясающая идея, как извлечь пользу из сложившегося скверного положения — повреждения «Кинга Георга V» и задержки с достройкой «Энсона». Он предложил отправить в двухнедельный отпуск весь экипаж поврежденного флагмана. «Пока они будут отсутствовать, экипаж, набранный для „Энсона“, займет место на „Кинге Георге V“». А экипаж флагмана после возвращения, «сплаванный, опытный, хорошо обученный», займет место на «Энсоне», который ничем не отличается от своего собрата. По оценке Черчилля, это позволяло сэкономить от 4 до 6 недель на подготовке экипажа «Энсона». Паунду пришлось терпеливо объяснять, что все это — чистое ребячество. Зато в это же время король Георг VI неожиданно посетил Скапа и побывал на борту «Кинга Георга V» и «Вашингтона».

Пострадали только 3 эсминца сопровождения, которые налетели на подводную скалу в проливе Гисёй и повредили себе валы и винты. В результате они были вынуждены отказаться от продолжения операции.

Эта посадка на мель на 4 месяца покончила с попытками использовать «Лютцов» для атаки русских конвоев. 9 августа он отправился в Киль, куда и прибыл без всяких происшествий 21 августа. Ремонт корпуса был завершён только 5 ноября 1942 года.

Командующий 5-м Воздушным флотом Штумпф был единственным человеком, который думал иначе. Он заявил, что честь уничтожения PQ-17 принадлежит исключительно авиации. 12 июля он написал Герингу:

*«Я счастлив сообщить об уничтожении конвоя PQ-17. Сообщаю о потоплении 5-м Воздушным флотом 1 крейсера, 1 эсминца, 2 малых эскортных кораблей, а также 22 транспортов общим водоизмещением 142216 тонн».*

В действительности конвой потерял всего 23 судна, и по крайней мере 10 из них были потоплены подводными лодками. Не был потерян ни один военный корабль. Однако после войны Хезлет также воздал должное усилиям Люфтваффе:

*«Именно усиление Люфтваффе на северном театре, а не прибытие германских тяжелых кораблей привело к катастрофе с конвоем PQ-17. Оно же спустя 3 месяца стало причиной приостановки русских конвоев».*

Однако более тщательное изучение этого эпизода доказывает прямо противоположное. Воздушные атаки послужили причиной некоторых потерь предыдущих конвоев, но не сумели остановить ни одного из них. Более того, они даже не сумели заставить конвой рассыпаться, и эти потери не были слишком высокими. Следующий конвой — PQ-18 — подвергся гораздо более мощным атакам, однако он прошел при относительно легких потерях, хотя при этом жестоко пострадала группа элитных экипажей торпедоносцев Люфтваффе.

Детальный анализ всех источников приводит к выводу, что именно угроза со стороны немецких линкоров считалась самой главной. Лишь их появление могло заставить конвой рассыпаться, после чего авиации оставалось только разделаться с транспортом поодиночке.

В этой операции не участвовали линкоры, поэтому в нашей книге она не рассмотрена. После захвата Явы японцы направили для уничтожения спасающихся кораблей союзников Южное Ударное Соединение адмирала Кондо, которое состояло из линкоров «Хиэй» и «Кирисима», 2 тяжелых крейсеров и флотилии эсминцев. 1 марта южнее острова Рождества они потопили американский эсминец «Эдсолл» и уничтожили 5 транспортов. 3 марта в том же районе была потоплена американская канонерка «Эшвилл». 7 марта «Хиэй» и «Кирисима» вместе с 4 эсминцами обстреляли остров Рождества и потопили еще 1 транспорт.

В ней говорилось:

*«Держите головы выше, и пусть ваши сердца наполнятся гордостью. Я оставляю защиту Сингапура в ваших крепких руках. Я улетаю в Коломбо, чтобы собрать новый флот!»*

Не приходится сомневаться, что адмирал хотел приободрить защитников крепости, но реакция была прямо противоположной: «Убирай трап, я на борту!»

Например, 27 марта он написал Комитету начальников штабов, что база флота на Цейлоне имеет исключительное значение для обороны, так как, находясь там, флот может действовать в Бенгальском заливе, то есть наступательно.

*«Можно надеяться, что „Уорспайт“ и 2 бронированных авианосца сыграют важную роль в Бенгальском заливе. Будет большой ошибкой отправить один из быстроходных авианосцев в Порт Т (Адду), чтобы охранять совершенно бесполезные линкоры типа R. Если они не приносят пользы и являются только обузой, почему бы не отправить их подальше, скажем в Аден, а авианосцам дать лишний шанс?»*

В действительности линкоры типа R и «Индомитебл» были отправлены на атолл Адду, так как им требовалось срочно завершить программу подготовки экипажей, что можно было сделать только в безопасных водах, а не около Цейлона.

Все линкоры типа R большую часть времени действовали самостоятельно, сопровождая конвои. Однако Сомервилл написал обо всех своих кораблях:

*«Все беспокоятся, удастся ли наладить совместные действия флота. Большая часть кораблей во время войны почти ни разу не плавала вместе с другими».*



Так как «Кинг Георг V» был поврежден, а «Вашингтон» отозван на Тихий океан, «Дьюк оф Йорк» должен был оставаться дома. Как мы увидим, «Илластриес» и «Вэлиант» все-таки отправились к Сомервиллу, но слишком поздно, чтобы повлиять на ход событий. Точно так же до июля была задержана отправка на восток «Нельсона» и «Роднея». Кризис уже успел разрешиться, а они сумели дойти только до Фритауна, когда снова потребовались на Средиземном море.

Официальный историк отмечает, что действия Сомервилла были «преждевременными». Сам Сомервилл в то время был полон уверенности. Он писал:

*«Я опасаюсь, что они удерут, и это будет очень плохо, потому что сейчас я мог бы крепко им врезать».*

Как отмечает биограф адмирала:

*«Если бы сегодня он оглянулся назад, то пришел бы в ужас от этого заявления, потому что стала известна истинная сила японской эскадры».*

Черчилль позднее заявил, что Сомервилл продолжает пользоваться полным доверием правительства.

Многочисленные сообщения о кораблях противника и судьба двух крейсеров должны были разъяснить сэру Джеймсу, что его эскадра находится в опасности, потому что разделена на части. Поэтому он решил присоединить к себе Соединение В (линкоры типа R) и повернул назад. В действительности его предыдущее решение броситься вперед с одним линкором и 2 авианосцами было очень смелым и очень глупым. Это особенно странно еще и потому, что Сомервилл критиковал авантюризм Тома Филлипса.

Официальный историк вынужден признать, что если бы поиски японцев, затеянные Сомервиллом, оказались успешными, это привело бы к новой трагедии, по масштабам превосходящей эпизод у берегов Малайи.

*«Мы должны только радоваться, что так и не сумели найти Нагумо».*

Это дошло даже до чрезмерно агрессивного премьера, который позднее написал:

*«Мы едва избежали катастрофического сражения».*

Черчилль написал Рузвельту:

*«4 линкора типа R достаточно хороши, чтобы вместе с другими кораблями встретить 3 „Конго“, причем все шансы будут на нашей стороне. (В действительности их было 4. Однако союзники верили, что „Харуна“ потоплен у побережья Филиппин американскими бомбардировщиками В-17.) Но, разумеется, они не могут состязаться с модернизированными японскими кораблями».*

Он выразил точку зрения свою и Адмиралтейства:

*«Линкоры типа R нужно уводить от опасности при первом удобном случае. Когда я сказал об этом Первому Морскому Лорду, того даже не пришлось убеждать. Были отданы соответствующие приказы, и Адмиралтейство утвердило отвод флота Сомервилла на 2000 миль к западу в Восточную Африку».*

10 марта Черчилль запрашивает Первого Лорда Адмиралтейства и Первого Морского Лорда:

*«Действительно ли в данный момент японцы имеют 2 линкора и одновременно строят 2 больших авианосца?»*

Когда его заверили, что это так, 17 марта он отправляет новое письмо.

*«Если предположить, что все корабли будут строиться согласно графику, „Куро“, заложенный в 1937 году, вероятно, закончен в 1941. В состав флота он должен войти лишь сейчас, год спустя. Для достройки „Сасебо“ потребуется 5 лет, но только 4 года — для „Майдзуру“. Как они выглядят по сравнению с линкорами типа „Кинг Георг V“ и современными американскими линкорами?»*

Читателя могут поставить в тупик странные названия японских линкоров, но в то время о них не знали ничего, кроме того, что они вооружены 406-мм орудиями (в действительности — 460-мм). Адмиралтейство выделило им названия по месту постройки. Судя по всему, «Куро» — это «Ямато», построенный в Куре. Он вошел в состав флота в начале 1942 года. «Майдзуру» — это однотипный линкор «Мусаси», строящийся на верфи «Мицубиси» в Нагасаки, а «Сасебо» — это третий гигант «Синано», который строился в Йокосуке, но по ходу дела был превращен в авианосец.

Лаваль только что пришел к власти во Франции и пытался установить более тесные связи со странами Оси. Японский пилот вспоминает, что после приземления на базе в Индо-Китае вокруг него собрались французские летчики и принялись поздравлять с успехом в Пирл-Харборе.

То есть автор говорит о планах японской оккупации Мадагаскара как о совершенно реальном факте. Смелое допущение. — *Прим. пер.*

В апреле Черчилль сообщил Паунду, что не может понять, почему этот корабль не войдет в строй ранее июня, так как адмирал Каннингхэм нашел экипаж в превосходном состоянии.



Они успели добраться только до Фритауна, когда были отозваны обратно в Скапа Флоу. Адмирал Сифрет прилетел домой и поднял флаг на «Нельсоне». Он начал разработку детального плана операции, поддерживая постоянную телефонную связь с Лондоном.

Было предложено в декабре вернуть «Вэлиант» в Англию, так как выяснилось, что большинство членов экипажа не имело увольнений уже 2 года. Однако премьер уперся: «Я не понимаю, почему флоту следует предоставлять особые привилегии».

Когда позднее домой вернулся «Уорспайт», его экипаж увидел Англию после перерыва в 37 месяцев!

«Жан Бар» так и не вошел в строй до конца войны. Только в ноябре 1945 года он вернулся в Шербур и был поставлен в док для ремонта. В 1946 году он был переведен в Брест для достройки. Приемные испытания проходили в июле 1949 года, и линкор развил скорость 32 узла. «Жан Бар» стал последним линкором в мире. В 1961 году он был списан и стоял в Тулоне в качестве плавучей казармы.

Большинство французов было убеждено, что правительство Виши обладает свободой действий. Горячее других этот миф поддерживал Лаваль. Но к 11.30 уже было решено разрешить странам Оси перебросить в Тунис свои бомбардировщики. Однако вечером 9 ноября Гитлер вызвал Лаваля к себе в Берхтесгаден.

Тот прибыл туда 10 ноября, и тогда Гитлер ясно показал, что лидер Виши является простой марионеткой. Чиано, который все это видел, писал:

*«Бедняга даже не мог представить, в какое положение его поставят немцы. Лавалю не сказали ни слова о готовящемся захвате Франции. Он курил и разговаривал с кем-то в соседней комнате, когда был отдан соответствующий приказ».*

В ответ на обращение Дарлана, который командовал французским флотом, к эскадре в Тулоне с призывом присоединиться к союзникам в Северной Африке, адмирал де Лаборд ответил одним словом: «Дерьмо!» (Но если генерал Камбронн при Ватерлоо вошел в историю с этим ответом, то глупец и трус Лаборд в историю вляпался. Не стоит бездумно повторять крылатые словечки. — Прим. пер.)

Никто не оспаривает мужество французских моряков, которые при этом погибли, но это была бессмысленная жертва. Если бы они сражались против Оси с тем же упорством, которое проявили в боях против союзников, война могла бы кончиться на несколько месяцев раньше.

Французские историки упрямо продолжают твердить, что немцы ни за что не захватили бы их флот в 1940 году, потому что они не могли эксплуатировать французские корабли. В этом случае самоубийство флота в Тулоне выглядит вдвойне бессмысленным.

Сопrotивления на Гуадалканале не было. Строители просто разбежались по джунглям. Недолгие, но жестокие бои шли только на Тулаги. — *Прим. пер.*

Стефен Роскилл пишет:

*«Интересно напомнить, что „Хиэй“ и 3 однотипных корабля (заложенные в 1911-12 годах на японских верфях) были построены на проекте сэра Джорджа Тэрстона, одного из лучших британских корабельных инженеров того времени. То, что корабль выдержал огромное количество попаданий, причем 30 лет спустя, не затонув и не взорвавшись, говорит о том, каким хорошим был проект».*



Редер ушел в отставку 30 января 1943 года, прослужив на посту главнокомандующего флотом с октября 1928 года. Ему был дан почетный пост генерального инспектора ВМФ, но это была просто синекура. Единственной целью такого решения было ослабить воздействие его отставки на дух немцев.

Адмирал Каннингхэм 1 декабря написал:

*«Теперь у них нет оправдания собственной бездеятельности, можно разве что учесть, что слишком много французов теперь окончательно пали духом. Несомненно, что они еще воспрянут, но в данный момент желание сражаться за свою страну у них полностью пропало».*

Перед тем как перейти в Неаполь, 3 новых линкора попали под американскую воздушную атаку в Специи 5 июня, но получили только легкие повреждения. 3 старых линкора «Чезаре», «Дория» и «Дуилио» бездействовали из-за нехватки топлива, первый в Поле, остальные два — в Таранто. Однако в июле итальянцы постарались вернуть их в строй. К началу операции «Хаски» «Кайо Дуилио» и «Андреа Дория» снова были боеспособными, но на «Джулио Чезаре» работы еще не завершились.

Интересно вспомнить о судьбе старого «Центуриона», с которым мы сталкивались во время неудачной операции «Вигерес». После повреждений, полученных им во время попытки провести конвой, идею превратить его из копии «Энсона» в копию «Малайи» и отправить в Индийский океан пришлось оставить. Больше он не использовался в качестве фальшивого линкора. К несчастью, самолет-разведчик Оси, пролетая над Александрией, заметил одну из его «356-мм башен», плавающую в воде рядом с кораблем. После этого все вопросы отпали сами собой. Поэтому «Центурион» был отправлен через Суэцкий канал и использовался в роли плавучей батареи ПВО в Порт-Саиде, так как имел 13 эрликонов. Он стоял здесь до марта 1944 года, после чего вернулся в Англию. Ему еще предстояло сыграть довольно важную роль в ходе операции «Оверлорд».

К этому времени англичане располагали достаточным количеством зенитных автоматов, что позволило значительно усилить вооружение старых линкоров. «Нельсоны» теперь имели 32 дополнительных пом-пома, 16-40-мм бофорсов и более 60-20-мм эрликонов. Зенитное вооружение линкоров типа «Куин Элизабет» уступало этому совсем незначительно. Теперь линкоры превратились в грозного противника для пикировщиков и торпедоносцев.

Этим подразделением Люфтваффе была Kampfgeschwader 100, специальная часть, в которой в годы войны были испытаны многие образцы нового вооружения. В то время эскадрой командовал майор Йопе. Она была оснащена двухмоторными бомбардировщиками Do-217K-2 — специальная версия самолета с увеличенным размахом крыльев, что позволяло действовать на высотах более 20000 футов и нести под крыльями 2 управляемые бомбы. В этой атаке участвовали 11 бомбардировщиков KG 100. Самолет, добившийся попадания в «Рому», пилотировал обер-лейтенант Шметц.

Управляемую бомбу FX-1400 иногда называют Fritz X. Этот снаряд весит 3000 фунтов и не имеет порохового ускорителя. Его сбрасывают с высоты от 12 до 19 тысяч футов, что позволяет бомбе набрать скорость около 800 фут/сек. Эскадра базировалась на аэродромах южной Франции.

27 сентября адмирал Каннингхэм подписал соглашение с итальянцами, по которому несколько кораблей должны были присоединиться к союзникам в борьбе против Германии. Однако союзникам предстояло решить нелегкую задачу содержания основных сил итальянского флота. Русские претендовали на свою долю трофеев, однако согласились дождаться окончания войны.

Адмирал Каннингхэм не был удовлетворен этим соглашением, потому что в нем не было предусмотрено уничтожение кораблей итальянского флота.



Миджеты и лодки-буксировщики:

X-6 (лейтенант Александер) — «Трукьюлент»

X-9 (лейтенант Джепп) — «Сиртис»

X-8 (лейтенант Оукли) — «Синимф»

X-7 (лейтенант Дафф) — «Стабборн»

X-5 (лейтенант Хезлет) — «Трэшер»

X-10 (лейтенант Макинтош) — «Скептр»

Командиры боевых экипажей:

X-5 — лейтенант Генти-Крир

X-6 — лейтенант Камерон

X-7 — лейтенант Плейс

X-10 — лейтенант Хадспет

А может, потому, что командные структуры КВВС в очередной раз доказали свою несостоятельность и откровенную глупость? — *Прим. пер.*

В качестве примера можно привести Нарвик, Новогодний бой и даже более эффектный бой в Бискайском заливе в декабре 1943 года между 2 британскими легкими крейсерами и 11 германскими эсминцами. «Глазго» и «Энтерпрайз» потопили 3 эсминца и блока-допрорывателя, вынудили остальные эсминцы бежать, а сами при этом не потеряли ни одного человека.

«Дьюк оф Йорк» к этому времени дал 52 залпа, из которых 31 накрыл цель, а 16 легли менее чем в 200 ярдах от «Шарнхорста». Стефен Роскилл пишет:

*«Это была прекрасная стрельба, даже если учесть качество радаров и приборов наблюдения. Однако на такой малой дистанции 356-мм снаряды летели по настильной траектории и не могли пробить броневые палубы, чтобы причинить решающие повреждения вражескому кораблю».*

Тем не менее, многочисленные попадания сделали свое дело.

Тактика «Шарнхорста» была интересной. Он поворачивал на юг, давал бортовой залп и поворачивал на восток до следующего залпа, чтобы затруднить наводку артиллеристам «Дьюк оф Йорка». Впрочем, он тоже стрелял довольно неплохо. Оскар Паркс пишет:

*«Этот бой примечателен надежной радиосвязью и выдающейся работой операторов радара, что и предрешило исход сражения, несмотря на ужасную погоду».*

Британские радары действовали превосходно. Они даже засекали снаряды «Шарнхорста», вылетающие из орудий.

*«Видимое приближение вражеских снарядов вызывало повышенный интерес операторов. Я узнавал о новом залпе противника по радостному воплю: „Еще один!“, — писал в своем рапорте старший артиллерист „Дьюк оф Йорка“».*

Этими самолетами были «Корсары», «Хеллкэты» и «Уайлдкэты» — стандартные истребители американского флота и морской пехоты. Они были быстрее и прочнее, чем английские истребители, имели более мощное вооружение. Американцы поставляли их по Ленд-лизу. Получив их, британский флот смог приближаться к вражескому побережью, не опасаясь воздушных атак. «Барракуда» была британским самолетом, который был создан для выполнения нескольких задач, но в результате не мог справиться ни с одной из них. После этой операции от них постарались побыстрее избавиться и заменить американскими же торпедоносцами «Авенджер». Англичане попытались использовать их в роли пикирующих бомбардировщиков, хотя можно было получить американские пикировщики «Доунтлесс» и «Хеллдайвер».

Хотя все надстройки превратились в груды металла, немцы быстро поняли, что эти повреждения не слишком опасны. Даже 875 тонн воды, принятые в були, можно было довольно быстро откачать. Пилоты ВСФ не знали в то время, что они сумели нанести гораздо более серьезный удар, чем предполагалось. Операция «Тунгстен» фактически стала завершением активной службы «Тирпица», что позднее подтвердил адмирал Дениц.

Представление о силе возрожденного американского флота дает простое перечисление задач американских линкоров в это время. Пока 3 корабля обстреливали Нормандию, огромный десантный флот проводил на Тихом океане высадку на Сайпане. В группу огневой поддержки входили линкоры «Калифорния», «Колорадо», «Мэриленд», «Нью Мексико», «Пенсильвания», «Теннесси». Прикрывало высадку и участвовало в битве в Филиппинском море Оперативное Соединение 58 адмирала Спрюэнса, которое состояло из 15 авианосцев, 20 крейсеров и 67 эсминцев. Его основу составляли 7 современных линкоров: «Норт Каролина», «Саут Дакота», «Индиана», «Алабама», «Айова», «Нью Джерси» и «Вашингтон». В этой самой крупной в истории авианосной битве адмирал Спрюэнс проявил такую же осторожность, как и Ямамото при Мидуэе. Он не позволил Митчеру бросить вперед быстроходные линкоры, чтобы добить противника после того, как авианосные самолеты изрядно потрепали японский флот. В результате большинство кораблей Одзавы сумели спастись, и американцам еще пришлось сражаться с ними у Лейте и в других местах.

Так как несколько старых британских линкоров стояли в отечественных портах, не было никакой необходимости обращаться к американцам с просьбами о помощи. Премьер-министр отметил это и, наконец, переменял свое мнение о «плавучих гробах». Даже до Черчилля дошло, что они на 4 года моложе и гораздо более сильны, чем присланный «Арканзас». Поэтому он обсудил этот вопрос с Первым Лордом Адмиралтейства и Первым Морским Лордом 22 июня.

«Лучше положиться на 381-мм орудия, чем на 406-мм, так как у нас имеются огромные запасы боеприпасов и запасных стволов», — заявил он. Он также напомнил, что «Ривендж» и «Резолюшн» используются только в качестве учебных кораблей для кочегаров. «Эти корабли можно использовать с гораздо большей пользой. Грубой ошибкой является использование важных боевых кораблей в качестве школ кочегаров в разгар великой битвы. Ведь в это время крайне нужны их орудия», —



писал он. Перед глазами Черчилля стояла операция по захвату Шербура. Он потребовал, чтобы «Уорспайт» продолжал использоваться, «пока он сам может плавать, а его орудия — стрелять». Черчилль надеялся, что потом его заменит «Малайя», что в конце концов и произошло. Однако он не нашел понимания у командования флота в отношении других ветеранов, и американские корабли остались поддерживать высадку в южной Франции, хотя они были нужны на Тихом океане.

«Нельсон» и «Рэмиллис» вместе с мониторами «Робертс» и «Эребус» выпустили 218 снарядов калибра 406 и 381 мм по батарее Хулгейт. «Родней», «Уорспайт», «Рэмиллис» и «Робертс» сделали 284 выстрела по Бенервиллю. В 1945 году специальная комиссия проанализировала результаты обстрела с моря и воздушных бомбардировок во время боев в Нормандии и пришла к совершенно определенным выводам. «Единственным оружием, которое способно пробить толстые бетонные стены орудийных казематов, является бронебойный снаряд главного калибра линкоров. Ни одна из использованных бомб этого не может, впрочем, этого от них и не ожидали».

Вполне уместно рассказать о дальнейшей судьбе 5 капитулировавших итальянских линкоров. Некоторое время они стояли в Горьком Озере в районе Суэцкого канала, ожидая окончательного приговора. Черчилль не сомневался, что линкоры типа «Литторио» являются прекрасными кораблями и могут сыграть важную роль в войне против Японии. Он предложил переоборудовать их на американских верфях, чтобы довести до современного уровня, а потом отправить на Тихий океан.

Но эта великолепная идея была отвергнута, и прекрасные корабли «Италия» и «Витторио Венето» простояли без дела до конца войны, пока Великие Державы гадали, что же с ними все-таки делать. «Витторио Венето» был вычеркнут из списков флота 1 февраля 1948 года, «Италия» — 1 июня 1948 года, и оба были отправлены в Специю. К этому времени холодная война бушевала в полную силу, и русские делали все возможное, чтобы ослабить оборону Западной Европы. Великобритания и Соединенные Штаты до сих пор не могли ни на что решиться и охотно согласились с требованием Сталина сделать эти корабли небоеспособными. Стволы 381-мм орудий в 1948 году были срезаны, редукторы турбин были разбиты с помощью кувалд, началась разборка корпусов, хотя для публики объявили, что линкоры проданы с аукциона для покрытия долгов морского министерства. К 1951 году разборка уже почти завершилась, но ободренные корпуса простояли в Специи еще несколько лет. Мучительная процедура завершилась в 1960 году.

Старый линкор «Джулио Чезаре» был передан Советскому Союзу. Всем трем ветеранам было позволено вернуться в Аугусту еще до окончания войны. Они использовались итальянцами в качестве учебных кораблей. «Дория» и «Дуилио» вошли в состав итальянского флота, примкнувшего к союзникам, но активного участия в военных действиях не принимали. Оба еще довольно долго прослужили в составе итальянского флота. «Дуилио» был списан 15 сентября 1956 года и в следующем году разобран в Специи. «Дория» был

списан 1 ноября 1956 года, в 1961 году отбуксирован из Таранто в Специю и тоже разобран.

Недостроенный «Империо» был найден в Триесте в полузатопленном состоянии. Вероятно, он был тяжело поврежден во время воздушного налета союзников 12 февраля 1945 года. Во время этой же атаки снова был потоплен «Кавур», поднятый в Таранто и отбуксированный в Триест для ремонта. Корпус «Империо» был разобран в Венеции в 1947-48 годах, та же участь постигла и «Кавур».

Точно не известно, что собирались Советы делать с этими кораблями. Однако совершенно точно известно, что, несмотря на чуть ли не двойной комплект команды, они так и не сумели эффективно использовать их. Первый же поход «Архангельска» едва не стал для него последним, 23 августа он был атакован подводной лодкой U-711, которая выпустила 2 акустические торпеды, но промахнулась. 5 января 1945 года немцы совершили новую попытку уничтожить линкор, используя сверхмалые подводные лодки типа «Бибер». Однако операция сорвалась из-за плохой погоды — «Биберы» получили серьезные повреждения на переходе. Карьера «Архангельска» в Советском ВМФ оказалась невпечатляющей. С августа 1944 года и до конца войны он так и не осмелился ни разу выйти из Кольского залива. Только после июня 1945 года он сделал 2 выхода в Баренцево море, а потом совершил двухмесячное плавание в Белое море... Очевидно, русские испытывали большие проблемы при эксплуатации такого сложного корабля. Все завершилось тем, что осенью 1947 года он сел на мель, но был снят. (Зато линкор получил у матросов ласковую кличку «Тюрьма народов». Разные историки по-разному объясняют ее происхождение, но все сходятся в одном — она существовала! — *Прим. пер.*) Старые советские линкоры тоже в основном бездействовали. «Октябрьская революция» стояла в Ленинграде и продолжала обстреливать немецкие позиции до конца осады. С 4 по 30 апреля 1942 года немцы совершили еще одну попытку уничтожить Балтийский флот. В ходе операции «Айсштосс» 62 пикировщика Ju-87 и 60 средних бомбардировщиков атаковали советские корабли. Линкор получил 4 попадания бомб, пострадали и другие корабли. Несмотря на это, «Октябрьская революция» и 3 башни «Петропавловска» (бывший «Марат») в январе 1944 года поддерживали огнем советские войска, прорвавшие блокаду Ленинграда. В июне 1944 года «Октябрьская революция» обстреливала финские укрепления на Карельском перешейке.

Интересно, какое? — *Прим. пер.*

В это время Япония имела 9 линейных кораблей, новые «Ямато» и «Мусаси» заменили потопленные возле Гуадалканала старые «Хиэй» и «Кирисиму». К этому времени также погиб линкор «Муцу». Однако он погиб не в бою, а в результате взрыва погребов прямо на якорной стоянке в бухте Хиросима 8 июня 1943 года. Эта трагедия сильно напоминала гибель «Вэнгарда» в Скапа Флоу в 1917 году. Огромный корабль был разнесен на куски взрывом погреба, и причина осталась неизвестной до сих пор.

Красиво сказано! Это о бывшей владычице морей. — *Прим. пер.*



В состав соединения Олдендорфа входили 6 линкоров: «Пенсильвания», «Теннеси», «Калифорния», «Вест Вирджиния», «Мэриленд» и «Миссисипи».

Японцы потеряли 3 линкора («Мусаси», «Ямасиро», «Фусо»), 4 авианосца, 6 тяжелых и 6 легких крейсеров, 9 эсминцев. Американцы потеряли 1 легкий и 2 эскортных авианосца («Сен Ло» был потоплен камикадзэ), 3 эсминца, 2 подводные лодки, 1 торпедный катер.

Окиनावу 24 марта уже обстреливали новые линкоры «Нью Джерси», «Висконсин», «Миссури» и «Массачусетс».

В состав Группы огневой поддержки контр-адмирала Дейо входили следующие линкоры: Группа 1 — «Мэриленд», «Техас»; Группа 2 — «Арканзас», «Колорадо»; Группа 3 — «Невада», «Теннеси»; Группа 4 — «Айдахо», «Вест Вирджиния»; Группа 5 — «Нью Мексике», «Нью Йорк». В составе Оперативного Соединения 58 действовали линкоры:

ОГ 58.1 — «Индиана», «Массачусетс»; ОГ 58.2 — «Норт Каролина», «Вашингтон»; ОГ 58.3 — «Нью Джерси», «Саут Дакота»; ОГ 58.4 — «Аляска», «Гуам», «Миссури», «Висконсин».

Готовь сани летом! Вообще-то сначала планировалась высадка на южный остров Кюсю, а уж когда дело дойдет до Токийской равнины... — *Прим. пер.*

Передача старого «Чезаре» помогла русским не больше, чем ранее — «Ройял Соверена». Линкор прослужил несколько лет в составе Черноморского флота, и конец его был трагичным. 4 ноября 1955 года флот собрался на рейде Севастополя, готовясь отпраздновать 38-ю годовщину большевистской революции, и «Новороссийск» (так называли бывший «Чезаре») был разорван ужасным взрывом. Причина его осталась неизвестной. Корабль быстро затонул, причем почти на том же самом месте, где 39 лет назад погиб царский линкор «Императрица Мария». Некоторое представление о том, как советские моряки содержали «Ройял Соверен», дают воспоминания офицера, осматривавшего линкор после возвращения в Англию:

*«Он вернулся после войны в ужасающем состоянии, весь покрытый ржавчиной. Его орудия были заряжены боевыми снарядами, которые там приржавели намертво».*

Судьба американских линкоров была следующей: «Миссисипи» использовался в качестве экспериментального артиллерийского корабля и прослужил еще много лет. В конце концов он был разобран в Балтиморе в декабре 1956 года.

«Нью Мексике» и «Айдахо» были разобраны в Нью-арке в ноябре и декабре 1947 года соответственно. «Арканзас», «Нью Йорк», «Невада» и «Пенсильвания» вместе с «Нагато» и «Принцем Ойгеном», доставшимися американцам при разделе трофеев, были использованы при испытании атомных бомб на атолле Бикини в июле 1946 года. «Арканзас» вместе с несколькими другими кораблями был помещен прямо в эпицентре, а другие корабли стояли на некотором расстоянии от «Пункта ноль». Эффект оказался потрясающим. «Арканзас» вошел в историю, так как его успели сфотографировать в последний момент — крошечная точка у основания исполинского гриба высотой 4000 футов. Остальные корабли удержались на плаву после взрыва, что породило определенные надежды. Хорошо защищенные корабли, если их очистить от радиоактивного загрязнения, могли сохранить боеспособность даже после атомного взрыва. «Нью Йорк», «Невада» и «Пенсильвания» после того, как они «остыли», были затоплены в 1948 году. Еще несколько старых линкоров, как это ни странно, еще около 10 лет провели в резерве. «Калифорния» и «Теннесси» были разобраны в Балтиморе в 1959 году.

«Вест Вирджиния» была разобрана в Сиэттле в январе 1961 года.

Все новые корабли дожили до 60-х годов, после чего «Вашингтон» был разобран в Нью-арке в октябре 1961 года. «Саут Дакота» была списана в конце 1962 года. «Индиана» была разобрана в Ричмонде в декабре 1963 года. «Норт Каролина» была списана 1 июня 1967 года и передана в качестве мемориала одноименному штату. «Алабама» и «Массачусетс» были превращены в мемориалы в 1964 и 1965 годах соответственно. «Айова», «Нью Джерси», «Миссури» и «Висконсин» дотянули до начала 70-х годов, после чего были

приведены в порядок и, к восторгу обожателей линкоров, использовались при обстреле побережья во Вьетнаме, Ливане, Кувейте и Боснии. Автор посетил «Айову», стоящую в гавани Портсмута, и подарил корабельной библиотеке экземпляр этой книги. Корабль до сих пор прекрасно сохранился и по-прежнему боеспособен. Хотя вся эта четверка отправлена на пенсию, она бережно сохраняется, чтобы и будущие поколения могли восхититься этими великолепными достижениями техники XX века. В настоящее время сохранившиеся американские линкоры находятся:

«Техас» — Национальный исторический парк Сан-Хасинто, Хьюстон, штат Техас.

«Норт Каролина» — остров Иглз, Уилмингтон, штат Норт Каролина.

«Алабама» — 2703, Бэтлшип Парквей, Хайвей 90/98, бухта Мобил, штат Алабама.

«Массачусетс» — Бэтлшип Коув, Фолл Ривер, штат Массачусетс.

«Айова» — бухта Суйсан, Сан-Франциско.

«Нью Джерси» — Кэмден Вотерфронт, Кэмден, штат Нью Джерси.

«Висконсин» — Элизабет Ривер Вотерфронт, Норфолк, штат Вирджиния.

«Миссури» — остров Форд, Пирл-Харбор, Гавайи.

Между прочим, в ряде справочников он и называется линейным крейсером. Добавлю еще, что корабль имеет достаточно солидное бронирование толщиной до 100 мм. —  
*Прим. пер.*



Как часть операции «Пьедестал»

Приходится объяснить появление этого приложения. Во-первых, в книге очень часто упоминают операции по доставке самолетов на Мальту. Во-вторых и главных, в одной из предыдущих книг это приложение было в искаженном виде, что я сейчас исправляю с извинениями перед читателями. — *Прим. пер.*

Таблица страдает некоторой непоследовательностью. В нее не включены запланированные к постройке, но не получившие названий корабли. — *Прим. пер.*