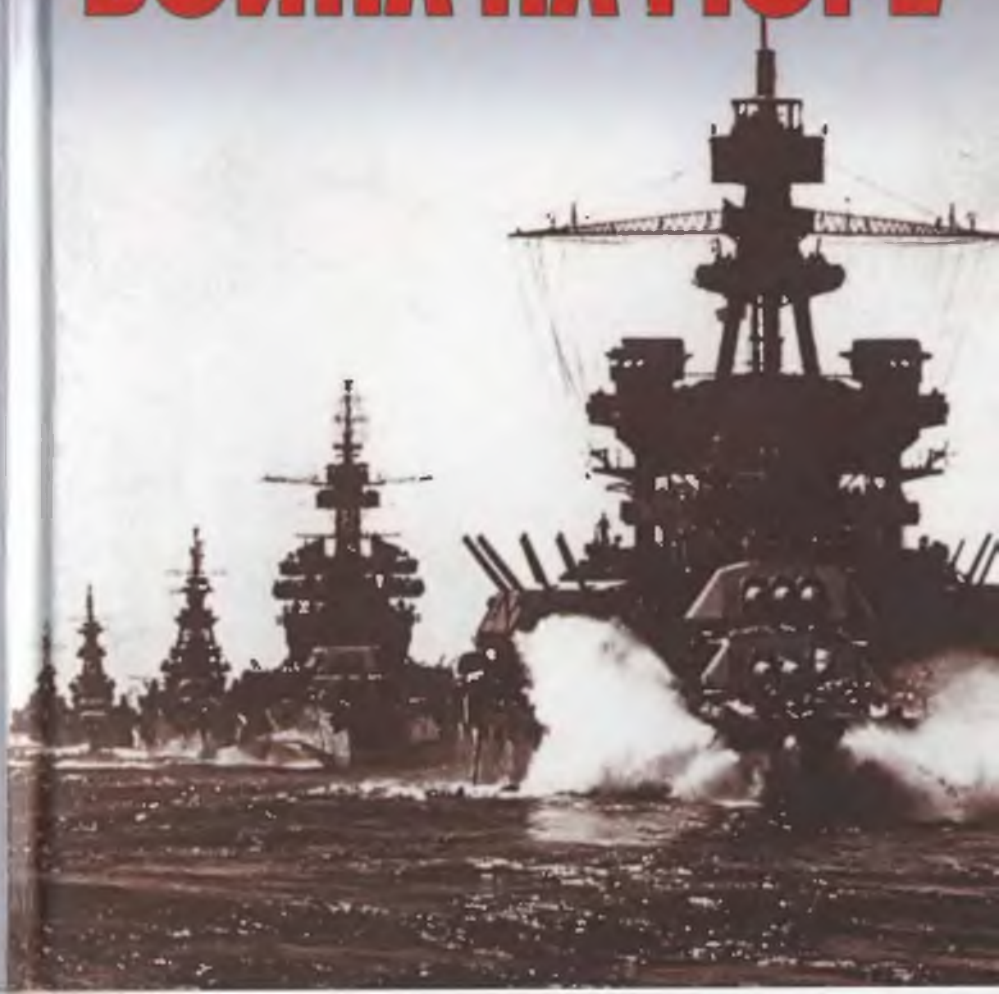


ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА НА МОРЕ

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА НА МОРЕ



ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА



ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА НА МОРЕ

РЕДАКТОР-СОСТАВИТЕЛЬ А. Е. ТАРАС

**МИНСК
ХАРВЕСТ
2002**

УДК 355.4
ББК 68.4
В 87

Серия основана в 1998 году

Подписано в печать с готовых диапозитивов 17.04.02.
Формат 84×108¹/₃₂. Печать высокая с ФПФ.
Бумага типографская. Усл. печ. л. 17,0+3.
Тираж 5100 экз. Заказ 2944.

Вторая мировая война на море / Редактор-составитель А. Е. Тарас. — Мн.: Харвест, 2002. — 544 с., 96 ил.: (Военно-историческая библиотека).

ISBN 985-13-0751-3.

В этой книге дано краткое описание боевых действий на всех морских театрах Второй мировой войны — в Атлантике, Северном, Средиземном, Балтийском и Черном морях, в Арктике, в Индийском и Тихом океанах.

Описаны действия эскадр и флотилий, кораблей-рейдеров, палубной авиации, подводных лодок, сил противолодочной обороны в ходе основных военно-морских кампаний и операций периода 1939—1945 гг. Значительное внимание уделено проводке конвоев и высадке десантов. Рассмотрена тактика морских сражений.

Книга адресована широкому кругу читателей, интересующихся военной историей XX века, а также историей военно-морского искусства.

УДК 355.4
ББК 68.4

ISBN 985-13-0751-3

© ООО «Харвест», 2002
© А.Е. Тарас, составление и редакция серии, 2002

ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА

Вторая мировая война началась 1 сентября 1939 года и закончилась 2 сентября 1945 года. Таким образом, она продолжалась ровно 6 лет, или 2138 дней и ночей. За это время произошло огромное количество малых и больших боевых столкновений на суше, на море, в воздухе — начиная от незначительных стычек и кончая гигантскими сражениями. Для того, чтобы дать полное их описание, требуется многотомное издание колоссального объема. Но кто станет читать (и, тем более, кто купит?), скажем, «Историю войны в Средиземном море» в десяти или пятнадцати томах? Максимум, несколько накаленных фанатиков.

Война, как сказал когда-то Карл Клаузевиц, это продолжение политики другими средствами. А политика должна сохраняться в тайне, иначе никто не захочет умирать за отечество — таково мнение Уинстона Черчилля. Иными словами, истинная подоплека всех войн и вооруженных конфликтов, отдельных кампаний и сражений, любой победы и каждого поражения, всегда и везде представляет собой результат сочетания множества заблуждений и ошибок, глупостей и просчетов, героизма и трусости, обмана и преступлений, а также всякого рода случайностей. Этот факт объясняет успех сочинений, авторы которых пытаются воссоздать истинный облик отдельных эпизодов разных войн с высоты нынешних знаний о прошлом. Именно такой подход превращает исследование войн и битв в бесконечный процесс, а их описание — в многотомные сериалы.

Предлагаемая книга является попыткой решения гораздо более скромной задачи: представить в предельно сжатом изложении лишь основные перипетии морских сражений и боев периода 1939—45 гг. При этом, как и в предыдущей книге «Первая мировая война на море», редактор-составитель попытался, по мере возможности, оставаться как бы «над схваткой», не принимая ничьей стороны.

Очень мало внимания уделено в этой книге действиям советского флота. Причина в следующем. Во-первых, за все годы войны не произошло ни одного боя между советскими и неприятельскими соединениями боевых кораблей. Во-вторых, ущерб противника от действий советских

подводных лодок, боевых катеров и морской авиации на всех театрах военных действий был ничтожен (официальные источники «периода расцвета эпохи застоя» завышают этот ущерб в десятки раз!).

Я решил также отказаться от карт и графических схем описываемых событий. Письменное и устное общение с потребителями военно-исторической литературы, публикуемой нашим издательством, показало, что подавляющее большинство читателей никогда их не рассматривает. Следовательно, нет смысла тратить бумагу на то, что мало кому интересно.

И последнее замечание. Данная книга представляет собой компиляцию нескольких монографий, принадлежащих авторам из дальнего зарубежья. Поэтому вполне вероятно, что некоторые содержащиеся в ней суждения, ряд терминов, названий и фамилий могут показаться отечественным читателям «неправильными» либо странными. Однако при всех своих недостатках, эта работа гораздо ближе к истине, чем советская историография Второй мировой войны, не говоря уже об официальной истории Великой Отечественной войны, которая является ложью от начала и до конца.

Анатолий Тарас
22 марта 2002 г.

ВВЕДЕНИЕ

Политические предпосылки Второй мировой войны

11 ноября 1918 г. закончилась Первая мировая война. Германия, Австро-Венгрия, Турция и Болгария потерпели полное поражение. Коалиция государств во главе с Великобританией, Францией, США и Италией торжествовала.

Однако страны-победители в своих дальнейших устремлениях были далеки от единодушия. Вскоре выявились большие разногласия между Великобританией и Францией. Германия была разбита, ее колониальная империя уничтожена, могучий военный флот обезврежен. В этой связи одной из важнейших целей британской политики стало ограничение влияния недавнего союзника. Таков был традиционный подход Великобритании, стремившейся сохранять равновесие различных сил в Европе.

Боязнь усиления роли Франции на европейском континенте заставила премьер-министра Ллойд Джорджа и других английских политиков не только поддерживать побежденную Германию, но и относиться с неприязнью к тем государствам, которые являлись или могли стать ближайшими союзниками Франции. В частности, многочисленные доказательства такой неприязни испытали на себе Польша, Чехословакия, Румыния, Югославия, Греция.

Появилась еще одна угроза для Британской империи. Несмотря на окончание войны, Япония и США продолжали ускоренными темпами строить свои военные флоты. Экономически ослабевшая за годы войны Великобритания не могла им противостоять. Ей угрожала потеря первого места среди флотов мира. Королевский флот, избавившись от своего главного врага — флота кайзеровской Германии, получил двух новых конкурентов из числа вчерашних союзников.

Впрочем, Япония стала и вовсе проблематичным союзником. Сильно обогатившись на военных поставках и транспортных перевозках во время войны, в которой при-

няла очень скромное участие, она стремилась реализовать планы создания великой империи в бассейне Тихого океана, исключив европейское и американское влияние в этой части света.

Мирный договор с Германией, подписанный 28 июня 1919 г. в Версале, привел к большим территориальным изменениям, наложил на Германию обязательство выплаты компенсаций и другие санкции экономического характера, а также предусматривал комплекс военных ограничений, среди которых самым важным был запрет всеобщей воинской повинности. Кроме того, Германию лишили права иметь военную авиацию и подводный флот.

Правда, эти ограничения не означали полной демилитаризации — Германия могла иметь профессиональную сотысячную армию (Рейхсвер) и небольшой военный флот (Рейхсмарине). Так в результате межсоюзнических противоречий были сохранены основы для возрождения германской военной мощи. Рейхсвер и Рейхсмарине стали кузницей высококвалифицированных инструкторских кадров, которые позже в течение буквально нескольких лет обучили многомиллионные части Вермахта и Кригсмарине.

Вскоре Германия начала саботировать решения Версальского договора, уклоняясь от выплаты репараций. В ответ Франция, вопреки британской позиции, оккупировала в 1923 г. вместе с Бельгией и Италией Рурский бассейн. Однако этот инцидент стал последним проявлением самостоятельной французской политики. В августе 1924 г. в Лондоне был принят так называемый план Дауэса. Он оказался выгодным для Германии, поскольку обеспечивал приток заграничного капитала и сырьевых ресурсов, необходимых для увеличения объемов выпуска продукции, что способствовало выполнению обязательств по репарациям.

Проводимая Великобританией и США политика кровительства Германии давала все более ощутимые результаты. В июне 1925 г. была прекращена оккупация Рурского бассейна. В октябре на переговорах в Локарно Германия рассматривалась уже как равноправный политический партнер. Переговоры закончились парафированием договора, согласно которому страны-участницы договора, т. е. Франция, Великобритания, Италия, Бельгия и Германия, гарантировали неприкосновенность установленной в Версале франко-немецкой границы.

С Локарно начался период значительных политических успехов немецкого рейха. В 1926 г. произошла эвакуация Кёльнской зоны, в том же году Германию приняли в Лигу Наций и был упразднен контроль над ее вооружениями. В 1930 г. закончилась оккупация Рейнской зоны, а Германия получила значительные льготы в выплате репараций. Через два года выплата репараций вообще была прекращена.

Огромные суммы финансовой помощи, полученные на основе плана Дауэса (20 млрд. марок с 1924 по 1929 гг., в основном из США) пошли преимущественно на развитие тяжелой и химической промышленности. Расходы рейха на армию и флот за тот же период выросли почти в два раза: с 491 до 827 млн. марок. Одновременно фонды, скрытые в бюджетах других ведомств, использовались либо для тайного обучения резерва, существовавшего под видом военизированных организаций и союзов, либо шли на исследовательские работы в области вооружений.

Кроме того, Германия использовала любую возможность, чтобы обойти Версальские соглашения. В частности, это выражалось в экспериментах с запрещенными видами вооружения (например, с танками и самолетами), и в осуществлении аналогичной деятельности за границей (например, прототипы новейших моделей подводных лодок создавались на финских, испанских, голландских верфях уже в конце 20-х гг.).

В 1933 г. к власти пришел Гитлер и сразу же развязал широкомасштабную кампанию, которая должна была убедить общественное мнение, как в собственной стране, так и во всем западном мире, в необходимости усиления военной мощи Германии, якобы необходимой «для спасения цивилизации» от «красной угрозы с Востока». Такая аргументация, в сочетании с заявлениями о готовности решать все споры с западными государствами мирным путем, дала желаемые результаты.

Ни одна из западных стран никак не отреагировала на то, что в марте 1935 г. Гитлер окончательно разорвал Версальский мирный договор и ввел всеобщую воинскую повинность, а чуть раньше возродил военную авиацию. В июне того же года Великобритания подписала с Германией морское соглашение, по которому последняя могла иметь флот в пределах 35% от тоннажа британского флота. Также не вызвало никакой реакции вступление гер-

манских войск в марте 1936 г. в демилитаризованную Рейнскую зону.

К дальнейшему обострению политического курса Гитлера склонили три фактора.

Во-первых, терпимость правящих кругов великих держав, увидевших в нем человека, который сможет создать мощный противовес коммунистической экспансии (напомним, что осуществление так называемой «мировой революции» являлось официальной целью внешней политики СССР и международных коммунистических организаций, таких как Коминтерн, МОПР и др.).

Во-вторых, поддержка финансово-промышленных воротил Германии, надеявшихся крупно заработать на гонке вооружений.

В-третьих, неспособность стран Запада нейтрализовать попытки явной агрессии (нападение Японии на Китай в 1931 г., завоевание Абиссинии фашистской Италией в 1935 г., участие Италии и Германии в гражданской войне 1936—39 гг. в Испании на стороне мятежников, захват Албании Италией в 1939 г.). Бесконечные дискуссии в Лиге Наций и робкие попытки экономических санкций не могли остановить рвавшихся к своим целям диктаторов.

В принципе, ничего другого и не следовало ожидать. Версальский договор был крайне несправедливым по отношению к Германии. Как известно, «большая война» началась в 1914 г. потому, что к ней в равной мере стремились Германия и Франция, Россия и Турция, Италия и Австро-Венгрия. Каждый преследовал свои собственные агрессивные цели и никто никому не хотел уступать. Но когда война завершилась, все политические мероприятия, связанные с этим событием, осуществлялись по принципу «горе побежденным»!

Не надо быть шовинистом или нацистом, чтобы прийти в возмущение от статей Версальского договора. Каждая из них предельно унижала Германию как государство, а немцев как нацию. И вдобавок еще грабила самым наглым образом. В этом договоре нет даже намека на справедливость. Любой нормальный гражданин любой страны, получив такой договор, просто обязан был прийти в ярость и мечтать о мести. Так что если бы не было Гитлера и нацистов, был бы кто-то другой. Как только Германия восстановила свою экономику, вопрос о реванше автоматически вышел на первый план.

Тем не менее, до самого последнего момента Гитлер, как всякий политик, маскировал свои истинные цели. Например, в 1936 г. он заключил с Японией так называемый Антикоминтерновский пакт, который обязывал его участников вести совместную борьбу против деятельности Коминтерна. В следующем году к этому соглашению присоединилась Италия. Антикоминтерновский пакт должен был успокоить западные страны и убедить их, что военные приготовления стран-участниц направлены против СССР и не угрожают безопасности Западной Европы, в особенности Франции и Великобритании.

Тем временем Германия вооружалась полным ходом: в 1933 г. на это ушло 3 млрд. марок, а в 1936 г. уже 12,6 млрд. В общей сложности за 1933—39 гг. Германия израсходовала на развитие своих вооруженных сил более 90 млрд. марок.

Наконец, весной 1938 г. Гитлер решился на рискованный шаг — присоединение (аншлюс) Австрии. К его радости, Великобритания и Франция проглотили эту пилюлю. Окрыленный успехом, Гитлер сразу же после аннексии Австрии потребовал от Чехословакии передачи Судетской области под тем предлогом, что большинство жителей этой приграничной провинции составляют немцы.

В действительности речь шла о захвате территории, где располагались мощные фортификационные сооружения. Без них у Чехословакии резко уменьшались шансы успешно защитить остальные свои земли. Рассчитывая на помощь Франции, чехословацкое правительство поначалу отклонило требования Германии. Однако Франция ограничилась лишь дипломатической поддержкой, заранее обреченной на неудачу из-за позиции британского правительства, считавшего, что у Великобритании нет жизненно важных интересов в этом регионе.

В итоге так называемая судетская проблема стала предметом обсуждения на конференции глав правительств четырех стран — Франции, Великобритании, Германии и Италии — без участия представителя самой заинтересованной стороны, т.е. Чехословакии.

Позорный договор, подписанный в конце сентября 1938 г. в Мюнхене, фактически принес Чехословакию в жертву Гитлеру. Попытку Сталина вмешаться в происходящие события (в частности, он предлагал чехам направить 30 советских дивизий, чтобы укрепить их оборону) забло-

кировали правительства Польши и Румынии, которые не разрешили советским войскам проход через свою территорию. Их тоже можно понять: они вполне обоснованно полагали, что подобная помощь завершится установлением власти коммунистов в Чехословакии, а следующими станут их страны.

Гитлер в сентябре 1938 г. заявил: «Если судетская проблема будет разрешена, то в Европе уже не останется территориальных вопросов. Это последний иск о возврате собственности в Европе, на который я предъявляю права. Нам совсем не нужна Чехословакия». Но 15 марта 1939 г. немецкие войска вступили в Прагу, а через несколько дней Литве пришлось вернуть Германии порт Мемель (ныне Клайпеда), отобранный у нее по Версальскому договору.

21 марта 1939 г. немецкое правительство предъявило требование Польше — согласиться с возвращением «Вольного города Данцига» (ныне Гданьск) из-под юрисдикции Лиги Наций в состав рейха и разрешить строительство автостреды и железной дороги из Германии в Восточную Пруссию через Польшу. 26 марта польское правительство отвергло немецкие притязания, а несколькими днями позже Великобритания предоставила Польше гарантии безопасности.

1 апреля 1939 г. фашистская Италия осуществила вооруженное нападение на Албанию. В это время германский генеральный штаб начал разработку плана нападения на Польшу под условным названием «Белый план» (Fall Weiss). В апреле 1939 г. Гитлер объявил о выходе Германии из морского договора 1935 г. с Великобританией и отказе от пакта 1934 г. о взаимном ненападении с Польшей.

К этому времени британские и французские правящие круги наконец поняли, что истинной целью Гитлера является столкновение с Западом, а не агрессия на Восток. Поэтому они начали политическую игру, стремясь втянуть СССР в войну с Германией.

Весной того же года они предложили СССР заключить многосторонний договор о взаимопомощи, а летом в Москву прибыли английская и французская миссии, чтобы договориться о военном сотрудничестве. Однако дело не сдвинулось с мертвой точки.

Фиаско было во многом обусловлено позицией польского правительства, которое полностью отвергало совет-

скую военную помощь, т.к. считало ее инструментом для установления коммунистической диктатуры. Ничего не добившись в этом направлении, Сталин резко изменил свою тактику и попытался договориться с Германией. В итоге был подписан печально знаменитый пакт Молотова—Риббентропа о разделе сфер влияния в Восточной Европе. Согласно секретным статьям пакта, страны Прибалтики, значительная часть Польши и Румынии подлежали насильственному присоединению к СССР. Вся западная и центральная Польша предназначалась для расширения «жизненного пространства» Третьего Рейха.

И вот 1 сентября 1939 г. в 4.45 утра старый германский броненосец «Шлезвиг-Гольштейн» открыл огонь по укреплению поляков в районе Данцига, а немецкие войска вторглись на территорию Польши. Так началась самая большая и разрушительная война в истории.

Международные соглашения по военному флоту

В феврале 1922 г. пять наиболее крупных государств победившей коалиции — Великобритания, США, Япония, Франция и Италия — установили определенное соотношение между своими флотами на Вашингтонской конференции.

За основу мощи каждого флота были приняты линкоры. Их общий тоннаж устанавливался в пропорции 5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75. В цифрах это выглядело так: Великобритания и США — по 525 тыс. тонн, Япония — 315 тыс. тонн, Франция и Италия — по 175 тысяч. Одновременно было установлено, что водоизмещение линкора не может превышать 35 тыс. тонн, а калибр его орудий — 406 мм. В отношении авианосцев лимиты общего тоннажа составляли: для Великобритании и США — по 135 тыс. тонн; для Японии — 81 тыс. тонн; для Франции и Италии — по 60 тыс. тонн. Качественные ограничения предусматривали водоизмещение авианосца не более 27 тыс. тонн и калибр его орудий до 203 мм.

Линкоры и линейные крейсера (в том числе строившиеся), не соответствовавшие данным требованиям, предписывалось разобрать на металл, либо превратить в авиа-

носцы. При этом до конца 1936 г. запрещалось строить новые линкоры.

Меньше внимания уделялось крейсерам: по отношению к ним не вводились количественные ограничения, были лишь указаны максимальное водоизмещение (10 тыс. тонн) и калибр орудий (до 203 мм).

Вопрос об эсминцах и миноносцах на конференции вообще не поднимался, так же как и вопрос о подводном флоте. Подводных лодок касалось лишь требование соблюдать условия так называемого «призового права» в отношении торговых судов.

Кроме того, конференция запретила строительство военно-морских баз: японских на Курилах, островах Бонин, Рюкю, Тайвань, Пескадорских; британских в Гонконге; американских на Филиппинах, Алеутских островах и острове Гуам.

Однако ограничения, сформулированные подобным образом, привели к усиленному соперничеству морских держав в категории легких сил: крейсеров, эсминцев и подводных лодок.

Этот процесс продолжался до 1930 г., когда была созвана новая конференция в Лондоне. Большинство принятых на ней решений касалось дальнейшего уточнения соотношения сил. Так, США должны были ликвидировать еще 4 линкора, Великобритания — 5, Япония — 1. Вдобавок этим трем государствам пришлось установить лимит на общий тоннаж других классов военных кораблей. Отныне Великобритания могла иметь 15 тяжелых крейсеров (тогда и появилось это понятие) с орудиями калибра до 203 мм, общим тоннажем 146800 тонн, США — 18 крейсеров (180000 т), Япония — 12 (108400 т). Для всех трех стран был установлен одинаковый общий тоннаж подводного флота — по 52700 тонн.

Решения Вашингтонской конференции 1922 г. и Лондонской 1930 г. оставались в силе до 31 декабря 1936 г. Они оказали очень большое влияние на структуру главных флотов мира. Следующий период — до начала войны — был слишком коротким, чтобы привести к существенным изменениям, несмотря на то, что с 1937 г. темпы гонки морских вооружений необычайно усилились.

Стратегические планы и количественный состав флотов

Великобритания

Стратегический план Великобритании опирался на доктрину, согласно которой основная цель войны на море заключалась в обеспечении безопасности собственного торгового флота путем установления господства на море. Так как сделать это на всем пространстве мирового океана практически невозможно, британские теоретики ограничились обеспечением своих интересов в так называемой сфере господства.

Господство на море следовало обеспечить путем решения трех задач: а) уничтожения противника в морском сражении, где главную роль играли линкоры; б) защиты своих морских коммуникаций и торгового флота от надводных и подводных сил противника; в) блокады вражеских портов и побережья.

Британское адмиралтейство считало, что наиболее вероятными противниками британского флота являются флоты Германии, Италии и Японии, а главным театром военных действий — Атлантика и моря, омывающие Британские острова. Утрата господства в этом регионе вызвала бы быстрое поражение Великобритании.

Меньшее стратегическое значение имело Средиземное море. Центральное положение Аппенинского полуострова и значительный флот Италии сразу исключали полное господство на этом ТВД. Поэтому главная задача британского флота сводилась к защите морского транспортного сообщения на линии Суэцкий канал — Мальта — Гибралтар.

Кроме того, флот, вместе с британской армией, должен был защищать доступ из бассейна Средиземного моря к нефтяным районам Ближнего Востока. Еще одной его задачей являлась блокада Гибралтарского пролива, чтобы исключить прорыв итальянского флота в Атлантику.

В случае вступления в войну Японии, театром военных действий становился Дальний Восток и воды Тихого океана. Полная защита интересов Великобритании в этом регионе не представлялась возможной, с учетом мощи японского флота — третьего в мире.

Для осуществления своего стратегического плана Великобритания располагала в 1939 г. флотом в следующем

составе: 15 линкоров и линейных крейсеров, 6 авианосцев, 2 гидроавианосца, 64 крейсера, 183 эсминца, 57 подводных лодок, 39 канонерок и тральщиков.

Большинство этих сил было сконцентрировано в двух основных стратегических районах: в водах метрополии и в Средиземном море.

Кроме того, в постройке находились 5 линкоров типа «King Georg V», 4 авианосца типа «Illustrious», 15 крейсеров, 36 эсминцев и 11 подводных лодок, не считая более мелких боевых единиц.

Франция

К началу войны французский флот имел следующий состав: 7 линкоров, 1 авианосец, 1 гидроавианосец, 18 крейсеров, 72 эсминца и миноносца, 78 подводных лодок, 46 канонерок и тральщиков.

На основе соглашения с британским адмиралтейством, командование ВМФ Франции определило главным районом своих операций Средиземное море. В состав средиземноморского флота, базировавшегося на Тулон, Алжир и Оран, входили 3 линкора, 10 крейсеров, 28 эсминцев и 53 подводные лодки.

Кроме того, командование флота создало сильную оперативную бригаду для борьбы с немецкими рейдерами в Средней и Южной Атлантике. Она размещалась в Бресте и состояла из 2-х быстроходных линкоров («Strasbourg» и «Dunkerque»), 3-х крейсеров и 10-и эсминцев. Для защиты судоходства в проливе Ла-Манш были выделены 7 эсминцев, в Бискайском заливе — 3 эсминца. Кроме того, несколько эсминцев и подводных лодок действовали в Южной Атлантике и на Дальнем Востоке.

Германия

Версальский договор 1919 г. разрешал Германии иметь весьма скромные морские силы: 6 броненосцев водоизмещением до 10 тыс. тонн каждый и с орудиями калибра не более 280 мм; 6 легких крейсеров водоизмещением не более 6 тыс. тонн, 12 эсминцев по 800 тонн и 12 миноносцев по 200 тонн. В составе флота не могло быть подводных лодок, морской авиации и авианосцев.

Как уже сказано, в июне 1935 г. было заключено британско-немецкое соглашение, по которому Германия получила право создать флот общим тоннажем 35% от британского флота (в отношении подводных лодок этот показатель мог составить даже 45%). Это означало общий тоннаж 420 тыс. тонн, что в 4 раза превышало нормы, установленные в Версале. С нее также снимались все качественные ограничения и запрет на обладание подводными лодками и авианосцами.

Принимая во внимание заверения Гитлера, что война не начнется раньше 1944 или даже 1945 г., штаб германского флота разработал долгосрочный план развития Кригсмарине, который должен был обеспечить перевес немецких военно-морских сил над британским флотом.

Если бы этот долгосрочный план удалось осуществить, Германия имела бы в 1946 году мощный современный флот в составе 13 линкоров, 3 броненосцев («карманных» линкоров), 49 крейсеров, 4 авианосцев, 158 эсминцев, 249 подводных лодок и соответствующего числа вспомогательных судов.

Но, как известно, война началась значительно раньше. 3 апреля 1939 г. Гитлер приказал готовиться к вторжению в Польшу, а 10 мая того же года штабы ВМФ и авиации получили приказ начать срочную подготовку к боевым действиям против британских и французских военно-морских сил.

Задачи германского флота в будущей кампании были определены следующим образом: а) оборона своего побережья; б) нарушение морских коммуникаций противника; в) поддержка действий своей армии и авиации; г) принуждение государств, не участвующих в войне, сохранять свой нейтралитет (в первую очередь это касалось скандинавских стран). Среди задач флота не упоминалась защита собственных торговых судов — для этого у Кригсмарине просто не было сил.

К моменту начала войны общий тоннаж немецкого флота находился намного ниже границы, обозначенной британско-немецким соглашением 1935 г. В его состав входили: 2 линейных крейсера; 3 так называемых «карманных» линкора (фактически, тяжелые крейсера), 2 старых учебных броненосца, 2 тяжелых крейсера, 6 легких крейсеров, 34 эсминца и миноносца, 57 подводных лодок.

Строились 2 линкора, 1 авианосец, 3 тяжелых крейсера, ряд эсминцев, подводных лодок, тральщиков.

Немецкий стратегический план предполагал, что в первый период войны операции на Востоке ограничатся контролем путей, ведущих из Балтийского моря в Северное море. На Западе следовало решить более сложную задачу. Командование Кригсмарине предполагало, что британский флот заблокирует выход из Северного моря в Атлантику через пролив Ла-Манш, поэтому необходимо было обеспечить возможность пользоваться путями, лежащими к северу от Британских островов.

С этой целью необходимо было систематическими диверсионными акциями связать максимум неприятельских сил в Северном море, тогда Атлантика осталась бы открытой для ударов германских рейдеров. В океане основной целью являлся британский торговый флот — конвои со слабой охраной и отдельные суда. Главную роль в их уничтожении отводилась рейдерам — броненосцам, тяжелым крейсерам и хорошо вооруженные вспомогательные крейсера. Действия рейдеров должны были отличаться внезапностью и стремительностью.

Борьба с вражеским флотом в Северном море и вокруг Британских островов возлагалась на подводные лодки. Атаковать порты и находящиеся в них суда должна была авиация.

Но постепенно командование германского флота перенесло всю тяжесть борьбы с торговым флотом союзников на подводные лодки.

Италия

Италия вступила в войну в тот момент, когда полное поражение союзников казалось вопросом ближайших дней. Однако такая оценка ситуации оказалась ошибочной, а решение Италии — слишком поспешным.

К моменту вступления в войну одна треть итальянского торгового флота — около 1,2 млн. брутто-регистрационного тоннажа (брт) находилась за пределами Средиземного моря и автоматически оказалась потерянной. Часть этих судов была интернирована, часть попала в руки союзников, часть нашла убежище в итальянской Восточной Африке.

Военный флот тоже не был готов к войне. Так, из 6 линкоров только 2 находились в состоянии полной боевой го-

товности. Два месяца отсрочки позволили бы Италии вернуть домой все свои коммерческие суда и подготовить военный флот.

Целью итальянского стратегического плана являлось нарушение морских коммуникаций Великобритании и Франции в Средиземном море. Эту цель Италия собиралась достичь путем блокады центральной части Средиземного моря и уничтожения союзного военного флота. В итоге итальянцы намеревались установить свое полное господство над всем морем, превратить его в «mare nostrum» — «наше море».

Однако данный план страдал тремя серьезнейшими недостатками.

Во-первых, он существовал лишь в общем виде и не был разработан в деталях (в виде целого ряда последовательных операций).

Во-вторых, он не учитывал (и не мог учитывать) большее превосходство британского флота над итальянским в оперативно-тактическом плане и в уровне боевой подготовки личного состава.

В-третьих, он не принимал во внимание отсутствие запасов топлива и сырья для итальянской военной промышленности.

К моменту вступления в войну итальянский флот насчитывал 4 линкора, 22 крейсера, 127 эсминцев и миноносцев, 121 подводную лодку. Осенью 1940 г. должны были вступить в строй 2 новейших линкора типа «Littorio».

Общее соотношение сил и роль морского транспорта

Рассмотрение корабельного состава флотов главных противников может привести к ошибочной мысли о том, что британский и французский флоты имели подавляющее преимущество над германским и итальянским. Однако это не так.

Вернемся к стратегическим концепциям противников. Для западных союзников главной целью являлось обеспечение безопасности своего торгового флота, а задачей немецкого флота — его уничтожение. Соответственно, союзникам приходилось распылять силы флота на больших

пространствах, в то время как немцы могли выбирать место и время для нападения.

Например, для нарушения сообщения на судоходных линиях в Индийском океане достаточно было отправить один тяжелый крейсер и два-три вспомогательных крейсера. Союзникам для защиты от них необходимо было привлечь крупные силы (несколько тяжелых крейсеров или даже линкоров), покрыть огромные пространства морским патрулированием.

Та же ситуация складывалась с подводными лодками. Присутствие всего нескольких субмарин в Атлантике (например, пяти единиц) уже создавало серьезную угрозу для торгового флота и требовало привлечения значительного количества легких судов для защиты конвоев.

Иначе выглядело соотношение сил в Средиземном море, где обеим сторонам требовалось защищать свой морской транспорт от нападения противника.

Различия в стратегических целях противников (особенно Великобритании и Германии) вытекали из разного значения морского транспорта для их экономики и военной промышленности. Великобритания получала сырье, продовольствие и топливо исключительно морским путем. Так, в 1938 г. британский импорт составил 68 млн. тонн грузов, в том числе 6,5 млн. тонн железной руды, 11,5 млн. тонн жидкого топлива и 9,5 млн. тонн древесины. Остальные 39,5 млн. тонн приходились на пищевые продукты, каучук, шерсть, хлопок, другое сырье и полуфабрикаты.

Из 21 млн. брт. судов торгового флота, находившихся в распоряжении правительства Великобритании, примерно 5,5 млн. составляли войсковые транспорты, а 2 млн. брт. — каботажный флот. Ситуацию спасали вошедшие в общий резерв союзников суда других государств: норвежские, датские, французские, голландские, польские, а также суда Германии и Италии, захваченные в портах за пределами Европы. В более поздний период войны тоннаж союзного флота увеличился за счет американских судов.

Сухопутное положение Германии делало ее менее зависимой от морского транспорта. Из общей суммы 56,5 млн. тонн германского импорта только 29 млн. тонн перевозились по морю. Причем из них 11 млн. тонн составляла железная руда, доставляемая летом по Балтийскому морю из

Северной Швеции, а зимой Северным морем из Северной Норвегии.

Самым уязвимым звеном немецкого импорта было жидкое топливо. Поэтому, готовясь к войне, немцы создали большие запасы нефти, бензина и керосина. Блокада Германии британским флотом изолировала ее от иностранных источников жидкого топлива и некоторых видов сырья, необходимого промышленности, а также от производителей продовольствия.

Однако, оценивая общее положение Германии, немецкое руководство пришло к выводу, что оно лучше, чем в Первую мировую войну. Неудачу могло вызвать только поражение сухопутной армии в Европе или прекращение доставки руды из Скандинавии. Но так как германский флот господствовал на Балтике и в прибрежных районах Северного моря, последняя возможность казалась маловероятной.

В то же время вступление в войну лишенной сырья Италии привело к сокращению немецких сырьевых запасов. Первостепенной потребностью Германии стало получение доступа к нефтяным районам и к высокоурожайным сельскохозяйственным территориям.

Поэтому неудачная африканская кампания (ставившая целью захват Суэцкого канала и выход к нефтяным промыслам Ирака), и провал Восточной кампании (выход к нефтяным промыслам Татарии и Баку) обусловили в будущем поражение Германии.

ЧАСТЬ I. ВОЙНА В АТЛАНТИКЕ

Раздел I. СЕНТЯБРЬ 1939 — СЕНТЯБРЬ 1940 гг.

Глава 1. Сентябрь 1939 г. на Балтике

После успехов, достигнутых в 1938 г. и весной 1939 г., Германия могла рассчитывать на то, что польская кампания будет носить локальный характер. Военное выступление западных держав на стороне Польши не являлось неизбежным. Когда Англия и Франция все же с трехдневным опозданием вступили в войну, руководство Германии надеялось (как вскоре выяснилось, вполне обоснованно), что их участие будет иметь достаточно ограниченный характер.

Тем не менее — и для того, чтобы избежать тяжелой войны на два фронта, и для создания ситуации свершившихся фактов — польскую кампанию нужно было выиграть в кратчайшие сроки. Для достижения этой цели Германия сконцентрировала сухопутные, воздушные и морские силы, значительно превосходившие силы Польши.

Планы и силы сторон

Узкая полоска польской территории между границами рейха и Восточной Пруссии («польский коридор») являлась весьма уязвимой: ее трудно было оборонять, легко отсечь от остальной территории страны и заблокировать с моря. Быстрая оккупация польского побережья имела для немцев в основном политическое значение, а также являлась вопросом престижа. Германский флот и авиация должны были занять это побережье (вместе с портом Гдыня) и уничтожить польский флот, подводные лодки которого могли представлять угрозу немецким судам, особенно у берегов Восточной Пруссии.

По плану «Z», польские войска должны были как можно дольше оборонять порт Гдыня и военно-морскую базу

Хель, чтобы дать возможность действовать польскому флоту. Польским кораблям (эсминцам, подводным лодкам, минному заградителю) предписывалось уничтожать германские военные корабли и торговые суда в Данцигском заливе, а также нарушать морские перевозки между Восточной Пруссией и остальной Германией. Однако реально они приняли участие лишь в обороне побережья.

По оперативному плану командования польского флота, в случае войны 3 новейших эсминца должны были немедленно уйти в Великобританию (через датские проливы), чтобы вести военные действия с британских баз и конвоировать в Польшу транспортные суда. Военные поставки планировалось осуществлять через Средиземное и Черное моря и далее сухопутным путем через Румынию.

Подводные лодки должны были противодействовать высадке немецкого десанта в первый период войны, а затем атаковать крупные немецкие суда в открытом море. Минному заградителю «Сгуф» вместе с дивизионом тральщиков следовало поставить минное заграждение в Данцигском заливе, которое закрыло бы доступ в польские порты. С берега это минное поле могла прикрыть береговая артиллерия базы Хель.

Базы флота (Гдыня и Хель) находились слишком близко от территории противника. Их оборона со стороны моря и ПВО являлись недостаточными, поэтому они не могли обеспечить безопасное укрытие для кораблей.

Польские силы на побережье составляли 2 полка морской пехоты, а также 3 резервных батальона и 5 батальонов народного ополчения. Эти части были неплохо подготовлены, отличались высоким моральным духом, но им не хватало артиллерии и автоматического оружия. На 14700 солдат и офицеров приходилось всего 19 пушек калибра 75–105 мм. Вся зенитная артиллерия в районе Гдыни состояла из 8 орудий калибра 75 мм.

Укрепрайон Хеля обороняли батальон пограничников, пехотная рота резервистов и еще одна рота, сформированная из состава морского летного дивизиона (всего 2500 человек). Главную силу обороны Хеля составляла современная, отлично замаскированная береговая батарея (четыре орудия калибра 152 мм). Остальные батареи имели 10 устаревших 75-мм орудий и 4 пушки калибра 105 мм. Система ПВО включала 16 пушек калибра 75 мм и 40 мм, а

также значительно число зенитных пулеметов. Доступ на полуостров защищали 4 бетонных блиндажа.

Вестерплатте обороняла караульная рота (180 человек). Они имели тринадцать пулеметов, одну 75-мм и две 37-мм пушки, четыре 81-мм миномета.

Вся польская авиация на побережье насчитывала всего лишь 23 самолета.

В состав польского флота входили: 4 эсминца («Wicher», «Blyskawica», «Burza», «Crom»); 5 подводных лодок («Rys», «Wilk», «Zbik», «Orzel», «Sep»); 1 минный заградитель «Gryf»; 6 тральщиков («Czajka», «Jaskolka», «Rybitwa», «Czapla», «Mewa», «Zuraw»); 2 канонерки («General Haller», «Komendant Pilsudski»); учебное судно «Mazur». Но, как уже сказано, 3 эсминца сразу ушли в Англию.

Три подводные лодки типа «Rys» французской постройки могли ставить мины. Две подводные лодки типа «Orzel» голландской постройки обладали большим радиусом действия, позволявшим проводить операции вдали от собственных баз. Однако в неглубоких водах Балтики большим недостатком являлось их большое водоизмещение, затруднявшее свободу маневра и облегчавшее противнику возможность обнаружения.

Минный заградитель «Gryf», построенный на французской верфи, мог ставить большие минные заграждения (до 600 мин). Корабль имел хорошую артиллерию, но слишком малую скорость (20 узлов). У поляков не было торпедных катеров, столь необходимых для действий в ограниченной акватории Данцигского залива. Следует отметить хорошую подготовку и высокий боевой дух польских моряков.

В соответствии с «Белым планом», флоту Германии надлежало: а) уничтожить польский флот; б) заблокировать морские пути, ведущие в польские порты; в) охранять морские пути из Германии в Восточную Пруссию, Швецию и другие балтийские государства. Главнокомандующий Кригсмарине гросс-адмирал Редер разработал конкретные указания, предусматривавшие блокаду польских портов после начала боевых действий. Блокаду портов и побережья должны были осуществить две линии судов: внутренняя — вдоль Хельского полуострова и внешняя — патрульные корабли, стоявшие по широкой дуге от Розевы до Лысицы. Севернее внешней линии блокады патрулировали крейсера и эсминцы.

Командующим немецкими сухопутными силами, предназначенными для захвата польского побережья, был генерал авиации Л. Каупиш, подчинявшийся командующему 4-й немецкой армией. С западного направления наступали: 207-я пехотная дивизия с приданными ей батальонами 12-й пехотной дивизии и два полка пограничников (всего 26100 человек). Немецкие войска имели значительно больше автоматического оружия и артиллерии, чем польские.

В Данциге находилась группировка численностью 11600 человек: два полка полиции, преобразованные в пехотные полки, а также один полк SS «Heimwehr Danzig». Этой группировкой командовал генерал-майор Эберхарт.

Таким образом, немецкие войска, предназначенные для боев на польском побережье, насчитывали в общей сложности 37700 человек. На вооружении у них состояли 102 орудия: 50 пушек калибра 50 мм, 4 пушки и 48 гаубиц калибра 105 мм.

Оперативная группа Кригсмарине (генерал-адмирал Альбрехт) включала в свой состав: 2 старых учебных броненосца («Schlesien», «Schleswig-Holstein»); 3 легких крейсера («Köln», «Leipzig», «Nürnberg»); 9 эсминцев («Leberecht Maass», «Georg Thiele», «Richard Beitzen», «Bruno Heinemann», «Wolfgang Zenker», «Bernd von Arnim», «Friedrich Inn», «Friedrich Eckoldt», «Erich Steinbrinck»); 7 подводных лодок (U-12, 14, 16, 18, 20, 22, 24); 9 торпедных катеров; 6 эскортных кораблей; 19 тральщиков; 4 канонерки («Drache», «Fuchs», «Mowe», «Siegfried»); 4 плавбазы. Флот действовал с баз в Кольберге и Пиллау, которым не угрожали польские силы.

Для борьбы с польским флотом немецкая авиация имела современные бомбардировщики и истребители.

Начало войны

Немецкий штаб, разрабатывая план нападения на Польшу, особую роль отводил броненосцу «Schleswig-Holstein». Этот корабль в ночь с 24 на 25 августа в открытом море встретился с флотилией тральщиков, на борт которых предыдущей ночью в Мемеле (Клайпеда) поднялись отряды добровольцев-штурмовиков.

В полной темноте, при погашенных огнях, эти отряды вместе со своим вооружением перешли на броненосец, ко-

торый вечером 25 августа вошел в Данциг и пришвартовался напротив Нового Порта. Скрытые от постороннего взгляда в трюмах штурмовики под покровом ночи сошли на берег. С этого момента готовый к бою броненосец (командир капитан цур зее Г. Клейкамп) ожидал сигнал открыть огонь.

Нападение на Польшу должно было произойти 26 августа. Но приказ о начале войны Гитлер отменил в последний момент, вечером 25 августа. Причиной внезапного решения стало известие о заключении польско-британского соглашения и сообщение итальянского посла о том, что в случае военного конфликта Италия сохранит нейтралитет. Однако это задержало немецкую агрессию лишь на несколько дней.

Утром 1 сентября 1939 г. в 4.45 артиллерия «Schleswig-Holstein» открыла огонь по Вестерплатте. В 5 утра массированный налет бомбардировщиков, прикрываемых истребителями, уничтожил базу дивизиона морской авиации в Пуцке. Бомбы разрушили ангары и мастерские. Немецкие самолеты бомбили также гражданский аэродром в Румии, а в 6 часов над заливом Пуцка появились гидросамолеты, охотившиеся за польскими судами. В полдень броненосец «Schleswig-Holstein» прекратил обстрел Вестерплатте и перенес огонь на порт Гдыня.

Польские подводные лодки вышли из порта и, погрузившись на глубину, пошли в свои боевые сектора. Минный заградитель «Gryf» поставил на рейде Ястарни 290 мин. Примерно в 16 часов группа он вместе с эсминцем «Wicher», двумя канонерками и шестью тральщиками направился к порту Хель, который должен был служить оперативной базой. Там, под защитой зенитных батарей, они планировали укрыться до наступления ночи.

По пути в Хель в 17 часов на «Gryf» совершили налет несколько десятков пикирующих бомбардировщиков типа Ju-87. Атакуя поочередно двумя группами, они пытались потопить корабль. Зенитки заградителя и других кораблей отбили воздушную атаку, однако «Gryf» получил повреждение руля. От разрывов близко падающих бомб погибли пять членов экипажа, в том числе командир корабля (С. Квятковский), более десяти получили ранения. Осколок бомбы крупного калибра серьезно повредил тральщик «Mewa», на нем погибли 11 человек, многие получили ранения.

В тот же день около 14 часов сильному налету подверглись военные корабли, стоявшие в Гдыне. Погибли либо получили ранения многие моряки. Затонуло учебное судно «Mazur».

События в порту Хель

Достигнув рейда Хеля, «Gryf» вошел в порт, а эсминец «Wicher» направился занять позицию в 10 милях к западу от Пиллау. Но в силу того, что поврежденный заградитель не мог выйти в море для установки нового заграждения, а также вследствие целого ряда недоразумений, эсминец упустил две прекрасные возможности атаковать германские корабли. В первый раз — два эсминца (ориентировочно «Georg Thiele» и «Richard Beitzen»), во второй — легкий крейсер.

Перед рассветом польский эсминец вернулся в Хель. В тот же день «Wicher» и поставленный в док «Gryf» были превращены в стационарные батареи. На эсминце погасили котлы, выгрузили на берег мины и торпеды, представлявшие опасность для корабля и команды в случае попадания авиабомб. Еще через несколько часов в такие же батареи превратились обе канонерки.

Преобразование кораблей в неподвижные батареи системы ПВО Хеля означало, что командующий флотом отказался от использования их для действий в море. Между тем, несмотря на перевес немецкого флота, имелась возможность боевых действий в виде ночных вылазок. Стоявшие же на якоре корабли в скором времени стали целью для артиллерии и авиации неприятеля.

Немецкие налеты на Хель продолжались с короткими перерывами весь день и всю ночь 2 сентября. В 18 часов, после налета на Вестерплатте, произошел еще один мощный налет пикирующих бомбардировщиков на батарею им. Ласковского, военный порт и находившиеся там корабли. Но благодаря четким действиям зенитной артиллерии ни один корабль не получил серьезных повреждений.

Утром 3 сентября два немецких эсминца под командованием контр-адмирала Г. Лютьенса подошли к району порта Хель. В 6.55 они открыли огонь с дистанции 17 км. Им ответила артиллерия заградителя «Gryf» и эсминца «Wicher», вскоре к ним присоединилась батарея им. Ласковского. Немцы имели преимущество маневра. Несколь-

ко снарядов, выпущенных с эсминца «Leberecht Maass», попали в «Gryf», зато «Wicher» накрыл цель уже первым залпом и открыл беглый огонь по второму эсминцу в строю, а затем перенес огонь на «Leberecht Maass», чтобы помочь заградителю «Gryf». После пятиминутной дуэли немецкие эсминцы, не выдержав огня поляков, поставили дымовую завесу и ретировались.

После того как дым рассеялся, выяснилось, что один корабль полным ходом уходит в Пиллау, а второй стоит неподвижно со значительным креном на борт, по видимому, серьезно поврежденный. Однако он находился вне радиуса действия орудий хельской батареи, что не позволило польским артиллеристам добить противника. Огонь немецких эсминцев повредил портовые сооружения Хеля. Затонул атакованный авиацией тральщик «Mewa».

Артиллерийское сражение, принявшее невыгодный оборот для немцев, стало сигналом для новых яростных атак неприятельских бомбардировщиков. На этот раз зенитная артиллерия не смогла их отразить. Вскоре после 15 часов в результате попадания четырех бомб перевернулся и затонул эсминец «Wicher». Около 16 часов затонула канонерка «General Haller».

Еще раньше, около 15 часов, погиб «Gryf». На его борт рухнула стена дока, в которую попали 2 вражеские бомбы. В борту заградителя появилась трещина, в нее хлынула вода. Возник сильный пожар, который полностью уничтожил корабль. Но команда успела снять с него 3 орудия калибра 120 мм, которые затем были использованы при обороне Хеля.

* * *

После полудня 12 сентября польские тральщики «Jaskolka», «Czajka» и «Rybitwa» вышли из Ястарни и направились к Ревскому мысу. Там с дистанции 2,5–3 км они обстреляли из 75-мм орудий позиции немцев на узкой полоске суши среди болот.

В ночь с 13 на 14 сентября эти же тральщики встретились в условленном месте с баржей, на которой находился груз мин. Приняв их, корабли установили минное поле в районе, расположенном в 5 милях южнее Хельского маяка, после чего вернулись в Ястарню.

Той же ночью дивизион снова направился к Реве. Заняв позиции вдоль берега, в 6 часов утра тральщики снова от-

крыли огонь по позициям 3-го батальона 32-го полка немецких пограничников. Около полудня, сразу после возвращения в Ястарню, «Czapla» и «Jaskolka» затонули в результате налета пикирующих бомбардировщиков. Тральщик «Rybitwa» получил повреждения. Его команда пополнила ряды защитников Хеля.

* * *

Уничтожение минного заградителя «Gryf» и эсминца «Wicher» устранило наиболее сильные польские корабли, что позволило немцам начать траление Данцигской бухты. Ликвидация минной опасности позволила бы немецкому флоту поддерживать действия их сухопутных войск. Действительно, 21–27 сентября немецкие броненосцы неоднократно обстреливали Хель и батарею имени Ласковского.

Защитники Хеля капитулировали только днем 1 октября, после того как почти полностью израсходовали боеприпасы.

Оборонительные бои на побережье

Неблагоприятно для польских войск разворачивались события в Поморье. 4-я немецкая армия, ударив в правый фланг армии «Поморье», нанесла ей большие потери и вынудила отойти в направлении Торуня и Быгдоща. 4 сентября сражение в Борах Тухольских закончилось польским поражением. Германия получила сухопутное сообщение между Рейхом и Восточной Пруссией.

Рассечение «поморского коридора» изолировало силы, защищавшие побережье, и поставило их перед угрозой окружения. Польские войска, невзирая на неблагоприятную оперативную ситуацию, оказали сильное сопротивление значительно превосходившим их по численности немецким войскам, имевшим превосходство в артиллерии поддержку авиации.

Несмотря на ожесточенное сопротивление, польские войска под напором превосходящего противника вынуждены были 12–13 сентября отступить с берега (а также из Гдыни) на Оксивский остров. В этот период боев немецкие войска имели трехкратное преимущество в живой силе и четырехкратное в артиллерии. Поляки понесли тяжелые потери в живой силе.

Героическое сопротивление немцам в течение 7 дней оказывали защитники Вестерплатте, засевшие в подвалах казарм и караульных помещений. При этом немецкие части потеряли много людей.

Вестерплатте бомбили пикирующие бомбардировщики, обстреливали корабли (в том числе 280-мм орудия броненосца «Schleswig-Holstein»), батареи 88-мм и 150-мм орудий, 210-мм гаубиц. Положение обороняющихся было очень тяжелым, их измотали непрерывающиеся бои. Сказывалось отсутствие медицинской помощи раненым, которые составляли 1/3 всего личного состава. Несмотря на это, все атаки немцев терпели неудачу одна за другой. Исчерпав все возможности, защитники Вестерплатте прекратили сопротивление в 10.15 утра 7 сентября.

Действия польских подводных лодок

В немецких военных сводках сообщалось об уничтожении в сентябрьскую кампанию 4 польских подводных лодок. В действительности, серьезные повреждения получила только одна (Ser) после атаки неприятельского миноносца.

Польские подлодки были сравнительно большими судами и лучше всего подходили для действий в открытом море, на больших глубинах и на пространствах, позволяющих иметь свободу маневра.

Однако был принят другой план. Он предполагал, что польское побережье атакуют крупные морские силы противника и что тот попытается высадить десант в районе Хеля, главной базы польского флота. Поэтому подводные лодки должны были действовать в западной части Данцигской бухты и севернее. Этот план не учитывал трудности, ожидавшие подлодки в мелкой замкнутой акватории.

1 сентября в 10.30 подводные лодки получили приказ занять отведенные им позиции. Все они (за исключением лодки «Orzel», сектор которой находился внутри Данцигской бухты) погрузились и направились в свои секторы. Уже первые минуты нахождения в водах, где было много легких немецких судов, подтвердили сложность предстоящих боевых действий. Над бухтой немцы постоянно вели авиационную разведку. Союзником противника стала хорошая погода — прозрачный воздух, гладкая поверхность

моря, лунные ночи давали возможность выслеживать и преследовать подводные лодки.

Боевой сектор подлодки «Rys» находился в районе, удаленном на северо-восток от Хельского мыса, и совпадал с немецкой линией блокады. По пути туда командир лодки заметил в перископ севернее Хеля 2 тральщика, 2 миноносца, 2 эсминца, а также множество малых немецких судов. В этом секторе лодку неоднократно бомбили. На следующий день командир подлодки «Rys» (капитан 3-го ранга А. Гроховский), направил лодку на запад.

В 9.35 на нее обрушился град бомб, падавших неподалеку от борта. За короткий промежуток времени подлодку 4 раза атаковала авиация, а после полудня еще 4 раза — торпедные катера. В общей сложности за день на подлодку были сброшены 26 бомб, которые вызывали течь из топливных баков. Вечером в районе Розевы лодка всплыла и быстро удалилась от польских берегов, двигаясь на север.

День 3 сентября прошел спокойно, зато ночь принесла драматические события. Так как лодка находилась на стыке оперативных секторов подлодок «Ser» и «Zbik», командир решил вернуться в свой сектор. Во время движения назад в надводном положении, около полуночи была замечена группа вражеских кораблей — тральщики и плавбазы. «Rys» тотчас погрузилась. Неприятельские корабли прошли мимо. Но было ясно, что лодка оставляет заметный след на поверхности моря.

До рассвета оставались только два часа — шансы уйти незаметно были невелики. Тогда командир приказал всплыть на поверхность. После этого лодка дала полный ход, и открыло пулеметный огонь по кораблям неприятеля. От неожиданности немцы выключили навигационные огни, а «Rys» под покровом темноты ушла в сторону Хельского мыса. Для ликвидации повреждений вечером «Rys» вошла в военный порт Хеля.

Днем 5 сентября «Rys», «Wilk», «Zbik» получили приказ поставить минное поле в радиусе артобстрела батареи на мысе Хель. В тот же день командующий флотом изменил оперативные секторы подводных лодок, так как в прежних крупные вражеские корабли так и не появились, а малые глубины затрудняли действия подводных лодок и подвергали их угрозе уничтожения.

«Rys» вечером 5 сентября вышла из порта. Следующий день лодка находилась в районе Хеля, сливая топливо из

протекавших баков. После полудня 7 сентября она покинула район Хельского полуострова, чтобы поставить мины в обозначенном секторе (в 10 милях к северо-востоку от Хеля). Поставив 10 мин, командир отказался от дальнейшей постановки из-за присутствия большого количества немецких кораблей. До 10 сентября лодка оставалась вблизи Хельского мыса, выжидая момент для прорыва немецкой блокады. Затем лодка направилась на северо-запад, в свой новый сектор.

Вечером 11 сентября «Rys» достигла южного мыса Аландских островов, а следующей ночью подошла к западным берегам шведского острова Готланд. 14 сентября экипаж заметил проходившие мимо суда. Был послан запрос командующему флотом и получен ответ, что подлодке запрещается атаковать невооруженные транспортные суда. Следующие несколько дней подлодка патрулировала в районе острова Готска-Санден. Так как запасы топлива подходили к концу, 18 сентября командир направил «Rys» в шведские воды. В тот же день она была интернирована в Ваксхольме.

Подлодка «Ser» должна была действовать севернее Розевы. Подлодка вышла из Хеля днем 1 сентября, погрузилась и прибыла в свой сектор в 20.19. В этом секторе с субмарины наблюдали через перископ множество судов, которые «Ser» не атаковала, так как согласно оперативному плану следовало нападать только на крупные корабли.

После наступления темноты «Ser» всплыла и произвела зарядку аккумуляторов. Утром 2 сентября в 4.35 она погрузилась и начала осматривать поверхность моря через перископ. В 8.21 на большом удалении был замечен эсминец «Friedrich Ihn». Так как он шел противолодочным зигзагом и слишком далеко, атаковать с ходу было нельзя. Только в 12.38 удалось подойти к неприятелю на расстояние, удобное для торпедного залпа. Корабль шел на скорости около 7 узлов, и шансы поразить его были высоки. Однако выпущенная торпеда не достигла цели. Как стало известно позже, на эсминце заметили след торпеды и, выполнив маневр, смогли уклониться от попадания.

Через две минуты эсминец ответил атакой глубинными бомбами. Лодка ушла на глубину 60–75 метров, где осталась до вечера. Разорвавшиеся рядом с «Ser» глубинные бомбы сорвали спасательный круг из ограждения боевой рубки, который всплыл на поверхность. Командир немец-

кого эсминца решил, что подлодка уничтожена, «Friedrich Ihn» ушел. Это позволило лодке всплыть на поверхность и направиться на север.

Во время осмотра были выявлены серьезные повреждения: повреждение трубопровода в системе продува балласта, течь в водонепроницаемой кормовой переборке, утечка топлива, разгерметизация глушителя. Также имелся ряд мелких повреждений, которые хотя и не представляли серьезной угрозы, могли осложнить действия подлодки в ближайшие дни. Несмотря на повреждения, командир решил остаться в своем секторе. В этот день (3 сентября) «Сер» заметила 2 неприятельских эсминца, шедших на большой скорости за пределами радиуса действия торпед.

Ночью лодка снова всплыла. Подзарядку аккумуляторов примерно в 20.40 прервал неожиданный обстрел с небольшого судна противника, которое первым заметило «Сер». Этой ночью лодка еще дважды избегала атак противника.

Оторвавшись от преследования, командир взял курс к Готланду, где намеревался найти спокойное место и исправить повреждения. 7 сентября «Сер» направилась в район Аландских островов. Там выяснилось, что повреждения слишком серьезны, чтобы исправить их собственными силами. Тогда командир лодки запросил по радио у командующего флотом разрешение вернуться для ремонта в Хель. На эту просьбу командующий ответил отказом, будучи уверенным, что пребывание в порту Хель слишком рискованно для подлодок.

Между тем, надо было не только ремонтировать лодки, но и дать отдых командам. Сказывалось отсутствие базы или хотя бы укрытой среди шхер безопасной якорной стоянки. Днем 14 сентября командиры всех лодок получили приказ «Вредить неприятелю как можно больше. Искерпав все силы, уходить в Великобританию. Если это невозможно, как можно дольше действовать на Балтике, затем интернировать в Швеции».

В момент получения этого приказа подлодка «Сер», чье техническое состояние было наихудшим, находилась южнее Готланда. Последствия повреждений сказывались все больше. Погружение длилось более 15 минут, что делало невозможным решение боевых задач. Командир лодки решил уйти в Великобританию. Но 15 сентября во время погружения обнаружилась такая большая течь, что при-

шлось выкачивать воду из прочного корпуса. Это вынудило «Сер» зайти в шведский порт для ремонта. Вскоре после захода в Нинасхам судно она была интернирована.

Подлодка «Wilk» вышла на позицию со стоянки возле Оксивского острова. Заняв позицию в секторе на юго-востоке от Хельского мыса, лодка наблюдала за движением вражеских кораблей. Днем 2 сентября она попыталась выйти в торпедную атаку, избрав своей целью немецкий эсминец. Однако ее забросали глубинными бомбами тральщики, сопровождавшие эсминец.

Получив в тот же день приказ поставить минное поле, командир Б. Кравчик выполнил его 3 сентября. При этом «Wilk» заметили немецкие корабли и атаковали глубинными бомбами.

Днем 5 сентября «Wilk» обнаружили немецкие тральщики. Вскоре разрывы бомб заставили ее погрузиться на глубину 87 метров, что значительно превышало рабочую глубину погружения. Через 12 часов пребывания на глубине лодка всплыла и направилась на север, чтобы уйти из района действия кораблей неприятеля и перейти в новый сектор.

6 сентября лодка подверглась новой атаке глубинными бомбами с немецких катеров. Подлодке и в этот раз удалось скрыться. Вскоре «Wilk» заметила шедшие без охраны в направлении Кёнигсберга немецкие транспорты. Трижды отправив сообщение с просьбой разрешить атаку, командир в результате получил приказ командующего флотом, запрещавший нападать без предупреждения на невооруженные и неконвоируемые суда. Этот приказ не оставлял шансов на успех. Всплытие подводной лодки на поверхность, подача предупреждающего сигнала, задержание судна, спуск с него шлюпок с командой заняли бы не менее получаса. Так как Балтика буквально кишела кораблями и самолетами противника, такая задержка стала бы роковой для подлодки. Подчиняясь командованию, «Wilk» отказалась от торпедной атаки.

В новом секторе условия были намного лучше, однако положение «Wilk» оставалось трудным: протекали поврежденные баки, оставляя на воде заметный след солянки. Командир сообщил о неполадках командующему и попросил разрешения зайти в Хель для ремонта. Поскольку ответ был отрицательным, капитан Кравчик предпочел интернированию другой путь: он решил идти в Великобританию.

11 сентября лодка дошла до пролива Ферман-Бельт, где заметила тяжелый крейсер «Admiral Hipper», проводивший учебные стрельбы. Во время приготовления к торпедной атаке сигнальщики крейсера обнаружили перископ подлодки, и крейсер ретировался на полной скорости.

Проход по датским заливам не был легким, доступ к ним проходил через минные поля. Вход в узкие каналы между минными полями охраняли немецкие сторожевые корабли. Кроме того, по пути встречались мелкие места (глубиной около 10 м). Тем не менее, команда лодки с одобрением встретила решение командира. Перед проходом в районе маяка Фальстерборгов через перископ было произведено наблюдение за движением судов в проливе. Затем Кравчик приказал всплыть и форсировать пролив на поверхности, двигаясь полным ходом.

14 сентября в 20 часов «Wilk» всплыла и взяла курс на Фальстерборгов. До пролива Флинт (Флинтранна) путь проходил без происшествий, и только там подлодка встретила 2 неприятельских эсминца, которые шли на большой скорости и обходили всплывшую субмарину на расстоянии 500 м. От обнаружения «Wilk» спасли ночные сумерки и клубы дыма, стелившиеся за кормой вражеских кораблей.

После столь опасного инцидента «Wilk» без происшествий вышла в Северное море и через 4 дня связалась с британским адмиралтейством. 20 сентября в условленном месте она встретилась с британским эсминцем «Sturdy», который сопровождал ее в Розайт.

Подлодка «Zbik» к моменту начала войны находилась в районе Хеля. Командир, капитан 3-го ранга М. Жебровский, уже по пути в свой сектор, находившийся за пределами немецкой линии блокады, заметил 2 эсминца и 2 тральщика противника, шедшие зигзагом. Так как подлодка еще не получила официального приказа о начале боевых действий, командир не пытался атаковать.

Днем 5 сентября «Zbik» находилась на восток от южного мыса острова Готланд. Получив приказ поставить минное поле в 4-х милях от Ястарни, «Zbik» направилась к Хельскому полуострову. 7 сентября лодка, шедшая на поверхности, попала под огонь внезапно появившегося вражеского корабля и срочно погрузилась. Последовала атака глубинными бомбами. Однако она не причинила серьезных повреждений. Поэтому «Zbik» 9 сентября около 6 ча-

сов утра поставила 20 мин в указанном секторе. На одной из них 1 октября подорвался немецкий тральщик М-85.

Оперативные условия в Центральной Балтике с наступлением осени ухудшились, наступило время осенних штормов. Повреждения, полученные лодкой от глубинных бомб, при всей их незначительности, затрудняли боевые действия. Шторм повредил крышку люка рубки, что нельзя было устранить своими силами. Внутрь стала попадать вода, повышенная влажность в водонепроницаемых отсеках вызывала короткие замыкания электропроводки. Вскоре волна залила батареи аккумуляторов, из которых стал выделяться концентрированный газ. Тогда командир лодки решил остановиться для ремонта в спокойном месте, перед тем как идти в Великобританию.

В ночь 21 сентября она стала на якорь возле острова Готска-Санден. Но так как и здесь не удалось ликвидировать повреждения и откачать воду, «Zbik» направилась в шведский порт. 26 сентября, после суток ремонта, она была интернирована в Ваксхольме.

Лучше всего к боевым действиям была подготовлена подлодка «Orzel», однако ее оперативные возможности не использовались в полной мере. Выделенный ей оперативный сектор на границе Пуцкой и Гданьской бухт в первые дни войны редко посещали вражеские корабли.

В ночь с 4 на 5 сентября «Orzel» направилась к острову Готланд, где команда получила короткий отдых перед походом в новый сектор. По пути к острову Готланд с лодки заметили неприятельские транспорты в сопровождении сильного эскорта. Был произведен торпедный залп, однако торпеды прошли мимо. Следы торпед обнаружили лодку, и противник начал атаку. Лодка ушла на большую глубину, а через несколько часов, всплыв на поверхность и не обнаружив противника, продолжила рейс.

Неожиданной проблемой стала болезнь командира лодки, капитана 3-го ранга Х. Ключковского, у которого были выявлены признаки тифа. 10 сентября старпом Я. Грудзинский отправил радиограмму о болезни командира и получил приказ: «Высадить командира в нейтральном порту и действовать дальше под командой старшего помощника, или ночью осторожно прийти в Хель, чтобы сменить командира». Командир Ключковский решил идти в нейтральный порт, выбор пал на Таллинн, где его поместили в госпиталь.

В тот момент, когда подлодка «Orzel» готовилась выйти из порта, капитан Грудзинский получил сообщение, что эстонские власти не разрешают ему покинуть порт до истечения 24 часов со времени ухода из Таллинна немецкого торгового судна «Thalatta» (это должно было произойти через день). Такое решение объяснялось нормами международного права. Однако на следующий день эстонские власти сообщили Грудзинскому, что лодка будет интернирована. На борт поднялась эстонская охрана, разоружила судно, забрала книги, карты и навигационные пособия.

Но команда была далека от мысли остаться. Был разработан план побега, который польские моряки осуществили в ночь с 17 на 18 сентября.

Две следующих недели «Orzel» находилась на Балтике, пользуясь вместо карт оставшимся на борту «Реестром маяков». Так как запас топлива и питьевой воды неуклонно сокращался, Грудзинский приказал идти в Великобританию. Днем 11 октября лодка (несмотря на отсутствие карт и посадку на мель) вышла в Северное море. Британское адмиралтейство выслало ей навстречу эсминец, который проводил «Orzel» в Розайт.

Обе подлодки («Wilk» и «Orzel») в дальнейшем вместе с тремя польскими эсминцами действовали в составе британского флота.

Глава 2. Война только начинается

«Как будто война», «drole de quette», «Sitzkrieg», «phony war» — это несколько наиболее популярных высказываний, которыми определялись первые семь месяцев войны на Западе. Они вполне справедливы в отношении сухопутных войск обеих сторон, но неприменимы к флоту — как военному, так и торговому. Сражения на морях и океанах разгорелись с первой минуты войны и продолжались 68 месяцев без перерыва.

Оборона побережья, охрана путей сообщения, эскорт конвоев требовали немедленной борьбы с решительным и смелым врагом. Атакующей стороной являлась Германия. Не имея возможности вступить в открытую борьбу с могучими флотами союзников, она все свои усилия сосредоточила на атлантических коммуникациях — самом уязвимом месте британской экономики.

Германия достаточно долго удерживала инициативу в своих руках. Это привело к возникновению ситуации, сохранявшейся примерно 2/3 всего периода войны, когда самый крупный в мире флот был вынужден не наступать, а защищаться. Необходимо подчеркнуть, что понятие «самый крупный» означает лишь соотношение Королевского флота с морскими силами других государств и не идентично понятию «достаточно большой». Британские силы были рассеяны на бескрайних морских просторах, этого требовала безопасность судоходства, которому угрожали немецкие пираты. Война очень быстро выявила нехватку малых судов — эсминцев, эскортных кораблей, охотников за подводными лодками — необходимых для защиты конвоев от немецких подводных лодок.

Для войны на морских путях сообщения Германия направила большую часть сил, имевшихся у нее в то время. Еще в конце августа вышли в Атлантику 2 «карманных линкора». Германское командование хотело обеспечить возможность немедленного начала действий против британского и французского судоходства.

Самый новый из них, «Admiral Graf Spee» под командованием капитана цур зее Х. Лангсдорфа, покинул Вильгельмсхафен 21 сентября. Через несколько дней в поход отправился линкор «Deutschland» под командованием капитана цур зее П. Веннекера. Однако оба они не сразу приняли участие в боевых действиях. Гитлер еще тешил себя надеждой, что после поражения Польши Великобритания захочет заключить мир. Поэтому «Deutschland» до конца сентября оставался у восточного побережья Гренландии, вдали от путей сообщения, а «Admiral Graf Spee» находился в Южной Атлантике, между островом Святой Елены и Бразилией, в 900 милях к востоку от Байи.

Первые удары по судоходству союзников нанесли немецкие подводные лодки. 3 сентября вечером Ф. Лемп, командир U-30, потопил британское пассажирское судно «Athenia», на борту которого в момент попадания торпеды находилось 1103 пассажира и 315 членов экипажа. Нападение на незащищенное судно произошло в открытом море, в 250 милях западнее Ирландии, без предупреждения и без предоставления возможности для эвакуации. Это стало очевидным нарушением соглашений о подводной войне, принятых в 1930 г. на Лондонской конференции, и через шесть лет подписанных Германией. Согласно постановлениям

этой конференции, судно можно было топить, только предоставив пассажирам и команде возможности для спасения.

Германия отрицала нападение на «Athenia». На следующий день министерство иностранных дел Рейха официально опровергло этот факт, а еще через несколько дней появилось сообщение командования ВМФ, которое решительно отрицало все предположения о потоплении судна «Athenia» немецкой подводной лодкой. Одновременно геббельсовская пропаганда начала широкомасштабную кампанию в прессе с целью снять вину с капитана Лемпа и возложить вину на самих англичан в гибели судна. Через два месяца (в начале ноября) Германия обвинила Черчилля в том, что «Athenia» англичане специально потопили ради того, чтобы втянуть в войну США.

Командование германского флота еще позже заявило, что Лемп действовал в соответствии с возникшей ситуацией, приняв пассажирское судно за вспомогательный крейсер.

Блокада Германии

В день объявления войны Великобритания заявила о морской блокаде Германии. Британские подводные лодки начали патрулировать пути, ведущие к Вильгельмсхафену и Кильскому каналу, а также маршруты из Северной Норвегии. Крейсеры и эсминцы действовали в северных районах Северного и в Норвежском морях. А главные силы «Home Fleet» (флот метрополии) под командованием адмирала Ф. Форбса заняли позицию между Норвегией и Шетландскими островами, охраняя проход из Северного моря в Атлантику.

Одной из главных задач англичан в первые дни войны стало блокирование путей немецкого судоходства, а также судоходства нейтрального, работающего на Германию. Для усиления северного патруля были задействованы вспомогательные крейсера, т. е. переоборудованные пассажирские суда, вооруженные 152-мм орудиями, зенитным пушками и средствами борьбы с подводными лодками. Их количество скоро возросло до 25*.

* Кстати говоря, тот факт, что во вспомогательные крейсера англичане переоборудовали именно пассажирские суда, свидетельствует, что командир U-30 был вполне прав в своих подозрениях относительно судна «Athenia».

Начало войны поставило немецкий торговый флот в трудное положение. Уверенность Гитлера, что Великобритания не вступит в войну, привела к тому, что только 25 августа было выслано предупреждение немецким торговым судам. В это время все британские, польские и большинство французских судов уже покинули порты Германии. В результате к моменту начала войны на морях и в иностранных портах оказались несколько сот немецких судов. Около 325 судов (750 тыс. брт) нашли укрытие в нейтральных портах, около 100 (500 тыс. брт) сумели вернуться в Германию. В период с сентября 1939 по апрель 1940 гг. 71 судно (340 тыс. брт) было задержано английскими и французскими военными кораблями. Однако только 15 из них (75 тыс. брт) попали в руки союзников, остальные затопили собственные экипажи.

Одновременно с действиями британского флота начались разведывательные полеты самолетов береговой охраны (Coastal Command). Поскольку радиус действия этих самолетов был невелик, то патрулирование отдаленных районов взяли на себя подводные лодки. В патрулировании участвовали также бомбардировщики, но их было слишком мало, так как британское министерство авиации резервировало их для бомбардировок.

Работу бомбардировочной авиации, действовавшей совместно с военным флотом, тормозили различные ограничения. Так, пилоты получили инструкцию, согласно которой они могли атаковать исключительно военные корабли, находившиеся в море, на рейдах и в военных портах, но не на верфях. Подготовка летчиков бомбардировочной авиации (Bomber Command), направленных в распоряжение береговой охраны, к атакам морских целей была совершенно неудовлетворительной. Первый налет бомбардировщиков 4 сентября на стоявшие в Брюнсбюттеле линкоры «Scharnhorst» и «Gneisenau» не достигли успеха, «Admiral Scheer» не получил больших повреждений, так как попавшие в него четыре бомбы были сброшены с малой высоты и не взорвались. Незначительное повреждение получил легкий крейсер «Emden».

Туман и плохая видимость к востоку и северу от Оркнейских островов затрудняли патрулирование, осуществлявшееся Home Fleet, который сам стал объектом атаки. 14 сентября подводная лодка U-39 атаковала авианосец «Ark Royal». Но операция закончилась гибелью подлодки:

из-за неисправности взрывателей взрыв торпед произошел раньше, чем они встретились с целью. Это выдало присутствие немецкой подлодки. Ее атаковали глубинными бомбами эсминцы «Faulkner», «Foxhound» и «Firedrake». U-39 стала первой из более чем 700 немецких подводных лодок, погибших в этой войне.

Первые успехи подводных лодок

Начиная войну, Германия имела 57 подводных лодок. Однако только 26 из них могли действовать в Атлантике (8 океанского типа, водоизмещением 860—1030 т, с радиусом действия до Азорских островов и 18 лодок «открытого моря» водоизмещением 625—755 т, с радиусом действия вдвое меньше). В Северном море и в прибрежных британских водах могли действовать 31 лодка водоизмещением 250—290 т.

В день начала войны в море находились 39 немецких подлодок: 18 — в Атлантике, 21 — в акватории Великобритании. Разумеется, одновременное присутствие в море в течение длительного периода времени такого числа субмарин было невозможно. Выход в оперативный район и возвращение, ремонт, обучение новых команд — все это снижало количество действующих подлодок на одну треть.

Гитлер отдал поначалу приказ атаковать гражданские суда в соответствии с правилами, установленными Лондонской конвенцией 1930 г. Сделал он это не из гуманных побуждений, а в надежде на то, что после победы над Польшей Великобритания и Франция заключат мир. Когда же он и его советники убедились в том, что эти надежды напрасны, германский флот стал нарушать принятые обязательства, что в конце концов привело к неограниченной подводной войне. Первым шагом к ней стал утвержденный Гитлером приказ гросс-адмирала Редера от 23 сентября приказ о затоплении всех задержанных торговых судов, которые воспользуются радиостанциями. Было очевидно, что капитан атакованного судна, надеясь спасти команду, в большинстве случаев пошлет сигнал о помощи (того же требовал приказ британского адмиралтейства).

Уже на следующий день Редера отменил запрет на атаку французских судов. Вскоре командирам подлодок было разрешено атаковать корабли с потушенными огнями в британских и французских территориальных водах, а 17

октября им разрешили атаковать без предупреждения все суда, опознанные как неприятельские, либо идущие с погашенными огнями в акватории, ограниченной 15 градусами восточной долготы. С 19 октября эта граница была передвинута до 20 градусов. В силе остался только приказ о ненападении на пассажирские суда, но и это ограничение командование ВМФ отменило 17 ноября: теперь было разрешено нападать на пассажирские суда, опознанные как неприятельские.

Командование германского флота предостерегло коммерческие суда нейтральных государств не заходить в те районы, где США запретили судоходство своим судам. Нейтралам также рекомендовалось придерживаться устойчивого курса, резко не менять его, не двигаться зигзагами и с погашенными огнями. Все эти реверансы объяснялись стремлением Германии поддерживать корректные отношения с нейтральными государствами, особенно с США, СССР, Японией, Италией и Испанией.

Результаты действий подводных лодок стали ощутимы уже с первых дней войны. Кроме пассажирского судна «Athenia», в первую неделю на дно отправились еще десять британских судов. Потери союзников и нейтральных государств составили: в сентябре 41 судно общим тоннажем 153.879 брт, в октябре 27 судов (134.807 брт), в ноябре и декабре показатели были немного ниже. В общем итоге до конца 1939 г. года жертвами подлодок стали 114 судов (421.156 брт).

Союзники (прежде всего, Великобритания) противодействовали неприятельскому подводному флоту по различным направлениям. Они приступили к организации конвоев, предприняли попытки наступательных действий на море, начали ставить минные поля. Планы организации конвоев были разработаны еще в самом начале войны, однако их применение в широком масштабе было невозможным. Коммерческие суда были рассеяны по всем морям и океанам, а силы сопровождения не только недостаточны, но и неорганизованны.

Однако, несмотря на это, уже на третий день войны стали создаваться первые конвои. 6 сентября конвой восточного побережья, состоявший из 16 судов, вышел из Орфорд Несс в Метил. На следующий день в путь отправились океанские конвои: из Лондона (18 судов) и Ливерпуля (10 судов). В Великобританию первый конвой отпра-

вился из Фритауна 14 сентября, 15 сентября — с Ямайки, 16 сентября — из Галифакса, из Гибралтара — 26 сентября. Из-за недостаточного количества кораблей сопровождения, конвои из Великобритании сопровождались не далее чем на 200 миль к западу от Ирландии, после чего транспортные суда рассеивались, направляясь к портам назначения, а силы сопровождения встречали возвращающиеся суда. Однако даже эта несовершенная система обеспечивала в первые месяцы войны сравнительно высокую степень безопасности: из 114 судов, потопленных до конца 1939 г., в конвоях погибли только 12, а 5 пошли на дно уже после ухода сил эскорта.

Для борьбы с подводными лодками Великобритания пробовала использовать авиацию. Береговая охрана, однако, имела слишком мало самолетов. Поэтому для борьбы с подлодками стали использоваться авианосцы. За это вскоре пришлось дорого заплатить. Счастливый случай, который спас «Ark Royal», не повторился для авианосца «Courageous».

12 сентября в результате радиоперехвата немцы установили, что этот авианосец действует в Восточной Атлантике, однако его координаты точно не определили. Судовой журнал U-29 не оставляет никакого сомнения, что обнаружение авианосца в 6 часов утра 17 сентября было делом случая. Лодка заканчивала патрулирование и собиралась атаковать конвой, замеченный другой субмариной, когда неожиданно в объективе перископа показался силуэт авианосца. Через два часа, когда авианосец менял курс под ветер, чтобы принять на палубу самолеты, он оказался в зоне торпедной атаки.

Эту ситуацию в полной мере использовал командир U-29 Шухарт. Он миновал охрану, состоявшую из двух эсминцев и с дистанции 3 км выпустил 3 торпеды, 2 из которых достигли цели. «Courageous» затонул через 15 минут (в 20.05) вместе с ним погибли 518 членов экипажа и командир, капитан первого ранга В. Мейкинг-Джонсон. U-29 ушла от преследования эсминцев и благополучно вернулась на базу.

Потеряв столь ценный корабль, командование британского ВМФ прекратило использование авианосцев в разведывательно-поисковых действиях против немецких подводных лодок. Авианосцы «Hermes» и «Glorious» отправились в Индийский океан, а самый новый и быстроход-

ный «Ark Royal» перешел в Центральную Атлантику, чтобы поддерживать силы, действовавшие против немецких рейдеров.

Для создания преграды немецким подлодкам в Ла-Манше, а также для повышения безопасности собственного судоходства, англичане поставили на водах пролива обширные минные заграждения. Установка минного поля была поделена на 3 фазы. В первой поставили три ряда мин на небольшой глубине и еще два ряда на глубине, в полосе от мели Гудвин до бельгийского берега. В районе мели Гудвин оставили проход для собственных судов. С 11 по 17 сентября были поставлены 3 тыс. мин.

Вторая фаза включала в себя установку мин на большой глубине между Фолкстоуном и мысом Грин Нез. Работы продолжались с 25 сентября по 23 октября. В третьей фазе операции в указанных районах были размещены управляемые минные поля, снабженные системой детекторов, определявших момент прохождения субмарин над минным полем. С постов управления на берегу мины приводились в действие.

Эффективность минного поля, в проливе Ла-Манш оказалась высокой. Только одной подлодке удалось пройти через пролив в ночь с 11 на 12 сентября. В октябре на минах подорвались 3 лодки (U-12, U-40, U-16), а четвертая получила повреждения. После этого немецкие подводные лодки стали ходить далеким северным путем, в обход Британских островов.

Днем 23 сентября началась установка минного заграждения вдоль восточного побережья Великобритании между устьями рек Хамбер и Тайн. Целью операции была охрана прибрежного судоходства от атак немецких надводных кораблей и подводных лодок.

Для того, чтобы ужесточить блокаду путей, ведущих на север от Британских островов, 30 ноября начались приготовления к установке обширных минных заграждений между Шетландскими и Фарерскими островами и Исландией. Это стало повторением операции Первой мировой войны, когда в тех же самых водах были установлены гигантские минные заграждения из 181 тыс. мин, стоимостью 20 млн. фунтов стерлингов. Но тогда на столь дорогом заграждении подорвалась лишь одна подводная лодка.

Кроме того, были поставлены наступательные минные заграждения в неприятельских водах. В ночь с 9 на 10 сен-

тября в Гельголандском заливе эсминцы «Esk» и «Express» поставили мины, а вскоре эту операцию повторили эсминцы «Ivanhoe» и «Intrepid».

Несостоявшаяся встреча

В первых числах октября британское адмиралтейство получило информацию о том, что в Атлантике действует группа рейдеров, однако только прибытие в Керкуол 21 октября команды с потопленного норвежского корабля «Lorentz W. Hansen» подтвердило информацию о том, что в Атлантике действуют два немецких корабля. Отправка туда сильной оперативной группы из состава Home Fleet совпала с моментом, когда в Северное море вышел немецкий отряд в составе линейного крейсера «Sneisenau», легкого крейсера «Koln» и девяти эсминцев. Целью немецкой операции было отвлечение британских сил от действий «Admiral Graf Spee» и «Deutschland».

Присутствие германской эскадры в Северном море подтвердил самолет-разведчик, обнаруживший ее днем 8 октября неподалеку от маяка Листер (Южная Норвегия). Так как командование британского флота считало, что немецкие корабли направляются в Атлантику, то на перехват из Скапа Флоу вышли линкоры «Repulse» и «Hood», крейсера «Аугога» и «Sheffield», 4 эсминца. А к Скагерраку (на случай, если немецкие корабли захотят вернуться на базу) вышли 2 крейсера и 4 эсминца из Ферт-оф-Форт. Основные британские силы, в составе линкоров «Nelson», «Rodney» и «Royal Oak», авианосца «Furious», крейсера «Newcastle» и восьми эсминцев, направились на северо-восток от Шетландских островов, кроме того.

Весь день 8 октября самолеты-разведчики наблюдали за германской эскадрой. Но контакт был потерян в 17.30, когда немецкие корабли находились в 30 милях к западу от Ставангера, направляясь на север. Вылетевшие бомбардировщики уже не смогли найти их. На следующий день британские крейсера и эсминцы, действовавшие около Скагеррака, подверглись налету шестидесяти немецких бомбардировщиков, которые, однако, не причинили им никакого вреда. Британские силы патрулировали в этом районе до вечера 10 октября. Между тем, немецкие корабли повернули назад уже 8 октября, а 10 октября в час ночи вошли в Киль.

Эта была операция, типичная для Home Fleet, который стремился встретить неприятельский флот и одновременно заблокировать противнику путь в Атлантику. Основной же немецкой тактики являлось уклонение от встреч с главными силами британского флота. Бой принимался только с более слабым противником.

Обе стороны остались неудовлетворенными. Подвела авиация — как британская, так и немецкая. Атаки последней были не скоординированы и обнаружили неумение летчиков атаковать военные корабли. Британские бомбардировщики появились слишком поздно и не смогли отыскать немецкую эскадру, за которой вели наблюдение самолеты-разведчики.

Потопление линкора «Royal Oak»

Сразу после этой операции британский флот понес еще одну утрату. Она была особенно ощутимой, поскольку произошла в своей собственной базе. Операцию в Скапа Флоу подготовил контр-адмирал Дёниц, информированный о том, что у восточного входа в базу нет сплошной преграды. Эту информацию он получил от немецкого шпиона, работавшего в Скапа Флоу более десяти лет. План Деница реализовал командир подлодки U-47 Гюнтер Прин.

В темную безлунную ночь с 13 на 14 октября он провел свою лодку через пролив Кирк Саунд (северная часть восточного входа, блокированного затопленными кораблями) и вошел в Скапа Флоу. Южная часть окруженной островами якорной стоянки была пуста. Тогда Прин повернул на север, где заметил силуэты двух больших кораблей. Это были линкор «Royal Oak» и авиатранспорт «Pegasus».

В 00.58 лодка подошла к линкору на 4 тысячи метров и дала залп четырьмя торпедами. Одна торпеда застряла в торпедном аппарате, другая попала в якорную цепь либо в форштевень линкора, две прошли мимо. Взрыв был несильным. Командир линкора и несколько офицеров, вышедшие на бак проверить, что случилось, посчитали, что взрыв произошел внутри линкора. В это время Прин повернул лодку кормой к цели и снова дал залп, на этот раз из кормового торпедного аппарата. Снова безрезультатно.

После этого лодка отошла для перезарядки торпедных аппаратов. В 1.16 она вернулась на место атаки и произвела залп тремя торпедами, которые на этот раз все поразили

цель. Через 13 минут линкор перевернулся кверху дном, увлекая с собой в пучину 833 человека. Тем временем U-47 полным ходом прошла Кирк Саунд и в 2.15 оказалась в открытом море.

В Скапа Флоу было организовано преследование подводной лодки, однако принятые меры не дали результатов. Несколькими днями позже немецкое сообщение развеяло все сомнения британского адмиралтейства относительно причин гибели линкора.

После атаки Прина начались массированные налеты немецкой авиации на британские корабли, стоявшие в Скапа Флоу. Несмотря на усилия ПВО, повреждения получили крейсер «Southampton» и эсминец «Mohawk». Однако отсутствие в этой базе эскадры Home Fleet, которая ушла в море, не дало немецким летчикам шансов добиться серьезных успехов. В Скапа Флоу был поврежден бомбами и сел на дно старый учебный линкор «Iron Duke», который с того времени стал играть роль береговой батареи.

Так как якорная стоянка Скапа Флоу, которую англичане использовали в качестве главной военно-морской базы в Первую мировую войну, не была в достаточной мере оборудована средствами ПВО, было решено до момента полного блокирования входов и доставки зенитной артиллерии вывести с базы военные корабли. Часть судов направилась в Клайд, часть в Розайт, часть в Лох Ив. Однако командование Кригсмарине предусмотрело такой шаг англичан и заранее приказало сбросить с самолетов в этих портах и на подходах к ним магнитные мины. На минах подорвались флагманский корабль командующего Home Fleet линкор «Nelson» и крейсер «Belfast». Таким образом, вплоть до марта 1940 г. флот был лишен этой выгодно расположенной базы, откуда было удобно выходить как в Атлантику, так и в Северное море.

Попытка рейда германских линейных крейсеров

Днем 23 ноября командование британского флота получило сообщение о том, что патрулировавший между Исландией и Фарерскими островами вспомогательный крейсер «Rawalpindi» (командир Э. Кеннеди) заметил на удалении 8 миль линкор «Deutschland».

В сгущавшейся мгле трудно было рассмотреть силуэт немецкого корабля — в действительности это был линейный крейсер «Scharnhorst», который вместе с «Gneisenau» северным путем направлялся в Атлантику. Командующий немецким отрядом вице-адмирал В. Маршалль после короткого рейда в Атлантику должен был вернуться на базу той же дорогой, используя плохую видимость, шквалы и вьюги. Гросс-адмирал Редер считал этот рейд проверкой боевой готовности этих могучих быстроходных кораблей.

Вскоре завязался неравный бой между слабо вооруженным вспомогательным крейсером и «Scharnhorst». Он длился всего 14 минут и закончился гибелью англичанина.

Сразу после получения радиограммы с крейсера «Rawalpindi», патрулировавшие поблизости крейсера «Newcastle» и «Delhi» получили приказ найти корабли противника и следить за их передвижением. Через 2 часа после изменения курса на восточный, шедший полным ходом «Newcastle» заметил вспышки выстрелов. Крейсер подошел на шесть миль к месту боя, однако шквальный ветер и сгущавшаяся мгла сильно затрудняли наблюдение.

В 18.15 с «Newcastle» заметили световые сигналы. В 18.22 дистанция между ним и немецкими кораблями стала сокращаться. «Newcastle» уменьшил ход и сменил курс. Налетевший шквал с дождем затруднил дальнейшее наблюдение. Когда видимость улучшилась, с крейсера уже не видели неприятельских кораблей. «Scharnhorst» в это время принимал на борт уцелевших членов экипажа «Rawalpindi». В этот момент «Gneisenau» сообщил о приближении британского крейсера и спасательные работы были немедленно прерваны. В итоге удалось спасти людей только с одной шлюпки. Заметим, что тактика немецких кораблей была странной: зная, что своих кораблей поблизости нет, они не открыли огонь по чужому военному кораблю.

Вице-адмирал Маршалль, понимая, что его присутствие обнаружено британским флотом, отказался от выхода в Атлантику и решил, что безопаснее лечь на обратный курс. Благодаря плохой видимости возвращение прошло буквально за спиной патрулировавших в этом районе британских эсминцев и крейсеров. Решение о возвращении было принято в тот момент, когда ближайшие британские линкоры, способные дать реальный отпор немцам, находились в нескольких сотнях миль от места событий. Однако немецкие источники не признают, что причиной отка-

за от операции явилась боязнь появления британских кораблей, и объясняют причину возвращения «наступающей темнотой и временем, потраченным на спасение экипажа британского вспомогательного крейсера». Успех этой операции был ничтожным.

Корсарские походы немецких «карманных линкоров»

Находившиеся в Атлантике с конца августа немецкие броненосцы «Deutschland» и «Admiral Graf Spee» (за их сравнительно небольшое водоизмещение прозванные «карманными линкорами») начали боевые действия только 26 сентября, т.е. тогда, когда Гитлер расстался с надеждой заключить мир с западными государствами после поражения Польши.

Каждый из этих кораблей встретился в условленном районе с большим транспортным судном для пополнения запасов продовольствия и топлива.

Цель рейда определялась следующим образом: «Уничтожение и дезорганизация судоходства неприятеля всеми имеющимися средствами». Военные корабли противника, даже если они представляли собой легкую добычу, атаковать не следовало (если только это не являлось неизбежным). Данное ограничение объяснялось тем, что линкоры действовали на большом удалении от своих баз и любое серьезное повреждение заставило бы их прервать операцию и вернуться в Германию.

Линкор «Deutschland» (командир капитан цур зее Веникер) действовал недолго и малоэффективно. В начале октября он потопил 2 судна: британское «Stonegate» и норвежское «Lorentz W. Hansen». Затем на корабле возникли проблемы с двигателем, и в середине ноября он вернулся на базу.

Напротив, результаты действий линкора «Admiral Graf Spee» были достаточно ощутимы. Первой его жертвой стал британский грузовой пароход «Clement», потопленный 30 сентября около Пернамбуко. Но команда, спасенная другим судном, ошибочно заявила, что их судно погубил «Admiral Scheer».

Командование британского ВМФ, получив первое известие о присутствии линкора в Атлантике, раскинуло сеть,

состоявшую из восьми поисковых групп, задачей которых было заманить рейдер в ловушку и потопить его.

В Центральной Атлантике действовали 4 группы. В их состав входили 1 британский авианосец и 2 крейсера, а также 2 французских линкора, 1 авианосец и 5 крейсеров. В водах Южной Атлантики в трех группах действовали 1 линкор, 1 авианосец, 6 крейсеров (все британские). Поисковая группа в Индийском океане состояла из одного британского авианосца и двух крейсеров, кроме того, туда были направлены линкор «Malaya» и авианосец «Glorious» под охраной эсминцев. Home Fleet в данной операции осуществлял наблюдение за датскими проливами. Для охраны атлантических конвоев были привлечены линкоры «Resolution», «Revenge», «Repulse» и крейсер «Enterprise» (они вышли из портов Южной Англии), из Средиземного моря пришли на помощь линкор «Warspite» и авианосец «Furious».

Днем 5 октября «Admiral Graf Spree» встретил следующую жертву — пароход «Hewton Beach». Перед тем как судно было захвачено, оно успело передать сигнал бедствия, который услышало другое торговое судно и сообщило на крейсер «Cumberland». Однако командир крейсера поступил неправильно: предполагая, что эту радиogramму должны были принять на радиостанции во Фритауне и что командующий силами Южной Атлантики уже в курсе, он не передал его дальше. Но во Фритауне из-за неисправности радиостанции сигнал не приняли, и командующий операцией вице-адмирал Г. Ойли-Лайон (G. Ouly-Lyon) в течение нескольких последующих недель ничего не знал о нападении рейдера.

Еще один шанс перехватить рейдер был упущен, когда самолет с авианосца «Ark Royal» заметил к западу от островов Зеленого Мыса танкер (это был «Altmark» — корабль обеспечения немецкого линкора). Танкер сообщил по радио пилоту самолета, что он — американский пароход «Delmar», однако, как выяснилось позже, «Delmar» в тот момент находился в Новом Орлеане. Командир находившихся на пути во Фритаун отряда авианосцев вице-адмирал Л. Уэллс пренебрег обычной в таких случаях процедурой опознания судна.

Тем временем «Admiral Graf Spree» 7 и 10 октября в районе мыса Доброй Надежды потопил еще 2 судна («Ashlea» и «Huntsman»), после чего вернулся в центральную часть

Южной Атлантики, где пополнил запасы топлива и продовольствия с танкера «Altmark» и передал ему пленных с потопленных судов. После этого он отправился на восток, и 22 октября потопил пароход «Trevanion». Перед тем как затонуть, это судно тоже успело послать сигнал бедствия, услышанный пароходом «Llanstephan Castle» и переданный им во Фритаун. Однако нерасторопно организованный поиск не позволил отыскать рейдер, который в это время направлялся вокруг мыса Доброй Надежды в Индийский океан.

Попытаемся понять, почему, несмотря на привлечение значительных сил, преследование рейдера было столь безуспешным. Раннее обнаружение его в значительной мере зависело от энергичности действий командиров военных кораблей. Тем не менее, командиры крейсера «Cumberland» и авианосца «Ark Royal» действовали слишком медленно и слишком осторожно. Очень важным было и то, чтобы торговые суда сразу же после встречи с врагом посылали сигналы бедствия. Соответствующие инструкции британское адмиралтейство передало капитанам всех судов. Но германские рейдеры, хорошо представляя опасность разоблачения, запрещали использовать радиостанцию под угрозой немедленного уничтожения судна вместе с экипажем. Это удерживало многие суда от использования радиостанции.

Продолжая свой рейд, линкор «Admiral Graf Spee», пополнив запасы топлива с танкера «Altmark» 15 ноября потопил у входа в Мозамбикский пролив небольшой танкер «Africa Shell». Известие об этом дошло до командования британского ВМФ только благодаря тому, что капитан Лангсдорф разрешил команде танкера доплыть на спасательных шлюпках до берега, а не взял их, как обычно, на борт своего корабля. Через несколько дней «Admiral Graf Spee» вернулся в Южную Атлантику.

Днем 2 декабря «Admiral Graf Spee» снова дал о себе знать, потопив судно «Doric Star». Оно успело послать сигнал бедствия, полученный радиостанцией в Саймонстауне. На следующий день жертвой рейдера стало британское судно «Taigoa». 6 декабря линкор последний раз встретился с танкером «Altmark» (за время похода линкор 9 раз брал топливо с этого танкера). На следующий день «Admiral Graf Spee» потопил британское судно «Streonshalh». Это была его последняя жертва.

Капитан Лангсдорф, чтобы не выдать своего намерения вернуться в Германию, решил сначала появиться в районе к юго-западу от реки Ла-Плата. Так он пытался создать впечатление, что направляется вокруг мыса Горн в Тихий океан.

Однако противник не дремал. После получения известия о потоплении «Doric Star» вице-адмирал Г. Ойли-Лайон тут же изменил расклад сил. Отряд командера Г. Харвуда (отряд «Force G»), состоявший в это время из трех крейсеров («Exeter», «Ajax» и «Achilles»), получил приказ патрулировать между мысом Доброй Надежды и островом Святой Елены. Второй отряд, подчинявшийся вице-адмиралу Г. Ойли-Лайону («Force K») включал линкор «Repown» и авианосец «Ark Royal». Он должен был провести разведку к северо-западу от мыса Доброй Надежды.

Командер Харвуд высказал предположение, что линкор, обнаружив свое присутствие потоплением судна «Doris Star», покинет африканские воды и направится на другую сторону Атлантики. Двигаясь со скоростью 15 узлов, он окажется 13 декабря недалеко от устья реки Ла-Плата, а 14 декабря в районе Фолклендских островов. На основе этих расчетов командер приказал своим крейсерам собраться недалеко от устья реки Ла-Плата. Во вторник, 12 декабря, 3 крейсера встретились в указанном месте.

В 6.08 утром 13 декабря с флагмана Харвуда, крейсера «Ajax», заметили дым на горизонте. Высланный на разведку «Exeter» прислал сообщение «I think it is a pocket-battle-ship» («Предполагаю, что это «карманный линкор»).

С этого момента поиск был закончен, рейдер выслежен и ему пришлось принять бой. Харвуд задолго до начала боя детально разработал план действий. Его тактика основывалась на следующих соображениях: атака начнется сразу после сближения с противником на необходимое расстояние. Если это произойдет ночью, крейсера атакуют линкор все вместе; если бой произойдет днем, то они разделятся и будут атаковать с двух сторон, чтобы заставить противника рассредоточить огонь.

Преимущество в артиллерии было на стороне линкора. Он имел 6 орудий калибра 280-мм и 8 калибра 150-мм. «Exeter» был вооружен шестью орудиями калибра 203-мм, а каждый из двух других крейсеров имел по восемь орудий калибра 152-мм. Дальность артиллерии главного кали-

бра линкора составляла около 27 км, тяжелого крейсера «Exeter» — 24 км, легких крейсеров — 21 км. Граница результативного огня была на несколько тысяч метров ближе. Это означало, что немецкий линкор мог уничтожить все 3 британских крейсера, если бы во время боя удержал их на расстоянии 24–27 км.

Помимо преимуществ в дальности огня, карманный линкор обладал более мощным залпом. Один залп его орудий весил 1200 кг, в то время как залпы трех британских крейсеров вместе — 1400 кг. Кроме того, немецкий линкор лучше был защищен броней.

Перевес в артиллерии в определенной мере сглаживал преимущество, которое давала атака разделенных сил противника (обычно это подавляюще действует на команду корабля, сражающегося в одиночку, несмотря на его превосходство в вооружении).

Первая фаза сражения под Ла-Плата длилась с 6.14 до 7.40. В момент открытия огня «Аях» и «Ахиллес» шли северо-восточным курсом для того, чтобы атаковать противника с востока. Высланный ранее на разведку «Exeter» должен был атаковать противника с запада. Дистанция в момент открытия огня составляла 173 метров. «Admiral Graf Spee», идя на сближение, быстро оказался в радиусе огня всех трех крейсеров. Сначала он использовал для обстрела «Exeter» лишь одну башню главного калибра, а на легкие крейсера приходился огонь всех остальных орудий. Но после опознания противника, линкор перенес огонь обеих башен ГК на «Exeter», так как огонь британского крейсера был метким, и не оставалось сомнений, что именно этот корабль является самым грозным противником.

Немецкие артиллеристы в этой фазе боя стреляли точно. «Admiral Graf Spee», в отличие от своих противников, имел радар, который хотя и не был приспособлен для управления артогнем, все же помогал в определении расстояния.

В 6.22 в «Exeter» попал первый снаряд. Он разорвался прямо у борта и повредил обшивку корпуса, легкую броню, приборы управления артиллерийским огнем. В следующую минуту другой снаряд пробил главную палубу, прошел через судовой госпиталь и, пробив противоположный борт, упал в воду, не разорвавшись. Вскоре новый снаряд попал в носовую орудийную башню и мощным

взрывом полностью ее уничтожил, при этом погиб весь расчет, за исключением двух моряков.

Несмотря на возникшее замешательство, командир корабля Ф. Белл быстро взял ситуацию под контроль, а «Exeter» не сошел с курса, постоянно обстреливая противника, и хотя он не мог уничтожить противника, все же оказывал угнетающее воздействие на немецких моряков. Один из снарядов крейсера «Exeter» попал в артиллерийскую башню «Graf Spee», погибли более десяти человек, были повреждены приборы управления артиллерийским огнем, что на некоторое время привело к снижению точности огня.

После этого Лангсдорф, оценив результативность огня «Exeter», перенес на него огонь всех своих орудий, временно прекратив обстрел легких крейсеров. Несмотря на это, «Exeter» с дистанции 10200 метров дал торпедный залп. Они прошли мимо цели, зато на палубу крейсера упали два снаряда. Они повредили его носовую часть, через пробоину в борту хлынула вода и британский крейсер накренился на правый борт. В 6.40 еще два немецких снаряда уничтожили вторую носовую башню, однако, крейсер продолжал вести огонь из кормовых башен. И хотя его залпы потеряли меткость, они отвлекали огонь противника от двух легких крейсеров. В 7.30 крейсер вышел из боя. Возникшие на борту пожары, уничтожение главной артиллерии и приборов управления артиллерийским огнем, большой крен сделали невозможным дальнейшее его участие в сражении.

В это время легкие крейсеры «Achilles» и «Ajax» совместно обстреливали линкор, интенсивно маневрируя и тем самым избегая попаданий. В 6.30 залп 280-мм орудий накрыл «Ajax», не попав непосредственно в крейсер. В 6.40 у борта «Achillesa» тоже разорвался снаряд. Из-за минутного замешательства огонь обоих крейсеров утратил меткость, тем более, что дымовая завеса, поставленная линкором, затрудняла прицеливание.

В 7.08 крейсеры, оправившись от замешательства, продолжили прицельный огонь, однако легкие снаряды не могли причинить большого вреда. В 7.16 линкор совершил небольшой поворот влево (на юг), для того, чтобы приблизиться к крейсеру «Exeter», который малым ходом двигался в сторону Фолклендских островов. Оба легких крейсера бросились на помощь, их яростный огонь вы-

звал пожар в средней части вражеского корабля. Это вынудило «Admiral Graf Spee» отказаться от своего замысла и снова вернуться на северо-запад, теперь уже обстреливая «Аях». В 7.25 тяжелые снаряды уничтожили обе его кормовые башни. Несмотря на полученные повреждения, «Аях» использовал сближение для торпедной атаки с дистанции 7200 метров. Его торпеды тоже не попали в цель, но атака заставила линкор изменить курс, при этом он поставил уже седьмую дымовую завесу.

В 7.38 еще один снаряд попал в «Аях», снес верхнюю часть мачты и уничтожил радиоантенны. Потеря связи между крейсерами затруднила их действия, поэтому британские корабли поставили дымовую завесу и повернули на восток. Первая фаза боя под Ла-Плата завершилась.

Против ожиданий, «Admiral Graf Spee» не бросился в погоню за ослабевшим противником, а направился на запад. Оба британских корабля, чтобы не потерять противника, пошли вслед за ним. Началась вторая фаза боя — упорное, продлившееся более 10 часов преследование противника на границе радиуса действия уцелевшей артиллерии англичан. Время от времени линкор менял курс и обстреливал британские крейсера, если какой-то из них приближался слишком близко. Сгустились сумерки. Чтобы не упустить из поля зрения немецкий линкор, крейсера подошли к нему еще ближе.

В 23.17 командер Харвуд отозвал крейсер «Achilles», так как стало ясно, что линкор собирается войти в Монтевидео. Теперь британские командиры решили не допустить выхода линкора из порта в открытое море, а если это все же произойдет — следить за его передвижением.

Силы, которыми располагал британский командующий, были ничтожными. Необходимую концентрацию сил можно было обеспечить не раньше 19 декабря. Ближайший боевой корабль в юго-западной Атлантике — крейсер «Cumberland» — находился в Порт-Стэнли. Сразу после того, как стало ясно, что «Exeter» уже утратил боеспособность, командер Харвуд вызвал по радио «Cumberland» и приказал ему немедленно идти к месту боя. Однако крейсер мог прибыть лишь вечером 14 декабря.

Вскоре после полуночи «Admiral Graf Spee» бросил якорь в территориальных водах Уругвая, на рейде Монтевидео. Оба крейсера расположились поблизости.

Войдя в Монтевидео, линкор принял топливо с немецкого судна «Тасота». Но дальнейшие действия капитана цур зее Лангсдорфа представляются непонятным. Вместо того, чтобы немедленно выйти в море и прорваться через заслон двух легких крейсеров (причем один из них был сильно поврежден), немецкий командир медлил покинуть порт.

Правда, надо принять во внимание повреждения линкора. В него попали 12 снарядов, выпущенных с «Аях» и «Ахиллес», и 15 снарядов с «Ехетер». Одно из трех орудий носовой башни ГК не действовало, было разбито одно 150-мм орудие, повреждены зенитные орудия. Погибли 36 человек, 60 получили ранения. В бою было израсходовано много боеприпасов. Остались 360 снарядов к 280-мм орудиям, 423 снаряда к 150-мм орудиям, 2470 — для зенитной артиллерии и еще 6 торпед.

Видимо, решение Лангсдорфа обусловила роковая ошибка артиллерийского офицера линкора. Он каким-то образом (видимо, от излишней нервозности) ухитрился увидеть вдаль на внешнем рейде линкор «Repon» и эсминцы.

Капитан первого ранга Лангсдорф по дипломатическим каналам продлил гарантированное 24-часовое пребывание в порту еще на 72 часа. Британскому адмиралтейству подобные действия были на руку, поэтому протест британского посольства в Монтевидео носил формальный характер. Кроме того, чтобы не дать линкору выйти из порта, находившиеся в порту британские суда выходили в открытое море с 12-часовыми перерывами. Каждый такой выход задерживал срок выхода линкора еще на 24 часа.

Днем 16 декабря командир Лангсдорф сообщил по телефону в Берлин о концентрации британских сил под Монтевидео и предложил вариант прорыва. Он хотел знать, как ему поступить в том случае, если эта попытка будет равнозначна потере корабля без всяких шансов нанести существенный урон неприятелю — затопить линкор или интернировать его.

В тот же день адмирал Редер разговаривал на эту тему с Гитлером. Оба согласились, что лучшим выходом был бы прорыв. Но если это окажется невозможным, корабль следует затопить. Такой ответ был отправлен Лангсдорфу в 17.17..

17 декабря в 18.15 «Admiral Graf Spee» вышел из гавани Монтевидео на внешний рейд. Вслед за линкором шел пароход «Тасота». В 19.52, когда команда линкора перешла на пароход, в трюмах раздался взрыв. Вскоре блокировавший устье реки дивизион крейсеров, который состоял из тех же трех крейсеров («Ajax», «Achilles», «Cumberland») вошел в Монтевидео. К тому времени карманный линкор уже превратился в обломки. Его командир, капитан цур зее Лангсдорф, через три дня застрелился.

* * *

Главный результат действий корсаров заключался не в уничтожении транспортных судов, но в дезорганизации, какую вызывало их присутствие в океане. Конвои, обычно сопровождаемые эсминцами и небольшими судами, требовалось теперь укреплять более мощными кораблями. Рассеивание флота по Северной и Южной Атлантике, Индийскому океану приводило к необходимости привлекать значительные силы, а это ослабляло Home Fleet и Средиземноморский флот.

Для уничтожения «Admiral Graf Spee» потребовалось задействовать значительные силы. Однако это была первая победа после длительного периода неудач и потерь. Поэтому в связи с данной операцией союзники развернули своего рода рекламную кампанию в прессе. Воспоминаний об этой победе должно было хватить на множество последующих недель, чтобы поддержать боевой дух тогда, когда по-прежнему не было хороших вестей.

Немецкие магнитные мины

Флот союзников нес урон не только от действий рейдеров и подводных лодок. На арене войны появилось совершенно новое средство — магнитные мины. Мины ставили ночью подводные лодки, а с середины октября — эсминцы и самолеты. До конца года подводные лодки совершили 15 минных постановок, а эсминцы 6.

Они значительно дезорганизовали судоходство, тем более, что все существовавшие тральщики были приспособлены исключительно для очистки вод от традиционных контактных мин. Однако замешательство союзников немцы использовали далеко не в полной мере — не позволил небольшой (1500) запас мин.

Первое подозрение о том, что Германия использует неизвестную конструкцию мин, появилось после повреждения судна «City of Paris» 16 сентября. В сентябре и октябре союзники потеряли 19 судов (59.027 брт), в ноябре — 27 (120.958 брт). Положение становилось угрожающим. Вскоре отсутствие средств борьбы с новым типом мин парализовало судоходство в районе Лондона. Во второй декаде ноября 1939 г. из трех глубоководных фарватеров в устье Темзы два были закрыты, а закрытие третьего грозило полностью прекратить работу самого большого британского порта.

Потери также нес военный флот. 13 ноября затонул британский эсминец «Blanche», 20 ноября — патрульный корабль «Mastiff», 21 ноября — эсминец «Gipsy».

Но в последние дни ноября счастье улыбнулось англичанам. В их руки попали две магнитные мины, сброшенные с самолета в устье Темзы. Они упали в ил и поэтому не взорвались. Работы по разминированию, которые проходили только во время отлива с соблюдением средств предосторожности (деревянными или немагнитными инструментами), принесли желанный успех. Цилиндры, содержащие магнитные взрыватели, были извлечены и доставлены в минную школу в Портсмуте. Там срочно был разработан метод нейтрализации магнитного поля, создаваемого металлическим корпусом корабля. Этот метод заключался в окружении его обмоткой проводника, соединенного со специально установленным генератором. Для траления магнитных мин использовались небольшие деревянные суда: сначала рыболовные боты и яхты, затем тральщики специальной постройки.

Все эти средств защиты не удалось использовать сразу, поэтому декабрь принес потерю еще 33 судов (82.712 брт). Немцы продолжали минные постановки, в декабре мины появились под Ньюкаслем.

Так же как и в британском флоте, не все операции Кригсмарине проходили гладко и безошибочно. Так, в ночь с 12 на 13 декабря 5 немецких эсминцев, охраняемых крейсерами «Leipzig», «Nurnberg» и «Koln», установили большое минное поле неподалеку от устья реки Тайн. Вечером следующего дня патрулировавшая в Гельголандском заливе британская подводная лодка «Salmon» заметила немецкие корабли. Смелая торпедная атака принесла успех: были поражены 2 крейсера. Следующие пять часов про-

шли в непрерывных контратаках немецких эсминцев, поэтому подводникам не удалось всплыть и известить командование. Соответственно, не были подтянуты силы, которые уничтожили бы оба судна. Атака подводной лодки «Ursula» на поврежденный крейсер «Leipzig» не принесла результата.

Ремонт крейсера «Nurnberg» продолжался до мая 1940 г. «Leipzig» находился на ремонте до ноября 1940 г., причем после этого он уже не мог в полном объеме нести боевую службу.

Часть немецких штабных офицеров выступала против сопровождения эсминцев крейсерами, которые, ожидая возвращения первых, оставались без охраны. Если эсминцы подвергались большей опасности, действуя у британских берегов, чем на обратном пути вблизи собственных баз, то для чего нужны были крейсеры? Самым главным козырем эсминцев является их большая скорость, поэтому крейсеры являлись скорее помехой, нежели защитой.

Несмотря на такие неудачи, вызванные ошибочными тактическими расчетами, 1939 год в области минной войны закончился удачно для немцев. Небольшое количество использованных магнитных мин (всего 470 штук), принесли союзникам значительные потери в 79 судов (262.697 брт).

Достигнутый успех послужил сигналом к усилению наступательных действий в минной войне. В январе 1940 года самолеты, подводные и надводные корабли поставили в общей сложности 174 магнитные и 345 контактных мин в устьях рек, на рейдах и в портах. Выполняя эту операцию, подлодки доходили до важнейших британских портов — даже до достаточно удаленного Ливерпуля, дезорганизуя прибрежное судоходство и нанося ощутимый ущерб (21 судно, 77.116 брт).

В ночь с 9 на 10 февраля немецкие эсминцы поставили мины под Кромер Нол и Шипуш. Эта смелая операция не вызвала никакого противодействия со стороны патрульных британских сил. Немецкие командиры в своих рапортах сообщали, что не были замечены, однако сами они видели корабли противника. Это говорит о недостаточной боевой подготовке личного состава британских сил береговой охраны в тот период. За короткое время на поставленных эсминцами минах подорвались 14 судов.

В феврале жертвами мин стали 15 судов (54.740 брт), в марте — 14 судов (35.501 брт), в апреле потери снизились

до 11 судов (19.799 брт). Интенсивность минной войны ослабла в апреле и мае, так как германский флот был занят норвежской кампанией. Минирование производили главным образом самолеты, но, несмотря на это, потери в мае составили 20 судов (47.716 брт).

Британский флот начал минную войну уже в сентябре 1939 г. Так как Великобритания еще не располагала тогда магнитными минами, то приходилось ставить контактные мины, что не принесло ощутимых результатов. В январе 1940 г. британские эсминцы поставили мины в Гельголандском заливе. 3 марта эсминцы «Esk», «Express» «Icarus» и «Impulsive» поставили 240 мин на прибрежных немецких путях сообщения.

Весной 1940 г. в Портсмуте закончились приготовления к использованию британских магнитных мин. Мины в количестве 200 штук следовало сбросить равными партиями в фарватерах рек Эмс и Яде-Везер в районах Куксхафена, Любека и Киля. Однако германское наступление в Западной Европе настолько усложнило ситуацию на море, что минирование решили перенести на более поздний срок. До 25 мая британские самолеты совершили 385 вылетов и установили 263 мины. Трудности с определением фарватеров рек и навигационных проходов являлись частой причиной возвращения самолетов с опасным грузом. В вылетах были потеряны 10 машин, однако ущерб немцев за короткое время составил 24 судна (33.635 брт).

Действия подводных лодок

Декабрьские подвиги капитана Э. Бикфорда, который потопил подводную лодку U-36 и повредил крейсера «Nurnberg» и «Leipzig», стали единственными успехами подводных лодок союзников в 1939 году. Им не везло.

В сентябре британская субмарина «Triton» совершила трагическую ошибку, потопив собственную подлодку «Oxley». Вскоре подобную судьбу едва не разделила субмарина «Swordish», которую обстреляла подлодка «Sturgeon». Чтобы предотвратить в дальнейшем подобные случаи, пришлось увеличить до 16 миль расстояние между секторами их патрулирования.

В октябре французская субмарина «Surcouf» (в то время самая большая подводная лодка в мире — 3300 тонн) из-за плохой погоды потеряла связь с сопровождаемым конво-

ем, который вдобавок распался вследствие штормовых повреждений нескольких судов. В результате с 12 по 15 октября 7 транспортов из состава конвоя стали жертвами немецких подводных лодок.

Не лучше обстояло дело зимой. В первой декаде января 1940 г. были потеряны 3 британские подлодки: «Seahorse», «Starfish», «Undine». «Seahorse» осталась на дне возле Гельгоlanda вместе со всей командой. Команды двух других субмарин попали в плен.

После этих потерь британское адмиралтейство отозвало подводные лодки из Гельголандского залива, а также из района, расположенного восточнее зоны минирования, указанной немцами.

Патрулирование в Гельголандском заливе возобновились 18 февраля, когда ожидался выход в море немецкого флота. Подлодки «Salmon», «Sunfish» и L-23 заметили немецкие корабли, но из-за невыгодной позиции никто из них не смог атаковать. Британские подводные лодки действовали также на путях немецких конвоев, шедших из Нарвика с грузом шведской руды. Подходящих случаев для атак почти не было, так как немецкие суда держались в норвежских территориальных водах. Успех сопутствовал только лодкам «Truant» и «Ursula», которые в конце марта потопили по одному немецкому транспорту. В этом же месяце британские силы в Северном море пополнились французской 10-й флотилией, состоявшей из 12 подводных лодок.

Кроме того, с ноября 1939 по май 1940 гг. (с коротким перерывом в середине зимы) французские океанские подводные лодки взаимодействовали с британскими при охране 8 конвоев на североатлантическом маршруте.

Результаты деятельности подводного флота союзников были весьма скромными. Но их нельзя сравнивать с успехами немецких лодок, так как ситуация для каждой из враждебных сторон была совершенно иной, различными были и решаемые ими задачи. Субмарины союзников никогда не имели такого количества целей, какими являлись для немецких подводников многочисленные транспортные и вспомогательные суда союзников.

В 1939 г. немецкие подводные лодки записали на свой счет 114 судов (421.156 брт), т.е. более половины от общего числа потерь за этот период времени, понесенных со-

юзниками и нейтральными государствами (221 судно, 755.237 брт).

За достигнутые успехи в 1939 г. Германия заплатила потерей девяти подводных лодок (по одной за каждые 46.795 брт). Однако было понятно, что это лишь начало яростной борьбы.

Подводная лодка U-55 атаковала 30 сентября конвой ОА-80, охраняемый всего одним судном сопровождения. Ее торпеды потопили два транспорта. Присланные на помощь два английских эсминца и один французский атаковали подлодку. U-55 ушла бы от погони, но после всплытия ее обнаружил наблюдатель гидросамолета «Sunderland». Самолет кружил над лодкой и под угрозой применения глубинных бомб и крупнокалиберных пулеметов держал ее на поверхности вплоть до прибытия эсминцев. Последние затопили подлодку и взяли в плен команду. Это был первый в этой войне успех, достигнутый благодаря прямому взаимодействию самолета и военных кораблей.

В январе и феврале 1940 г. командование германского флота неоднократно расширяло сферу неограниченной подводной войны, что создало дополнительные трудности в организации судоходства. Но суровая штормовая зима 1939/40 года стала причиной того, что немецкое наступление в подводной войне развивалось медленно.

Тем временем появилась новая опасность с той стороны, откуда ее никто не ждал. Готовясь пройти через проходы в минных полях, суда большой неорганизованной группой ожидали очереди на вход в протраченный фарватер. Это незамедлительно использовали немецкие подлодки и начали атаковать по ночам, в надводном положении, неподвижно стоявшие суда.

До того времени, пока не была замечена одна такая подлодка, атаковавшая в районе минных полей, затопление 14 нейтральных судов и британского эсминца «Exmouth» приписывали минам.

Потери от действий немецких подводных лодок составили: в январе — 40 судов (111.263 брт), в феврале — 45 судов (169.566 брт). Как и прежде, только 10% погибших судов шли в конвоях.

Для того, чтобы расширить оперативные районы действий подводных лодок, немецкое командование организовало систему пополнения топлива и запасов прямо в море, с судов обеспечения. Например, субмарина U-25, взяв

топливо с танкера в Кадисском заливе, потопила 3 февраля 1940 г. к западу от устья реки Тахо, пароход «Armanistan». Три другие подводные лодки, пополнив запасы и увеличив таким образом свою автономность, атаковали неподалеку от мыса Финистер конвой OG-18, затопив 17 февраля 1 транспорт. Та же группа в последующие дни послала на дно несколько одиночно пливших судов.

Так же, как и в Атлантике, в Северном и Норвежском морях наибольшие потери были среди судов, шедших самостоятельно — в феврале их было 22. Первое нападение на конвой, пливший в Норвегию, немецкие подводные лодки предприняли только в феврале. Жертвой нападения стал английский эсминец «Daring».

В марте, в связи с подготовкой Германии к вторжению в Норвегию, снизилось количество действующих подводных лодок. Потери также уменьшились и составили 23 судна (62.781 брт). В апреле были потоплены и вовсе 7 судов (32.467 брт).

В марте и в апреле субмарины не показывались у берегов Испании и Португалии. Острые их атак было направлено против крупных боевых единиц Home Fleet с целью ослабления британского флота перед норвежской операцией. Защищая свои боевые корабли, 20 марта эсминец «Fortune» потопил подлодку U-44. В марте первого успеха добилась авиация британской береговой охраны, уничтожив U-31 глубинными бомбами новой конструкции.

7 марта добился успеха действовавший в составе британского флота польский эсминец «Burza». Он потопил глубинными бомбами U-54 на пути из Гарвича в Ярмут.

Однако в норвежской операции германские подводные лодки не сыграли никакой роли, так как подвели неконтактные взрыватели, которыми они были оснащены. Например, Г. Прин несколько раз атаковал торпедами стоявшие на якоре крейсера и другие суда, но все торпеды прошли мимо цели либо не взорвались. Недоработки в конструкции торпед вскоре были устранены, однако командование германского ВМФ вынуждено было признать, что по этой причине избежали гибели 1 линкор, 7 крейсеров, более десяти эсминцев и несколько десятков транспортных судов союзников.

В мае потери снова возросли (13 судов, 55.580 брт), при этом немецкие подводные лодки снова появились у берегов Испании и Португалии.

Появление в составе британского флота первого корвета «Arabis» стало первым признаком усиления сил ПЛО конвоев. Именно корветы, построенные быстро и в больших количествах, вынесли на себе основную тяжесть борьбы с подводными лодками в критические моменты битвы за Атлантику. Эти суда (водоизмещением от 900 до 1100 т) имели ряд недостатков (главными из них были небольшая скорость и недостаточное артиллерийское вооружение), однако свою роль они сыграли.

Защиту конвоев в тот период также усилило оснащение торговых судов зенитками и палубными орудиями. К сожалению, не все капитаны могли с пользой распорядиться выделенным им вооружением. Так, например, возле мыса Финистер на поверхности моря немецкая подводная лодка затопила 5 одиночных судов, в том числе быстроходный британский танкер. Капитан последнего медлил открывать огонь, считая, что сначала надо поднять определенный сигнал. Подлодка использовала этот момент и произвела торпедный выстрел, который стал для британского судна роковым.

Интересно ознакомиться со спорами относительно тактики ведения борьбы с немецкими подводными лодками. В определенных кругах британского адмиралтейства существовало мнение, что лучшим способом является увеличение числа поисково-ударных групп, состоящих из эсминцев или быстроходных кораблей ПЛО, которые бы действовали подобно кавалерийским эскадронам. Это отрицательно сказалось на безопасности конвоев. Такие группы (но с авианосцами в своем составе), а также переход к наступательной тактике получили широкое распространение в более поздний период, когда количество эскортных кораблей значительно увеличилось.

Опыт первого периода войны неоспоримо доказал, что наилучшие результаты в борьбе с подлодками были получены там, где встреча с ними являлась наиболее вероятной, т.е. рядом с конвоями. Очевидно, что «приманку», которой являлся конвой, следовало при этом как можно больше обезопасить.

Глава 3. Норвежская кампания

Главной причиной, повлекшей норвежскую кампанию, был немецкий импорт железной руды из Швеции. Общий

объем импорта такого сырья составил в 1938 г. 22 млн. тонн. Блокада лишила Германию примерно 10 млн. тонн. Около 1 млн. тонн поставлял СССР.

Еще 11 млн. тонн немцы получали из Швеции. Летом грузы шли из балтийских портов Северной Швеции, зимой эти порты замерзали, и тогда часть грузов перебрасывалась железной дорогой до Нарвика, а оттуда — на транспортных судах в Германию.

Почти весь путь из Северной Норвегии представлял собой тысячемильный фарватер внутри норвежских территориальных вод, между островами и фиордами, где грузовые суда были недоступны для атак флота союзников. В такой ситуации единственный способ нарушения поставок заключался во вторжении союзников в норвежские территориальные воды для минирования судоходных путей. Это вынудило бы немцев посылать свои суда по трассе, находящейся вне территориальных вод, что позволило бы британскому и французскому флоту нападать на них.

Норвегии отдавала себе отчет в том, что нейтралитет Норвегии является для нее выгодным, и собиралась соблюдать его столько, сколько позволят союзники. Естественно, что такая ситуация не могла сохраняться долго, следовало ожидать активных действий британского флота, намеревавшегося прервать поставки из Норвегии. Уже в сентябре 1939 г. Уинстон Черчилль предложил заблокировать германское судоходство в норвежских и шведских водах. Однако британский кабинет не принял тогда его предложений.

Германия знала о британских планах. В октябре 1939 г. адмирал Р. Карлс предложил договориться с Норвегией о создании на ее территории тайных баз подводных лодок, подобных тем, что были в Испании. Проект этот не был осуществлен из-за явной угрозы ответной британской акции.

Идея ввести войска союзников в Норвегию (хотя бы в северную ее часть) была популярна также во Франции, что подтверждали некоторые заявления премьер-министра Э. Даладье и представителей генерального штаба.

6 января 1940 г. британское министерство иностранных дел сообщило норвежскому послу в Лондоне о плане минирования норвежских вод. Однако норвежское правительство дало резко отрицательную оценку этому проек-

ту, поэтому он был отложен до выяснения дальнейшего хода событий.

С 30 ноября 1939 г. шла война СССР и Финляндии. В связи с ней в Англии и Франции возникла идея придти на помощь Финляндии через Северную Норвегию и Швецию. По этому плану, в Нарвике должны были высадиться 4 дивизии британских и французских войск. Но только одна из них отправилась бы в Финляндию, задачей же трех остальных стал бы контроль над путями вывоза руды. Этот план не удалось осуществить потому, что 12 марта 1940 г. между СССР и Финляндией был заключен мир.

Инцидент с танкером «Altmark»

Перед началом норвежской кампании широкую огласку получил инцидент, который с военной точки зрения не был особо важным, однако его политическое и пропагандистское значение являлось несомненным. Речь идет о захвате танкера «Altmark», бывшего прежде судном обеспечения линкора «Admiral Graf Spee».

«Altmark», на борту которого находилось около 300 пленных с потопленных судов, долгое время был неуловим. Первое известие о нем командование британского флота получило только 15 февраля, когда он направлялся в Тронхейм. Неподалеку находилась британская эскадра в составе крейсера «Arethusa» и пяти эсминцев, под командованием командера П. Виана, находившегося на эсминце «Cossak». После полуночи 16 февраля Виан получил приказ найти танкер.

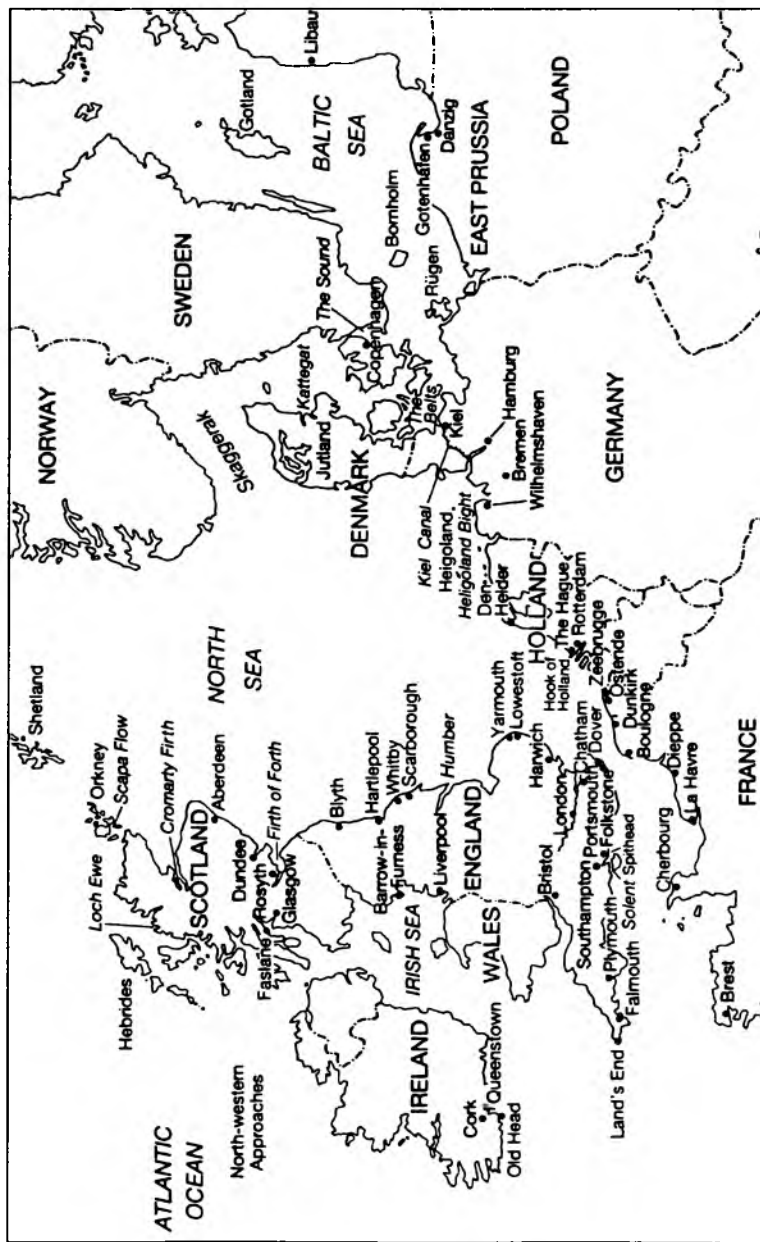
На следующий день около 13 часов «Altmark» был замечен двумя британскими самолетами-разведчиками. Так как сведения о местонахождении танкера в сообщениях летчиков сильно различались между собой, Виан разделил силы. Часом позже командир крейсера «Arethusa» заметил танкер в сопровождении двух норвежских миноносцев в четырех милях от побережья. Коммандер Виан приказал эсминцам «Ivanhoe» и «Intrepid» задержать танкер и обыскать его. Однако «Altmark» не отреагировал на приказ остановиться и вместе с норвежскими кораблями стал на якорь в фиорде Ёссинг. Вслед за ними туда вошли британские эсминцы. Виан, уверенный в том, что на немецком судне есть пленные, потребовал передать их на борт эс-



Броненосец «Schleswig-Holstein» обстреливает польские укрепления 1 сентября 1939 г.



Война началась: погрузка 406-мм снарядов на британский линкор «Rodney»



Британские воды и Балтика



Одной торпеды подводной лодки было достаточно
для гибели транспортного судна



Британский конвой в Северном море (1939 г.)



Гидросамолет-разведчик взлетает с катапульты



Поначалу конвои охраняли устаревшие гидросамолеты



Карманный линкор «Admiral Graf Spee» в порту Монтевидео



Карманный линкор «Admiral Graf Spee» после взрыва
горит на рейде Монтевидео



Британский крейсер «Аjax» идет к Монтевидео
вслед за линкором «Admiral Graf Spee».
Фотография снята с борта крейсера «Achilles»



Германская подводная лодка U-47 типа VIIA



Погрузка 76-мм снарядов
на британскую подводную лодку «Sterlet»



Германский линкор «Sharnhorst», однотипный с «Gneisenau»



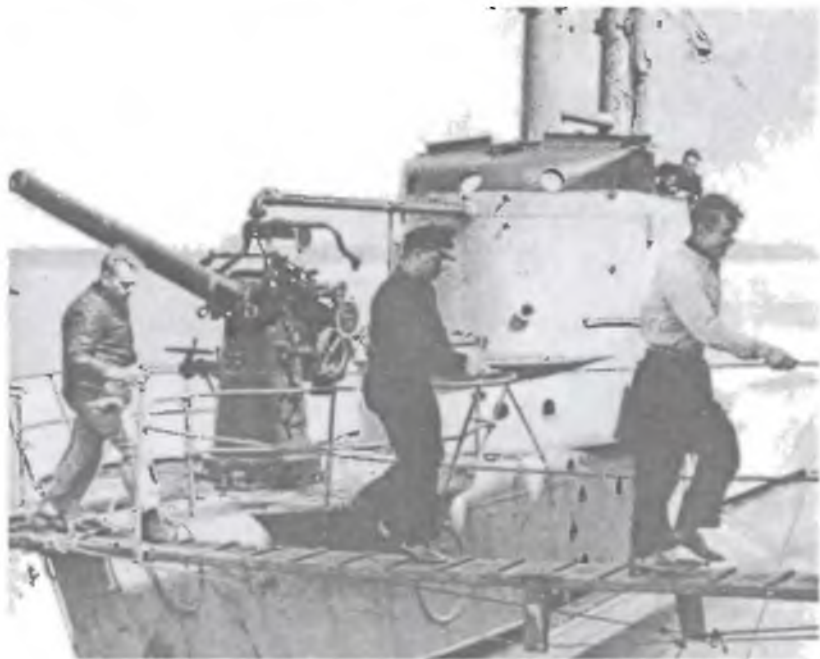
Британская подводная лодка «Severn», торпедировавшая немецкий линкор «Gneisenau» в ходе Норвежской кампании



Германские эсминцы высаживают десант в порту Нарвик



Германская подводная лодка возвращается из боевого похода



Пленные немцы из экипажей потопленных транспортов покидают борт британской подводной лодки «Snapper»



Германская подводная лодка типа VIIA
возвращается в порт (1939 г.)



Линкор «Gneisenau» у берегов Норвегии (1940 г.)



Британский вспомогательный крейсер «Jarvis Bay»



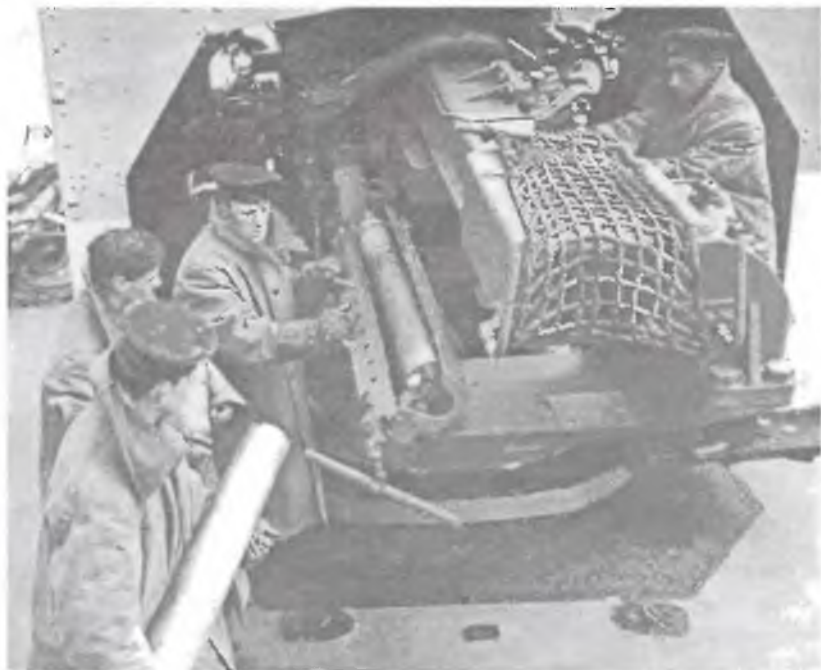
Датский броненосец береговой обороны «Niels Juel»



**Старый голландский броненосец «Jacob van Heemskerck»
немцы превратили в крейсер ПВО**



Берег возле Дюнкерка после эвакуации союзников (1940 г.)



Расчет 120-мм орудия британского эсминца «Hesperus»



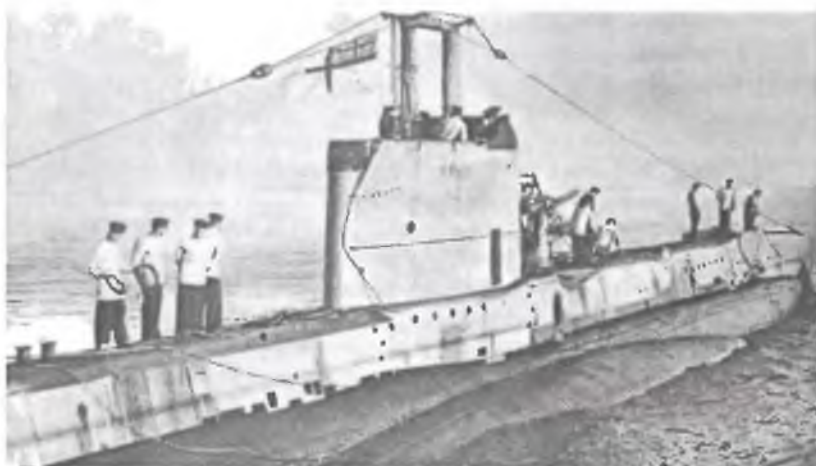
Британские катера МТВ в море



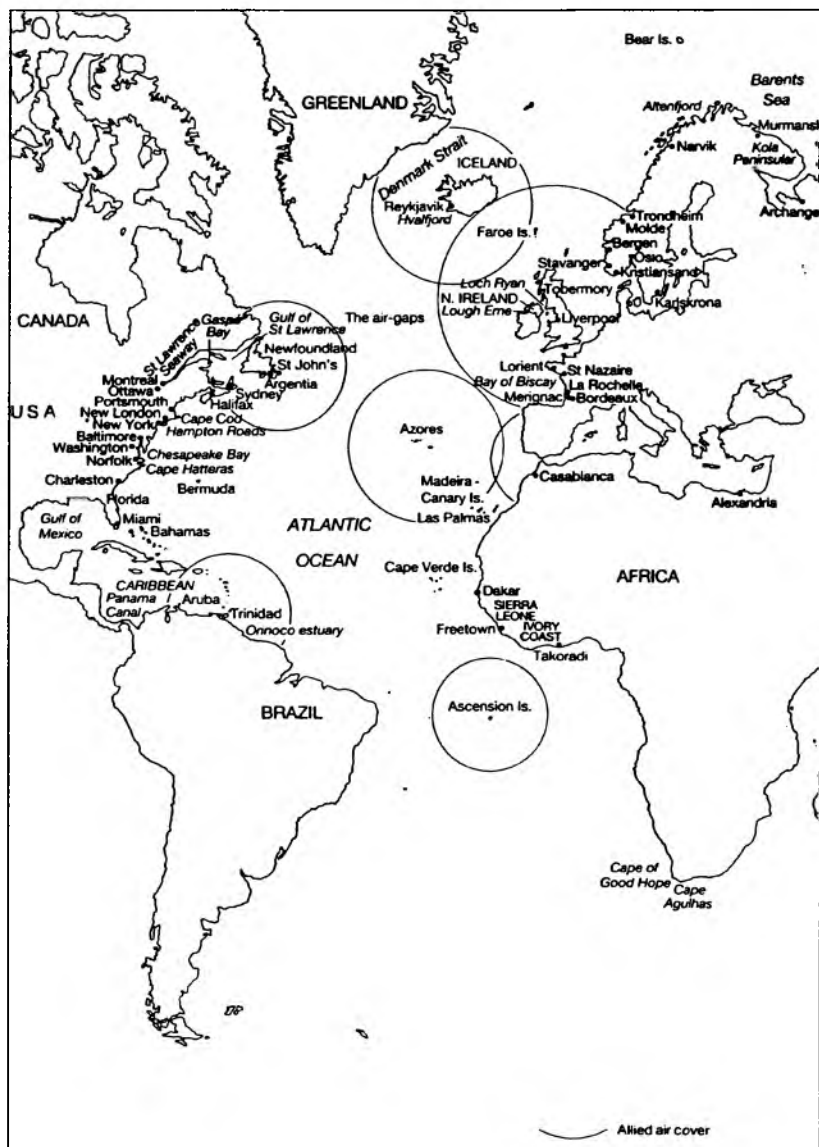
Британские катера МТВ в гавани



Башни главного калибра французского линкора «Dunkerque»



Британская подводная лодка «Sturgeon» возвращается в порт
(октябрь 1940 г.)



Атлантический ТВД

минца. Однако применить силу не позволил норвежский миноносец «Kjell».

Тогда Виан обратился за инструкциями в адмиралтейство и до получения ответа покинул территориальные воды, охраняя выход из фиорда. Положение было сложным. Если бы на немецком танкере не нашли пленных, то захват танкера «Altmark» в норвежских территориальных водах стал бы серьезным международным инцидентом. С другой стороны, уверенность в том, что на борту имеются пленные, не позволяла бросить их на произвол судьбы. После консультаций с британским правительством адмиралтейство предложило, чтобы норвежские военные корабли вместе с британскими сопровождали танкер в Берген. В случае отказа норвежцев судно следовало захватить.

Норвежские командиры не ответили ни «да», ни «нет», поэтому «Cossak» с орудиями, готовыми открыть огонь, подошел к борту танкера и взял его на abordаж. После того как было подавлено сопротивление команды, вооруженной автоматами, в трюмах обнаружили 299 пленных с затопленных транспортных судов. Когда все пленные перешли на «Cossak», эсминец покинул фиорд и вернулся в Розайт.

Таким образом, обыск танкера «Altmark», проведенный норвежскими моряками, являлся фикцией. Норвежцы «не заметили» ни пленных, ни вооруженного экипажа, ни крупнокалиберных пулеметов на «мирном судне».

В то же время действия англичан немецкая пропаганда широко использовала для нападков на союзников. Это был хороший повод, чтобы отвлечь внимание мировой общественности от фактов нарушения международных правовых норм Германией.

Командование Кригсмарине послало 18 февраля отряд в составе линейных крейсеров «Gneisenau» и «Scharnhorst», тяжелого крейсера «Admiral Hipper» и двух эсминцев (под командованием вице-адмирала В. Маршалля), чтобы перехватить корабли Виана между Норвегией и Шетландскими островами. Однако немецкая эскадра не нашла их в море и вернулась на базу, не добившись никакого результата.

План «Weserübung»

Инцидент с танкером «Altmark» убедил Гитлера в том, что союзники в грош не ставят нейтралитет Норвегии.

Поэтому 21 февраля он поручил генералу Н. фон Фалькенхорсту начать оперативную разработку плана «Weserübung» (кодовое название высадки в Норвегии), одновременно поручив ему руководство «группой XXI», т.е. войсками, предназначенными для этой операции.

Приказ о выполнении плана «Weserübung» командование Кригсмарине получило от ОКВ («Обер Комmando Вермахт» — Высшее Командование Вермахта) 1 марта 1940 г.

Секрет успеха этой операции заключался в ее полной внезапности для союзников, а также в быстром захвате важнейших портов. Атаковать британский флот должна была, в основном, бомбардировочная авиация. За месяц перед вторжением гросс-адмирал Редер предупредил Гитлера о том, что данная операция полностью игнорирует принципы морской войны, поэтому успех ее возможен только при условии полной неожиданности и быстроты действий.

Оперативный план Фалькенхорста предусматривал высадку шести дивизий. Десант должны были поддерживать 800 боевых самолетов и 200 транспортных. После захвата плацдармов предполагалось выгрузить тяжелое вооружение и захватить линии сообщения, пересекавшие эту горную страну, а после того как сопротивление норвежских войск будет сломлено, так разместить войска, чтобы они могли отразить ожидаемый десант союзников.

Главная трудность заключалась в том, что надлежало высадиться одновременно в нескольких местах, среди которых Тронхейм и Нарвик были удалены от немецких портов на 1500–2000 км. По этой причине для транспортировки войск в первой фазе операции следовало использовать главным образом быстроходные военные корабли, способные тайно доставить десант.

Для осуществления вторжения были задействованы практически все имевшиеся в строю военные корабли. Их разделили на 6 групп, каждая из которых имела задачу захватить указанный ей порт. Пять других групп кораблей, значительно более слабых, предназначались для одновременного захвата Дании.

Шесть этих групп имели следующий состав:

Группа I (капитан цур зее Ф. Бонте) насчитывала 10 эсминцев, на борту которых находились 2 тыс. солдат. Ее задачей был захват Нарвика.

Группа II (капитан цур зее Х. Хайе) должна была занять Тронхейм. Она имела в своем составе тяжелый крейсер «Admiral Hipper», 4 эсминца, 3 миноносца и 1700 солдат. Хайе одновременно являлся командиром крейсера.

Группа III (контр-адмирал Х. Шмундт) состояла из легких крейсеров «Kolp» и «Konigsberg», учебного артиллерийского корабля «Bremse», 2 миноносцев, 7 торпедных катеров с плавбазой и 3 транспортных судов. Она насчитывала 1900 солдат, которые должны были захватить Берген.

Группу IV (капитан цур зее Ф. Риве) составляли легкий крейсер «Karlsruhe», 3 тральщика, 7 торпедных катеров с плавбазой и 4 транспорта. Десант насчитывал 1100 солдат. Задачей группы являлся захват портов Кристиансанд и Арендаль.

Группа V (контр-адмирал О. Кумметц) должна была овладеть укреплениями в фиорде Осло и захватить столицу Норвегии. В ее состав входили линкор «Lutzow» (бывший «Deutschland»), тяжелый крейсер «Blucher», легкий крейсер «Emden», 3 миноносца, 8 тральщиков и 2 вспомогательных судна. Десант включал 2 тыс. солдат.

Группа VI (корветен-капитан К. Тома) состояла из 4 больших тральщиков с десантом в количестве одного батальона. Цель захвата — порт Эгерсунн.

Кроме того, 4 минных заградителей должны были установить к западу от пролива Скагеррак минные заграждения для предотвращения атак британского флота и обеспечения обратного пути к немецким базам. Дополнительную охрану обеспечивали 32 подводные лодки, разделенные на 8 групп по 4 лодки в каждой. Четыре такие группы прикрывали фланг операции в норвежских водах, три охраняли проходы в норвежские воды с севера (от Оркнейских островов), еще одна группа находилась у восточного входа в Ла Манш. 6 или 7 подводных лодок выступали в роли транспортных судов.

Линейные крейсера «Scharnhorst» и «Gneisenau» обеспечивали операцию в целом.

Незадолго до выхода в море главных сил (т.е. шести групп захвата) в Нарвик, Тронхейм и Ставангер отправился первый эшелон, состоявший из 7 транспортных судов (с десантниками на борту) и 3 танкеров. Непосредственно в день вторжения в порты Южной Норвегии должны были выйти 15 транспортных судов с войсками и тяжелым

вооружением. Третья группа, предназначенная только для захвата Осло, насчитывала 11 транспортных судов. На ее борту находились 14500 солдат с полным вооружением и снаряжением.

Операция «Wilfred» и план R 4

В конце марта, когда немцы полным ходом готовились к десантной операции, британское правительство наконец согласилось с предложениями адмиралтейства, и решило выставить мины в норвежских территориальных водах. Эта операция получила условное название «Wilfred».

Три группы кораблей должны были ставить мины в трех местах. Группа «WB», состоявшая из двух эсминцев, ставила мины в районе Буд. Группа «WS», в составе минного заградителя «Teviot Bank» и четырех эсминцев, делала то же самое в районе Статландет, а группа «WV» (четыре эсминца с минами и четыре эсминца обеспечения), — около Хавдена, в фиорде Вест.

Из-за присутствия в Нарвике норвежских броненосцев береговой обороны, командующий Home Fleet адмирал Форбс направил для обеспечения операции линкор «Renown» и четыре эсминца под командованием вице-адмирала В. Уитворта.

Данная операция затрагивала жизненно важные интересы Германии, поэтому адмиралтейство предусматривало сильное противодействие со стороны немцев и разработало план под названием R 4. Этот план предусматривал высадку десанта на территории Норвегии в Ставангере, Бергене, Тронхейме и Нарвике. Он должен был вступить в силу, если немецкие войска попытаются захватить норвежские порты. Для этой цели 7 апреля в Розайте на крейсерах «Dewonshire», «Berwick», «York» и «Glasgow» погрузились воинские части, предназначенные для захвата Ставангера и Бергена. На реке Клайд сосредоточились транспорты с войсками для захвата Тронхейма и Нарвика. Эту группу охранял крейсер «Ashoga» вместе с шестью эсминцами.

Таким образом, британское верховное командование считалось с возможным немецким нападением, но инициативу отдавало на откуп агрессивному противнику. Чтобы как можно раньше узнать о намерениях немцев, на комму-

никации между Германией и Норвегией были отправлены 16 подводных лодок.

Все три минирующие группы покинули британские порты 5 апреля. Первыми вышли в море силы вице-адмирала Уитворта. Затем к ним присоединились 4 эсминца группы «WS» и 4 эсминца обеспечения группы «WV» под командованием командера Б. Варбуртон-Ли. От этой группы на следующий день отделился эсминец «Glowworm» (командир Г. Рупе) для спасения смытого волной матроса. Плохая видимость, туман и вьюга не позволили в дальнейшем этому кораблю присоединиться к своей группе.

Днем 7 апреля силы Уитворта подошли к фиорду Вест, и утром 8 апреля там было установлено минное заграждение.

Начиная с 6 апреля, командование британского ВМФ стало получать сообщения разведки о необычайной активности германского флота на Балтике и в Гельголандском заливе. Для проверки разведанных были посланы самолеты-разведчики. 7 апреля они подтвердили полученную информацию.

Обнаруженные немецкие корабли принадлежали к 1-й и 2-й группам, которые вышли со своих баз в ночь с 6 на 7 апреля.

Во второй половине дня 7 апреля британское адмиралтейство располагало достаточно точной картиной передвижений немецких кораблей. Несмотря на это, адмирал Форбс, ошибочно оценив намерения немцев, вечером того же дня отправил Home Fleet не в центральную часть Северного моря, а в его северные районы, с задачей блокады пути в Атлантику.

Между тем, 3 апреля эсминец «Glowworm» в 8.20 встретил эсминцы, охранявшие тяжелый крейсер «Admiral Hipper». После короткого артиллерийского столкновения «Glowworm» приблизился к крейсеру и, пользуясь плохой видимостью и вьюгой, произвел смелую торпедную атаку. Крейсер своим огнем повредил корпус шедшего полным ходом эсминца, и тогда капитан Рупе совершил одну из самых отчаянных атак в истории Второй мировой войны. Он прорвался сквозь огонь противника и врезался в борт вражеского крейсера. Эту героическую атаку, о которой британское адмиралтейство узнало только после войны, пережили всего 31 человек из 149 членов экипажа. Капи-

тан Рупе перед гибелью отправил радиogramму, в которой проинформировал командование о встрече с главными силами противника. Спустя девять минут радиостанция «Glowworm» умолкла навсегда.

Получив сигнал, адмирал Форбс послал к месту боя линкор «Repulse», крейсер «Penelope» и 4 эсминца, в то время как силы адмирала Уитворта отправились на перехват немецких кораблей к фиорду Вест. В это же время адмиралтейство сообщило адмиралу Форбсу, что ранее полученный флот направляется не в Атлантику, а к берегам Норвегии. Но, несмотря на все это, вплоть до 20 часов вечера 8 апреля адмирал Форбс продолжал действовать главными силами Home Fleet в северном направлении. Вечером того же дня он послал линкор «Repulse», крейсер «Penelope» под охраной эсминцев на поддержку сил вице-адмирала Уитворта, а сам вместе с линкорами «Rodney», «Valiant» и крейсером «Sheffield» направился на юг.

В этот же день произошел случай, который сильно беспокоил немецкий штаб и мог поставить под угрозу всю операцию. Польская подводная лодка «Orzel», патрулировавшая в районе Кристиансанда, заметила в полдень немецкий транспорт «Rio de Janeiro» и потопила его. Спасенные норвежцами немецкие солдаты сообщили во время допроса, что они плыли в Берген для «защиты территории Норвегии от англо-французского вторжения». Данное сообщение в тот же день получило норвежское правительство. Однако в Осло ему не придали значения. Боевая готовность в укрепленных районах объявлена не была, и вообще никакие меры не предпринимались.

С самого утра 9 апреля в британское адмиралтейство стали поступать многочисленные сигналы о движении неприятельских боевых кораблей и транспортных судов к берегам Норвегии. Около 5 часов утра адмиралтейство сообщило командующему Home Fleet о входе немецких кораблей в Осло-фиорд и об их приближении к Бергену. Аналогичные сообщения поступали из районов Тронхейма и Ставангера.

Поскольку намерения противника были уже ясны, следовало ввести в действие план R 4, однако британское адмиралтейство в последний момент отказалось от его реализации и приказало своим крейсерам в Розайте выгрузить войска на берег и немедленно присоединиться к

Home Fleet. Таким образом, план R 4 фактически перестал существовать. Позже адмиралтейство объяснило неожиданный (а главное, необоснованный) отказ от первичного замысла ошибкой в оценке ситуации. Якобы, борьба с немецким флотом требовала присутствия крейсеров «Devonschire», «Berwick», «York», «Glasgow» и всего Home Fleet.

Итак, нерешительность британского адмиралтейства лишила союзников возможности высадить войска в Норвегии в тот момент, когда это было легче всего. Немецкие войска там еще не закрепились, не имели контроля над прибрежными укреплениями и аэродромами. Конечно, можно долго дискутировать на тему, изменила бы высадка четырех батальонов в Ставангере и Бергене общий ход норвежской кампании или нет. Однако очевидно, что тогда в руки союзников попал бы аэродром в Ставангере, контроль над которым (как оказалось) был ключом ко всей норвежской кампании.

Отказавшись от плана R 4, командование флота не приняло взамен ничего другого, и высадка десанта была отсрочена на четыре недели.

Немецкие войска высаживаются в Норвегии

Напротив, высадка немецкого десанта происходила строго в соответствии с планом.

Группа II ночью с 8 на 9 апреля достигла внешних фиордов, ведущих в Тронхейм. Корабли этой группы пошли на хитрость, посылая личному составу укреплений сигналы на английском языке. Норвежские батареи молчали, пока немцы преодолевали самый опасный участок пути в порт. На их уловку не попала только одна батарея в самом конце фарватера, открывшая огонь по захватчикам. Однако для ее уничтожения понадобился всего один залп крейсера «Admiral Hipper». После этого на берег высадились передовые отряды, которые захватили норвежские береговые батареи. Затем немецкие войска быстро двинулись в направлении Тронхейма. Несмотря на сопротивление норвежских войск, десант занял город и на следующий день получил подкрепление по воздуху.

Так как Тронхейм был взят, немецкие корабли могли уйти назад на свои базы. Первым ушел «Admiral Hipper» и без препятствий вернулся в порт приписки уже 12 апреля.

Эсминцы «Friedrich Eckoldt» и «Bruno Heinemann» ушли 14 апреля и, несмотря на атаки британской авиации, тоже вернулись на базу. Два оставшихся эсминца («Paul Jacobi» и «Theodor Riedel») вернулись через 2 недели.

Аналогичную хитрость с использованием английского языка применили также корабли группы III. Но обман удался неполностью. Сопротивление норвежского гарнизона удалось подавить достаточно быстро. Однако ценой за это стала потеря легкого крейсера «Konigsberg» и серьезное повреждение учебного артиллерийского корабля «Bremse».

Под утро 9 апреля крейсер «Konigsberg» высадил недалеко от Карвена часть десанта. Вскоре по немецким кораблям открыла огонь находившаяся в этих местах батарея 210-мм орудий. Крейсер «Koln» и миноносцы успели пройти беспрепятственно, а в немного запоздавший «Konigsberg» попали 2 снаряда.

Когда рассвело, десантная операция была в самом разгаре. После того как был захвачен Берген, «Koln» и два миноносца ушли. «Bremse» и торпедные катера остались для защиты порта. Пришлось также остаться серьезно поврежденному крейсеру «Konigsberg». А на следующий день он затонул в результате налета английских пикирующих бомбардировщиков.

Группа VI без помех заняла Эггерсунн. Ставангер был захвачен воздушным десантом, при этом прямое попадание авиабомбы потопило норвежский миноносец «Aegir».

Группа IV вошла в фиорд Кристиансанд в 6.30 утра 9 апреля. После нескольких часов обстрела с крейсера и авиационных налетов замолчали батареи на острове Оддерой. Без серьезного сопротивления были заняты порт и город, захвачены береговые батареи. В руки немцев попали норвежские подводные лодки В-2 и В-5 и миноносец «Gyller».

Вечером, когда крейсер «Karlsruhe» отправился в обратный путь, его торпедировала английская подводная лодка «Tuant». Через три часа корабль затонул, а команду спасли сопровождавшие крейсер тральщики.

Порт Арендаль был захвачен без сопротивления миноносцем «Grief».

Для захвата Осло, самого важного в стратегическом отношении пункта, были задействованы, кроме морских сил (V группа), авиация и парашютисты. Так как на подходах к столице страны были сооружены форты, вооруженные

тяжелыми орудиями калибра 305 и 280 мм, быстро занять город можно было только благодаря фактору внезапности.

Рано утром 9 апреля немецкие корабли прошли сквозь полосу внешних укреплений. Но оставались еще батареи внутри фиорда. Батареи Оскархольма встретили тяжелый крейсер «Blucher» мощным артиллерийским огнем. Затем в него попали две торпеды, выпущенные из аппаратов береговой торпедной батареи в Кахольме, и он затонул. Броненосец «Lutzow» и крейсер «Emden» в ходе двухчасового боя уничтожили все эти батареи, что позволило немцам удачно завершить операцию.

Затем был высажен десант в Сонсбюктене, что позволило атаковать норвежские позиции в Дрёбаке со стороны суши. В полдень «Lutzow» обстрелял Кахольм. В действие вступила и авиация, высадившая на одном из аэродромов две тысячи солдат. В 7 часов вечера был занят Дрёбак, на следующий день перед полуднем — Кахольм, а после полудня немецкие корабли вошли в порт Осло.

Рауой захватили штурмовые группы, высадившиеся с тральщиков R-20 и R-24. Боларне был взят лишь 10 апреля вечером, после вступления в бой авиации и поддержки действовавших там тральщиков R-22 и R-23 миноносцем «Kondor».

Десант с миноносцев «Albatros» и «Kondor», а также с тральщиков R-17 и R-27 высадился в Хортоне и потребовал от норвежского адмирала сдачи форта и арсенала. Таким образом, в руки немцев попали броненосцы береговой обороны «Harald Haarfagre» и «Tordenskjold», подводная лодка В-4 и несколько небольших судов.

В ходе боев в фиорде Осло затонули немецкий миноносец «Albatros» и тральщик R-17 (потопленный норвежским заградителем «Olaf Tryggvason»). На обратном пути в Германию после полуночи 11 апреля броненосец «Lutzow» был атакован восточнее Скагена британской подводной лодкой «Spearfish». Меткий торпедный залп уничтожил руль и один винт, внутрь корпуса попало 1400 тонн воды. Корабль с большим трудом удалось отбуксировать в Киль, где ремонт длился до конца года.

Битва под Нарвиком

Группе I, целью которой являлся захват Нарвика, предстоял самый длинный путь. Она вышла вместе с группой II

ночью с 6 на 7 апреля под прикрытием линейных крейсеров «Scharnhorst» и «Gneisenau». Несмотря на то, что немецкие корабли были замечены британскими самолетами-разведчиками 7 апреля, а также обнаружили себя на следующий день боем с «Glowworm», они продолжили свой путь и противник их не беспокоил.

Днем 8 апреля после полудня группа II направилась в Тронхейм, а группа I вечером находилась в фиорде Вест. Линейные крейсера остались западнее Лофотенских островов. На подходе к Нарвику немцы утром 9 апреля встретили старые броненосцы береговой обороны «Eidsvold» и «Norge», попытавшиеся оказать сопротивление. Эсминiec «Anton Schmidt» потопил торпедами первый из них, эсминiec «Wilhelm Heidkamp» — второй. В течение нескольких часов немцы высадили около 2 тысяч солдат, которые заняли город Нарвик.

Согласно плану, после высадки десанта и подавления сопротивления противника, эсминцам надлежало вернуться в Германию, дабы избежать ответных действий флота союзников. Однако планируемое в ночь с 9 на 10 апреля возвращение не состоялось, так как эсминцы не смогли пополнить запасы топлива: из двух танкеров до Нарвика дошел только один.

Пока происходили события в Нарвике, вице-адмирал Уитворт на линкоре «Renown» в сопровождении девяти эсминцев встретил «Gneisenau» и «Scharnhorst», которые шли на север. Британские корабли заметили неприятельские корабли в 3.37 утра 9 апреля. «Renown» открыл огонь в 4.05 с расстояния около 16 км. Немцы ответили только через несколько минут. Несмотря на выюгу и большую волну, британский линкор поразил «Gneisenau», у которого вышли из строя приборы управления артиллерийским огнем. Немецкие корабли немедленно прекратили огонь и попытались покинуть поле боя, однако британский линкор, невзирая на шторм, продолжил погоню и в 4.34 ему удалось повредить кормовую и носовую башни «Gneisenau». В «Renown» тоже попало несколько снарядов, но они не причинили большого вреда.

В 5 часов утра оба немецких корабля скрылись в снежной мгле. Визуальный контакт с ними был утрачен. К 6.30 они окончательно скрылись из поля зрения, удалившись на север.

Когда немцам стало ясно, что их эсминцы не могут покиннуть Нарвик, линейные крейсера направились на свою базу и в условиях плохой видимости, прошли за спиной британского флота.

Предоставленные сами себе, эсминцы капитана цур зее Бонте оказались в тяжелом положении. Неподалеку от этого района патрулировали эсминцы под командованием командера Варбуртона-Ли. 9 апреля в 11.38 он получил приказ с частью своей флотилии войти в фиорд и атаковать немецкие корабли. Разделив свою флотилию, Варбуртон-Ли вошел в фиорд с пятью эсминцами — «Navock», «Hotspur», «Hunter», «Hostile» и «Hardy».

Скрываясь в густой снежной буре, они незаметно вошли во фиорд Офот. В 4.15 британцы появились перед Нарвиком. Эсминец «Hardy» вошел в порт, выпустил в корабли противника 7 торпед, а затем открыл оружейный огонь. Это стало полной неожиданностью. Немецкая артиллерия ответила только тогда, когда открыли огонь «Hunter» и «Navock».

В 5.20 Варбуртон-Ли второй раз атаковал порт. Через полчаса с северо-востока (из фиорда Херьянген) появились немецкие эсминцы «Wolfgang Zenker», «Erich Giese» и «Erich Koellner». Британские корабли открыли огонь с дистанции 5500—7300 м и начали отходить на запад. Немецкие корабли тоже вели огонь, но не причинили британским эсминцам никакого вреда.

Но вскоре курс британской флотилии пересекли еще два немецких эсминца, «Georg Thiele» и «Bernd von Arnim», которые вышли из фиорда Балланген. Около 6 часов немецкие снаряды тяжело повредили эсминец «Hardy», при этом погиб командующий флотилией командер Варбуртон-Ли, а сам эсминец вскоре разбился о береговые скалы. Были серьезно повреждены «Hunter» и «Hotspur». Первый затонул, второму удалось уйти в сопровождении двух оставшихся эсминцев.

В этом бою британский флот потерял 2 эсминца. Немцы тоже лишились двух эсминцев, торпедированных в Нарвике, это были «Anton Schmitt» и «Wilhelm Heidkamp» (затонул на следующий день). Третий — «Diether von Roeder» получил серьезные повреждения. Погиб командующий отрядом капитан цур зее Бонте. Торпеды и снаряды уничтожили в порту еще 6 судов, а транспортное судно «Rauenfels», перевозившее боеприпасы, потопил эсминец

«Hostile» на обратном пути, недалеко от выхода из фиорда Офот в море.

Боевые действия закончились около 7 часов утра. Это была первая фаза «битвы под Нарвиком».

Для уничтожения оставшихся в Нарвике немецких кораблей был направлен линкор «Warspite» с 9 эсминцами. Эти корабли вошли в фиорд Офот 13 апреля перед полуднем, с ними взаимодействовал авианосец «Furious», самолеты которого информировали командующего операцией вице-адмирала Уитворта о дислокации немецких сил в заливе. Первым был обнаружен эсминец «Erich Koellner», который укрывался в маленькой бухте в позиции, удобной для неожиданной торпедной атаки. Около 13 часов, после попадания двух торпед с английских эсминцев, он загорелся. Орудия линкора довершили его уничтожение.

После этого были замечены, несмотря на туман и дым, остальные немецкие эсминцы, которые, петляя, постоянно меняли курс. Два из них, «Wolfgang Zenker» и «Hermann Kunne», произвели торпедные атаки, но в цель не попали.

Поле боя постепенно смещалось на восток. Около 14 часов четыре уходящих эсминца направились в сторону фиорда Ромбакс. Пятый — «Hermann Kunne», весь охваченный огнем, налетел на скалы около Херьянгена, где его добила торпеда эсминца «Eskimo». В погоню за четырьмя уходящими эсминцами бросились эсминцы «Eskimo», «Forester», «Hero», «Icarus», «Bedouin».

Из Нарвика попытался уйти «Erich Giese». Но артиллерия британских эсминцев и орудия главного калибра линкора решили и его судьбу. Кроме того, в Нарвике находился поврежденный «Diether von Roeder». Эсминцы «Cosack», «Foxhound» и «Kimberley» расстреляли его. Тем временем «Warspite» 20 минут подряд обстреливал береговые батареи.

В 15 часов линкор «Warspite» направился в сторону фиорда Ромбакс, где шел ожесточенный бой. Эсминец «Georg Thiele» затонул недалеко от Силдвика, однако при этом британский эсминец «Eskimo» был поврежден торпедой в носовую часть и вышел из боя.

Загнанные в глубь узкого фиорда, осыпаемые снарядами, 3 последних немецких эсминца оказались в безвыходном положении. Экипажам пришлось затопить корабли и пополнить войска генерала Дитля, сражавшиеся на берегу.

Последним немецким эсминцем, оказавшимся на дне в ходе битвы под Нарвиком, стал «Hans Ludemann». Кроме того, в тот же день самолет с линкора «Warspite» обнаружил и потопил подводную лодку U-64.

Потери британской стороны были относительно невелики. Кроме эсминца «Eskimo», повреждения получил «Cossak», который наткнулся на обломки. Легкие повреждения имел «Punjabi». Британцы потеряли всего лишь 28 человек убитыми и 55 ранеными.

Британская эскадра решила поставленную ей задачу. Остаться дальше в этом районе было опасно по причине возможных атак германской авиации и подводных лодок, поэтому после полудня она начала отходить.

В целом же первая неделя норвежской кампании показала, что союзники, несмотря на свое господство в Северном море, не смогли добиться преимущества в прибрежных водах Норвегии, а только одно это могло расстроить планы немецкой стороны. Весьма значительно ощущалось отсутствие сильной авиации, которая бы поддерживала действия флота.

Опоздавший десант союзников

В ходе десантной операции немцев, несомненно, был момент, когда решительный удар по их транспортам, плывущим через Скагеррак к берегам Норвегии, решил бы всю проблему. Однако британское адмиралтейство не оценило по достоинству информацию своей разведки, сообщавшей о подготовке к вторжению в Норвегию, и направило Home Fleet на север. А британские подводные лодки не могли остановить десантную операцию, это могли сделать только крупные надводные корабли.

Тем временем немцы высадили десанты в различных норвежских портах и закрепились на береговых плацдармах. Сложилась довольно любопытная ситуация: в Северном море без особых помех действовал британский флот, а на территории Норвегии, не встречая сильного сопротивления — немецкая армия. Большинство своих войск немцы высадили в Осло и доставляли оттуда на север страны по железной дороге и шоссе.

Обладание расположенным далеко на севере Нарвиком зависело от того, кто контролировал единственную дорогу в этот порт, проходившую через горы и через нахо-

дившийся южнее Тронхейм. Поэтому этот город приобрел роль ключевого пункта в норвежской операции. Однако союзники по-прежнему действовали медленно и нерешительно. Они не смогли правильно оценить ситуацию и создать перевес в силах. Вместо этого они направили главный удар в Нарвик, где за всю кампанию высадили около 30 тысяч человек, тогда как в Центральной Норвегии только 12 тысяч.

По замыслу союзников, Тронхейм планировалось взять в клещи с севера (со стороны Намсуса) и с юга (со стороны Ондальснеса). Вечером 14 апреля крейсера «Glasgow» и «Sheffield» высадили небольшой десант (350 солдат морской пехоты) в фиорде Намсус, чтобы подготовить плацдарм для англо-французских войск генерала А. Картона де Виара (Carton de Wiart).

Для переброски основной группы войск в Намсус были использованы 2 транспортных судна под охраной крейсеров «Manchester», «Birmingham», «Caigo» и трех эсминцев. Однако их атаквали немецкие бомбардировщики, вследствие чего они повернули назад и ушли на 100 миль еще дальше на север. Лишь следующей ночью эти войска доставило в Намсус польское пассажирское судно «Chrobry», охраняемое тремя эсминцами. К 21 апреля войска союзников достигли пункта Стэнкьер, расположенного в 40 км южнее Намсуса, рядом с железной дорогой в Тронхейм.

Несмотря на двукратную доставку подкреплений (французских горных стрелков) 10 и 22 апреля на французском крейсере «Emile Bertin» и эсминцах, отсутствие авиационного прикрытия привело к тому, что положение союзных войск под Намсусом оценивалось как критическое.

Одновременно с операцией в фиорде Намсус в Ондальснесе высадился десант в количестве 700 человек, состоявший из добровольцев с военных кораблей, находившихся на ремонте. Доставка боеприпасов и подкреплений в этот район была затруднена, так как с утра до вечера не прекращались воздушные бомбардировки. Единственной защитой являлись зенитки крейсеров ПВО «Carlisle» и «Cugasa». Тем не менее, неподалеку от Ондальснеса удалось посадить по ночам еще 3800 человек, легкие пушки и боеприпасы.

Немецкая авиация продолжала налеты. Она разрушила портовые сооружения в Намсусе и Ондальснесе, при этом

флот союзников понес новые потери. Шансы на устройство «клещей» исчезли, поэтому союзное командование приказало отступить. Эвакуация из Ондальсна была намечена в ночь с 30 апреля на 1 мая.

30 апреля в 20.30 крейсера «Galatea», «Arethusa», «Sheffield» и «Southampton», 6 эсминцев и 1 транспорт вошли в фиорд Рамсаль. Один крейсер пришвартовался к берегу, остальные встали на рейде и солдат доставляли туда в шлюпках и моторных катерах. В первую ночь удалось вывезти 2200 человек, в следующую — всех остальных, включая отряд прикрытия.

Для эвакуации 5400 солдат из Намсуса были направлены британские крейсера «Devonshire» и «York», французский «Montcalm», 5 эсминцев и 3 транспорта. 1 мая из-за тумана крейсера и транспорты не смогли подойти вплотную к берегу, поэтому роль «челноков» сыграли эсминцы. Затем туман рассеялся и немецкая авиация начала налеты, преследуя уходившие корабли далеко в море. Ей удалось потопить британский эсминец «Afridi» и французский «Bison». Вместе с ними погибла часть эвакуированных солдат. Остальные корабли и суда 4—5 мая благополучно вернулись в Скапа Флоу.

Десантная операция в районе Нарвика началась на следующий день после уничтожения флотилии немецких эсминцев. 14 апреля крейсер «Southampton» высадил там батальон шотландских гвардейцев. Через несколько дней прибыли подразделения 24-й пехотной бригады. Во время прохождения этого конвоя, сопровождаемого линкором «Valiant» и девятью эсминцами, была уничтожена подводная лодка U-49, на которой удалось обнаружить карту с обозначением оперативных участков всех немецких подводных лодок, задействованных в данной операции.

Когда десант высадился и закрепился на плацдарме, было решено отказаться от первоначального плана взять Нарвик атакой в лоб, так как обстрел с кораблей не заставил немецкий гарнизон уйти с занятых им позиций.

Днем 27 апреля высадились 3 батальона французских горных стрелков, а в первых числах мая 2 батальона французского Иностранного легиона и 4 батальона польских стрелков.

Промежуточной целью на пути к Нарвику стал захват Бьерквика, небольшого порта в глубине фиорда Херъянген. Перед атакой военные корабли провели мощную арт-

подготовку, поэтому удалось занять этот городок практически без потерь. Пятью днями позже в районе Бьерквика высадился новый мощный отряд, но он так и не смог прорвать немецкую оборону. Холодная погода и обильный снег способствовали стабилизации фронта.

Польский эсминец «Grom» в районе Нарвика 4 мая был атакован немецкой авиацией. Бомбы, сброшенные одним из самолетов с большой высоты, попали в среднюю часть корабля. Он переломился и затонул в течение нескольких минут. Погибли 59 человек команды. Остальных спасли британские корабли.

Эвакуация из Ондальсна и Намсуса в Центральной Норвегии открыла немцам безопасный путь до Нарвика и повлекла усиление их натиска на позиции союзников. Чтобы задержать продвижение немецких войск на север, были высажены десанты в Му, Будё и Мушён.

Однако действия на этих участках имели неблагоприятный для союзников характер. 10 мая немцы заняли Хемнес, недалеко от Му. Из Мушён пришлось отступить уже 12 мая. Части в Будё находились не в лучшей ситуации, поэтому была предпринята попытка доставить им подкрепление из Нарвика. 14 мая польское судно «Chrobry» с войсками на борту, в сопровождении эсминца «Wolverine» и шлюпа «Stork», вышло вечером из Харстада. Вскоре после полуночи немецкие самолеты атаковали это. «Chrobry» загорелся и той же ночью затонул. Большинство людей удалось спасти, но все их оружие и снаряжение пошло на дно.

Следом в Будё отправился британский крейсер «Effingham» с десантом на борту, но он разбился на прибрежных скалах. Позже удалось доставить некоторые силы на эминцах, но это уже не повлияло на ход событий. 18 мая началось отступление из Му. 24 мая командование союзников отдало приказ о полном уходе из Северной Норвегии, так как немецкое наступление в Западной Европе в корне изменило военную ситуацию в целом. Огромные успехи германской армии создали непосредственную угрозу Британским островам. Поэтому эвакуация всех войск из Норвегии и переброска флота на запад стали первоочередной задачей.

Перед началом эвакуации было решено на некоторое время занять город и порт, чтобы облегчить проведение операции, а также уничтожить портовые и железнодорож-

ные сооружения, служившие для отгрузки железной руды. 22 мая в ходе мощной атаки были захвачены немецкие полевые укрепления, а к 22 часам союзники заняли город и порт. После подрыва большинства сооружений началась эвакуация войск общей численностью 24500 человек.

Эту акцию прикрывали истребители, поднимавшихся с авианосцев «Ark Royal» и «Glorious». Их охраняли, в свою очередь, крейсера «Southampton» и «Vindictive», крейсер ПВО «Coventry» и 10 эсминцев.

Первая группа в составе 6 транспортов с 15 тысячами солдат покинула фиорды в районе Нарвика 4, 5 и 6 июня. В 180 милях к западу от фиорда Вест был сформирован конвой, который под охраной крейсера «Vindictive» направился в Скапа Флоу. Вскоре эту группу встретил линкор «Valiant» с эсминцами и без помех довел до места назначения.

Вторая группа в составе 7 транспортов (около 10 тысяч солдат) ушла из Нарвика 7 и 8 июня. Транспорты сопровождали крейсера «Southampton», «Coventry» и 5 эсминцев, затем к ним присоединился «Ark Royal» и 3 эсминца. Этот конвой тоже благополучно добрался до британских берегов.

Сражение возле Ян-Майена

Еще до завершения норвежской кампании командование германского ВМФ разработало план операции под кодовым названием «Juno». Ее целью было ослабление натиска союзных войск в районе Нарвика путем обстрела их позиций, а также уничтожения находившихся в этом районе транспортных судов. 4 июня группа кораблей в составе линейных крейсеров «Scharnhorst» и «Gneisenau», тяжелого крейсера «Admiral Hipper» и четырех эсминцев покинула Киль и направилась к Нарвику. Командовал отрядом вице-адмирал Маршалль.

Начиная операцию «Juno», немецкая сторона еще не знала об эвакуации союзников. Только в пути адмирал Маршалль получил сообщение о том, что на запад идут две группы судов противника. Он решил атаковать наиболее продвинувшиеся к югу суда. Вскоре немцы потопили танкер «Oil Pioneer» и пустой транспорт «Orama», а также тральщик «Juniper»

После этого Маршалль отправил крейсер «Admiral Hipper» и один эсминец в Тронхейм для пополнения запасов топлива, а сам взял курс на север в поисках вражеских кораблей.

Днем 9 июня немецкая эскадра встретила британский авианосец «Glorious» в сопровождении эсминцев «Ardent» и «Acasta». Кроме своих собственных самолетов, на авианосце находилось несколько самолетов типов «Харрикейн» и «Гладиатор», которые, поднявшись с временного аэродрома под Нарвиком, сели на палубу авианосца. Чрезмерное количество машин и штормовая погода сильно затруднили взлет и посадку самолетов авианосца, вследствие чего авиационное прикрытие отсутствовало. В 16.30 «Scharnhorst» открыл огонь из орудий главного калибра. Вскоре на авианосце загорелся ангар, в котором лихорадочно пытались подвесить торпеды к самолетам «Свордфиш» и поднять их на взлетную палубу для атаки.

Эминцы поставили дымовую завесу, которая несколько отсрочила потопление авианосца, и вышли в торпедную атаку. В 17.20 команда «Glorious» получила приказ оставить судно. Приблизительно в это же время затонул расстрелянный во время атаки эсминец «Ardent». Эсминец «Acasta» сумел подойти довольно близко к линейному крейсеру «Scharnhorsta» и произвел залп. Одна торпеда попала в корму немецкого корабля на траверзе кормовой башни и причинила ему серьезные повреждения.

После этого трагического столкновения, получившего название «бой возле острова Ян-Майен», из многочисленной команды всех трех кораблей уцелели только 44 человека. Их спасло датское рыбацкое судно. «Gneisenau», «Admiral Hipper» и поврежденный «Scharnhorst» повернули к Тронхейму.

Тем временем на расстоянии каких-то 100 миль в юго-западном направлении медленно двигались 7 транспортов с 10 тысячами солдат на борту, а на севере шел крейсер «Devonshire», который вез в Англию норвежского короля.

Почему же столь серьезная операция, как эвакуация войск из Норвегии, происходила без соответствующей охраны флота? Скорее всего, такое решение командующего Home Fleet адмирала Форбса было вызвано отсутствием у него гибкости мышления. Он упорно соблюдал главный стратегический принцип — защищать в первую очередь транспортные коммуникации в Атлантике. Непроверен-

ного сообщения о намерении двух или трех немецких крупных кораблей прорваться в Атлантику было ему достаточно для того, чтобы 5 июня отказаться от первоначального плана прикрытия эвакуации линкорами «Renown» и «Repulse». Кроме того, в Скапа Флоу ожидали приказа о выходе в море 4 больших корабля. Следовало привлечь их для прикрытия эвакуации, но это так и не было сделано.

В это время, чтобы отвлечь внимание англичан от поврежденного «Scharnhorst», линейный крейсер «Gneisenau» и тяжелый крейсер «Admiral Hipper» вышли из Тронхейма и направились в сторону Исландии. Но вскоре британская подводная лодка «Clyde» торпедировала «Gneisenau», в результате чего немецкий корабль утратил боеспособность на целых 6 месяцев. Британское адмиралтейство поначалу предполагало, что «Clyde» поразила не «Gneisenau», а «Scharnhorst», так как этот корабль раньше вошел в док. Только в июле «Gneisenau» тоже стал на ремонт.

Этой акцией закончилась норвежская кампания. Армия союзников потерпела поражение, военный флот и авиация понесли тяжелые потери. Последнее весьма отрицательно сказалось на дальнейшем ходе военных действий.

Итоги норвежской кампании

В ходе норвежской кампании британцы потеряли 1 авианосец, 2 крейсера, 8 эсминцев (в т.ч. один польский), 1 подлодку (польскую); французы — 2 больших эсминца («Bison» и «Maille-Breze», на котором 30 апреля в Гриноче взорвались торпеды). Норвегия лишилась почти всего своего военного флота. Только отдельным кораблям, например подводной лодке В-1, удалось уйти. Часть флота была уничтожена неприятелем, часть затопили собственные команды (например, миноносец «Tor», подводные лодки А-3, А-4, В-3), часть попала в руки немецкой стороны.

Немецкий флот решил свою задачу ценой больших потерь. Немцы потеряли 1 тяжелый крейсер, 2 легких крейсера, 1 учебный артиллерийский корабль, 10 эсминцев, 4 подводные лодки и 10 вспомогательных судов. Почти все корабли, принимавшие участие в операции, получили повреждения. Все это оказало большое влияние на дальнейшие планы Гитлера, в частности, заставило его отказаться от вторжения в Великобританию.

Норвежская операция стала первой и последней, где участвовал весь германский флот. В последующем надводные корабли получали только отдельные задания. Так же, как и в Первую мировую войну, британский флот господствовал на морях, окружающих Европу. Его противниками выступали только германские подводные лодки и авиация, хотя это были достаточно грозные враги.

Оккупация Норвегии улучшила стратегическое положение немецкого флота, обеспечив ему удобно расположенные базы, откуда можно было направляться в Северную Атлантику. Несколько месяцев спустя падение Франции еще больше приблизило немецкие базы к Атлантике, однако в период Норвежской кампании германское командование считало, что война с Францией будет длиться до осени.

Норвежские базы также приблизили район действия немецкой авиации к северным окраинам Британских островов, вынуждая английское командование усилить гарнизоны северных аэродромов. Кроме того, в связи с новой ситуацией требовалось усилить патрулирование северных путей, ведущих в Атлантику, и ограничить районы судоходства путем постановки минных заграждений. Чтобы улучшить свое положение, союзники заняли Исландию и построили там морскую и авиационную базы.

Но главное, захват Норвегии имел большое экономическое значение. Германия теперь гарантированно обеспечила доставку железной руды и древесины из Северной Норвегии и Швеции. Зато большой выгодой для союзников обернулось присоединение почти 90% огромного торгового флота Норвегии (1024 судов). Особенно ценным приобретением стали 200 танкеров, которые серьезно усилили флот союзников, обеспечив доставку почти 40% авиационного бензина для нужд авиации, базировавшейся на Британских островах.

Глава 4. Поражение союзников на Западе

10 мая 1940 года Гитлер, не ожидая полного завершения боевых действий в Норвегии, начал наступление в Западной Европе. Нарушив нейтралитет Голландии, Бельгии и Люксембурга, немецкие войска вторглись на

их территорию, быстро продвигаясь к границам Франции. Молниеносный захват аэродромов, мостов и транспортных узлов моторизованными дивизиями парализовал сопротивление голландской армии, которая капитулировала 15 мая.

За эти несколько дней немецкая авиация потопила голландский эсминец «Van Galen», минный заградитель и 3 канонерки. Добычей немцев стали три подводные лодки (О-8, О-11, О-12) и более десятка мелких судов, а также два старых броненосца береговой обороны и один старый крейсер. 4 канонерки и 2 тральщика затопили собственные команды. Оставшаяся часть военного флота, базировавшегося в метрополии, ушла в британские порты, чтобы продолжать сражаться против захватчиков. Кроме того, сильная эскадра находилась в Голландской Ост-Индии (ныне Индонезия).

Под напором превосходящих немецких сил отступила и бельгийская армия. Немецкие танковые части одним броском форсировали Люксембург и вошли клином между французскими 9-й и 2-й армиями, пробив широкую брешь в системе обороны, куда устремилась моторизованная немецкая пехота.

Положение на Западном фронте становилось все более грозным. 18 мая пал Антверпен, 25 мая — Булонь, 26 мая — Кале. Оборона и эвакуация голландских, бельгийских и французских портов в период 15—24 мая стоила потери 7 эсминцев (французские «Orage», «L'Adroit», «Jaguar» и «Chacal», британские «Valentine», «Whitley» и «Wessex») и ряда мелких судов.

Эвакуация союзных войск из Дюнкерка

Наступление немецких войск создало угрозу южному флангу британского экспедиционного корпуса. В результате, вместо наступления на юг для соединения с французскими главными силами, ей пришлось отступить на север, чтобы иметь возможность эвакуироваться морем из Дюнкерка через пролив Ла-Манш. Это ускорило поражение армии союзников во Франции. Их положение стало катастрофическим.

20 мая адмиралтейство начало подготовку к эвакуации войск с континента. Прежде чем приступить к основной части операции, эсминцы и небольшие патрульные кораб-

ли вывезли под огнем немецких танков и артиллерии 28 тысяч человек из Булони, Кале и других французских портов.

28 мая капитулировала Бельгия. За день до этого на совещании командующих морскими силами в Дувре были оговорены детали операции «Дунамо» — эвакуации союзных войск из Дюнкерка в Великобританию.

Из-за сильных разрушений в этом порту следовало максимально использовать близлежащие пляжи (10-километровый участок к востоку от Дюнкерка), что, в свою очередь, требовало привлечения большого количества малых судов для перевозки войск.

Эвакуация происходила в очень трудных условиях. Огонь немецкой артиллерии из Кале сделал невозможным использование самого короткого пути в Дувр. Осталась дорога на восток и север от минных полей, по которой рыскали немецкие катера. 29 и 30 мая порт и пляжи подверглись сильной бомбардировке, поэтому было решено эвакуироваться только ночью. В эвакуации принимали участие британский крейсер «Calcutta», 50 эсминцев (в том числе 9 французских и 1 польский), а также около 150 британских и французских малых судов и, кроме того, многочисленные моторки, шлюпки, яхты.

Операция «Дунамо» закончилась 4 июля. В ее ходе удалось вывезти 338.226 человек, в том числе около 123 тысяч французских войск. Всего вместе с войсками, эвакуированными до 20 мая (до начала операции «Дунамо») из портов Франции были вывезены 366.162 человек.

За спасение этой армии пришлось заплатить потерей 6 британских и 3 французских эсминцев, кроме того, получили серьезные повреждения еще 19 эсминцев. Из 45 транспортных судов затонули 8, и были полностью разрушены 9, хотя они и остались на плаву. Самые большие потери понесли малые плавсредства — гражданские катера, яхты, моторные лодки.

В целом, эвакуация из Дюнкерка стала военным поражением Великобритании. Удалось вывезти большое количество войск, однако без вооружения и снаряжения они не представляли реальной силы. Артиллерийские орудия, пулеметы, боеприпасы, транспорт и даже личное оружие — все осталось на берегу.

Эвакуация войск союзников из портов Атлантики

В то время, когда происходила эвакуация войск из Дюнкерка, в атлантических портах Западной Франции ожидали прихода транспорта французские, британские, польские и чешские подразделения, которым угрожали быстро приближавшиеся немецкие войска. Эвакуация этих войск стала очередной задачей для морских сил союзников.

Однако здесь условия эвакуации были совершенно иными. Маршруты, проходившие через океан из атлантических портов к Британским островам, не позволяли использовать небольшие суда, которые такгодились при эвакуации из Дюнкерка, а крупных транспортов было мало. Кроме того, существовала серьезная опасность со стороны подводных лодок, против которых необходимо было развернуть соответствующие силы. Действительно, немцы направили в данный район 7 подводных лодок, но как ни странно, они не достигли никакого успеха.

9 июня началась эвакуация из Гавра и небольшого порта Сен-Валери. Туман не позволил ее завершить, к тому же приказ об эвакуации (из-за британско-французских разногласий) был отдан слишком поздно. На берегу остались 6 тысяч солдат, вскоре оказавшиеся в плену.

10 июня Италия объявила войну Франции. Немецкая армия неуклонно шла вперед, поражение было не за горами. 14 июня немцы вошли в Париж, через 5 дней — в Брест и Нант. 22 июня была занята Ла-Рошель, в этот же день маршал Ф. Петэн подписал акт о капитуляции Франции.

Через несколько дней после неудачи в Гавре началась эвакуация войск из портов Шербур, Брест, Сен-Мало, Сен-Назер и Ла-Паллис. Благодаря использованию большого количества судов, эвакуация оттуда прошла быстро и с небольшими потерями.

В общей сложности удалось вывезти из атлантических портов Франции 191.870 солдат, в том числе 144.171 британских, 24.352 польских, 18.246 французских и 4.938 чешских, а также около 50 тысяч гражданских лиц.

Во время отступления французские команды затопили часть своих кораблей, которые не могли уйти из-за повреждений или по иным причинам, в том числе 4 подводные лодки («Achille», «Pasteur», «Ouessant» и «Agosta») и эсминец «Cyclone».

В отличие от операции «Дунапо», эвакуация из атлантических портов проходила спокойно. Действовало небольшое количество немецких самолетов, а германский флот не развил ожидавшейся от него боевой деятельности. Германское руководство, ошеломленное собственными успехами во Франции, не придавало большого значения этим событиям. Оно не учло того факта, что разбитые во Франции части станут основой для целой армии союзников, сформированной в Великобритании.

Немецкий генеральный штаб рассматривал французскую кампанию исключительно как сухопутную операцию. 10 мая, когда началось наступление на Западе, флот не принимал в нем никакого участия. К тому же он целый месяц был задействован в норвежской кампании, где нес значительные потери.

Глава 5. Италия вступает в войну

Еще до начала войны государства «оси» договорились между собой, что итальянский и немецкий штабы будут действовать отдельно, а военные флоты обеих стран сохраняют полную свободу действий на своих ТВД. Взаимодействие распространялось только на обмен технической информацией и разведку.

Установление таких принципов свидетельствовало о том, что Гитлер и его советники недооценивали ту выгоду, какую принесло бы Германии господство в Средиземном море. Кроме того, это свидетельствовало о непонимании как Гитлером, так и Муссолини общих принципов работы штабов. Эта ошибка стала одной из причин поражения государств «оси» в данном регионе.

Директивы Муссолини от марта 1940 г. поставили перед итальянским флотом задачу наступления по всей акватории Средиземного моря и за ее пределами. Комментируя эти директивы, начальник штаба ВМФ адмирал Каваньяри трезво оценивал ситуацию, утверждая, что средства для наступления на объединенный франко-британский флот быстро будут исчерпаны вследствие собственных потерь. А эти потери не удастся полностью компенсировать из-за нехватки сырья для промышленности.

Поэтому Каваньяри считал, что необходимо избегать таких столкновений, в которых бы подвергались опасности крупные корабли (линкоры и тяжелые крейсеры), их следовало использовать скорее как политический козырь, и действовать в основном легкими силами. Кроме того, следовало принять во внимание недостаточные запасы жидкого топлива, а также слабость авиации, которой предстояло действовать на обширной территории всего бассейна Средиземного моря.

В результате итальянский штаб решил, что главным принципом действий флота должна стать активная оборона. Ему надлежало решать следующие задачи: а) закрыть вражеским морским силам вход в Адриатику и Тирренское море; б) обеспечить безопасное судоходство к итальянским колониям в Северной Африке и к островам Додеканез (Южные Спорады); в) обеспечить возможность беспрепятственной доставки войск на эти территории.

Единственной, достаточно скромной по масштабам, наступательной операцией должны были стать действия флота на линии Северная Африка — Франция. Для этого планировалось создать 2 отряда быстроходных кораблей (эсминцев и легких крейсеров), которые действовали бы у берегов Алжира и Туниса. Кроме того, планировалось ставить минные заграждения на подходах к базам союзников, а также атаковать корабли противника многочисленными торпедными катерами.

Этот план не предусматривал захвата Туниса и Мальты, что являлось самой большой стратегической ошибкой итальянцев.

Итальянские силы и силы союзников

Союзники, начиная с апреля 1940 г., учитывали возможность скорого вступления Италии в войну. В этом месяце они распределили роли между собой. Задачей французского флота стала оборона западной части Средиземного моря, ответственность за его восточную часть нес британский флот.

Немедленно часть французских кораблей, как предостережение Италии, была переведена из Бреста в Средиземное море. Уже 27 апреля в Мерс-эль-Кебир (Алжир) прибыли линейные крейсеры «Dunkerque» и «Strasbourg» с несколькими эсминцами.

В Александрию пришла эскадра (так называемая «Force X») под командованием вице-адмирала Р. Годруа, включавшая старые линкоры «Lorraine», «Bretagne» и «Provence», несколько тяжелых крейсеров и группу эсминцев. Эта эскадра присоединилась к британским силам, которыми командовал адмирал Э. Каннингэм. Ядро этих сил составляли прибывшие одновременно с французами линкоры «Royal Sovereign» и «Malaya». В последующие недели, когда адмирал Каннингэм стал получать все новые и новые подкрепления, линкоры «Bretagne» и «Provence» вернулись в Мерс-эль-Кебир, а «Lorraine» и крейсера остались в Александрии.

К 1 июля силы сторон выглядели следующим образом.

Итальянский флот насчитывал 4 старых, но основательно модернизированных линкора (строительство двух новых заканчивалось), 7 тяжелых и 15 легких крейсеров, 59 эсминцев, 68 миноносцев, 121 подводную лодку, 13 минных заградителей, 14 тральщиков, 73 торпедных катера, ряд учебных и вспомогательных судов.

Большинство этих кораблей дислоцировалось в базах на Аппенинском полуострове, а также на Сицилии и Сардинии. В портах Ливии находились 8 эсминцев, 4 миноносца, 9 подводных лодок. На островах Додеканез — 4 миноносца, 8 подводных лодок.

Совершенно изолированной от основных сил являлась флотилия в Красном море (7 эсминцев, 3 миноносца, 8 подводных лодок, 1 посыльное судно, 3 эскортных корабля).

Силы союзников состояли из британской эскадры в Александрии и соединений французских кораблей. Британская эскадра включала 4 линкора, 1 авианосец, 7 крейсеров, 22 эсминца и 12 подводных лодок, причем половина субмарин стояла в Ла-Валетте (Мальта). Что касается французского флота, то в Тулоне находились 4 тяжелых крейсера и 12 эсминцев, в Мерс-эль-Кебир и Алжире — 2 линейных крейсера и 2 старых линкора, 2 дивизиона легких крейсеров и значительное количество эсминцев, в Бизерте — 6 дивизионов подводных лодок.

6 июня Италия обозначила район, опасный для судоходства — 12 миль от побережья Италии, а через 4 дня объявила войну.

Первые две недели войны в Средиземном море

Уже 11 июня, на следующий день после вступления Италии в войну, линкоры «Warspite» и «Malaya», а также легкие крейсеры «Orion», «Neptune», «Sydney», «Liverpool» и «Gloucester» вместе с авианосцем «Eagle» и флотилией эсминцев вышли для патрулирования в центральную часть Средиземного моря. Эскадра дошла до южных берегов Апеннинского полуострова, но итальянского флота она не встретила.

От главных сил отделились крейсера «Liverpool» и «Gloucester» с приказом обстрелять итальянскую крепость Тобрук в Ливии. Несмотря на сильный огонь береговой артиллерии, британские крейсеры огнем своих орудий повредили пришвартованный в порту старый итальянский крейсер «San Giorgio», служивший учебным кораблем. Этот корабль, уже подвергшийся накануне бомбардировке самолетов с «Eagle», чтобы избежать затопления, сел на мель.

Первого успеха в этой войне добились итальянцы. 12 июня итальянская подводная лодка «Bagnolini» южнее Крита потопила торпедой легкий британский крейсер «Calypso».

15 июня французские крейсеры «Algerie», «Foch», «Dupleix» и «Colbert» с четырьмя дивизионами эсминцев подошли к берегам северной Италии и обстреляли порты Генуя и Вадо.

Одновременно франко-британские корабли развернули охоту за итальянскими подводными лодками. Результаты оказались весьма впечатляющими. Французские тральщики «La Curieuse» и «Commandant Bory» 17 июня потопили недалеко от Орана итальянскую подлодку «Provana». До конца месяца британские суда и самолеты уничтожили еще 5 итальянских подлодок — «Diamante», «Liuzzi», «Uebi Scebeli», «Argonauta» и «Rubino».

Кроме того, в Красном море и в Индийском океане итальянцы потеряли еще 4 субмарины. «Galileo Galilei» захватило британское патрульное судно «Moonstone», «Macalle» разбилась на скалах, «Toricelli» стала жертвой британских эсминцев, а «Galvani» была потоплена снарядами эскортного корабля «Falmouth».

Союзники тоже потеряли за это время четыре подводные лодки: французы — «Morse» (подорвалась на mine около Сфакса), британцы «Grampus», «Odin» и «Orpheus».

21 июня франко-британский отряд, в составе которого находился французский линкор «Lorraine», обстрелял порт Бардия в Северной Африке, где строилась база для приема итальянских войск.

В тот же день французские крейсера встретили группу итальянских крейсеров. До столкновения не дошло из-за слишком большого расстояния.

Это были последние действия французов против итальянского флота.

Раздел II. ИЮНЬ 1940 — ИЮНЬ 1941 гг.

Глава 6. После падения Франции

После более быстрого, чем предполагали немцы, падения Франции, перед агрессором встал вопрос: что же дальше? План Гитлера лишь в общих чертах характеризовал Францию как базу для массированных воздушных бомбардировок промышленных районов и жилых массивов Великобритании, еще там шла речь об усилении войны против британского судоходства в Атлантике.

Однако не были разработаны способы уничтожения морской мощи Великобритании. Ее сухопутная армия была разгромлена, на островах не хватало вооружения, танков, обученных солдат, однако доступ туда охранял сильный флот. Гитлер, мысливший категориями сухопутных стратегов, не придавал значения этой преграде. Он был уверен, что от успеха его отделяет только шаг через воды Ла-Манша. Это расстояние быстроходные катера могли преодолеть за 20 минут. Десантный флот мог достичь побережья Великобритании за несколько часов, закрепиться на плацдармах и быстро сломить сопротивление малочисленной британской армии.

Оставался нерешенным другой вопрос: каким образом поддерживать непрерывный поток снабжения своей армии? Перебросить через пролив и высадить где-нибудь в районе Дувра несколько дивизий при благоприятной погоде было не так уж сложно. Но, пока существовал британский флот, он не позволил бы обеспечить систематическую доставку грузов. Между тем, войскам вторжения, помимо легкого стрелкового вооружения, требовались разнообразные и эффективные средства поддержки — артиллерия, танки, фронтовая авиация, а они, в свою очередь, нуждались в боеприпасах, горючем, запасных частях и разнообразном ином обеспечении (продовольственном, медицинском и т.п.). Транспортные суда и плавсредства, доставляющие все это к плацдармам, встретили бы британские корабли и боевые катера, охранявшие острова со стороны моря. Естественно, результат мог быть толь-

ко один — уничтожение немецких боеприпасов, вооружения, снаряжения.

При этом как британское адмиралтейство, так и штаб сухопутных войск видели только один вариант вероятной высадки немцев на острова — морской, отменяя мысль об авиационном десанте, так как он не смог бы закрепиться на большом плацдарме. Штабисты предполагали, что направлением главного удара станет самое узкое место канала Ла-Манш (позже стало известно из немецких документов, что именно такими были планы агрессора). Следовало уничтожить десантные силы противника либо перед их выходом из порта, либо по пути к островам, либо в тот момент, когда они приблизятся к британским берегам, используя для этого авиацию, флот и части береговой обороны.

Командование британского флота считало, что немцы разделят морские силы, осуществляющие десантную операцию, на две группы. Первая будет действовать недалеко от северного выхода в Атлантику в составе линейных крейсеров «Scharnhorst» и «Gneisenau» плюс эсминцы охраны. В состав второй группы войдут 5 крейсеров и 2 старых броненосца («Schlesien» и «Schleswig-Holstein»), она будет действовать в южной части Северного моря. Адмиралтейство предполагало, что именно такими силами располагал германский флот в июне 1940 г.

Но, как теперь известно, из крупных боевых кораблей в боееспособном состоянии находились только 2 крейсера. После боев под Нарвиком в строю остались не более 10 эсминцев, 50 подводных лодок, 50 торпедных катеров. Понятно, что с таким корабельным составом немцы могли лишь мечтать об успешном противодействии королевскому флоту.

Необходимым условием успеха являлось установление господства немецкой авиации. Пока Великобритания обладала сильным флотом и сильной авиацией, морской десант был невозможен. Немцы могли заставить англичан врасплох только в случае высадки небольшой группы войск, по оценке Черчилля, не более 10 тысяч человек.

Операция «Морской лев»

Немецкие документы свидетельствуют о том, что гросс-адмирал Редер еще в 1939 г. предполагал, что вскоре после падения Франции неотложным вопросом станет

вторжение на Британские острова. Поэтому штаб Кригсмарине разработал примерный план такой операции. Одним из важных его пунктов являлось строительство специальных десантных судов с плоским дном, которые могли бы высаживать пехоту, самоходные орудия и танки прямо на песчаные пляжи. Однако до постройки таких судов дело не дошло.

В первый раз адмирал Редер упомянул о вторжении во время разговора с Гитлером 21 мая 1940 г. Тогда фюрер решительно отклонил это предложение как невыполнимое. Через месяц он изменил свое мнение, но теперь уже Редер, тщательно изучивший условия проведения операции, сомневался в ее успехе. 20 июня Редер представил Гитлеру подробный доклад о трудностях вторжения на Британские острова: нужны специальные десантные суда, требуется хорошая погода и полное господство в воздухе.

2 июля 1940 г. Гитлер приказал начать подготовку к операции вторжения под кодовым названием «Морской лев» («Seelowe»), которую следовало завершить к середине августа. Столь малый срок на подготовку свидетельствует, что Гитлер и его советники совершенно не представляли себе те трудности, которые связаны со столь масштабной и серьезной операцией.

Для высадки готовились 40 дивизий. В первой волне должны были высаживаться 18 из них. К назначенному сроку в портах отправки (от Гавра до Антверпена) командование ВМФ собрало 155 торговых судов (700 тыс. брт), 1277 паромов и лихтеров (среди них большая часть не имела собственной тяги), 471 буксир, 1160 катеров и моторных лодок.

Одновременно в Грин Нез были установлены мощные батареи 280-мм, 305-мм и 380-мм орудий.

15 августа все приготовления были завершены. Но еще до их окончания британская авиация осуществила серию налетов на немецкие баржи и суда, собранные в Остенде. Это окончательно убедило командование Вермахта и Кригсмарине в необходимости уничтожить британскую авиацию до начала вторжения. Начались ответные массированные налеты на британские порты, города, аэродромы и прибрежные конвои. В воздушных сражениях, происходивших над Великобританией (и вошедших в историю под названием «Битва за Англию»), немецкие бомбардировщики («Хейнкель», «Дорнье», «Юнкерс»), а так-

же истребители «Мессершмитт» уступали британским истребителям «Спитфайр» и «Харрикейн». Германская авиация потеряла за два месяца (с 8 августа по 5 октября 1940 г.) 2375 самолетов разных типов!

Поражение Люфтваффе и потеря части десантных средств вынудила Гитлера перенести дату вторжения на 12 октября. Однако из-за неблагоприятных погодных условий и дальнейших потерь, которые нес флот из-за бомбардировок, срок перенесли на весну 1941 г., что на практике означало отказ от плана.

Действия Великобритании против французского флота

Согласно постановлениям статьи 8-й франко-немецкого соглашения о прекращении военных действий, французский флот должен был прибыть в пункты, определенные командованием немецкого ВМФ, и там под контролем немецких либо итальянских представителей провести разоружение кораблей и демобилизацию команд.

Однако британское правительство опасалось, что флот недавнего союзника может попасть в руки врага. Корабли четвертого по величине флота мира после укомплектования немецкими командами либо после перехода их экипажей на сторону Германии представляли бы большую угрозу для союзников. И хотя маршал Петэн (глава режима Виши) и адмирал Ф. Дарлан (командующий флотом) неоднократно заявляли, что ни один корабль не достанется Германии, было сомнительно, обладает ли новое французское правительство достаточной силой, чтобы противостоять возможным попыткам Германии захватить флот.

Правда, французский флот находился в колониальных портах Северной Африки: Оран, Касабланка и Алжир. Однако эти порты располагались в пределах досягаемости авиации, действовавшей с итальянских аэродромов, поэтому — теоретически — Германия могла в будущем решиться на их захват.

К моменту прекращения боевых действий французский флот базировался в следующих европейских и африканских портах:

- ♦ в Южной Англии — 2 линкора, 4 эсминца, несколько подводных лодок, около 200 малых и вспомогательных судов;

- ♦ в Александрии — 1 линкор, 3 тяжелых крейсера и 1 легкий, 3 эсминца, 1 подводная лодка;
- ♦ в Мерс-эль-Кебире (под Ораном) — 2 новых и 2 старых линкора, 6 эсминцев, авиатранспорт, несколько подводных лодок и торпедных катеров;
- ♦ в Алжире — 6 легких крейсеров;
- ♦ в Касабланке — новый линкор «Jean Bart»;
- ♦ в Тулоне — 4 тяжелых крейсера;
- ♦ в Дакаре — новый линкор «Richelieu»;
- ♦ на острове Мартиника (Вест-Индия) — 1 авианосец и 2 легких крейсера.

В таких условиях британское адмиралтейство отважилось сделать рискованный шаг (на принятие этого решения в значительной мере повлияло извечное соперничество между британским и французским флотами, а также свойственная англичанам привычка наносить удар в спину вчерашним союзникам).

Адмиралтейство решило сначала захватить корабли, находившиеся в британских портах. Осуществление этой акции 3 июля встретило некоторое сопротивление французских команд. Тогда тех, кто хотел вернуться, выслали во Францию, а все желающие пополнили команды малых кораблей, действовавших в составе сил организации «Свободная Франция» под командованием генерала Шарля де Голля.

В Александрии команды старого линкора «Lorraine», крейсеров «Duquesne», «Tourville», «Suffren», «Duguay-Trouin», трех эсминцев и подлодки согласились остаться в порту на неопределенный срок.

Для нейтрализации самой мощной эскадры, находившейся в Мерс-эль-Кебир, британское правительство послало в Оран вице-адмирала Д. Сомервилла с эскадрой, состоявшей из линкоров «Valiant», «Resolution» и «Hood», авианосца «Ark Royal», 2 крейсеров и 11 эсминцев. 3 июля Сомервилл послал парламентария к французскому командующему, вице-адмиралу М. Жансолю.

В своем ультиматуме англичане требовали, чтобы французское командование выбрало один из следующих вариантов:

- а) Перейти на их сторону, либо под британским конвоем уйти в порты Великобритании для последующей передачи кораблей «Свободной Франции».

б) Если французы жестко связаны договором, по которому их флот не может использоваться против Франции и Италии, эскадре перейти в какой-либо французский порт в Вест-Индии (например, на Мартинику) и оставаться там до конца войны.

в) Если это тоже неприемлемо, то самим затопить корабли в порту.

г) В случае отклонения всех трех вариантов, англичане оставляли за собой право использовать силу, чтобы исключить возможность захвата французских кораблей врагом.

Время пошло. Британские самолеты сбросили в воду мины заграждения, чтобы французские корабли не смогли выйти в море.

В принципе, вариант «б» представляется вполне приемлемым. Но вице-адмирал Жансоль был настолько упрям и глуп, что отклонил все варианты. Тогда в 18 часов заговорили британские пушки.

После 15-минут перестрелки сильный взрыв разорвал пополам старый линкор «Bretagne». Поврежденные линкоры «Provence» и «Dunkerque», чтобы избежать затопления, сами сели на мель. Линкору «Strasbourg» и пяти эсминцам удалось, несмотря на минные заграждения, покинуть порт и уйти в Тулон. В сражении погибли примерно 1600 французских моряков.

8 июля британская эскадра атаковала французские корабли в Дакаре (Сенегал). В линкор «Richelieu» попала авиационная торпеда, сброшенная самолетом с авианосца «Hermes». Кроме того, он получил повреждение от взрыва двух глубинных бомб, которые незаметно сбросила рядом с ним британская моторная лодка.

Нападение англичан на французский флот в Оране и Дакаре, а также разоружение кораблей, стоявших в портах Англии и в Александрии, привело к тому, что французский флот существенно ослаб. Германская пропаганда попыталась раздуть среди его личного состава обиду и желание мести англичанам за их коварные действия против вчерашнего союзника. Немцы надеялись, что французская эскадра в Тулоне перейдет на их сторону. Но из этого ничего не вышло.

Вторая атака на Дакар состоялась 23–25 сентября. Мотивом для подобных действий послужили опасения по поводу возможности создания в Западной Африке баз для

германских подлодок. Это угрожало бы безопасности конвоев, идущих вокруг Африки. Был принят план генерала де Голля, который предлагал занять Сенегал совместными силами «Свободной Франции» и Великобритании. Обеспечить охрану десанта в составе 7 тысяч человек (на 3 транспортах) должен был отряд, состоявший из линкоров «Barham», «Resolution», «Repown», авианосца «Ark Royal», 4 крейсеров и нескольких эсминцев, под командованием вице-адмирала Д. Каннингхема.

Командующий французского гарнизона отклонил ультиматум, поэтому британский флот начал обстрел крепости и стоявших в порту военных кораблей. Плохая видимость сделала безрезультатным огонь корабельной артиллерии, а также бомбардировку самолетами с авианосцев, что в итоге сорвало высадку десанта. Линкор «Resolution» был поврежден четырьмя снарядами береговой батареи, а затем торпедой французской подводной лодки. Каннингхему пришлось уйти ни с чем.

Позже выяснилось, что операция в Дакаре была напрасной, так как ни германские рейдеры, ни подводные лодки никогда не использовали этот порт в качестве своей базы.

Глава 7. Полгода сражений в Средиземном море

В связи со вступлением Италии в войну, в британском адмиралтействе проявились ярко выраженные оборонительные настроения. Соотношение сил в Средиземном море в пользу Италии (после падения Франции), необходимость защиты судоходства в Атлантике и вокруг британских островов, все это склоняло адмиралтейство к уходу из восточной части Средиземного моря. Концентрация всех имеющихся сил в Гибралтаре позволила бы высвободить немало кораблей для действий в Атлантике. Дискуссии в адмиралтействе и правительстве продолжались несколько недель, наконец, это предложение было отклонено. В качестве аргумента для оставления флота в восточной части ТВД были выдвинуты факторы престижа, политики и экономики (нефтяные районы Ближнего Востока):

Пораженческие настроения в британском адмиралтействе объяснялись большим численным перевесом итальянских кораблей в Средиземном море.

янского флота над британским. Особенно Италия превосходила Великобританию в подводном флоте, который, как ожидалось, должен был стать важным фактором в борьбе против союзников. На момент вступления Италии в войну в строю находились более 100 подлодок. Это была серьезная сила. Для сравнения, Германия в то время (июль 1940 г.) имела только 51 подводную лодку, из которых в строю находились всего 28, а остальные проходили сдаточные испытания, ремонт либо занимались боевой подготовкой личного состава.

Но в Средиземном море подводные лодки отошли на второй план по сравнению с надводными кораблями и авиацией. Причиной тому стали следующие факторы: а) недостаточный уровень подготовки экипажей и командиров итальянских субмарин; б) низкое качество самих подводных лодок; в) гидрологические условия, препятствующие подводной войне: отличная видимость, прозрачность воды, небольшие глубины и т.п.

Изменение соотношения сил в Средиземном море после падения Франции не повлияло на тактику командующего британским Средиземноморским флотом адмирала Каннингхема. Он по-прежнему осуществлял быстрые наступательные операции, не обращая внимания на то, что итальянский флот имел значительно больше кораблей и самолетов, а также располагал более выгодно расположенными базами. Эта тактика вскоре начала приносить плоды.

Каннингхему удалось втянуть итальянский флот в ряд столкновений, которые наглядно выявили его недостатки, в первую очередь плохую подготовку и низкий боевой дух команд.

Бой у мыса Стило

Уже в первые дни после выхода Франции из войны (28 июня) британские крейсера и эсминцы потопили во время патрулирования, недалеко от мыса Матапан, один из трех пливших в Тобрук итальянских эсминцев — «Есперо». Два оставшихся укрылись в Тобруке. Но один из них («Zeffiro») 5 июля потопила британская авиация.

В начале июля произошло столкновение итальянского и британского флотов, известная как «бой у мыса Стило». Его непосредственной причиной стали одновременные

операции по сопровождению конвоев, предпринятые итальянцами и англичанами.

Адмирал Каннингхем из-за сильных бомбардировок решил эвакуировать с Мальты женщин и детей в Александрию. Для прикрытия и охраны двух конвоев с людьми адмирал разделил свои силы на три группы:

1) группа «А» — разведывательная, под командованием адмирала Д. Тови, состоявшая из пяти крейсеров и флотилии эсминцев;

2) группа «В» — ударная, в составе линкора «Warspite» и пяти эсминцев, которой командовал он сам;

3) группа «С» — охраны, в нее входили тихоходные линкоры «Royal Sovereign» и «Malaya», авианосец «Eagle», флотилия эсминцев.

Британский флот вышел из Александрии 7 июля и направился к Мальте. Днем раньше, 6 июля из Неаполя в Бенгази (Северная Африка) вышел итальянский конвой, состоявший из пяти транспортных судов с войсками. Прикрытие конвоя осуществляли 2 линии подлодок, самолеты с Киренаики и с островов Додеканез, а охрану — флот под командованием адмирала И. Кампиони (линкоры «Giulio Cesare» и «Conte di Cavour», 6 тяжелых и 12 легких крейсеров, 24 эсминца).

После выхода из Александрии британский флот был замечен итальянским гидросамолетом, который сообщил командованию о курсе, скорости и составе британских сил. В полдень 8 июля начались налеты итальянской авиации, базировавшейся на Додеканез. Сброшенная с большой высоты бомба повредила крейсер «Gloucester».

В тот же день британский самолет-разведчик обнаружил в 100 милях к западу от Бенгази итальянский флот, который, возвращаясь от побережья Африки, шел северным курсом. После получения этого известия адмирал Каннингхем незамедлительно увеличил скорость и изменил курс, для того чтобы отсечь неприятелю путь к возвращению.

На рассвете 9 июля самолеты-разведчики снова заметили итальянский флот, шедший прежним курсом. По сравнению с предыдущим днем, он усилился на дивизион крейсеров и дивизион эсминцев.

Силы обеих сторон были приблизительно равны, однако с каждой минутой итальянский флот получал преимущество, так как сокращалось расстояние до его баз. В слу-

чае столкновения он мог получить авиационную поддержку самолетов, находившихся на базах.

В полдень того же дня расстояние между обеими эскадрами составляло около 90 миль (167 км). Чтобы уменьшить скорость движения итальянского флота и дать возможность приблизиться к нему британским линкорам, с борта авианосца «Eagle» взлетели самолеты «Суордфиш» и произвели торпедную атаку. Но она не принесла результатов.

Около 15 часов легкий крейсер «Neptune», входивший в состав группы адмирала Тови, заметил итальянские крейсеры, которые открыли по нему огонь. Так как итальянские корабли находились вне радиуса действия орудий «Neptune», этот крейсер оказался в трудной ситуации. Так продолжалось до 15.25, когда линкор «Warspite» несколькими залпами заставил итальянские крейсеры отступить.

В 15.53 «Warspite» и «Malaya» увидели мачты итальянских линкоров и открыли по ним огонь с дистанции 25 км. Одновременно с авианосца «Eagle» стартовали самолеты-торпедоносцы. Залп 381-мм орудий линкора «Warspite» повредил «Giulio Cesare», скорость которого упала до 18 узлов.

Адмирал Кампиони, опасаясь за судьбу поврежденного линкора, прервал бой. Эсминцы поставили дымовую завесу и произвели стремительную торпедную атаку, расстроившую ряды британских кораблей, которые не смогли отразить торпедную атаку посредством артиллерийского огня. Это предредило ход боя. Адмирал Канингхем не прекратил преследование, однако потратив время на восстановление строя, нарушенного торпедной атакой, он уже не смог догнать итальянский флот, который, несмотря на уменьшение скорости хода «Giulio Cesare», достиг собственных баз. С наступлением темноты британский флот повернул назад, чтобы соединиться с мальтийским конвоем.

Во время преследования британский флот атаковали итальянские бомбардировщики. Итальянские летчики действовали отважно, но не смогли причинить британцам существенного вреда.

На следующий день после боя британские самолеты атаковали порт Аугуста на Сицилии, где потопили эсmineц «Pancaldo».

Возвращавшуюся британскую эскадру атаковала подводная лодка «*Marconi*» и отправила на дно британский эсминец «*Escort*».

Бой у мыса Спата

В ходе боя у мыса Стили итальянцы впервые наглядно продемонстрировали свою тактику — не подвергать опасности собственные корабли. Это нашло полное подтверждение уже в следующем столкновении 19 июля.

Самой удаленной восточной итальянской базой были сильно укрепленные острова Додеканез. Из-за значительного удаления от Аппенинского полуострова эта база очень сильно зависела от регулярного снабжения. На данный факт обратил внимание штаб британского флота и послал отряд крейсеров и эсминцев к тому маршруту, по которому происходило снабжение итальянского гарнизона. В результате произошло столкновение, известное как «бой у мыса Спат».

Днем 18 июля 4 британских эсминца («*Hyperion*», «*Hasty*», «*Hege*», «*Plex*») под командованием капитана 3-го ранга Николсона патрулировали в районе северного побережья Крита. На следующий день рано утром их атаковали два итальянских крейсера. Эсминцы под сильным огнем противника пошли в сторону австралийского легкого крейсера «*Sydney*», который вместе с эсминцем «*Navock*» находился на удалении 45 миль.

Маневр увенчался успехом. В 8.25 с боевого мостика «*Sydney*» были замечены шедшие полным ходом и интенсивно отстреливавшиеся эсминцы. Три минуты позже командир «*Sydney*», командер Д. Коллинз, открыл огонь с дистанции 17 км по видневшимся на горизонте итальянским кораблям. После того, как головной крейсер «*Giovanni delle Bande Nere*» был поврежден третьим залпом, итальянцы повернули назад. Тогда крейсер «*Sydney*» сосредоточил огонь на втором крейсере. Одновременно британские эсминцы вышли в торпедную атаку. Тем временем продолжалось артиллерийское сражение между крейсером «*Sydney*» и отступавшими итальянцами. Около 9 часов крейсер «*Bartolomeo Colleoni*» остановился. Эсминцы принялись его добивать, а «*Sydney*» ринулся в погоню за другим крейсером, который, используя преимущество в скорости, все же смог скрыться.

На обратном пути в Александрию на британские корабли обрушился град авиационных бомб, однако ни один из них не пострадал.

Уже на следующий день палубные самолеты с авианосца «Eagle» атаковали порт Тобрук, так как предполагалось, что именно там искал укрытия поврежденный итальянский крейсер. Авиационные бомбы и торпеды послали на дно эсминцы «Ostro» и «Nembo», один пароход и несколько малых судов. Эта атака вынудила итальянское командование отказаться от использования Тобрука в качестве морской базы.

Начало наступления итальянцев в Северной Африке

Италия готовилась к фронтальной атаке в Африке. Небольшое расстояние от африканских морских баз до Апеннинского полуострова делало возможной быструю и относительно безопасную переброску сухопутных сил. Мальта уже тогда была скована действиями итальянской авиации, а удаленность других британских баз не позволяла серьезно угрожать морскому транспорту неприятеля в этом районе.

Между тем англичане в период с 30 августа по 5 сентября значительно усилили эскадру в Александрии флота. Туда прибыл отряд, состоявший из авианосца «Illustrious», линкора «Valiant», крейсеров ПВО «Coventry» и «Calcutta». Итальянцы не использовали представившуюся им возможность уничтожения превосходящими морскими силами данного отряда на переходе из Гибралтара в Александрию, в ходе авианалетов им удалось потопить только один корабль сопровождения. Таким образом, преимущество, полученное ими в результате введения в строй двух новых («Littorio» и «Vittorio Veneto») и 2 модернизированных («Caio Duilio» и «Andrea Doria») линкоров, осталось на бумаге.

В постоянных сражениях, которые происходили между итальянским и британским флотами осенью 1940 года, последний постепенно приобретал преимущество. Итальянцев подводила тактика, а также низкий боевой дух экипажей кораблей.

В качестве примера можно привести действия крейсера «Ajax», который в ночь с 11 на 12 октября обнаружил и

обстрелял 2 итальянских эсминца. Несмотря на то, что в состав отряда входили 4 эсминца и 3 миноносец, итальянские корабли не использовали отличную возможность для торпедной атаки на крейсер и, не выдержав огня его артиллерии, отступили, потеряв при этом эсминец «Artigliere» и миноносец «Aigone». Поврежденный в этом бою миноносец «Ariel» на следующий день был потоплен крейсером «York».

Еще одним свидетельством отсутствия боевого духа являлась бездеятельность итальянского флота в итальянской Восточной Африке (Эритрея и Сомали). Находившиеся там корабли должны были атаковать британские конвои в Красном море, но они этого практически не делали, несмотря на то, что поблизости от итальянских баз проходило много британских конвоев. Более того, в столкновении 21 октября британский эсминец «Kimberley» отправил на дно итальянский эсминец «Nullo». А итальянские подлодки в Красном море за три месяца потопили только один транспорт.

После трех месяцев подготовки итальянская армия маршала Р. Грациани 13 сентября начала наступление, перейдя границу Египта. Итальянские войска дошли до Сиди-Баррани, где остановились и приступили к укреплению занятых ими позиций. Такая остановка была выгодна англичанам, получившим столь необходимую им передышку для усиления своей слабой обороны.

Нападение Италии на Грецию

В последние дни октября война на Средиземном море вступила в новую фазу. Италия предъявила ультиматум Греции, требуя передать ей контроль над Критом, Корфу и Салониками для создания там военных баз. Претензии Италии были отвергнуты, и 28 октября армия Муссолини перешла греческую границу.

Наиболее ценным стратегическим пунктом этого театра военных действий являлся Крит. Захват этого острова приблизил бы итальянские базы к Александрии и вынудил бы союзников уйти из восточной части Средиземного моря. Но Муссолини, вместо захвата Крита, ввязался в долгую и тяжелую кампанию в горной местности.

Британское командование, понимая огромное стратегическое значение Крита, немедленно использовало воз-

возможность для осуществления вооруженной интервенции, и уже через два дня после нападения Италии на Грецию создало свой плацдарм в заливе Суда на Крите. Вскоре они взяли под свой контроль весь остров, создали там авиационные и морские базы. Захват Крита перерезал итальянские коммуникации к островам Додеканез, с этого момента их обеспечение стало серьезной проблемой для итальянского флота.

В связи с неудачей итальянского зимнего наступления в Греции возникла необходимость перебросить туда 600-тысячную армию и 700 тысяч тонн военных грузов. Между тем, присутствие этих сил в Северной Африке помогло бы маршалу Грациани захватить Суэцкий канал и нефтяные районы Ближнего Востока. Одновременное наступление итальянских войск из итальянской Восточной Африки и Северной Африки, без сомнения, привело бы к поражению малочисленных британских войск в Египте и Киренаике.

Налет на Таранто

В этот узловый момент войны в Средиземном море адмирал Каннингхем решил нанести сокрушительный удар по итальянскому флоту силами палубной авиации.

Базой итальянского флота являлся Таранто. Итальянцы исходили из ошибочного предположения, что нападение на этот порт может происходить только со стороны моря, поэтому соответствующим образом расположили батареи зенитной артиллерии. Сектор со стороны суши был укреплен слабо.

Перед тем как нанести удар, британские самолеты с Мальты совершили ряд разведывательных полетов и установили, что на рейде Таранто находятся 5 линкоров (позже прибыл шестой) и 3 крейсера, окруженные заградительными сетями от торпед. У стенок стояли 2 крейсера и 4 эсминца. Итальянские корабли сосредоточились на небольшой площади около одной квадратной мили, на большом удалении друг от друга. С трех сторон их защищали воздушные заграждения из аэростатов (баллонов), но со стороны суши (с северного направления), аэростаты отсутствовали.

Днем 6 ноября британский флот вышел из Александрии и утром 11 ноября достиг южной части Ионического

моря. В 18 часов того же дня отряд под командованием контр-адмирала А. Листера, в составе авианосца «*Illustrious*», 4-х крейсеров и 4-х эсминцев, отделился от главных сил и направился в точку, удаленную на 180 миль (333 км) к юго-востоку от Таранто. В 20.40 и в 21.30 с авианосца взлетели самолет, при этом 11 машин имели на борту торпеды, а еще 10 — бомбы и специальные световые бакены. Незадолго до полуночи сброшенные световые бакены и загоревшиеся резервуары с нефтью осветили стоявшие на якоре корабли. В следующие минуты сквозь плотный зенитный огонь пробились 4 самолета, которые сбросили бомбы на крейсеры и береговые сооружения.

В это время со стороны берега к воде подлетели 3 торпедоносца. Два из них сбросили торпеды с дистанции около 700 метров, и поразили один из линкоров. Минуту позже вторая тройка сбросила торпеды на два следующих линкора. Вскоре вслед за ними вышла в атаку вторая группа торпедоносцев (5 машин). Во время их налета порт уже ярко освещали пожары, вспыхнувшие во время первого налета. Самолеты встретил сильный, но беспорядочный огонь. Из состава второй группы самолетов не вернулся назад только один. Три торпеды попали в новый линкор «*Littorio*».

Снимки, сделанные с воздуха через несколько дней после налета, показали, что носовая часть «*Littorio*» ушла под воду, а корма полностью оголена, вплоть до винтов. Линкоры «*Caio Duilio*» и «*Conte di Cavour*» затонули до уровня верхней палубы. Кроме того, повреждены еще 2 крейсера.

Во время налета на Таранто отряд легких сил под командованием вице-адмирала Х. Придем-Уишпела в составе крейсеров «*Orion*», «*Sydney*» и «*Ajax*», а также эсминцев «*Nubian*» и «*Mohawk*» атаковал в проливе Отранто итальянский конвой, шедший в Грецию в сопровождении эсминцев и торпедных катеров. Охрана конvoja отступила, оставив транспорты без прикрытия. Было потоплено одно судно, повреждены еще два.

Одновременно, используя как прикрытие эти две операции, англичане провели свой конвой на Мальту, а через Сицилийский пролив прошел в Александрию линкор «*Barham*» с двумя крейсерами и несколькими эсминцами.

После налета на Таранто итальянцы перевели свои линкоры в Неаполь, а тяжелые крейсеры ушли в Мессину.

Таким образом, соотношение сил в Средиземном море изменилось в пользу англичан. Благодаря этому удалось с минимальными потерями провести из Гибралтара на Мальту и в Александрию несколько крупных конвоев с военными грузами и с подкреплением для британской армии, оборонявшей подступы к Суэцкому каналу.

Бой у мыса Спартивенто

В конце ноября произошел бой у мыса Спартивенто. Британское адмиралтейство отправило из Гибралтара на Мальту конвой в составе девяти быстроходных транспортов, под охраной «Force H». В состав этих сил входили линкор «Repown», авианосец «Ark Royal», 5 крейсеров и 9 эсминцев. Почти одновременно из Александрии вышел навстречу им линкор «Ramillies» в сопровождении крейсеров «Berwick» и «Newcastle» и пяти эсминцев.

Уведомленное разведкой о том и другом выходе, итальянское командование послало линкоры «Vittorio Veneto» и «Giulio Cesare», а также 7 тяжелых крейсеров и 16 эсминцев, чтобы перехватить и уничтожить одну из британских групп. Итальянский отряд под командованием вице-адмирала Кампиони занял позицию южнее Сардинии. Но самолеты-разведчики берегового базирования не вели постоянной разведки над морем, несмотря на то, что ближайшие аэродромы находились всего в 60 милях (111 км) севернее, в Кальяри и Элмас. В конце концов, противника обнаружили бортовые самолеты итальянских кораблей. Оказалось, что обе британские группы уже соединились и находятся недалеко от итальянской эскадры.

27 ноября около 12 часов дня завязался бой. Сначала вступили в перестрелку британские и итальянские крейсера. Достаточно скоро последние под защитой дымовой завесы отступили к своим линкорам. Незамедлительно в действие вступил «Repown», который уже в 12.30 прекратил огонь, так как корабли противника полным ходом ушли на северо-восток и оказались вне досягаемости его орудий. Один снаряд повредил британский крейсер «Berwick», тяжелые повреждения получил итальянский эсминец «Lanciere».

В 13 часов итальянская эскадра появилась снова, на этот раз впереди по курсу британских крейсеров; итальянские линкоры шли в передней колонне. Командующий

британскими крейсерами вице-адмирал Л. Холланд не рискнул встретиться с превосходящими силами противника и отвернул к линкору «Renown». Но когда с крейсеров увидели, что после этого маневра поворачивают назад и итальянские линкоры, Холланд сделал еще один поворот, чтобы идти вслед за противником.

В это время с палубы авианосца «Ark Royal» поднялись в воздух 11 самолетов (торпедоносцы и бомбардировщики), чтобы атаковать итальянские линкоры. Атака произошла в 12.40, однако не принесла ожидаемого результата.

Итальянская эскадра быстро приближалась к своим берегам, что создавало угрозу массированных налетов итальянской авиации, поэтому командующий «Force H» адмирал Сомервилл отказался от погони. И действительно, на обратном пути к конвою британские корабли подверглись воздушной атаке, к счастью для них безрезультатной.

Решение адмирала Сомервилла о прекращении преследования противника вызвало критику в британском адмиралтействе как преждевременное. Но в действительности адмирал поступил правильно. Ведь неудачные действия палубной авиации «Ark Royal», которая в ходе нескольких налетов так и не смогла поразить итальянские корабли и уменьшить скорость их хода, не оставили ему иного выбора.

Для итальянского флота этот бой стал еще одним случаем, когда не была использована надлежащим образом близость своих авиабаз. Особенно подвела авиационная разведка, в результате чего адмирал Кампиони не имел точной информации о местонахождении противника. Неправильно действовало и высшее командование итальянского ВМФ (Supermarina), которое во время операции, не владея точной информацией, выдавало свои «ценные указания» командиру эскадры, тогда как ситуация выглядела на карте в штабе совершенно иначе, нежели на поле битвы.

В результате постоянных неудач произошла смена итальянских командующих. Место адмирала Каваньяри занял адмирал А. Риккарди. Командование эскадрой принял адмирал А. Якино, ранее бывший командиром дивизиона крейсеров. До войны он несколько лет являлся морским атташе в Лондоне и хорошо знал британский флот. Однако в качестве командующего эскадрой он был еще менее успешен, чем его предшественник.

Глава 8. Подводная война

Новая тактика подводных лодок

После падения Франции значительно осложнилась охрана морских коммуникаций от немецких рейдеров и подлодок. Германия, заняв порты атлантического побережья Франции, приблизилась на 540 миль (1000 км) к зоне сражений в Атлантике. Это позволило существенно увеличить радиус действия субмарин, а также вывести в океан даже 250-тонные лодки.

По причине ослабления охраны конвоев и применения подлодками новой тактики, потери союзников росли, несмотря на то, что количество германских субмарин не увеличивалось. В июле—октябре 1940 г. в распоряжении адмирала К. Дёница находилось от 51 до 64 лодок, из них в море находились всего лишь 27—28.

В отличие от первых месяцев подводной войны, немцы теперь уже не избегали атаковать конвои, находившиеся под охраной 2—3 кораблей сопровождения (чаще всего это были вооруженные траулеры либо корветы). Небольшая скорость этих кораблей позволяла субмаринам уходить после атаки без преследования. Они действовали смело, и стали серьезно угрожать конвоям.

Слабая охрана конвоев привела к появлению новой тактики, которую успешно применяли подлодки. Несколько субмарин становились на расстоянии около десяти миль (18,5 км) друг от друга, создавая «цепь» поперек предполагаемого маршрута конвоя. При такой дислокации хотя бы одна лодка обязательно обнаруживала конвой, который даже не подозревал о возникшей угрозе. Используя свое преимущество в скорости надводного хода, субмарина шла параллельно конвою на пределе видимости. Ее низкий силуэт являлся почти неразличимым на линии горизонта с транспортных судов, в то время как сами они были хорошо видны с мостика лодки. При этом немецкий штаб непрерывно получал поток сообщений о курсе и скорости конвоя, о количестве и ранге кораблей охранения. Штаб, в свою очередь, проанализировав полученную информацию, направлял в этот район все находившиеся поблизости лодки. Когда их количество становилось достаточным, они нападали.

Атакуя под перископом или на поверхности, субмарины в темноте ночи наносили концентрированный удар. Немногочисленным кораблям охранения было крайне трудно бороться с ними в такой ситуации, когда взрывались торпеды, транспорты тонули, а люди в воде зывали о помощи. Используя это, подлодки атаковали повторно.

Затем они растворялись в темноте, либо погружались. Перезарядив торпедные аппараты, они атаковали, если позволяло время, еще раз. Ночные атаки продолжались до тех пор, пока корабли охранения глубинными бомбами не вытесняли подлодки из оперативного района и не приуждали их отойти на расстояние, делавшее невозможным новые атаки конвоя.

Радиограммы немецких подводных лодок о замеченных ими конвоях и другие оперативные сообщения обычно прослушивали британские береговые радиостанции, которые пеленговали при этом участников радиообмена. Это позволяло адмиралтейству, после получения пеленгов со станций, расположенных в разных пунктах побережья, достаточно точно определять координаты субмарин, передающих сообщения в штаб. Большое количество перехваченных радиограмм помогало воссоздать общую ситуацию в Атлантике и оценить опасность, возникавшую вокруг конвоев. Вовремя посланное предупреждение давало возможность конвою сменить курс, что всегда вызывало замешательство среди готовившихся к атаке подлодок. Очевидно, что эти полумеры не могли уберечь от опасности, если охрана конвоя была слишком слабой; лодки могли без труда догнать тихоходные транспорты.

Сложность проблемы сопровождения конвоев определялась не только недостаточным количеством имевшихся кораблей охранения, но и недостаточной дальностью плаванья таковых. Далеко не все эскортные корабли могли совершать переход через Атлантику без пополнения запасов топлива. Между тем, путь от Галифакса до Британских островов на скорости 10 узлов занимал 15 суток, а от Фритауна до Англии на скорости 7,5 узлов — 19 суток. Кроме того, эскортные корабли должны были иметь определенный запас топлива, необходимый для преследования субмарин. Ведь погоня за противником не только увеличивала общую протяженность пути корабля, но и требовала развивать большую скорость, что вело к увеличенному потреблению топлива.

Дополнительные трудности создавали неустойчивые погодные условия в Атлантике. Так, конвои шедшие на запад, шли медленней, чем конвои, возвращавшиеся к Британским островам. Судоходство зимой осуществлялось медленней, чем летом.

Все же условная граница той зоны, где конвои шли под охраной, очень медленно сдвигалась на запад по мере улучшения их организации. В мае 1940 года союзники могли сопровождать конвои только до 15 градуса западной долготы, в июле граница передвинулась до 17 градуса, в октябре — до 19 градуса западной долготы.

Эскортные корабли сопровождали в опасном районе конвои, шедшие на запад конвои, затем покидали их и встречали транспортные суда, шедшие на восток, сопровождая их до Британских островов.

Эту сложную операцию британское адмиралтейство старалось облегчить за счет авиационного прикрытия с береговых аэродромов, однако недостаточное количество самолетов с необходимым радиусом действия сдерживало эти планы. Ситуация улучшилась только после размещения крупной авиабазы в Исландии.

Тяжелые потери союзников

Слабая охрана атлантических конвоев способствовала развертыванию подводной войны. 17 августа 1940 г. Гитлер, имея на руках сильные козыри, объявил о полной блокаде Британских островов. Нейтральные страны получили предупреждение о невозможности участия их судов в британских конвоях.

В кампанию включился итальянский флот, пославший в Атлантику 27 подводных лодок. С помощью немцев для них была подготовлена база в Бордо. Итальянские субмарины, подчинявшиеся германскому командованию, получили отдельные оперативные секторы к югу от 45 градусов северной широты. Введению итальянских подлодок в состав немецких дивизионов мешали их слишком малая скорость и недостаточная маневренность.

Германские подлодки, действовавшие с французских баз в Лорьяне, Бресте и Ла-Паллисе, доходили даже до 25 градуса западной долготы, т.е. туда, где транспорты союзников шли уже без охраны. Безопасность судоходства уменьшалась, грозя катастрофой, а количество побед в

борьбе с подлодками было ничтожным. Так, например, в августе были потоплены только 3 немецкие субмарины. Немецкое командование называло этот период безнаказанных атак «временем удачной охоты».

Потери судоходства в октябре 1940 г. превзошли самые пессимистические прогнозы адмиралтейства. Так, с 18 по 20 октября подлодки потопили 17 транспортов из состава конвоя SC-7, 14 из конвоя HX-79, 7 из конвоя HX-79A. «Асы» германской подводной войны О. Кречмер и Ф. Фройнхайм в эти дни записали на свой счет по 15 судов каждый. Общие потери от действий подводных лодок составили в октябре 63 судна (352407 брт).

Характерно то, что большинство атак происходило в полосе, лежавшей на удалении 200—300 миль (370—555 км) от северо-западной оконечности Ирландии, получившей название «кровавый мыс».

Вскоре коммерческий флот союзников понес весьма серьезную потерю. 26 октября, в 50 милях к северо-западу от Ирландии (район Донегал), подлодка

U-32 обнаружила шедшее из Египта к Британским островам канадское судно «Empress of Britain», один из трех самых больших пассажирских лайнеров Британской империи (42348 брт). Находившийся поблизости немецкий самолет сбросил две бомбы, которые вызвали сильный пожар на корабле. Судно взяли на буксир два сопровождавших его эсминца. Но следующей ночью торпедный залп подлодки U-32 послал судно на дно. Гигантский лайнер затонул за четыре минуты, имея на борту большое количество людей. Жертв катастрофы приняли на борт сопровождавшие судно эсминцы.

Впрочем, возмездие не заставило себя ждать. Двумя днями позже та же лодка под командованием Х. Иениша атаковала пароход «Balzac». На сигнал «SOS», поданный этим судном, откликнулись находившиеся неподалеку эсминцы «Harvester» и «Highlander», которые сбросили серию глубинных бомб. Поврежденная субмарина всплыла на поверхность, и погибла в неравном артиллерийском бою с эсминцами. Подобная судьба ожидала также лодки U-31, потопленную эсминцем «Antelope» (2 ноября), и U-104, потопленную корветом «Rhododendron» (21 ноября).

Но единичные успехи союзников в боях с подлодками не могли изменить ситуацию в Атлантике, а она в этот период являлась настолько напряженной, что, по словам

Черчилля, «потери в эсминцах... могут привести к краху обороны наших морских торговых путей сообщения и наших поставок через Атлантику».

Лучше всего об этом свидетельствуют цифры. С момента начала войны до октября 1940 г. на дне оказались уже 1102 судна (4 млн. брт). Причем около 3/4 всех потоплений произошло в ночное время, когда шансы на спасение экипажей и пассажиров судов были минимальными, что вело к потере квалифицированного личного состава.

Оценив всю тяжесть сложившегося положения, Черчилль обратился к правительству США, и получил 50 старых эсминцев (ветеранов Первой мировой войны) в обмен на разрешение строительства американских баз на Багамских островах, Ямайке, Антигуа, Сент-Люсии, Тринидаде и в британской Гвиане. Хотя эти корабли значительно уступали по своим тактико-техническим характеристикам современным эсминцам, они вполне годились для борьбы с подводными лодками.

Кроме того, в конце 1940 г. британская промышленность передала флоту 18 эсминцев и 50 корветов. Вместе с 50 американскими эсминцами они позволили значительно усилить защиту конвоев.

Зима 1940/41 гг. в Атлантике

Зима 1940/41 года принесла относительное облегчение. Операции подлодок почти прекратились из-за бушевавших в Атлантике штормов. Трудность обнаружения конвоя из низкой, заливаемой водой рубки субмарины приводила к тому, что возможность слежения за конвоями резко уменьшилась. Огромные волны швыряли суда из стороны в сторону, перископ заливала вода — поэтому результативность торпедных атак упала до минимума. Учитывая суровые условия атлантической зимы, немцы отозвали часть своих лодок в порты, а часть перебросили дальше на запад. Количество субмарин, находившихся в море в период с ноября 1940 по февраль 1941 гг. редко когда превышало 10 единиц.

И все же ноябрь стал трагическим месяцем для союзников. В течение одной ночи, с 3 на 4 ноября подводная лодка U-99 (командир Отто Кречмер) потопила транспортное судно «Casanare» и большие вспомогательные крейсера «Patroclus» (11314 т) и «Laurentic» (18724 т). Вскоре

Кречмер увеличил число своих успехов, потопив вспомогательный крейсер «Fortag», шедший в составе конвоя НХ-90*.

Тяжелые погодные условия зимних месяцев заставили командование германского ВМФ сделать больший упор на авиационную разведку. Но над Атлантикой могли летать только два самолета дальней разведки типа «Фокке-Вульф». Они не могли охватить своим наблюдением огромные океанские просторы. Кроме того, дополнительные помехи создавало плохая организация взаимодействия между подчиненной Герингу авиацией и военно-морским флотом.

Среди немногочисленных примеров удачного сотрудничества можно назвать нападение на конвой, шедший в США. Его атаковали подлодки, которые навел самолет-разведчик. Тогда немецкие торпеды потопили 9 судов. Другой пример — операция, проведенная к западу от Ирландии. Командир лодки U-47 Гюнтер Прин, заметив слабо охраняемый конвой, сообщил об этом в штаб. В указанный им район были посланы 6 самолетов, которые бомбами потопили 9 судов. Еще 2 транспорта уничтожили торпеды подлодки Прина.

Вопросом, которому британское адмиралтейство придавало особое значение, являлось повышение качества боевой подготовки команд эскортных кораблей. Программа их обучения включала, кроме подготовки к индивидуальному преследованию подлодки, вопросы взаимодействия с командиром эскортных сил, с командиром всего конвоя и, что было самым важным, к взаимодействию с другими эскортными кораблями. Практика подтверждала, что наилучших результатов добивались те корабли, которые взаимодействовали между собой, поэтому принципом коман-

* Отто Кречмер (1912 года рождения) добился самых больших успехов среди командиров германских подводных лодок периода Второй мировой войны. С октября 1939 по март 1941 гг. он на лодках U-23 и U-99 потопил 44 транспорта общей грузоподъемностью 266630 брт. Затем попал в плен вместе с 39-ю членами экипажа U-99 и благополучно пережил войну в лагере для военнопленных на территории Канады. В 50-е годы Кречмер стал адмиралом военно-морского флота ФРГ.

дования флота стало сохранение постоянного состава эскортных отрядов.

В этот период также происходило усиление вооружения эскортных кораблей. У них было увеличено количество автоматических пушек и глубинных бомб, сбрасываемых в одном залпе (с 5 до 10 штук). Кроме того, все они получили радиотелефоны, что облегчило взаимопонимание командиров во время боя с подлодками.

Конец славных «асов»

К весенней кампании англичане неплохо подготовились, поэтому смогли потопить в марте 1941 г. сразу пять подводных лодок. Это стало большой неожиданностью для адмирала Дёница, который отправил в море наиболее опытных командиров.

Вечером 6 марта 4 подлодки начали 24-часовую атаку на конвой ОВ-293. С наступлением темноты 7 марта Г. Прин, командир U-47, желая увеличить свой рекордный счет (160 тыс. брт), использовал снижение видимости из-за шквалистого ливня и вторгся внутрь строя эскорта. Но его лодку обнаружил эсминiec «Wolverine» и потопил серией глубинных бомб. Кроме того, корветы «Camellia» и «Arbutus» потопили субмарину U-70.

Через 8 дней оставшиеся лодки отряда заметили конвой НХ-112. Единственным успехом первой ночи стало потопление подлодкой U-100 (командир Й. Шепке) большого танкера. Ночью 16 марта командир U-99 Кречмер прошел сквозь строй кораблей охранения и, двигаясь в надводном положении полным ходом между колоннами транспортов, торпедировал 4 танкера и 2 транспорта. После атаки он ушел под воду позади конвоя.

Около полуночи с эсминца «Walker» заметили идущую на поверхности U-100. Эту лодку протаранил эсминiec «Vapoc» и она затонула. Через несколько минут серия глубинных бомб, сброшенных с «Walker», вынудила U-99 всплыть и сдаться в плен. С лодки была снята команда вместе с ее знаменитым командиром. 23 марта серию успехов союзников продолжило потопление вооруженным траулером «Visenda» подлодки U-551.

Утрата славных «асов» — Прина (U-47), Шепке (U-100) и Кречмера (U-99) не только лишила флот опытных командиров, но также совпала с окончанием периода инди-

видуальных действий в подводной войне. На смену им пришла тактика групповых действий, так называемых «волчьих стай».

Усиление эскортных сил, распространение на восточные районы Атлантики действий самолетов-разведчиков, взлетавших с аэродромов Ирландии, Британии и Исландии, а на западные — самолетов, поднимавшихся в воздух с баз в Канаде, обеспечило относительную безопасность северных коммуникаций, а также прибрежных вод восточной и западной части Атлантики. Однако центральная часть океана оставалась открытой для атак. Именно там безопасность конвоев зависела от эскорта, и именно туда командование Кригсмарине направило свои субмарины. Вскоре они впервые появились возле экватора и западного побережья Африки.

Постоянная смена оперативных районов действий германских подлодок способствовала захвату судов союзников врасплох и делала невозможной концентрацию оборонительных сил в одном районе. В марте и апреле 1941 г. подлодки действовали в зоне, удаленной на 600 миль от Исландии; в конце мая они отправились в зону, расположенную между Ирландией, Исландией, Гренландией и Лабрадором, а вскоре после этого вернулись к побережью Западной Африки.

Командование германского ВМФ пыталось найти способ покрытия всей Атлантики такой сетью подлодок, которая гарантировала бы раннее обнаружение конвоев (какой-либо одной лодкой), а затем атаку его «волчьей стаей». Если бы удалось обнаружить конвой в момент его формирования, южнее либо севернее Ирландии, то для сосредоточения подлодок в удобном для атаки месте в центре Атлантики оставалось бы несколько дней. Чтобы уменьшить время сбора «волчьей стаи», немецкое командование попыталось снова разместить часть подлодок вблизи Британских островов. Однако там слишком хорошо действовала воздушная разведка, было слишком много патрульных кораблей, поэтому после короткого пребывания в этих водах субмарины перебросили в более отдаленный район.

Британское адмиралтейство тоже не уступало по части идей. Оно стремилось всячески затруднить подлодкам как разведку, так и нападение. Было увеличено количество кораблей охранения конвоя с 3 до 5 единиц. Нередко коман-

дир конвоя выделял 1–2 эсминца для предварительного прочесывания того маршрута, по которому пойдет конвой. Тем самым было положено начало наступательной тактике охраны конвоев.

Глава 9. Корсары в действии

Германия использовала против коммерческого судоходства Великобритании и ее союзников все силы, которые имела в распоряжении. Кроме подводных лодок, действовали тяжелые надводные корабли и вспомогательные крейсеры (т.е. вооруженные торговые суда).

В первой фазе войны подлодки оперировали преимущественно вокруг Британских островов, зато надводные корабли отправлялись в весьма удаленные районы Атлантики, в Индийский океан, а иногда показывались даже в Тихом океане.

Эффективность их действий, выраженная в тоннаже потопленных судов была гораздо меньше, нежели у подлодок, однако каждое появление корсара в океане усложняло и без того трудное положение британского адмиралтейства. Оно требовало изменений в расписании рейсов, в организации эскортов, а также переброски в Атлантику дополнительных сил за счет других ТВД.

Вспомогательные крейсеры

С учетом опыта Первой мировой войны, немцы отказались от использования быстроходных, но легко опознаваемых пассажирских судов в качестве вспомогательных крейсеров. На такую роль они подбирали торговые суда средней величины, имевшие скорость 14–18 узлов и достаточно большую дальность плавания. Они комплектовались тщательно подобранными командами и вооружались 150-мм орудиями, торпедными аппаратами и зенитными пушками. Их силуэты ничем не отличались от обычных силуэтов торговых судов. Более того, их внешний вид можно было быстро сделать иным, например, добавить фальшивую трубу, изменить форму рубки, перекрасить надстройки в другой цвет. А когда требовалось, падали щиты, маскировавшие орудия и за одну минуту обычный транспорт превращался в боевой корабль.

Вспомогательные крейсера появились в Атлантике в первый раз незадолго до норвежской кампании. «Atlantis» и «Orion» отправились в свой рейд уже в марте 1940 г. В мае и июне там появились 3 следующих судна — «Widder», «Penguin» и «Thor». В июле в Тихий океан перешел из Норвегии по Северному морскому пути (с помощью СССР) шестой корсар — «Komet». Седьмой («Kormoran») начал действовать только в декабре 1940 г. Через несколько месяцев штаб Кригсмарине, в связи с активизацией в северной Атлантике действий линкоров и тяжелых крейсеров, перебросил вспомогательные крейсера в южную Атлантику, Индийский и Тихий океаны. С июля по сентябрь 1940 г. они потопили 19 транспортных судов, а до конца 1940 г. — еще 30.

Из рейда раньше всех (из-за дефекта турбины) вернулся «Widder», или так называемый «Schiff 21», обозначенный британским адмиралтейством как «Raider D». С мая по ноябрь 1940 г. он потопил 10 транспортов (58644 брт).

В конце апреля 1941 г. вернулся «Thor», имея на своем счету 11 судов (83301 брт). Во время почти что 11-месячного похода он провел 3 боя с британскими вспомогательными крейсерами: 31 июля с HMS (Her Majesty's Ship — корабль ее величества) «Alcantara», 5 декабря с HMS «Carnarvon Castle» и 4 апреля с HMS «Voltaire». Последний бой закончился гибелью британского корабля.

Первым корсаром, которого удалось уничтожить, стал «Penguin», потопленный 8 мая 1941 г. в Индийском океане, в районе Сейшельских островов, британским крейсером «Cornwall». До этого момента он успел потопить 17 транспортных и 11 китобойных судов (136551 брт).

Не достигнув никакого успеха, отправился на дно единственный итальянский вспомогательный крейсер «Ramb I». Через неделю после выхода из африканского порта Массая он встретился с британским крейсером «Leander» и погиб в неравном бою 21 февраля 1941 г.

Крейсеры и линкоры в роли корсаров

Кроме вспомогательных крейсеров, в осенне-зимнем наступлении 1940/41 гг. участвовали также тяжелые военные корабли.

Первым в действие вступил «карманный» линкор «Admiral Scheer». Он покинул Готенхавен (бывший поль-

ский порт Гдыня) 29 октября и прошел в Атлантику, не замеченный британцами. 5 ноября «Admiral Scheer» встретил конвой НХ-84, направлявшийся через Атлантику в Великобританию. Видимость была отличной, конвой шел без видимой охраны, так что представлялась хорошая возможность для его разгрома. Чтобы потопить если не все, то большинство судов, нужно было только приблизиться и произвести десяток прицельных залпов.

Немецкий командир, капитан цур зее Т. Кранке, изменил курс и как только суда оказались в зоне эффективного поражения, приказал открыть огонь. Но на первые залпы ответило одно из судов конвоя. Это был вспомогательный крейсер «Jervis Bay», командир которого, кэптен И. Феген, поднял сигнал, приказывающий судам конвоя рассредоточиться, а сам бросился в атаку. На огонь современной артиллерии корсара «Jervis Bay» ответил из своих устаревших 152-мм орудий, снятых с порезанных на лом кораблей эпохи Первой мировой войны. Несмотря на повреждения и пожар, вызванные метким огнем противника, Феген шел вперед и в течение 22 минут вел неравный бой. Благодаря героизму команды «Jervis Bay», из 37 транспортов линкор смог потопить только 5.

После этой атаки «Admiral Scheer» курсировал между Антильскими и Азорскими островами, потопив или захватив там 3 судна. 8 января он покинул воды Южной Атлантики и отправился на поиски конвоя WS-5A. Не добившись результата, 17 января южнее Фритауна линкор захватил норвежский танкер «Sanderfjord», укомплектовал его людьми из своего личного состава и отправил в Бордо.

С этого момента капитан Кранке изменил прежнюю тактику ночного нападения. К своим жертвам он стал приближаться днем, вводя их в заблуждение сигналами на английском языке. Первыми жертвами обмана 20 января стали голландское судно «Barneveld» и британский транспорт «Stanpark». Чтобы сбить со следа возможное преследование, линкор изменил оперативный район, отправившись на юго-запад, и уже в третий раз взял с взаимодействовавшего с ним судна обеспечения «Nordmark» топливо, а со вспомогательного крейсера «Thor» — запасы продовольствия.

Дальнейший путь линкора «Admiral Scheer» шел вокруг мыса Доброй Надежды, который он обогнул 3 февраля. 14 февраля в Индийском океане, линкор встретился с

крейсером-корсаром «Atlantis», который охранял 2 захваченных судна союзников. Снова пополнив запасы топлива, линкор направился к северу от Мозамбикского пролива, где 20 февраля захватил британский танкер и греческое судно.

Все захваченные до этого капитаном Кранке суда стали жертвами обмана, ни одно из них не подало сигнала, сообщавшего о нападении. Первым, кто сделал это, был капитан теплохода «Canadian Cruiser». Правильно опознав силуэт приближавшегося линкора, он отправил сигнал тревоги, за что заплатил потерей своего судна (21 февраля). Также поступило индонезийское судно 22 февраля.

Сопротивление мужественных капитанов стало для командира линкора тревожным сигналом о необходимости покинуть Индийский океан. «Admiral Scheer» описал дугу вокруг мыса Доброй Надежды и перешел в Атлантику. Это было самое подходящее время покинуть прежний район. Против него уже действовали там британские силы. 22 февраля, спустя 4 часа после того как индонезийское судно подало сигнал, самолет-разведчик с крейсера «Glasgow» заметил немецкий линкор.

В тот же день после полудня наперерез ему с разных сторон двинулись авианосец «Hermes», тяжелые крейсера «Canberra», «Australia», «Shropshire» и «Glasgow», а также легкие крейсера «Capetown» и «Emerald». Но расстояния, которые надо было преодолеть британским кораблям, являлись огромными, поэтому линкор выскользнул из западни. В конце февраля он получил приказ вернуться и 3 марта миновал мыс Доброй Надежды. В Центральной Атлантике рейдер снова пополнил запасы топлива с танкера «Nordmark», а продовольствия со вспомогательных крейсеров «Penguin» и «Kormoran». Оттуда, после короткого ремонта и очистки днища от водорослей, он направился прямо на север. Используя благоприятную погоду и плохую видимость, линкор прошел через Датский пролив и направился в Берген, а затем в Киль, куда вернулся 1 апреля.

Командование германского ВМФ определило уничтоженный и захваченный им тоннаж в 151 тыс. брт. В действительности, не учитывая вспомогательного крейсера «Jervis Bay», «Admiral Scheer» потопил либо захватил 16 судов (99.059 брт).

Тревожным сигналом явилась та легкость, с которой немецкие рейдеры, несмотря на британское воздушное и морское патрулирование, проникали северным путем в Атлантику. С течением времени росло количество фактов, подтверждающих, что система патрулей работает медленно, с ошибками и не обеспечивает раннего обнаружения немецких кораблей.

Только ежедневная фотосъемка всех немецких портов, в которых могли находиться большие немецкие корабли, давала гарантию раннего обнаружения их выхода в море, что позволяло бы мобилизовать оборону. Командующий «Home Fleet» адмирал Форбс еще в июне 1940 г. коротко охарактеризовал такое положение: «они (командование неприятеля) знают наши планы, зато мы редко знаем их (намерения)».

Тяжелый крейсер «Admiral Hipper» начал свой рейд еще раньше «карманного» линкора «Admiral Scheer», однако в течение первых месяцев не имел никаких успехов. В летние месяцы он находился в Норвежском море, доходя до Медвежьего острова, но не встретив там судов противника, вернулся на базу. В сентябре крейсер направился в Сен-Назер, откуда должен был идти в Атлантику. Однако неполадки в работе турбин вынудили его вернуться в Тронхейм.

После окончания ремонта, 30 ноября «Admiral Hipper» снова вышел в море, а через неделю незаметно для англичан прошел через Датский пролив, направляясь в Южную Атлантику. Утром 25 декабря крейсер заметил к западу от мыса Финистер конвой WS-5A. Уничтожению последнего помешал крейсер «Berwick», и корсару удалось потопить только одно судно — «Jumna». «Admiral Hipper», слегка задетый снарядами британского крейсера и опасаясь других находившихся поблизости кораблей противника, прервал бой и удалился на запад. Это решение было правильным, поскольку конвой, кроме эскорта, охраняли курсировавшие неподалеку крейсера «Bonaventure», «Dunedin» и авианосец «Furious» в сопровождении эсминцев. После этой короткой встречи «Admiral Hipper» пришел в Брест (27 декабря), где вновь стал на ремонт. Заход немецкого крейсера в Брест был первым в этой войне случаем использования крупным немецким кораблем французского порта.

После месячной стоянки, 1 февраля «Admiral Hipper» снова вышел в море, направляясь в Южную Атлантику. На этот раз удача улыбнулась ему. 8 февраля взаимодействовавшая с ним подлодка U-37 заметила к западу от мыса Финистер большой конвой, шедший в Великобританию. Потопив торпедами 2 судна, подлодка навела на позицию конвоя самолеты дальнего действия Fw-200, которые потопили еще 5 судов. Направленный командованием к месту боя, «Admiral Hipper» не нашел там этот конвой, зато встретил группу в составе 19 судов, шедших без эскорта, которые 30 января покинули Фритаун, и потопил 7 судов (32806 брт). Вскоре после этого погрома крейсер вернулся в Брест для пополнения запасов топлива.

Постоянным препятствием в использовании тяжелого крейсера в качестве рейдера являлся небольшой радиус его действия.

28 декабря 1940 г. на боевое задание отправились (в первый раз после норвежской кампании) линкоры «Scharnhorst» и «Gneisenau». Но через несколько дней «Gneisenau» получил повреждения во время сильного шторма, и эта неприятность заставила линкоры вернуться на базу. Повторный выход состоялся 22 января 1941 г.

На рассвете 28 января немецкие корабли заметили к югу от Исландии британский легкий крейсер «Naiad», находившийся в патрулировании. Тогда они отказались от попытки пройти в Атлантику южнее Исландии и прошли через Датский пролив. Не обнаружив ни одного конвоя на севере, рейдеры решили отправиться в район Канарских островов.

8 февраля, двигаясь на восток, отряд заметил конвой HX-106, охраняемый линкором «Ramillies» и эскортом легких сил. Немецкие корабли нарушили строй и разделились, намереваясь атаковать конвой с двух сторон. Однако присутствие линкора заставило их воздержаться от атаки. Немецкие корабли прошли незамеченными, а их командир, адмирал Г. Лютьенс, навел на этот конвой группу подлодок, которые потопили 5 транспортов.

Затем оба линкора пополнили запасы топлива с взаимодействовавшего с ними танкера и направились к маршруту канадских конвоев. Первого успеха они добились 22 февраля, отправив на дно 5 транспортов, шедших по одиночке. Затем линкоры повернули к берегам Африки, где 8 марта их заметил гидросамолет с охранявшего конвой

линкора «Malaya» (в 350 милях к северу от островов Зеленого Мыса). Адмирал Лютьенс, понимая, что он обнаружен, повернул снова на север, потопив по дороге (9 марта) еще один транспорт. 15 и 16 марта линкоры атаковали одиночные транспорты из рассеявшихся или разбитых конвоев, потопив 16 судов (82 тыс. брт). 22 марта 1941 г. оба корабля вернулись в Брест.

В общей сложности за 8 недель «Scharnhorst» и «Gneisenau» потопили либо захватили 22 судна (115600 брт). Их действия в Атлантике совершенно расстроили систему конвоев, вызвав сбой как в военных поставках, так и в работе портов. Кроме того, они вынудили британское адмиралтейство привлечь большие силы для охраны атлантических конвоев и для охоты за рейдерами. Кроме того, действия данных линкоров отвлекли внимание союзников от находившихся в это время на юге крейсера «Admiral Hipper» и линкора «Admiral Scheer», которые, пользуясь этим, захватили большую добычу.

Координация действий рейдеров одновременно на юге и на севере была организована на высоком уровне. Гросс-адмирал Редер послал поздравительную телеграмму адмиралу Лютьенсу, а немецкий штаб праздновал каждую удачу своих кораблей. Тогда немецкое командование еще не знало, что это наивысшие достижения их рейдеров за всю войну.

В начале апреля из доков вышел линкор «Gneisenau», находившийся вместе с линкором «Scharnhorst» в Бресте. Его временно поставили не на обычном месте — за ограждением из сетей, охраняющих от торпед, а на внешнем рейде. Этим воспользовались британские самолеты-торпедоносцы. 6 апреля сквозь зенитный огонь прорвался самолет старшего лейтенанта К. Кэмпбелла и, прежде чем его сбили, успел сбросить торпеду, которая попала в линкор.

«Gneisenau» получил тяжелое повреждение и вошел в док для ремонта, о чем незамедлительно сообщила разведывательная авиация англичан. Через 5 дней, во время массированного налета, в корабль попали еще 4 бомбы, что надолго вывело его из строя.

Этот успех британской авиации заставил командование германского ВМФ пересмотреть планы атак на конвои союзников.

«Admiral Scheer» в марте вернулся из длительного рейда и встал на профилактический ремонт машин. «Admiral

Hipper» и «Scharnhorst» тоже не были готовы к боевым действиям. Таким образом, у немецкого командования оставались только 2 боеспособных корабля — линкор «Bismarck» и тяжелый крейсер «Prinz Eugen». Первоначальный план, с участием всех крупных кораблей, пришлось заменить операцией с участием этой пары.

Первая и последняя победа линкора «Bismarck»

Днем 18 мая «Prinz Eugen» и «Bismarck» покинули Готенхавен. 21 мая в адмиралтейство пришло известие, что они находятся в фиорде Корс, недалеко от Бергена, однако на следующий день британская авиация уже не нашла их там. Это доказывало то, что немецкие корабли начали свой рейд.

Предпринятые британским адмиралтейством контрдействия должны были не допустить их выход в Атлантику. Командующий «Home Fleet» адмирал Тови приказал отряду контр-адмирала В. Уэйк-Уолкера, состоявшему из тяжелых крейсеров «Suffolk» и «Norfolk», патрулировать в Датском проливе, между границей льдов и минными заграждениями. В проходе южнее Исландии несли патрульную службу легкие крейсеры «Arethusa», «Manchester» и «Birmingham». Одновременно, несмотря на плохую погоду, была усилена авиационная разведка.

В полночь 21 мая из Скапа Флоу вышел вице-адмирал Холланд с отрядом, состоявшим из линкоров «Prince of Wales» и «Hood», а также шести эсминцев, и направился к Исландии с задачей блокировать Датский пролив с юга.

Вечером 22 мая Скапа Флоу покинул отряд адмирала Тови — линкор «King George V», авианосец «Victorious», крейсера «Galatea», «Aurora», «Kenya», «Hermione» и 7 эсминцев; на следующий день к отряду присоединился линкор «Repulse». Эта группа дошла до района к юго-западу от Исландии, где намеревалась ожидать неприятеля, независимо от того, будет он пытаться пройти в Атлантику северным путем, либо южнее Исландии.

Вечером 23 мая в 19.22 «Suffolk» заметил линкор «Bismarck» и шедший за ним тяжелый крейсер «Prinz Eugen». Оба корабля шли полным ходом параллельно крейсеру «Suffolk». Крейсер, заметив опасных противников с дистанции 7 миль (13 км), тотчас изменил курс и скрылся в тумане, поддерживая контакт с помощью рада-

ра. Одновременно он отправил свою первую радиограмму. Через час «Suffolk», буквально на минуту вынырнув из мглы, проверил местоположение немецких кораблей и отправил новое донесение.

В это время крейсер «Norfolk» (однотипный с «Suffolk») в первый раз заметил «Bismarck», однако и сам был обнаружен противником на опасном расстоянии 6 миль. «Bismarck» тотчас открыл огонь. Однако «Norfolk» скрылся за дымовой завесой. Кроме того, он передал сообщение, которое стало первым, которое приняли радиостанции кораблей «Home Fleet», так как более ранние сообщения «Suffolka» не достигли находившиеся в 600 милях (1111 км) корабли.

С этого момента оба крейсера приступили к выполнению традиционной роли кораблей своего класса: следили за движением неприятельского линкора и информировали об его местонахождении эскадру «Home Fleet», которая готовилась занять удобную для боя позицию.

Наибольшие шансы встретить немцев имели тогда линкоры «Prince of Wales» и «Hood». Командующий этим отрядом вице-адмирал Холланд шел полным ходом наперерез курсу вражеских кораблей. Но вскоре после полуночи «Suffolk» и «Norfolk» утратили контакт с неприятелем. Вследствие этого лишенный всякой информации вице-адмирал Холланд, попавший в метель, должен был опираться только на собственные предположения относительно намерений адмирала Лютьенса.

Оба британских корабля, несмотря на то, что они превосходили немецкие корабли силой полного залпа, были хуже бронированы, чем «Bismarck». «Hood» имел слабо бронированную палубу, поэтому самой выгодной дистанцией артиллерийского боя для него являлось расстояние менее 11 км (т.к. тогда снаряды имеют настильную траекторию). Для «Prince of Wales» более удобными были большие расстояния. Холланд намеревался подойти к противнику на расстояние, наиболее выгодное для боя, после чего, идя параллельно немецким кораблям, открыть огонь всей своей артиллерией главного калибра (18 орудий).

Однако потеря контакта с противником, а также ошибочное предположение, что «Bismarck» сменил курс с юго-западного на юго-восточный, лишили его возможности сблизиться с противником под выгодным углом. Вскоре после полуночи 24 мая британские корабли изменили курс

с западного на северный, в то время как адмирал Лютьенс по-прежнему шел на юго-запад. Таким образом, вместо того чтобы занять выгодную позицию перед немецкими кораблями, британские корабли оказались за ними. Такой была ситуация в тот момент, когда «Suffolk» вновь обнаружил немцев. Новые радиogramмы позволили точно определить координаты врага. В 3.40 Холланд увеличил скорость до 28 узлов и изменил курс, снова идя на сближение.

Предполагаемая позиция немцев указывала на то, что бой может разыграться в положении, невыгодном для англичан. Не имея преимуществ в скорости, что позволило бы им выйти вперед, англичане могли лишь приблизиться сзади под острым углом, из-за чего в ход пошли бы только носовые орудия. Немецкие же суда, совершив небольшой поворот, могли атаковать англичан огнем всей своих тяжелых орудий (16 немецких против 10 английских).

Эти опасения подтвердились, когда в 5.35 были замечены оба неприятельских корабля. Невыгодная позиция лишила англичан важнейшего козыря, каковыми являлись преимущество в силе залпа всем бортом.

Непосредственно перед тем как открыть огонь, в 5.49 вице-адмирал Холланд отдал приказ, согласно которому оба его корабля должны были сосредоточить огонь на корабле, шедшем левее (сигнальщики опознали его как «Bismark»). В действительности, это был тяжелый крейсер «Prinz Eugen».

Сигнал о смене цели (после правильного опознания) был передан за несколько секунд до начала боя и не оставил времени расчетам для выработки новых данных и введения их в приборы управления артиллерийским огнем.

В 5.52 оба противника открыли огонь. Немцы сконцентрировали его на первом в строю корабле, которым был «Hood». Артиллерийский офицер на линкоре «Prince of Wales», опознав неприятеля, пренебрег приказом вице-адмирала и сразу направил первый залп на немецкий линкор. Зато линкор «Hood» не перенес свой огонь с «Prinz Eugen» на «Bismark». Далее ситуация развивалась невыгодно для англичан.

Первые залпы линкора «Prince of Wales» из-за плохой работы радара легли слишком далеко, и только шестой залп накрыл линкор. Первые залпы линкора «Hood» тоже не были опасны для «Prinz Eugen». Второй или третий залп линкора «Bismark» (возможно, что это был залп крей-

сера «Prinz Eugen») вызвал пожар на палубе «Hood», где загорелся склад зенитных снарядов. Ровно в 6.00, когда оба британских корабля поворачивали влево, чтобы ввести в бой кормовые орудия, залп линкора «Bismark» накрыл «Hood». Корпус последнего, между второй трубой и мачтой, потряс мощный взрыв, очевидно, снаряды пробили слабо бронированную палубу и попали в артпогреб. Через несколько минут корабль исчез с поверхности моря. «Prince of Wales», шедший сзади, вынужден был сменить курс, чтобы избежать столкновения с обломками. Из 1419 человек команды линкора «Hood» спаслись только 3.

Вскоре снаряд линкора «Bismark» уничтожил ходовой мостик на «Prince of Wales». Через несколько минут в британский корабль попали еще 4 снаряда линкора «Bismark» и 3 — «Prinze Eugen». Расстояние между противниками в этот момент сократилось с начальных 26 до 18 тысяч метров. Шансы линкора «Prince of Wales» были теперь минимальными, так как повреждение башни исключило из боя 4 орудия. Его командир, кэптен Д. Лич, решил прекратить бой, поставил дымовую завесу и скрылся.

В этой ситуации контр-адмирал Уэйк-Уолкер, командующий отрядом крейсеров «Norfolk» и «Suffolk», который после гибели вице-адмирала Холланда принял командование над всеми британскими кораблями в этом районе, решил не упускать линкор «Bismark» из пределов видимости и следовать за ним вплоть до прибытия сил «Home Fleet», расстояние до которых составляло еще 330 миль. Эти силы могли прибыть не раньше, чем в 7 часов 25 мая.

«Bismark» вышел из боя не без ущерба. Одно из двух попаданий британских снарядов пришлось на резервуар с топливом, что вызвало его протекание и сократило радиус действия немецкого линкора. Это обстоятельство заставило адмирала Лютьенса отказаться от первоначального плана и направиться в Сен-Назер.

Погоня за линкором «Bismark»

В следующей фазе операции британское командование стремилось решить две задачи: а) постоянно поддерживать контакт с немецкими кораблями; б) вступить с ними в бой раньше, чем они атакуют какой-либо конвой в Атлантике либо вернуться на свои базы.

Адмиралтейство направило в погоню все находившиеся в море линкоры и крейсера. Из Гибралтара вызвали авианосец «Ark Royal», линкор «Renown» и крейсер «Sheffield» под командованием адмирала Сомервилла. Из состава атлантического конвоя отозвали линкор «Rodney» и 4 эсминца, из канадского порта Галифакс вышел линкор «Ramillies», с базы в Ирландии — 5 эсминцев. От берегов Франции шли еще 3 эсминца. Крейсера, действовавшие южнее — «Edinburg» и «Dorsetshire» — тоже присоединились к поискам. Британские корабли охватили своим поиском в Атлантике прямоугольник площадью 10 тысяч квадратных миль.

В 13.20 адмирал Тови получил от контр-адмирала Уэйк-Уолкера сообщение о том, что «Bismark» и «Eugen» взяли курс на юг, а их скорость составляет 24 узла. Командующий «Home Fleet» решил, что при такой скорости хода окружить немецкие корабли будет очень трудно. Поэтому в 14.40 он послал авианосец «Victorious» в сопровождении 2-й эскадры крейсеров («Galatea», «Aurora», «Kenya», «Hermione»), с заданием совершить воздушный налет на «Bismark».

Примерно в это же время Лютьенс получил ответ на свой запрос, посланный в 7.37; командование Кригсмарине дало согласие на заход линкора в Сен-Назер. Тогда адмирал Лютьенс решил отправить крейсер «Prinz Eugen» в самостоятельное плавание, а самому идти к берегам Франции.

Чтобы обмануть следившие за ними британские корабли и дать возможность уйти «Prinz Eugen», в 18 часов 24 мая «Bismark» уменьшил скорость хода и втянул британские суда в короткую артиллерийскую перестрелку, которая закончилась без потерь для обеих сторон. Пользуясь тем, что внимание наблюдателей британских кораблей сосредоточилось на линкоре, «Prinz Eugen» смог незаметно уйти. С этого момента оба корабля действовали самостоятельно.

Следя за противником, крейсера «Suffolk» и «Norfolk» старались держаться на границе визуальной видимости либо в пределах действия радара, стремясь, с одной стороны, не войти в зону поражения артиллерией противника, а с другой — не потерять с ним контакт. Темнота штормовой ночи с 24 по 25 мая делала эту задачу все более трудной — крейсера несколько раз теряли контакт с линко-

ром «Bismark». Их командиры хорошо понимали, что если такой контакт будет утрачен, «Bismark» беспрепятственно войдет в зону действия своей береговой авиации, и придет в Брест.

Так как британские корабли, способные сражаться с немецким линкором, находились еще далеко, вся надежда оставалась на авиацию. Вскоре после наступления темноты с удаленного на 150 миль (278 км) авианосца «Victorious», несмотря на сильный шторм и проливной дождь, взлетели самолеты для торпедной атаки. Около полуночи они нашли «Bismark» и попали в него одной торпедой, которая, однако, не принесла ему существенного вреда.

В течение ночи видимость еще больше ухудшилась. В 3.06 ночью 25 мая «Suffolk» и «Norfolk» потеряли контакт с немецким кораблем. Они рыскали в том секторе, где, по их мнению, должен был находиться немецкий корабль, но безрезультатно, так как адмирал Лютьенс взял курс прямо на Сен-Назер.

Несмотря на интенсивную авиационную разведку, вплоть до 10.30 утра 26 мая «Bismark» шел незамеченным. Шансы уйти от погони увеличивались с каждой минутой. Впрочем, адмирал Лютьенс не знал, что он оторвался от преследователей.

Ранним утром 25 мая с линкора была послана длинная радиограмма командованию Кригсмарине. Это сообщение (содержание которого не имеет отношения к операции) запеленговали британские береговые радиостанции и передали адмиралу Тови. Однако радиограмма из адмиралтейства, сообщавшая пеленг, была неверно прочитана, в результате адмирал Тови ошибочно решил, что «Bismark» повернул и идет к Норвегии. Поэтому в 10.47 эскадра «Home Fleet» изменила курс на 180 градусов и следующие 7 часов шла на северо-восток, в то время как «Bismark» двигался на юго-восток. В какой-то момент британские корабли прошли в 130 милях за кормой немецкого линкора.

Только после 31 часа пути, в течение которых «Bismark» находился вне поля зрения англичан, его снова заметил и опознал экипаж гидросамолета типа «Catalina» на расстоянии примерно 700 миль (1296 км) к северо-западу от Бреста. В этот момент возможность выйти наперерез курсу линкора и вступить с ним в бой могла только эскадра адмирала Сомервилла в составе линкора «Renown», крейсера «Sheffield» и авианосца «Ark Royal». Эскадра

«Home Fleet» находилась в 140 милях (260 км) позади «Bismark», поэтому было ясно, что если не удастся снизить скорость линкора, он уйдет от погони.

В этот решающий момент радиометристам крейсера «Sheffield» удалось заметить в направлении, указанном летчиком, засветку на экране радара от силуэта немецкого корабля. С этого времени они стали руководить атаками самолетов-торпедоносцев с авианосца «Ark Royal».

15 самолетов-торпедоносцев типа «Swordfish» взлетели в условиях плохой видимости. Не опознав корабль, первая эскадрилья торпедоносцев вместо линкора «Bismark» атаковала крейсер «Sheffield». Его командир, поняв ошибку пилотов, приказал не открывать огня по самолетам, а от сброшенных торпед он уклонился маневрированием. Только вторая эскадрилья в 20.47, уже в сумерках, обнаружила «Bismark» и, прорвавшись сквозь плотный заградительный огонь зениток линкора, за 37 минут налета поразила его двумя торпедами. Одна торпеда попала в среднюю часть корпуса, другая повредила рулевой механизм. Это повреждение привело к тому, что линкор не мог удержаться на заданном курсе, он с трудом управлялся винтами.

Еще позже вечером, когда самолеты уже не могли взлетать с авианосца, в дело вступили эсминцы. Несмотря на высокие волны и плохую видимость, дивизион эсминцев под командованием командера Виана произвел поиск в направлении, указанном крейсером «Sheffield». Однако эти координаты уже устарели, и контакт с линкором «Bismark» был снова утрачен.

В это время шедший на фланге польский эсминец «Piogun» заметил силуэт немецкого линкора и пошел на него в атаку с западного направления, чтобы дать возможность остальным эсминцам дивизиона атаковать «Bismark» с юго-востока. Несмотря на то, что один снаряд линкора мог отправить на дно небольшой корабль, польский эсминец 59 минут обстреливал линкор, отвлекая на себя внимание его наблюдателей. Одновременно он непрерывно посылал радиogramмы о точном местоположении, курсе и скорости линкора. Сориентировавшись, остальные эсминцы произвели несколько торпедных атак. Некоторые из них приближались к линкору на дистанцию 3 тысячи метров. По крайней мере, две торпеды попали в «Bismark». После этого он остановился. До Бреста оставалось

всего лишь 400 миль (741 км), не более 20 часов хода на 20 узлах.

На следующее утро раненый колосс снова пришел в движение, хотя его скорость составляла теперь всего лишь 4—5 узлов (7,4—9,3 км/час). Но мощные орудия находились в полной исправности, в чем убедились британские крейсеры, попавшие под их огонь. Наконец, в 8.47 линкоры «Rodney» и «King George V» открыли огонь с дистанции 23 км. «Bismark» ответил им двумя минутами позже. Первый его залп едва не накрыл «Rodney», однако затем меткость огня ухудшилась, а скорострельность упала. Бой начался на контркурсах, но в 9.20 британские корабли легли на курс, параллельный курсу линкора «Bismark», сокращая при этом расстояние.

К 10 часам все орудия главного калибра линкора «Bismark» вышли из строя. Через 10 минут умолкла и артиллерия среднего калибра. Разбитый корабль представлял собой сплошную гору обломков. В этот драматический момент к нему приблизился крейсер «Dorsetshire» и потопил залпом торпед. Из 2403 человек немецкой команды британские корабли подобрали около 100. Адмирал Лютьенс и командир линкора остались на тонущем корабле. Англичане могли спасти значительно больше людей, но специально, в отместку за гибель «Hood», не сделали этого.

Немцы попытались атаковать британские корабли эскадрильями бомбардировщиков, однако последние прибыли слишком поздно к месту боя. Англичане, имея небольшой запас топлива, спешно возвращались на свои базы. Был потоплен только эсминец «Mashona».

Надо отметить, что «Bismark» показал удивительную живучесть. Он выдержал множество ударов. Всего корабли и самолеты выпустили в него 71 торпеду, из которых не менее 12 попали в цель. Количество попавших снарядов калибров 406 и 356 мм, было просто огромным, однако ни одного взрыва внутри корабля так и не произошло.

Линкор «Bismark» уступал британским кораблям только своей радиолокационной аппаратурой. Британские специалисты разработали радар, уже в то время работавший на волне длиной 9 см. Он имел экран, позволявший видеть обстановку на море вокруг корабля. Точное определение расстояния и азимута позволяла вести артиллерийский бой ночью, когда цель была невидима.

Радар линкора «Bismark» работал на волне длиной около 1 м, что тоже позволяло измерять расстояние до цели и определять ее азимут. Однако этот прибор не имел экрана, а значит, не годился для одновременного отображения всех целей вокруг корабля. Он не мог помочь ночью из-за необходимости постоянно удерживать направление на движущуюся, но невидимую цель. Именно поэтому в ночь на 26 мая «Bismark» не смог отразить одновременные атаки самолетов-торпедоносцев и эсминцев.

Схватки в Британских водах

Борьба за безопасность судоходства происходила не только в океане, но также и в прибрежных водах Великобритании.

Британский сухопутный транспорт не достиг того уровня мощности, которой требовало снабжение военной промышленности. Он служил лишь дополнением к хорошо развитому прибрежному (каботажному) судоходству и не был готов принять от него дополнительные перевозки — для этого не хватало ни железнодорожного подвижного состава, ни грузового автомобильного парка, ни резервов персонала. Поэтому необходимость поддерживать прибрежное судоходство существовала всю войну. Зная об этом, немцы во второй половине 1940 г. с большой энергией обрушились на каботажные суда, введя в действие против них авиацию, торпедные катера, подводные лодки и мины. Последствия этого концентрированного удара оказались весьма болезненными для Британии.

Наибольшие потери несли конвои в проливе Ла-Манш, где они чаще всего подвергались немецким атакам. Например, из 21 судна, шедшего в конце июля в конвое CW-8, только 11 дошли до портов назначения. Остальные стали добычей противника.

Дело дошло до того, что пришлось временно приостановить движение конвоев вдоль английского берега Ла-Манша. Когда же пришлось их возобновить, было решено, что каждый такой конвой должен являться отдельной, тщательно подготовленной операцией, в обеспечении которой следует обратить особое внимание на взаимодействие авиации и флота. Прежде всего, было усилено прикрытие истребителями. Кроме того, суда конвоев оснащались буксируемыми на стальных тросах заградительными

аэростатами, которые служили преградой для самолетов, пытавшихся атаковать на малых высотах.

Конвои в Ла-Манше теперь выглядели достаточно необычно. Перед шедшими кильватерным строем грузовыми судами тральщики очищали путь от мин. Конвой защищали 2 эсминца, ходившие противолодочным зигзагом, несколько вооруженных рыболовных траулеров, 5–6 катеров с глубинными бомбами, и такое же количество артиллерийских катеров, предназначенных для боя с вражескими торпедными катерами. Над конвоем «плыли» 6–10 заградительных аэростатов, а выше их патрулировали истребители.

Принятые меры дали желанные плоды. Последним конвоем, на который немцы осуществили массированный налет, стал CW-9. Из 25 его судов 3 потопили торпедные катера противника в ночь на 7 августа, однако дневные атаки авиации были отражены. В большом воздушном сражении, которое разыгралось на следующий день на глазах у членов судовых команд, с обеих сторон участвовали более 400 самолетов. Немцы потеряли много бомбардировщиков, но не потопили ни одного судна. После этого случая бомбардировщики атаковали только береговые цели.

Во второй половине августа немцы применили самолеты-торпедоносцы, что не принесло, однако, таких результатов, какие давали раньше налеты бомбардировщиков. 23 августа, в результате первой торпедной атаки на конвой ОА-203, в заливе Мори-Ферт погибли 2 судна. Достижению больших успехов мешала нехватка торпед.

В августе немцы начали обстреливать конвой дальнебойными береговыми батареями, расположенными на французском берегу вблизи мыса Грин Нез. Правда, огонь тяжелых орудий, обстреливавших суда, плывшие вдоль английского берега, не был метким, но подавляюще действовал на личный состав.

Широкомасштабное немецкое наступление летом 1940 г. включало в себя также и минную войну. В августе и сентябре внезапные взрывы рядом с плывущими судами привели англичан к мысли, что применяются мины, снабженные взрывателем новой конструкции. В ноябре они стали использовать тралы для подрыва акустических мин.

Командование германского флота и в этот раз совершило ошибку. Так же, как и в случае с магнитными минами, оно начало наступление, не имея достаточного запаса аку-

стических мин В результате, прежде чем немецкая промышленность смогла выпустить большее их количество, британское адмиралтейство нашло способ борьбы с новым изобретением.

Тем не менее, немцы с энтузиазмом начали минное наступление, задействовав 80 бомбардировщиков, катера и подлодки для постановки мин. Это вынудило британцев постоянно тралить устья рек, каналы, входы в порты и т.д. Новые задачи легли тяжелым бременем на небольшую флотилию тральщиков. Возникла необходимость срочного строительства тральщика нового типа: небольшого, малозумного, с деревянным корпусом, способного тралить мины различных типов — якорные, магнитные, акустические. Кроме того, на верфях в США строились по британскому заказу океанские тральщики. В начале 1941 г. количество этих крайне необходимых малых кораблей выросло до 600, дальше их стало еще больше, пока не покрыло полностью все потребности.

Это улучшило положение. Если в 1940 г. на минах подорвалось 201 судно (509889 брт), то в 1941 г. только 111 (230842 брт). На неизменном уровне оставались потери от действий торпедных катеров: в 1940 г. — 23 судна (47985 брт), в 1941 — 28 (58854 брт). Но в течение этого года значительно выросли потери от авиации — со 192 судов (580074 брт) до 371 судна (1017422 брт).

Причина столь серьезного роста потерь (несмотря на все принятые меры) заключалась в усилении действий немецкой авиации в местах, наиболее удобных для атак на прибрежные конвои, а также в постоянной смене методов таких атак. Лишь нападение Германии на СССР привело к резкому сокращению потерь. Так, в мае 1941 г. они составили 65 судов (146 тыс. брт), а в августе упали до 9 судов (24 тыс. брт) и на этом уровне держались до конца года.

Глава 10. Война в Средиземном море

В конце 1940 г. стратегическая ситуация в Северной Африке и на Средиземном море приняла благоприятный для союзников оборот.

9 декабря генерал А. Уэйвелл силами всего двух дивизий начал внезапное наступление на итальянцев. За неделю

были разбиты войска маршала Грациани под Сиди-Баррани, в течение месяца заняты приморские крепости Бардия и Тобрук. Следующие недели сражений принесли поражение всей итальянской армии Грациани, а британцы установили господство над Киренаикой вплоть до Эль-Агейла. Это был их первый серьезный успех с начала войны.

Англичане смогли также удержать господство на море и, несмотря на ряд потерь, обеспечить постоянную доставку подкреплений и грузов для армии на Среднем Востоке и в Египте. Налет на Таранто и два боя британского флота с итальянским (у Спата и Спартивенто) позволили получить первому очевидное преимущество, которое сделало возможным осуществление столь рискованных операций, как проведение конвоев на Мальту и в Александрию. Конечно, доставка большинства грузов в Египет происходило окружным путем вокруг мыса Доброй Надежды.

Поражение итальянской армии в Восточной Африке весной 1941 г., а впоследствии освобождение Эфиопии, захват итальянского Сомали и Эритреи, имело большое значение для безопасности этого пути — особенно участка, проходившего через Красное море. Если добавить, что угроза от итальянской авиации оказалась значительно меньше, чем ожидалось, то нужно признать, что определенный оптимизм союзников на рубеже 1940/41 гг. был оправдан.

Люфтваффе над Средиземным морем

Однако первая половина 1941 г. развеяла эти иллюзии. Решающим фактором в изменении ситуации стало использование на Средиземноморском ТВД немецкой авиации. Итальянцы имели в это время на Сицилии 45 бомбардировщиков и 75 истребителей, на Сардинии — 75 бомбардировщиков и 25 истребителей, а всего 220 машин. Этой силе англичане могли противопоставить лишь 33 истребителя на Мальте и несколько десятков самолетов с авианосцев.

В январе Гитлер перебросил на Сицилию 10-й авиационный корпус, состоявший из 150 бомбардировщиков, 36 истребителей и нескольких самолетов-разведчиков. Этот корпус принимал участие в норвежской кампании и был укомплектован опытным личным составом, обученным для боя с морскими целями.

Появление Люфтваффе над Средиземным морем британцы почувствовали почти сразу. 10 января, во время конвойной операции с участием обеих групп флота — александрийской и гибралтарской — немецкие пикирующие бомбардировщики атаковали авианосец «Illustrious». Он получил тяжелые повреждения и с трудом дошел до Мальты, где был произведен временный ремонт, позволивший ему добраться до Александрии, а оттуда вокруг Африки идти в США на капитальный ремонт.

На следующий день жертвой яростных авиационных атак стал крейсер «Southampton», на котором в результате попадания бомб возник сильный пожар, загорелся цистерны с топливом и артиллерийский погреб. Крейсер невозможно было спасти, пришлось его затопить. В этом же налете тяжелые повреждения получил крейсер «Gloucester».

Однако вывод авианосца «Illustrious» и двух крейсеров из боевых действий не оправдал надежд противника, рассчитывавшего на снижение активности британского Средиземноморского флота. Действительно, британское адмиралтейство прервало до конца апреля 1941 г. доставку грузов на Мальту и в Александрию (за исключением небольшого конвоя, прошедшего в конце марта), а также уменьшило натиск на итальянские коммуникации в центральной части Средиземного моря.

Но оно не отказалось от поддержки наступавшей в это время на запад армией генерала Уэйвелла, осуществляя обстрелы побережья. Самое важное было то, что англичане приступили к ремонту разрушенного порта в Тобруке, акватория которого была покрыта обломками кораблей и минами. Аналогичные работы саперов в ливийском порту Бенгази не дали результата из-за близко расположенных авиационных баз неприятеля. В это время, 24 февраля, от вражеских авиабомб погиб британский монитор «Tetor».

Бомбардировка Генуи и Ливорно

В первой половине эскадра под командованием адмирала Сомервилла нанесла еще один удар по итальянскому флоту, а также по престижу итальянского руководства и моральному духу населения.

На этот раз целью атаки стали портовые сооружения в Генуе и Ливорно. В смелой операции, происходившей практически в итальянских территориальных водах, при-

няли участие линкоры «Malaya» и «Renown», авианосец «Ark Royal», один крейсер и десять эсминцев.

6 февраля британские корабли вышли из Гибралтара, взяв курс на Лигурийское море. В ночь с 8 на 9 февраля самолеты взлетели с палубы «Ark Royal». Одна группа бомбила Ливорно. Одновременно вторая группа самолетов сбросила магнитные мины на гавань Специи, а линкоры обстреляли портовые сооружения в Генуе с дистанции 18 км. Огонь артиллерии корректировали самолеты-разведчики, наблюдавшие за падением снарядов.

Обстрел Генуи вызвал довольно сильные разрушения и угнетающе действовал на местное население. Как и раньше, итальянский флот оказался не на высоте. Хотя выход англичан из Гибралтара был замечен итальянскими разведчиками, намерения британского флота итальянскому командованию известны не были. Единственный итальянский самолет-разведчик, который встретился англичанам на пути в Лигурийское море, сбили истребители с авианосца, и он не успел передать соответствующее сообщение в свой штаб.

Навстречу британской эскадре вышли линкоры «Vittorio Veneto», «Giulio Cesare» и «Andrea Doria», а также 3 тяжелых крейсера с эсминцами под командованием адмирала Якино. Итальянский флот занял позицию на расстоянии 40 миль к юго-востоку от мыса Теста (остров Сардиния) — точно на линии обратного пути британцев, если бы они возвращались той же дорогой, которой прибыли. Однако адмирал Сомервилл пошел вдоль французского берега, обманув итальянское командование. И в этот раз недостаточное взаимодействие итальянской авиации и флота позволило Сомервиллу успешно осуществить рискованную операцию под носом у итальянцев.

Немецко-итальянские планы

Неудача в Африке и провал зимнего наступления в Греции привели к падению престижа Муссолини, армия которого не смогла сломить отпор плохо вооруженной, но стойкой греческой армии. Более того, в феврале 1941 г. греческое командование начало контрнаступление. Однако бои зимой в горной местности вести очень тяжело, поэтому, несмотря на отдельные успехи, греческая армия не смогла прорвать фронт.

Неудачные действия итальянской армии в Греции задерживали захват Балкан, что являлось одним из основных пунктов плана Гитлера, стремившегося к захвату всей Европы. Еще раньше, в ноябре 1940 г. в результате политического и военного давления к странам «оси» присоединились Румыния и Венгрия, а в марте 1941 г. — Болгария. Благодаря им, Германия получила дешевую рабочую силу, сотни тысяч солдат, продовольствие, а самое главное — румынскую нефть.

Между тем, стабильность линии фронта в Греции влекла за собой угрозу создания британских авиационных баз на полуострове Пелопоннес, с которых бомбардировщики дальнего радиуса действия могли бомбить румынские нефтяные промыслы. Опасение перед подобным развитием событий стало решающим аргументом в пользу решения о немецком наступлении в Греции, а также о нападении на Югославию, отказавшуюся сотрудничать с нацистской Германией.

Но наступлению на Балканах предшествовал ряд морских и воздушных операций в бассейне Средиземного моря. Основной задачей немецко-итальянского плана, разработанного гросс-адмиралом Редером и принятого адмиралом Риккарди во время встречи в Мерано (13–14 февраля 1941 г.) было создание условий для вторжения германской армии в Грецию путем нарушения британских морских коммуникаций из Египта в Пирей и на Крит. При атаках итальянского флота с ним должны были взаимодействовать немецкая и итальянская авиация. На встрече были обговорены подробности, касавшиеся авиационной разведки и взаимодействия германской авиации с итальянскими кораблями.

Этот план имел шансы на успех, но только при условии высокой мобильности флота и авиации, при использовании элемента неожиданности (что до сих пор не удавалось), а также при хорошо поставленной воздушной разведке. Итальянцы отнеслись к данному плану без энтузиазма, так как были подавлены предыдущими своими неудачами.

Бой у мыса Матапан

Большое количество сообщений об увеличении числа британских транспортов, направляющихся в Грецию, сыграло свою роль. В море вышла итальянская эскадра под

командованием адмирала Якино. В ее состав входили линкор «Vittorio Veneto» (флагман), 6 тяжелых и 2 легких крейсера, 14 эсминцев.

Днем 27 марта британский самолет-разведчик заметил в 320 милях западнее Крита 3 тяжелых крейсера в сопровождении 4 эсминцев. Корабли шли на юго-восток. Вечером навстречу им из Александрии вышла британская эскадра в составе линкоров «Warspite», «Barham» и «Valiant», авианосца «Formidable» и флотилии эсминцев. Эскадрой командовал адмирал Каннингхем. Возвращавшиеся в этот момент из Пирея в Александрию британские крейсера «Perth», «Gloucester», «Orion», «Ajax» и 4 эсминца под командованием вице-адмирала Придем-Уиппела получили приказ соединиться с главными силами утром следующего дня в районе Крита, неподалеку от которого в это же время должен был находиться итальянский флот.

На рассвете 28 марта воздушная разведка сообщила, что обнаруженные вчера итальянские крейсера идут в авангарде главных сил, находящихся северней. Около 8 часов утра с британских крейсеров заметили итальянские крейсера, посланные адмиралом Якино в разведку. Вице-адмирал Придем-Уиппел в это время находился в невыгодной позиции между неприятельскими крейсерами и линкором «Vittorio Veneto». Принимая во внимание этот факт, а также то, что итальянские корабли имели преимущество в силе огня, британские крейсера изменили курс на юго-восточный, чтобы втянуть итальянскую эскадру в зону действия артиллерии главных сил. Однако адмирал Якино, зная о присутствии поблизости британских линкоров, отказался от преследования и повернул назад. В свою очередь, вице-адмирал Придем-Уиппел бросился в погоню, чтобы не потерять контакт с неприятелем. Однако, попав под огонь итальянского линкора «Vittorio Veneto», который подошел с северо-запада, британские крейсера отступили и поставили дымовую завесу.

В тот момент, когда происходили эти маневры, палубные самолеты авианосца «Formidable», а также находившиеся на аэродромах Крита самолеты поврежденного авианосца «Illustrious» произвели торпедные атаки и во время второго налета сумели попасть в корму «Vittorio Veneto». Внутри линкора хлынули 4 тысячи тонн воды. Корабль остановился и только после 15-минутного аварийного ремонта пошел дальше на 15 узлах.

После повреждения линкора итальянцы сменили курс и направились в сторону удаленного на 420 миль Таранто, стараясь уйти от преследования британцев. Единственный способ втянуть итальянскую эскадру в сражение заключался в дальнейшем уменьшении ее скорости. В действие была введена вся палубная авиация, хаотичные атаки которой итальянцы успешно отразили. Тем временем расстояние между обеими эскадрами сократилось до 55 миль (102 км).

Адмирал Каннингхем решил продолжать преследование, отдавая себе отчет в том, что если бой не произойдет ночью, то утром ему придется отражать налеты неприятельской авиации. Кроме того, ночное столкновение было сопряжено с большим риском, связанным с трудностями управления действиями кораблей в темноте. Однако британский командующий устремился вперед.

Незадолго до наступления темноты была произведена новая торпедная атака авиации, но сумерки и сильный зенитный огонь итальянских кораблей не позволили оценить ее результаты. Торпеды не задели линкор, но лишили хода тяжелый крейсер «Pola», чего не заметили британские летчики.

В 20.40 от британской эскадры отделилась флотилия эсминцев, получившая приказ произвести торпедную атаку. Около 22 часов радиометристы линкора «Valiant» заметили на экране радара засветку от стоявшего на месте корабля на удалении 9 км. Вскоре неподалеку от него был обнаружен второй корабль. В 22.30 «Warspite» и «Valiant» произвели с расстояния 3 км залп из всех орудий главного калибра по первому кораблю, а через минуту линкор «Barham» подобным образом обстрелял второй корабль. Это были шедшие в кильватерном строю тяжелые итальянские крейсера «Fiume» и «Zara» (в сопровождении эсминцев «Gioberti», «Alfieri», «Orion» и «Carducci»), посланные на помощь неподвижному крейсеру «Pola». Захваченные врасплох итальянские крейсера погибли так быстро, что даже не успели направить свои орудия на британские корабли. В следующие минуты адмирал Каннингхем, отразив торпедную атаку итальянских эсминцев, направил всю свою эскадру на север, а эсминцы «Havock» и «Stuart» выслал в погоню за уходящими итальянскими эсминцами. Два из них, «Alfieri» и «Carducci», были потоплены.

Спустя несколько часов неподвижный крейсер «Pola» был наконец обнаружен эсминцами «Jervis» и «Nubian». Крейсер стоял на месте, его орудия тоже не двигались, огни не горели, а команда отчаянно молила о пощаде. Британские эсминцы сняли экипаж с крейсера, а его отправили на дно торпедным залпом. Этот случай убедительно доказывает крайне низкий уровень боевого духа итальянских моряков.

Итак, в результате боя у мыса Матапан линкор «Vittorio Veneto» получил серьезное повреждение, а тяжелые крейсеры «Pola», «Zara», «Fiume» и 2 эсминца погибли, не причинив ни малейшего ущерба англичанам.

Несмотря на этот несомненный успех, британцы не смогли использовать в своих интересах повреждение линкора «Vittorio Veneto». Самолеты авианосца «Formidable» не попытались его атаковать, а эсминцы не смогли обнаружить в темноте главные итальянские силы. В результате итальянцы вернулись на базы.

Как британскую, так и итальянскую эскадры подвело взаимодействие с авиацией. Адмирал Каннингхем не использовал те тактические преимущества, которые давало ему наличие в составе эскадры авианосца «Formidable», а адмирал Якино действовал, не имея полной картины ситуации. Его подвела итальянская воздушная разведка.

Атака в заливе Суда

В конце марта 1941 г. итальянцы осуществили удачное нападение на британские корабли в заливе Суда на острове Крит. Два миноносца доставили к месту операции 6 специальных моторных лодок, наполненных взрывчаткой. Экипаж такой лодки состоял из одного человека, который за несколько сотен метров от цели выбрасывался в воду, а моторка со своим смертоносным грузом продолжала идти прямо к намеченной цели.

Таким способом удалось потопить 2 больших транспорта и сильно повредить тяжелый крейсер «York», который сел на грунт. В мае его добили германские бомбардировщики.

«Африканский корпус» вступает в действие

Британское контрнаступление в Северной Африке вынудило Муссолини просить о помощи своего союзника.

На африканский фронт были посланы две германские дивизии, составившие так называемый «Африканский корпус» под командованием генерала Э. Роммеля. Именно эти войска в конце марта 1941 г. начали наступление в Киренаике, воспользовавшись тем, что британское командование отправило часть своей в Восточную Африку, а другую часть в Грецию.

Хорошо вооруженные и обученные танковые и моторизованные немецкие войска отбили у англичан Бенгази, Дерну, Бардию и задержались лишь на египетской границе, где англичане смогли организовать оборону. В тылу войск генерала Роммеля осталась крепость Тобрук, находящаяся затем восемь месяцев в осаде.

Немецко-итальянские войска в Африке требовали постоянного снабжения боеприпасами и продовольствием, а также доставки подкреплений. Путь итальянских транспортов обычно проходил от Апеннинского полуострова западнее Сицилии, к восточным берегам Туниса, а оттуда в главный порт снабжения в Африке — Триполи. Вся тяжесть организации и охраны транспортов лежала на итальянском флоте, пребывавшем после битвы у мыса Матапан в полном унынии. Упадок морального духа пагубно отразился на организации охраны конвоев, а также на боеспособности команд боевых кораблей. Все это привело к очередной катастрофе.

15 апреля самолеты-разведчики сообщили британскому командованию об итальянском конвое в составе пяти транспортов с грузом бензина и боеприпасов. Конвой охраняли 3 эсминца. Несмотря на то, что итальянские станции радиоперехвата сообщили в штаб о радиограмме британского летчика, командование итальянского флота не предприняло никаких предупредительных мер и даже не сообщило о ситуации командиру отряда эсминцев. Конвой шел далее, не изменив ни скорости, ни курса.

В это время из Ла-Валетты вышли британские эсминцы «Jervis», «Nubian», «Janus» и «Mohawk» под командованием капитана первого ранга П. Мэка. После короткого поиска они обнаружили конвой и в стремительной атаке пустили на дно все 5 транспортов и 2 эсминца из трех — «Tarigo» и «Valeno». Во время боя в результате попаданий двух торпед, выпущенных эсминцем «Tarigo», затонул британский эсминец «Mohawk». Уничтожение столь ценного конвоя

явилось сильным ударом для войск государств «оси» в Африке.

Вскоре после этого боя британское адмиралтейство разработало план блокады порта Триполи путем затопления у входа в него линкора «Bagham». Но адмирал Каннингхем, вместо того, чтобы отправить на дно мощный корабль, находившийся в полной боевой готовности, решил подвергнуть обстрелу портовые сооружения. 21 апреля в 5 часов утра к Триполи подошли три британских линкора под охраной эсминцев. С расстояния всего несколько километров они обстреляли порт, ярко освещенный световыми бакенами и зажигательными бомбами, заранее сброшенными самолетами авианосца «Formidable». Обстрел застал итальянцев врасплох, только через 20 минут они открыли ответный огонь из береговых орудий. В ходе полчасового обстрела удалось уничтожить либо серьезно повредить портовые сооружения и склады, а также повредить стоявшие в порту суда. После этого британский отряд беспрепятственно вернулся в Александрию.

Германия вторгается на Балканы

6 апреля 1941 г. Германия начала военные действия против Югославии и Греции. Тем самым результат балканской кампании был предreshен: сопротивление югославской армии длилось всего-навсего 11 дней.

В руки немцев попал почти весь югославский флот, в том числе 3 эсминца («Dubrovnik», «Ljubljana», «Beograd»), 3 подлодки («Osvetnik», «Hrabri», «Smeli»), 7 миноносцев и старый учебный крейсер «Dalmacija». Лишь один эсминец («Zagreb») успела затопить собственная команда, но и его немцы вскоре подняли и ввели в строй. Только одна подлодка («Nebojsa») ушла в Александрию.

Аналогичным образом развивались события в Греции, где греческая армия, поддерживаемая британским экспедиционным корпусом, не смогла сдержать немецкое наступление. Прорыв греческого фронта являлся вопросом нескольких дней.

В этой ситуации британское правительство приступило к спасению своих войск. 21 апреля, т.е. в день капитуляции греческой армии в Эпире, был отдан приказ о начале эвакуации. Для этой цели в Эгейское море направились все транспортные средства и все легкие силы, имевшиеся в

восточной части Средиземного моря. Между тем еще 6 апреля немцы заблокировали главный порт в Пирее, потопив авиабомбами у входа в его фарватер транспорт, перевозивший боеприпасы. Пришлось проводить эвакуацию (как и в Дюнкерке) прямо с пляжей, а также из маленьких портов рыбацких поселков, которые не имели защиты ни зенитной артиллерией, ни авиацией. Войска отходили к берегу под бомбами немецких самолетов.

Эвакуация началась в ночь на 24 апреля. Крейсеры, эсминцы и транспорты взяли с пляжа под Афинами 15800 солдат и 260 медицинских сестер. Во время этой операции погибли транспорты «Costa Rica» и «Ulster Prince». Остальные суда доставили эвакуированных на сборный пункт в заливе Суда на Крите. На следующий день с пляжа возле Коринфа удалось вывезти еще 6 тысяч солдат, при этом затонул от попадания авиабомбы транспорт «Penland».

Кульминационным моментом эвакуации стали 27 и 28 апреля. В течение нескольких часов моторные лодки, рыболовные суда и баржи перевезли с пляжей на стоявшие на рейде корабли 27 тысяч солдат. Вдогонку за англичанами немцы отправили эскадрильи истребителей и штурмовиков, которые атаковали уходившие суда. В результате их атак затонул транспорт «Slamat», был сильно поврежден «Glennearn». 700 человек со «Slamata» взял на борт эсминец «Diamond», который вскоре сам пошел на дно от попадания нескольких бомб. Тогда людей принял эсминец «Wrynesk», однако и он был потоплен бомбами. С этих двух эсминцев и транспортного судна «Slamat» удалось спасти только 51 человека.

Первые дни эвакуации принесли союзникам большие потери. Во многих случаях не удалось избежать неразберихи. Несмотря на то, что войска грузились на баржи и суда ночью, они отходили от греческого берега с опозданием, уже при дневном свете. Массированные налеты немецкой авиации уничтожали беззащитные суда и плавсредства. Количество погибших солдат (не считая личного состава кораблей) вскоре достигло 5 тысяч.

Чтобы избежать дальнейших потерь, командующий британскими морскими силами в этом районе адмирал Придем-Уиппел решил завершить эвакуацию оставшихся 17 тысяч солдат на быстроходных военных кораблях. Од-

нако крейсер «Аях» и 3 эсминца выполнили поставленную им задачу лишь частично.

Всего из корпуса, насчитывавшего 62 тысячи человек, удалось вывезти около 50 тысяч и некоторое количество стрелкового вооружения. Боеспособная часть этих войск сосредоточилась на Крите. Раненых и неспособных оборонять остров отправили в Александрию

Кроме того, из греческих портов сумели уйти в Египет некоторые греческие военные корабли: старый крейсер «Georgios Averoff», 6 эсминцев, 6 подводных лодок и 2 торпедных катера. В апрельских и майских боях греческий флот потерял 4 эсминца («Vasilefs Georgios», «Psara», «Idra», «Leon»), 10 миноносцев и ряд других единиц.

Помощь войскам в Египте

В то время как Германия готовилась нанести удар по Криту, британское адмиралтейство решило отправить в Александрию конвой в составе пяти больших быстроходных транспортов с грузом боеприпасов и вооружения, чтобы усилить обороноспособность Египта перед наступлением моторизованных войск Роммеля. Вследствие критической ситуации, в которой оказалась британская армия, оборонявшая подступы к Суэцкому каналу, этот ценный конвой имел огромное значение для англичан.

Днем 6 мая суда конвоя, охраняемого британской эскадрой, покинули Гибралтар и направились к Сицилийскому проливу. Вскоре конвой заметили итальянские самолеты-разведчики. Но, несмотря на атаки торпедных катеров, авиации и подводных лодок, конвой смог прорваться через пролив, потеряв лишь одно транспортное судно, подорвавшееся на mine. Получил повреждения еще один транспорт, но он сумел вместе с остальными дойти до порта назначения. Несмотря на то, что от восточных берегов Сицилии до Александрии конвой охраняли только легкие силы (тяжелые корабли «Force H» вернулись в Гибралтар), итальянский флот не использовал эту выгодную ситуацию для его разгрома.

Дошедший до Александрии конвой значительно укрепил силы защитников Суэцкого канала. В частности, он доставил 240 танков и несколько десятков самолетов-истребителей.

Битва за Крит

Немецкое вторжение на Крит и эвакуация британских войск вошли в историю морских войн как одна из самых кровавых и дорогостоящих операций. Потери англичан и греков в этой длившейся 8 дней воздушно-морской операции составили 3 крейсера, 6 эсминцев и 44 транспортных судна (222824 брт). Кроме того, были повреждены 2 линкора, 1 авианосец, 6 крейсеров, 7 эсминцев. Множество кораблей после операции требовали ремонта, что значительно уменьшило боеспособность британского флота в Средиземном море.

Удержание Крита, который благодаря своему географическому положению являлся великолепной базой в восточной части ТВД, стало невозможным вследствие подавляющего превосходства немецко-итальянской авиации над британской авиацией и ПВО. На острове не хватало истребителей, зенитных орудий и снарядов к ним. Военные корабли, щедро выделенные адмиралом Каннингхэмом для обороны острова, не могли сдерживать авиационные десанты либо поддержать свои сухопутные войска. Лишенные авиационного прикрытия, они сами стали добычей Люфтваффе. Недоработки британского командования непростительны, если вспомнить, что для подготовки острова к обороне оно имело в своем распоряжении более, чем полгода (с ноября 1940 г.)

В сражении за Крит можно выделить две фазы: первая — противодесантная операция, вторая — эвакуация войск.

Немецкое наступление началось утром 20 мая бомбардировкой позиций зенитных батарей. Через полчаса над Критом появились первые эшелоны транспортных самолетов и десантных планеров, буксируемых самолетами. Немцы высадились в четырех пунктах. К вечеру три немецких десанта из четырех были уничтожены, но самый сильный отряд (8 тысяч человек) закрепился в западной части острова.

Ожидая морской десант вслед за воздушным, адмирал Каннингхэм организовал 4 патруля: 1-й в составе крейсеров «Perth», «Naiad» и 4 эсминцев (контр-адмирал Кинг); 2-й в составе линкоров «Warspite» и «Valiant», 1 крейсера и 10 эсминцев (контр-адмирал Х. Ролингс); 3-й в составе крейсеров «Dido», «Orion», «Ajax» и 4 эсминцев (контр-

адмирал А. Гленн); 4-й в составе крейсеров «Cloucester» и «Fiji» (капитан первого ранга Х. Роули). Всего 2 линкора, 8 крейсеров, 18 эсминцев.

Немцы, хорошо понимая какую опасность представляют патрули на пути морского десанта, решили уничтожить их авиационными бомбардировками. На рассвете 21 мая их эскадрильи атаковали патрули 1, 2 и 3-й, потопив эсминец «Juno» и повредив крейсер «Ajax».

Вскоре после полуночи 21 мая крейсера контр-адмирала Гленна встретили на удалении 18 миль (33 км) к северо-западу от Ханьи, небольшого порта возле залива Суда, конвой противника, состоявший из небольших транспортов, перевозивших снаряжение, моторных лодок и катеров, нагруженных войсками. Весь эскорт конвой состоял из миноносца «Lupo» (капитан 2-го ранга Ф. Мимбело), который поставил дымовую завесу и героически пытался отразить атаку превосходящих британских сил. Это не ему удалось. Конвой был почти полностью уничтожен, погибли около 4 тысяч немецких и итальянских солдат.

Утром 22 мая патруль контр-адмирала Кинга встретил еще один конвой небольших судов под охраной итальянского миноносца «Sagittario» (капитан 3-го ранга Д. Фульгози). Итальянский командир продолжал вести конвой, надеясь на поддержку немецких бомбардировщиков. Действительно, в тот момент, когда миноносец поставил дымовую завесу и атаковал торпедами британские крейсера, в небе появились немецкие самолеты и попарно пошли в атаку на крейсера. Повреждения получили «Naiad» и «Carlisle».

До утра 22 мая сражение в целом складывалось благоприятно для англичан и греков, так как все попытки противника высадить десант со стороны моря были отбиты с небольшими потерями. Однако уже следующие часы принесли неудачу. Действовавший в одиночку эсминец «Greyhound» был потоплен авиацией. Спешившие ему на помощь крейсера «Cloucester» и «Fiji» сами стали мишенями ожесточенных бомбардировок. Оба пошли на дно после 20 налетов, полностью исчерпав весь запас зенитных снарядов. К югу от Крита получили тяжелые повреждения от авиабомб эсминцы «Kashmir» и «Kelly».

Ситуация на Крите тоже изменилась. Немецкие парашютисты захватили аэродром в Малеме, что позволило непрерывно доставлять им боеприпасы, более мощное во-

оружие и подкрепления. Британский гарнизон под командованием генерала Б. Фрейберга уже не мог сдерживать напор неприятеля. Потери становились все более тяжелыми, поэтому 27 мая было принято решение об эвакуации. Перед ее началом планировалось полностью парализовать действия немецкой авиации. С этой целью авианосец «Formidable», под прикрытием линкоров «Queen Elizabeth» и «Barham», а также флотилии эсминцев, направился к острову Карпатос, где находился аэродром. Последний удалось уничтожить, однако немецкие бомбардировщики сумели повредить «Formidable» и потопили эсминец «Nubian».

Вторая фаза сражения (эвакуация с Крита) началась 28 мая. Крейсера «Orion», «Ajax», «Dido» и 6 эсминцев взяли курс на Ираклион (северное побережье Крита), откуда предполагалось проводить эвакуацию. Перед захватом порта немецкие пикирующие бомбардировщики отбомбились по отряду, при этом получили повреждения крейсер «Ajax» и эсминец «Imperial».

Эвакуация из Ираклиона началась в полночь. 29 мая в 3 часа ночи последние подразделения в количестве 4 тысяч человек уже находились на борту военных кораблей и транспортных судов. Вскоре после выхода из порта (в 3.45) заклинило рулевые механизмы на поврежденном до этого эсминце «Imperial». Так как это он не мог продолжать путь, его потопил эсминец «Hotsrug», который после этого, вместе с людьми с затопленного корабля, имел на борту 900 человек.

Утром появились немецкие бомбардировщики. На британские корабли, идущие в Александрию, обрушился град бомб. В итоге погиб эсминец «Hereward», были повреждены крейсера «Dido», «Orion» и эсминец «Desou».

Через несколько часов немецкие самолеты вернулись. В этот раз целью их налета являлся поврежденный крейсер «Orion». Но, несмотря на бушевавший у него на борту пожар, снижение скорости и большие потери в людях, крейсер смог дойти до Александрии на остатках топлива, полностью исчерпав запас зенитных снарядов.

В ночь с 29 на 30 мая эскадра контр-адмирала Кинга в составе 4 крейсеров и 3 эсминцев (плюс быстроходный войсковой транспорт «Glengyle») начала последнюю операцию в Сфакионе. На обратном пути в Александрию немецкие пикирующие бомбардировщики повредили крей-

сер «Perth». Тремя днями позже бомба отправила на дно крейсер «Calcutta».

В итоге в период с 28 по 30 мая удалось эвакуировать 18600 солдат, в плен попали 13 тысяч оставшихся на острове бойцов.

Интервенция Великобритании в Ирак и Сирию

Штаб Гитлера не использовал ситуацию, которая сложилась после успехов немецкой армии в Греции, Северной Африке и на Крите. Вместо того, чтобы ударить всей своей мощью по Египту и захватить Суэцкий канал, а затем богатые нефтью районы Ближнего Востока, Гитлер сосредоточил все свое внимание на подготовке к вторжению в СССР.

Сосредоточение большинства сил вермахта в Восточной Европе поглотило огромные материальные ресурсы. Отправка на восток подавляющей части вооружения, авиации, различного военного снаряжения и людских резервов, пагубно отразилась на немецком наступлении в Африке и на войне в Средиземном море. То и другое получило неофициальный статус операций второго разряда, разыгрывающихся на южном фланге главного фронта. Роммель так и не получил подкреплений, необходимых ему для решающего удара по британским силам в Египте.

А ведь это был период полного немецко-итальянского господства в восточной части Средиземного моря. Германия и Италия, имея в своем распоряжении мощные авиационные формирования на отличных базах на Крите, островах Додеканез и в Киренаике, значительно приблизились к слабо обороняемым и не имевшим соответствующего авиационного прикрытия британским базам. В радиусе действия немецких бомбардировщиков оказалась Александрия, над Суэцким каналом стали появляться самолеты со свастикой, сбрасывавшие мины. Почти вся восточная половина Средиземного моря оказалась в зоне досягаемости немецких и итальянских бомбардировщиков и штурмовиков.

В столь невыгодных условиях каждый боевой поход британского флота был сопряжен с риском значительных потерь личного и корабельного состава, поэтому действия флота ограничились задачами первой необходимости.

Именно такой задачей стала доставка грузов и подкреплений на Мальту и в Тобрук, который уже несколько недель осаждали немецкие войска. Дополнительным краткосрочным заданием для британского флота явилось обеспечение морского фланга в сирийской операции.

Опасность проникновения Германии в Ирак и Сирию, а также возникновение угрозы Суэцкому каналу вынудили Великобританию к немедленной интервенции. Она началась 8 июня. После подавления мятежа в Ираке, инспирированного германской агентурой, было решено оккупировать Сирию, находившуюся под контролем подчинявшейся правительству Виши французской армии. Здесь военные корабли поддерживали артиллерийским огнем развивавшееся с юга (из Палестины) наступление вдоль берега. Эскадра контр-адмирала Кинга, в составе крейсеров «Phoebe», «Ajax», «Coventry», транспорта «Glengyle» и 8 эсминцев, действовала без поддержки авиации. Поэтому она понесла потери от бомб немецких самолетов, которых прикрывали французские истребители с аэродромов в Сирии. Пострадали эсминцы «Isis» и «Ilex». Сопrotивление британским силам также оказали большие французские эсминцы (лидеры) в Бейруте, один из которых («Chevalier Paul») потопили британские самолеты.

11 июля, после 5-недель боев, представитель правительства Виши в Сирии подписал акт о капитуляции. Сирию заняли британские войска.

Раздел III. ИЮНЬ — ДЕКАБРЬ 1941 г.

Глава 11. Нападение Германии на СССР

Нападение Германии на Советский Союз существенно изменило соотношение сил воюющих сторон. Грандиозные сражения на Восточном фронте связали значительные силы Вермахта и Люфтваффе, поглотили большую часть материальных ресурсов Германии и ее союзников.

Вместе с открытием нового фронта на Востоке возникли новые транспортные проблемы. Из трех морских путей, ведущих из США и Великобритании в СССР, самым коротким был путь через Норвежское и Баренцево моря к советским северным портам Мурманску и Архангельску. Воды Арктики в течение двух следующих лет стали ареной жестоких сражений за конвои западных союзников.

Их безопасность на западном и центральном участке пути обеспечивал британский флот, советский Северный флот — на восточном участке.

Весьма неблагоприятным фактором для союзников являлось отсутствие своих береговых аэродромов вдоль сухоходного маршрута протяженностью более 2 тысяч миль, при наличии множества аэродромов противника на территории Норвегии. Сражения в Арктике происходили в тяжелых погодных условиях: зимой в темноте полярной ночи, летом при свете полярного дня, обрекавшего конвои на непрерывные атаки неприятельской авиации. Правда, первые два-три месяца обстановка в этом районе была относительно спокойной, но вскоре там развернулись жаркие схватки.

Немецкие планы

Война между Германией и СССР была неизбежна. Вопрос заключался лишь в ее сроках и еще в том, кто ударит первым.

Как сейчас установлено, Сталин планировал начать в июле-августе 1941 г. (в крайнем случае, весной—летом 1942 г.) мощное военное наступление на Запад. Цель была

та же, что и в 1919–20 гг.: победа «пролетарской революции» в странах Западной Европы. Поскольку «угнетенные», но недостаточно сознательные пролетарии проявили там явную неспособность самостоятельно взять власть в свои руки, постольку следовало придти к ним на «помощь». Примерно так же, как это произошло в Эстонии, Латвии, Литве, Западной Белоруссии, Западной Украине и Бесарабии. То есть, «эксплуататоров» и их «пособников» поставить к стенке, либо отправить в концлагеря, всех остальных лишить «никчемных буржуазных прав и свобод», и установить над ними бдительный надзор аппарата НКВД.

Национал-социалисты и коммунисты в своей повседневной политической практике мало чем отличались друг от друга. Например, тайная государственная полиция (гестапо) и народный комиссариат внутренних дел (НКВД) были совершенно одинаковыми заповедниками костоломов. Разве что в первом из названных учреждений обращали особое внимание на расовую принадлежность, а во втором — на социальное происхождение. Геополитика нацистов и коммунистов тоже преследовала одну и ту же цель: установление своей гегемонии сначала по всей Европе, потом во всем остальном мире.

Германия и Италия вели войну на Западе. Это был исключительно удобный момент для удара им в спину. Правда, советско-финская война показала, что Красная Армия, несмотря на высокое насыщение ее войск бронетехникой и артиллерией, воюет исключительно плохо. Поэтому главный удар в соответствии с планом «Гроза» следовало нанести через Румынию («самое слабое звено») в южные регионы Германии и северные районы Италии. План был грамотный, войск, авиации и бронетехники планировалось отправить в «великий освободительный поход» больше, чем было тогда в Европе с обеих сторон фронта. Наверняка дело для немецких нацистов и итальянских фашистов кончилось бы плохо, и не только для них.

Однако немцы узнали, какой сюрприз им готовится. Разумеется, они и сами планировали разгромить Советский Союз, проживавших там евреев и цыган поголовно истребить, а остальных «недочеловеков» (славян, кавказцев и разные «народы Поволжья») превратить в своих рабов. Но воевать на два фронта им не хотелось. Первая мировая война показала, что у Германии для такой войны слиш-

ком мало ресурсов. Поэтому требовалось сначала покончить с Великобританией, и только после этого вплотную заняться Советским Союзом. Отсюда пакт Молотова — Риббентропа, с помощью которого оба диктатора надеялись перехитрить друг друга.

Сталин своим планом «Гроза» вынудил Гитлера напасть первым. Расчеты верховного командования Вермахта показали, что в таком случае у него были достаточно высокие шансы на победу. Если же отдать инициативу Сталину и сделать ставку на оборонительную войну, шансов на победу не оставалось никаких. Соответственно, сроки войны с СССР, планировавшейся поначалу на 1943—44 гг., осенью 1940 были перенесены на весну—лето 1941 г.*

Немцы в основном выполнили этот план, известный под названием «Барбаросса». Практически все кадровые части Красной Армии, сражавшиеся с ними в 1941 году,

* Относительно недавно в архивах госдепартамента США было найдено донесение сотрудников американской военной разведки при посольстве в Москве, отправленное в Вашингтон 16 июня 1941 г.

Характеризуя состояние РККА накануне войны, они отмечали, в частности, следующее: «Руководство армии состоит из необразованных и даже невежественных людей»... «Пехота испытывает недостаток способных командиров и недостаточно хорошо обучена... Огневая мощь дивизии слишком низка, а численность дивизии слишком большая»... «Кавалерия лишена современного оружия поддержки и автотранспорта, что делает ее уязвимой для механизированных войск противника»... «В танковых войсках существует огромная нехватка хороших механиков-водителей и ремонтных средств»... «Противовоздушная оборона является слабой с точки зрения оснащения ее современными приборами»... «Калибр противотанковых пушек слишком мал, а их число невелико»... «Автомобильный транспорт не рассчитан на эксплуатацию в тяжелых военных условиях», и т.д. и т.п.

Общий вывод американских разведчиков был таков: «Красная Армия не сможет противостоять действующей в наступательном духе, высокоподвижной армии, оснащенной современным вооружением и снаряжением. Однако плохие дороги и огромные пространства страны могут стать трудными препятствиями даже для современной армии вторжения».

Газета «Красная Звезда» от 19 июня 1993 г.

были разбиты. СССР потерял свыше 27 тысяч танков (остались в строю на 1 декабря 1730 танков), более 12 тысяч самолетов (к 1 декабря уцелели 2238 машины), 101 тысячу орудий и минометов (из 117 тысяч, имевшихся в войсках в начале войны). Потери РККА и частей НКВД (включая пограничников) убитыми, ранеными и пленными составили около 8 миллионов человек, причем почти половина из них (3,9 миллиона) оказалась в плену.

Германия и ее союзники (Финляндия, Венгрия, Румыния) полностью оккупировали Прибалтику, Белоруссию, Молдавию, более половины Украины, ряд западных областей России (Псковскую, Смоленскую, Брянскую, Калининскую и другие). На этой территории проживало 40% населения страны, расположенные там предприятия производили 68% чугуна, 63% угля, 60% алюминия, 58% стали, 38% зерна. Немцы осадили Ленинград, вышли на подступы к Москве, захватили Харьков, Донецкий бассейн и Крым (кроме Севастополя).

Но германское руководство все же ошиблось насчет «шансов». Несмотря на чудовищное поражение, Советский Союз не капитулировал. Он в полной мере использовал все сильные стороны тоталитарного строя.

Промышленные предприятия и квалифицированные специалисты с невероятной быстротой перебрасывались из западной части СССР в удаленные от фронта районы Урала, Сибири и Казахстана. До конца года удалось перевезти туда примерно 6 тысяч заводов и фабрик вместе с кадровым ядром. В кратчайшие сроки они развернули производство на новых местах, нередко прямо под открытым небом!

Основная масса гражданского населения не представляла никакой ценности для «народных комиссаров», поэтому организацией эвакуации стариков, женщин, детей, больных и прочих «нетрудоспособных элементов» они не занимались. Это обстоятельство значительно упростило решение вопросов снабжения, мобилизации, вывоза промышленности и ценных специалистов.

На фронт один за другим отправлялись миллионы резервистов — полуголодных, плохо обмундированных, кое-как вооруженных устаревшим стрелковым оружием и совершенно не подготовленных к современной войне.

Цена победы СССР давно известна, в ней нет никакой тайны и никакого чуда. Это океан своей собственной кро-

ви, в которой захлебнулся враг. Сталина и клику его сподвижников (этих подлинных, а не мифических «врагов народа») спасли значительно большие, чем у противника, запасы «пушечного мяса». 27 миллионов человек потерял Советский Союз за время войны на фронте и в тылу по официальным данным, 42 миллиона — по неофициальным. Германия, которая воевала на 22 месяца больше, потеряла 17 миллионов солдат и штатских. Эти цифры говорят сами за себя.

* * *

В соответствии с планом «Барбаросса» уничтожение советского ВМФ предполагалось обеспечить путем сочетания трех основных факторов. Во-первых, в результате наступления германской армии и союзных ей войск Черноморский, Балтийский и Северный флоты должны были быстро утратить свои оперативные и ремонтные базы. Во-вторых, рейды советских портов и прибрежные воды следовало усеять обширными минными полями. В-третьих, на всех трех морских ТВД должна была активно действовать германская авиация. Этот план не предусматривал использования крупных надводных кораблей, таких как линкоры, крейсера и эсминцы. Впрочем, подводным лодкам он тоже отводил более чем скромную роль.

Морские аспекты данного плана в основном удалось реализовать. Балтийский флот уже к началу сентября оказался запертым в небольшой акватории от Ленинграда до Кронштадта. Черноморский флот осенью 1941 г. передислоцировался в необорудованные порты Кавказского побережья. На минах и под бомбами три флота (Северный, Балтийский, Черноморский) потеряли много кораблей (23 эсминца — более половины имевшихся в строю, и треть подводных лодок — 37 единиц). Еще больше боевых кораблей и катеров, а также вспомогательных судов вышли из строя в результате полученных повреждений и надолго утратили боеспособность.

Кроме потерь на море, были потеряны в Николаеве корпуса недостроенных кораблей, в том числе линкор водоизмещением 55 тысяч тонн, два крейсера, два эсминца и три подводные лодки (С-36, С-37, С-38).

Только тогда, когда немцы окончательно выдохлись и начали отступать по всей линии фронта, т.е. в 1944 г., возникли условия для возрождения советского ВМФ. Однако

его участие в боевых действиях на море и в прибрежных районах в 1944—45 годах было весьма ограниченным. Значительно более активно действовали советские речные и озерные флотилии.

Против советского Балтийского флота (КБФ) немцы выделили в 1941 г. незначительные силы: 5 подводных лодок, 10 минных заградителей, 28 торпедных катеров, 7 сторожевиков, 5 тральщиков, 3 специальных судна.

Финский флот имел в своем составе 2 броненосца береговой обороны, 4 канонерки, 5 малых подводных лодок, 21 сторожевое судно, 9 торпедных катеров, 10 тральщиков, 6 минных заградителей. Финская авиация (в т.ч. морская) насчитывала около 250 самолетов.

Так как германский флот не располагал собственной авиацией, для операций против Балтийского флота были выделены 2 авиационные группы и 2 эскадрильи, переброшенные из других оперативных районов.

Планы Советского ВМФ

Советская стратегия предусматривали, что достижение победы произойдет в результате совместных действий всех родов войск, действующих под единым командованием и выполняющих общий план. Поэтому оперативные задачи флота должны были соответствовать общим интересам вооруженных сил в целом.

Так, защита собственного транспортного судоходства являлась наиболее актуальной для Северного флота, защищавшего морские пути к Мурманску и Архангельску. Для Балтийского и Черноморского флотов главным являлось обеспечение приморских флангов сухопутных войск.

Важное значение придавалось обороне своего побережья и действиям на коммуникациях противника. Для того и другого предполагалось использовать подводные лодки, торпедные катера и самолеты (в составе каждого флота имелась разведывательная, истребительная, бомбардировочная и торпедоносная авиация).

Задачей КБФ в первый период войны была оборона советского побережья Балтийского моря и недопущение выхода неприятеля в Финский и Рижский заливы. Главной базой флота являлся Таллинн; базой легких сил — Усть-Двинск, подводных лодок — Лиепая. В качестве тыловой базы выступали Кронштадт и Ленинград. Использовались

также недостроенные базы в Ханко, Палдиски и на островах Финского залива (Гогланд, Лавенсаари и др.). Острова Финского и Выборгского заливов соединялись в одну оборонительную систему, кроме того, был создан оборонительный район на Моонзундских островах.

Авиация флота базировалась на 20 аэродромах, расположенных по дуге от Лиепаи до Новой Ладogi. Командовал Балтийским флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц.

Черноморский флот должен был оборонять северное и восточное побережье Черного моря от Батуми до Крыма и Одессы, а также защищать свой морской транспорт. Флот базировался на Одессу, Новороссийск, Потти, Батуми и Севастополь (главная база флота). Флотом командовал вице-адмирал Ф.С. Октябрьский.

Задачей небольшого Северного флота (10 эсминцев, 15 подводных лодок, несколько сторожевиков и тральщиков) являлась оборона побережья Баренцева моря и охрана транспортных судов до Мурманска, а также на арктических маршрутах Крайнего Севера. Главной базой этого флота был Полярный. Флотом командовал вице-адмирал А.Г. Головки.

В целом (вместе с Тихоокеанским флотом) ВМФ СССР на 22 июня 1941 г. насчитывал более 650 кораблей. В него входили 3 старых линкора («Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна»); 5 тяжелых крейсеров («Красный Кавказ», «Киров», «Максим Горький», «Молотов», «Ворошилов»); 2 устаревших легких крейсера («Красный Крым», «Червоная Украина»); 50 эсминцев (из них 17 устаревших); 218 подлодок (более 1/3 из них были малые лодки, не имевшие реального боевого значения); 22 сторожевика; 80 тральщиков; 269 торпедных катеров.

Морская авиация в январе 1941 г. имела следующий состав: 45% истребители, 14% бомбардировщики, около 10% самолеты-торпедоносцы, 31% — разведчики или транспортные. Общее количество — 2851 самолет.

В целом, советский флот обладал значительной боевой мощью. Однако его состав не отвечал тем задачам, которые ему пришлось решать в ходе военных действий. Так, в течение всей войны флот испытывал острую нехватку в тральщиках специальной постройки (особенно для борьбы с неконтактными минами) и в десантных кораблях. «В то же время значительные материальные, финансовые и другие ресурсы были израсходованы на постройку почти

трех сотен маломореходных, слабо вооруженных торпедных катеров, которые оказались непригодными для применения по прямому назначению, и тем более для решения не свойственных им задач»*.

Сражаться с немецкими, финскими, итальянскими или японскими кораблями советскому флоту так и не удалось, если не считать нескольких десятков боевых столкновений с катерами и различными плавсредствами (типа мотоботов и десантных барж), имевших место на Балтике, на Севере и в бассейне Черного моря.

Советские корабли и катера перевозили войска и грузы, эскортировали транспортные суда, обстреливали побережье, отбивали атаки вражеских самолетов, тралили фарватеры, пытались действовать на коммуникациях противника. Однако морских сражений, в точном смысле этого слова, нигде не было за всю войну.

Надо отметить в данной связи, что в многочисленных публикациях 50–80-х гг. рассказывается о грандиозном ущербе, причиненном врагу советскими подводными лодками, торпедными катерами и самолетами морской авиации (в общей сложности, свыше тысячи потопленных единиц!). Увы! Все это наглое вранье. Реальные потери противника были в 10–15 раз меньше, и на 90% состояли именно из пресловутых плавсредств.

Зато собственные потери от действий вражеской авиации, торпедных катеров, подводных лодок, от огня береговой артиллерии, на минах, а также в результате аварий составили — по отношению к составу на 22 июня 1941 г. — 14% крейсеров, 47% минных заградителей, 48% подводных лодок, 50% мониторов, 51% торпедных катеров, 63% лидеров и эсминцев, 92% бронекатеров. «А кораблей и катеров тех классов, которые наиболее интенсивно применялись для боевого обеспечения и огневой поддержки сухопутных войск, было потеряно даже больше, чем имелось в первый день войны, в том числе тральщиков — в 1,1 раза; канонерских лодок — в 1,5 раза; сторожевых кораблей — в 1,7 раза; малых охотников — в 1,9 раза; катеров

* См. статью В. Куроедова, главкома ВМФ России: «Опыт применения сил флота в Великой Отечественной войне и его значение в современных условиях».

Журнал «Морской сборник», № 5/2000, с. 4.

тральщиков – в 1,8 раза; сторожевых и других катеров – в 11 раз»*.

При этом надо учесть тот факт, что в боевых действиях против Германии не участвовали Тихоокеанский флот, Каспийская и Амурская флотилии. Так что процент потерь 3-х воевавших флотов и 6-и флотилий был еще больше.

Однако в задачу данного исторического очерка не входит выявление разного рода фальсификаций. Мы ограничимся здесь упоминанием о некоторых наиболее важных событиях, действительно происходивших на театрах военных действий в Баренцевом, Балтийском и Черном морях.

Действия на Балтике

Первой из баз КБФ пала Лиепая (Либава). Армейские части, отряды моряков (сформированные из экипажей стоявших в порту кораблей), подразделения пограничников продержались там трое суток. На четвертые они получили приказ об эвакуации.

В Лиепае в день нападения базировалось 15 подводных лодок (из них 6 стояли на ремонте), 1 эсминец (в ремонте), 6 торпедных катеров и 12 сторожевых катеров. Сумели уйти 8 транспортных судов, 6 подводных лодок, 10 сторожевых катеров и все торпедные катера; 6 неисправных подлодок и эсминец «Ленин» пришлось взорвать, еще 3 подлодки и 2 сторожевых катера погибли на переходе.

Советское верховное командование, в полном соответствии с лозунгом «бить врага на его территории, малой кровью, могучим ударом» было убеждено, что военные действия на суше будут развиваться благоприятно для СССР и поэтому не предусматривало обороны балтийских баз со стороны суши. Не хватало укреплений, артиллерии, боеприпасов.

После потери Литвы, Латвии и вступления германских войск в Эстонию, главной задачей Балтийского флота стала оборона Таллина и Ленинграда. С этой целью в первой половине июля было усилено ранее поставленное минное заграждение у входа в Финский залив, кроме того, оно соединилось с зоной обстрела артиллерии на полуострове Ханко и острове Осмусар.

* См. «Морской сборник», № 5/2000, с. 4.



Подводная лодка типа VIIC возвращается на базу (восемь флажков обозначают число судов, потопленных за время похода).
Атлантическое побережье Франции



Экипаж тяжелого крейсера «Admiral Hipper»
готовит орудия к бою



Линкор «Bismark» уходит в свой первый и последний рейд



Линейный корабль «Prince of Wales»



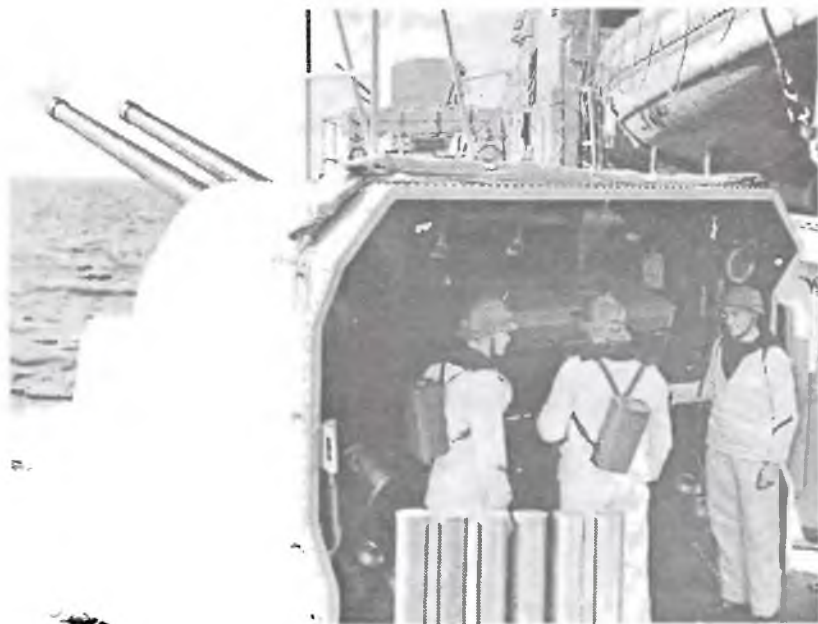
Линейный крейсер «Hood» — жертва линкора «Bismark»



Носовые башни ГК линкора «Warspite»



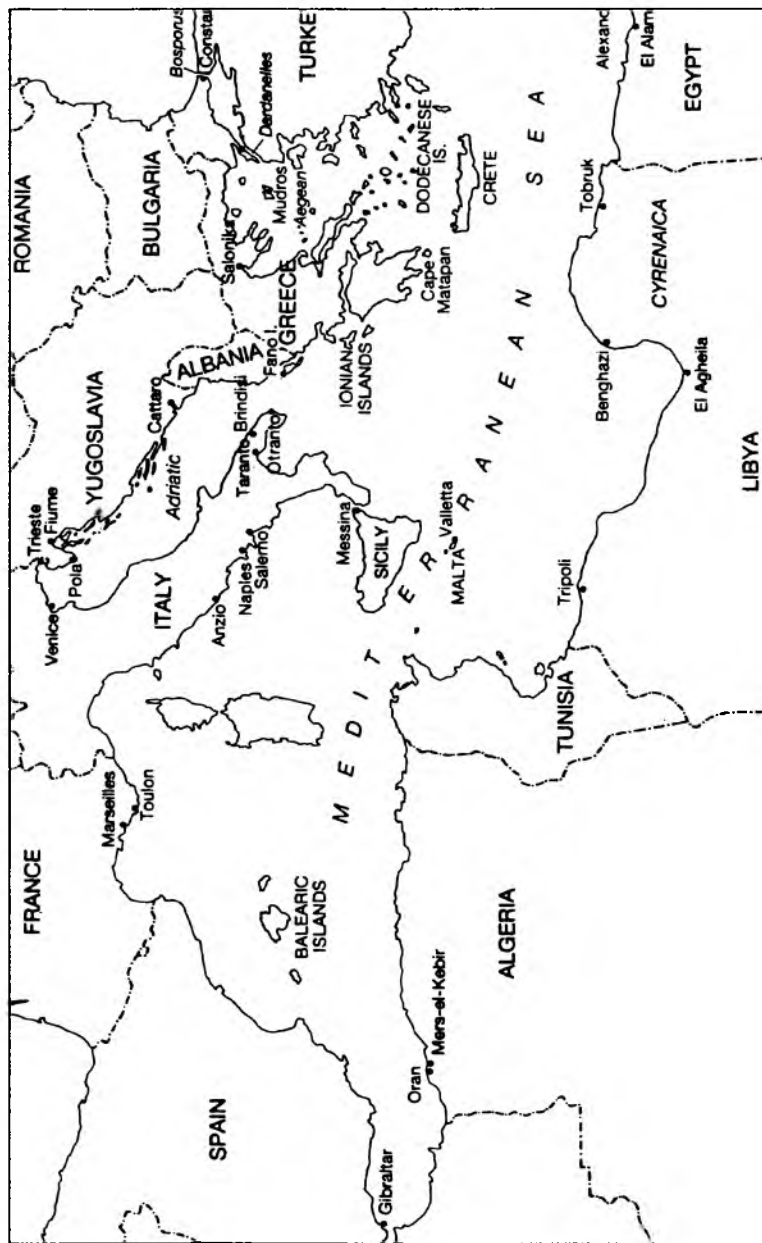
Французский линкор «Bretagne», затонувший в Мерс-эль-Кебире



90-мм зенитки французского крейсера «Marseillaise» (1940 г.)



Французский линкор «Richelieu», поврежденный англичанами



Средиземноморский ТВД



Британский авианосец «Illustrious»,
самолеты которого нанесли удар по Таранто



Британский авианосец у берегов Мальты (1941 г.)



Самолеты «Swordfish» поднимают на палубу авианосца



Аэрофотоснимок гавани Таранто после налета 11 ноября 1940 г.
Слева видна разлившаяся нефть возле поврежденных
итальянских крейсеров



Британская подводная лодка «Uproar» типа «U»,
идеально подходившая для действий в Средиземном море



Итальянские крейсера «Fiume», «Gorizia», «Pola» в море



Итальянский линкор «Caio Duilio», затонувший в Таранто



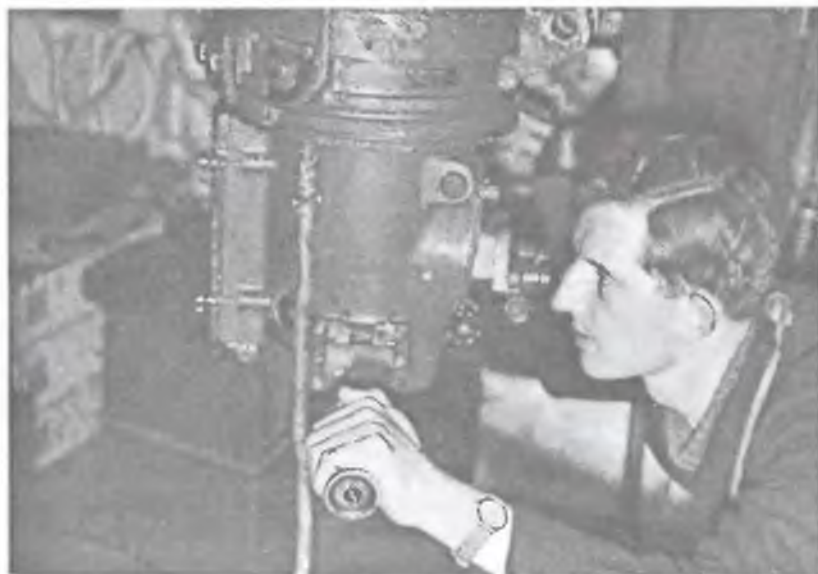
Британский крейсер ПВО «Argonaut» типа «Dido»



40-мм зенитный автомат Бофорс, прозванный «пом-пом»



Адмирал флота Эндрю Каннингхэм, командующий британским Средиземноморским флотом в 1940—1943 гг.



Старший лейтенант Мейдон с британской подводной лодки «Umbra» высматривает итальянские корабли



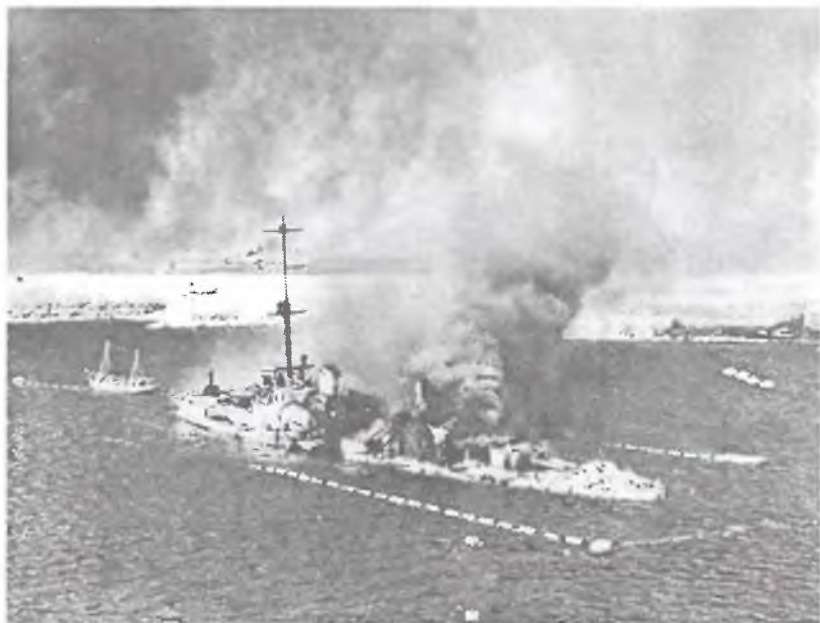
Британский транспорт, затонувший в порту Ла-Валетта (Мальта)



Разгрузка британского быстроходного заградителя «Welshman»
в порту Ла-Валетта (1941 г.)



Американский танкер «Ohio»,
затонувший в порту Ла-Валетта (1942 г.)



Старый итальянский крейсер «San Giorgio», потопленный британской авиацией в Тобруке в январе 1941 г.



Итальянский эсминец «Antonio Pigafetta»

Установка мин на линии Руссаре—Осмусар началась ночью 22 июня. Однако разведка района операции не была достаточной. Наблюдатели на полуострове Ханко тем же утром сообщили о присутствии немецких судов, но командование Балтийского флота не подозревало (ибо считало противника глупее себя), что их целью тоже являлись минные постановки в Финском заливе. Это стало причиной серьезных потерь в отряде, обеспечивавшем операцию. После установки мин советские минные заградители вернулись на свои базы за новыми минами, на месте остался отряд, прикрывавший операцию с северо-запада: крейсер «Максим Горький», эсминцы «Гневный», «Гордый» и «Стерегающий».

Вскоре отряд вошел в немецкое минное поле. В 3.40 взрыв мины повредил эсминец «Гневный», охранявший крейсер. Крейсер не попал на минное поле только потому, что сумел немедленно развернуться. На обратном пути в Хиума отряд снова натолкнулся на немецкие мины. Сильный взрыв оторвал носовую часть крейсера. Охранявший его эсминец «Стерегающий» получил незначительные повреждения на вытраленной собственным тралом mine. Таким образом, все пять кораблей вернулись на базу поврежденными.

Балтийский флот с первых дней войны ощущал отсутствие средств для борьбы с минами. Количество тральщиков было недостаточным, кроме того, отсутствовали тралы для уничтожения магнитных мин.

В послевоенных публикациях различных советских авторов говорится о боевых действиях торпедных катеров Балтийского флота в Рижском заливе и возле эстонских островов в июне—августе 1941 года. Например, 12 июля авиаразведка обнаружила большой конвой, состоявший из 48 судов, барж и кораблей сопровождения, который направлялся к Ирбенскому проливу. В Рижском заливе этот конвой атаквали 4 торпедных катера под командованием В.П. Гуманенко. Они якобы потопили одно судно и повредили еще одно. В результате дальнейших атак советских катеров и авиации конвой потерял еще три баржи, несколько судов получили повреждения. Однако в действительности конвой потерь не имел.

Летом и осенью 1941 года торпедные катера, подводные лодки и авиация Балтийского флота причинили противнику самый минимальный ущерб, просто микроскопи-

ческий по сравнению с затраченными усилиями и собственными потерями.

Эвакуация Таллина и Ханко. Потеря Балтийских островов

После захвата Курляндского полуострова немецкое наступление развивалось на Таллин — Ленинград. 7 августа немцы дошли до района Нарвы и начали осаду Таллина. Город не был подготовлен к обороне со стороны суши. Немцы приступили к штурму города после сильной арт-подготовки и 19 августа, после 5-и дней яростных боев, вывели защитников города из предместий.

Отсечение войск, оборонявших Таллин, от остального фронта, делало неизбежной эвакуацию войск и флота морским путем. Для защиты этого пути от предполагавшихся атак вражеских подводных лодок с 28 августа между Суурсаари и маяком в Кери был развернут патруль из 16 катеров-охотников, переброшенных с озера Ладога. Восточнее Таллина воздушное прикрытие должны были осуществлять истребители морской авиации.

Из эвакуировавшихся судов создали 4 конвоя, которые начали формироваться 27 августа на рейде Таллина.

В состав 1-го конвоя вошли 6 транспортных и 4 вспомогательных судна, 3 подлодки (Щ-307, Щ-308, М-79), эсминец «Суровый», 3 сторожевых корабля, 5 тральщиков, 2 торпедных катера, 5 сторожевых катеров.

2-й конвой состоял из 6 транспортных судов, 4 вспомогательных судов, канонерки «Москва», сторожевого корабля «Чапаев», 4 тральщиков, 9 катеров-тральщиков, 2 торпедных катеров.

В 3-й конвой входили 8 транспортных судов и 1 танкер. Охрану обеспечивали 4 тральщика, 1 канонерка, 2 сторожевых корабля, 4 катера-тральщика, 2 торпедных катера.

4-й конвой включал 3 теплохода, 3 шхуны и баржи, охрану обеспечивали канонерка, сторожевик и 11 катеров-тральщиков.

Всего 35 транспортных и вспомогательных судов, 27 военных кораблей, 35 катеров.

Силы флота подразделялись на 3 отряда: главный отряд, отряды обороны и защиты тыла. К югу от Хельсинки были высланы 2 подлодки. Кроме того был сформирован

специальный отряд в Кронштадте для усиления обороны к востоку и западу от Суурсаари.

В состав главного отряда вошли крейсер «Киров» (флагманский корабль командующего флотом), лидер «Ленинград», эсминцы «Гордый», «Сметливый», «Яков Свердлов», подводные лодки С-4, С-5, «Калев», «Лембит», 5 тральщиков, 11 торпедных катеров, 2 вспомогательных судна.

Отряд охраны составили лидер «Минск» (флагман отряда; начальник штаба контр-адмирал Я.А. Пантелеев), эсминцы «Скорый», «Славный», подводные лодки Щ-322, М-98, М-95, М-102, 5 тральщиков, 8 торпедных катеров, 1 сторожевик.

Отряд обеспечения тыла составили эсминец «Калинин» (флагман отряда; контр-адмирал Я.Ф. Раль), эсминцы «Суровый», «Артем», «Володарский», 3 сторожевика и 7 торпедных катеров. В состав Кронштадтского отряда вошли 12 тральщиков, 14 торпедных катеров и 9 небольших судов.

После полудня 27 августа энергичное контрнаступление отбросило немецкие войска по всему фронту вокруг Таллина. В этот день в 16 часов войска начали погрузку на суда. Охрану операции обеспечивала артиллерия военных кораблей и береговая артиллерия, обстреливавшие немецкие позиции. Для блокирования входов в порт были затоплены: каботажное судно «Гамма», буксир «Мадрус» и старый заградитель «Амур». На рейде Таллина сторожевые корабли «Снег», «Буря» и «Циклон» установили заграждение из 112 мин.

Выход флота из залива в открытое море задержал сильный шторм с северо-запада. Немцы тем временем подтянули артиллерию и начали обстрел кораблей, стоявших на якоре в заливе. Пришлось ускорить их выход. В результате кораблям пришлось идти через проходы в немецких минных полях ночью 28 августа, вместо того чтобы идти днем, как было запланировано.

В 21.15 свыше 100 вымпелов (не считая 65–70 катеров), растянувшиеся в линию длиной около 15 миль, начали осторожно продвигаться на восток.

Как во время формирования конвоев, так и после выхода в море происходили непрерывные авиационные налеты. Однако первые потери суда понесли на минах. В 18 часов подорвалось транспортное судно «Элла», а через 25

минут от прямого попадания авиабомбы затонул ледокол «Валдемарс».

С наступлением темноты воздушные налеты прекратились, зато возросла опасность подрыва на минах. Флот шел узким фарватером, шириной 3 кабельтова (555 м), протраленным в немецком минном поле. Длинной колонне, растянувшейся на 28 км, трудно было удержать кильватерное построение. Поэтому до 22 часов на минах погибли 5 транспортных судов и подлодка С-5, а также эсминцы «Артем», «Володарский», «Калинин», «Яков Свердлов», «Гордый» и «Скорый», сторожевые корабли «Снег» и «Циклон». Получил повреждения лидер «Минск».

В связи со сложившейся ситуацией адмирал Трибуц решил остановиться и стать на якорь до наступления рассвета. В светлое время легче было заметить плывущие на поверхности мины, вытраленные тральщиками, и уничтожать их, либо выполнять соответствующие маневры. Незадолго до рассвета корабли снялись с якоря.

В дальнейшем пути на восток они подверглись сильным налетам немецкой авиации. Они были особенно опасны для судов торгового флота. Военные корабли отражали авианалеты в основном без потерь, тогда как тихоходные и неповоротливые гражданские суда не могли скрыться от бомб.

Утром 29 августа главный отряд прибыл в Кронштадт, после полудня пришли гражданские суда и военные корабли остальных отрядов.

На переходе погибли все крупные гражданские суда, за исключением транспортов «Казахстан» и «Эверанна». Погибли также 5 эсминцев, 3 сторожевика, 2 подлодки (С-5, Щ-301), 3 тральщика. Всего на переходе и в самом Таллине были потеряны свыше 100 гражданских судов и боевых кораблей. Как правило, вместе с ними погибал почти весь личный состав, находившийся на борту. Например, транспорт «Алев» подорвался на mine. Из 1280 человек удалось спасти всего 6.

В общей сумме погибли около 18 тысяч бойцов и свыше 15 тысяч беженцев, не считая экипажей затонувших судов. Удалось эвакуировать из Таллина 12 тысяч военнослужащих. В самом городе немцы взяли в плен 11430 человек, захватили 293 исправные пушки, 304 пулемета, 91 броневомобиль, 4000 морских мин, 3500 торпед.

Послевоенный анализ показал, что более безопасным был бы другой маршрут, ближе к берегам Финляндии, где неприятель установил небольшое количество мин. Атаки торпедных катеров из финских шхер определенно причинили бы меньше потерь, чем мины и авиабомбы.

Пока оборонялся Таллин, а Балтийский флот действовал в западной части Финского залива, немцы оставили в покое Моонзундский архипелаг. Это позволило за июль и август укрепить оборонительные позиции. На восточных берегах островов, до того времени слабо укрепленных, были построены подводные преграды, огневые и наблюдательные позиции, установлены береговые батареи.

Однако береговые укрепления, батареи, минные поля и советские гарнизоны не помешали немцам за полтора месяца занять все острова. Так, в период с 10 по 17 сентября они захватили остров Муху. С 21 сентября по 5 октября — остров Сааремаа. С 12 по 22 октября — остров Хиумаа.

Следующей целью противника стала военно-морская база на полуострове Ханко. Ее гарнизон (25 тысяч человек) успешно отражал атаки финских войск и сам захватил 19 близлежащих островков. Десять попыток финнов занять полуостров (при поддержке авиации и военных кораблей) не увенчались успехом. Более того, 18 сентября финны потеряли подорвавшийся на mine броненосец береговой обороны «Ilmarinen», который принимал участие в обстреле полуострова.

Гарнизон был эвакуирован после 165 дней обороны, 2 декабря, непосредственно перед замерзанием залива. Во время эвакуации затонули несколько небольших судов, а транспорт «Иосиф Сталин», поврежденный миной, вместе с несколькими тысячами советских солдат на борту попал в руки врага.

Для Балтийского флота начался новый период — участие в обороне осажденного города. Его корабли вошли в Неву и заняли огневые позиции, защищая подступы к городу со стороны Финского залива и озера Ладога. В начале сентября 1941 г. морская артиллерия, участвовавшая в обороне Ленинграда, имела 78 орудий калибра 180–406 мм и 184 орудия меньших калибров (линкоры «Марат» и «Октябрьская революция», крейсера «Киров» и «Максим Горький», лидеры и эсминцы, канонерки и сторожевые корабли. Из личного состава боевых кораблей, вспомогательных судов и транспортов были сформированы 7 бри-

гад морской пехоты и несколько десятков небольших отрядов, общей численностью около 80 тысяч человек. Авиацию, защищавшую Ленинград, усилила морская авиация.

Прорыв противника на левом фланге Ленинградского фронта и захват им Шлиссельбурга отрезали сухопутную связь Ленинграда с остальной страной. Однако советские войска перечеркнули немецкий план обхода озера Ладога и соединения с финскими войсками на реке Свирь. Наступление было задержано на линии Волхов—Тихвин, и в конце ноября фронт стабилизировался.

Немцы, не захватив Ленинград наступлением с ходу, решила сломить сопротивление защитников города голодом, обстрелами из дальнбойной артиллерии и бомбардировками. С замерзанием Финского залива балтийская кампания 1941 г. была закончена. Действительно, Ленинград и Кронштадт оказались в осаде, а Балтийский флот, хотя и не был уничтожен, больше не представлял серьезной опасности для немцев.

В 1941 г. он потерял от различных причин 14 эсминцев (Артем, Володарский, Гневный, Гордый, Калинин, Карл Маркс, Ленин, Сердитый, Скорый, Смелый, Сметливый, Статный, Энгельс, Яков Свердлов), 27 подводных лодок (М-71, 78, 80, 81, 83, 94, 98, 99, 103; Л-1, 2; П-1; С-1, 3, 5, 6, 8, 10, 11; Щ-301, 319, 322, 324, 405; Калев, Ронис, Спидола), 25 торпедных катеров.

За Полярным кругом

Задачи Северного флота в первый период войны заключались в помощи войскам, защищавшим район Мурманска, и в охране собственного судоходства между Мурманском, Архангельском и немногочисленными прибрежными поселками, которое было здесь единственным средством сообщения. Кроме того, Северный флот должен был охранять восточный участок морского пути, соединявшего СССР с западными союзниками.

Операции Северного флота охватывали обширные районы и велись в тяжелейших климатических условиях. Суровые морозы, вьюги, туманы и сильные штормы затрудняли действия в исключительно трудных акваториях, со множеством небольших заливов, фиордов, с изломанной береговой линией, среди неприятельских минных заграждений, на виду у береговых наблюдательных пунктов.

Германское командование после оккупации Норвегии планировало захватить побережье Белого моря, перерезать железнодорожное сообщение между Мурманском и Ленинградом, Архангельском и Москвой. Это означало бы прекращение поставок в СССР оружия и других военных грузов из Великобритании, Канады и США.

Немецкие силы на севере базировались в портах, растянувшихся на территории около 90 миль. Среди них были три норвежских — Киркенес, Вардё, Вадсё, и один финский — Петсамо (бывший русский Печенга). Эти порты окружали незамерзающий Варангер-фиорд, подходы к которому немцы прикрыли минными полями и противолодочными сетями. Другой базой немецкого флота на севере, которой пользовались преимущественно крупные корабли, являлся Альтен-фиорд.

Морские силы немцев, действовавшие в этом районе, включали 5 эсминцев, 3 миноносца, 6 подлодок, 1 минный заградитель, 1 вспомогательный крейсер, 10 сторожевых катеров, 15 тральщиков, 10 сторожевых катеров и вспомогательные суда. Всего около 55 боевых единиц, которые поддерживали 230 самолетов на аэродромах Северной Норвегии.

Для сухопутных операций предназначались специально обученные ведению горной войны и действиям в суровых полярных условиях войска группы «Лапландия». Согласно планам немецкого штаба, эти силы мощным наступлением должны были сломить сопротивление советских войск и отрезать Мурманск. Однако сухопутное наступление немцев остановилось после нескольких неудачно закончившихся попыток прорыва фронта советской 14-й армии. Немецкие горные части, продвинувшись на 35—40 км, прервали железнодорожное сообщение Мурманск—Ленинград, но их дальнейшее наступление удалось остановить на рубеже реки Западная Лица.

На маршрутах конвоев

В конце сентября Северный флот взял на себя охрану конвоев из Великобритании на участке к востоку от острова Медвежий. До конца 1941 г. прошли в советские северные порты 7 британских конвоев (53 транспорта).

Кроме охраны союзных конвоев, Северный флот пытался нарушить каботажное судоходство противника, ко-

торое играло главную роль в снабжении германских войск Крайнем Севере. Немецкие конвои обычно шли под сильной охраной вблизи норвежского берега, используя внутренние фарватеры, скрытые между многочисленными островами и фиордами. Природные условия, а также минные поля и противолодочные сети затрудняли атаки подводных лодок. Горы, средняя высота которых возле берега достигала 600 м, делали невозможными атаки самолетов на низких высотах.

В официальных советских источниках утверждается, будто бы всего за 4 месяца 1941 г. (июль—октябрь) подлодки Северного флота потопили 30 транспортных судов (около 100 тыс. брт), а еще 6 транспортов погибли на минах. В действительности им удалось пустить на дно не более 3—4 вражеских судов.

Кроме того, несмотря на зимние условия (большие волны, обледенение корпуса и плохая видимость) командование Северного флота использовало торпедные катера. По мнению советских историков, «рейды этих катеров, действовавших парами, застали немецкую сторону врасплох». Уже в первые рейды 11 и 15 сентября катера под командованием капитана Светлова и старшего лейтенанта А.О. Шабалина (ТКА № 11 и № 12) якобы потопили сторожевой корабль, повредили еще один сторожевик и 3 транспортных судна. В действительности торпедные катера повредили всего лишь одно вспомогательное судно. И в последующие годы реальный ущерб от их рейдов был примерно в 10 раз меньше того, что указывался в рапортах флотских начальников.

Рейды немецких эсминцев

Немецкое командование направило для борьбы с советским каботажным судоходством эсминцы. В первом рейде 12—13 июля в районе Гавриловских островов отряд из 5 эсминцев напал на конвой, шедший из Мурманска в Иоканьгу. Конвой состоял из двух вооруженных траулеров (РТ-67, РТ-32) и охранявшего их сторожевого корабля «Пассат». «Пассат» и РТ-67 погибли, траулер РТ-32 дошел до Гавриловского залива.

В следующем рейде 24 июля немецкие эсминцы потопили небольшое гидрографическое судно «Меридиан».

В ходе рейда ночью 9 сентября немецкие эсминцы под командованием капитана цур зее А. Шульце-Хинрихса вошли на полном ходу в Кольский залив. Там они потопили артиллерийским огнем сторожевик «Туман». Затем они направились на запад, а спустя полчаса повернули на север, к выходу из залива, где попали под огонь береговой артиллерии и атаки бомбардировщиков. Эсминцы «Richard Beitzen» и «Hermann Schoemann» получили при этом довольно серьезные повреждения.

В июле 1941 г. британский отряд совершил рейд на Киркенес и Петсамо. В этой операции приняла участие эскадра под командованием контр-адмирала Уэйк-Уолкера (крейсеры «Devonshire» и «Suffolk», авианосцы «Victorious» и «Furious», эсминцы охраны). 30 июля эскадра подошла к норвежским берегам, но была обнаружена немецким самолетом-разведчиком. В результате англичане получили сильный отпор. В небе над Киркенесом самолеты авианосца «Victorious» встретили плотный зенитный огонь. Более половины самолетов-торпедоносцев погибло. В Петсамо самолеты авианосца «Furious» застали пустой порт.

С базы Полярный действовали 8–10 британских тральщиков, в конце 1941 г. к ним присоединились подлодки «Tigris» и «Trident». Также неоднократно базой пользовались крейсера и эсминцы, сопровождавшие доставку грузов для Северного флота.

Война на Черном море

На Черном море война началась с воздушных налетов на Одессу и Севастополь. Немецкие самолеты поднимались с болгарских и румынских аэродромов. Верховное военное командование Третьего рейха планировало уничтожить Черноморский флот с помощью авиации. Одновременно с воздушными ударами быстрое наступление сухопутных армий должно было лишить флот баз на северном побережье Черного моря. Кавказские порты предполагалось заблокировать обширными минными полями.

В начальный период войны Германия не располагала морскими силами на Черном море. Союзная ей Румыния имела 4 эсминца, 1 подлодку и около 30 малых кораблей. Но румыны благоразумно держали свой флот в портах. Германская авиация насчитывала около 400 машин.

Позже (в 1942 г.) в Черном море появились итальянские и немецкие торпедные, сторожевые и противолодочные катера. К лету 1943 г. их число достигло 60 единиц. Кроме того, германское командование использовало десантные баржи, вооруженные легкими орудиями и пулеметами, а также паромы и артиллерийские понтоны. Эти плавсредства (всего до 90 единиц) первоначально предназначались для вторжения на Британские острова, но после отказа от операции «Зеелёве» были доставлены сюда по железной дороге или по Дунаю. Кроме катеров, барж и понтонов, Германия перебросила в 1942 г. на Черное море 3 малые подводные лодки. Их перевезли в разобранном виде по железной дороге и на специальных колесных тягачах, а затем собрали в румынских портах.

Первой операцией Черноморского флота стал рейд на румынский порт Констанца. Вечером 25 июня лидеры «Харьков» и «Москва» вышли из Севастополя и на следующий день с рассветом подошли на 2,5 км к порту, откуда в 5.02 начали обстрел порта. Огонь продолжался всего лишь 10 минут и причинил незначительный ущерб, загорелись один—два бака с нефтью. При отходе лидер «Москва» попал на минное заграждение, поставленное румынскими минными заградителями «Admiral Murgescu» и «Carol I», в 5.21 подорвался, раскололся на две части и затонул в течение 8 минут.

До вечера румынские катера подобрали из воды 69 членов его экипажа, а свыше 260 человек погибли. Лидер «Харьков» один вернулся на базу. Этот рейд был совершенно бессмысленным. Но, как всякая непоправимая глупость, он привел к тяжелым последствиям.

Оборона Одессы

Летом 1941 г., после неудачного развития событий на Украине, была отрезана от главных сил Южного фронта и прижата к Одессе Отдельная Приморская армия. Одесский порт, благодаря своему положению, господствовал в западной части Черного моря. Значение его как базы для эвакуации возрастало по мере того, как советские войска отступали на восток. Город хорошо подготовился к обороне. На подступах к нему были оборудованы три линии обороны, четвертая проходила внутри города (она должна была обеспечить эвакуацию).

С 10 по 27 августа румынские войска пытались взять Одессу в ходе нескольких штурмов. Потери защитников доходили в отдельных частях пехоты до 40% личного состава, в морской пехоте до 70–80%. Для усиления обороны города Черноморский флот доставил из Новороссийска 157-ю пехотную дивизию. 22 сентября отряд кораблей под командованием контр-адмирала С.Г. Горшкова высадил в тылу врага (в районе поселка Григорьевка) тактический морской десант, а самолеты сбросили десант парашютистов.

Наступление войск из Одессы одновременно с высадкой этих десантов, при поддержке 130-мм орудий эсминцев «Бойкий», «Беспощадный» и «Безупречный» (12 стволов), отбросило румынские войска на северо-восток. Рейд и порт оказались вне обстрела артиллерии противника, вновь открылось сообщение с портами Крыма и Кавказа.

Но в это время на Днепре была прорвана советская оборона. Утрата сообщения по суше между Крымом и остальной территорией стала решающим фактором для решения об эвакуации войск из Одессы. Были эвакуированы в Крым 70 тысяч бойцов с полным вооружением.

До сдачи Одессы гражданские суда и военные корабли вывезли оттуда около 50 тысяч человек гражданского населения, больных и раненых, 35 тысяч бойцов армии генерала Петрова (их отправили защищать Севастополь), примерно 100 тысяч тонн различных грузов.

В ходе эвакуации с 20 июля по 28 октября были потеряны 13 транспортов, а также около 20-и различных плавсредств.

Бои за Севастополь

В это время наступление немецких войск в Крыму стало угрожать Керчи и Севастополю. Последний был главной базой Черноморского флота. Порт располагался в удобной бухте, берега которой закрывают рейды от ветров с юга и запада.

Первоначально силы защитников Севастополя составляли 52 тысяч человек Артиллерия (не считая корабельной) насчитывала 170 орудий. Авиация располагала 100 боевыми самолетами. Однако зенитная оборона базы была недостаточной. При подготовке Севастополя к обороне были построены 3 оборонительные линии, удаленные

друг от друга на 15 км. К моменту начала наступления немецко-румынских войск было завершено только строительство первой линии. Обороной руководил вице-адмирал Октябрьский, командующий Черноморским флотом.

Первое наступление на город было отражено 3 ноября. Двумя днями позже немцы бросили все силы на 10-дневный штурм. В отражении яростных атак немецкой и румынской пехоты приняли участие отряды моряков-добровольцев, поддерживаемые огнем более чем 30 военных кораблей, включая линкор «Парижская Коммуна», 5 крейсеров, 13 эсминцев. Следующие немецкие атаки также потерпели поражение, в итоге немцы начали правильную осаду Севастополя.

Остановка наступления позволила защитникам города продолжить строительство оборонительных сооружений. Корабли Черноморского флота доставили еще одну дивизию пехоты. Теперь усиленная Отдельная Приморская армия состояла из пяти пехотных дивизий, двух бригад и двух отдельных полков морской пехоты. Это позволяло командованию направлять резервы туда, где грозила опасность. Сообщение с Севастополем по-прежнему осуществлял Черноморский флот, подвозивший продовольствие и снаряжение.

К началу нового наступления немцев защитники хорошо подготовились. 17 декабря неприятель начал наступление одновременно со всех сторон, бросив в бой 7 дивизий пехоты, поддерживаемой большим количеством орудий, и 300 самолетов. Четырехдневный штурм превосходящих сил противника оттеснил защитников города на северном участке под Бельбеком на 4–6 км, поэтому встал вопрос о доставке подкрепления. 21 декабря военные корабли доставили еще одну пехотную дивизию, а крейсера «Красный Крым» и «Красный Кавказ» вместе с тремя эсминцами перевезли бригаду морской пехоты.

Огонь по противнику вели линкор «Парижская Коммуна», крейсер «Красный Крым», лидер «Харьков», эсминец «Бодрый», а также другие корабли. Врага атаковала штурмовая авиация флота. Каждую ночь военные корабли приходили в Севастополь, подвозя подкрепление и снаряжение, забирая раненых и гражданское население.

Второе наступление немцев, сопровождавшееся большими потерями, все же позволило им продвинуться вперед. На северном участке немцы углубились в линию обо-

роны на 8—9 км, на южном участке успех был меньше. Хотя главная линия обороны была прорвана только на севере, кольцо вокруг Севастополя неуклонно сжималось. В зоне обстрела артиллерии противника оказались порт, бухта и город, а также, что было особенно опасно, аэродром.

Керченско-Феодосийская десантная операция

В конце ноября войска Южного фронта, взаимодействуя с войсками Закавказского фронта, перешли в контрнаступление. Захват Ростова и отступление неприятеля к реке Миус позволили перейти к наступательным действиям в Крыму. Цель операции заключалась в облегчении положения осажденного Севастополя путем отвлечения от его осады немецких войск. Занятие Керченского полуострова позволило бы развить наступление по всему Крыму, а затем ударить с фланга в северном направлении.

Десантную операцию на Керченском полуострове советское командование планировало начать 21 декабря. Однако тяжелое положение защитников осажденного Севастополя заставило изменить план. Силы, предназначенные для операции (345-я пехотная дивизия и 79-я отдельная бригада морской пехоты) были переброшены в Севастополь.

Керченско-феодосийская операция была проведена решительно, но весьма бестолково. Захват полуострова, в принципе, мог сыграть важную роль в освобождении Крыма. Однако пока советские войска, высадившиеся на Керченском полуострове, готовились к дальнейшему наступлению, немцы перешли в контрнаступление и большей частью уничтожили десант. Остатки советских войск бежали на таманский полуостров.

Военные корабли, высаживавшие десант в Феодосии, получили серьезные повреждения. Так, крейсер «Красный Кавказ» навсегда вышел из строя*.

* * *

Командование Черноморского флота придавало большое значение борьбе с немецким судоходством на Черном

* После окончания боевых действий он был превращен в учебный корабль-блокшив, затем в плавучую мишень.

море. Для этого привлекались самолеты морской авиации и подводные лодки. Согласно официальным данным, самолеты потопили 9 транспортных судов (8021 брт). На минах подорвались 5 судов (14382 брт). Подлодки потопили 5 транспортов (17886 брт). Всего потери противника в 1941 г. якобы составили 19 судов (40289 брт), плюс к ним 20 военных кораблей (под которыми имелись в виду вооруженные плавсредства). Как уже отмечено выше, эти цифры надо разделить на десять, тогда получится что-то, похожее на правду.

Собственные потери составили 1 легкий крейсер (Червона Украина), 1 лидер (Москва), 3 эсминца (Быстрый, Совершенный, Фрунзе), 2 канонерские лодки, 7 подводных лодок (М-34, М-58, М-59, Щ-204, Щ-206, Щ-211, С-34), 7 торпедных катеров (№№ 12, 21, 24, 74, 85, 105, 142), а также другие корабли и катера.

Глава 12. Битва за Атлантику

Политические события лета 1941 г. оказали большое влияние на ход морской войны в Атлантике. Германия, занятая приготовлениями к нападению на Советский Союз, снизила темп наступления в подводной войне. Снабжение сухопутной армии и авиационная продукция стали приоритетами для ее промышленности. Существенно снизились потери торгового флота союзников от субмарин: в июле погибли 22 судна (94209 брт), в августе — 23 (80310 брт).

Превентивные меры против подлодок

На снижение потерь повлияли также действия британского адмиралтейства, которое стремилось обеспечить безопасность конвоев.

Прежде всего, удалось увеличить зону действия эскорта: с июня 1941 г. была введена система снабжения военных кораблей топливом в море, с сопровождавших конвой танкеров.

Предпринимались решительные меры для того, чтобы охватить действиями авиации всю территорию Атлантики, где проходили маршруты конвоев. Первым шагом в этом направлении стало оснащение четырех транспортов

катапультами для разгона самолетов. Эти самолеты, вооруженные глубинными бомбами и пулеметами, выстреливались в момент приближающейся опасности, например, накануне атаки «волчьей стаи». Неожидаемое появление самолета над готовящимися к атаке подлодками вызывало замешательство в их строю и вынуждало действовать осторожно. Так как самолет, выстреливаемый катапультной, не мог сесть на палубу судна, он обычно садился на воду рядом с кораблями эскорта. Летчика поднимали из воды, а самолет тонул.

Летом 1941 г. вошел в строй первый британский эсортный авианосец «Audacity». Привлечение большого количества эскадренных авианосцев решающим образом повлияло на победу союзников в позднем периоде сражения за Атлантику. Патрулирование самолетов, вооруженных глубинными бомбами и автоматическими пушками, в радиусе 50—150 миль (92—278 км) от конвоя заставляло врасплох находившиеся на поверхности субмарины нацистов и вынуждало их погружаться. В подводном положении они быстро отставали от конвоев. Для того, чтобы снова обогнать транспорты и занять позицию, удобную для атаки, требовалось время, но подобная возможность редко предоставлялась той же ночью.

Среди новых средств были так называемые «снежные хлопья» («snow flake»). Это снабженные парашютами осветительные ракеты большой яркости, которые по команде одновременно выстреливали все суда конвоя. Образующийся таким образом световой зонт силой света 2 млн. свечей ярко освещал поверхность моря в течение 3-х минут вокруг конвоя и парализовал нападение подлодок. Впрочем, данное оружие оказалось обоюдоострым, ведь подлодки так же хорошо видели корабли, как те — их. Вскоре «снежные хлопья» пришлось изъять из употребления.

В августе 1941 г. впервые были использованы противоторпедные сети, которые тянули суда, идущие по бокам. Такая сеть, выполненная из тонкой стальной проволоки, крепилась на конструкции, позволявшей буксировать ее в нескольких метрах от борта судна. Но это было возможно только при относительно спокойном море. Хотя противоторпедными сетями удалось оснастить всего лишь 700 судов, они привели к уменьшению потерь. Из отмеченного 21 случая торпедных атак, сети защитили 15 судов.

Но, несмотря на все это, осенью 1941 г. потери снова возросли. В сентябре жертвой атаки «волчьей стаи» к югу от Гренландии стали 2 конвоя, еще 2 были атакованы к юго-западу от Исландии. Они потеряли в сумме 28 судов. В целом потери в этом месяце составили 53 судна (202820 брт), а в октябре — 32 (156554 брт).

Британско-американское сотрудничество

Боевые действия в Атлантике серьезно обеспокоили правительство США. Первым событием, привлечшим его внимание, стало потопление немецким вспомогательным крейсером египетского пассажирского судна «Zamzam», на борту которого путешествовали 135 американских граждан, следующим — уничтожение немецкой подлодкой американского фрахтового судна «Robin Moog».

Однако самой громкой новостью, всколыхнувшей американское общественное мнение, явилось уничтожение линкора «Bismark». В день этой трагедии, 27 мая, американское правительство пришло к мнению, что необходимо принять решительные меры против немецких военных кораблей, действующих в американской сфере интересов в Атлантике.

Вскоре (7 июля 1941 г.) американские войска сменили британский гарнизон в Исландии, а 19 июля американский флот начал сопровождать конвои между Исландией и портами США. С 10 по 15 августа на канадском острове Ньюфаундленд премьер-министр Великобритании Черчилль и президент США Рузвельт провели совещание вместе с целым штабом советников. Предметом их обсуждения, помимо так называемого Атлантического Устава, стали также принципы англо-американского взаимодействия на море.

4 сентября американский флот в рамках выполнении «плана № 4 обороны западного полушария» получил приказ уничтожать надводные корабли и подводные лодки, атакующие союзников в полосе между берегами Северной Америки и Исландии. Одновременно американские корабли должны были эскортировать конвои, в состав которых не входили суда, принадлежащие США. С этого времени американские конвои сопровождали канадские военные корабли. Поводом для этого решения послужила торпедная атака на американский эсминец «Greer» в 200

милях к юго-западу от Исландии. Патрулировавший эсминец получил с британского самолета информацию, что 10 милями впереди действует подлодка. Вскоре оператор гидроакустической аппаратуры прослушивания на эсминце запеленговал U-652. Эсминец, не атакуя, следил за подлодкой более трех часов, в конце концов командир субмарины выпустил торпеду, которая прошла мимо цели. «Greer» в ответ сбросил глубинные бомбы.

16 сентября американские эсминцы и фрегаты в первый раз взяли на себя функции по охране конвоя НХ-150, направлявшегося в Великобританию. После его сопровождения до позиции южнее Исландии, дальнейшую охрану приняли на себя британские корабли. Американцы, пополнив в Исландии запасы топлива, отправились назад в США в качестве эскорта другого конвоя.

Вскоре границы американского сопровождения передвинулись ближе к Европе: до 22 градусов западной долготы и 55 градусов северной широты. Это позволило англичанам возвращаться на свои базы без пополнения запасов топлива в Исландии.

Общее стратегическое и тактическое руководство операциями в Атлантике по-прежнему оставалось за британским адмиралтейством, однако с американским командованием оговаривались подробности каждой из них.

Эти важные изменения позволили англичанам усилить силы сопровождения южных конвоев, в Сьерра-Леоне и Гибралтар.

17 октября, в двухдневном ночном сражении, происшедшем в 400 милях к юго-западу от Исландии между эскортом конвоя SC-48 и «волчьей стаей», немцы торпедировали американский эсминец «Kearny» и потопили 9 коммерческих судов. 31 октября в эскorte конвоя НХ-156 погиб американский эсминец «Reuben James», торпедированный подлодкой U-552. Это были первые потери американского флота в битве за Атлантику.

Первые подлодки в плену

Во второй половине 1941 г. проявились первые признаки длившегося уже несколько месяцев падения боевого и морального духа личного состава германских подводных лодок. Примером тому может служить захват немецкой субмарины U-570 вместе с командой и торпедами.

27 августа в 8.30 патрулировавший южнее Исландии самолет заметил подлодку, идущую на поверхности. Лодка тотчас же погрузилась, а самолет обозначил место ее погружения световым бакеном. Через 2 часа там же появился другой самолет, который обнаружил всплывающую подлодку и немедленно ее атаковал, сбросив четыре глубинные бомбы. Несмотря на полученные повреждения, субмарина не потеряла способности погружаться.

Однако ее командир приказал личному составу надеть спасательные пояса и выйти на палубу, после чего поднял белый флаг. В течение следующих часов вызванные на помощь самолеты удерживали подлодку на поверхности до прибытия эскортных судов. Немецкую команду сняли с борта, ее место заняли британские моряки, которые привели лодку в порт. U-570 стала источником ценной информации о тактико-технических данных немецких подводных лодок. Позже она воевала в составе британского флота под названием «Graph».

Следующим событием такого рода стала встреча вечером 10 сентября недавно вступивших в строй канадских корветов «Chambly» и «Moosejew» с подлодкой U-501. Корветы находились в первом учебном походе недалеко от побережья Канады, когда получили приказ прибыть для усиления охраны атакованного конвоя. Приближаясь к месту схватки, на фоне далеких отблесков осветительных ракет, они заметили рубку подлодки, шедшей в позиционном положении. Немедленная атака глубинными бомбами заставила субмарину полностью всплыть на поверхность рядом с корветом «Moosejew».

Немцы дали понять, что хотят капитулировать. Первым на борт плывшего рядом с ней корвета поднялся командир. Когда же за ним должна была последовать остальная команда, волна отбросила субмарину более чем на 10 метров. Немецкий экипаж немедленно воспользовался замешательством канадцев и темнотой: субмарина стала удаляться полным ходом, а оружейный расчет занял свое место. Тогда «Moosejew» повернул и протаранил подлодку так, в результате чего она вскоре затонула. Командир U-501 позже объяснял, что хотел первым вступить в контакт с командиром корвета, чтобы спасти свою команду.

Еще один пример — сдача подлодки U-111 команде вспомогательного тральщика «Lady Schreley» 4 октября возле Канарских островов. Командир тральщика, заметив в 10

милях от себя идущую на поверхности субмарину, направил в ее сторону свое небольшое тихоходное судно. Подлодка тем временем погрузилась, однако серия сброшенных глубинных бомб подняла ее на поверхность. Завязался 15-минутный артиллерийский бой, в результате которого лодка потерпела поражение и сдалась. На борт тральщика были взяты 44 пленных, лодка уничтожена.

И все же это были единичные случаи. Немецкие подводные лодки по-прежнему представляли собой грозную силу.

Потери в атлантической битве

В ноябре 1941 г. германское командование изменило оперативные районы действий подлодок, захватив широкую полосу от Ирландии до Азорских островов, кроме того, субмарины атаковали конвои, идущие на юг, в Гибралтар и Сьерра-Леоне. Усилия Кригсмарине по сохранению постоянного потока грузов для армии Роммеля в Северной Африке, перевод с этой целью первых подлодок в Средиземное море, постоянная смена оперативных районов действий и рассеяние субмарин на огромных пространствах Атлантики — все это тормозило наступательные действия союзников в битве за Атлантику. Вместе с тем их потери уменьшались: в ноябре они составили 13 транспортных судов (62196 брт), в декабре 26 (124070 брт).

За 9 месяцев 1941 г. (с 1 апреля по 31 декабря) немецкие и итальянские подводные лодки потопили в Атлантике 331 транспортное судно (1,605 млн брт), из них 206 (более 1 млн брт) составили транспортные, шедшие в одиночку. Противник потерял за это время 28 субмарин, 20 из которых потопили корабли эскорта конвоев.

В течение же всего 1941 г. Германия потеряла в Атлантике 29 подлодок, Италия — 7. Тем не менее, на 31 декабря этого года в море действовали 86 немецких субмарин; еще 150 проходили сдаточные испытания либо находились в процессе обучения команд. Из 86 действующих подлодок 15 оперировали в Средиземном море, 35 — к югу и западу от Гибралтара. В остальных районах воевали 36 подлодок, причем 12 из них готовились к боевым действиям у берегов Северной Америки.

Ход событий во второй половине 1941 г. подтвердил правильность методов борьбы, избранных британским адмиралтейством, но до господства союзников в Атлантике

было еще далеко. Чтобы достичь этой цели, требовалась мощная палубная авиация, взаимодействующая с сильным эскортом.

Вывод из строя немецких линкоров

После потопления линкора «Bismark» по-прежнему сохранялась угроза появления в водах Атлантики немецких рейдеров. Однако командующий «Home Fleet» адмирал Тови располагал в это время только одним линкором («King George V»), 2 авианосцами («Victorious» и «Furious»), 2 крейсерами и флотилией эсминцев. Он ожидал в скором времени подкрепление в виде линкора «Nelson», 2 крейсеров и 14 эсминцев, но для охраны торгового судоходства в Атлантике от нападений всех этих сил было недостаточно. Быстрое усилить «Home Fleet» не представлялось возможным, так как все новые проблемы на разных ТВД рассеивали морские силы Великобритании, а повреждения и потери нивелировали сдачу новых кораблей промышленностью.

Напряженную ситуацию в определенной мере разрешило упоминавшееся выше соглашение с правительством США (август 1941 г.). С этого момента немецкое командование, планируя любой рейд в Северной Атлантике, должно было считаться с возможностью вмешательства американских кораблей, базирующихся в Исландии (в октябре туда прибыли 2 линкора, 2 тяжелых крейсера и флотилия эсминцев).

Ситуацию, сложившуюся после прибытия в Рейкьявик американской эскадры, горосс-адмирал Редер оценил вполне адекватно: он заявил, что отныне попытки прорыва в Атлантику по северному маршруту практически безнадежны. Его позицию разделял Гитлер, тем более, что он хотел избежать действий, способных спровоцировать США на вступление в войну (хотя бы до завершения планируемой «молниеносной» кампании против СССР).

Британское адмиралтейство намеревалось отправить часть морских сил метрополии в Средиземном море и на Дальний Восток. Но перед этим оно решило уничтожить крупные немецкие корабли с помощью авиации. В связи с этим планом была еще больше усилена авиаразведка, а также увеличено число бомбардировщиков, предназначенных для действий по морским целям.

Благодаря этому, удалось своевременно пресечь попытку прорыва в Атлантику карманного линкора «Lutzow». Самолеты-разведчики засекли его выход из Балтийского моря 10 июня. Вечером 12 июня две эскадрильи бомбардировщиков типа «Blenheim» атаковали корабль в Северном море. Он получил повреждения и вернулся в Киль.

Тем временем подходил к завершению ремонт линкора «Scharnhorst» в Бресте. 21 июля авиаразведка обнаружила его на рейде Бреста, а двумя днями позже в порту Ла-Паллис. 24 июля английские бомбардировщики совершили массированный налет, в ходе которого 5 бомб пробили бронированную палубу немецкого корабля. Взорвались только три из них, но причиненный ими ущерб был огромен. Корабль принял около 3 тысяч тонн воды, с трудом дошел до Бреста и снова стал в док. На этот раз ремонт должен был длиться около 8 месяцев.

Так как во время налета ночью 1 июля мощная бомба серьезно повредила тяжелый крейсер «Prinz Eugen», а линкор «Gneisenau» все находился в ремонте после апрельского налета, все три корабля, стоявшие в Бресте, являлись небоеспособными.

Налеты британской авиации возобновились в декабре, т.к. поступила информация о том, что ремонт немецких кораблей подходит к концу. Начиная с 11 декабря, каждый день самолеты сбрасывали мины на акваторию французских портов. 17 декабря 100 бомбардировщиков совершили массированный ночной налет, еще 40 бомбардировщиков — налет дневной. Но, несмотря на продолжение ночных налетов, и повторение 30 декабря налета днем, бомбы не попали ни в один из немецких кораблей. Легкие повреждения получил линкор «Gneisenau», одна бомба уничтожила поворотный механизм ворот дока, где стоял «Scharnhorst», заперев там корабль еще на 4 недели.

Действия немецких рейдеров

Во второй половине 1941 г. у немцев действовали в океане только вспомогательные крейсера.

Наибольшего успеха среди них добился крейсер «Atlantis» под командованием капитана цур зее Б. Рогге, вооруженный шестью 150-мм орудиями, четырьмя торпедными аппаратами и зенитками, а также имевший два гидроплана-разведчика. Он мог развивать 18 узлов и обладал даль-

ностью плавания 16 тысяч миль на 10 узлах. За время своего 20-месячного рейда в Южную Атлантику, Индийский и Тихий океаны (с 31 марта 1940 г. по 22 ноября 1941 г.), «Atlantis» уничтожил или захватил 22 транспортных судна (145697 брт). Столь крупный успех следует отнести на счет умелого использования элемента внезапности и постоянной смены оперативных районов, что затрудняло поиск крейсера «Atlantis» британскими кораблями.

«Atlantis» обнаружили только тогда, когда он стал играть роль плавабазы для подлодок, действующих в Южной Атлантике. 22 ноября, южнее экватора, во время забора топлива подлодкой U-126, «Atlantis» был обнаружен гидросамолетом с британского крейсера «Devonshire», охотившегося за корсарами в этих водах. Бортрадист немедленно сообщил командиру крейсера о том, что замечено неизвестное судно, которое ведет себя подозрительно. Командир Р. Оливер, желая действовать наверняка, вышел на связь с командованием морских сил Южной Атлантики во Фритауне.

Из полученных им сведений следовало, что речь идет о вспомогательном крейсере «Atlantis». Тотчас же после этого британский крейсер открыл огонь и потопил корсара. Так как гидросамолет предупредил о наличии подлодок неподалеку от места боя, «Devonshire» ушел, не тратя времени на спасение немецкой команды. Капитана Ругге и 100 членов его команды подобрала субмарина U-126 и передала на судно обеспечения подлодок «Python».

В свою очередь, это судно через несколько дней обнаружил британский крейсер «Dorsetshire». В ответ на предложение о капитуляции команда предпочла затопить свое судно. Спасательные шлюпки с экипажами «Python» и «Atlantis» обнаружили немецкие субмарины, которые, не имея возможности взять на борт столь большое количество людей, отбуксировали их к месту встречи с двумя другими подлодками. Совместными усилиями они сумели доставить спасенных во французские порты в Бискайском заливе, находившиеся на удалении 5 тысяч миль (9260 км)*.

* Стоит отметить по контрасту, что командование советского флота не пыталось спасти людей с боевых кораблей и транспортных судов, тонувших в Финском заливе либо в Черном море в каких-то 150–300 км от своих берегов.

Удачно закончил свой рейд вспомогательный крейсер «Orion», который после 16 месяцев плавания (начиная с 6 апреля 1940 г.) во второй половине августа 1941 г. вернулся в Германию. Он потопил 9 транспортов самостоятельно (57744 брт), и еще 7 совместно с «Komet». Крейсер «Orion» действовал в Атлантике, Индийском и Тихом океанах, а «Komet» — только в Тихом океане. На его счету 6 судов (42958 брт). «Komet» вернулся в Германию в ноябре 1941 г.

Последний из первой волны вспомогательных крейсеров, направленных в океан в 1940 г., «Kormoran» имел на своем счету 11 судов (68274 брт). До апреля 1941 г. он действовал в Атлантике, а затем перешел в Индийский океан. Затем он должен был действовать у берегов Западной Австралии. Для начала следовало поставить минное заграждение на оживленном судоходном маршруте, в 300 милях от порта Фримантл. Но 19 ноября 1941 г. его обнаружил австралийский крейсер «Sydney». События, разыгравшиеся в результате этой встречи, стали известны позже, по рассказам членов команды вспомогательного крейсера «Kormoran». Из команды крейсера «Sydney» не спасся никто.

Оба корабля встретились около 16 часов. Крейсер приблизился к рейдеру, требуя назвать себя. «Kormoran» поднял голландский флаг и сообщил, что его название «Straat Malakka». «Sydney», держа подозрительное судно под прицелом своих орудий, подошел к нему на дистанцию 1200 метров, пытаясь визуальным образом удостовериться в подлинности полученных сведений. В 17.25 командир «Sydney» приказал рейдеру подать условный сигнал, которого немцы не могли знать.

Командир рейдера, видя, что дело идет к развязке, приказал начать бой. Упали фальшборт, закрывавшие 150-мм орудия, и они открыли огонь. Одновременно скорострельные зенитные пушки поливали огнем ходовой мостик и надстройки корабля противника. Австралийский крейсер получил прямые попадания в боевую рубку и в носовую орудийную башню, а также был поражен торпедой.

Застигнутая врасплох команда крейсера «Sydney» сначала стреляла наобум: артиллеристы неверно определили расстояние и снаряды падали с перелетом. Только следующие залпы вызвали на крейсере «Kormoran» пожар и повредили его машины. Бой длился до наступления темноты.

В 18.30 пылавший как факел и окруженный клубами дыма «Sydney» начал удаляться. В 22 часа команда вспомогательного крейсера «Когмогап» заметила на горизонте сильную вспышку. Это взорвался боезапас австралийского крейсера.

В это время пожар на «Когмогап» усилился. Опасаясь взрыва снарядов и мин заграждения, командир приказал команде покинуть судно. Действительно, вскоре после спуска шлюпок на воду судно взлетело в воздух. Часть команды достигла берегов Австралии на шлюпках, часть подобрали спасательные суда.

Описанные встречи крейсеров «Devonshire» и «Sydney» со вспомогательными крейсерами показывают, какую опасность таило в себе приближение к неизвестному судну, даже если оно выглядело как обычный транспорт. В то же время правильное использование оперативной информации командиром «Devonshire» спасло корабль, тогда как командир «Sydney» действовал неосторожно, что привело к гибели крейсера, несмотря на то, что он обладал значительным преимуществом над корсарским судном.

Всего 7 немецких вспомогательных крейсеров за 22 месяца (с марта 1940 до конца 1941 г.) потопили 98 коммерческих судов (более 593 тыс. брт) и 1 британский легкий крейсер.

Впрочем, по сравнению с огромным количеством транспортных судов, совершавших рейсы с грузами союзников, эти успехи нельзя назвать действительно большими. Потери от действий подлодок были гораздо выше. Так, только во 2-м квартале 1941 г. немецкие субмарины отправили на дно 162 судна (885 тыс. брт).

Наибольшую опасность от действий рейдеров представляла дезорганизация коммерческого судоходства и необходимость привлечения значительного числа военных кораблей для патрулирования и для поисков корсаров.

Достигнуть более значительных результатов в действиях на коммуникациях немцам мешало отсутствие заморских баз.

«Малая война» в прибрежных водах

Трудности с транспортом испытывала не только Великобритания, ощущала их и Германия. Доставка руды из Норвегии, а также снабжение оккупационной армии в

Голландии, Бельгии и Дании осуществлялось в основном за счет каботажного судоходства, так как большую часть железнодорожного парка германское командование отправило на Восточный фронт либо применяло для внутриевропейских перевозок. Оживленное немецкое судоходство в прибрежных водах открывало большие возможности для действий британского флота и авиации, которые, однако, не использовали этот шанс.

Сравнение результатов так называемой «малой войны» в первый период боевых действий было не в пользу союзников. На то существовало много причин.

Например, ограничения Гаагской конвенции 1923 г., которые британское правительство навязало адмиралтейству и командованию авиации. Последняя могла атаковать только военные корабли, войсковые транспорты и вспомогательные суда, находившиеся при военных кораблях, и только тогда, когда идентификация объекта не вызывала сомнений. Даже в случае обстрела с палубы торгового судна самолет не имел права атаковать его.

Подобные ограничения выступали противоположностью той свободе действий, которую Гитлер предоставил немецкой авиации. Даже бомбардировка британского пассажирского судна «Domala» в марте 1940 г. около острова Уайт, когда погибли много пассажиров, не повлияла на позицию британского правительства. Только вторжение в Норвегию смогло кардинально изменить ситуацию. Через два дня после немецкой агрессии были сняты ограничения на атаки в Скагерраке и возле южного побережья Норвегии, а вскоре были разрешены атаки в полосе шириной 10 миль вдоль всего норвежского берега. В мае 1940 г. были отменены ограничения на действия в датских водах и в Гельголандском заливе, а по мере продвижения Западного фронта — в прибрежных водах Голландии, Бельгии и Франции.

Однако оказалось, что к внезапной смене политики правительства не было готово медлительно действующее руководство и штаб. Морская авиация не располагала достаточным количеством бомбардировщиков, не хватало летчиков, подготовленных для действий по морским целям. Результатом такого положения вещей стали мизерные итоги борьбы с немецким судоходством в 1940 г. (16 потопленных судов, 22472 брт). Все ограничения были отменены только в 1941 г. С июня этого года британские са-

молеты могли атаковать без предупреждения любые морские цели противника в Северном море и в Бискайском заливе.

Так началась «настоящая» война союзной авиации с немецким судоходством. Однако сначала ее результаты совсем не впечатляли. До конца 1941 г. был потоплен в Бискайском заливе только лишь бывший норвежский танкер «Ole Jacob».

Среди руководства союзников господствовало мнение, что налеты бомбардировщиков на суда гораздо эффективнее минных постановок в неприятельских водах. Последующий анализ доказал, что это было не так. Сравнение результатов авиационных атак и воздушной минной войны показало, что хотя количество боевых вылетов и собственных потерь в минной войне было в 4 раза меньше, чем при бомбардировках, противник понес от них в 2 раза больше потерь.

С апреля 1940 по декабрь 1941 гг. на минах погибли 142 судна (136930 брт). Для их установки потребовались 3226 боевых вылетов, были потеряны 94 самолета. За тот же период в ходе прямых авианалетов удалось потопить только 62 судна (88790 брт). Этот результат потребовал 12326 боевых вылетов, были потеряны 373 самолета.

В то же время урон, причиненный противнику минными постановками британской авиации, был почти на 50% ниже, чем от аналогичных действий Люфтваффе.

Препятствием, мешавшим англичанам развернуть минную войну более широко, являлось недостаточное количество пригодных для минирования самолетов, находившихся в распоряжении береговой охраны (Coastal Command). Пагубную роль в возникновении такой ситуации сыграла специфика организации британских военно-воздушных сил. Так, за выбор места, вида и тактики минирования отвечало адмиралтейство, а выполнять его планы должна была береговая охрана. Однако она не имела бомбардировщиков дальнего действия, и в свою очередь обращалась к бомбардировочной авиации (Bomber Command) с просьбой выделить необходимое ей количество самолетов, чтобы выполнить задание адмиралтейства.

Таким образом, любая минная постановка вдали от Британских островов всецело зависела от возможностей и желания командования бомбардировочной авиации выделить самолеты. Между тем, установка мин по шкале при-

оритетов бомбардировочной авиации находилась на третьем месте после бомбардировки наземных целей и обучения своего личного состава. Столь сложная структура не могла обеспечить условия для надлежащего развития минного наступления. Только в сентябре 1941 г., после долгих дискуссий, принципы взаимодействия были изменены. Ближайшие акватории между голландским островом Терсхелинг и французским портом Сен-Назер отошли к береговой охране, а районы, расположенные за ними — к бомбардировочной авиации.

Во второй половине 1941 г. судоходство у Британских островов заметно улучшилось. На это повлияло открытие Восточного фронта. Германское командование направило главные силы своей авиации на восток, что уменьшило угрозу для судоходства в проливе Ла-Манш и позволило союзникам вести равную борьбу, а позже и перехватить инициативу.

Так, в полосе шириной 40 миль вокруг Британских островов и над аэродромами Королевских военно-воздушных сил (RAF, Royal Air Force) в апреле 1941 г. германская авиация осуществила 1706 дневных налетов и 590 ночных; в мае — 1223 дневных и 570 ночных. Зато за 7 месяцев (с июня по декабрь 1941 г.) произошли уже только 2902 дневных налета и 2576 ночных. Причиненные потери выглядят следующим образом: в апреле и мае были потоплены 32 коммерческих и рыболовных судна, а также 13 военных кораблей. В июне — 18 торговых и рыболовных, 7 военных. А за все второе полугодие — только 42 судна (36 торговых и рыболовных, 6 военных).

Несомненно, военные действия на море приняли бы весьма неблагоприятный для англичан характер, если бы Германия вместо нападения на СССР бросила все свои силы против Великобритании.

Глава 13. Важнейшая проблема — снабжение

Конвои в Средиземном море

Важнейшей задачей британского флота в Средиземном море являлось увеличение сил обороны Мальты, уменьшившихся в первые месяцы 1941 г. вследствие действий немецкой авиации. Против соединенной немецко-италь-

янской авиации Мальта могла выставить тогда только 33 истребителя, которые базировались на постоянно бомбардируемом аэродроме. Весьма ограниченными возможностями обладали авиационные мастерские, не хватало запчастей. Малочисленный летный состав устал от постоянных боев.

В критической ситуации, когда число самолетов сократилось до 12, англичане стали применять новый метод: доставлять самолеты на авианосцах, приближавшихся к Мальте на расстояние полета. Первую такую операцию осуществили авианосцы «Ark Royal» и «Furious». Они покинули Гибралтар 18 мая и направились на восток. Три дня спустя с них взлетели 48 истребителей, которые приземлились на Мальте. Благодаря таким переброскам, количество истребителей на острове вскоре выросло до 75, несмотря на большие потери, понесенные в воздушных боях.

Авиация противника тоже несла серьезные потери (с января они составили 77 машин). Это вызвало весной 1941 г. свертывание немецко-итальянского воздушного наступления. Отказ от него в тот момент, когда силы защитников острова были почти сломлены, явился ошибкой немецкого командования. Продолжение бомбардировок несомненно привело бы тогда к поражению защитников Мальты.

Пауза в налетах позволила укрепить авиацию на острове. 15 июня на аэродроме Мальты приземлились 47 истребителей с авианосцев «Ark Royal» и «Victorious», а 27 и 30 июня — еще 64 машины с авианосца «Furious». Усиление авиационного потенциала Мальты исправило ту критическую ситуацию, в какой оказался сильно разрушенный остров. До следующего немецкого наступления на Мальту в декабре 1941 г., начавшегося по приказу генерала Роммеля, который попытался ликвидировать эту преграду на пути итальянских транспортов в Африку, на острове воцарилось относительное спокойствие.

Несмотря на это, сохранялась необходимость постоянного снабжения Мальты продовольствием, топливом и боеприпасами. Выступавшие в роли транспортов большие подводные лодки, такие как «Rorqual», «Cachalot» и несколько поменьше, из-за своей небольшой грузоподъемности не могли решить проблему снабжения.

Операции «Твердость» и «Алебарда»

В июле на Мальту отправился очередной конвой. Он вышел из устья реки Клайд (в Шотландии) 11 июля и через 8 дней дошел до Гибралтара. 21 июля началась операция по сопровождению его на Мальту, получившая кодовое название «Твердость» («Substance»).

В тот момент, когда эскадра адмирала Сомервилла, усиленная линкором «Nelson», крейсерами «Edinburgh» и «Manchester», сопровождала суда, вышедшие из Гибралтара, корабли адмирала Каннингхэма из Александрии осуществили отвлекающую операцию. Тем не менее, 23 июля, в районе Сардинии, конвой атаквала немецкая и итальянская авиация.

Во время яростных налетов, проводимых в условиях сильного противодействия зенитной артиллерии, торпеда попала в крейсер «Manchester» и серьезно повредила его. Был также поврежден эсминец «Fearless». Крейсер ушел обратно в Гибралтар, эсминец затопила собственная команда. Следующие налеты отразили истребители «Ark Royal», и в 17 часов конвой без дальнейших потерь добрался до пролива Скерки (Skierki), откуда главные силы адмирала Сомервилла повернули назад, а конвой с охраной под командованием вице-адмирала И. Сифрета пошел дальше.

Ночью Сифрет повернул конвой на северо-восток, ближе к берегам Сицилии, уходя таким образом от вражеской авиации, которая искала его южнее. Кроме того, этот маневр позволил обойти выставленные итальянцами на пути конвоя минные поля. На рассвете, когда конвой проходил мимо итальянской крепости — острова Пантеллерия, его атаковали итальянские торпедные катера. Выпущенная одним из них торпеда попала в транспорт, который все же удалось отбуксировать до Мальты. Конвой достиг места назначения 24 июля.

Под прикрытием этой операции одновременно отправились в Гибралтар 7 пустых транспортов с Мальты, уже 7 месяцев ожидавших возможности покинуть осажденный остров.

Успешная проводка июльского конвоя подвигла британское адмиралтейство на отправку еще одного конвоя в сентябре. Он вышел из Гибралтара 24 сентября. Как и в прошлый раз, обеспечение его безопасности стало задачей для всего британского Средиземноморского флота

(кодовое название «Алебарда» — «Halberd»). На этот раз эскадра адмирала Сомервилла состояла из 3 линкоров, 1 авианосца, 5 крейсеров и 18 эсминцев. В состав конвоя входили 9 быстроходных больших судов (81 тыс. брт). Кроме различных грузов, на борту транспортов и военных кораблей находилось около 2600 солдат.

Во время этой операции, так как и во время операции «Substance», адмирал Каннингхэм со своей эскадрой производил отвлекающие действия в восточной части Средиземного моря.

Навстречу конвою вышли итальянские линкоры «Vittorio Veneto» и «Littorio» с крейсерами и эсминцами. Этой эскадрой командовал адмирал Якино.

Итальянские и немецкие самолеты атаковали конвой более удачно, чем в июле и сумели поразить линкор «Nelson». Скорость линкора упала до 10 миль, адмирал Сомервилл направил его под охраной 4-х эсминцев в Гибралтар. Навстречу приближавшейся итальянской эскадре устремились 2 оставшихся линкора с 2 крейсерами и флотилией эсминцев. Однако сражение не состоялась, так же, как и во многих других подобных ситуациях, итальянцы ретировались. Самолеты-разведчики и торпедоносцы с «Ark Royal» так и не смогли отыскать эту эскадру. Согласно итальянским данным, адмирал Якино тоже пытался обнаружить британские корабли и дважды менял курс для встречи с ними, однако оба раза неудачно из-за неточных сообщений авиаразведки.

Вечером 26 сентября конвой дошел до самого опасного места в Сицилийском проливе. На этот раз в атаку бросились итальянские торпедные катера и торпедировали транспорт «Imperial Star» (12427 брт). Так как буксировка его оказалась невозможной, команду пришлось снять, а судно затопить. Перед Сицилией главные силы снова повернули в Гибралтар, а дальнейший путь конвоя охраняли малые корабли под командованием контр-адмирала Х. Барроу. И теперь конвой пошел вдоль Сицилийского берега, что позволило ему обойти минное поле, выставленное неделей раньше. Одновременно 3 пустых транспорта смогли уйти с Мальты в Гибралтар.

Это был последний мальтийский конвой 1941 года. Все в январе, июле и сентябре успешно прошли на Мальту или с Мальты 38 больших транспортов, из которых погиб

только один. Среди кораблей сопровождения погибли 2, еще 5 получили повреждения.

Успешная проводка мальтийских конвоев явилась несомненным достижением англичан. Однако эти операции были слишком сложными и требовали привлечения значительных сил флота.

Помощь Тобруку

Другой важной задачей Средиземноморского флота являлось снабжение по морю осажденного Тобрука. Обычно каждую ночь, под покровом темноты, туда приходили 2 эсминца и, быстро разгрузившись, снова уходили, чтобы с наступлением дня оказаться вне зоны действия авиации противника, действовавшей с аэродромов Киренаики. Кроме эсминцев «Stuart», «Waterhen», «Vendetta» и «Defender» для решения этих задач привлекались быстроходные минные заградители «Latona» и «Abdiel», а также несколько быстроходных транспортов.

Не обошлось без потерь. Погиб эсминец «Defender», потопленный авиацией 11 июля, пошли на дно много малых вспомогательных судов. 28 декабря 1941 г. от попадания торпеды, выпущенной подводной лодкой, затонул польский пароход «Warszawa», участвовавший в снабжении Тобрука.

В общей сложности за время осады, длившейся 242 дня (с 12 апреля по 8 декабря 1941 г.) британские корабли и суда вывезли из этого порта 32667 солдат, 7516 раненых и 7097 пленных, а доставили 34113 солдат, 72 танка, 92 орудия и 34 тысячи тонн различных грузов. Эти цифры лучше всего показывают роль Средиземноморского флота в поддержке осажденного Тобрука.

Действия против итальянского флота

Британский флот постоянно старался мешать неприятелю перебрасывать подкрепления в Северную Африку. Вследствие значительного удаления Гибралтара и Александрии от линии Сицилия — Триполи, наиболее результативно здесь могли действовать подводные лодки, базировавшиеся на Мальте.

С июня по сентябрь 1941 г. британские субмарины потопили около 50 транспортных судов (примерно 150 тыс.

брт), а с начала года суммарный тоннаж составил свыше 250 тысяч тонн. В числе их жертв оказались большие пассажирские суда — «Conte Rosso», «Esperia», «Neptunia» и «Oceania», использовавшиеся итальянцами для перевозки войск. В октябре—декабре подлодки уменьшили итальянский транспортный флот еще на 20 единиц.

В составе британских подводных сил действовали также греческие, голландские и польские подлодки. Так, польская субмарина «Sokol» (капитан 3-го ранга Б. Красницкий) 28 октября залпом четырех торпед потопила итальянский вспомогательный крейсер «Citta di Palermo», а несколькими днями позже орудийным огнем — транспорт (около 4 тыс. брт). Во второй половине подлодка «Sokol» потопила эсминец «Ascarì» и 2 транспорта.

В сентябре 1941 г. немецкое командование признало, что наибольшую опасность для транспортов в Африку являются подлодки, базирующиеся на Мальте. Это заключение побудило гросс-адмирала Редера издать приказ об усилении борьбы против британского флота в центральной части Средиземного моря всеми доступными средствами. Одним из шагов в данном направлении стало более тесное взаимодействие немецкого и итальянского флота. Вскоре в Италию прибыли немецкие технические специалисты, чтобы научить экипажи итальянских эскортных кораблей использованию новейшей техники в борьбе с вражескими надводными и подводными кораблями. В частности, первые итальянские моряки увидели работу радара и гидролокатора.

Предпринятые меры вскоре начали давать плоды. Действия эскортных кораблей против подлодок стали более эффективными. Но, несмотря на это, потери итальянского судоходства в Средиземном море не уменьшались.

На Мальте англичане создали авиабазу для самолетов-торпедоносцев и морских бомбардировщиков. Главной их задачей являлись действия против транспортов противника, идущих в Африку. С ними взаимодействовали самолеты-разведчики дальнего действия, базировавшиеся в Гибралтаре. Обнаруженный итальянский конвой обычно становился целью для бомбовых и торпедных атак самолетов «Blenheim», «Beaufort» и «Swordfish». Высокая результативность таких авианалетов побудила британское командование к переброске на Мальту соединения (крыла) новейших скоростных самолетов-торпедоносцев.

Ситуация с доставкой грузов и подкреплений из-за этого (хотя и кратковременного) наступления британской авиации, просто командования, катастрофической. Дело дошло до того, что Муссолини приказал перебрасывать на Африканский фронт ежемесячно 15 тысяч солдат по воздуху. Однако этот приказ (несмотря на то, что указанного количества никогда не достигли) повлек за собой новые трудности. Войскам, перевезенным самолетами, необходимо было предоставить оружие и снаряжение. Эту задачу могли решить только транспортные суда.

В связи с критической ситуацией германское командование в Италии потребовало перебросить 10-й авиационный корпус с Додеканез и Крита обратно на Сицилию. Оно утверждало, что за три месяца, с июля по сентябрь, британская авиация потопила в Средиземном море 18 больших транспортов и 64 малых.

Ввиду благоприятного для союзников развития событий в Средиземном море, стало возможным перебазировать на Мальту отряд легких сил. 12 сентября из Скапа Флоу вышли легкие крейсера «Аугога» и «Penelope», к которым в Гибралтаре присоединились эсминцы «Lance» и «Lively». Эта небольшая группа («Force K»), под командованием командера В. Агню прибыла на Мальту 21 сентября и вскоре добилась ряда успехов.

Первым ее боем стала итальянского конвоя в ночь с 8 на 9 ноября. После полудня 8 ноября британский самолет-разведчик обнаружил конвой, состоявший из семи транспортов, охраняемых шестью эсминцами и прикрываемых двумя тяжелыми крейсерами и четырьмя эсминцами. На этот превосходящий по силе отряд перед рассветом 9 ноября напали британские крейсера и в стремительной атаке потопили все транспорты и эсминец «Fulmine». Разгром этого конвоя вызвал большое смтение среди итальянского командования, так как он произошел возле собственных баз и несмотря на мощную охрану. На следующий день генерал Роммель отправил радиogramму верховному командованию Вермахта (ОКВ), в которой сообщил, что отправка конвоев в Африку полностью прекращена, а из обещанных ему 60 тысяч человек доставлены только 8093 солдата.

Двумя неделями позже группа «Force K» добилась очередного успеха, потопив танкеры «Maritza» и «Procida». Генерал Роммель заявил после этого, что гибель танкеров

самым катастрофическим образом сказалась на действиях Люфтваффе в Африке.

Результативные атаки «Force K» вынудили германское командование произвести предлагаемые генералом Роммелем изменения. В декабре 1941 г. Гитлер приказал вернуть на Сицилию один авиационный корпус с Восточного фронта. Но прежде чем это произошло, британские корабли добились нового успеха, на этот раз в сражении с итальянскими военными кораблями.

Вскоре после полуночи 13 декабря (в 2.30) британская авиаразведка заметила в районе мыса Бон (Тунис) легкие итальянские крейсеры «Alberto di Giussano» и «Alberico da Barbiano», шедшие из Палермо в Триполи с грузом авиационного бензина. Наперерез им были посланы 4 эсминца (под командованием командера Стокса), которые в это время шли из Гибралтара в Александрию: «Sikh», «Legion», «Maogi» и голландский «Isaac Sweers». Эсминцы были замечены итальянскими самолетами, однако сообщение о них дошло до штаба итальянского флота с опозданием, а там штабные чины успокоили себя мыслью, что крейсеры пройдут мыс Бон за час до появления в этом районе англичан. Однако в их расчеты вкралась ошибка на целых 40 минут. Крейсеры, вовремя не предупрежденные о возможности появления английских кораблей, оказались застигнутыми врасплох. Стокс, увеличив ход до полного, успел занять позицию со стороны берега и атаковать итальянцев веером торпед, выпущенных с небольшого расстояния. Они мгновенно вызвали пожар на крейсерах, которые вскоре затонули, при этом погибло большинство членов экипажей.

Действия авиации, подводных лодок и надводных кораблей британцев дали ожидаемый результат. Кризис итальянского судоходства усугубился. Противник стал постепенно проигрывать соревнование по снабжению войск в Африке. Несмотря на то, что снабжение британской армии, защищавшей Суэцкий канал, происходило вокруг Африки, а снабжение Африканских корпусов итальянцев и немцев — коротким маршрутом из Италии, немецко-итальянские войска начали ощущать недостаток горючего, боеприпасов, подкреплений. Ежемесячные потери выросли с 50 тысяч тонн (июнь) до 92 тысяч тонн (ноябрь).

В январе 1941 г. общий тоннаж итальянского торгового флота в Средиземном море (считая суда более 50 брт)

составлял 2.205.980 брт (608 судов); потери составили 820775 брт (191 судно); было введено в строй 77 новых судов (241445 брт). Таким образом, в конце 1941 г. общее количество судов составило около 500 (свыше 1626 тыс. брт), что означало уменьшение общей грузоподъемности примерно на 30%.

Черные дни британского флота

Итальянский подводный флот, хотя и являлся весьма многочисленным в начале войны, не был надлежащим образом подготовлен к современной войне. Устаревшие принципы боевого применения, недостаточно обученные команды, отсутствие современного оборудования, плохая (по сравнению с немецкими и британскими субмаринами) конструкция лодок — вот главные причины весьма скромных успехов и больших потерь.

В течение всего 1941 г. итальянские подлодки потопили лишь несколько коммерческих судов, а также 1 крейсер и 1 британский эсминец. В то же время собственные потери только в Средиземном море составили 11 подлодок. Всего же в 1940—41 г. итальянский флот потерял 38 субмарин.

Ситуация изменилась после перехода из Атлантики в Средиземное море через Гибралтарский пролив десяти немецких подводных лодок. Их присутствие вскоре остро почувствовал британский флот.

13 ноября эскадра «Форсе Н» возвращалась в Гибралтар после очередной операции по доставке самолетов на Мальту (тогда с авианосца «Ark Royal» взлетели 37 «Харрикейнов», предназначенных для острова). В 15.41 через охрану прорвались подлодки U-205 и U-81. Торпеда U-81 (командир Ф. Гутгенбергер) попала в среднюю часть корпуса авианосца «Ark Royal». Несмотря на многочасовую спасательную операцию и помощь двух буксиров, прибывших из Гибралтара, авианосец не удалось спасти. 14 ноября в 5.30 крен увеличился до 35 градусов и огромный корабль, покинутый командой, затонул всего лишь в 25 милях от Гибралтара.

Потеря «Ark Royal» лишила Средиземноморский флот авиационной поддержки. Его замена другим кораблем такого класса была невозможна, так как авианосцы «Illustrious» и «Formidable» «залечивали» раны, получен-

ные в боях в Средиземном море, а «Indomitable» еще не был готов к несению боевой службы.

Новые удары последовали очень быстро. 25 ноября после полудня U-331 атаковала эскадру адмирала Каннингхэма, которая день назад вышла из Александрии. Подлодка прошла сквозь строй эсминцев и торпедировала линкор «Barham». Тот, сотрясаемый внутренними взрывами, затонул в течение нескольких минут с большими людскими потерями.

Три недели спустя (14 декабря), в 30 милях к западу от Александрии, U-557 потопила британский крейсер «Galatea».

17 декабря произошло столкновение, называемое первым боем под Сиртой. В этот день британский отряд под командованием адмирала Виана (3 крейсера и 14 эсминцев), который сопровождал и охранял транспорт «Breconshire», по пути из Александрии на Мальту получил сообщение авиаразведки о том, что к северу от него находятся тяжелые корабли итальянского флота. Отсутствие авианосца не позволило получить более точные данные о ситуации. В 17.45 легкие британские силы внезапно атаковали итальянскую эскадру, состоявшую из трех линкоров («Littorio», «Andrea Doria» и «Giulio Cesare»), двух тяжелых крейсеров и десяти эсминцев, под командованием адмирала Якино. Она охраняла 4 больших транспорта, направлявшихся в Бенгази.

Итальянцы, заметив британские корабли, открыли огонь. Контр-адмирал Виан тотчас же ответил огнем крейсеров и повел весь отряд на сближение, чтобы занять удобную позицию для торпедной атаки. Однако адмирал Якино, помня о своей главной задаче (ей являлось сопровождение своего конвоя с важными поставками в Африку), решил не продолжать бой и повернул на север. Столкновение длилось не более десяти минут, никто из противников не получила в нем серьезных повреждений.

18 декабря крейсер «Neptune», а также корабли «Force K», которые приняли от контр-адмирала Виана сопровождение «Breconshire», довели транспорт до Мальты и тут же отправились на поиски итальянского конвоя, идущего в Триполи. Вскоре после полуночи (в 1.00) 19 декабря, на расстоянии 20 миль от этого порта, крейсер «Neptune» подорвался на двух минах, одна из которых уничтожила винт и рулевые механизмы.

Следующие в строю корабли тут же изменили курс, тем не менее на минах подорвались еще 2 крейсера — «Augoa» и «Penelope». Первый получил серьезные повреждения и был отбуксирован на Мальту, а второму был причинен только незначительный ущерб, и он остался на месте, спасая «Neptune». Этот крейсер, лишенный возможности маневрировать, сдрейфовал на третью мину, а затем на четвертую. В результате последнего взрыва крейсер перевернулся и пошел на дно вместе со всей командой (спасся только один человек). Эсmineц «Kandahar», подошедший, чтобы оказать помощь крейсеру «Neptune», тоже попал на мины. Этот корабль, наполовину затопленный, нашел через 36 часов эсmineц «Jaguar», который прибыл на поиски спасшихся. Попытка отбуксировать эсmineц на Мальту не увенчалось успехом. «Kandahar» пришлось затопить, а его команду взял на борт «Jaguar».

Это были не последние потери британского флота. В тот же день итальянские подводные диверсанты, действовавшие верхом на трех торпедах-транспортировщиках, доставленных подводной лодкой «Scire», подорвали в Александрии британские линкоры «Queen Elizabeth» и «Valiant». Подводная лодка «Scire» спустила их на воду вблизи входа в порт Александрии. Торпеды проскользнули через заградительные сети, открытые для входивших в тот момент в порт британских эсминцев, и незаметно приблизились к линкорам. Легководолазы закрепили под корпусами линкоров «Queen Elizabeth» и «Valiant» взрывные устройства, снабженные взрывателями замедленного действия. Около 6 часов утра 19 декабря прогремели мощные взрывы. Оба линкора оказались серьезно поврежденными и лишились хода на многие месяцы.

Диверсанты попали в плен, а поврежденные корабли хотя и осели в воду до уровня верхней палубы, все же остались на ровном киле. Вследствие этого итальянская разведка установила факт их повреждения с опозданием в несколько месяцев. Незнание истинных потерь противника не позволило итальянскому командованию в полной мере использовать его флота. Между тем англичане лишились 1 авианосца, 3 линкоров, 4 крейсеров и нескольких эсминцев.

Раздел IV. ДЕКАБРЬ 1941 — НОЯБРЬ 1942 гг.

Глава 14. Самый тяжелый период

Наступил самый тяжелый для союзников период войны. Противник побеждал на всех фронтах. 7 декабря 1941 г. в войну вступила Япония и после быстрой победы над союзниками в западной части Тихого океана начала свое многомесячное триумфальное наступление.

В войну с США вступили также Германия и Италия, вскоре их подводные лодки нашли обильную добычу на другой стороне Атлантики. В бассейне Средиземного моря союзникам угрожало поражение: Мальта была близка к сдаче, генерал Роммель снова угрожал Египту.

На сухопутном фронте германские войска дошли до Сталинграда, а также продвигались на Кавказ. Однако Восточный фронт держался и связывал огромные силы, которые Германия не могла использовать для нанесения решающих ударов на других фронтах. Таким образом, от хода событий на Восточном фронте во многом зависел исход всей войны.

В свою очередь, крайне важную роль для СССР в этот период играли поставки из Великобритании, США и Канады. Основная часть грузов шла наиболее коротким путем в Мурманск.

Решение Гитлера

В декабре 1941 г. германский флот еще обладал довольно значительной силой. На Балтике находились в полной боевой готовности линкор «Tirpitz», броненосец «Admiral Scheer», тяжелый крейсер «Admiral Hipper», 4 легких крейсера и несколько эсминцев; в Бресте — линкоры «Scharnhorst», «Gneisenau» и тяжелый крейсер «Prinz Eugen».

В этот период в распоряжении адмирала Тови находились 3 линкора («King George V», «Rodney», «Renown»), авианосец «Victorious», 4 тяжелых и 6 легких крейсеров, 18 эсминцев. Линкор «Nelson» стоял на ремонте, линкор

«Duke of York» пребывал в первом учебном походе. Эсминцев было недостаточно, особенно их не хватало для охраны арктических конвоев в Мурманск. Немецкие корабли в Балтийском море вынуждали британцев охранять северный проход в Атлантику от новых попыток прорыва.

Угроза атлантическому судоходству со стороны немецких кораблей, стоявших в Бресте (они явно готовились к выходу в море), побудила британское адмиралтейство проинформировать массированный авианалет. В январе 1942 года 612 бомбардировщиков сбросили 900 тонн бомб на порт, однако они не причинили существенного вреда.

Однако предположения адмиралтейства не подтвердились. Внимание Гитлера приковал Восточный фронт. Обеспокоенный неблагоприятным развитием наступления на северном его участке, Гитлер решил отложить операцию в Атлантике и направить усилия флота на уничтожении конвоев с грузами для СССР. Согласно этой идее, а также опасаясь высадки союзников в Норвегии, Гитлер на совещании высшего командования вооруженных сил 12 декабря приказал отправить линкоры «Tirpitz», «Scharnhorst» и «Gneisenau», а также тяжелый крейсер «Prinz Eugen» в норвежские порты.

Вскоре после этого совещания «Tirpitz» покинул Балтику и направился через Кильский канал в Вильгельмсхафен, откуда ночью 14 января 1942 г. вышел незамеченным и через два дня появился на рейде Тронхейма. У немцев в тот момент не было в Норвегии необходимого количества жидкого топлива, поэтому оперативные возможности «Tirpitz» оказались ограниченными. Кроме того, после норвежской кампании ощущался дефицит эсминцев, так как было потеряно более десяти единиц. Поэтому линкор временно остался без эскорта.

Англичане обнаружили «Tirpitz» 17 января в фиорде Аас (15 миль к востоку от Тронхейма). Британское адмиралтейство тут же приняло ряд превентивных мер. Оно стало следить за тем, чтобы в акватории между 10 градусами западной и 15 градусов восточной долготы одновременно находился только один арктический конвой. Кроме того, британский флот перестал охранять северный выход в Атлантику, а крейсера были зарезервированы для действий в арктических или норвежских водах.

Было также решено атаковать «Tirpitz». Однако вероятность уничтожения линкора являлась ничтожной: в узком,

закрытом высокими скалами фиорде линкор оказался хорошо защищенным от атак палубных самолетов-торпедоносцев, а бомбардировщики, базировавшиеся в Великобритании, могли действовать здесь лишь на пределе своего радиуса действия, что сильно их ограничивало. Определенные трудности испытывала и авиаразведка. С учетом рельефа местности и опасности быть сбитым, для разведки годился только один тип самолета — скоростной бомбардировщик «Mosquito» с двумя двигателями. В то время число таких самолетов являлось ограниченным.

Германский прорыв через Ла-Манш

Решение о переводе линкоров «Scharnhorst» и «Gneisenau», а также тяжелого крейсера «Prinz Eugen» из Бреста в норвежские порты Гитлер принял вопреки мнению адмирала Редера, который видел в этой акции выгоду лишь для союзников. Ведь после ухода немецких линкоров в Норвегию исчезала опасность для судоходства в Центральной и Южной Атлантике, а это освобождало британский флот от необходимости сопровождать конвои крупными боевыми кораблями.

Согласно директиве Гитлера, немецкие корабли должны были, используя благоприятные погодные условия, внезапно для противника пройти через Ла-Манш. Подробный план операции разработал вице-адмирал О. Цилиакс, командир отряда, флагманом которого являлся «Scharnhorst». По этому плану через пролив следовало двигаться полным ходом, по заранее протраленным фарватерам, в период наибольшей темноты, т.е. за четыре дня перед новолунием, при самом сильном течении, которое ускоряло бы ход кораблей и одновременно (благодаря подъему уровня воды) уменьшало бы опасность подрыва на минах. Во время прорыва корабли с воздуха должны были прикрывать 16 истребителей. С моря прикрытие на первом участке пути (от Бреста до Па-де-Кале) осуществляли 6 эсминцев. На следующий день их должны были сменить миноносцы и торпедные катера, ожидающие тяжелые корабли около мыса Грин Нез. Выход из Бреста был назначен на 11 февраля, в 19.30.

Приготовления немцев не ускользнули от внимания британской разведки. Анализ имеющейся информации показал, что наименее правдоподобным является выход этих

кораблей в Атлантику для действий на коммуникациях, т.к. после столь долгой стоянки это потребовало бы интенсивных боевых учений и проверки действия механизмов. Зато прорыв через Ла-Манш, несмотря на серьезный риск, был признан более вероятным и имеющим больше шансов на успех, нежели путь окружной северной дорогой, через британские заслоны.

Для начала адмиралтейство послало две эскадрильи самолетов, которые сбросили магнитные мины на протраленные немцами фарватеры в минных полях. Кроме того, минные заградители «Manxman» и «Welshman» поставили заграждение из донных (магнитных) и якорных (контактных) мин между островом Кессан и Булонью. Командование береговой охраны и бомбардировочная авиация получили предупреждение о необходимости иметь наготове эскадрильи торпедоносцев и бомбардировщиков. Командование в Норе (Nore Command) было приказано подготовить дивизион эсминцев для торпедных атак и увеличить численность базирующихся в Дувре торпедных катеров. В район Бреста отправили единственную имевшуюся в этом районе подлодку «Sealion».

Командующий «Force H» в Гибралтаре адмирал Сомервилл получил приказ подготовиться к бою на случай прорыва немецких кораблей через Гибралтарский пролив в Средиземное море. Соответствующие уведомления были направлены командованию Атлантического флота США.

Немецкие корабли вышли из Бреста в 20.45, т.е. с часовым опозданием (относительно плана адмирала Цилиакса), вызванным налетом британских бомбардировщиков. Ночь была темной, небо покрыто облаками. Их выход не заметили ни подлодка «Sealion», именно в этот момент удалившаяся от своей позиции возле Бреста, ни патрулировавший в этом районе самолет, который в 19.30 вернулся на базу из-за неисправности радара.

Отправленный спустя 2 часа к Бресту другой самолет не сумел установить радарный контакт с вражескими кораблями, которые к тому времени уже прошли остров Кессан и взяли курс на Ла-Манш. Не обнаружил их и самолет, патрулировавший между островами Кессан и Брест, так как и он из-за неисправности радара вернулся на базу. Однако после этого не был послан самолет на замену и не было сообщено адмиралу Рамсею о прекращении воздушного патрулирования.

Таким образом, немецкие корабли, не обнаруженные англичанами, шли дальше со скоростью 27 узлов и в 5.30 утром 12 февраля миновали остров Олдэни. С рассветом над ними появились первые истребители прикрытия. Когда в 10.30 немцы достигли устья реки Соммы, британское адмиралтейство еще не знало об их уходе из Бреста.

Еще раньше, в 9.20 радиостанции противника стали глушать работу английских береговых радиолокационных станций, а поскольку немцы уже давно ежедневно поступали таким образом, постольку этот факт остался без внимания, хотя глушение продолжалось дольше, чем обычно. Одновременно на экранах британских радаров появились неприятельские самолеты к северу от Гавра, но это тоже было обычным явлением, и на них не обратили внимания.

Утром, как обычно, в воздух поднялись 2 британских истребителя типа «Spitfire» для проведения разведки. После возвращения пилоты доложили о действиях небольших вражеских кораблей на пространстве от Остенде до Булони. В 10 часов на их штурмовку вылетела эскадрилья истребителей. В это время на экранах береговых радаров появилось большое количество неприятельских самолетов, поэтому была произведена новая разведка между Булонью и Феканом. Пилот одного истребителя заметил группу кораблей, которую определил как конвой. Но во время рапорта после возвращения на базу он заявил, что один из этих кораблей мог быть линкором.

Почти одновременно с описываемыми событиями два истребителя, которые ввязались в бой с немецкими истребителями, в 10.42 внезапно оказались над прорывающимися немецкими кораблями. Так как радиопередача на бреющем полете искажается, пилоты сообщили об этой встрече только в 11.09, после приземления на аэродроме. В 11.30 немецкая эскадра уменьшила ход до 10 узлов, чтобы пройти по протраленному фарватеру в минном заграждении. Через 20 минут она снова увеличила скорость, и удобный случай для атаки, который давало уменьшение скорости, был упущен.

Первыми начали атаку 6 самолетов-торпедоносцев типа «Swordfish», под командованием капитана Э. Эсмонта. Охранять их должны были 5 эскадрилий истребителей дальнего действия типов «Beaufighter» и «Spitfire», взлетевшие с разных аэродромов. Однако плохая видимость помешала им найти самолеты Эсмонта, это удалось только

одной эскадрилье. Еще две атаковали немецкие истребители, охранявшие линкоры и крейсер, а два вернулись на аэродром. Капитан Эсмонд первым лег на боевой курс. Но его самолет был сбит прежде, чем успел сбросить торпеду. Два следующих самолета сбросили торпеды и тоже были сбиты. Еще три торпедоносца английские летчики-истребители видели в последний раз в тот момент, когда они пробивались сквозь заградительный артиллерийский огонь немецких кораблей. Из 12 членов экипажей торпедоносцев спаслись только пять человек.

Тем временем из Дувра (в 11.55) вышли 5 торпедных катеров кэптана Памфри. Один из-за неполадок в моторах отстал. С четырех остальных катеров в 12.23 заметили крупные немецкие корабли под охраной эсминцев и больших торпедных катеров. Не имея прямой поддержки ни истребителей, ни артиллерийских катеров, командир английского отряда не стал пробиваться через охранение, рассудив, что его катера скорее погибнут, чем произведут результативную атаку. Поэтому катера выпустили торпеды за 400—800 метров до линии немецких катеров, в линкоры, удаленные на 3500—4500 м. Пятый катер, который за это время смог устранить поломку мотора, прошел за кормой немецких катеров и выпустил торпеды с 2700 метров по крейсеру «Prinz Eugen». Однако все торпеды прошли мимо цели.

Прибывшие почти с 30-минутным опозданием артиллерийские катера появились слишком поздно, чтобы принять участие в атаке. Они лишь вступили в яростный бой с немецкими торпедными катерами, прикрывая отход британских торпедных катеров. Три других торпедных катера вышли из Рамсгейта в 12.55, но не обнаружив линкоры, вернулись на базу.

Безрезультатно завершился вылет самолетов типа «Beaufort», принадлежавших береговой охране. С 15.40 до 18 часов в пяти налетах участвовали в общей сложности 16 самолетов, которые сбросили 13 торпед, не попавших в цель. При этом был потерян один самолет. Шестая волна бомбардировщиков, насчитывавшая 12 машин, вообще не обнаружила линкоры и вернулась на базу, потеряв по дороге 2 самолета.

Следующей преградой на пути немецких линкоров стали эсминцы из Гарвича, которые в момент получения приказа об атаке находились в море на учениях. Это были ста-

рые корабли времен Первой мировой войны, скорость которых лишь немного превышала скорость немецких линкоров. Чтобы занять выгодную для атаки позицию, им следовало пройти через немецкие минные поля, точно еще не обозначенные. Командир отряда, кэптен К. Пизэй (флагманский эсминец «Campbell») решился пойти на риск. Эсминец «Walpole» вернулся в порт из-за неполадок машин, поэтому в распоряжении Пизэя осталось только 5 кораблей. Ухудшавшаяся видимость, дождь и низкие облака способствовали проведению атаки.

«Scharnhorst» и «Gneisenau» англичане увидели в 17.17 на удалении 9,5 миль (17,6 км). Пользуясь плохой видимостью, они сократили дистанцию до двух миль (3,7 км). Эсминцы «Campbell» и «Vivacious» произвели торпедный залп одновременно; «Worcester» подошел еще ближе и в 15.47 получил повреждения от огня противника. Торпедный залп эсминцев «Mackay» и «Whitshed», находившихся немного сзади, был произведен несколько минут спустя. После атаки все эсминцы, отстреливаясь, прикрывали беспомощный «Worcester», который сумел увеличить ход и вышел из зоны обстрела. Атака ветеранов не дала никаких результатов, ибо ни одна торпеда не попала в цель.

Между 14.20 и 16.15 в воздух поднялись три волны бомбардировщиков. Низкая облачность сильно затруднила налет 242 машин, только 39 самолетов обнаружили противника. Несмотря на потерю 15 самолетов, поразить цели не удалось.

Последней преградой на пути немецкого отряда после этого оставались только мины, сброшенные английскими самолетами. Мины не подвели. Первым подрывался «Scharnhorst», еще в 14.31, т.е. до атаки эсминцев и бомбардировщиков. Взрыв вызвал временную остановку для осмотра, но повреждение оказалось несерьезным, и вскоре корабль снова развил 25 узлов. В 19.55 в районе острова Терсхеллинг попал на мину «Gneisenau», однако и в этот раз повреждения были незначительными. В 21.34 вторично подрывался «Scharnhorst». Теперь кораблю не повезло: он принял около тысячи тонн воды внутрь корпуса. Несмотря на это, линкор без проблем дошел до Вильгельмсхафена. Тяжелые повреждения получил на mine корабль сопровождения «Bruno Heinemann». Линкор «Gneisenau» и крейсер «Prinz Eugen» повернули в Бронсбютель.

Этот прорыв немецких кораблей, вне всяких сомнений, явился одним из наиболее вопиющих промахов британского флота в годы Второй мировой войны. Якобы «надежная» преграда в Ла Манше, состоявшая из трех элементов — авиации, минных заграждений и надводных кораблей — на деле оказалась дырявой. Если сквозь нее прошли три огромных корабля, что уж говорить о подводных лодках и эсминцах! В прессе и парламенте поднялась буря возмущения. Но командование германского ВМФ не радовалось: оно признало сам прорыв как большую тактическую победу, однако предприятие в целом — как стратегическое поражение. Ведь он означало окончательный отказ от крейсерских действий на коммуникациях в Атлантике.

Англичане создали специальную комиссию, изучившую все обстоятельства, позволившие немцам уйти из Бреста. Комиссия в своем докладе обратила внимание на плохую авиаразведку, в результате чего корабли противника были обнаружены только через 12 часов после их выхода в море. Прозвучала критика и в адрес командования береговой охраны. Оно знало, что ночная разведка функционирует не лучшим образом, однако не организовало разведывательные полеты с самого утра, из-за чего были потеряны 4 часа летного времени. Комиссия также констатировала низкий уровень боевой подготовки экипажей самолетов-торпедоносцев и бомбардировщиков для атак на малых высотах.

Два последних пункта, подчеркнутые в докладе, являлись очень важными. Главную причину неудачи следовало искать именно в действиях авиации. Недавний болезненный урок, который японская авиация преподала британскому флоту, потопив в ходе массированной бомбо-торпедной атаки линкоры «Prince of Wales» и «Repulse», ничему не научил англичан. А ведь этот случай ярко показал необходимость отработки тактики концентрированных одновременных налетов бомбардировщиков и торпедоносцев, с особым упором на торпедометание в условиях плохой видимости и низкой облачности, столь характерных зимой для Ла Манша.

Чтобы как-то себя реабилитировать, британская авиация возобновила бомбардировки немецких портов. В ночь с 26 на 27 февраля 1942 г. бомбы большого калибра нанесли тяжелые повреждения «Gneisenau», стоявшему в доке

Киля. 4 апреля линкор отправили в Готенхавен, где 1 июля его вывели из боевого состава флота.

Тяжелый крейсер «Prinz Eugen» во время прорыва не получил никаких повреждений. Вместе с «карманным» линкором «Admiral Sheer» британская авиаразведка обнаружила его 20 февраля возле голландского побережья. Оба корабля шли на север. Однако срочно вылетевшая эскадрилья торпедоносцев не нашла эти корабли, так как они сменили курс.

22 февраля, в 15 часов, они стали на якорь в фиорде Гримстад, южнее Бергена. Адмирал Тови направил против них авианосец «Victorious» под прикрытием линкора «King George V». Плохая видимость, дождь и метель не дали возможности пилотам палубных самолетов отыскать корабли. Зато благоприятные условия для подводной атаки использовала субмарина «Trident», которая укрылась на перископной глубине у входа в фиорд Аас. Торпеда, выпущенная ею в 6 часов утра 23 февраля повредила тяжелый крейсер «Prinz Eugen». Тем не менее, он вошел в фиорд и бросил якорь возле линкора «Tirpitz»

Британский рейд на Сен-Назер

Для того, чтобы сделать невозможным ремонт линкора «Tirpitz» в доке в случае его прорыва из Норвегии во Францию, адмиралтейство решило уничтожить док в Сен-Назере — единственный, годившийся для кораблей такого класса.

Смелый и рискованный план уничтожения дока был разработан зимой 1941 года. Главную роль в рейде должен был сыграть бывший американский эсминец «Campbeltown», в носовую часть которого погрузили 3 тонны ВВ, с взрывателями, поставленными с 12-часовой задержкой. Никаких других грузов в его трюмах не было; полученная благодаря этому малая осадка позволяла при высоком уровне воды пройти вверх по реке Луара, не обращая внимания на обозначенный бакенами извилистый фарватер. Затем «Campbeltown» должен был на полном ходу протаранить внешний кессон, закрывавший док.

Задачей небольшого десанта, высаженного с борта эсминца, а также с нескольких моторных лодок и катеров, являлось уничтожение портовых сооружений. После вы-

полнения этой задачи десанту следовало уйти на катерах к ожидавшим его в море четырем эсминцам.

Кроме эсминца «Campbeltown», штурмовая флотилия включала один артиллерийский и один торпедный катер, и 16 катеров с десантом. Флотилией командовал кэптен Р. Райдер.

Флотилия вышла из Фальмута в 12 часов дня 26 марта 1942 г. Курс на юг был проложен таким образом, чтобы избежать встречи с вражескими патрульными судами. Ночью англичане атаковали глубинными бомбами встретившуюся им подлодку U-593, после чего изменили курс на юго-западный. Поврежденная субмарина заметила это и передала сообщение о встрече с британским отрядом, указав при этом новый курс флотилии. Немцам решили, что флотилия идет не в Сен-Назер, а куда-то еще. Получив радиограмму от U-593, немецкое командование послало в указанную ею точку 4 миноносца, лишив тем самым свою базу защиты с моря.

Вскоре после захода солнца британские корабли и катера подготовились к штурму. «Campbeltown» и катера имели на борту 620 человек десантников. В полночь немецкая зенитная артиллерия обстреляла британские самолеты. Авианалет на Сен-Назер вместо того, чтобы помочь десантникам, осложнил операцию, всполошив весь неприятельский гарнизон.

В 1.30 шедшую вверх по реке флотилию осветили прожекторы. Кэптен Райдер выиграл всего лишь пару минут, сказав по-немецки неверный пароль. Он не удовлетворил немецкую охрану, и тогда оба противника выпустили осветительные ракеты. В конце концов немцы открыли огонь, но вели его как-то нерешительно, словно предупреждали флотилию, пренебрегающую обязанностью четко указать свою принадлежность.

Через две-три минуты после первого залпа место боя снова осветили прожекторы и цветные трассеры крупнокалиберных пулеметов.

Командир «Campbeltown», не обращая внимания на обстрел, уверенно вел свой корабль к доку и в 1.34 на полном ходу врезался в него. С застрявшего в кессоне корабля на берег сошли солдаты морской пехоты и приступили к уничтожению портовых сооружений. Высадку остальных отрядов с десантных катеров на так называемом Старом

Молю, откуда они должны были прорваться в порт, задержал сильный огонь противника.

После полутора часов сражения кэптен Райдер решил начать отход на уцелевших катерах и моторках. Так как взять на борт бойцов, высадившихся на Старом Молю (они вели бой), взяли только раненых. Начался опасный путь вниз по реке, под неприятельским обстрелом. При этом один катер потопили возвращавшиеся немецкие миноносцы. Еще два катера пришлось бросить из-за сильных повреждений, поэтому только четыре вернулись к месту встречи с эсминцами.

Тем временем в порту командир десанта, подполковник А. Ньюмэн, не имея пути назад, решил пробиться в город, а оттуда в глубь страны и, рассеявшись, попытаться присоединиться к французскому движению сопротивления. Однако после нескольких часов боя десант был разбит, оставшиеся в живых сдались в плен.

Незадолго до полудня на борт эсминца «Campbeltown» поднялась группа немецких офицеров, чтобы осмотреть повреждения кессона. Внезапно прогремел взрыв и корабль взлетел на воздух. Этот взрыв вызвал панику среди солдат, они открыли беспорядочную стрельбу, что привело к жертвам среди военнослужащих и мирного населения.

Аэрофотосъемка показала, что огромный главный кесон (так называемый Нормандский Шлюз) был полностью уничтожен, так как помимо эсминца возле него с 36-часовой задержкой взорвались торпеды, сброшенные в воду катером МТВ-74. Повреждения получили также два стоявших в Нормандском Шлюзе танкера. Таким образом, цель операции была полностью достигнута.

Рейд на Сен-Назер показал, что немецкая система обороны французского побережья является несовершенной. Непосредственно после этой акции Гитлер, опасаясь дальнейших диверсионных десантов во Франции, приказал перенести все оперативные штабы в Париж, в том числе и штаб командования подлодками из Лорьян.

Война в Арктике

Последние конвои 1941 г. PQ-7 и PQ-8 потеряли только по одному транспортному судну. Без потерь прошли немеченные противником конвои PQ-9, PQ-10, PQ-11. Таким

образом, судоходство под покровом полярной ночи было достаточно безопасным.

Но продвижение границы льдов на юг привело к тому, что маршруты конвоев приблизились к занятым немцами берегам Норвегии. После прибытия немецких линкоров в Норвегию наиболее опасным стал участок пути между островами Ян-Майен и Медвежий. Восточнее последнего могли атаковать только эсминцы и подлодки. Задачей британского флота стала охрана конвоев на том участке, где существовала вероятность нападения немецких линкоров. От острова Медвежий до Мурманска конвои охранял советский Северный флот.

Британское адмиралтейство отправило в конце февраля 1942 г. два конвоя одновременно: из Исландии в СССР (PQ-12), из Кольского залива в Исландию (QR-8). Первый конвой состоял из 16, а второй из 15 больших транспортов.

К разведке на этот раз, кроме авиации, были привлечены также подводные лодки. 6 марта патрулировавшая возле Тронхейма британская субмарина «Seawolf» засекла выходивший из фиорда большой военный корабль. Это был «Tirpitz», не замеченный авиацией, он шел в сторону конвоя PQ-12, который днем 3 марта обнаружили немецкие самолеты. «Tirpitz» охраняли 3 эсминца.

В это время эскадра «Home Fleet» патрулировала в районе, находившемся в 50–100 милях южнее того участка акватории, где должны были разминуться шедшие противоположными курсами конвои. Вскоре после полуночи в ночь на 7 марта адмирал Тови получил из адмиралтейства сообщение подлодки «Seawolf». Его эскадра тут же увеличила скорость и направилась наперерез предполагаемому курсу линкора «Tirpitz».

Плохая погода не позволила ни немцам, ни англичанам использовать самолеты-разведчики, поэтому обе эскадры действовали вслепую. Так, сигнальщики немецкого линкора не заметили ни один из конвоев, хотя корабль прошел всего в нескольких милях от PQ-12 и перед QR-8. Вице-адмирал Цилиакс не знал тогда и того, что в 80 милях от него готовится к атаке сильная британская эскадра.

В 16.30 днем 7 марта немецкий эсминец, посланный на базу для пополнения запасов топлива, наткнулся на отставшее от конвоя советское транспортное судно, которое, прежде чем затонуло от его снарядов, успело отправить

сигнал SOS, но не указало свои точные координаты. Этот сигнал, принятый на линкоре «King George V», стал основанием для отправки вечером на разведку британских эсминцев. Однако они не нашли противника и после 4-х часов поисков вернулись в Скапа Флоу.

Таким образом, англичанам не удалось сразиться с линкором «Tirpitz». В итоге много месяцев подряд сам факт присутствия этого корабля в арктических водах держал в напряжении весь «Home Fleet» и представлял постоянную опасность для северных конвоев.

Командование германского флота тоже осталось недовольным данной операцией. Конвой не был обнаружен, и только случайность спасла «Tirpitz» от встречи с превосходящими британскими силами.

Штаб Кригсмарине пришел к выводу, что в будущем следует осторожней применять огромный линкор, и что для нападения на конвои необходимо использовать корабли поменьше.

Присутствовавший на этом совещании Гитлер с присутствующим ему отсутствием реализма приказал немедленно возобновить прекращенное строительство авианосца «Graf Zeppelin», чтобы как можно скорее ввести его в строй. Кроме того, он приказал переделать несколько коммерческих судов во вспомогательные авианосцы. Приказ о «немедленном создании» палубной авиации и введении в строй авианосца, строительство которого обычно длится несколько лет, а подготовка команды и летного состава является особенно долгим и трудным, свидетельствует о том, как слабо ориентировался Гитлер в вопросах современной морской войны.

Следующие два северных конвоев (PQ-13 и QR-9) вышли из Мурманска и Рейкьявика 20 и 21 марта. На этот раз немцы подготовилась более тщательно к встрече с ними, они увеличили число бомбардировщиков и подводных лодок. В северные норвежские воды направился тяжелый крейсер «Admiral Hipper».

Путь конвоя QR-9, шедшего в Исландию, прошел достаточно спокойно, если не считать потопления субмарины U-655 британским тральщиком «Sharpshooter». Напротив, судьба конвоя PQ 13, направлявшегося в Мурманск, сложилась драматично. Сильный шторм заливал палубы ледяной водой, тут же замерзавшей. Видимость не превышала несколько сотен метров, снег и высокая волна нарушили

походный ордер конвоя. Широко разбросанные по морю транспорты стали легкой добычей для противника.

Для атаки конвоя были отправлены 3 эсминца: Z-26, Z-24 и Z-25. Их присутствие обнаружила радиоразведка. В это время охрана конвоя усилилась за счет двух советских эсминцев («Гремящий» и «Сокрушительный»). В 150 милях от Мурманска немецкие эсминцы, используя метель и ограниченную видимость, подошли к конвою на расстояние торпедного залпа. В борт крейсера «Trinidad» попала торпеда. В завязавшемся бою английский крейсер потопил Z-26. Другой немецкий эсминец, уходя от обстрела крейсера, попал под огонь «Сокрушительного». Надо отметить, что «Trinidad» с трудом дошел до порта Полярный на Кольском полуострове.

Когда конвой пробился сквозь сильный арктический шторм в Мурманск, выяснилось, что он потерял от атак авиации и подлодок 5 транспортов.

Следующий конвой, PQ-14, состоял из 24 транспортов. Вскоре после выхода из Исландии он попал в густые ледовые поля, что вынудило 16 судов вернуться. Из оставшихся 8 судов одно стало жертвой подлодки, а 7 дошли до Мурманска. Шедший одновременно из Мурманска конвой QP-10 лишился четырех транспортов.

В это же время британские бомбардировщики совершили налет на «Tirpitz». Потери составили 13 самолетов, но корабль не получил ни одного попадания. Его закрывала дымовая завеса, а немецкая зенитная артиллерия вела сильный огонь.

В последние дни апреля из Исландии вышел конвой PQ-15, состоявший из 25 судов, а из Мурманска — насчитывавший 13 судов конвой QP-11. Операция была спланирована так же, как и предыдущие, однако на этот раз охрану усилили противовоздушные суда, а прикрытие — американские корабли (линкоры «Washington» и «North Carolina», а также тяжелые крейсера «Wichita» и «Tuscaloosa»).

Охрану конвоя QP-11 осуществлял британский крейсер «Edinburgh», а эскорт — 6 эсминцев, 4 корвета и 1 тральщик. После выхода из Мурманска к ним присоединились 2 советских эсминца. 29 апреля этот конвой обнаружила немецкая авиация, а вскоре он стал целью массированных атак подлодок. Жертвой первой атаки пал крейсер «Edinburgh», в который двумя торпедами попала подлодка U-456. Тяжелое повреждение в кормовой части застави-

ло командира крейсера лечь на обратный курс в Мурманск. На оставшийся без охраны конвой напали 3 немецких эсминца новейшей постройки, которым могли противостать только более тихоходные и слабее вооруженные английские эсминцы. Несмотря на это, повреждения получил только эсминец «Amazon», а потоплен был лишь один транспорт.

После атаки конвоя немецкие эсминцы устремились на поиски шедшего со скоростью несколько узлов крейсера «Edinburgh». Его эскорт в составе одного советского и двух старых английских эсминцев, а также четырех тральщиков не смог помешать торпедной атаке противника. Несмотря на интенсивный артиллерийский огонь со всех кораблей союзников, один из немецких эсминцев сумел снова торпедировать крейсер. С него сняли команду, а сам крейсер добибли британские эсминцы. Вместе с кораблем на дно ушло золото (несколько тонн в виде слитков), которое правительство СССР отправило в Великобританию в качестве платы за поставки по ленд-лизу*.

В ходе торпедной атаки немцы потеряли эсминец «Hermann Schoemann». Получили повреждения от снарядов оба британских эсминца («Foresight» и «Forester»), а также немецкий Z-25. Тем временем конвой PQ-15 шел на восток.

Что касается конвоя QR-11, то 2 мая его обнаружили самолеты-разведчики противника, которые с этого момента неотступно следили за ним. Утром следующего дня авиаторпеды отправили на дно 3 транспорта. Зато этому конвою удалось избежать атак немецких подлодок, так как с 4 мая и до конца пути суда шли в густом тумане.

Довольно высокими оказались потери военных кораблей, сопровождавших оба конвоя. Кроме гибели крейсера «Edinburgh» и повреждения двух эсминцев, затонул, столкнувшись в тумане с линкором «King George V», эсминец «Punjabi», а 2 мая погибла патрульная польская подлодка «Jastrzab».

Последняя стала жертвой ошибки. Многократные изменения курса завели конвой в сектор действия польской подлодки. Опознав в перископ корабли как свои, ее ко-

* Крейсер до сих пор лежит на дне, а золото было поднято в 80-е годы совместной советско-британской экспедицией подводных работ.

мандир (Б. Романовский) решил всплыть, но в этот момент внезапно был атакован глубинными бомбами. Единственным спасением для поврежденной субмарины являлось всплытие на поверхность. Там поляки немедленно подали тремя дымовыми шашками условный сигнал «я — свой». Несмотря на это, эскортные корабли продолжили обстрел подлодки из крупнокалиберных пулеметов. Погибли 5 моряков, несколько (в том числе и командир) были тяжело ранены. Затем огонь прекратился, и всех уцелевших нападавшие взяли на борт.

Ими оказались британский эсминец (с норвежской командой) «St. Albans» и британский тральщик «Seagull». Командиры этих двух кораблей после возвращения на базу пошли под суд: в данном секторе они не имели права атаковать подлодки и к тому же не знали условных сигналов для опознания.

Рост потерь в северных конвоях требовал усиления авиационного прикрытия, либо незамедлительного уничтожения немецких аэродромов на севере Норвегии. Однако к тому моменту, когда в путь отправился конвой PQ-16, никаких шагов в данном направлении предпринято не было. В британском адмиралтействе заранее признавали возможность серьезных потерь в его составе. Между тем, он являлся самым большим среди всех отправленных до сих пор конвоев. Он включал 36 транспортов.

Конвой покинул Исландию 21 мая. Вскоре после полудня 25 мая началось пятидневное сражение его эскорта с германской авиацией. Против десятков немецких торпедоносцев и бомбардировщиков англичане могли выставить всего три истребителя, выбрасываемых катапультной с транспортных судов. Два первых подбили две вражеские машины, третий 25 мая сбили собственные зенитки. В тот день конвой еще неоднократно штурмовали «юнкеры». В условиях светлой полярной ночи 25 мая на конвой с неба сыпалось огромное количество бомб и торпед. Одновременно его атаковали немецкие подлодки.

27 мая конвой вышел на участок маршрута, расположенный ближе всего к авиабазам противника (40 минут полета). Самолеты после каждой атаки загружались новыми торпедами и бомбами, а затем возвращались к конвою, сея смерть и разрушения. Некоторые суда долго горели, оставляя в небе огромные шлейфы дыма, другие мгновенно тонули, разломавшись от взрыва.

Как писал в своем рапорте командир эскорта, шансы дойти до пункта назначения были ничтожными. Однако корабли эскорта отразили все немецкие налеты и пришли в Мурманск почти с пустыми артиллерийскими погребами. На некоторых из них потери личного состава убитыми и ранеными превысили 50%. Это было одно из самых ожесточенных сражений в арктических водах.

28 мая к конвою прибыло подкрепление в виде трех советских эсминцев. Следующие налеты противника уже не принесли ему успеха. Потеряв 7 транспортов из 36, конвой дошел до Мурманска.

Адмирал Тови в своем рапорте высоко оценил боевую подготовку экипажей кораблей эскорта, адмирал Дёниц на совещании в штабе германского флота тоже с уважением отозвался об их действиях и одновременно признал, что подлодки в этот раз не оправдали возложенных на них надежд.

Разгром конвоя PQ-17

Анализируя проводку конвоя PQ-16, британское адмиралтейство решило в близком будущем усилить противовоздушную оборону. В частности, рассматривался вопрос о создании временных летних авиабаз на Шпицбергене и на берегу Кольского залива.

Трудности снабжения и обороны Шпицбергена заставили отказаться от использования его в качестве авиабазы, а вот на советские аэродромы в Кольском заливе были отправлены несколько гидросамолетов-разведчиков типа «Catalina» из состава 210-го и 240-го дивизионов. Их полеты позволили охватить патрулированием значительную акваторию вдоль берегов Северной Норвегии.

Вследствие плохой погоды только в конце июня из двух противоположных точек маршрута вышли два больших конвоя. Из Мурманска в Исландию отправился QR-13, из Исландии в Мурманск PQ-17. Первый под прикрытием густого тумана дошел до Рейкьявика, не подвергшись ни одной атаке противника. Все же он потерял четыре транспорта и один эскортный корабль, подорвавшиеся на собственных минах в Датском проливе. Напротив, PQ-17 понес столь большие потери, как ни один другой арктический конвой за все время войны.

RQ-17 состоял из 33 транспортных и 3 спасательных судов, одного танкера и кораблей охранения. Он вез боеприпасы и оружие. Конвой прикрывала эскадра адмирала Тови, в составе британского линкора «Duke of York», американского линкора «Washington», британского авианосца «Victorious», 2 британских крейсеров («Nigeria» и «Cumberland») и 14 эсминцев. Она патрулировала в водах к северо-востоку от острова Ян-Майен. Непосредственную охрану конвоя на участке от Исландии до острова Медвежий должны были осуществлять 3 крейсера (британский «Norfolk», американские «Tuscaloosa» и «Wichita»), а также 3 эсминца (командир отряда, контр-адмирал Л. Гамильтон). На последнем участке маршрута (от острова Медвежий) защиту возложили на советские корабли.

Британское адмиралтейство предполагало, что командующий германскими морскими силами на севере Норвегии, адмирал О. Шнивинд, бросит в бой все четыре вида оружия, имевшегося в его распоряжении: авиацию, подлодки, легкие надводные силы, линкоры с тяжелыми крейсерами. Однако немецкого адмирала связали ограничения, которые установил Гитлер. Последний позволял ввести в действие линкоры только после вывода из строя английских авианосцев. Это обстоятельство серьезно ограничило возможности использования немцами тяжелых кораблей.

Их силы распределились следующим образом: «Tirpitz», «Admiral Hipper» и 4 эсминца стояли в Тронхейме; «Admiral Scheer», «Lutzow» и 6 эсминцев — в Нарвике. Гросс-адмирал Редер, опасаясь, что Гитлер в последний момент изменит свое решение относительно участия в операции линкора «Tirpitz», приказал адмиралу Шнивинду, чтобы тотчас же после получения сообщения разведки о выходе конвоя в море, тот направил «Tirpitz» и «Admiral Hipper» в фиорд Вест, а «Lutzow» и «Admiral Scheer» — в фиорд Альта. Когда конвой пересечет границу 5 градусов восточной долготы, обоим отрядам предписывалось выйти в море и встретиться на удалении 100 миль к северу от мыса Северный. Атаку планировалось начать в тот момент, когда конвой будет находиться между 20 и 30 градусами восточной долготы.

RQ-17 покинул Рейкьявик 27 июня. Подвижка льдов к полюсу позволила перенести маршрут конвоя дальше на север. 30 июня к конвою, кроме уже имевшегося эскорта,

шедшего с ним из Исландии (3 тральщика и 4 вооруженных рыболовных траулера), присоединились 6 эсминцев, 4 корвета и 2 подлодки, а также 2 корабля ПВО («Palomares» и «Pozarica»).

Эскадра адмирала Тови вышла из Скапа Флоу 29 июня, отряд контр-адмирала Гамильтона с базы в Исландии — 1 июля. На следующий день этот отряд взял на себя охрану конвоя. Днем 2 июля оба конвоя, QR-13 и PQ-17, находились в точке с координатами 73 градуса северной широты и 3 градуса восточной долготы. Вскоре конвой PQ-17 пережил первую, впрочем, неудавшуюся атаку немецких самолетов-торпедоносцев. Вечером конвой накрыл густой туман, заслонив его от бдительных взоров немецких воздушных разведчиков до утра 3 июля, когда он повернул на восток, к острову Медвежий.

Тем временем немцы начали передислокацию своих сил. «Tirpitz», «Admiral Hipper» и эсминцы перешли из Тронхейма в фиорд Вест. Одновременно группа из Нарвика направилась в фиорд Альта, однако туда дошел лишь «Admiral Scheer» с тремя эсминцами, так как «Lutzow», эсминцы «Hans Lody», «Karl Galster» и «Theodor Riedel» наткнулись на подводные скалы и получили повреждения. 3 июля «Tirpitz», «Admiral Hipper» и сопровождавшие их эсминцы тоже прибыли в фиорд Альта.

4 июля конвой понес первую потерю. Затонул американский транспорт, торпедированный незамеченным в тумане самолетом. Тем же вечером торпеды, сброшенные 12 самолетами, отправили на дно еще два транспорта и повредили советский танкер. Последний, несмотря на серьезную пробоину, продолжил путь.

Британское адмиралтейство долгое время не знало, где находятся немецкие корабли. С 14 часов 3 июля, когда пришло известие о том, что «Tirpitz» и «Admiral Hipper» покинули Тронхейм, новых сообщений об их местонахождении не поступало. Сведения о том, что линкор «Tirpitz» прибыл в Альтен-фиорд, дошли до британского адмиралтейства вечером 4 июля. Первый Морской лорд тотчас созвал заседание штаба для обсуждения ситуации. Предполагалось, что атака немецких линкоров и тяжелого крейсера на конвой может произойти в любой момент, начиная с 2 часов ночи 5 июля. Между тем, в охране PQ-17 наиболее сильными кораблями являлись 3 крейсера контр-адмирала Гамильтона, с которыми немцы справились бы быстро.

Поэтому было принято довольно спорное решение о расформировании конвоя, хотя британское морское командование понимало, что таким образом оно облегчает боевую задачу для германских подводных лодок и самолетов, а конвою еще идти около 800 миль (1480 км).

4 июля в 21.00 адмирал Гамильтон получил приказ покинуть конвой и полным ходом уйти на запад. Следующая радиограмма, полученная в 21.23, гласила: «В случае угрозы конвою от надводных кораблей (речь шла о немецких линкорах) конвой должен расформировать строй и идти в российские порты». Третий приказ, полученный через десять минут, сообщал: «Мой 21.23 с четвертого. Конвой должен рассеяться».

Все приказы адмиралтейства были выдержаны в столь категоричной форме, что контр-адмирал Гамильтон предположил, что атака линкоров начнется с минуты на минуту. Вместе с его крейсерами конвой покинули все 6 эсминцев сопровождения. Их присутствие при крейсерах было признано необходимым для осуществления торпедных атак. Корабли ПВО, корветы и тральщики получили приказ идти в Архангельск. Конвой вскоре рассыпался, лишенные какой-либо охраны безоружные суда направились поодиночке в сторону Кольского залива.

5 июля в 6.30 начальник конвоя Брум предложил Гамильтону вернуть назад эсминцы. Но тот, предполагая, что вскоре произойдет бой с немецкими кораблями, отклонил это предложение.

В ночь с 4 на 5 июля эскадра Тови, удаленная от конвоя на 230 миль (426 км), патрулировала в водах к северо-западу от острова Медвежий, а утром 5 июля она вернулась в Скапа Флоу. Только после полудня адмирал Тови получил известие, что патрулировавшая в районе мыса Северный британская подлодка Р-54 обнаружила немецкие корабли.

Вместе с линкором «Tirpitz» вышли в море броненосец (карманный линкор) «Admiral Scheer», тяжелый крейсер «Admiral Hipper», 7 эсминцев и 2 миноносца. Они покинули Альтен-фиорд в 11.00 и направились на восток для атаки конвоя. Когда же перехваченные немцами британские радиограммы показали, что конвой уже рассеялся, а лишенные прикрытия суда уничтожают самолеты и подводные лодки, гросс-адмирал Редер посчитал нецелесообразным подвергать крупные корабли какой-либо опасности и

отменил операцию. В 21.30 немецкие корабли повернули назад и в 10.00 6 июля они уже вернулись в фиорд Альта*.

* С выходом германской эскадры в этот рейд связана известная сказка о том, будто бы советская подлодка К-21 (командир, капитан 3-го ранга Н.А. Лунин торпедировала линкор «Tirpitz».

Якобы дело обстояло так. К-21 с 28 июня находилась на позиции в районе норвежского острова Ингой. 5 июля в 16.33 гидроакустик подлодки зафиксировал справа по носу шум винтов какого-то судна. Командир поднял перископ. Море было спокойным, видимость хорошая. В 17.00 он заметил на расстоянии 5 миль силуэт вражеской подлодки и решил атаковать ее. Но вскоре Лунин увидел в перископ 2 эсминца на расстоянии около 7 миль. За ними вскоре показались еще 7 эсминцев, а потом, на удалении 10 миль, могучие башни линкоров.

Лунин опустил перископ и начал выводить подлодку на рубеж атаки. Когда он поднял его второй раз, то увидел, что К-21 уже прошла сквозь строй охранения и находится в позиции, выгодной для торпедного залпа из носовых торпедных аппаратов. Однако в этот момент «Admiral Scheer» и шедший за ним «Tirpitz» изменили курс на 90 градусов влево, что разрушило план Лунина. Он приказал дать полный ход вперед, чтобы выйти на новую позицию. Подняв перископ в 17.54 в третий раз, Лунин обнаружил, что ему удалось удержаться внутри неприятельской эскадры. В 18.02 лодка К-21 произвела торпедный залп четырьмя торпедами из кормовых торпедных аппаратов, с расстояния 1,7 мили (3,15 км), после чего немедленно опустил перископ.

Через 2 минуты Лунин услышал звук одного взрыва и почему-то решил, что его торпеда попала в линкор «Tirpitz». Весьма странно и то, что никакого бомбометания со стороны эсминцев охранения не последовало.

После войны историки не нашли ни в одном немецком документе ни малейшего упоминания о каком-нибудь эпизоде, который хотя бы отдаленно походил бы на события, описанные Луниным в его рапорте. Более того, записи в вахтенных журналах немецких кораблей свидетельствуют, что в районе острова Ингой германская эскадра вообще не появлялась. Кого атаковал Лунин, и что ему померещилось через окуляр перископа в условиях сильнейшей рефракции, характерной для высоких широт в солнечную погоду — все это так и осталось неизвестным. Но советское Информбюро вскоре раструбило на весь мир о «подвиге героев-североморцев». А затем и золотая звезда украсила грудь фантазера-подводника.

Избиение конвоя PQ-17 началось сразу после ухода охранявших его военных кораблей. Из 30-и оставшихся в его составе транспортных и 3-х спасательных судов погибли 20 транспортов и 1 спасатель. Из 188 тысяч тонн груза лишь 65 тысяч тонн были доставлены в советские порты. Среди прочего имущества, были потеряны 3550 автомашин, 430 танков и 210 самолетов. Это соответствовало материальному ущербу, понесенному в ходе крупномасштабного сухопутного сражения. Немцы добились такого успеха ценой ничтожных потерь: из 202 самолетов, принимавших участие в налетах, эскадрон сбил только 5.

Ошибка британского адмиралтейства, совершенная на основе поспешных выводов, опиравшихся исключительно на предположения, но не факты, повлекла за собой трагические последствия. Это особенно непростительно потому, что англичане уже хорошо знали немецкую тактику. Она предусматривала уклонение от встречи с более сильным противником и отказ от боя там, где конвой прикрывали любые силы, способные причинить сколько-нибудь серьезный ущерб немецким кораблям. Немцы охотнее всего атаковали неохранные суда, либо сопровождаемые слабым эскадром. Именно так происходила атака линкора «Admiral Scheer» на конвой HX-84, атака крейсера «Admiral Hipper» на конвои WS-5A и SLS-64. Зато действовавшие вместе линкоры «Scharnhorst» и «Gneisenau», хотя и приблизились к конвоям HX-106 и SL-67, не стали нападать, когда обнаружили охранявшие их корабли. Кроме того, немецкие линкоры неохотно приближались к дымовой завесе, поставленной эсминцами, опасаясь торпедной атаки последних.

Глава 15. Битва за Атлантику продолжается

У берегов Америки

События в Атлантическом океане в 1942 г. приняли для союзников очень неблагоприятный оборот. После вступления в войну США для немецких подводок в западных районах Атлантики открылся сезон легкой охоты. Общий тоннаж потопленного транспорта союзников достиг невиданных размеров. Изгнанные из североамериканских вод неприятельские субмарины во второй половине года

переместились в другие районы океана. Битва за Атлантику вступила в этот момент в свою решающую фазу.

Задолго до вступления США в войну, штаб германского ВМФ оценил, что наибольшие перспективы для успешной подводной войны существуют в западной части Атлантики, у берегов Америки. Дело в том, что коммерческие суда, добравшись до американских прибрежных вод, обычно пренебрегали принятыми в военное время мерами предосторожности.

Решение направить подлодки к американским берегам было принято 12 декабря 1941 г., т.е. в день объявления Германией войны США. Эта операция получила кодовое название «*Raukensschlag*» (Гром литавр). Сначала планировалось отправить туда 12 больших подлодок дальнего действия, затем эту цифру уменьшили до 6, так как по приказу Гитлера 3 лодки направили в район Гибралтара, а 3 оставшихся в Средиземное море. Такое решение было продиктовано стремлением компенсировать потери, понесенные в этих районах. С октября до конца декабря у берегов Испании были уничтожены 12 подлодок: одиннадцать немецких и одна итальянская.

Шесть первых субмарин отправились по другую сторону океана 2 января 1942 г., в зону от устья реки Святого Лаврентия до мыса Гаттерас. 12 января в 300 милях восточнее мыса Год, подлодка U-123 начала операцию «*Raukensschlag*», отправив на дно британское пассажирское судно «*Cyclops*».

В этих районах коммерческие суда шли преимущественно без эскорта, изредка с одним или двумя кораблями сопровождения, которые действовали нерешительно и малоэффективно. Авиацонное прикрытие конвоев тоже не играло заметной роли. Подлодки действовали по одиночке. До наступления темноты они обычно лежали на дне. Ночью, всплыв на поверхность, торпедировали или расстреливали из орудий безоружные суда, отлично видимые на фоне берегов, залитых светом городов и поселков.

Не удивительно, что борьба с немецкими подлодками не приносила заметных результатов, а потери судоходства непрерывно росли. До конца января были потоплены, только в районе так называемой Восточной морской границы, протянувшейся на юг от Новой Шотландии до 30 градуса северной широты, 14 судов (95670 брт). В феврале жертвами немецких подлодок в этом районе стали 17 су-

дов (102846 брт). В феврале немецкие подлодки появились также и в Карибском море, где потопили 19 судов (88679 брт), и в Мексиканском заливе.

В марте потери резко возросли. Для действий у берегов Америки немцы направила 7 меньших по размеру субмарин типа VII*. При условии отказа их экипажей от личных удобств можно было существенно увеличить запасы топлива и продовольствия, поэтому в феврале эти лодки направили к Галифаксу, а в марте к Нью-Йорку, где они уничтожили много судов.

Потери за март составили в зоне Восточной морской границы уже 28 судов (159340 брт), а в Карибском море — 19 (116233 брт). Это было особенно болезненно потому, что 57% жертв составили столь необходимые в то время танкеры. Для полной картины ситуации в западной Атлантике надо добавить, что в районе Бермудских островов в первом квартале погибли 37 судов (224487 брт).

Рай для подлодок

Подлодки действовали в Западной Атлантике безнаказанно: за первые три месяца ни одна из них не погибла. Целей было столько, что командиры субмарин не атаковали порожные суда, выбирая только те, которые шли с грузом.

Американцы не были готовы к отражению подводного наступления, им не хватало как кораблей ПЛО, так и обученных экипажей. Американский флот не сразу смог перенять британский опыт. Например, адмирал Э. Эндрюс, командовавший обороной Восточной морской границы, считал, что если конвоям приходится идти без надлежащей охраны, то лучше отказаться от нее совсем. По его мнению те небольшие силы, которыми он располагал — вооруженные катера, рыболовные траулеры и моторные яхты, предназначались для действий в составе поисково-разведывательных групп. Кроме того, американцы отправили в море ряд судов-ловушек, несмотря на то, что англи-

* Субмарины первых серий типа VII (A,B,C), имевшие надводное водоизмещение от 626 до 769 тонн, не были приспособлены для дальних походов. Все же оказалось, что они обладают большей дальностью плавания, чем утверждали расчеты.

чане давно от них отказались. Совершенно непонятно легкомыслие капитанов американских коммерческих судов, не желавших выключать навигационные огни. Не гасился также свет фонарей в прибрежных городах и поселках, не затемнялись окна домов, не выключались фонари маяков. Все это позволяло немецким подлодкам осуществлять точную навигацию и достигать высокой результативности своих атак.

Незначительные американские силы ПЛО увеличивались довольно медленными темпами. Так, в декабре 1941 г. адмирал Эндрюс располагал только девятью (!) самолетами, пригодными для дальних разведывательных полетов, военный флот вообще не имел таких машин. 1 апреля 1942 г. в его распоряжении было уже 170 самолетов, размещенных на 19 базах. Силы береговой охраны были по-прежнему скромными, они насчитывали 65 сторожевых катеров и 15 патрульных кораблей. Желанным подкреплением стали 22 британских траулера, оборудованных для борьбы с подлодками и укомплектованных хорошо обученными экипажами. Под командование американцев в это время перешли также 10 британских корветов.

Значительно опоздало введение прибрежных конвоев. Они появились только в апреле, но в неудачной форме. Лишь по мере обострения ситуации для охраны конвоев стали выделяться эсминцы и другие боевые единицы, что позволило организовать 6 эскортных отрядов, состоявших в среднем из 7 единиц каждый (2 эсминец, 2 траулера, 3 малые единицы). Первый конвой с такой охраной двинулся вдоль американского побережья в середине мая.

Тем временем немцы, желая использовать представившийся случай нанести мощный удар по судоходству союзников, но не имея достаточного количества подлодок дальнего действия, ввели в марте в строй первые подлодки снабжения, которые получили прозвище «дойных коров» (Milchkuhe). Первая такая лодка доставила топливо и продовольствие подлодкам в Западной Атлантике уже в середине апреля 1942 г., следующая, более крупная (водоизмещением 1600 т), появилось здесь двумя неделями позже. Их использование почти вдвое увеличило автономность подлодок типа VII.

Лишь 14 апреля эсминец «Roper» уничтожил возле мыса Гаттерас подлодку U-85. Он стал первым американским кораблем, потопившим немецкую субмарину. Усиление эс-

кортов конвоев у американского побережья привело к тому, что большинство их перешло в Карибское море, где с помощью подлодок снабжения количество действующих субмарин выросло до 16 единиц. Снова были потоплены несколько больших танкеров в зоне между островами Тринидад и Кюрасао. А 18 апреля подлодки обстреляли из пушек и подожгли хранилища нефти в Кюрасао.

В мае немецкие подлодки покинули зону Восточной морской границы, где их безопасности стали угрожать усиленные эскорты конвоев и поисковые группы. Несколько подлодок осталось возле устья реки Святого Лаврентия (берега Канады), другие в поисках легкой добычи устремились в Мексиканский залив. И нашли ее: в мае на дно отправилось 41 судно (219867 брт) в Мексиканском заливе и еще 38 (160721 брт) в Карибском море. В районе Восточной морской границы в этом месяце была отмечена потеря только 5 судов (23326 брт), в то время как в апреле там погибли 23 (133184 брт). Кроме того, немецкие подлодки появились у берегов Бразилии.

Тяжелым был и июнь. Самым опасным районом стала западная часть Карибского моря (потоплено 25 судов; 146489 брт), затем шли Мексиканский залив (21 судно; 91277 брт), район Восточной морской границы (13 судов; 73585 брт) и атлантическая зона Панамского канала (13 судов; 63061 брт), где впервые наблюдались столь большие потери. В районе Бермудских островов погибли 14 судов (77579 брт), в восточной части Карибского моря — 10 (64288 брт). Всего 96 судов, 516279 брт).

В июле, по сравнению с двумя предыдущими месяцами, наметился спад потерь, хотя их уровень по-прежнему оставался высоким — в Карибском море и Панамском канале были пущены на дно 33 судна (138058 брт). Зато выросло количество жертв в районе Фритауна (Западная Африка) и вокруг Азорских островов. Лишь в августе потери в североамериканских водах значительно уменьшились благодаря введению в полном объеме системы конвоев. Зато ощущалась большая активность немецких подлодок в Карибском море, которое поглотило 33 судна (164404 брт). Одновременно центр тяжести действий подлодок стал снова перемещаться на североамериканские маршруты, где были уничтожены 25 судов (130089 брт).

Охрану конвоев и противолодочную авиаразведку союзникам затрудняло отсутствие авиабаз в Южной Амери-

ке. Эта ситуация изменилась после вступления Бразилии в войну на их стороне, что произошло 22 августа 1942 г. Поводом для такого решения руководства крупнейшей страны Латинской Америки стало потопление подлодкой U-507 в районе порта Сальвадор пяти бразильских судов 16 и 17 августа. Но причина заключалась конечно не в этом, а в мощном давлении правящих кругов США и Великобритании.

Благодаря получению доступа на авиабазы в Ресифи и Натале союзники смогли наконец охватить полетами разведывательной авиации всю Южную Атлантику, а также облегчить действия надводных сил ПЛО.

Надо в данной связи упомянуть о действиях больших немецких подлодок в южной части океана. В марте 1942 г. 2 большие германские подлодки совершили первый разведывательный поход в зону южнее экватора, потопив там за короткое время 11 торговых судов. Однако внимание немцев тогда приковывала Северная Атлантика, поэтому после этой операции действия подлодок в южных районах были надолго приостановлены.

Зато в апреле там появились японские субмарины, которые вышли из Пенанга (Малайя) и действовали на обширном пространстве от Кейптауна до Адена, сея опустошение среди судов, идущих в одиночку. Пять подлодок страны Восходящего Солнца потопили за июнь и июль 24 судна (94 тыс. брт), после чего четыре из них вернулись в Пенанг, а пятая (I-30) направилась в Лорьян.

Узнав об этих успехах, немецкое командование без колебаний отправило свои подлодки к Мозамбикскому проливу. Там они потопили 24 транспортных судна (127261 брт), в том числе несколько войсковых транспортов, доставлявших подкрепление на Ближний Восток.

Временное отступление от побережья США

Операция «Paukenschlag», хотя и была мощным ударом, о чем свидетельствуют приведенные выше цифры, однако не настолько, чтобы парализовать судоходство союзников. А так могло произойти, если бы немцы провели эту операцию массировано, с использованием крупных сил, не рассеивая их на множество участков. Но такому развитию событий помешали разногласия в немецком командовании.



Итальянские линкоры идут к мысу Матапан



Экипаж итальянской управляемой торпеды



Воздушная атака на арктический конвой (1942 г.)



Американский танкер «Pennsylvania», торпедированный
подводной лодкой U-572 (июль 1942 г.)



Эсминец «Saumarez» у берегов Исландии



Британские эсминцы в дозоре



Линкор «Prince of Wales» у берегов США



Погрузка торпеды на германскую подводную лодку



Американский охотник Р.551 атакует подводную лодку противника



«Squid», трехствольный бомбомет — грозное оружие против подводных лодок



Канадский корвет «Cobalt» возле берегов Исландии



Корвет союзников атакует подлодку в Атлантике



Одна из германских верфей, строившая подводные лодки



Гросс-адмирал Дёниц — шеф немецких подводников



Поврежденная германская подводная лодка
всплывает на поверхность (1943 г.)



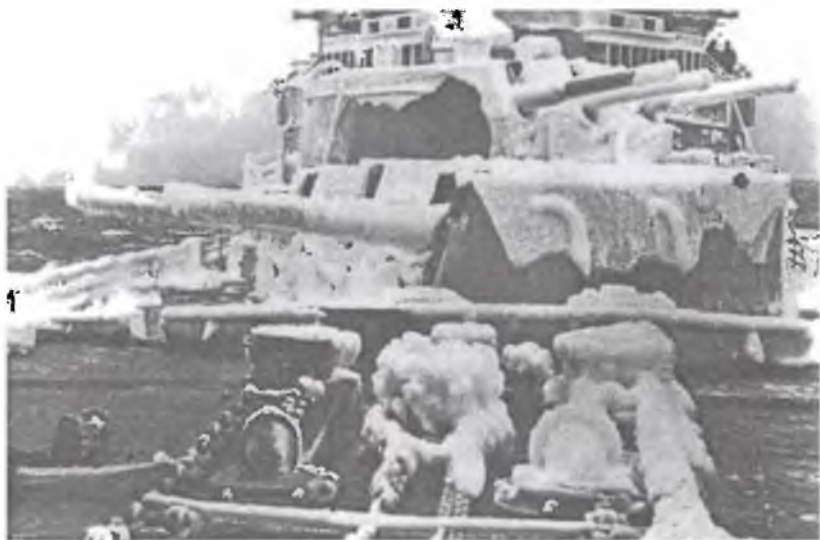
Корвет «Intensity», один из множества кораблей ПЛО союзников



Гибель подводной лодки U-118 в результате атаки самолетов с авианосца «Вогие» (апрель 1943 г.)



**Усиленное зенитное вооружение германской субмарины:
одно 37-мм орудие и две спаренные установки 20-мм автоматов**



Обледеневшие башни крейсера «Belfast» (Арктика, 1943 г.)



Советский малый охотник атакует глубинными бомбами германскую подлодку в Баренцевом море (1943 г.)



Линкор «Warspite» обстреливает Катанию,
порт на о. Сицилия (1943 г.)



Британская 8-я армия высаживается на Сицилии (10 июля 1943 г.)



Линкор «Tirpitz» в норвежском фиорде



Британская сверхмалая подводная лодка типа X
(такие атаковали «Tirpitz»)



Авианосец ВМФ США «Cowpens» в Атлантике (1943 г.)



Крейсер ВМФ США «Raleigh» в Атлантике (1943 г.)



Гибель германской подводной лодки типа VII C
под ударом авиации союзников



Пять британских подводных лодок возле своей плавбазы



Операция «Повелитель».
Транспорты идут к берегам Нормандии



Десантные суда типа LST у южного побережья Франции



Американские десантные суда типа LCT
в районе участка «Омаха» (Нормандия)



Британские солдаты переходят на десантный плашкоут,
чтобы высадиться на берег Нормандии

После первых успехов Дениц стремился отправить на запад как можно большее количество подлодок. Однако Гитлер, считавший в это время, что самое главное — побыстрее добить СССР, на совещании 22 января 1942 г. потребовал перебросить все имевшиеся подводные лодки на маршруты арктических конвоев союзников. Впрочем, это решение он изменил уже на следующий день, разрешив продолжать операцию у побережья США.

Двумя днями позже Дениц получил новую, совершенно неожиданную инструкцию о направлении восьми подлодок в район между Исландией, Фарерскими островами и Шотландией. Эти силы должны были защищать Норвегию от ожидаемого вторжения союзников с британских баз. В конце концов Гитлер остановился на патрулировании у побережья Норвегии 20 субмарин. Хотя Дениц выступал против, план Гитлера был реализован, причем в тот момент, когда подлодки могли достигнуть на западе наибольших успехов.

Урон, причиненный судоходству союзников немецкими, итальянскими и японскими подлодками в первом полугодии 1942 г., отражен в следующей таблице.

Месяц	Количество судов	БРТ
Январь	62	327357
Февраль	85	476452
Март	95	537980
Апрель	74	431664
Май	125	607247
Июнь	144	700235
Июль	96	476065
Всего	681	3.557.000

Таким образом, средние ежемесячные потери от подлодок составили в этот период 508143 брт.

Командование германского ВМФ могло гордиться своими успехами. В это время преимущественно обладали немцы, тем более, что количество подлодок постоянно возрастало.

Германский флот вступил в 1942 год с 249 подлодками, из которых в боевых действиях участвовала 91. Уже в марте их количество выросло (несмотря на потери) до 111, а

в начале июля — до 140. Вопреки росту сил британских эс-кортров и усилению их боеготовности, ежемесячное количество потопленных немецких подлодок было меньше, чем число ежемесячно производимых на немецких верфях. За первое полугодие 1942 г. были затоплены 32 субмарины, т.е. приблизительно столько, сколько составляла полуторамесячная продукция немецкой судостроительной промышленности.

Трудное положение союзников в определенной мере еще больше ухудшило вступление в войну США, так как возросло количество транспортных судов, нуждавшихся в эскортировании, и появились новые протяженные коммуникации. А количество кораблей охраны, которые в этой фазе войны США могли ввести в строй, было слишком мало по сравнению с потребностями.

В марте 1942 г. в распоряжении союзников находились 505 полноценных кораблей сопровождения, из них 122 американских. Между тем, потребность в кораблях такого рода была определена цифрой 1315 вымпелов, до этого уровня не хватало 810 единиц. На разных стадиях строительства (по британским заказам) находились тогда свыше 300 единиц, однако даже после сдачи их всех флоту (что могло произойти только к середине 1943 г.), нехватка судов сопровождения составляла бы около 500 единиц. Сразу после вступления в войну США командование американского ВМФ заказало для себя еще 250 эскортных кораблей, однако они вошли в строй только в 1943—44 гг.

И все же, несмотря на недостаток сил, эскорты начали понемногу справляться с подавляющим превосходством германских подлодок. В большой степени этому способствовало оснащение всех эскортных кораблей и патрульных самолетов новым радаром усовершенствованного типа, специально приспособленным для обнаружения субмарин, а также дальнейший рост общей численности союзной авиации, и еще улучшение взаимодействия между авиацией и эскортными кораблями.

Конвои этого периода значительно отличались от конвоев 1940 г. Они были слабее, их эскорт составляли обычно 7 кораблей, в том числе 2 эсминца. Обеспечение эскртом всех конвоев было делом нелегким: в Атлантике одновременно находились около 10—12 конвоев в разных фазах пути, и следующих по различным направлениям. За ростом числа конвоев не успевала и авиация. Невзирая на

увеличение количества самолетов-разведчиков до 581, а в авиации ближнего действия до 137, в воздушном пространстве над Центральной Атлантикой по-прежнему существовала «дыра» (так называемая «авиационная бездна»), которую удалось ликвидировать лишь в следующем году.

В июле 1942 г. британская авиация предприняла решительную акцию против немецких подводных лодок в Бискайском заливе. Ночные атаки самолетов, снабженных мощными прожекторами, застали германские субмарины врасплох. Их тактика была такова: летчик, заметив на экране радара засветку от подлодки, направлял самолет на цель, включал в непосредственной близости от цели мощный прожектор и сбрасывал на врага бомбы. Если подлодка успевала уйти под воду, место ее погружения обозначалось световым бакеном и туда сбрасывались глубинные бомбы. В ходе таких «прожекторных» атак противник потерял в июле и августе 3 лодки.

Анализ июльских событий стал для командования германского флота первым тревожным сигналом о том, что не все складывается благополучно. Потери союзников в этом месяце значительно сократились: от 144 судов (700235 брт) в июне до 96 судов (476065 брт) в июле.

Новое немецкое наступление

В августе немецкое командование снова переместило центр активной деятельности подлодок на североатлантические маршруты. Часть подлодок действовала возле берегов Венесуэлы и Бразилии, а также в районе Фритауна, позже они распространили свою деятельность на южный район Атлантики.

Первым атлантическим конвоем, который ощутил тяжесть нового немецкого наступления, стал SC-94. Этот конвой шел из США к Британским островам, он включал 33 транспорта и 7 эскортных кораблей. 6 августа 1942 г., в 450 милях к западу от мыса Фаревелл, конвой SC-94 атаковали германские подлодки. Корабли эскорта своими действиями вынудили субмарины пускать торпеды с большого расстояния, благодаря чему только одна попала в цель. Канадский эсминец «Assiniboine» вскоре после этого протаранил подлодку U-210, отомстив за потерю транспорта. Кроме того, глубинные бомбы повредили еще 2 подлодки. Эскорт, хотя и ослабленный уходом на базу поврежденно-

го тараном эсминца «Assiniboine», успешно отразил все следующие атаки противника. Но 8 августа немецкие субмарины, число которых за это время увеличилось, потопили еще 5 транспортов. На следующий день подлодку U-379 потопил корвет «Dianthus», который (так же, как и эсmineц) протаранил ее.

На рассвете 10 августа прибыли новые подлодки и отравили на дно еще 4 судна. Только после полудня в тот день прилетели первые самолеты типа «Liberator» с удаленных более чем на 800 миль аэродромов, а также 2 эсминца. Усиление сил эскорта и появление авиационного прикрытия заставили подлодки отказаться от дальнейших атак, но и без того они добились несомненного успеха. Из 33 транспортов погибли 11.

Следующее большое сражение произошло в начале сентября между эскортом направлявшегося в США конвоя ON-127 и большой группой германских субмарин. Последние без потерь со своей стороны потопили 7 коммерческих судов и канадский эсmineц «Ottawa».

Сражение за конвой PQ-18

Конвой PQ-18, состоявший из 46 грузовых судов (командир, кэптен И. Боддэм-Уэтэм) шел в Мурманск с такой сильной охраной, какой не имел еще ни один конвой на этом маршруте. В состав сил эскорта, разделенных на несколько групп, входили крейсер «Scylla» (флагман контр-адмирала Р. Бернетта, командовавшего всеми силами эскорта), 20 эсминцев, эскортный авианосец «Avenger», 2 корабля ПВО, 2 подлодки, 4 корвета, 3 океанских тральщика и 4 вспомогательных судна. Прикрытие осуществляли крейсеры «Norfolk» (флагман вице-адмирала С. Бонхэм-Картера), «Suffolk» и «London», а также эскадра в составе линкоров «Anson» и «Duke of York», крейсера «Jamaica» и 5 эсминцев (вице-адмирал Б. Фрейзер).

Кроме того, в море находились еще 2 крейсера и 5 эсминцев, охранявшие маршрут на Шпицберген. У побережья Северной Норвегии патрулировали 3 подлодки, в районе Лофотенских островов еще 4.

Конвой PQ-18 вышел в море 2 сентября. Через 6 дней немецкие самолеты обнаружили его севернее Исландии. Немцы отреагировали немедленно, послав наперерез 12

подлодок. В атаках на конвой участвовала и авиация: 92 самолета-торпедоносца и 133 бомбардировщика.

Находившиеся возле Шпицбергена британские танкеры заправили топливом эсминцы, поэтому в тот момент, когда конвой прибыл в район в 150 милях к северо-западу от острова Медвежий, все силы эскорта были готовы к сражению. Вскоре состоялось первое столкновение между британским эсминцем «Faulknog» и подлодкой U-88, замеченной далеко впереди конвоя самолетом с авианосца «Avenger». Субмарина была уничтожена. Но на следующий день немецким подлодкам удалось пройти под эскортом и торпедировать два транспорта в правой колонне.

После полудня начались первые налеты. Вслед за нерешительной атакой, не причинившей конвою вреда, появились 40 самолетов-торпедоносцев, которые пробились через плотный огонь зенитной артиллерии и сбросили торпеды. Через несколько минут от них погибли сразу 8 транспортов. Немцы потеряли в атаке 5 самолетов.

Вечером в защите конвоя приняли участие истребители авианосца «Avenger», ранее занятые преследованием самолетов-разведчиков. Благодаря им вечерние налеты были отражены без потерь.

На рассвете 14 сентября германские подлодки атаковали снова. Они потопили большой танкер. В ответ эсминцы глубинными бомбами уничтожили U-589. В этот день немцы сконцентрировали удары авиации на кораблях эскорта. Однако истребители и зенитный огонь остановили самолеты противника, которые, не долетев до цели, сбросили бомбы и торпеды далеко от конвоя. Немцы потеряли в этом бою 13 машин.

Вскоре к атаке приступили самолеты-торпедоносцы, их действия были хорошо скоординированы с атаками бомбардировщиков с большой высоты. Плотный огонь зенитной артиллерии и действия истребителей уничтожили 12 немецких машин. Но в несчастливой правой колонне конвоя от попадания торпеды затонуло вместе с командой транспортное судно с боеприпасами.

15 сентября конвой атаковали 50 самолетов, но их налет не принес конвою никакого вреда. Вечером того же дня эскорт отразил дальнейшие атаки подлодок, не сумевших прорваться сквозь его плотный строй. На рассвете 16 сентября эсmineц «Impulsive» отправил на дно субмарину U-457.

Тем временем конвой уже приближался к цели. 16 сентября эскорт под командованием контр-адмирала Бернетта пошел навстречу QP-14, который уже покинул Мурманск. При PQ-15 осталась только непосредственная охрана, дополненная советскими эсминцами «Куйбышев», «Урицкий», «Карл Либкнехт», «Гремящий» и «Сокрушительный».

На следующий день возле мыса Канин Нос (у входа в Белое море) немецкие самолеты снова напали на конвой. Зенитная артиллерия кораблей и катапультируемые с торговых судов истребители сумели отразить все атаки, потеряв одно транспортное судно.

С последним налетом «юнкерсов» на стоявшие на рейде суда справились британские истребители, потерь не наблюдалось. Это была последняя атака на арктический конвой, главную роль в которой играла немецкая авиация. События на Восточном фронте и в Африке вскоре вынудили руководство Люфтваффе перебросить соединение бомбардировщиков и торпедоносцев на юг.

Всего конвой PQ-18 потерял 13 транспортных судов, из которых 10 стали жертвами авиации. Немцы заплатили за этот успех потерей 40 машин, кроме того, погибли 3 подлодки. Как видим, потери атакующей стороны были довольно существенными.

Возвращавшийся в Лох Ив конвой QP-14 потерял 4 судна, причем 3 из них потопила подлодка U-435. Еще одной жертвой торпедной атаки стал британский эсминец «Somali». Тяжело поврежденный корабль пытались отбуксировать в порт, однако во время усиливающегося арктического шторма корпус эминца переломился пополам.

Потери союзников растут

С момента начала нового немецкого наступления цифры тоннажа, уничтоженного подлодками в Северной Атлантике, резко пошли вверх. В августе они составили уже 25 судов (130089 брт).

Тяжелый удар получило союзное судоходство в Карибском море. Несмотря на то, что американская авиаразведка значительно усилила безопасность конвоев, географическое положение разбросанных по этому морю островов вынуждало транспорты использовать постоянные судоходные маршруты, что облегчало атаки немецким подлод-

кам. Излюбленными местами их нападений стал, например, пролив Уиндвард между Кубой и Гаити, а также воды западнее Тринидада, где пересекались пути, соединяющие Южную и Центральную Америку. В августе в западном районе Карибского моря потери составили 33 судна (167404 брт), в восточном — 13 (75401 брт).

В районах возле Фритауна и вокруг Азорских островов были потоплены 13 транспортов (86338 брт), в бразильских водах 7 (18132 брт), а общая сумма потерь от действий подлодок в этом месяце составила 108 судов (544410 брт).

В сентябре наиболее опасной для судоходства была Северная Атлантика. Там погибли 28 судов (151411 брт). В Карибском море пошли на дно 25 судов (115234 брт). Достаточно большие потери, по сравнению с предыдущими месяцами, имели место у берегов Канады — 10 судов (38615 брт). В общей сложности, ущерб от атак подлодок в сентябре составил 98 судов (485413 брт).

Тактика Дёница основывалась в этот период войны на возможно более раннем обнаружении местоположения конвоя и концентрации германских субмарин на его пути, прежде чем он войдет в «авиационную дыру» в центре Атлантики. Когда конвой входил в этот «район», начиналась массированная атака. Подлодки отступали тогда, когда конвой входил в радиус действия авиации, взлетавшей с противоположных берегов океана.

В сентябре произошел следующий инцидент. Вечером 12 сентября 1942 г. в 600 милях от Азорских островов, шедший в одиночку войсковой транспорт «Laconia» (19695 брт) потопила подлодка U-156 (корветен-капитан В. Хартенштайн). На борту, кроме 3 тысяч солдат, находились 1800 итальянских военнопленных, которых следовало доставить в Канаду. После атаки Хартенштайн отправил сообщение о случившемся открытым текстом по-английски и по-немецки, обещаясь не атаковать суда, которые прибывают для спасения. К месту катастрофы подошли несколько германских подлодок, которые взяли часть людей на борт, а остальных стали буксировать в спасательных шлюпках к американскому берегу. Но американский самолет, прибывший к месту происшествия, сбросил бомбы, повредив U-156 и потопив одну из шлюпок с людьми.

После этого случая Дёниц издал приказ, известный как «лаконский приказ», запрещавший германским подлодкам заниматься спасением людей с торпедированных судов.

На Нюрнбергском процессе данный приказ был признан как нарушение Дёницем международных обязательств о принципах ведения подводной войны.

Кроме пассажирских судов, британское адмиралтейство использовало для перевозки войск самые большие лайнеры мира, такие как британские «Queen Elizabeth» (83675 брт) и «Queen Mary» (81235 брт), а также голландский «Nieuw Amsterdam» (36287 брт). Эти великаны представляли собой большую проблему, так как присущая им большая скорость (до 28 узлов) на протяжении всего пути делала невозможным сопровождение их эсминцами (из-за слишком малой дальности плавания последних на больших ходах). Поэтому эти гиганты путешествовали самостоятельно. Некоторые из них перевозили за один раз до 15 тысяч человек (!), при этом риск уничтожения такого судна одним торпедным залпом был очень велик. Поэтому адмиралтейство прокладывало для них самые безопасные маршруты, на основе имевшейся в данный момент информации о дислокации вражеских подлодок. Несмотря на отсутствие эскорта, ни одно из судов-великанов не погибло.

С 12 до 16 октября германские подлодки атаковали тихоходный конвой SC-104, шедший из Канады в Великобританию. Эта атака закончилась, можно сказать, с ничейным счетом. Сражение между субмаринами и эскортом, состоявшим из четырех корветов и трех эсминцев, разыгралось при сильном шторме и высоких волнах. Конвой потерял 8 транспортов, однако и эскорт отправил на дно 3 подводные лодки.

В конце октября конвой HX-212 потерял 6 судов, в начале ноября конвой SC-107 сразу 15 (88 тысяч брт), которые потопила группа в составе 13 подлодок. Следующим конвоем, понесшим большие потери, оказался SL-125, шедший из Сьерра-Леоне в Великобританию. Однако ценой потери 12 судов он отвлек внимание немцев от еще большей армады транспортов, направлявшейся к берегам Западной Африки.

В октябре германские подлодки появились в районе мыса Доброй Надежды. Уничтожение подлодки U-179 (тип IX-D2) водоизмещением 1600 тонн и дальностью плавания 15 тысяч миль британским крейсером «Active» 8 октября в районе Кейптауна не помешало германским субмаринам достичь значительных успехов. В октябре они потопили 25 судов (181240 брт). Весьма чувствительной для со-

юзников стала потеря трех британских больших пассажирских судов, использовавшихся для перевозки войск: «Oronsay» (20043 брт), «Orcades» (23456 брт) и «Duchess of Atholl» (20119 брт), потопленных с интервалом в несколько дней. Тем не менее, потери в личном составе были невелики. В ноябре немецкие подводные лодки потопили 23 судна (127363 брт).

Столь большие потери, несомненно, должны были подвигнуть адмиралтейство на ответные действия. Вскоре оно направило к мысу Доброй Надежды 30 тральщиков, 6 эсминцев и 4 корвета. Была также усилена патрульная авиация. Принятые меры принесли плоды в конце 1942 г. К декабрю количество эскортных кораблей было столь велико, что началось регулярное движение конвоев между Дурбаном и Кейптауном. Благодаря им часть подлодок ушла назад, а потери в декабре сократились до 5 судов (23251 брт).

Последние немецкие рейдеры

В первом полугодии 1942 г. в океаны удалось пробиться трем последним в истории этой войны корсарам: это были «Thor», «Michel» и «Stier».

Среди них ветераном первого периода войны являлся крейсер «Thor». Он вышел из Жиронды 14 января 1942 г. Безрезультатно покругив пару недель в антарктических водах, он направился в Южную Атлантику, где в течение марта — апреля потопил 5 коммерческих судов. Затем, чтобы уйти от преследования, обогнул мыс Доброй Надежды и вышел в Индийский океан. С мая по июль «Thor» уничтожил или захватил еще 5 судов.

Но после потопления 20 июля теплохода «Indus» удача отвернулась от корсара. Август и сентябрь он безуспешно охотился в Индийском океане, а затем, пополнив запасы топлива на острове Борнео, направился в Японию.

9 октября крейсер «Thor» пришвартовался в Иокогаме к борту немецкого судна снабжения «Uckermark». 30 ноября в 14 часов на «Uckermark», когда там чистили хранилища жидкого топлива, прогремел мощный взрыв. Разгорелся пожар, который перекинулся на стоявший рядом крейсер и уничтожил его полностью. Взорвалось также судно снабжения «Leuthen».

Этот второй и последний поход крейсера «Thor» длился 321 день. В результате он потопил 7 судов (35120 брт) и

захватил еще 3 (20917 брт), которые с призовыми командами были отправлены в Японию (это упомянутое судно «Leuthen» и еще пароход «Nankin», захваченный 10 мая 1942 г.).

* * *

Рейдер «Stier» прорвался сквозь огонь береговых батарей Дувра, миновав пролив Ла-Манш в мае 1942 г. Атака британских торпедных катеров на его прикрытие была отражена ценой потери двух немецких миноносцев. Сам «Stier» беспрепятственно достиг 19 мая Жиронды, откуда после пополнения запасов вышел в Центральную Атлантику.

4 июня первой жертвой «Stier» стало британское судно «Gemstone», другой (двумя днями позднее) — большой панамский танкер. После этих легких побед счастье изменило пирату. Пройдя за два месяца несколько тысяч миль, «Stier» не добился новых успехов. Только 9 августа восточнее острова Тринидад артиллерийский огонь рейдера уничтожил британский транспорт «Dalhousie», который успел передать радиogramму о помощи, что вынудило «Stier» перенести свои действия дальше на юг.

«Stier» отправился в Южную Атлантику. 4 сентября он заметил французский пассажирский лайнер «Pasteur», шедший из Кейптауна в Рио-де-Жанейро. Но большая скорость спасла последний от преследования.

27 сентября в 8.22 с борта «Stier» и сопровождавшего его уже два дня судна обеспечения «Tannenfels» заметили неподалеку, справа по борту, транспорт типа «Liberty». «Tannenfels» тут же отошел, оставляя свободным поле боя, а «Stier» поднял флажный сигнал, приказывая остановиться. Американское судно «Stephen Hopkins» (7181 брт) не выполнило этот приказ и сменило курс, пытаясь уйти в условиях плохой видимости. На огонь нескольких орудий «Stier» американец ответил из единственной 100-мм пушки. «Stier» получил 15 попаданий, причем один снаряд вывел из строя руль, а другой взорвался в машинном отделении, где разгорелся пожар.

Поврежденный «Stier» обратился за помощью к находившемуся в 100 милях от места боя вспомогательному крейсеру «Michel». Но командир последнего, Х. фон Руктешелль подозревал, что сигналы подает противник, чтобы заманить его в ловушку, поэтому он двинулся в противоположном направлении.

«Tannenfels» попытался буксировать пылавшего корсара, но эти попытки оказались тщетными. На крейсере взорвались боеприпасы, корпус раскололся пополам и он пошел ко дну. За 140 дней своего рейда он уничтожил всего лишь 4 судна противника (29409 брт). «Tannenfels» взял на борт экипаж крейсера «Stier» и 2 ноября пришел во французский порт.

В этом необычном поединке вооруженное всего лишь одним орудием судно смогло успешно расправиться с более сильным противником благодаря исключительной выскокой боевой подготовке своих комендоров. Это избавило от грозного корсара другие коммерческие суда. «Stephen Hopkins» тоже погиб в этом поединке. «Tannenfels» не стал спасать команду затонувшего американского судна. Лишь одна спасательная лодка с 15 членами его экипажа после 31 дня плавания достигла берегов Бразилии. Остальные 42 моряка погибли.

* * *

«Michel» вышел из Киля 9 марта 1942 г. Во время прорыва через пролив Ла-Манш под охраной 5-и миноносцев и 9-и тральщиков, его атаковали британские торпедные катера. Атаковавших встретил сильный огонь кораблей эскорта, кроме них, в бой вступили немецкие береговые батареи, место сражения было ярко освещено и катера отступили. Затем на немецкий отряд напали 5 эсминцев. Но ни артиллерийский огонь, ни торпеды катеров и эсминцев не принесли англичанам успеха. Ночью 13 марта «Michel» оставил за кормой Ла-Манш. Его командиром был опытный моряк, капитан цур зее Х. фон Руктешелль, который во время Первой мировой войны командовал подводной лодкой, а в 1940 г. вспомогательным крейсером «Widder».

Личный боевой опыт позволил ему соответствующим образом вооружить крейсер «Michel». Помимо пушек и торпедных аппаратов, он имел на борту алюминиевый торпедный катер LS-4, который нес две 533-мм торпеды и развивал скорость 43 узла (79,6 км/час). На малом ходу катер мог идти совершенно бесшумно. Руктешелль хорошо понимал, что самой большой опасностью для корсара является его разоблачение радиোগраммой судна, на которое совершено нападение. Поэтому он решил любой ценой не допускать использования радиостанции на атако-

ванных им судах. Жестокие методы, которые он применял с этой целью, после войны сделали Руктешелля одним из обвиняемых на Нюрнбергском процессе.

Первой жертвой корсара стал большой британский танкер «Patella», перевозивший 10 тысяч тонн жидкого топлива с Тринидада в Кейптаун. 19 апреля он погиб в результате внезапной торпедной атаки. Через 4 дня впервые выпустил свои торпеды катер крейсера «Michel», уничтожив двумя торпедами американский танкер «Connecticut», который вез из Кейптауна нефть. Это нападение произошло в полной тишине и столь внезапно, что команда танкера приняла его за атаку подлодки.

Несколькими днями позже, 20 мая, «Michel» потопил артиллерийским огнем норвежское судно «Kattegat». В первой половине июня он уничтожил еще 2 транспортных судна, а затем, пополнив запасы и передав очередную партию пленных на свое судно обеспечения, направился к берегам Африки. Не найдя в этих водах новых жертв, он вернулся в район острова Вознесения и в июле, в течение трех дней, потопил здесь 3 судна.

В августе, после очередного пополнения запасов, «Michel» отправился на восток. 14 августа, южнее острова Святой Елены, он потопил британское судно «Arabistan» (5874 брт), взяв с него к себе на борт только одного человека. Следующими его жертвами в ночь с 10 на 11 сентября стали 2 транспорта: американский «American Leader» и британский «Empire Dawn».

27 сентября, получив сигналы от «Stier», которые Руктешеллю показались подозрительными, «Michel» отправился на юг и перешел в Индийский океан. Ночью 29 ноября южнее Мадагаскара, торпедный катер «Michel» потопил свою первую жертву в Индийском океане — американское судно «Sawokla», а неделей позже — греческий транспорт «Eugenie Livanos». В середине декабря корсар снова вернулся на свое излюбленное место в Южной Атлантике, где 27 декабря отправил на дно британское судно «Empire March» (7040 брт). Это был последний успех крейсера «Michel» в первом походе, во время которого он записал на свой счет 14 судов (94363 брт).

* * *

Вспомогательный крейсер «Komet» отправился в свой второй поход из Гамбурга, в ночь с 7 на 8 октября. В райо-

не Дюнкерка сопровождавшие его тральщики R-77, R-78, R-82 и R-86 подорвались на минах. Крейсер прервал на четыре дня свой рейд, зайдя в Дюнкерк. 12 октября он покинул порт и дошел до Булони. Но 14 октября британские эсминцы и торпедные катера застали рейдер врасплох рядом с мысом Хаг. «Komet» и охранявшие его малые корабли попали под меткий огонь англичан и загорелись. Торпеда, выпущенная катером МТВ-236, добила немецкое судно, которое тут же затонуло. Из его команды в 270 человек не спасся никто.

Конечно, на фоне успехов германских подлодок результаты действий немецких рейдеров выглядели достаточно скромно. Но не надо забывать, что в географическом плане (размещение баз) ситуация изменилась в пользу союзников с весны 1942 г., с того момента, когда правительство Уругвая дало согласие на использование своих портов. Полную же возможность для охраны вод Южной Атлантики от рейдеров дало вступление в войну Бразилии. В сложившейся ситуации дальнейшие операции корсаров в Атлантике граничили с самоубийством. Рано или поздно любой из них попал бы в сеть, раскинутую военными кораблями и авиацией. Именно поэтому немецкие вспомогательные крейсеры теперь охотнее искали цели в Индийском океане.

Кроме них, там появились японские вспомогательные крейсеры «Hokoku-Maru» и «Aikoku-Maru», служившие базой для действовавших в Индийском океане подводных лодок, а заодно нападавшие на коммерческие суда. Осенью 1942 г. в южной части Индийского океана произошло нестандартное столкновение.

Вооруженный всего-навсего одним 75-мм орудием индийский тральщик «Bengal», сопровождавший из Фримантла к острову Диего Гарсия голландский танкер «Ondine», 11 ноября заметил на горизонте два подозрительных силуэта. Приказав сопровождаемому судну отойти, тральщик направился к ним. Вскоре оба японских корсара (это были именно они) открыли огонь из своих шести 152-мм орудий, на что тральщик отвечал из единственного орудия и быстро попал в цель. Два сильных взрыва подряд и начавшийся после них пожар лишили хода одно из вражеских судов. Тральщик «Bengal», в который попали два 152-мм снаряда, укрылся за дымовой завесой.

В это время второй корсар догнал отстреливавшийся из одного 100-мм орудия танкер «Ondine» и открыл по нему огонь. Получив несколько снарядов и торпеду, танкер накренился и стал тонуть. Японец обстрелял команду танкера, спасавшуюся на лодках, и поспешил к своему тонущему товарищу. Тем временем экипаж танкера вернулся на борт своего судна и, погасив пожар, довел его до Фримантла. Вернулся в порт и поврежденный тральщик «Bengal». Результатом этой неравной схватки стало потопление японского рейдера «Hokoku-Maru» (10438 брт).

Кризис в снабжении Великобритании

В целом, ситуация в Атлантике во второй половине 1942 г. стала критической. Особенно сложной являлась проблема снабжения промышленности Великобритании жидким топливом. В декабре все его промышленные запасы составляли 300 тысяч тонн, тогда как месячное потребление достигало 130 тысяч тонн. Правда, еще 1 млн тонн имело в своем распоряжение британское адмиралтейство, однако это был неприкосновенный запас, предназначенный для действий флота в случае немецкого десанта на Британские острова.

Потери, понесенные судоходством союзников от действий неприятеля, были огромными. Особенно тяжелыми оказались октябрь и ноябрь. Одни только германские подлодки, действовавшие в Атлантике и северных водах, потопили в эти месяцы соответственно 88 (585510 брт) и 106 судов (636907 брт), а общие потери от атак субмарин (включая итальянские и японские) составили в октябре 94 судна (619417 брт), в ноябре 119 (729160 брт). Положение в декабре, благодаря штормам, стало немного лучше: погибли «только» 60 судов (330816 брт).

В это время штаб Кригсмарине был уверен, что общий ущерб, причиненный действиями подлодок с начала года, превысил 7 млн брт и что уже удалось перейти критическую границу, способную вызвать поражение союзников. В действительности, как выяснилось после войны, подлодки стран «оси» потопили в 1942 г. на всех морях и океанах 1160 судов (6.226.215 брт). Однако другие средства (рейдеры, мины и авиация) потопили на всех ТВД еще 504 судна (1.524.482 брт), что увеличивало суммарный результат до

1664 единиц (7.790.607 брт), отправленных на дно в 1942 году.

Хотя верфи союзников спустили на воду за год около 7 млн брт, дефицит тоннажа возрос на миллион тонн (включая старые суда, вышедшие из строя по техническим причинам). В этот критический период импорт Великобритании, по сравнению с 1939 г., сократился на 33%. С учетом значительно возросших потребностей промышленности и дополнительных транспортных расходов, положение действительно было крайне тяжелым, и предположения немецкого штаба о последствиях подводной войны были вполне логичными.

Но более всего беспокоило союзников то, что столь впечатляющих результатов немцы достигли меньшим числом подлодок, чем они сами планировали. В 1942 г. ежемесячно сходили со стапелей на воду 17, а не 20 подводных лодок, как это планировалось ранее. Тем не менее, мощь германских подводных сил непрерывно росла. Дёниц начал боевые действия в 1942 году с 249 подлодками, а закончил год с 393, из которых в кампании участвовали 212 единиц. Союзники уничтожили в 1942 г. 87 немецких и 22 итальянские подлодки. Но этого было слишком мало для того, чтобы остановить германское подводное наступление.

Глава 16. Кровавый урок под Дьеппом

Военно-политическое руководство США предлагало англичанам открыть второй фронт в Европе еще летом 1943 г. Однако британские руководители считали, что это станет возможным не раньше весны 1944 г. Прежде чем начать столь грандиозную операцию, они проводили методичные приготовления и дорогостоящие эксперименты, столь характерные для британской стратегии. Среди последних надо отметить рейды командос на Лофотенские острова и на Ваагзё, десант под Булонью 22 апреля и под Этаплем 4 июня 1942 г.

Одним из этапов подготовки должен был стать десант в Дьеппе. Приобретенный в ходе его опыт заранее предназначался для заполнения пробелов, имевшихся по ряду важных вопросов. Британский штаб мотивировал необходимость этой операции необработанностью таких прак-

тических проблем, как высадка войск с их снаряжением и приданной техникой на необорудованное побережье, доставка людей и техники с транспортных судов, стоящих на открытом рейде к берегу, штурм укрепленного берега со стороны моря, преодоление прибоя, выгрузка тяжелого снаряжения на песчаный либо скалистый берег под артиллерийским обстрелом, взаимодействие сухопутных войск с авиацией и военными кораблями.

После долгих размышлений штабисты выбрали местом для высадки «экспериментального» десанта французский порт Дьепп. В его пользу говорило небольшое расстояние от английских аэродромов, позволявшее обеспечить постоянную авиационную поддержку, а также концентрация вокруг города всех интересных в тактическом отношении немецких объектов: аэродрома, артиллерийской батареи, военных складов, нескольких важных промышленных предприятий.

Фактором, выступавшим против Дьеппа как места высадки, являлся сложный рельеф местности, ограничивающий доступ к городу со стороны моря несколькими речными руслами, прорезанными среди высоких меловых скал.

Немцы, используя этот рельеф, установили две мощные береговые артиллерийские батареи, господствовавшие над заливом: одну в Берневале, в 7 км восточнее Дьеппа, вторую в Варенгвиле, в 8 км западнее Дьеппа. Кроме того, сам город защищали со стороны моря батареи полевой (75-мм) и зенитной (88-мм) артиллерии, а также огневые точки.

Британский план предусматривал высадку десанта в нескольких местах, при этом самое наибольшее подразделение должно было высадиться на пляже Дьеппа. Чтобы военные корабли смогли поддержать огнем штурмовые отряды, а также остаться в заливе до конца операции, планировалась высадка перед восходом солнца двух отрядов командос возле батарей в Варенгвиле и в Берневале. Через полчаса после этого, т.е. после уничтожения батарей, угрожавших кораблям, должна была произойти высадка на пляже под Дьеппом, а также восточнее города (в Пюи) и западнее (в Пурвиле).

Отрядам командос после уничтожения батарей предписывалось уйти на пляж Дьеппа, а отрядам, высаживавшимся в Пюи и в Пурвиле, после захвата близлежащих высот — наступать на город с флангов. Тем временем основ-

ные силы, при поддержке танков, должны были атаковать город с мощного плацдарма на пляже. После захвата город предполагалось удерживать несколько дней, дезорганизуя немецкую оборону и коммуникации. Отход из Дьеппа должен был произойти после уничтожения максимального количества военных объектов.

Очевидно, что этот план был недостаточно хорошо продуман в смысле выбора цели и соразмерности сил. Если десант должен был всего лишь прибавить опыта, то он являлся слишком масштабным предпринятием по отношению к поставленной задаче. Если же он должен был «дезорганизовать немецкую оборону и коммуникации», то задействованных сил явно не хватало.

Для данной операции были выделены следующие силы и средства. Войска: 2 полка канадской пехоты (4961 боец), 1 полк канадских коммандос (1057 бойцов), всего 6018 десантников. Десантные средства: 9 пехотно-десантных кораблей (LCI); 10 танко-десантных кораблей (LCT); 179 малых десантных барж и катеров. Охрана и прикрытие: 8 эсминцев, 60 эскадрилий истребителей, 7 эскадрилий бомбардировщиков или штурмовиков.

То, что в операции не участвовали тяжелые корабли, вызывает недоумение. Ведь орудия всего лишь одного линкора легко подавили бы артиллерийские батареи в Варенгвиле и в Берневале, а также огневые точки на пляжах. Недоумение вызывает также слишком малое количество бомбардировщиков, которые обработали бы зону высадки десанта, а также бомбили бы мосты и дороги, затрудняя быструю переброску подкреплений немецким войскам. Эти две ошибки пагубно сказались на ходе операции. Артиллерийская поддержка эсминцев оказалась совершенно недостаточной по отношению к 20 немецким тяжелым орудиям калибра 150–170 мм, а также к десяткам полевых и зенитных орудий калибра 75–88 мм, которые немцы использовали для борьбы с десантом.

Еще одной ошибкой британского штаба стало то, что он понадеялся на фактор внезапности, тогда как в данных условиях обеспечить ее было просто невозможно. Ведь уже сам план операции предполагал, что главная высадка под Дьеппом начнется на 30 минут позже, чем на флангах. Естественно, что при таком раскладе гарнизон в городе сразу же поднимется по тревоге после нападения на батареи в Варенгвиле и в Берневале. Ошибкой явилось так-

же указание большого количества целей вместо одного главного объекта.

Непростительным промахом стало создание цепочки зависимостей, соединявшей различные фазы операции: так, успех основного десанта зависел от успеха десантов под Пюи и Пурвилем, а также от захвата обеих батарей береговой артиллерии десантами командос. Танки не могли войти в город до тех пор, пока саперы не уничтожат установленные на дорогах противотанковые заграждения; а пока танки не войдут в город, чтобы уничтожить огневые позиции, обстреливающие пляж, пехота будет прижата к земле. Следовательно, если хотя бы одно звено этой цепочки порвется, вся операция обречена на провал.

Немецкая разведка своевременно информировала свое командование о намерениях противника. Длительный срок подготовки операции, сосредоточение значительного количества десантных единиц в Ньюхейвене, Саутгемптоне и Портсмуте, недостаточное соблюдение военной тайны — все это позволило немцам разгадать замысел союзников. Достаточно точно они определили, что высадка произойдет между 10 и 19 августа. За это время находившаяся в Дьеппе 302-я пехотная дивизия Вермахта дважды получила подкрепления. Гарнизон находился в повышенной боевой готовности.

Десантная флотилия вышла из британских портов вечером 18 августа. Немного раньше в море вышли две флотилии тральщиков, чтобы очистить проходы через немецкие минные поля.

Ночью 19 августа (в 3.20) первые десантные корабли остановились в 10 милях от французского берега и спустили на воду моторные лодки и небольшие десантные шлюпки, в которые погрузились пехота и командос.

В 3.47 произошло непредвиденное событие. Эсминцы и десантные суда на левом (восточном) фланге наткнулись на небольшой немецкий конвой в сопровождении трех вооруженных траулеров и пяти артиллерийских катеров. Немецкие корабли и катера на ходу обстреляли десантные суда. Однако растерявшийся командир группы эсминцев решил, что огонь ведут береговые батареи, и не предпринял никаких ответных мер. Данный инцидент привел к рассеиванию левого фланга десанта. В результате из 28 десантных судов только 7 подошли к указанной им точке высадки.

Эта стычка не вызвала тревоги у местного морского командования, но повысила бдительность береговой охраны района Дьеппа. Об этом свидетельствует рапорт штаба немецких сухопутных сил, где упоминается о том, что был дан сигнал тревоги для всех подразделений обороны побережья.

Приближавшийся на левом фланге к берегу ослабленный и дезорганизованный десант был встречен огнем поднятых по тревоге защитников Берневалья. Из шлюпок на пляж высадились командос и попытались преодолеть участок, отделявший их от пробивающейся сквозь скалы реке. Немногочисленный отряд (около 100 человек) таял на глазах под огнем немецких пулеметов и минометов. Прорваться к батарее было невозможно, поэтому небольшая группа уцелевших и прижатых к скале солдат сдалась.

Аналогичная судьба постигла другую группу командос, высадившихся в двух километров западнее Берневалья. Их попытка захватить батарею со стороны суши не удалась. Укрывшиеся за танками и в бункерах немецкие солдаты встретили наступавших ураганным огнем. На восточном участке потери были наибольшими. Из 545 десантников 488 погибли либо получили тяжелые ранения.

Десанту, высадившемуся на западном фланге, повезло. Он в 6.40 захватил артиллерийскую батарею в Варенгвиле. При этом погибли 11 десантников, еще 46 пропали без вести.

Десант под Пюи высадился с большим опозданием, уже при дневном свете. Шквальный огонь противника заставил наступающих отойти. На пляжах и под скалами осталось более 150 убитых. Десант в Пурвиле, высадившись в темноте, сумел продвинуться под сильным немецким огнем до местечка Кодкот. Однако штурм расположенной там высоты Катр Ван был отражен немцами. Отряд, которому надлежало захватить аэродром, расположенный в 4 милях от города, тоже наткнулся на сильный огонь противника и в 10.45 отступил.

Таким образом, фланговые десанты не решили поставленные им задачи. После разгрома этих отрядов немцы смогли сосредоточить огонь всей своей полевой артиллерии, минометов и пулеметов на центральном секторе. Судьба высадившихся здесь десантников оказалась столь же тяжелой, как и десанта под Пюи. Их отделяла от города высокая стена, обвитая колючей проволокой. Прижа-

тые перекрестным огнем к этой стене и не имея пути к отступлению, бойцы либо погибали, либо сдавались в плен.

Не лучшей была участь экипажей 28-и танков, добравшихся от десантных судов до берега. Саперы не сумели уничтожить противотанковые заграждения, поэтому танки так и не вышли на улицы города. Правда, несколько из них добрались до бульвара на окраине, однако при попытке дальнейшего продвижения часть этих танков была уничтожена, часть попала в руки противника.

Связь с десантом отсутствовала, поэтому генералу Д. Робертсу, руководившему операцией с борта эсминца «Galre», положение отрядов не было точно известно. Не ориентируясь в ситуации и опасаясь за судьбу десанта, генерал отправил на катерах и на шлюпках с моторами подкрепление в центральный сектор. Судьба пробившихся к пляжам отрядов оказалась такой же, как у предшественников. Ситуацию не спасли и эсминцы, которые подошли близко к берегу и прямой наводкой обстреляли немецкие позиции. Кроме того, при этом 3 эсминца получили повреждения.

В 11 часов утра началось отступление десанта. Погрузка людей на шлюпки и катера под сильным артиллерийским огнем и авиационными ударами противника происходила хаотично, с большими потерями. Большинство десантных плавсредств было либо потоплено, либо застряло на камнях и мелях. Только двум десантным баржам (LCA-250 и LCA-315) удалось под прикрытием огня эсминцев трижды подойти к пляжу и забрать раненых. В 12.15, когда эти баржи в четвертый раз подошли к усталанному трупам берегу, то между разбитыми орудиями, горящими танками, полузатопленными лодками и баржами уже не было никаких следов жизни.

Операция завершилась. В тяжелейших условиях, под мощным непрерывным огнем, англичанам удалось эвакуировать из-под Дьеппа свыше тысячи человек. Во время десанта погибли, пропали без вести либо получили ранения свыше 1600 человек; 2200 человек попали в плен. Высокие потери понес личный состав флота и авиации (в сумме 740 человек). Кроме того, во время операции погибли эсминец «Berkeley», 33 десантные баржи и 106 самолетов (немецкие потери составили 48 самолетов).

Вполне естественно, что успешное отражение атаки на Дьепп вызвало ликование в немецких войсках. Этот такти-

ческий успех нацистская пропаганда преподнесла как великую победу, доказавшую всем (в том числе западным союзникам) неприступность «атлантического вала».

Командование союзников по результатам данной операции сделало ряд выводов, которые следовало учитывать при подготовке будущих десантных операций. Оно констатировало, что успех десанта предполагает обязательное решение пяти задач:

Установление полного господства в воздухе над авиацией противника.

Уничтожение или хотя бы нейтрализация береговых батарей, опорных пунктов и огневых точек еще до высадки первых десантных отрядов.

Создание отдельных подразделений флота, специально подготовленных и обученных для ведения десантных операций.

Должная подготовка к отражению контратак противника на захваченный десантом плацдарм. Именно удержание плацдарма является самой трудной фазой операции, а не высадка как таковая.

Наличие в резерве кораблей, вооруженных сильной артиллерией (линкоры или мониторы).

Глава 17. Призрак поражения в Средиземном море

В первые шесть месяцев 1942 г. положение англичан в Средиземном море было угрожающим, примерно таким, как после поражения на Крите.

Главная задача британского флота заключалась в тот период в охране конвоев с грузами для войск, сражавшихся в Африке, и на Мальту. Хотя положение Мальты к концу 1941 г. значительно улучшилось, слабость британского флота ставила под сомнение возможность постоянного снабжения ее гарнизона и населения.

Пока британский флот пытался решать эти две задачи, превосходившие его возможности, к вражеским портам в Африке почти беспрепятственно шел поток грузов под охраной итальянских кораблей, итальянских и немецких самолетов. Вскоре снабжение немецких частей улучшилось настолько, что генерал Роммель смог возобновить наступ-

ление. 21 февраля 1942 г. сильным ударом его Африканский корпус отбросил союзные войска, которые спешно покинули все занятые ими позиции и отошли к египетской границе.

Мальта в беде

Из-за потерь, понесенных в конце 1941 г., британский Средиземноморский флот имел слишком мало сил, чтобы заблокировать итало-немецкие морские коммуникации. В серьезной опасности оказалась Мальта, которая в качестве базы авиации, подводных лодок и легких надводных сил представляла большую угрозу этим коммуникациям. С начала года за Мальту взялась немецкая авиация, усиленная в середине декабря 2-м корпусом, переброшенным на Сицилию. В конце марта бомбардировки еще больше усилились и с неослабевающей силой продолжались много недель подряд. Эта была подготовительная фаза операции, которая должна была завершиться взятием Мальты.

Здесь надо отметить, что итальянцы и немцы пришли к согласию относительно штурма Мальты только в 1942 г. Раньше этот вопрос интересовал преимущественно итальянцев. Штаб итальянского флота еще весной 1940 г. рассматривал план захвата острова. Однако по настоянию Муссолини этот план был тогда отклонен, так как итальянский диктатор утверждал, что война быстро закончится и такая дорогостоящая, а к тому же рискованная, операция вообще не понадобится.

Между тем, захват Мальты легче всего было осуществить именно в июле—августе 1940 г., когда остров не был полностью готов к обороне. Но итальянское военное командование и Муссолини учитывали возможность вмешательства мощного англо-французского флота. После падения Франции план захвата на короткое время реанимировали, а затем снова отложили в сторону, т.к. выяснилось, что немцы могут выделить в помощь только 120 боевых самолетов.

Разработка детального плана штурма Мальты возобновилась в 1942 г. при участии немецких штабных специалистов. Вскоре началось обучение десантных отрядов, которые должны были высаживаться с моря на крутые скалистые берега. Однако до самой операции дело так и не до-

шло: на это повлиял ряд причин, о которых мы расскажем ниже.

В ту пору Мальта переживала трудные времена. В январе до Ла-Валетты добрались только четыре транспорта под охраной легких сил контр-адмирала Виана. При этом торпедная подлодка U-133 потопила эсминец охранения «Gurkha». В последних днях января на Мальту прорвался быстроходный транспорт «Bresconshire», а остров покинули 2 пустых судна. Эти операции стали последними, прошедшими относительно успешно.

В феврале адмирал Каннингхэм отправил на Мальту из Александрии 3 быстроходных транспорта. В это же время с Мальты ушли на восток три порожних судна и «Bresconshire». Оба конвоя охраняли легкие силы. Однако все три транспорта, вышедшие из Александрии, стали жертвами авианалетов противника. Таким образом, в феврале до Мальты не пришел ни один конвой.

Между тем итальянцы смогли в январе—феврале провести в Триполи несколько конвоев под охраной линкоров. Несмотря на то, что субмарины союзников потопили в январе 8 грузовых судов (22131 брт), и самолеты еще 2 (18839 брт), в Триполи было доставлено свыше 60 тысяч тонн военных грузов.

В феврале тоннаж транспортов, потопленных британскими подлодками, вырос до 31220 брт. Однако и сами они понесли потери: на mine подорвалась британская подлодка Р-38, субмарину «Tempest» потопил итальянский торпедный катер.

Стремясь нейтрализовать Мальту как базу флота, немецкая и итальянская авиация не жалели бомб. В начале марта там были повреждены 3 подлодки, что значительно сократило боевые возможности подводной флотилии. Боязнь потери остававшихся в гавани острова кораблей повлекла уход оттуда крейсера «Cleopatra» и эсминца «Kingston». На встречу с этими кораблями, подвергавшимся сильным налетам немецкой авиации, из Александрии вышла эскадра под командованием контр-адмирала Виана. В пути ее атаковали германские подлодки. 11 марта U-565 метким торпедным залпом потопила флагман адмирала, легкий крейсер «Naiad». Экипаж крейсера взяли на борт эсминцы, адмирал перешел на свой новый флагман, крейсер ПВО «Dido».

Через два дня после возвращения в Александрию Виан снова вышел в море со своей эскадрой и произвел обстрел итальянский береговых укреплений на греческом острове Родос.

Второе сражение в заливе Сирт

В ночь с 20 на 21 марта на Мальту из Александрии вышел новый конвой. Он состоял из 4-х быстроходных транспортов («Talabot», «Clean Campbell», «Breconshire» и «Rampras»), в трюмах которых находилось около 25 тысяч тонн грузов. Отряд сопровождения (контр-адмирал Виан) включал 4 крейсера и 10 эсминцев, затем его усилили 6 эскортных миноносцев типа «Hunt», вышедшие из Тобрука. Кроме того, навстречу конвою из Ла-Валетты вышли крейсер «Penelope» и эсминец «Legion», которые присоединились к нему 22 марта в 8 часов утра.

Поскольку британские силы в районе Тобрука заметили вражеские самолеты-разведчики, а своя подлодка Р-36 сообщила о выходе из Таранто вражеской эскадры, Виан ожидал, что нападение противника произойдет перед полуднем 22 марта. Тем не менее, он не отказался от намерения прорваться к Мальте, лишенной снабжения уже 8 недель подряд.

Итальянский линкор «Littorio» и 4 эсминца вышли из Таранто 22 марта в 0.30, а через полчаса из Мессины вышли тяжелые крейсера «Gorizia» и «Trento», легкий крейсер «Giovanni del Bande Nere» и еще 4 эсминца.

Контр-адмирал Виан заранее продумал тактику обороны конвоя и соответственно распределил силы. В море он провел учения по взаимодействию командиров кораблей и судов. Вскоре эта предусмотрительность была должным образом вознаграждена. Во время неравного боя с превосходящими силами противника все тактические маневры были полностью понятны командирам и незамедлительно выполнялись ими.

Виан разделил свои силы на 6 дивизионов. Один из них получил приказ ставить дымовую завесу между конвоем и кораблями противника, а пять других составили штурмовые подразделения, которым надлежало в коротких вылазках, появляясь из-за дымовой завесы, поражать врага артиллерийским огнем и торпедами. В задачу эсминцев эскорта входило обеспечение ПВО.

Корабли распределялись следующим образом:

1-й дивизион: эсминцы «Jervis», «Kipling», «Kelvin», «Kingston»;

2-й дивизион: крейсер ПВО «Dido», легкий крейсер «Penelope», эсми́нец «Legion»;

3-й дивизион: эсминцы «Zulu», «Hasty»;

4-й дивизион: легкие крейсера «Cleopatra», «Euryalus»;

5-й дивизион: эсминцы «Sikh», «Lively», «Hero», «Havock»;

6-й дивизион: крейсер ПВО «Carlisle», эскортный миноносец «Avon Vale».

Оставшиеся 5 эскортных миноносцев типа «Hunt» составляли непосредственную охрану конвоя.

Незадолго до начала сражения отряд охраны отразил атаку вражеской авиации. В 14.27 с «Euryalus» заметили к северу от конвоя 3 крейсера противника в сопровождении 4-х эсминцев. От кормы конвоя дул благоприятный ему сильный юго-восточный ветер. На море было волнение, видимость хорошая. Сразу же после обнаружения врага Виан подал сигнал, приказывавший выполнить заранее подготовленный тактический маневр. Штурмовые дивизионы повернули к итальянским крейсерам, а конвой с эскортными миноносцами лег на юго-западный курс. Благоприятный ветер позволил поставить плотную дымовую завесу.

Так как через несколько минут стало ясно, что атакуют только крейсера, контр-адмирал Виан, не желая попасть в засаду или же прозевать атаку других сил с иного направления на лишенный прикрытия конвой, он оставил для отражения атаки итальянских кораблей только 2 крейсера («Cleopatra» и «Euryalus»), а сам вместе с остальными кораблями вернулся к конвою.

Итальянские крейсера действовали нерешительно. После 10-и минутной перестрелки (с 14.56 до 15.09) с двумя британскими крейсерами они повернули на северо-запад. В артиллерийском поединке, который происходил в течение 26 минут после этого между двумя преследовавшими противника английскими крейсерами и тремя итальянскими, ни одна из сторон потерь не имела. Эта первая фаза сражения закончилась в 15.35.

Тем временем конвой отражал новый налет бомбардировщиков. Благодаря огню эскортных миноносцев и крейсера ПВО «Carlisle», ущерба конвой не понес.

В 16.40 итальянские крейсера снова появились к северо-востоку от конвоя. Через 8 минут на горизонте показались мачты и надстройки линкора «Littorio».

Итальянские корабли, опасаясь торпедной атаки британских эсминцев, не хотели рисковать, проходя сквозь дымовую завесу, а намеревались обойти ее, чтобы атаковать конвой с юго-запада. Виан, понимая, что такой маневр итальянцев равнозначен отсечению от Мальты и уничтожению конвоя, решил этого не допустить.

В 17 часов положение было следующим. Конвой, прикрытый дымовой завесой, шел на юг. К северо-западу от него, на удалении нескольких миль, тоже за дымовыми завесами, шли штурмовые дивизионы, отражавшие атаку линкора и тяжелых крейсеров. Далее к северо-западу располагались итальянские силы.

Ближе всего к итальянским кораблям находился 5-й дивизион эсминцев, обстреливаемый с дистанции 14 км из орудий главного калибра итальянского линкора и тяжелых крейсеров. Эсминец этого дивизиона «Navosk» после попадания 381-мм снаряда вышел из боя. Оставшиеся 3 эсминца приближались к итальянцам, стараясь поставить дымзавесу как можно ближе к ним, из-за которой они вскоре произвели торпедную атаку. В клубах дыма, евшего глаза, зарываясь носом в волну и ведя огонь из своих пушек, эсминцы все ближе подбирались к линкору.

Около 18 часов из-за дымовой завесы появились также крейсера «Cleopatra» и «Euryalus», атаковавшие с другого направления. К этому времени эсминцы 5-го дивизиона приблизились к противнику на дистанцию 5600 м и произвели с нее еще один торпедный залп. Итальянским крейсерам и линкору пришлось резко изменить курс.

Хотя отступление итальянцев было непродолжительным, оно позволило Виану отправить свои крейсера на разведку, чтобы выяснить возможность итальянской атаки с востока. Как оказалось, с этого направления опасность конвою не угрожала.

В 18.34 итальянцы снова показались на правом траверзе конвоя, который в тот момент продолжал идти на юг. Расстояние между противниками на этот раз составляло 12 км. Находившиеся между неприятелем и конвоем эсминцы 1-го дивизиона тут же вышли в торпедную атаку, приблизились (несмотря на огонь линкора «Littorio») на 5600 м и выпустили 25 торпед. В этой атаке один 381-мм

снаряд попал в эсминец «Kingston». Хотя ни одна из этих торпед не попала в линкор, стремительное нападение вынудило итальянского командующего адмирала Якино снова изменить курс. Одновременно с торпедной атакой эсминцев к итальянским кораблям приблизились 3 британских легких крейсера и обстреляли их.

В 18.55 в новую торпедную атаку устремились эсминцы 5-го дивизиона. На этот раз только «Lively», невзирая на повреждение от 381-мм снаряда, успел произвести торпедный залп. Вскоре итальянцы вышли из боя и ушли на северо-восток, так и не достигнув никаких результатов.

Хотя в этом сражении 3 британских эсминца получили повреждения, были израсходованы почти все снаряды и весь запас торпед, оно явилось отличным примером того, как благодаря правильному маневру легких сил можно сорвать план более сильного противника.

Однако успех, достигнутый британской эскадрой в бою, омрачил тот факт, что конвою пришлось свернуть с курса, ведущего прямо к Мальте. Это промедление сделало невозможным его прорыв под покровом ночи, а утром следующего дня вражеская авиация возобновила свои налеты. Всего в 20 милях от Ла-Валетты прямое попадание авиабомбы потопило транспорт «Clean Campbell»; позже бомбы потопили и «Breconshire», который остался на дне в Марсалклоке, небольшом порту на южном побережье острова Мальта. Оставшиеся 2 транспорта вскоре после прибытия в Ла-Валетту тоже подверглись бомбардировке. Однако все же удалось спасти около 5 тысяч тонн груза, что имело огромное значение для защитников острова, находившихся в тяжелом положении.

Действия контр-адмирала Виана в этом бою, названной «вторым сражением в заливе Сирт», получили всеобщее признание и приводились как пример удачно избранной тактики. Однако эта тактическая победа не могла устранить очевидную слабость британского флота в восточной части Средиземного моря. Он ощущал теперь недостаток не только линкоров и авианосцев, но и эсминцев. Девять эсминцев находились на ремонте в Александрии, четыре — на Мальте. Через два дня после боя погиб подорвавшийся на mine «Southwold», еще через день жертвой авианалета стал «Legion», 26 марта германская подлодка U-652 потопила «Jaguar».

В этой критической ситуации единственным утешением для англичан стало потопление 1 апреля торпедой британской подлодки «Urge» итальянского легкого крейсера «Giovanni delle Bande Nere».

Осада Мальты

Тем временем неприятельская авиация усилила налеты на Мальту. Повторявшиеся день за днем бомбардировки полностью парализовали деятельность размещенной там военно-морской базы. 1 апреля в результате попадания авиабомб затонули в Ла-Валетте подлодки «Pandora» и Р-36. 9 апреля затонул в порту эсминец «Lance». Тяжелая бомба серьезно повредила эсминец «Kingston». Эсминец «Gallant», стоявший без движения с 1941 г., снова получил повреждения.

Разрушения на ремонтной верфи, складах и набережных были огромны. На аэродромах бомбы уничтожили 126 самолетов, в боях погибли еще 20 машин. Горели летные ангары и склады. Мальта постепенно превращалась в руины, шансы защитить остров в случае высадки воздушного десанта становились минимальными.

Однако вице-адмирал Каннингхэм и командиры кораблей решили, вопреки мнению адмиралтейства, не отказываться от Мальты как от морской базы, а только вывести оттуда поврежденные и непригодные для боя суда. Первым покинул Мальту эсминец «Havock», который направился в Гибралтар. Однако он не достигло цели: 6 апреля у побережья Туниса эсминец сел на мель. Его команда и пассажиры были интернированы. 17 апреля ушли с Мальты крейсер «Penelope» и польская подлодка «Sokol». Несмотря на множество повреждений и многочисленные авианалеты во время пути, они, израсходовав весь зенитный боезапас, добрались до Гибралтара. Покинула Мальту и 10-я флотилия подводных лодок, передислоцированная в Александрию. Между тем яростные атаки немецкой авиации принесли ей новый успех: затонул британский транспорт «Rampras», погибли несколько тральщиков.

Уничтожив авиацию и морские силы Мальты, противник спокойно провел в пределах видимости с острова два конвоя в Африку. Авианалеты на остров, которые на несколько дней прекратились, в середине апреля возобновились с прежней силой.

Трагическое положение защитников острова усугубило решение британского адмиралтейства не присылать в апреле на Мальту конвой, несмотря на нехватку продовольствия и лекарств. Причиной тому послужил предполагаемый рейд трех немецких линкоров («Tirpitz», «Lutzow» и «Admiral Scheer») из портов Норвегии в Северную Атлантику.

В апреле практически уничтоженную авиацию Мальты пополнили истребители типа «Spitfire», которые взлетели с палубы американского авианосца «Wasp», присланного в Средиземное море специально для этой цели. Однако из 47 истребителей, долетевших до острова, всего несколько пережили первые дни боев. Часть самолетов уничтожили немецкие авиабомбы на аэродроме сразу после приземления, многочисленные потери они понесли в воздушных боях (молодые летчики не могли успешно противостоять закаленным в воздушных боях пилотам немецких истребителей).

К концу апреля ситуация на Мальте стала поистине трагической. Однако немцы и итальянцы не спешили начинать штурм, хотя заканчивали последние приготовления к нему. Генерал Роммель, который раньше, когда воздушные и морские силы Мальты сильно досаждали ему, был горячим сторонником немедленного захвата острова, теперь же, после значительного улучшения ситуации со снабжением, предлагал наступать в Египет.

Против этого возражало командование итальянского флота. В качестве основного аргумента оно выдвинуло то, что штурм острова был наиболее целесообразен именно сейчас, с учетом благоприятных погодных условий. Если же штурм отложить, то следующий подходящий момент настанет только в конце июля. В конце концов, в споре взял верх генерал Роммель. И хотя итало-немецкая авиация была более многочисленной, чем британская, поддержать сразу две масштабные операции она не могла. Штурм Мальты отложили до конца июля.

В этот период погибли 3 британские субмарины. 14 апреля во время атаки конвоя у берегов Африки в районе Триполи пошла на дно «Upholder» (командир М. Уанклайн). Ее потопил итальянский миноносец. Позже на минах погибли подлодки «Urge» (6 мая) и «Olympus» (8 мая).

11 мая навстречу итальянскому конвою, шедшему под сильной охраной в Бенгази, отправился дивизион эсмин-

цев (коммандер Полэнд). Эти корабли обнаружили вражеские самолеты-разведчики, поэтому командир, согласно инструкции, повернул дивизион назад в Александрию. Однако на эсминцы набросились эскадрильи немецких бомбардировщиков и торпедоносцев с Крита. Серия точных ударов 31 пикировщика после полудня 11 мая привела к уничтожению эсминца «Lively». В 20 часов бомбы поразили эсминцы «Jackal» и «Kipling», последний быстро затонул. Эсминец «Jervis» взял на буксир сильно поврежденный эсминец «Jackal», пытаясь дотащить его в Александрию. Но на следующий день (12 мая) пришлось его бросить. «Jervis» один из всего дивизиона вернулся в порт, доставив 630 членов экипажей погибших кораблей.

Потеряв сразу 3 эсминца, британское адмиралтейство далее не предпринимало в центральной и восточной акватории Средиземного моря никаких действий без сильной авиационной поддержки.

* * *

В конце апреля, в связи с концентрацией германских сил для весеннего наступления на Восточном фронте, туда был переброшен из Южной Италии ряд соединений штурмовиков и бомбардировщиков Люфтваффе.

В июне генерал Роммель захватил Тобрук и дошел до Эль-Аламейна (90 км от Александрии). Благоприятная для держав «оси» ситуация позволяла предположить, что вскоре весь бассейн Средиземного моря (включая Северную Африку) будет занят ими, поэтому захват Мальты представлялся излишним.

Но мобилизация немецких сил для наступления на Восточном фронте (на Воронеж и Сталинград) лишила Роммеля возможности развить свой успех. Гитлер не мог уже прислать ему, как обещал, новые подкрепления. Положение, в котором вскоре оказался Африканский корпус, сделало невозможным действия против Мальты.

Упомянутый выше перевод соединений Люфтваффе на Восточный фронт в апреле и мае оказался тем событием, которое, вместе с доставкой новых британских истребителей (61 единица) на борту авианосцев «Eagle» и «Wasp», стало поворотной точкой в воздушных боях над Мальтой.

Самолеты из Гибралтара прибыли на Мальту 9 мая. Заблаговременно был подготовлен аэродром для размещения и укрытия этих машин, установлены специальные

приспособления для ускоренной заправки их топливом и пополнения боезапаса (доставленные за несколько дней до этого минным заградителем «Welshman»). Благодаря этому, немцам не удалось сразу же уничтожить истребители на аэродроме. Вскоре после прилета они пополнили топливо и боезапас, а затем взлетели плотным строем и устремились в свой первый бой.

В яростных воздушных боях над Мальтой немцы и итальянцы стали нести значительные потери. Некоторое ослабление бомбардировок позволило гарнизону восстановить часть разрушенных батарей и укреплений. В мае и июне авианосец «Eagle» под охраной легких сил, еще три раза доставил очередные партии истребителей. Их общее количество возросло до 136.

Однако на острове кончались запасы продовольствия, медикаментов, запчастей. Тем не менее, в мае британское командование отказалось от отправки нового конвоя. Доставка небольшого количества продуктов, лекарств и технических средств с помощью подводных лодок не могла разрешить грозной ситуации, в которой оказались защитники острова.

Поэтому адмиралтейство решило использовать оказию — отправку на Дальний Восток 4-х линкоров и 3-х авианосцев, чтобы под прикрытием столь мощной эскадры провести на Мальту большой конвой.

Операция «Гартун»

Между тем заканчивались приготовления к одновременной отправке на Мальту конвоев из Александрии и Гибралтара. Эта операция осуществлялась вместо задуманной ранее проводки конвоя под охраной линкоров и авианосцев, идущих на Дальний Восток.

По мнению адмиралтейства, одновременное проведение двух конвоев с двух противоположных сторон вынудит противника разделить свои воздушные и морские силы. А это, в свою очередь, позволит доставить на Мальту хотя бы часть грузов.

12 июня западный конвой покинул Гибралтар под охраной линкора «Malaya», старых авианосцев «Argus» и «Eagle», крейсеров «Kenya», «Liverpool», «Charybdis» и флотилии эсминцев. Этой эскадрой командовал вице-адмирал Куртейс. Непосредственный эскорт 6-и транспор-

тов составили крейсер ПВО «Cairo», несколько эсминцев и эскортных миноносцев, 4 тральщика и 6 торпедных катеров.

14 июня в 10.30 итальянские бомбардировщики и торпедоносцы волна за волной атаковали конвой и эскорт. Те несколько истребителей, которые могли взлететь одним эшелонном с авианосцев, значительно уступали по численности итальянской воздушной армаде и не смогли надежно защитить конвой. В итоге бомба итальянского пикировщика попала в машинное отделение крейсера «Liverpool», который затем отбуксировал назад в Гибралтар эсминец «Antelope». Погиб также транспорт «Tanimbar».

Вечером конвой снова подвергся авианалету, но в этот раз потерь не было. 14 июня в 21.30 эскадра Куртейса повернули на запад, к тому месту, где она должна была ожидать возвращение эскорта (миноносцев, тральщиков, катеров) после проводки конвоя до Мальты.

На следующее утро в 6.30, когда конвой находился в 30 милях к югу от Пантеллерии, британский самолет-разведчик сообщил, что в 15 милях от конвоя замечен итальянский отряд в составе 2-х крейсеров и 5-и эсминцев. Эти корабли вышли из Палермо вечером предыдущего дня.

Через 10 минут после получения этой радиограммы итальянские корабли показались в зоне видимости охраны конвоя. Британские эсминцы, во главе с флагманским «Bedouin», тут же бросились в торпедную атаку. В это время конвой прикрывали крейсер ПВО «Cairo» и эскортные миноносцы, которые поставили плотную дымовую завесу. Вскоре огонь итальянских крейсеров поразил 2 транспорта, а эсминцы «Partridge» и «Bedouin» потеряли ход.

Но 3 оставшихся корабля сохранили строй и, приблизившись на расстояние выстрела, попали торпедой в один из итальянских эсминцев, что заставило итальянцев повернуть и отказаться от атаки конвоя.

В этот момент (в 7 часов утра) конвой стал объектом авианалета, во время которого погиб транспорт «Chant». Спустя несколько часов при следующем налете погибли еще два судна — «Byrdwan» и «Kentucky».

На оставшейся части пути до Мальты корабли эскорта и истребители с авианосцев успешно отразили еще несколько авианалетов. Однако при подходе к Ла-Валетте на итальянских минах подорвались транспорт, тральщик и 3 эсминца.

В этой операции под кодовым названием «Гарпун» из 6 транспортов дошли только 2 и еще минный заградитель «Welshman». Они привезли боеприпасы и бензин для истребителей. Потери среди военных кораблей тоже оказались большими. Погибли 2 эсминца (польский «Kujawiak», британский «Bedouin»), а 1 крейсер, 3 эсминца и тральщик получили тяжелые повреждения.

Таким образом, снабжение Мальты являлось весьма дорогостоящим предприятием.

Операция «Энергичный»

К подготовке нового конвоя из Александрии (кодовое название операции «Vigorous», т.е. «Энергичный») англичане отнеслись с большим старанием. Они попытались рядом тактических маневров ввести противника в заблуждение и направить его авиацию на другие цели.

Так, 11 июня из Порт-Саида вышел малый конвой, состоявший из 4-х транспортов под охраной 7-и эскортных миноносцев типа «Hunt». В районе Тобрука он должен был изменить курс и присоединиться к главному конвою, который вышел из Порт-Саида и Хайфы 13 июня. В этот же день из Александрии под командованием контр-адмирала Виана вышли корабли прикрытия (7 крейсеров и 17 эсминцев).

Британский командующий понимал, что шансы довести все транспорты до Мальты сведутся к минимуму, если итальянцы введут в действие главные силы своего флота. Однако адмирал Харвуд (бывший командир отряда крейсеров в сражении под Ла-Платой в 1939 г.), который принял командование британскими морскими силами флотом в восточной части Средиземного моря, не располагал линкорами. Не хватало и авиационного прикрытия. Из четырех действующих британских авианосцев два («Illustrious» и «Indomitable») в это время участвовали в захвате Мадагаскара, «Victorious» входил в состав «Home Fleet», а «Formidable» действовал в Индийском океане.

На первом участке пути конвой мог рассчитывать только на помощь самолетов с аэродромов в Египте, а на втором участке — лишь на самолеты с Мальты. Кроме того, на предполагаемых путях выдвижения итальянского флота патрулировали 7 подлодок. Фактором, мешавшим успеху операции, являлась также отличная видимость.

Авиация противника быстро обнаружила и атаковала конвой. Во время первого налета она потопила один транспорт, второй получил повреждения. В ночь с 13 на 14 июня торпедоносцы произвели новую атаку, однако без успеха. Зато днем 14 июня авиабомбы потопили очередной транспорт и еще один повредили.

Контр-адмирал Виан, понимая, что главные итальянские силы уже вышли и что примерно в 7 часов утра следует ожидать нападения на конвой, отправил радиogramму адмиралу Харвуду в Александрию, предлагая повернуть конвой назад. Получив согласие, в 2 часа ночи он изменил курс. Маневр перехода на противоположный курс большого конвоя, насчитывавшего свыше 50 единиц, удалось, несмотря на ночное время, выполнить четко.

Однако этим моментом воспользовались итальянские торпедные катера, которые поразили торпедами крейсер «Newcastle» и эсминец «Hasty». Так как из-за сильного повреждения эсминец не мог продолжать путь, его пришлось затопить, а экипаж перешел на другие корабли.

На рассвете 15 июня эскадрилья британских бомбардировщиков атаковала итальянскую эскадру, состоявшую из 2-х линкоров («Littorio» и «Vittorio Veneto»), 2-х тяжелых и 2-х легких крейсеров, 12-и эминцев. Все они поджигали мальтийский конвой, находясь на удалении 200 миль от него. Одна торпеда попала в тяжелый крейсер «Trento» и вывела из строя его машины, а примерно через 10 часов крейсер добила британская подлодка «Umbra». Одна авиабомба и одна торпеда попали в линкор «Littorio», но не вызвали существенных повреждений.

Вскоре после 7 часов утра адмирал Харвуд отдал приказ снова повернуть конвой на запад и продолжить путь на Мальту. Однако через 40 минут, удостоверившись, что оптимистические донесения летчиков, ранее атаковавших итальянскую эскадру, преувеличены, и вражеский флот в действительности не утратил своей боевой силы, он отправил новую радиogramму, оставившую Виану свободу выбора относительно того, идти ему на Мальту или возвращаться в Александрию.

В это время бомбардировщики противника снова атаковали конвой и тяжело повредили эскортный миноносец «Airedale» (позже его затопил свой экипаж), а также крейсер «Birmingham».

Британские самолеты-разведчики сообщили, что в 16.15, находясь в 100 милях от конвоя, итальянская эскадра повернула в Таранто. Как раз в этот момент англичане подверглись новым мощным авианалетам. Атаки сменяли одна другую в течение 4 часов. Но, несмотря на отсутствие постоянного прикрытия истребителей, только один эсминец (австралийский «Nestor») получил повреждение.

Однако после этих налетов на кораблях почти не осталось зенитных снарядов, поэтому адмирал Харвуд решил, что довести конвой до Мальты не удастся, приказал возвращаться в Александрию.

Потери англичан еще не закончились. Рано утром 16 июня немецкая подлодка U-205 прорвалась сквозь строй эсминцев и несколькими торпедами потопила крейсер «Hermione». Поврежденный эсминец «Nestor» тоже пришлось затопить экипажу. В тот же день сильно потрепанный конвой вернулся в Александрию.

Оценивая эту операцию, надо отметить, что итальянский флот на этот раз хорошо взаимодействовал с авиацией и решил поставленную ему оперативную задачу: не пропустил транспорты на Мальту. Правда, за это он заплатил гибелью крейсера «Trento» и повреждением линкора «Littorio». Англичане потеряли 1 крейсер, 3 эсминца, 2 транспорта, кроме того, несколько военных кораблей и гражданских судов были повреждены.

После этого поражения англичане уже не предпринимали попыток провести конвой на Мальту из Египта вплоть до отступления немцев из Ливии.

Самым пагубным образом на прекращение конвоев на Мальту оказало резкое ухудшение ситуации в Северной Африке в первой половине 1942 г. По мере отступления британских войск сокращалось число используемых ими аэродромов. Это уменьшало радиус действия авиации, которая не могла обеспечить флоту необходимое прикрытие. Образовался замкнутый круг: судьба британской армии в Африке зависела от морского снабжения. Чтобы надежно обеспечить последнее, требовалось обладать господством на море, что опять-таки зависело от соответствующего авиационного прикрытия, а для того чтобы наземный персонал мог обслуживать аэродромы и обеспечить непрерывные действия авиации, он должен был непрерывно получать снабжение, которое доставляли транспортные суда, охраняемые флотом. Только безотказное

слаженное функционирование всех частей единого механизма могло обеспечить успех операций, происходивших одновременно на море и в воздухе.

Сокращение британских возможностей наглядно видно при сравнении результатов, полученных при проводке конвоев. Так, в 1941 г. из Гибралтара и Александрии в составе конвоев вышли более 30-и транспортов, из них только один не прибыл в место назначения. В первой половине 1942 г. эти же порты покинул 21 транспорт в конвоях, и еще 9 судов при других оказиях. Из них 10 погибли, а 10 вернулись назад из-за полученных повреждений. Из 10 дошедших до Мальты, 3 судна были потоплены вскоре после прибытия в порт, таким образом, груз доставили только 7 судов из 30.

Кроме того, в конвойных операциях погибли 1 крейсер, 8 эсминцев и миноносцев, 1 подлодка, не считая поврежденных кораблей.

Захват противником африканских аэродромов позволил ему совершать авианалеты на стоявшие в Александрии военные корабли и гражданские суда. Тогда адмирал Харвуд перевел оттуда в Порт-Судан (Красное море) транспортные суда, сплавмастерские и плавбазы, а также находившийся на ремонте линкор «Queen Elizabeth». Остальные корабли ушли в Порт-Саид, в Хайфу и на Кипр. Одновременно были подготовлены к подрыву ремонтные мастерские, склады боеприпасов и продовольствия.

Но затем остановка немецкого наступления под Эль-Аламейном отвлекла внимание противника от центрального района Средиземного моря настолько, что стало возможно провести некоторые работы на Мальте. Важно было (прежде всего, для будущих конвоев) очистить прибрежные воды и порт от мин, поставленных вражескими самолетами и кораблями. Тральщики уничтожили свыше 200 мин, что позволило вернуться на свою исконную базу 10-й флотилии подводных лодок. 16 июля 1942 г. в Ла-Валетту вошла субмарина «Unbroken», а за ней и все остальные, которые вскоре возобновила атаки на судоходство противника.

Но потери, которые англичане причинили ему в этот тяжелый период, значительно уменьшились по сравнению с 1941 г. Всего противник потерял 90 судов (190812 брт). Из них 36 (104040 брт) потопили подлодки, 18 (62692 брт) — авиация, 3 судна (2200 брт) стали жертвами эсминцев, 7

(10027 брт) подорвались на минах, 26 остальных (11853 брт) погибли по другим причинам.

Между тем счастье изменило немецким и итальянским подлодкам. U-573 и U-74 стали жертвами авиации, итальянскую субмарину «Ondina» потопило патрульное судно «Whalers». Итальянскую подлодку «Perla» захватил под Бейрутом британский корвет «Hyacinth».

Операция «Пьедестал»

Провал операции «Энергичный» заставил британское командование уделить максимальное внимание следующему конвою на Мальту (кодовое название «Пьедестал»).

Положение на острове было крайне тяжелым. Подлодки и быстроходные малые корабли периодически доставляли авиационный бензин и боеприпасы, однако это никоим образом не покрывало потребности гарнизона и населения. Не лучше дело обстояло и с авиацией, несмотря на постоянное пополнение эскадрилий Мальты самолетами с авианосцев. Средняя цифра потерь составляла 17 машин в неделю, поэтому в июле 1942 г. количество боеспособных самолетов упало до 70.

Общий план операции был похож на предыдущую проводку конвоя из Гибралтара, но количество транспортов судов было больше (14 единиц). Силы охраны конвоя состояли из 2-х линкоров («Nelson» и «Rodney»), 7-и крейсеров и 24-х эсминцев. Авиационную поддержку обеспечивали 3 авианосца («Victorious», «Indomitable», «Eagle»), с которых могли одновременно взлететь 72 самолета. Кроме того, 4-й авианосец («Furious») вез истребители для Мальты. Он имел собственное прикрытие в составе 8-и эсминцев. Всеми силами командовал вице-адмирал Сифрет.

В данной операции участвовали 8 британских подлодок, которые патрулировали подступы к итальянским базам, чтобы атаковать выходящие навстречу британским силам итальянские линкоры. Перед началом операции тральщики, базировавшиеся на Мальте, тщательно очистили подходы к острову, чтобы не допустить тех потерь, какие имели место в ходе операции «Гарпун».

Конвой покинул Британские острова 3 августа 1942 г. и через неделю прошел в густом тумане Гибралтарский пролив. В тот же день крейсера контр-адмирала Виана вывели из Александрии «отвлекающий» конвой, состоявший

из пяти транспортов. Он должен был вызвать на себя атаки авиации, а затем вернуться в Александрию. Эти суда вернулись назад 11 августа, а Виян тем временем обстрелял остров Родос.

В полдень 10 августа вражеский самолет-разведчик обнаружил западный конвой. Весь следующий день его координаты и информация о силах прикрытия поступала в штаб итальянского флота. Вскоре противник предпринял атаку всеми видами оружия. В полдень 11 сентября 4 торпеды подлодки U-73 за восемь минут отправили на дно авианосец «Eagle». Команду удалось спасти, а самолеты сели на другие авианосцы. Вечером того же дня конвой пережил первые авианалеты противника, которые, благодаря плотному прикрытию истребителей, не причинили вреда.

Утром 12 августа был отражен без потерь другой авианалет. Однако все это было лишь вступлением: впереди англичан ожидал массированный налет 80-и бомбардировщиков, длившийся с 12.15 до 13.45. Снова отлично работали истребители прикрытия. В тот же день после полудня конвой вошел в зону действия вражеских подлодок. Эсминцы отразили их атаки, уничтожив итальянскую субмарину «Cobalto».

Вечером (в 18.35) во время нового яростного налета три авиабомбы серьезно повредили авианосец «Indomitable», с этого времени боеспособным остался только «Victorious», на палубе и в ангарах которого, кроме собственных самолетов, находились также 60 самолетов «Eagle» и «Indomitable».

Последняя фаза сражения произошла в Сицилийском проливе, уже после того как конвой оставили главные силы. Около 20 часов торпеды итальянской подводной лодки «Ахум» поразили крейсер ПВО «Caigo», который затем затопила собственная команда, чтобы не задерживать конвой. Торпеды попали также в крейсер «Nigeria», флагман командующего легкими силами контр-адмирала Бэрроу.

Под покровом ночи в атаку бросились торпедные катера противника, торпеды которых лишили хода крейсер «Manchester». Продолжавшиеся атаки торпедных катеров и подлодок сделали невозможными спасательные работы, поэтому экипаж затопил крейсер у берегов Туниса. Французы интернировали команду.

Несмотря на потери, конвой все же дошел до Мальты. Ожесточенные воздушные бои над островом за спасение

его груза продолжались целый день. Во время захода в порт бомба, сброшенная с итальянского самолета, повредила еще один транспорт. Наконец, 13 сентября уменьшившийся до трех транспортных судов конвой пришвартовался в Ла-Валетте. Через два дня в порт вошел на буксире эсминца «Penn», а также тральщиков «Rye» и «Ledbug», американский танкер «Ohio», потерявший ход после длительной борьбы команды с пожаром. Топливо из его цистерн позволило продолжить боевые действия в Сицилийском проливе, что существенно повлияло на дальнейшую судьбу армии Роммеля. В этот же день в порт прибыл поврежденный пятый транспорт «Brisbane Star».

Таким образом, британский флот провел на Мальту только 5 транспортов из 14; 9 транспортов погибли, плюс к ним авианосец, два крейсера и эсминец.

Доставленных в результате 32 тысяч тонн груза не могло хватить надолго. Работа по дальнейшему обеспечению Мальты адмиралтейство поручило подлодкам, специально приспособленным для транспортировки грузов.

Неудавшийся десант в Тобруке

В сентябре, еще до начала контрнаступления в Северной Африке, британское командование рассматривало возможность проведения диверсионной акции в тылу противника, чтобы уменьшить натиск армии Роммеля на свою армию, окопавшуюся под Эль-Аламейном.

В первую очередь обсуждался вопрос о десанте в Тобрук, который должен был уничтожить портовые сооружения и береговые батареи, а затем уйти. Вместе с атакой с моря планировалось произвести наступление на суше, а авиации надлежало разбомбить вражеские позиции в Тобруке. Этот план не получил одобрения адмирала Харвуда, который назвал его «отчаянным риском». Как оказалось, его оценка была верна: силы, выделенные для этой операции, были слишком малы по сравнению с неприятельскими в Тобруке.

13 сентября английские эсминцы «Sikh» и «Zulu» с 350 солдатами морской пехоты на борту вышли из Александрии на randevu с крейсером ПВО «Coventry» и эскортными миноносцами. Ранее порт покинул 21 катер-охотник со 150 солдатами морской пехоты.

Результат лобовой атаки этих слабых сил на хорошо защищенный порт был катастрофическим. Из 21 катера только 2 смогли высадить небольшой отряд в порту. Из этого десанта не выжил никто. Эсминец «Sikh» пытался прорваться сквозь огонь береговых батарей и войти в порт для поддержки катеров, однако был потоплен. Эсминец «Zulu» затонул вследствие попадания авиабомбы. На дно пошел также крейсер «Coventry».

Провал этой операции и неудача в Дьеппе убедительно доказали всем, что успешную высадку десанта на укрепленное побережье могут осуществить только крупные силы, использующие специальное десантное оборудование, поддерживаемые штурмовой авиацией и тяжелой корабельной артиллерией, действующие на основе тщательно разработанного плана.

Глава 18. В морях вокруг СССР

В течение 1942 года германская армия нанесла несколько сокрушительных поражений Красной Армии, пытавшейся добиться перелома в ходе войны своими контрнаступлениями. За год РККА потеряла около 2,5 миллионов человек убитыми, тяжело ранеными и умершими от ран, а еще 3 миллиона человек сдались в плен либо дезертировали. Однако на смену разгромленным армиям, корпусам и дивизиям из советского тыла на фронт приходили все новые и новые.

1942 г. на Балтике

Советский Балтийский флот после потери баз в Литве, Латвии, Эстонии и Финляндии был заперт в небольшом водном пространстве между Ленинградом и Кронштадтом. Ленинград находился в осаде с 8 сентября 1941 г.

Выйти в открытое море надводные корабли не могли, да и смысла в этом никакого не было. Поэтому они включились в оборону осажденного города. Несколько эсминцев и малые корабли стояли на реке Неве, линкор «Марат», крейсер «Максим Горький» и часть эсминцев — в торговом порту Ленинграда, линкор «Октябрьская революция», крейсер «Киров», остальные эсминцы и малые корабли — в Кронштадте.

Наиболее выдвинутые на запад советские позиции находились в восточной части Финского залива, на расположенных недалеко от Кронштадта островках Лавенсаари, Пенисаари и Сейскаари. Другие острова, лежащие в нескольких десятках миль дальше на запад, такие как Суурсаари (Гогланд), Сомери, Суур-Тютерсаари (Большой Тютерс), в марте—апреле 1942 г. захватили немцы или финны.

Немцы атаковали советские корабли в Ленинграде и Кронштадте силами авиации. Самый сильный налет состоялся 4 апреля 1942 г. (142 бомбардировщика в сопровождении 59 истребителей). Во время этой и следующей бомбардировок (24 апреля) были тяжело повреждены линкор «Октябрьская революция», крейсера «Киров», «Максим Горький» и многие другие корабли. Все они надолго вышли из строя.

Но оставалась еще угроза со стороны советских подводных лодок. Требовалось надежно перекрыть Финский залив рубежами противолодочной обороны. С этой целью немцы после таяния льдов, в мае и в июне, поставили два больших минных поля — одно в западной части залива, от полуострова Ханко до острова Найссар, другое восточнее его на 80 миль.

Затем вплоть до поздней осени противник усиливал эти заграждения. Всего в 1942 г. немцы и финны поставили 12873 мины разных типов. Минные поля сильно затруднили действия подлодок. Пройти через них можно было только возле самого берега (занятого врагом) или там, где было наиболее глубоко. Делать это требовалось в надводном положении, не имея никакой поддержки со стороны авиации или надводных кораблей. В дневное время лодки лежали на дне, а ночью всплывали и шли вперед. Каждую минуту они могли напороться на мину, их могла обнаружить вражеская авиация либо патрульные катера.

Тем не менее, командование Балтийского флота послало 33 подлодки на прорыв в открытую часть Балтики. Исходным рубежом для них являлся остров Лавенсаари.

В период с 13 по 16 июня попытку прорыва предприняли субмарины первого эшелона (8 лодок). Удалось выйти в открытое море лишь трем из них: Ш-320, Ш-304 и «Лембит». Последняя поставила мины возле Таллина, вторая действовала у входа в Финский залив, третья — недалеко от шведского побережья, где атаковала 3 транспортных суд-

на. Это стало неожиданностью для немцев, так как до того немецкие суда в этих водах шли, как и в мирное время, без эскорта, не прибегая ночью к затемнению.

В ночь на 23 июня советские торпедные катера атаковали вражеские патрули ПЛО под Суурсаари. Тем временем на прорыв пошел второй эшелон (5 лодок). Две из них погибли, три прошли (Щ-303, Щ-317, Щ-406). В начале июля из состава третьей группы (3 лодки) прорваться удалось только одной.

Когда в июле на Балтике были обнаружены очередные советские подлодки, немцы стали эскортировать свои грузовые суда, а также усилили отряды ПЛО.

Если верить сочинениям лживых советских историков, некоторые советские субмарины добились более чем весомых успехов. По их словам, особенно отличились Л-3, Д-2, Щ-303, Щ-309, Щ-317, Щ-406, С-7. Так, Щ-317 (Н.К. Мохов) и Щ-406 (Е.Д. Осипов) всего за один поход якобы утопили по 5 немецких транспортов каждая. Щ-303 (капитан 3-го ранга И.В. Травкин) будто бы уничтожила войсковой транспорт с 1500 солдатами на борту, а Д-2 отправила на дно другой транспорт, перевозивший 3 тысячи солдат!*

Л-3 (капитан 3-го ранга П.Д. Грищенко) вообще совершила целую серию невероятных подвигов: а) прорвалась сквозь рубежи ПЛО; б) торпедировала транспорт, шедший в составе конвоя под сильной охраной; в) успешно выдержала мощную атаку глубинными бомбами; г) поставила на пути вражеского конвоя 3 линии мин, на которых погибли 2 немецких транспорта; д) после этого потопила торпедами еще 3 вражеских судна; е) несмотря на повреждения, причиненные подрывом на mine (!) и глубинными бомбами при форсировании рубежей ПЛО на обратном пути, благополучно вернулась на базу. Выходит, что за один поход Грищенко утопил 6 транспортов, т.е. добился такого результата, который удавался немецким асам в Атлантике лишь при самых благоприятных условиях подводной войны в 1939—40 гг. Иными словами, этого не могло быть потому, что не могло быть никогда!

* См., например: «Действия военно-морского флота в Великой Отечественной войне». М., 1956; Ачкасов В., Вайнер В. «Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне». М., 1957; Трусов Г. «Подводные лодки в русском и советском флоте». Л., 1963 и др.

В действительности операции советских подлодок на Балтике в 1942 г. увенчались весьма скромным успехом: были потоплены либо повреждены от 10 до 20 небольших транспортных судов (включая несколько шведских). Эти потери не могли оказать сколько-нибудь серьезного влияния на транспортные перевозки немцев на Балтике. В то же время собственные потери оказались катастрофическими. На минах, от авиационных и глубинных бомб, от торпед финских подлодок (преимущественно во время прохода через блокированный Финский залив) погибли 11 субмарин (М-95, М-97; С-7; Щ-302, Щ-304, Щ-305, Щ-306, Щ-308, Щ-311, Щ-317, Щ-320).

Примерно такие же потери немецкое судоходство понесло на минах: погибли либо получили серьезные повреждения от 10 до 20 судов. В общей сумме немцы и финны потеряли на Балтике в 1942 г. примерно 15–20 транспортных судов грузоподъемностью от 400 до 2500 брт.

За Полярным кругом

В 1942 г. главной задачей советского Северного флота по-прежнему являлась защита англо-американских конвоев, а также своего каботажного судоходства между портами Баренцева и Карского морей.

После разгрома конвоя PQ-17, британское адмиралтейство временно прекратило отправку новых транспортов, но до 24 июля корабли Северного флота, взаимодействуя с авиацией, разыскивали рассеянные на обширной арктической акватории суда этого конвоя и сопровождали их до Мурманска.

Полярное лето сделало возможным судоходство по Северному морскому пути. Именно туда немцы направили свои подлодки. 27 июля вражеская субмарина обстреляла полярную станцию на острове Малые Кармакулы, у юго-западного побережья Новой Земли. 17 августа в районе острова Матвеева подлодки артиллерийским огнем потопили 2 буксира и баржу, которую они вели. 21 сентября обстреляли суда вблизи залива Белушья губа, а 23 августа потопили шедшее к острову Диксон транспортное судно «Куйбышев». Тем не менее, все это не оказало серьезного влияния на судоходство в данном районе. Северный флот смог обеспечить безопасный выход из Белого моря на Северный морской путь трех больших конвоев.

Рейд линкора «Admiral Scheer»

Вслед за подлодками 16 августа вышел в рейд линкор «Admiral Scheer» (из фиорда Скомм под Нарвиком). Немецкий план операции был основан на сообщении, полученном от японской разведки. Японцы утверждали, что 1 августа через Берингов пролив прошел в западном направлении большой советский конвой, состоявший из 19-и транспортов и 4-х ледоколов. По немецким расчетам, этот конвой 22 августа должен был находиться уже в Карском море.

17 августа южнее острова Медвежий от линкора ушли 4 эсминца прикрытия. Направившись к северной оконечности острова Новая Земля, рядом с мысом Желания 18 августа «Admiral Scheer» встретился с подлодкой U-601, которая сообщила командиру линкора, капитану цур зее В. Меендзен-Болькену, о ледовой ситуации севернее Новой Земли и в проливе Вилькицкого. Так как поиски конвоя на северо-восток от Новой Земли не дали результата, «Admiral Scheer» направился к проливу Вилькицкого. По пути он встретил еще одну субмарину, U-251.

Часть судов советского конвоя палубный гидросамолет линкора обнаружил утром 20 августа. Они находились всего в 60 милях (111 км) от «Admiral Scheer». Это небольшое расстояние в обычных условиях линкор преодолел бы за 3 часа, но в данной ситуации лед не позволил подойти к конвою. А дальнейшую авиаразведку затруднил туман. Поиски конвоя в следующие дни тоже не дали результата.

При возвращении из неудачного похода, 25 августа сигнальщики линкора заметили возле западного берега полуострова Таймыр ледокол «Сибиряков». Приближаясь к нему, линкор поднял американский флаг. Но капитан ледокола А.А. Качарава опознал противника и направил свое судно к берегу. Одновременно радиостанция ледокола подала предупредила все находившиеся в море суда о встрече с немецким кораблем. «Admiral Scheer» открыл огонь из своих 150-мм орудий, на что «Сибиряков» ответил из трех палубных 75-мм орудий. Его команда, невзирая на огромное превосходство противника, сражалась до конца. Когда пожар и вода лишили ледокол хода, экипаж открыл кингстоны и затопил судно неподалеку от берега.

После этого инцидента «Admiral Scheer» 26 августа пошел к порту Диксон, где обстрелял береговые сооруже-

ния и стоявшие в порту транспорты «Кара» и «Революционер». На огонь линкора ответила береговая батарея (три 152-мм орудия, которые только что доставили на берег). Из порта вышло в море судно ВНОС № 19 и поставило дымовую завесу между линкором и портом. Вскоре возле линкора взорвались несколько 152-мм снарядов, после чего он ушел.

Таким образом, результаты операции, получившей кодовое название «Wunderland», оказались весьма незначительными.

Минные постановки немцев

В сентябре 1942 г. тяжелый крейсер «Admiral Hipper» с группой эсминцев вышел для установки мин. Немецкий отряд, держась вдали от советских баз, установил минные заграждения возле проливов Маточкин Шар и Югорский Шар, а также в ряде мест на пути из Архангельска к порту Диксон и к проливу Вилькицкого. Немецкие бомбардировщики и подлодки установили мины в Белом море. Позже на них подорвались несколько советских судов.

Это потребовало от Северного флота и Беломорской флотилии производить систематическую разведку, тралить фарватеры в тех акваториях, где были установлены мины, т.е. вызвало большое распыление сил. Все же, несмотря на ряд потерь, Северный флот в 1942 г. обеспечил безопасный проход в арктических водах 247 грузовых судов и ледоколов.

В это же время по Северному морскому пути из Владивостока пришли в Кольский залив лидер «Баку», эсминцы «Разъяренный» и «Разумный».

Подводные лодки Северного флота, действовавшие у берегов Северной Норвегии против немецкого судоходства, якобы потопили в 1942 г. 17 транспортов (53955 брт). Считается, что наибольших успехов добились К-23 (Л.С. Потапов), М-171 (В.Г. Стариков), М-172 (И.И. Фисанович), Д-3 (М.А. Бибеев). Кроме того, 8 судов (26465 брт) погибли на минах, еще 4 судна (9900 брт) потопила авиация. Торпедные катера и корабли других классов потопили еще 6 судов (23997 брт). Общая сумма потерь противника выглядит довольно солидно – 35 судов (114317 брт). Но в действительности эта цифра преувеличена примерно втрое по числу судов, и в четыре-пять раз по их тоннажу.

Собственные потери составили 1 эсминец (Сокрушительный), 9 подлодок (М-121, М-173, М-175, М-176, Щ-401, Щ-421, Д-3, К-2, К-23), 6 сторожевых кораблей (Айсберг, Бриллиант, Мгла, Смерч, № 76, № 78), ряд других кораблей и катеров.

Оборона Севастополя

8 мая 1942 г. 11-я немецкая армия перешла в наступление на востоке Крыма. Немцы быстро прорвали оборону советского плацдарма и 15 мая заняли Керчь. После эвакуации остатков разбитых советских войск из этого района на Таманский полуостров, немцы снова сосредоточили все свои силы и средства против Севастополя.

Черноморский флот по-прежнему доставлял подкрепления и грузы в осажденный город. Так как морская блокада Севастополя являлась необходимым условием для его захвата, германское командование создало несколько оперативных групп, состоявших из торпедных, артиллерийских и противолодочных катеров. Вдобавок оно использовало вооруженные гражданские суда, десантные баржи, итальянские торпедные катера и сверхмалые подлодки. Но главную роль играла, разумеется, авиация.

В начале 20 мая немецкая армия начала массированный обстрел города из нескольких особо тяжелых орудий (калибром до 420 мм) и сверхтяжелых мортир (калибром до 800 мм), к ним присоединились бомбардировщики. После мощной артподготовки 7 июня противник пошел на штурм и прорвал оборону в районе Мекензиевых гор.

Черноморский флот 12 июня доставил подкрепление: одну стрелковую бригаду (около 3 тысяч человек) и боеприпасы. Но эта помощь уже не могла изменить положение защитников, испытывавших недостаток боеприпасов, продовольствия, медикаментов, воды. 18 июня немцы вышли к северному берегу бухты. 23 июня, после небольшого затишья, возобновились ожесточенные бои по всему периметру обороны. Лидер «Ташкент», эсминцы «Бдительный» и «Безупречный» снова поспешили на помощь: на их борту находилась еще одна стрелковая бригада. Но было уже поздно. В Севастополе заканчивались боеприпасы, умолкла зенитная артиллерия, расчеты береговых батарей заряжали последние снаряды.

Ночью 26 июня в Севастополь в последний раз прорвался лидер «Ташкент» с грузом боеприпасов, лекарств и

продовольствия. Уходя в обратный путь, он забрал с собой больных и раненых, а также полотна панорамы Франца Рубо «Оборона Севастополя». С этого момента связь с Севастополем могли поддерживать (с огромным риском для себя) только подводные лодки и авиация. Первые совершили 77 походов, доставив при этом 3300 тонн военных грузов и лекарств, а также 600 тонн бензина (в среднем 51 тонна груза за один поход). Они вывезли около 1300 раненых, женщин и детей (в среднем по 17 человек за один поход).

Силы защитников таяли. 30 июня вице-адмирал Октябрьский получил приказ Сталина об эвакуации. К этому моменту советские войска под напором противника отошли к бухтам Стрелецкая и Казачья, а также на мыс Херсонес. Немцы держали под обстрелом все дороги из горящего Севастополя, рейд, порт и подходы к бухте.

Всех адмиралов и генералов (кроме одного), а также партийно-советскую верхушку и руководство органов НКВД вместе с их семьями вывезли подводные лодки и катера. Вице-адмирал Октябрьский, еще несколько высших офицеров, улетели на последних 18 самолетах-истребителях, стартовавших на рассвете 28 июня. Всего набралось 802 человека. Еще около 1400 бойцов ушли на рыболовных шаландах, разъездных катерах и других плавсредствах, вплоть до обычных шлюпок.

Иначе говоря, никакой эвакуации Севастополя не было. Все, что написано об этом в книгах советского периода, является откровенной ложью от начала и до конца. Основная часть защитников Севастополя (напомним, что 35 тысяч из них ранее обороняли Одессу) попала в плен. Это 95 тысяч солдат и матросов, а также командиров в звании от лейтенанта до полковника. В отдельных местах они сопротивлялись до 9 июля, но это уже не могло ничего изменить.

Падение Севастополя еще больше ухудшило положение Черноморского флота. Немцы уже не опасались присутствия противника на своих флангах и в тылу. Захват Крыма создал удобный плацдарм для вторжения на Кавказ через Таманский полуостров. В самом Севастополе советский флот потерял за время осады 1 крейсер (Червона Украина), 3 эсминца, 6 тральщиков, несколько десятков малых и вспомогательных кораблей, судов и катеров.

Немцы форсировали Керченский пролив 1 сентября после прорыва обороны 47-й советской армии. Колонны

немецкой 17-й армии дошли до Майкопа и Краснодара, и дальнейшая оборона полуострова грозила окружением войск, оборонявших проходы. Значительно раньше, еще 2 июля, немецкие самолеты во время внезапного налета потопили в Новороссийске лидер «Ташкент» и эсминец «Бдительный».

10 сентября этот порт, самый большой советский порт на Черном море, еще остававшийся под контролем советских войск, тоже пал. После потери Новороссийска «главными базами» Черноморского флота стали Туапсе и Поти. Однако их оснащение техническим оборудованием, а также материальные ресурсы абсолютно не соответствовали насущным потребностям. Все большее число кораблей и катеров нельзя было использовать из-за отсутствия ремонта, либо запасных частей.

Советские подводные лодки в 1942 г. действовали на коммуникациях противника в западной части Черного моря и у побережья Крыма. В общей сложности они совершили 133 похода (напомним, что в 77 случаях их целью являлась доставка грузов в Севастополь). В 56 боевых рейдах они якобы потопили 14 грузовых судов (28007 брт) и один буксир. Сколько транспортов и танкеров они уничтожили на самом деле, точно никто не знает.

Собственные потери составили 13 субмарин. Это М-31, М-33, М-60, М-118, Щ-208, Щ-210, Щ-212, Щ-213, Щ-214, С-32, Д-6, Л-24. Получается по одной погибшей лодке на каждый потопленный транспорт или танкер (если считать, что они в самом деле были потоплены) — то есть, потери были очень высокими.

Крейсер «Молотов» и лидер «Харьков» обстреляли 3 августа немецкие позиции в заливе Двулькорном. На обратном пути их атаковали и повредили самолеты и торпедные катера противника. 1 декабря крейсер «Ворошилов», лидер «Харьков», эсминцы «Сообразительный», «Бойкий», «Беспощадный» обстреляли войска противника в районе озера Днестровский Лиман (50 км к западу от Одессы). При этом они попали на немецкие минные заграждения: крейсер «Ворошилов» и эсминец «Сообразительный» подорвались и получили серьезные повреждения.

В течение года погибли 1 лидер и 6 эсминцев: «Ташкент» (авиация), «Дзержинский» (мины), «Шаумян» (авария), «Бдительный» (авиация), «Безупречный» (авиация), «Свободный» (авиация), «Смышленный» (мины).

Раздел V. НОЯБРЬ 1942 — ИЮНЬ 1943 г.

Глава 19. Высадка союзников в Северной Африке

После многомесячных обсуждений западные союзники приняли решение высадиться в Северной Африке — в Алжире и во французском Марокко. Это решение было принято 25 июля 1942 г. на совместном совещании штабов в Лондоне. Данный выбор обусловили недавние события в Киренаике: победное наступление генерала Роммеля на Египет, возникновение угрозы потери Суэцкого канала и в целом, призрак поражения на Ближнем Востоке. Если бы в руки врага перешли нефтяные районы Ирака и Ирана, это полностью решило бы проблему снабжения горючим немецкой армии и итальянского флота. Вдобавок, перед странами «оси» открылись бы совершенно новые стратегические перспективы.

Поэтому надо было срочно взять германо-итальянские войска в Северной Африке «в клещи» с двух сторон.

Подготовка к операции «Факел»

Операцию по высадке десанта в Африке (кодовое название «Факел» — «Torch») совместно готовили британский и американский штабы. Общее командование всеми силами осуществлял американский генерал Д. Эйзенхауэр, ему подчинялся командующий морскими силами британский адмирал Э. Каннингхэм.

План предусматривал высадку в Северной Африке в первом волне 70 тысяч бойцов с артиллерией и бронетехникой, в трех основных пунктах: в Оране и Алжире на побережье Средиземного моря, и в Касабланке на побережье Атлантического океана.

Роль главной базы снабжения должен был играть Гибралтар. Вряд ли удалось бы осуществить данную операцию без этой удобной базы с ее защищенной от ветров бухте, где флот вторжения мог заправляться топливом из резервуаров нескольких танкеров. Кроме того, Гибралтар рас-

полагал обширными ремонтными мастерскими, складами и аэродромом, с которого могли взлетать самолеты, осуществлявшие прикрытие.

План требовал тесного взаимодействия авиации с флотом. Поэтому в Гибралтар были отправлены дополнительные эскадрильи. Помимо прямой поддержки десантных сил, целью для самолетов союзников должны были стать вражеские корабли, если бы они попытались помешать операции. Была значительно усилена авиаразведка над Атлантикой, особенно на маршрутах конвоев, доставлявших десант.

Британское адмиралтейство, допуская возможность массовой атаки подлодок на конвой с войсками (что могло сорвать всю операцию), выделило для действий против них более 100 эскортных кораблей. Кстати говоря, оценка возможностей немецких подлодок являлась вполне реальной. В конце октября 1942 г. немцы могли ввести в бой одновременно 50 субмарин, в начале ноября эта цифра увеличилась еще на 25 единиц.

Таким образом, сохранение полной тайны до самого последнего момента являлось принципиальным условием успеха. В это время, 26 сентября, произошло событие, поставившее под вопрос всю операцию. Самолет типа «Catalina», имевший на борту текст приказа о высадке десанта 8 ноября, упал на испанском берегу неподалеку от Кадикса. Союзники терялись в догадках: оказался ли этот документ в руках противника? Позже стало известно, что эта информация попала к немцам уже после начала высадки десанта.

Дислокация морских, воздушных и наземных немецких и итальянских сил свидетельствовала о том, что их командование ни о чем не догадывалось. А в это время к Африканскому континенту приближались несколько конвоев, вышедших из Великобритании и США.

24 октября один из этих конвоев обнаружила подлодка U-599, однако вскоре самолет «Liberator» потопил ее. Подобная участь постигла и U-216 в Бискайском заливе. Все же несколько немецких подлодок сообщили в штаб адмирала Дёница о замеченных ими конвоях, однако там не сделали вывода, что отдельные конвои составляют части единого механизма.

В это же время внимание немецких подлодок, действовавших в районе Касабланки и южнее от нее, привлекли

конвои SL и LS, направлявшиеся в Сьерра-Леоне и к Британским островам. Их отправили в конце октября, специально для того, чтобы отвлечь внимание противника. Действия против них значительно уменьшили боевой потенциал немецких субмарин в этом районе. Оба конвоя понесли потери, однако благодаря им армия вторжения добралась до цели почти беспрепятственно.

Эскортные силы атлантических конвоев были ослаблены: корабли сопровождения отозвали для прикрытия сил вторжения. Поэтому до минимума сократилось число конвоев в Южную Америку и пришлось полностью отменить конвои в СССР.

Успех ширококомасштабной операции, в которой участвовали свыше 600 транспортов и военных кораблей, зависел от прибытия каждого конвоя, каждого корабля точно в пункты сбора точно в указанное время. Это требовало хорошо продуманного составления маршрутов всех конвоев, выходящих из разных портов.

Первыми вышли в море тихоходные конвои, которые должны были выгрузить тяжелое вооружение, снаряжение и оборудование в портах, захваченных штурмовыми отрядами. Конвоям, доставлявшим штурмовые отряды, следовало опередить первые и раньше добраться к месту сбора. Штурмовые отряды пехоты находились на больших десантных судах, имевших приспособления для спуска на воду легких десантных барж и лодок. Большие самоходные баржи (имевшие опускающиеся аппарели) транспортировали танки и орудия.

Состав десантных дивизий варьировался (впрочем, в незначительной степени) в зависимости от оперативных условий и тех трудностей, с которыми они могли встретиться из-за рельефа местности или береговых укреплений.

План высадки предусматривал следующую последовательность операции. Легкие баржи и штурмовые лодки, спущенные на воду с десантных судов в 7 милях (13 км) от берега, перевозят пехоту с легким вооружением к точно обозначенным пунктам на берегу, причем роль навигационных бакенов (ориентиров), обозначающих пункты высадки, играли подводные лодки, стоящие возле пляжей.

После высадки первых штурмовых отрядов легкие баржи и штурмовые лодки возвращаются к судам за новой партией войск. Когда первая волна штурмовых отрядов

окажется на месте, большие десантные суда должны подойти ближе к берегу — благодаря этому баржи и лодки быстрее перевезут следующие партии войск.

Высадку намеревались производить ночью, так как в это время суток риск возможных потерь из-за навигационных ошибок обычно меньше, чем днем. На рассвете началась вторая фаза операции. Прямо к берегу подходят самоходные транспортные баржи, и с них по аппарелям на берег съедут танки и пушки с тягачами.

Точность выполнения данного плана в значительной мере зависела от погоды и состояния моря. Даже небольшой прибой мог привести к потере легких барж и моторных штурмовых лодок. Если бы пехота и высадилась в таких условиях, то дальнейшее продвижение остановило бы отсутствие тяжелого вооружения (танков, грузовиков, артиллерии) которое бы не смогли доставить на берег самоходные транспортные баржи. Далее успех операции находился бы в зависимости от того, удалось ли захватить ближайшие аэродромы, с которых могли бы взлетать истребители прикрытия.

Между 22 и 27 октября из британских, а 24 октября из американских портов вышли крупные конвои, насчитывавшие вместе более 300 кораблей и судов различных классов. Высадка планировалась на ночь с 7 на 8 ноября одновременно в Марокко и Алжире.

Союзники создали 3 большие группы. Марокко должны были захватить американцы. Отряд контр-адмирала Х. Хевитта насчитывал 150 единиц, в том числе ударный авианосец «Ranger», 4 конвойных авианосца, 3 линкора, 7 крейсеров, 38 эсминцев. На десантных судах находились 35 тысяч солдат генерала Г. Паттона.

Отряд, предназначенный для захвата Алжира, состоял из двух групп. Восточная группа контр-адмирала Барроу включала 93 британских корабля и судна, в том числе 2 авианосца, 4 крейсера, 1 монитор и 13 эсминцев. Ей надлежало высадить в Алжире 33 тысячи американских и британских солдат. Западная группа насчитывала более 100 вымпелов, и среди них 3 авианосца, 1 линкор, 2 крейсера и 13 эсминцев под командованием контр-адмирала Т. Трубриджа. Транспорты везли 39 тысяч американских солдат, чьей задачей являлся захват Орана.

Высадка в Алжире и Оране

Вскоре после полуночи 8 ноября британские и американские войска начали высаживаться по обеим сторонам города Алжир: восточнее от мыса Матифу и к западу от города в заливе Сиди Фаррух.

Французские солдаты либо вообще не оказывали сопротивления (как под Сиди Фаррух), либо оно было вялым. Более жестко действовали отряды моряков, составлявшие личный состав береговых батарей «Дюпер» и «Лазар», которые, несмотря на малочисленность, оборонялись ожесточенно: первые до полудня, вторые до вечера.

Слабое сопротивление захваченных врасплох французских войск чрезвычайно помогло союзникам, так как плохо подготовленные экипажи легких барж и штурмовых лодок не смогли справиться с сильным прибоем, в результате были потеряны 98 из 104 этих плавсредств (94, 2%). Операция на флангах шла достаточно быстро. Уже в 8.27 отряды американских командос захватили аэродром Мэзон Блянш с большими запасами бензина. Это позволило вскоре поднять в воздух истребителям, прилетевшим сюда из Гибралтара. Второй аэродром в районе Блида вскоре захватили британские командос.

Значительно хуже обстояло дело с высадкой в самом Алжире. Британские эсминцы «Malcolm» и «Broke» попытались на полном ходу прорвать заградительные сети у входа в порт. Эсминцу «Broke» это удалось только с четвертой попытки, около 5 часов утра. Под сильным огнем береговых батарей корабль вошел в порт и высадил штурмовую группу, которая должна была не допустить уничтожения портовых сооружений французскими солдатами. Сам же «Broke» под градом снарядов вскоре затонул.

После полудня обстрел кораблей и бомбежка самолетов союзников заставили замолчать орудия фортов, охранявших вход в порт. Французские войска прекратили сопротивление вечером по приказу командующего флотом, адмирала Дарлана. Порт Алжир полностью перешел под контроль союзников, благодаря чему их суда смогли войти в гавань. Вскоре на берег сошли 33 тысячи солдат.

План высадки под Ораном напоминал алжирскую операцию. В качестве места для десантирования были выбраны два пляжа западнее Орана, а также пляж на востоке около Аржё.

Ночь выдалась спокойной и темной, однако сильный прибой мешал баржам приткнуться к берегу. В западном секторе неожиданной преградой оказался небольшой французский конвой, проходивший возле берега. Он задержал на полчаса подход десантных барж к пляжу. Тем не менее, в течение двух дней здесь высадились более 3 тысяч человек, были выгружены 460 танков, автомобили, а также свыше 1000 тонн различных грузов.

В центральном секторе высадку осложнил барьер из дюн и находившийся за ним глубокий ров с водой; аэрофотоснимки не позволили рассмотреть эту важную деталь и только отсутствие сопротивления со стороны французских войск спасло десант от потерь.

Под Арзё, где происходила высадка самых крупных сил (29 тысяч человек, 2400 средств передвижения, 14 тысяч тонн грузов), французы прекратили противодействия к полудню.

Попытка захватить порт в Оране, предпринятая, как и в Алжире, чтобы не допустить уничтожения портовых сооружений, привела к кровавым столкновениям. Приказ адмирала Дарлана о сдаче союзникам дошел сюда с опозданием.

Из-за присутствия французских военных кораблей в порту Орана здесь предвиделось более ожесточенное сопротивление, нежели в Алжире. Первыми в него вошли 2 катера и поставили дымовую завесу, которую тут же развеял ветер с берега. За катерами шли две канонерки (их должен был поддержать огнем своей артиллерии крейсер «Ангога»). Однако канонерки прибыли слишком поздно, только через 2 часа после высадки первых штурмовых отрядов, что сорвало весь план.

Канонерка «Walney» оказалась под перекрестным огнем береговых батарей, французских эсминцев «Ereavier» и «Tramontane», и затонула в 4.45. В канонерку «Hartland», следовавшую прямо за ней, попало много снарядов, на ней начался пожар, и она не смогла высадить десант.

После этого из Орана вышли 4 французских корабля, чтобы разведать ситуацию под Арзё. Крейсер «Ангога», опасаясь, что они атакуют высаживавшиеся там войска, открыл по ним огонь. Эсминец «Tramontane» затонул, «Tornado» пришлось выброситься на берег. Тральщик «Surprise», потопленный британским эсминцем «Brilliant»,

погиб вместе с командой (51 человек). Из 4-х французских кораблей назад вернулся только эсминец «Typhon».

Атаковать флот вторжения попытались 3 французские подлодки. Две из них — «Ateon» и «Argonaute» — глубинными бомбами и снарядами британских эсминцев «Westcott» и «Achates». Третья французская субмарина, «Fresnel», спасаясь от преследования, ушла в испанские территориальные воды, а затем направилась в Тулон.

Захват аэродромов в Ла Сеня и Тафарауи, в 24 км южнее Орана, позволил организовать авиационную поддержку войск, штурмовавших город со стороны берега. Мощную батарею в Форт-Сантон (западнее Орана) подавил линкор «Rodney». После десяти залпов его 406-мм орудий батарея замолчала.

В ночь с 8 на 9 ноября французские эсминцы «Erervier» и «Typhon» еще раз попытались покинуть порт. В коротком бою британские эсминцы «Jamaica» и «Augoa» потопили первый из них. Эсминец «Typhon» повернул назад.

Вечером 9 ноября командующий французскими морскими силами в Ороне, вице-адмирал А. Риул, получив тогда еще недостоверные сведения о захвате города англо-американскими войсками, приказал немедленно затопить корабли, находившиеся в порту. На дне оказались 4 подводные лодки, 7 тральщиков и 13 транспортов. Лишенный возможности уйти из порта эсминец «Typhon» разделил их участь.

Утром следующего дня (т.е. 10 ноября) защитники порта сдались американцам. Бои в городе продолжались до 11 часов, пока из Алжира не пришел приказ о капитуляции.

Во время высадки в Алжире и Ороне британская эскадра под командованием вице-адмирала Сифрета патрулировала к северу от алжирского побережья, но ее не потревожили ни флот, ни авиация противника. На путях из неприятельских портов к африканским берегам патрулировали подлодки. Одна из них («Unruffled») серьезно повредила торпедой итальянский легкий крейсер «Attilio Regolo».

Захват Марокко

Высадка под Касабланкой началась на 3 часа позже, чем под Алжиром и Ораном. При этом все три десанта — по разным причинам — высадились с опозданием.

Касабланка была слишком хорошо укреплена, чтобы можно было надеяться захватить ее лобовой атакой с моря. Захват должны были обеспечить десанты, высаженные севернее и южнее города, в трех удаленных друг от друга пунктах. Главный из них, от которого зависел успех всей операции, планировался в Федала (24 км к северу от Касабланки). Здесь должны были высадиться более 19 тысяч солдат. Северная штурмовая группа высаживала десант (9 тысяч человек) в 100 км к северу от Касабланки, в Мехдия, неподалеку от Порт-Лиотей. Целью этой операции являлся захват ближайшего аэродрома. Третий десант, ядро которого составляла танковая бригада, надлежало высадиться в Сафи (80 км к югу от Касабланки). Если пехота не сможет взять город, это сделают танковые части из Сафи.

Французские морские силы в Марокко представляли собой более серьезного противника, чем в Алжире. В Касабланке находились линкор «Jean Bart» (правда, недостроенный), легкий крейсер «Richelieu», 11 эсминцев, 11 подлодок, более 20 тральщиков, патрульные суда и т.д. Следовало также учитывать возможность прихода на помощь эскадры из Дакара (линкор «Richelieu» и три крейсера).

Американский флот вторжения подразделялся на 4 группы.

Первая, прикрывавшая высадку, включала 1 линкор, 2 тяжелых крейсера, 4 эсминца, 1 танкер. Этого было достаточно, чтобы противостоять дакарской эскадре. Состав остальных групп был следующим:

Северная группа (Мехдия): 1 линкор, 1 крейсер, 2 конвойных авианосца, 9 эсминцев, 1 подлодка, 6 транспортов, 7 вспомогательных судов.

Центральная группа (Федала): 3 крейсера, 2 авианосца, 15 эсминцев, 2 подлодки, 12 транспортов, 11 других единиц.

Южная группа (Сафи): 1 линкор, 1 крейсер, 1 конвойный авианосец, 10 эсминцев, 1 подлодка, 5 транспортов, 7 других единиц.

Всего: 3 линкора, 5 авианосцев, 7 крейсеров, 38 эсминцев, 4 подлодки, 23 транспорта, 26 других единиц.

Войска, высаживавшиеся под Мехдия, встретили сильное сопротивление французов. План предусматривал уничтожение береговых батарей, расположенных по обо-

им берегам реки, и одновременную высадку десанта на оба берега в районе устья. Одновременно вверх по течению должен был подняться эсминец со штурмовым отрядом для захвата аэродрома.

Однако выполнение этого плана столкнулось с определенными трудностями. В темноте десантные суда не заметили подлодки, игравшие роль ориентиров, что привело к их швартовке в ненадлежащих местах. Баржи и штурмовые лодки спустили на воду с опозданием. Сильный прибой перевернул множество барж, которыми управляли люди, не имевшие опыта десантирования в прибое. Огонь кораблей поддержки был неточным, поэтому они смогли подавить береговые батареи только через 2 дня.

В результате эсминец ушел вверх по реке с двухдневным опозданием. Штурмовой отряд занял аэродром только вечером 10 ноября. К тому времени французские войска уже получили приказ адмирала Дарлана о прекращении сопротивления.

В южном секторе, так же, как в Алжире и Ороне, 2 корабля получили приказ прорвать заградительные сети, закрывавшие вход в порт Сафи. Первый из них, эсминец «Bernadou», прорвав сети, попал под сильный огонь береговых батарей, однако сумел высадить небольшой десант. Вскоре в порт вошел эсминец «Cole», за которым двигались десантные баржи. Быстро высадившиеся штурмовые отряды предотвратили уничтожение портовых сооружений и заняли весь порт. Тем временем корабельная артиллерия союзников заставила замолчать береговые батареи.

Во время высадки значительное замешательство вызвал случайный взрыв десантной баржи. Несмотря на это, 8 ноября к 14.30 Сафи находился в руках американцев.

Высадку в центральном секторе, под Федалой, т.е. в самом важном пункте, осложнило сильное сопротивление французских войск. Опоздание с установление точных ориентиров и спуск легких десантных барж на воду с большим опозданием поставили под угрозу успех всей операции. Волна сильного прибоа перевернула и потопила около 1/3 барж, часть из них разбилась о скалы в нескольких милях от места высадки. Все же удалось доставить на берег более 3500 человек. Утром французские береговые батареи, а также корабли из Касабланки начали обстреливать пляжи и десантные баржи, но орудия крейсеров «Augusta» и «Brooklyn» заставили их замолчать.

Французские корабли пытались помешать высадке десанта. В атаку на американцев устремились крейсер «Primauguet» и шесть эсминцев (это кровавое столкновение вошло в историю как сражение под Касабланкой). Однако у американской эскадры было слишком большое преимущество над французами. «Primauguet» за десять минут превратился в груды металла, эсминцы «Fougueux», «Boulonnais», «Frondeur» и «Brestois» пошли на дно, а эсминцы «Milan» и «Albatros» выбросились на берег.

В этом бою, который произошел до полудня 8 ноября, также приняли участие французские подводные лодки. Три из них («Meduse», «Antiope» и «Amazone») атаковали американские крейсеры торпедами, но безрезультатно. Из 8 подлодок, вышедших в море, только одна («Ogrhee») вернулась после боя в Касабланку, два («Antiope» «Amazone») ушли в Дакар, еще одна («Meduse») получила повреждения от авиабомб и ее 10 ноября затопила собственная команда. Четыре остальные — «Sibylle», «Sidi Ferruch», «Conquerant» и «Tonnant» — погибли в последующие дни (до 15 ноября).

Сильно пострадали французские корабли, оставшиеся в порту. С утра 8 ноября они стали объектом для авианалетов и мишенью для американских артиллеристов. 406-мм орудия линкора «Massachusetts» серьезно повредили линкор «Jean Bart». В порту погибли подлодки «Oreade», «Amphitrite» и «Psyche», а также много коммерческих судов.

Несмотря на все это, положение американских войск, высадившихся в центральном секторе, было трудным. Сильный прибой повредил более 80 десантных катеров из 140. В сумерках на берегу сражались 7500 солдат. Ситуация улучшилось после занятия небольшого порта в Федала; благодаря этому отпала необходимость высаживать войска и выгружать снаряжение на необорудованные пляжи.

Пехота начала медленно продвигаться вдоль скалистого побережья в сторону Касабланки. Наступающих обстреливали французские истребители: только 10 ноября, после их уничтожения, удалось окружить Касабланку. В тот момент, когда в бой должны были вступить танки, выгруженные на берег в Сафи, пришел приказ адмирала Дарлана о прекращении сопротивления.

После захвата союзниками Алжира и Орана итало-немецкие войска в Триполитании (так же, как и англо-американские) двинулись в сторону военно-морской базы Бизерта в Тунисе. Чтобы скорее приблизить свой фронт к Бизерте, командование союзных войск решило высадить десант в порту Бугье. 11 ноября 3 транспорта высадили там войска, не встретив никакого сопротивления. Тоже без проблем парашютный десант занял близлежащий аэропорт Джиджелли, с которого 13 ноября поднялись в воздух первые самолеты.

Однако, прежде чем удалось организовать воздушное прикрытие, стоявшие на якоре у берега суда стали объектом налетов немецких самолетов. Они потопили все 3 транспорта с вооружением и боеприпасами.

Следующим пунктом на пути к Бизерте был порт Бона. Несмотря на быстрый захват аэродрома морским десантом, высадившимся с трех эсминцев, истребители не смогли взлететь, так как им не хватило бензина и боеприпасов, ушедших на дно вместе с транспортными судами. Из-за этого наступление на Бизерту, до которой оставались всего 60 км, задержалось, а «гонку» до мыса Тунис выиграла итало-немецкая армия.

Запоздалая реакция немцев

Операция «Факел» застала государства «оси» врасплох. Сообщение о высадке союзников пришло в штаб адмирала Дёница только вечером 8 ноября. Он немедленно приказал 15-и подлодкам полным ходом идти к берегам Марокко. Разумеется, штаб Кригсмарине отдавал себе отчет в том, что уже слишком поздно, чтобы помешать высадке. Поэтому он решил атаковать транспортные суда, доставлявшие подкрепления и грузы для армии вторжения.

Но к тому моменту, когда подлодки пришли к берегам Марокко, т.е. в ночь с 10 на 11 ноября, союзники предприняли все возможные меры защиты от них. U-173 потопила один транспорт. На следующий день U-130 потопила еще 3 транспорта. Тем и ограничились успехи немецких субмарин в борьбе с американским флотом.

В середине ноября западнее Гибралтара действовали 15 немецких подлодок. Кроме того, в Средиземное море прорвались еще 7 лодок, так что общее число немецких подлодок составило 25 единиц. Однако благодаря увеличе-

нию количества патрулей ПЛО, подлодки не могли действовать свободно и несли большие потери. В течение двух недель авиации и надводные корабли союзников потопили в Средиземном море 5 субмарин.

В декабре адмирал Дёниц направил туда еще 5 подлодок, но через Гибралтарский пролив удалось пройти только трем. Таким образом, в конце 1942 г. у берегов Северной Африки действовали 23 немецкие подводные лодки. Кроме них, там находилось 10 итальянских подлодок.

Этим субмаринам удалось торпедировать несколько судов, спешивших с подкреплениями и грузами для десанта, но по отношению к плотности движения судов в тот период потери не были слишком высокими. Можно перечислить самые важные. 12 ноября U-515 потопила британскую плавбазу эсминцев «Hesla», через три дня жертвой ее же торпед стали эскортный авианосец «Avenger» и большой транспорт «Ettrick». 14 ноября в районе Лиссабона погиб большой войсковой транспорт «Warwick Castle» (20107 брт), а 6 декабря вблизи Азорских островов — большой британский транспорт «Ceramic» (18713 БРТ).

Подлодки, а также немецкие самолеты, достигавшие северо-восточного побережья Африки, в ноябре и декабре 1942 г. уничтожили большие британские транспорты с войсками «Viceroy of India» (19627 брт), «Strathallan» (23722 брт) и «Narkunda» (16632 брт), а также голландский «Nieu Zeeland» (11069 брт). Большинство людей с этих судов спасли эскортные корабли. Торпеды немецких подлодок потопили также голландский эсминец «Isaac Sweers» и британский «Martin».

Однако потеря очередных трех субмарин и повреждение еще шести склонили немецкое командование к тому, чтобы перебросить оставшиеся «у-боты» в прежние оперативные районы. Это повлекло немедленный рост потерь грузовых судов союзников в Северной Атлантике, что вполне понятно, если учесть отвлечение большого количества эскортных кораблей для обеспечения десантной операции.

Тулонская трагедия

Адмирал Дарлан, приказав французским войскам прекратить сопротивление англичанам и американцам в Алжире и Марокко, одновременно послал телеграмму коман-

дующему французской эскадрой в Тулоне адмиралу Ж. де Лаборду, в которой предложил ему увести все корабли в Дакар. Он утверждал, что таково невысказанное, но очевидное желание маршала Петэна.

Эту телеграмму он отправил не через французское адмиралтейство в Виши, а прямо в Тулон. Поэтому адмирал Лаборд пришел к выводу, что инициатива адмирала Дарлана не согласована с французским правительством. Его сомнения подтвердило официальное заявление маршала Петэна, отмежевавшегося от приказов адмирала Дарлана о сдаче североафриканских портов союзникам*.

Немцы отреагировали на высадку в Северной Африке вторжением 14 ноября 1942 г. на территорию так называемой неоккупированной Франции (Италия в это же время заняла Корсику). Германия оставила свободной только полосу вокруг Тулона, который французы имели право защищать, согласно немецко-французского соглашения 1940 г., в случае вторжения любого агрессора. Но в Тулоне уже не сомневались в том, что Германия попытается захватить корабли, поэтому их готовили к затоплению.

Действительно, 27 ноября 1942 г. в Тулон вторглись танковые немецкие колонны. Тогда французские экипажи потопили свои корабли, не желая отдавать их в руки противника. На одних они открыли кингстоны, другие взорвали взрывчаткой.

В Тулоне погибли 3 линкора (Dunkerque, Strasbourg, Provence), 4 тяжелых крейсера (Algerie, Colbert, Duplex, Foch), 3 легких крейсера (La Galissonniere, Marseillaise, Jean de Vienne), 30 эсминцев и миноносцев, 16 подводных лодок, 21 вспомогательное судно. Всего 77 единиц. Удалось уйти только четырем подлодкам. Три из них — «Casabianca», «Le Glorieux» и «Marsouin» — дошли до Алжира, а одна («Iris») была интернирована в Барселоне.

* Жан-Луи Ксавье-Франсуа Дарлан (1881–1942) стал контр-адмиралом в 1929 г. С 1932 до 1936 гг., получив чин вице-адмирала, он командовал Атлантической эскадрой; в 1936–39 гг. возглавлял морской генеральный штаб, 6 июня 1939 г. занял пост командующего флота. В правительстве маршала Петэна адмирал Дарлан являлся морским министром, а с февраля 1941 г. еще и вице-премьером правительства. Был убит в Алжире «неизвестными лицами» 24 декабря 1942 г.

Самозатопление французского флота в Тулоне явилось следствием политики правительства Петэна и вошло в историю этого флота как самая большая его трагедия*.

Дальнейшее наступление союзников

Захват портов Алжира, Марокко и Туниса принес союзникам большую выгоду. Расположенные там морские порты и аэродромы облегчили сопровождение конвоев и позволили обеспечить постоянное авиационное прикрытие для атлантических конвоев, направляющихся из Великобритании в Кейптаун.

В руки союзников попали более десяти французских военных кораблей (которые после ремонта и оснащения современным вооружением были переданы силам «Свободной Франции»), а также 55 транспортных судов общим тоннажем 169 тысяч брт. Однако самым большим успехом стало изменение в пользу западных союзников общей численности и диспозиции войск. Именно этот фактор сыграл решающую роль в их окончательной победе в Северной Африке.

За две недели перед высадкой в Алжире и Марокко немецкую армию атаковала с востока превосходящая ее в два раза по численности британская 8-я армия (10 дивизий полного состава). Хорошо вооруженная доставленными вокруг Африки танками, артиллерийскими орудиями, самолетами, эта армия прорвала немецкие линии обороны в ходе 11-дневного (23 октября — 3 ноября) сражения. Англичане заняли всю Ливию. 23 января пал Триполи. За 80 дней войска 8-й армии прошли 2260 км (т.е. средний темп наступления составлял 28–29 км в день!).

Занятые ими порты англичане быстро приспособили к приему транспортных судов. Первые транспорты пришли в занятый 13 ноября Тобрук уже 19 ноября. Благодаря четкой работе морских саперов, транспорты вскоре смогли заходить и в порт Бенгази. Эти два порта стали главными пунктами снабжения 8-й армии.

* Таким образом, французский флот в 1940–42 гг. по существу прекратил свое существование. Ни на одном ТВД он не сыграл сколько-нибудь заметной роли, а уничтожали его все — англичане, американцы, немцы, итальянцы, японцы (в Индокитае), и сами французы.

По мере развития наступления союзников ухудшились условия снабжения по морю войск противника. Теперь их корабли и суда могли использовать только узкий проход между Сицилией и Тунисом. Союзники атаковали итало-немецкие конвои с полевых аэродромов на востоке и на западе Северной Африки, а также с Мальты. В бой вступили новые подлодки, базировавшиеся на этом острове, а также возобновили свои рейды британские легкие силы: крейсера «Dido», «Euryalus», 4 эсминца и флотилия торпедных катеров.

После мощного налета американской авиации на Неаполь 4 декабря 1942 г. (при этом погиб легкий крейсер «Muzio Attendolo») итальянский флот в составе 3 линкоров, 2 тяжелых и 6 легких крейсеров, 12 эсминцев ушел с южных баз на север (в свою главную базу Специю).

Англичане получили отличную возможность уничтожать судоходство противника. Доставка подкреплений и грузов итало-германским войскам в Африке становилась все более трудным предприятием. Так, с 11 по 28 ноября они получили только 33 тысячи тонн грузов, заплатив за них потерей судов общей грузоподъемностью около 59 тысяч брт. В декабре потери составили уже свыше 96 тысяч брт.

Общие итало-германские потери от разных причин за август—декабрь 1942 года составили 174 транспортных судна (320203 брт), из них самолеты потопили 63 судна (137411 брт), а подлодки 56 судов (138187 брт).

Британский флот потерял за указанный период подлодки «Traveller», Р-22 и Р-48. 1 декабря, во время атаки итальянского конвоя у мыса Бон (в результате которой погибли 5 вражеских транспортов), от авиационной торпеды пошел на дно британский эсминец «Quentin».

Мальта в конце ноября и в первых числах декабря получила 50 тысяч тонн различных грузов, что наконец-то улучшило тяжелое положение гарнизона и населения острова.

Захват британской армией Триполи 23 января 1943 г. позволил уменьшить нагрузку на недостаточно оборудованный порт в Бенгази. Его быстро расчистили от мин и обломков, так что первое судно пришло в Триполи уже через 10 дней. Вскоре, невзирая на яростные налеты вражеской авиации, туда стали регулярно приходить конвои.

В течение первых десяти дней вторжения, в африканских портах высадились 437 тысяч солдат союзников, было выгружено 42 тысячи единиц различных транспортных средств. Несмотря на оживленное движение транспортных судов союзников, их потери в этот период составили 220 тысяч брт, т.е. около 5% используемого тоннажа. Немцам удалось разгромить только один конвой (ТМ-1), состоявший из танкеров. Его атаковал в районе Азорских островов отряд подлодок и потопил 7 судов.

«Дорога смерти»

20 марта 1943 г. британская 8-я армия развила мощное наступление на сильно укрепленные немецкие позиции под Марет. Еще через 9 дней, после прорыва неприятельской обороны, англичане заняли порт Габес. 10 апреля 8-я армия заняла порт Сфакс. В кратчайшие сроки оба порта превратились в базы снабжения для наступавшей армии.

В то же время доставка подкреплений и грузов итало-немецким войскам вследствие огромного преимущества союзников на море и в воздухе стал очень тяжелой задачей и приводил к большим потерям.

Каждый месяц на «дороге смерти» (так называли маршрут Италия — Тунис) гибли суда противника общим тоннажем до 100 тысяч брт. В январе и феврале 1943 г. это означало потерю (в среднем) 21% судов, идущих по данному пути (в ту либо в другую сторону), в марте и апреле показатель потерь вырос до 42%, а в мае он достиг 77%!

На заключительном этапе военной кампании итальянский флот уже не мог играть серьезной роли. Правда, он еще насчитывал 6 линкоров и 8 крейсеров, однако был парализован недостатком топлива. Сражались только небольшие корабли, но их ряды быстро таяли на тяжелой конвойной службе. С ноября 1942 по май 1943 г. погибли 24 эсминца и миноносца, еще 64 получили повреждения.

Одной из последних морских операций в африканской кампании стал короткий бой между сопровождавшими один транспорт итальянскими миноносцами «Cigno» и «Cassiopea» и британскими эсминцами «Pakenham» и «Paladin», происшедший на рассвете 16 марта под Пантеллерией.

Миноносец «Cigno» атаковал британские эсминцы, повредив торпедой эсmineц «Pakenham», однако затем зато-

нул, изрешеченный вражескими снарядами. Второй миноносец сумел вместе с охраняемым судном добраться до Африки. Британский эсминец «Paladin» взял потерявший ход эсминец «Rakenham» на буксир, однако вице-адмирал Бонхем-Картер, командующий Мальтой, из опасения, что оба они станут легкой добычей подлодок или торпедных катеров, приказал затопить поврежденный корабль.

За его гибель 4 мая отомстили эсминцы «Nubian», «Paladin» и «Petard», которые потопили возле тунисского берега итальянский транспорт и сопровождавший его эсминец «Perseo».

22 апреля британская 1-я армия начала наступление на немецкую армию с запада. 6 мая ее танки прорвали немецкую линию обороны, заняли Тунис и клином рассекли силы неприятеля. На следующий день американская мотопехота заняла Бизерту, а войска «Свободной Франции» под командованием генерала Анри Жирода окружили две немецкие дивизии в Северном Тунисе. Продвигаясь вдоль морского берега, подразделения мотопехоты встретились с наступавшими с востока частями 8-й армии, что закрыло противнику путь для эвакуации из Африки. Остатки дезорганизованной и разбитой немецко-итальянской армии сдались 13 мая. В плен попали 367 тысяч итальянских и немецких солдат и офицеров вместе с командующим, генералом Д. фон Арнимом.

Прежде, чем это произошло адмирал Каннингхэм приказал всем морским силам союзников, находившимся в этом районе Средиземного моря, выйти для патрулирования Сицилийского пролива, чтобы не допустить эвакуации остатков вражеской армии в Италию. Действительно, они уничтожили 10 небольших и 2 крупных транспортных судна. До Сицилии смогли добраться всего несколько малых судов, с несколькими сотнями беглецов на борту.

Правда, еще в марте и первой половине апреля немцы эвакуировали на Сицилию 3 отборные дивизии, которым в Африке не хватало тяжелого вооружения и боеприпасов.

Полугодовой период боев на Средиземном море (с 12 ноября 1942 до 11 мая 1943 г.), который иногда называют «Третьей битвой за африканские конвои», закончился для итальянцев потерей 243 единиц (в том числе 92 судна грузоподъемностью свыше 500 брт и 151 судно менее 500 брт), еще 242 судна получили повреждения той либо иной степени тяжести. Среди этих 485 судов (плюс к ним 167 во-

енных кораблей и катеров) 67% составляют потери от действий вражеской авиации, 8% — от действий подлодок, 7% подорвались на минах, 5% потопили надводные корабли англичан, 13% погибли от других причин (навигационные аварии, технические неполадки и т.п.).

Среди военных кораблей, уничтоженных с ноября 1942 до середины мая 1943 г., были тяжелый крейсер «Trieste» (потоплен 10 апреля американской авиацией в порту Маддалена), легкий крейсер «Ulpio Traiano» (потоплен человекоуправляемой торпедой 3 января в Палермо), 13 эсминцев, 13 миноносцев, 22 подлодки и многочисленные малые суда.

Немецкие потери на Средиземном море в этот период составили 1 эсминец («Hermes», захваченный у греков «Vasilefs Georgios») и 13 подлодок.

Глава 20. Перелом в битве за Атлантику

Как уже сказано выше, для обеспечения высадки союзников в Северной Африке были задействованы почти все легкие силы «Home Fleet», поэтому британское правительство решило не отправлять арктические конвои до января 1943 г. Однако по просьбе Сталина президент США Рузвельт потребовал от британского правительства пересмотреть данное решение.

В портах Исландии в течение сентября собрались 40 транспортов с грузами для СССР. После двух недель раздумий чины британского Адмиралтейства решили отправлять эти транспорты по одному, без эскорта. Надежда была на то, что в полярной ночи и в плохую погоду, немецкие подлодки и самолеты не смогут нанести существенный ущерб транспортам.

Первый из них покинул Рейкьявик в конце октября. Транспорты шли с интервалом 200 миль один от другого, их подстраховывали вооруженные траулеры-спасатели, курсировавшие вдоль маршрута. Кроме того, севернее острова Медвежий была развернута завеса британских подлодок на случай возможной атаки крупных немецких кораблей. Действительно, потери оказались меньше, чем ожидалось: из 37 транспортов погибли 9 (25%).

Сражение за конвой JW-51B

В первой половине декабря 1942 г. вместо одного большого конвоя были отправлены два меньших, с недельным промежутком между ними. В то же время еще один конвой вышел в обратный путь из Мурманска, что позволило более эффективно использовать силы прикрытия.

Первый из декабрьских конвоев в СССР, состоявший из 16 транспортных судов, дошел до потерь, он доставил 100 тысяч тонн различных военных грузов. Но прохождение второго конвоя, имевшего кодовое обозначение JW-51B, привело к бою с немецкими кораблями.

Конвой прикрывали британские крейсеры «Sheffield» и «Jamaica», а также 2 эсминца, под командованием контр-адмирала Бернетта, а сами транспорты сопровождали еще 6 эсминцев и несколько малых эскортных кораблей (командир конвоя, командер Р. Шербрук на эсминце «Onslow»).

30 декабря 1942 г. южнее острова Медвежий конвой обнаружили немецкие подлодки. В море тотчас вышли немецкая эскадра в составе броненосца «Lutzow» и тяжелого крейсера «Admiral Hipper» вместе с шестью эсминцами, под командованием вице-адмирала Кумметца. Посылая эту эскадру, немецкое командование еще не знало о наличии эсминцев в охране конвоя. Кумметц получил, как это было принято в германском флоте, подробные инструкции. Они предписывали избегать столкновений с противником, если преимущество на его стороне, а также не вступать в ночной бой с эсминцами.

По плану вице-адмирала Кумметца, конвой JW-51B следовало атаковать с двух направлений: с северо-запада крейсер «Admiral Hipper» и три эсминца, с юга броненосец «Lutzow» и еще три эсминца. Кумметц надеялся, что англичане, отражая нападение с одного фланга, другой оставят открытым для атаки. Несмотря на то, что идею разделения эскадры на две части и тем самым ее ослабления высшее командование Кригсмарине не одобрило, операция развивалась приблизительно так, как предполагал план. Только чрезмерная осторожность командира броненосца «Lutzow» спасла конвой от уничтожения. События происходили следующим образом.

Перед выходом из порта командер Шербрук разработал тактический план на случай нападения немецких кораблей. Эсминцам надлежало защищать конвой, в то вре-

мя как сам Шербрук на эсминце «Onslow» должен был нанести по противнику торпедный удар. Конвою же следовало развернуться и уходить, поставив дымовую завесу.

31 декабря, около 8.20, с корвета «Hyderabad» заметили 2 эсминца. Решив, что это советские корабли, прибывшие для усиления эскорта, командир корвета не сообщил них Шербруку. Через 10 минут с эсминца «Obdurate» увидели те же эсминцы, пересекавшие курс за кормой конвоя, и сообщили об этом командиру, который немедленно приказал определить их принадлежность. «Obdurate» двинулся в том направлении, где исчезли два силуэта. Видимость в тот момент была переменной (7–10 миль), горизонт время от времени заслоняли сильные снежные шквалы. От крепкого мороза орудия на полном ходу корабля покрывались льдом. Немецкие корабли, скрытые в темной снежной туче, вынырнули из нее только тогда, когда расстояние сократилось до 4-х миль, и тут же открыли огонь по «Obdurate». Эсминец повернул к конвою, противник не преследовал его.

Звуки артиллерийской канонады привлекли внимание Шербрука, который с эсминцами «Orwell» и «Obedient» вышел навстречу «Obdurate». Четыре эсминца направились в сторону предполагаемого местонахождения немецких кораблей, а эсминец «Achates» и оставшиеся эскортные корабли поставили дымовую завесу с той стороны, откуда ожидалась атака врага. В 9.39 «Onslow» и «Orwell» заметили главные немецкие силы, а те открыли огонь по ним. В течение получаса оба эсминца периодически показывались из-за дымовой завесы и производили либо имитировали торпедные атаки, чтобы не дать немцам пройти сквозь дымовую завесу, за которой укрывался идущий на восток конвой. В 10 часов Шербрук получил радиogramму от контр-адмирала Бернетта: с севера к месту боя приближаются два крейсера.

В это время огонь крейсера «Admiral Hipper» был беспорядочным и неточным, а его тактика в бою со столь слабым противником, как два эсминца — нерешительной. Наконец в 10.18 снаряды главного калибра «Admiral Hipper» попали в «Onslow». Они уничтожили половину его вооружения, пробили борт в машинном отделении и вызвали пожар. Коммандер Шербрук был ранен, однако, несмотря на это, не сошел с мостика, продолжая командовать до тех пор, пока следующий залп крейсера не лишил эсминец хо-

да. Тогда общее командование эскортом взял на себя Д. Кинлоч, командир эсминца «Obedient».

Потеряв из вида крейсер «Admiral Hipper», скрывшийся в снежной туче, «Onslow» дошел до конвоя, а Кинлоч с 4 эсминцами пошел впереди конвоя, который в 10.20 изменил курс на юго-восточный, и в 10.30 — на южный.

В 10.45 корвет «Rhododendron» сообщил о присутствии большого вражеского корабля вблизи от него, на южном направлении. Это был броненосец «Lutzow», который немного раньше тоже заметил корвет «Hyderabad», но почему-то не сообщил о нем командующему. Тактика немецкого броненосца была нерешительной, огонь он открыл с опозданием, благодаря чему конвой избежал уничтожения. В это время крейсер «Admiral Hipper», шедший полным ходом на северо-восток, наткнулся на тральщик «Bramble» и потопил его одним залпом. И снова подвел корвет «Hyderabad»: приняв радиограмму с «Bramble» об обнаружении неприятеля, он не передал его дальше.

Около 11 часов погода улучшилась. Эсминцы, прикрывавшие конвой спереди, заметили «Lutzow» и незамедлительно поставили дымовую завесу. Неожиданно показался крейсер «Admiral Hipper», который открыл огонь по эсминцу «Achates», вышедшему из-за дымовой завесы. Эсминец потерял ход, погибли его командир и часть команды. Затем «Admiral Hipper» перенес огонь на «Obedient» и уничтожил радиостанцию. Однако торпедная атака остальных эсминцев вынудила немецкие корабли отойти.

В 11.30 отступавший «Admiral Hipper» попал под огонь приближавшихся британских крейсеров, которые быстро добились попаданий. Скорость немецкого корабля уменьшилась. Но ухудшение видимости затрудняло прицельный огонь. Артиллерийский бой прекратился на дистанции 8 км в 11.43. Через минуту британские крейсера отразили нападение двух немецких эсминцев и потопили один из них (Friedrich Eckoldt).

Во время этого сражения оборонявшие конвой эсминцы, произвели торпедную атаку из-за дымовой завесы, что вынудило броненосец «Lutzow» отступить. Несколько позже, тоже после атаки эсминцев, из боя вышел крейсер «Admiral Hipper». Несмотря ни на что, мужественно сражался тяжело поврежденный, лишившийся командира «Achates». Только в 13.15 он запросил помощь, однако, прежде чем траулеры-спасатели смогли подойти к доблест-

ному кораблю, «Achates» перевернулся вверх дном, увлекая за собой в пучину значительную часть членов команды.

Крейсеры контр-адмирала Бернетта в 12.30 попытались снова завязать бой с немецкими кораблями, но после короткого обмена залпами неприятель ретировался и догнать его не удалось. Ухудшавшаяся видимость сделала невозможным дальнейшее преследование вражеских кораблей.

Этот бой явился примером доблестного поведения команд британских эсминцев. Благодаря правильной тактике, они смогли расстроить замыслы гораздо более сильного противника, который в конце концов отступил под огнем двух легких крейсеров. Потери обеих сторон были примерно равны.

Отставка гросс-адмирала Редера

Известие о поражении немецкой эскадры вызвало ярость Гитлера и стало непосредственной причиной острого конфликта между диктатором и гросс-адмиралом Редером.

Масла в огонь подлил шеф Люфтваффе, рейхсмаршал Герман Геринг, использовавший этот случай, чтобы в очередной раз выступить против флота. На совещании 6 января 1943 г. Гитлер, вопреки сопротивлению Редера, приказал вывести в резерв все тяжелые корабли, а главное внимание сосредоточить на подводной войне. Редер, ясно представлявший последствия этого шага, подал фюреру 15 января памятную записку, в которой вновь объяснил стратегическую роль немецких линкоров и тяжелых крейсеров и предупредил Гитлера, что их уход станет «победой наших врагов, достигнутой без всякого участия с их стороны». Однако его аргументы не переубедили Гитлера, поэтому через две недели Редер подал прошение об отставке с поста главнокомандующего ВМФ, который он занимал с 1928 г.*

* Эрих Редер (1876—1960) в 1914—17 гг. служил флаг-офицером Ф. Хиппера, командира разведывательного отряда линейных крейсеров германского флота. Участник боя при Доггер-банке (1915 г.) и Ютландской битвы (1916 г.). Затем он возглавлял коллектив специалистов, работавших над многолетней историей мировой войны на море. В 1928 г. стал командующим Рейхсмарине.

Гитлер назначил вместо него Карла Дёница. Для Дёница, убежденного сторонника подводной войны, предложения Гитлера были на руку, поэтому не удивительно, что главным пунктом новой программы, которую он представил Гитлеру в середине февраля 1943 г., являлся абсолютный приоритет подводного флота в развитии, строительстве и ремонте. Кроме того, планировалось улучшить его взаимодействие с авиацией. Все тяжелые корабли предлагалось вывести из активных действий.

Через 2 недели Дёниц получил смягченное решение Гитлера. Линкоры «Tirpitz», «Lutzow» и «Scharnhorst» должны были находиться в Северной Норвегии, оставаясь там в боевой готовности в качестве противовеса британскому флоту.

Линкор «Scharnhorst», находившийся до того на Балтике, дважды пытался вместе с крейсером «Prinz Eugen» пройти в Северную Норвегию. Обе попытки не удалось, так как немецкие корабли обнаружила британская авиация. «Scharnhorst» выполнил этот план только в первой половине марта, но уже без крейсера «Prinz Eugen». Таким образом, в Норвегии оказалось 3 немецких линкора. Их присутствие представляло реальную угрозу судоходству последних, поэтому командование союзников отправило на Британские острова американский отряд «Task Force 22» в составе одного линкора, одного авианосца и нескольких эсминцев. Эти корабли перешли под командование адмирала Тови.

Тем временем полярная зимняя ночь и ослабление немецкой авиации позволили почти без потерь провести очередные антарктические конвои в СССР JW-52, JW-53 и обратные конвои из Мурманска — RA-52 и RA-53 (январь-март 1943 г.).

Последние трудные конвои

Зима 1942–1943 г. в Северной Атлантике выдалась суровой. Штормы парализовали действия подлодок, благодаря чему потери союзников в этом районе значительно снизились. Гораздо хуже обстояли дела на юге. Так, группа подлодок 9–11 января 1943 г. атаковала конвой в составе девяти танкеров южнее Азорских островов. Дело кончилось настоящим разгромом. В порт назначения пришли только

2 судна, и это тогда, когда армии союзников испытывали острую нехватку жидкого топлива!

В конце января южнее Гренландии находились уже 37 подводных лодок, у Азорских островов — 11, а в треугольнике между Канарскими островами, берегами Западной Африки и Азорскими островами — 25. Результаты подобной концентрации не заставили себя долго ждать. На дне Атлантического океана снова оказалось множество грузовых судов. Всего в этом районе (Азорские острова — Фритаун) в январе были потоплены 11 грузовых судов (80047 брт), а во всей Атлантике — 27 (172691 брт).

В Северной Атлантике первая массированная атака подлодок произошла в начале февраля. Ее объектом стал конвой НХ-224, который потерял 2 судна, однако и U-265 была уничтожена самолетом.

По воле случая этот конвой стал причиной дальнейших потерь: моряк с одного из потопленных судов, подобранный подлодкой U-632, сообщил немцам, что следующий тихоходный конвой (SC-118) пойдет тем же самым маршрутом. На основе этой информации немцы сосредоточили на пути конвоя 20 подлодок. В ходе их атак, продолжавшихся несколько дней, погибли 13 транспортных судов. Противник потерял 3 подлодки. Столь крупное поражение союзники потерпели несмотря на сильный эскорт, который в критический момент боя (за счет американских кораблей) увеличился до 12 единиц.

Данный случай стал своего рода «звонком тревоги» для британского адмиралтейства. Проведенный им анализ показал, что количество погибших судов зависит не от величины конвоя, а от количества подлодок, его атакующих, а также (при отсутствии авиационного прикрытия) от количества эскортных кораблей. Имея один и тот же эскорт можно увеличить состав конвоя с 32 до 54 судов, а за счет этого сократить число конвоев и увеличить количество эскортных кораблей при каждом из них с 6 до 9 единиц. В результате потери сократятся на 56%. Кроме того, обеспечение авиационного прикрытия в течение хотя бы 8 часов в сутки способно уменьшить потери на 64% по сравнению с потерями в конвоях 1941—1942 гг.

Но, прежде чем эти выводы удалось реализовать на практике, союзникам пришлось отразить новый удар подводников Дёница. В середине февраля немцы перехватили радиопередачу корабля из охраны конвоя ON-166, на-

правлявшегося из Великобритании в США. Немецкий штаб, точно определив маршрут конвоя, сосредоточил на его пути целую группу подлодок. Их атаки начались сразу же после выхода ON-166 из зоны патрулирования самолетов береговой охраны и продолжались (начиная с 21 февраля) трое суток. Их результатом стало уничтожение 14 судов (85 тыс. брт).

В первую ночь погибли два судна и подлодка U-225, отправленная на дно американским эскортным кораблем «Spencer». На второй вечер, через полтора часа после захода солнца, подлодка U-606 торпедировала 3 судна, находившиеся на левом фланге конвоя. Этим субмарина обнаружила себя, и ее атаковал корвет «Chilliwack». Вскоре в бой вступил польский эсминец «Burza», его глубинные бомбы повредили U-606 и вынудили ее всплыть на поверхность. Американский эскортный корабль «Campbell», не разобравшись, что экипаж лодки желает сдаться, открыл по ней огонь из орудий и протаранил. U-606 затонула, однако и «Campbell» получил повреждения при ударе. Эсминец «Burza» взял на борт часть его команды, 7 человек с затонувшей U-606 и еще 55 человек с погибшего норвежского судна.

Февраль 1943 г. тоже был очень тяжелым. Прежде всего, потери в Северной Атлантике достигли тревожно высокого уровня: они составили 36 судов (227109 брт), 72% от всех потерь в Атлантике в феврале, которые составили 50 судов (312004 брт). А общие потери союзников от действий подлодок противника на разных океана достигли 63 единиц (359328 брт).

В следующем бою, с 7 по 11 марта, две группы подлодок настигли большой конвой SC-121. Их добычей стали несколько судов, отставших из-за долгого шторма. В общей сумме океан поглотил 13 грузовых судов (62 тысячи брт) вместе с экипажами. При этом не была уничтожена ни одна субмарина.

Но следующее сражение между эскртом конвоя NX-228 и большой группой подлодок с 11 по 14 марта уже не принесло немцам такого успеха. Этот конвой шел из Северной Америки в Великобританию со скоростью 10 узлов. Кроме грузовых, в его состав входили транспорты с войсками. Эскорт состоял из 4-х эсминцев (двух британских, двух польских) и 4-х корветов. 12 марта, вскоре после

полуночи, конвой атаковали вражеские подлодки. На двух грузовых судах начался пожар.

Вскоре эскорт обнаружил готовившуюся к атаке подлодку U-444. Ее атаковал эсминец «Harvester»: обстрелял осветительными снарядами, а когда она погрузилась — глубинными бомбами. Это вынудила субмарину снова всплыть. После недолгой погони эсминец «Harvester» протаранил U-444, однако не вполне удачно, т.к. его винт зацепился за палубу подлодки и только через 15 мин кораблю удалось освободиться из этого «плена». Поврежденную подлодку через час добил несколькими меткими выстрелами французский корвет «Aconit».

Поврежденный «Harvester» удалился от конвоя, а остальные корабли охранения продолжили бой, в ходе которого они заставили две немецкие подлодки всплыть и уйти полным ходом в надводном положении. Пока шел этот бой, на поврежденном британском эсминце вышли из строя турбины. Он остановился в 30 милях от конвоя. Вышедший на помощь корвет «Aconit» прибыл слишком поздно: на том месте, откуда «Harvester» передал последнюю радиограмму, он нашел только плававшие обломки и 30 членов команды. Через час «Aconit» встретился со всплывшей подлодкой U-432, потопившей этот эсминец. В ходе короткого артиллерийского боя корвет отправил субмарину на дно.

Еще через несколько дней (16–18 марта) разыгралась одна из самых кровавых битв за конвой. Целью нападения 40 подлодок (!) стали два конвоя: НХ-229 (40 судов) и тихоходный конвой SC-122 (60 судов), шедшие из США в Великобританию. Первым в полдень 16 марта подвергся атаке конвой НХ-229. Несмотря на ожесточенное сопротивление, к вечеру он не досчитался восьми судов. В тот же день погибли 4 судна в конвое SC-122. А к вечеру следующего дня НХ-229 догнал конвой SC-122, двигавшийся со скоростью ниже запланированной.

Оба конвоя представляли теперь большое скопление судов, достаточно неорганизованное, трудное для управления и обороны. В течение трех следующих дней подлодки потопили еще 9 судов. Общие потери в обоих конвоях составили 21 судно (141 тысяча брт). Это был настоящий разгром союзников, тем более, что немцы потеряли в этой операции только одну подлодку U-384, потопленную 19 марта самолетом.

Следующие два конвоя, НХ-230 и SC-123, избежали встреч с подлодками. Однако позже движение конвоев затруднила непогода. Для большинства транспортов штормы являлись трудно преодолимой преградой, а оставшееся от конвоя судно становилось легкой добычей неприятельских субмарин. Одновременно появились потери, вызванные тяжелыми погодными условиями. Например, вернулся вверх дном и затонул большой эскортный корабль командира конвоя НХ-230, погибла вся его команда.

Это был период наивысшего успеха подлодок, никогда раньше немцы не были так близки к своей цели. В марте союзники потеряли в атлантических и арктических водах 567.401 брт, а совокупные потери от деятельности подлодок составили 108 судов (627.377 брт).

Однако не только количество погибших судов, но и то, что почти 70% из них погибли в составе сильно охраняемых конвоев, вызывало наибольшие опасения союзников. Появились даже сомнения в целесообразности конвоев как таковых. Все же от самой системы конвоев решили не отказываться, а еще больше усилить их охранение и, кроме того, перейти в наступление на подлодки, направив против них 3 новых эскортных авианосца и 5 групп поисково-ударных групп, состоящих из эсминцев и быстроходных фрегатов «Home Fleet». Кроме того, с других ТВД на атлантические базы были переброшены самолеты-разведчики дальнего действия, их число возросло вдвое.

Надо отметить, что отправка почти всех эсминцев «Home Fleet» в битву за Атлантику повлекла решение британского правительства приостановить отправку очередных конвоев в СССР до ноября 1943 г. Англичане оправдывали эту меру необходимостью покончить с господством неприятельских субмарин в атлантических водах.

Понятно, что усиление эскротов в Атлантике было необходимо, однако почему это нужно было делать за счет «Home Fleet»? Ведь ситуация на Средиземном море находилась уже под контролем британского флота, и переброска части его легких сил не повлияла бы на ход событий. Итальянский флот, испытывавший недостаток топлива, перешел к глухой обороне и проявлял все меньшее желание воевать.

Союзники, собирая все силы для контрнаступления, значительно усилили авиационное патрулирование над Бискайским заливом. С первых чисел апреля самолеты бе-

реговой охраны, оснащенные радаром с длинной волны 10 см, совершили серию атак против подлодок, направлявшихся сюда с французских баз. В результате погибла подлодка U-376, несколько субмарин получили серьезные повреждения.

Под конец апреля, под впечатлением внезапных ночных налетов самолетов союзников на подлодки в Бискайском заливе, Дёниц издал приказ, который оказался большой ошибкой. Утратив веру в действенность радаров немецких подлодок, он приказал им ночью прятаться под водой, а днем всплывать на поверхность и продолжать свой путь. Этот странный приказ гросс-адмирала свидетельствовал, что он больше доверял визуальному наблюдению, чем способности радара обнаружить самолет в ночном небе, приближающийся к подлодке. Результат не заставил себя ждать: авиация противника в мае 1943 г. потопила в Бискайском заливе подлодки U-109, U-332, U-463, U-663.

В том же месяце произошло еще одно событие, которое снова дезориентировало Дёница. Когда подлодка U-333 сбила самолет, он пришел к выводу, что субмарины могут успешно противостоять самолетам ПЛО, надо только усилить их зенитное вооружение. Так появился еще один ошибочный приказ, согласно которого подлодки должны были вступать в бой с авиацией. Для этого у них увеличили количество зенитных пушек. Кроме того, было решено послать в Бискайский залив специальные патрули, состоявшие из подводных лодок, оснащенных мощным зенитным вооружением, которые должны были сопровождать группы субмарин в опасных водах этого залива. Но увы, 31 мая 1943 г. в итоге самоубийственных схваток с самолетами на дне оказались сразу две подлодки, U-440 и U-563.

Вернемся, однако, к событиям в океане. С начала апреля атаки «у-ботов» в Северной Атлантике (всего там действовали около 100 единиц) больше не приносили ожидаемых результатов.

Конвои HX-233, SC-126, HX-234 и ONS-4, которые вышли в море с 6 по 13 апреля и насчитывали в общей сложности 167 судов, потеряли только 3 судна, при этом погибли 4 подлодки (U-175, U-189, U-191, U-203). Число и тоннаж судов, погибших в апреле в Северной Атлантике, снизились до 44 единиц (276.790 брт), а общие потери от

действий подлодок составили 56 судов (327.943 брт). Кроме упомянутых выше подлодок, немцы потеряли в апреле в Северной Атлантике еще 6 единиц.

Однако адмирал Дёниц не отказался от новых атак. 28 апреля южнее Гренландии, направлявшийся на запад конвой ONS-5 вошел в зону патрулирования немецких подлодок. Потеряв одно судно, конвой избежал дальнейших потерь лишь благодаря тому, что оказался в полосе густого тумана. Затем сильный шторм рассеял конвой. Собрав его заново, британское адмиралтейство направило его на юг. Как оказалось, прямо в тот район, где находились 51 субмарина из группы «Fink» («Зяблик»). Вечером 4 мая подлодки этой группы устремились с разных сторон к судам, отчетливо видимым в слабом свете полярного дня. Первая их волна прорвалась сквозь эскорт и потопила торпедами 7 транспортов.

Над конвоем, вокруг которого кружили 15 подлодок второй волны, нависла угроза полного уничтожения. В это время он снова вошел в полосу густого тумана. Немцы бросились вперед, но корабли охранения, снабженные радаром, отразили все атаки субмарин, лишенных этого прибора.

Окончательно исход боя решило прибытие к конвою двух поисково-ударных групп. В итоге подлодки потерпели поражение. Эсминцы, фрегаты, корветы эскорта и поисково-ударных групп потопили 7 немецких субмарин. В свою очередь, большое количество подлодок смогло потопить только 13 судов, т.е. 30% конвоя.

Неприятной неожиданностью для немецких подводников стала бомбометная установка «Hedgehog» («Ёж»), которая одним залпом выбрасывала несколько десятков небольших глубинных бомб. Эти бомбы падали в воду впереди атакующего судна. Раньше глубинные бомбы можно было сбрасывать только с кормы или с борта корабля ПЛО в тот момент, когда он находился (ориентировочно) над подводной лодкой. Точное определение такого момента было трудным делом, так как минимальная дистанция, на которой действовал гидролокатор, составляла 150–200 метров.

Приближаясь к надводному кораблю на меньшее расстояние, субмарины попадали в так называемую «мертвую» зону прослушивания, где могли применять различные уловки — менять курс, скорость и глубину погруже-

ния, чтобы дезориентировать противника. «Hedgehog», выбрасывая бомбы далеко вперед по курсу корабля, позволял атаковать подлодку прежде, чем гидролокатор терял с ней контакт, а это значительно увеличивало вероятность ее поражения.

Несмотря на потери, понесенные в этом бою, немцы перегруппировали свои силы для атаки на конвой НХ-237. Конвой потерял три судна, за что немецкие подводники заплатили тремя подлодками. На этот раз главную роль в отражении их атак сыграли палубные самолеты с британского эскортного авианосца «Biter».

Полное поражение потерпел противник в бою с эскротором конвоя SC-130, которым командовал британский ас противолодочной войны кэптен П. Греттон на эсминце «Duncan». Корабли союзников в 5-дневном сражении (с 15 по 20 мая) потопили U-273, U-258, U-381, U-954, не потеряв при этом ни одного охраняемого ими транспорта. Не повезло немцам и при атаке конвоя НХ-239, они потеряли 1 подлодку (U-752), снова не потопив ни одного судна союзников.

В течение следующих трех недель через черную «дыру» в Атлантике без потерь прошли 11 конвоев. Новая тактика и техника союзников дали, наконец, прекрасные результаты. Большим группам подлодок («волчьим стаям»), действовавшим вслепую (без радаров), пришлось уйти побежденными с поля боя.

Подлодки отступают

Нападения на упомянутые конвои стали последними массированными атаками весеннего немецкого наступления. 23 мая операции субмарин в Северной Атлантике внезапно прекратились. Дёниц, потеряв с начала мая 33 лодки, вынужден был признать превосходство сил ПЛО, тем более, что к 1 июня количество погибших немецких подлодок на разных ТВД выросло до 41 единицы, а совокупные потери союзников от действий подлодок сократились в мае до 50 единиц (264.852 брт).

Мотивируя свой шаг, чреватый далеко идущими последствиями, гросс-адмирал Дёниц заявил, что это необходимо для избежания напрасных потерь. Подразумевалось, что действия подлодок приостановлены временно, с це-

лью выработки новой тактики и оснащения их новым вооружением.

Началось оснащение подлодок новыми приборами, механизмами и оружием. Прежде всего, они получили «шнорхель» (дыхало), т.е. специальное выдвижное устройство, позволявшее дизель-моторам работать на перископной глубине.

Теперь лодкам не требовалось всплывать на поверхность для зарядки аккумуляторов, что резко снижало вероятность обнаружения их радарными британских самолетов ПЛО.

Для повышения живучести подлодок были укреплены их корпуса, что позволило погружаться на глубину до 200 метров. Тем самым уменьшилась возможность поражения глубинными бомбами (они взрывались на меньшей глубине) и затруднился поиск субмарины с помощью гидролокатора.

Ряд лодок получил приборы, способные вводить в заблуждение операторов радаров на самолетах и гидроакустиков на вражеских кораблях ПЛО.

Немецкие подлодки получили более мощное зенитное вооружение и новое наступательное оружие: самонаводящиеся акустические торпеды, а также торпеды с зигзагообразной траекторией движения к цели.

Однако все эти технические новшества были применены слишком поздно. Они сократили потери, но не могли принципиально изменить ход войны.

Кроме того, немцы срочно наладили производство подлодок принципиально новых типов XXI и XXIII, которые должны были действовать практически не всплывая на поверхность воды (благодаря применению сверхмощных аккумуляторных батарей и «шнорхелей»).

Еще одно техническое новшество, на которое возлагались большие надежды — это турбина Вальтера, благодаря которой субмарины могли идти под водой со скоростью 17 узлов (31 км/час). Однако до конца войны ни одна боевая подлодка с такой турбиной не была введена в строй.

В последний период войны немецкий подводный флот уже не имел сил, необходимых для решающего перелома. Союзники получили такое преимущество и располагали такими техническими средствами, что могли отразить немецкое подводное наступление на любом ТВД.

Краткий итог потерь

Говоря об этом поворотном моменте, следует подвести краткий итог борьбы с немецкими подлодками.

Потери, понесенные судоходством союзников и нейтральных стран в 1939 г. составили в общей совокупности 222 судна (755392 брт); из них вокруг Британских островов и в Северном море были уничтожены 166 судов (456108 брт), а в Северной и Южной Атлантике — 55 (298578 брт). Немецкие подлодки потопили 114 судов (421156 брт).

В 1940 г. 1007 судов (3.654.511 брт) были потоплены вокруг Британских островов и в Атлантике. Из них подлодки уничтожили 471 судно (2186158 брт).

Общие потери союзников в 1941 г. составили 1299 единиц (4.328.558 брт), из которых в Атлантике были уничтожены 875 судов (3.295.900 брт). На долю подлодок приходится 432 корабля (2.171.754 брт).

1942 г. принес потерю 1664 судов (7.790.697 брт). Это был самый тяжелый год. Из них 1160 судов (6.266.215 брт) потопили подлодки, в том числе в Атлантике и прибрежных водах Великобритании — 1072 (6.150.340 брт).

За первые 5 месяцев 1943 г. погибли 365 судов (2.001.918 брт). Из них подлодки уничтожили 314 (1.782.625 брт), в том числе в Атлантике и районе Британских островов были уничтожены 264 судна (1.546.658 брт).

С первых дней сражения за Атлантику наибольшие потери наблюдались среди судов, шедших без охраны, а самая высокая цифра была достигнута вскоре после вступления в войну США. Потери среди охраняемых судов за весь этот период были невелики. Например, в первом квартале 1942 г. подлодки потопили только 12 судов, шедших в конвоях. Зато среди судов, двигавшихся самостоятельно, потери составили 203 единицы.

В следующие месяцы, по мере развития системы конвоев, это соотношение стало изменяться, и во второй половине 1942 г. выглядело примерно так: на 1 судно в конвое, потопленное подлодками, приходилось 2 судна, шедшие без эскорта.

С февраля 1943 г. ситуация вновь изменилась. Немцы, не находя больше судов, идущих без эскорта или авиационного прикрытия, бросил все свои силы против конвоев и их охраны, стараясь сломать существовавшую систему обо-

роны. В случае успеха, это привело бы к полному прекращению судоходства союзников. Однако немецкое подводное наступление захлебнулось в бою за конвой SC-130.

Показатели шести переломных недель в битве за Атлантику таковы. С 6 апреля по 19 мая 1943 г. вышли в обоих направлениях 22 конвоя, насчитывавшие в сумме 912 транспортных судов. Из этих 22 конвоев 14 дошли вообще без потерь, а остальные 8 потеряли только 24 судна (120750 брт), из которых 17 были потоплены в составе конвоев, 6 после ухода от конвоя и одно затонуло в результате столкновения. Таким образом, потери составили всего лишь 2,6% от общего количества судов, вышедших в океан.

Сравним теперь эти данные с балансом потерь немецкого подводного флота. В 1939 г. в Северном море, в проливе Ла-Манш и в прибрежных водах Великобритании погибли 9 немецких подлодок.

В 1940 г. были уничтожены 22 субмарины, из них 3 — в Северной Атлантике (в последнем квартале).

В 1941 г. потери составили 35 подлодок, 25 из которых погибли в Атлантике.

В 1942 г. были потоплены 87 немецких субмарин, из них 68 в Атлантическом океане и в Арктике.

Из 96 подлодок, которые погибли за первые пять месяцев 1943 г., в атлантических сражениях были уничтожены 83.

Таким образом, с сентября 1939 г. и до конца мая 1943 г. немецкие потери составили 249 подлодок, или 437% к уровню 1 сентября 1939 г. Но за этот период Германия построила 608 новых лодок, поэтому, несмотря на потери, немцы имели в строю более 400 субмарин. Приблизительно 1/3 из них участвовала в операциях, 1/3 направлялась в оперативный район или возвращалась из него, а 1/3 находилась на верфях, на ремонте либо в процессе обучения команды.

Немецкий подводный флот нес потери, прежде всего, в море. Налеты британских бомбардировщиков на базы подлодок в Северной Франции и на немецкие верфи, где строились субмарины, не принесли ощутимых результатов.

За 5 месяцев 1943 г. (январь—май) 3568 самолетов сбросили на базы подлодок 5429 тонн фугасных бомб и 3704 тонн зажигательных бомб, при этом были потеряны 98

машин. Между тем, ни одна бомба не пробила даже крышу бункеров, где находились субмарины.

Одновременно 3414 самолетов сбросили 5572 тонн фугасных бомб и 4173 тонн зажигательных бомб на немецкие верфи. При этом погибли 168 самолетов, а результаты бомбардировок верфей в Гамбурге, Вильгельмсгафене, Фленсбурге, Фегесаке и Любеке были ничтожно малы. Не пострадали ни производственные цехи, ни стапеля, ни строившиеся подлодки.

Таким образом, 18878 тонн боеприпасов и 268 боевых самолетов были потеряны впустую.

Раздел VI. ИЮНЬ 1943 — ИЮНЬ 1944 гг.

Глава 21. Победа в Средиземном море

Одновременно с окончанием кампании в Северной Африке на Средиземном море возникла благоприятная ситуация для союзников. Немецкие и итальянские армии, терпевшие поражение на Востоке, нуждались в подкреплении. Противник восстанавливал там свой военный потенциал за счет значительного ослабления сухопутных и воздушных сил на Западе. Особенно это касалось бассейна Средиземного моря, который немцы считали второстепенным фронтом.

Командование союзников не замедлило воспользоваться новым раскладом сил. Еще на совещании в Касабланке был принят план следующего большого предприятия — высадки на Сицилии. Захват этого острова позволил бы немедленно открыть судоходный маршрут Гибралтар — Суэц. Кроме того, аэродромы на Сицилии были значительно ближе к европейскому континенту, чем африканские, а сама Сицилия являлась своего рода «мостом» для последующих действий в Европе.

Однако мнения союзников относительно дальнейших действий расходились. Американцы считали, что все операции в районе Средиземного моря должны быть являться вспомогательными элементами для главной акции — высадке через Ла-Манш на западе Европы. Великобритания же видела в сицилийской операции начало широкого наступления в южной Европе, которое должно было привести к установлению ее господства на Балканах прежде, чем туда придет советская армия.

Подготовительные операции

Подготовка к высадке десанта на Сицилию (кодовое название «Husky», т.е. «Эскимос») началась в феврале 1943 г., и в середине мая, после окончания боев в Тунисе, вошла в свою заключительную фазу.

В течение мая—июня союзники старались, прежде всего, нейтрализовать авиационные и морские базы противника на Сицилии и в Южной Италии. С этой целью их авиация произвела серию мощных налетов на Кальяри, Трапани, Палермо, Мессину и Ливорно, потопив много итальянских кораблей, в том числе эсминцы «Bersagliere» и «Geniere», и миноносец «Monzone». Особенно сильному налету 5 июня подверглась Специя. Поврежденный линкор «Vittorio Veneto» пришлось увести оттуда в Геную, так как в разрушенной Специи уже не было условий для ремонта. В тот же день авиабомбы повредили еще два новейших линкора — «Littorio» и «Roma» (последний вступил в строй только в предыдущем месяце).

Перед высадкой в Сицилии необходимо было занять близлежащие острова, на которых находились итальянские военные базы. Это были Пантеллерия, Лампедуза и Линоза. До начала наступления они неоднократно подвергались обстрелам с моря и бомбардировкам с воздуха.

Главный удар был направлен на Пантеллерию. Этот остров, который итальянцы укрепляли с 1937 года, по замыслу Муссолини должен был стать «итальянской Мальтой». Первый обстрел Пантеллерии произвели 13 мая британский крейсер «Orion» с эсминцами «Isis» и «Petard». Две следующих недели остров являлся постоянной целью для орудий английских крейсеров и эсминцев.

11 июня начался решительный штурм. Под прикрытием авиации, четырех крейсеров («Newfoundland», «Augora», «Orion», «Penelope») и восьми эсминцев, на остров высадился десант. Итальянский гарнизон (11 тысяч человек) не хотел сражаться и сдался после короткого боя.

Следующим объектом был Лампедуза. В ночь с 11 на 12 июня упомянутые 4 крейсера и 6 эсминцев приступили к обстрелу острова, одновременно начались воздушные налеты. 12 июня гарнизон (5 тысяч человек) капитулировал.

13 июня крейсер «Newfoundland» и эсминец «Nubian» появились под Линозой. Маленький гарнизон острова (169 человек) не видел смысла в сопротивлении. Британские войска встретил белый флаг. Без труда был занят и ближайший островок Лампион. Дорога на Сицилию была открыта.

Начало операции «Эскимос»

Высадка войск на Сицилии началась 10 июля 1943 г. Она стала самой крупной из всех ранее проводившихся десантных операций. В ней участвовали 7-я американская и 8-я британская армии. Вместе они насчитывали 13 дивизий, 14 тысяч средств передвижения, 600 танков и 1800 орудий. В операции были задействованы (вместе с кораблями охраны) около 3200 военных кораблей, десантных и гражданских судов, а также 4 тысячи боевых и 1500 транспортных самолетов (базирувавшиеся в Северной Африке).

Высаживавшиеся на Сицилии американско-британские войска имели над противником преимущество в живой силе в полтора раза, в танках — четырехкратное, в авиации — семикратное. Кроме того, они имели в своем распоряжении мощный флот. Такое соотношение сил обеспечило союзным войскам быструю победу. Кроме британских и американских, в операции принимали участие греческие, голландские, норвежские и польские корабли (эсминцы, подлодки, пассажирские лайнеры и транспорты).

Верховным главнокомандующим сил союзников в сицилийской операции был генерал Д. Эйзенхауэр. Непосредственное руководство сухопутными операциями осуществлял британский генерал Х. Александер. Морскими силами командовал британский адмирал флота Э. Каннингхэм, воздушными силами — британский маршал авиации Э. Теддер.

По плану высадки силы вторжения были разделены на две большие группы — западную (американцы), и восточную (англичане и канадцы). Западная группа под командованием американского вице-адмирала Хьюитта, должна была осуществить высадку 7-й американской армии генерала Паттона. Задачей восточной группы под командованием британского адмирала Рэмси была высадка десанта 8-й британской армии фельдмаршала А. Монтгомери.

Охрану от итальянского флота восточнее Сицилии осуществляла британская эскадра вице-адмирала Э. Уильямса в составе 4-х линкоров («Nelson», «Rodney», «Werspite», «Valiant»), 2-х авианосцев («Formidable» и «Illustrious»), 6 легких крейсеров и 18 эсминцев. К западу от Сицилии находился меньший отряд: 2 линкора («Howe» и «King

George V») и 6 эсминцев под командованием кэптена С. Вудхауза.

Для взаимодействия с восточной группой вторжения предназначался отряд под командованием контр-адмирала С. Харкурта, состоявший из 4-х крейсеров и 6-и эсминцев. Поддержку высаживающихся отрядов западной группы осуществляли 3 штурмовые группы: 5 крейсеров и 49 американских эсминцев, британский монитор «Abercrombie» и ряд малых кораблей.

План операции предусматривал высадку американских войск на юго-западном берегу Сицилии в трех секторах — под Ликатой, Джелой и Скольитти. Британские силы высаживались на юго-восточном берегу тоже в трех секторах — в районе мыса Пассеро и южнее Сиракуз. Одновременно должен был высадиться воздушный десант в районе Сиракуз и северо-восточнее Джелы, которому надлежало прикрыть фланги морского десанта и захватить ближайшие аэродромы.

Из-за нехватки десантных судов операция должна была происходить в три этапа, в течение нескольких дней, чтобы дать возможность десантным кораблям снова погрузить войска и вооружение. После подавления сопротивления противника планировался быстрый марш к Мессине с целью обойти с фланга немецкую и итальянскую армии и закрыть им путь к эвакуации через Мессинский пролив.

Захват Сицилии

10 июля 1943 г. на рассвете, при сильном ветре и бурном море, обе группы вторжения подошли к побережью Сицилии. После артподготовки, произведенной военными кораблями, и бомбовых ударов авиации, тральщики вошли в прибрежные воды и стали очищать их от мин. В это время с десантных транспортов уже сходили на воду десантные плавсредства и направлялись к пляжам. По спущенным аппаратам съезжали первые танки и орудия.

Высадившиеся на правом фланге британские отряды уже 13 июля остановили немецкие бронетанковые войска севернее Аугусты. Так как попытки прорвать немецкую оборону оказались безуспешными, английское командование решило выбросить 14 июля воздушный десант в составе одной бригады.

Однако приближавшуюся с юга авиадесантную эскадру (119 транспортных самолетов и 19 планеров) по ошибке обстреляли около мыса Мурро-ди-Порко собственные корабли. При этом были сбиты 11 самолетов, а 27 повернули назад в Африку. Остальные машины продолжили путь, но вновь подверглись обстрелу собственной зенитной артиллерии на подходе к месту десантирования. Удалось выбросить всего лишь 300 солдат, которые не оказали ожидаемой помощи. В результате противник задержал наступление британских войск на Катанскую долину в районе Этны. Они приступили к перегруппировке своих частей, чтобы окружить неприятеля с запада.

Несмотря на плохую погоду, американский десант под Ликатой, Джелой и Скольитти высадился удачно, зато воздушные десанты в районе Сиракуз и Джелы понесли большие потери. Планеры, слишком рано отцепленные от буксировавших их самолетов, упали в море, что привело к многочисленным жертвам, кроме того, парашютисты рассеялись вдоль побережья.

Под Джелой атака легких итальянских танков была остановлена артиллерийским огнем крейсеров «Savannah» и «Voise», а также эсминцев «Shubrick» и «Jeffers». Однако на следующий день начались сильные контратаки немецких танковых частей, спешно переброшенных из западной части Сицилии. Их удары грозили сбросить в море войска союзников, особенно это относилось к 1-й пехотной американской дивизии, которая еще не успела достаточно прочно закрепиться на плацдарме. Однако немецкое наступление, не поддержанное артиллерией и пехотой, захлебнулось под огнем крейсеров «Savannah» и «Voise», эсминцев «Glennon», «Butler», «Beatty», «Laub», «Cowie» и «Tillman». На следующий день (12 июля) оба крейсера заставили войска противника отступить.

После отражения немецких контратак американцы перешли в наступление. Быстрое продвижение моторизованных американских отрядов и наступление британских войск на восточном побережье Сицилии могли отсечь немецким войскам единственную дорогу к отступлению, поэтому вражеская армия начала отступать к Мессинскому проливу.

22 июля армия генерала Паттона заняла Палермо на северном берегу острова, а 23 июля — Марсалу, расположенную на западе Сицилии. В конце июля бои шли только в се-

веро-восточной части острова. После нескольких вспомогательных десантов, высаженных на северном побережье за линией немецко-итальянского фронта, и после ударов под Тройна, Катетануово и Катания, победа союзников стала очевидной. Зато немцам удалось организованно провести отступление, и с 14 по 17 августа эвакуировать через Мессинский пролив большую часть войск, около 70 тысяч солдат. Они были перевезены на небольших судах и десантных баржах под прикрытием итальянской артиллерии и авиации. Также было вывезено около 10 тысяч средств передвижения и 17 тысяч тонн боеприпасов. Во время эвакуации были потеряны 6 тральщиков, 15 десантных барж и довольно много малых судов (в основном в результате действий авиации союзников).

17 августа союзники вступили в Мессину. Сицилия пала после 38 дней боев. В плен попали 150 тысяч итальянских и немецких солдат. Потери убитыми и ранеными у противника составили 12 тысяч, у союзников — около 19 тысяч человек.

Несмотря на серьезные недостатки в организации взаимодействия сухопутных войск с авиацией и флотом, союзники добились успеха. Его обусловили два главных фактора: значительный перевес в силах и фактическое отсутствие сопротивления со стороны деморализованной итальянской армии.

В ходе боев за Сицилию столкновения между флотами противников не происходили. Итальянские линкоры так и не вышли в море; командование объяснило этот факт отсутствием необходимого авиационного прикрытия. Лишь в начале августа итальянцы дважды направили крейсера («Eugenio di Savoia» и «Montecuccoli» — 5 августа, «Garibaldi» и «Duca d'Aosta» — 7 августа) против конвоев союзников в районе Палермо. Обе эти попытки закончились полным фиаско.

В течение всей операции вторжения действовали торпедные катера и подводные лодки противника. Но в условиях бездеятельности главных сил флота и преимущества союзников они были обречены нести большие потери. Так, 11 июля оказалась на дне подлодка «Flutto», а в течение нескольких следующих дней были уничтожены еще 7 («Acciaio», «Ascianghi», «Argento», «Micca», «Nereide», «Remo», «Romolo»). Девятая субмарина («Bronzo») сдалась в плен недалеко от восточного берега Сицилии.

Одновременно были потоплены 3 немецкие подлодки (U-409, U-561, U-375). Таким образом, совокупный счет итало-немецких потерь составил 12 подлодок. Это была очень высокая цена за весьма скромный успех — потопление трех грузовых и двух десантных судов, а также повреждение трех транспортов и двух британских крейсеров («Newfoundland» и «Cleopatra»).

В первые дни сицилийской операции немецкая и итальянская авиация проявляли довольно высокую активность, особенно там, где действовали американские войска. Авиабомбы потопили эсминец «Maddox», тральщик «Sentinel», транспорт с боеприпасами «Robert Rowan», десантные суда LST-158 и LST-313.

На участке британских и канадских войск потери от действий авиации составили 6 транспортов и 3 десантных судна. Повреждения получили авианосец «Indomitable», монитор «Erebus», 2 эсминца, 3 транспорта.

Капитуляция Италии

Поражение на Сицилии ускорило падение фашистского режима в Италии. После бесплодной для Муссолини встречи с Гитлером 17 июля, 25 июля диктатор был отстранен от власти, а затем арестован, фашистская партия распущена.

Новое итальянское правительство, которое возглавил маршал Паоло Бадольо, думало только о скорейшем выходе из войны. После августовских переговоров 3 сентября было заключено перемирие, опубликованное только через 5 дней. Пункт IV этого соглашения предусматривал, что итальянский флот и авиация будут направлены в установленные командованием союзников пункты и там разоружены.

9 сентября в 3 часа утра эскадра итальянского флота в составе линкоров «Roma», «Vittorio Veneto» и «Italia» (так с 27 июля стал называться «Littorio»), легких крейсеров «Eugenio di Savoia», «Montecuccoli», «Attilio Regolo», а также шести эсминцев покинула Специю и направилась на юг. По пути к ним присоединили крейсера «Duca d'Aosta», «Duca degli Abruzzi», «Garibaldi» и несколько эсминцев из Генуи. Однако в 15.52 недалеко от острова Асинара итальянский флот атаковали немецкие самолеты.

В линкор «Roma», флагман нового командующего итальянским флотом адмирала Карло Бергамини, попала управляемая бомба. Через 20 минут взорвались боеприпасы и корабль быстро затонул. Погибли почти все офицеры (66 из 71) вместе с адмиралом Бергамини и большая часть команды (более 1300 человек).

К этой эскадре должны были присоединиться эсминцы «Vivaldi» и «Da Noli» из Чивитавеккия, но возле пролива Бонифачо они попали под огонь немецких батарей. Эсминец «Da Noli» пошел на дно, а поврежденный «Vivaldi» подорвался на mine. Моряков с этих двух кораблей и с линкора «Roma» спасли крейсер «Attilio Regolo» вместе с тремя эсминцами. К ним присоединились еще 2 миноносца и 3 десантных корабля, после чего флотилия направилась в Порт-Маон на Балеарских островах (Испания). Однако в пути затонули поврежденные ранее миноносцы «Pegaso» и «Impetuoso».

Эскадра главных итальянских сил после гибели линкора «Roma» пришла на Мальту. Там уже находились линкоры «Andrea Doria» и «Caio Duilio», крейсеры «Luigi Cadorna» и «Pompeo Magno», а также один эсминец. Из Полы через 4 дня пришел линкор «Giulio Cesare».

11 сентября адмирал Каннингхэм, командующий морскими силами союзников в Средиземном море, отправил в адмиралтейство сообщение, которое подвело черту под основным периодом морских боев на Средиземном море: «С удовольствием сообщая вашим светлостям (т.е. лордам адмиралтейства), что итальянский флот стоит на якоре под дулами орудий фортов Мальта».

К 21 сентября под контролем союзников оказалась большая часть итальянского флота: 5 линкоров, 8 крейсеров, 11 эсминцев, 22 миноносца, 34 подлодки, 5 сверхмалых подлодок, 20 эскортных кораблей, авиатранспорт «Giuseppe Miraglia» и 27 вспомогательных судов. Из состава торгового флота сдалось 101 судно (183591 брт).

Итальянские корабли, не покинувшие 9 сентября свои базы, либо затопили собственные экипажи (в том числе эсминцы «Corazziere», «Zeno» «Maestrale», миноносцы «Cascino», «Procione», «Partenope», «La Masa», подлодки «Ambra», «Aradam», «Sirena» и другие, а также 168 транспортных судов, общим тоннажем 76298 брт), либо попали в руки немцев (поврежденные тяжелые крейсеры «Gorizia» и «Bolzano», старый крейсер «Taranto», 8 эсмин-

цев, 22 миноносца, 10 подлодок, 9 корветов, 215 малых боевых кораблей и катеров).

Для уяснения полной картины судьбы итальянского флота приведем краткую сводку его потерь за те 39 месяцев, когда Италия была союзницей Германии. В этот период итальянский флот потерял 1 линкор, 13 крейсеров, 45 эсминцев, 41 миноносец, 91 подлодку, 4 корвета, 42 сторожевых и торпедных катера, 17 канонерок, 3 минных заградителя, 22 тральщика, 58 десантных судов, 64 вспомогательных судна (транспорты, танкеры и т.д.), а также 17 малых сторожевых кораблей. Таким образом, список потерь насчитывает 418 единиц. Вместе с ними погибли 24660 человек (1184 офицера и 23476 матросов).

Потери гражданского флота составили 565 судов грузоподъемностью свыше 500 брт (всего 2.018.616 брт) и 759 судов менее 500 брт (87.905 брт). Эти цифры включают и немецкие грузовые суда, находившихся в распоряжении итальянцев.

Высадка в Италии

В день подписания перемирия (3 сентября) британские войска фельдмаршала Д. Монтгомери переправились через Мессинский пролив на «палец» итальянского «сапога» между Реджо-ди-Калабрия и Вила-Сан-Джованни. Перед высадкой на Апеннинский полуостров побережье на данном участке обстреляли линкоры «Nelson», «Rodney» и «Valiant».

Первоначально союзники намеревались высадиться в октябре на Сицилии, а в Южной Италии только в ноябре 1943 г. Однако быстрое изменение внутривойсковой ситуации в Италии изменило их планы. Было решено переправиться через Мессинский пролив уже 3 сентября, а 9 сентября высадить десант в 300 км к северу от него, чтобы отрезать немецким войскам путь к отступлению из Южной Италии. Местом высадки должны были стать удобные пляжи возле небольшого порта Салерно, на западном побережье полуострова (примерно в 50 км к юго-западу от Неаполя). В пользу этого места говорило небольшое расстояние, позволявшее использовать истребители с Сицилии для авиационного прикрытия во время высадки десанта и боев за плацдарм.

Операция в бухте Салерно, под кодовым названием «Лавина» («Avalanche»), началась на рассвете 9 сентября, т.е. после оглашения капитуляции Италии.

Численность морских сил на первом этапе операции превышала 600 единиц различного водоизмещения и назначения. В составе 16-и конвоев они вышли из Орана, Алжира, Бизерты, Триполи и Термини, имея на борту 8 британских и американских дивизий. Командующим силами, предназначенными для этой операции, стал американский вице-адмирал Хьюитт.

Высадка под Салерно не стала неожиданностью для немцев. Они заранее сосредоточили там сильные бронетанковые части и значительное число самолетов. Несмотря на это, высадка штурмовых отрядов первой волны прошла быстро, при небольшом сопротивлении противника. Тем не менее, первоначальное преимущество союзники не использовали: выгрузка снаряжения и танков происходила очень медленно. На следующий день немецкий контрудар удалось отразить ценой больших потерь, в большинстве точек побережья это удалось сделать только благодаря артиллерийской поддержке линкоров и крейсеров.

В течение целой недели положение десантных частей оставалось крайне тяжелым. Кризис наступил 12–14 сентября, когда контратакующие немецкие войска в некоторых местах приблизились на 1 км к берегу. Подразделения союзников не были сброшены в море только благодаря постоянной огневой поддержке крейсеров, мониторов, эсминцев и авиации.

В конце концов постоянный приток подкреплений, вооружения и снаряжения позволил развить наступление на север, в сторону Неаполя, который оказался в руках союзников 1 октября 1943 г. В ходе боев в бухте Салерно союзный флот понес немалые потери. Авиабомбы потопили американский эсминец «Rowan», тральщик «Skill», британское госпитальное судно «Newfoundland» и 5 десантных судов. Управляемые бомбы повредили линкор «Warspite», крейсера «Savannah» и «Uganda», а также британские эсминцы «Loyal» и «Nubian».

Таранто – Корсика – Додеканез

9 сентября, в день начала операции под Салерно, союзники заняли Таранто, главную базу итальянского флота

на южном побережье Апеннинского полуострова. Британскую воздушно-десантную дивизию доставила туда эскадра крейсеров капитана Агню. По пути она встретила итальянский флот, уходивший из Таранто на Мальту.

Во время операции по высадке войск подорвался на мине и погиб минный заградитель «Abdiel», вместе с ним погибли 48 моряков и 101 десантник.

В то время, пока в Южной Италии шли ожесточенные бои, немцы без особых препятствий со стороны союзников эвакуировали свои войска с Сардинии и Корсики. Лишь польской подлодке «Dzik» удалось за период с 15 по 28 сентября потопить 2 транспорта и 7 десантных барж с войсками и различными военными грузами.

В отличие от высадки на Сицилии, подготовленный в спешке план операции по захвату островов Додеканез содержал много ошибок. Так, в ней участвовали недостаточно крупные силы, не была обеспечена соответствующая авиационная поддержка. 16 сентября английские и греческие войска заняли острова Кос, Лерос и Самос, но для их удержания сил не хватило. Немцы отбили острова Родос и Карпатос, завоевали преимущество в воздухе, и в течение октября—ноября вытеснили союзников с этих островов.

Потери в данной операции оказались непропорционально велики. Немецкая авиация повредила 4 легких крейсера (из 5 действовавших здесь) и 3 эсминца. Кроме того, она потопила эсминцы «Intrepid», «Panther», «Dulverton» и греческий «Vasilissa Olga». Еще два эсминца («Eclipse» и «Hurworth») погибли на минах. Греческий эсминец «Adrias» получил на минах столь тяжкие повреждения, что его пришлось списать.

Острова Додеканез остались под немецким контролем. Правда, на заключительном этапе войны это обстоятельство уже не играло никакой роли.

Изменение соотношения сил

Победа в Средиземном море изменила общее соотношение военно-морских сил. Вследствие выхода из войны итальянского флота, крупные корабли союзников можно было направить на другие ТВД. Уже в начале 1944 г. ушли в Индийский океан авианосцы «Illustrious» и «Formidable», линкор «Valiant».

Вскоре после капитуляции Италии адмирал Каннингхэм заключил соглашение с командованием итальянского флота относительно действий итальянских кораблей на стороне союзников. Выполняя это соглашение, итальянские легкие крейсеры «Duca degli Abruzzi» и «Duca d'Aosta» приняли участие в охране атлантических конвоев. В марте 1944 г. к ним присоединился крейсер «Garibaldi» (в апреле все они вернулись в Средиземное море). Кроме того, итальянские моряки участвовали в рейде британских человекоуправляемых торпед на Специю 22 июня 1944 г. Англическим диверсантам удалось потопить захваченный немцами итальянский тяжелый крейсер «Bolzano».

Летом 1944 г. произошло еще одно важное событие: остатки французского флота, подчинявшегося режиму Виши, объединились с морскими силами «Свободной Франции». Этот новый «старый» флот представлял теперь немалую силу. В него вошли 3 линкора («Richelieu», «Jean Bart» и старый «Lorraine»), 1 старый авианосец (Bearn), 9 крейсеров, 13 эсминцев и миноносцев, 19 подводных лодок и около 100 малых кораблей и вспомогательных судов.

Французы приняли участие в корсиканской кампании (крейсеры «Montcalm» и «Jeanne d'Arc», эсминцы «La Fantasque», «Le Terrible», «L'Alcyon», «Le Fortune», «Bastique» и «Tempete», а также подлодки «Casablanca», «La Perle» и «Arethuse»), а затем в боевых действиях в Адриатическом и Тирренском морях. Линкор «Richelieu» усилил в начале 1944 г. британский флот в Индийском океане. Другие крейсеры, эсминцы и корветы охраняли конвои в Атлантике.

Высадка под Анцио

Успехи союзных войск на Апеннинском полуострове оказались гораздо меньшими, чем ожидало командование. 1 октября союзники вошли в Неаполь, после чего линия фронта стабилизировалась на много недель.

Для того, чтобы обойти ее с тыла, были высажены десанты под Анцио и Неттуно, к югу от Рима. 22 января 1944 г. 12 транспортов доставили туда 4 дивизии (1 британскую и 3 американских), под командованием генерала Лукаса, командира V американского корпуса.

В этой десантной операции (кодовое название «Галька»), участвовали относительно небольшие силы союзного флота под общим командованием американского контр-адмирала Ф. Лоури (4 крейсера, 24 эсминца, 2 канонерки, 2 корабля ПВО, 2 подлодки, 43 тральщика, около 270 единиц десантных плавсредств). Сама высадка в двух пунктах — севернее Анцио (британские войска) и южнее (американские войска) — не встретила большого сопротивления. Но вскоре противник отреагировал весьма решительно: он направил к месту высадки десанта 6 своих дивизий. Только мощная огневая поддержка с кораблей спасла войска союзников от поражения.

Бои за плацдарм под Анцио продолжались 4 месяца, и все это время корабли поддерживали его защитников своим огнем. Подкрепление сражавшимся частям можно было доставлять только по морю. Вследствие этого, союзный флот постоянно подвергался ударам немецкой авиации. 23 января 1944 г. она потопила британский эсминец *Janus*, 29 января новый британский крейсер *«Spartan»*, а через месяц (25 февраля) — эсминец *«Inglefield»*.

Кроме того, в Средиземном море продолжали действовать немецкие подлодки. 18 февраля неподалеку от Анцио они потопили британский крейсер *«Penelope»*, а 30 марта, к северу от Сицилии, — эсминец *«Laforey»*.

Одновременно с боями в самой Италии легкие морские силы союзников действовали в Тирренском море и в Адриатике, обстреливая приморские позиции немцев и уничтожая небольшие каботажные суда. В свою очередь, противник использовал для защиты своих коммуникаций захваченные им малые итальянские корабли и боевые катера.

Операции в тех водах, где прежде господствовал итальянский флот, были связаны с большим риском из-за многочисленных минных полей. Сведения о них, представленные итальянским командованием в соответствии с условиям капитуляции, были неполными. Несмотря на то, что итальянцы помогали тралить минные заграждения у входов в порты и на мелководье в Адриатике, Тирренском и Эгейском морях, потерь избежать не удалось. На минах погибли несколько подлодок, в том числе *«Usurper»* в Генуэзском заливе и *«Trooper»* в Эгейском море (октябрь 1943 г.).

Впрочем, с осени 1943 г. средиземноморский ТВД стал быстро терять свое значение. Наиболее важные стратеги-

ческие цели уже были достигнуты: Италия вышла из числа союзников Германии, а судоходство от Гибралтара до Порт-Саида стало относительно безопасным. Еще раньше, в результате победы в Северной Африке, исчезла угроза Ближнему Востоку.

Глава 22. Поражение Германии в подводной войне

Четыре года сражений в Атлантике были, поимому всего прочего, также и гонкой в области производства. Сумеют ли союзники строить больше судов, чем их топят противник? Смогут ли немецкие верфи восполнять и перекрывать потери в подлодках? Эти вопросы постоянно беспокоили союзное командование.

До тех пор, пока не наступил перелом в битве за Атлантику, потери союзного судоходства постоянно превышали величину тоннажа, поступавшего с верфей и получаемого от нейтральных стран. Лишь к осени 1943 г. поступление нового тоннажа не только восполнило потери в судах, но и превысило их.

Немецкие верфи в 1943 г. каждый квартал спускали на воду от 61 до 78 новых подводных лодок. Всего им удалось построить в 1942—43 гг. 517 подлодок, поэтому, несмотря на большие потери, количество субмарин продолжало увеличиваться: в июле 1943 г. их было 415, в январе 1944 г. — 436, в апреле 1944 г. — 444.

Однако германская судостроительная промышленность осуществляла массовое строительство подлодок всего лишь двух типов (нескольких модификаций типов VII и IX), уже не отвечавших изменившимся условиям подводной войны. А подлодки принципиально нового типа, которые могли склонить чашу весов в сторону Германии, появились слишком поздно (типы XXI и XXIII) либо так и не были запущены в серийное производство (лодки типа XVII, с турбиной Вальтера).

Германия проиграла техническую гонку не потому, что ее инженеры были чем-то хуже конструкторов из лагеря противника. Дело в другом. Немецкое командование не смогло правильно использовать технические новшества и новейшие образцы вооружения. Оно вводило их в дейст-



Искусственный порт Малберри у побережья Нормандии (1944 г.)



Американское десантное судно типа LST с британскими солдатами на борту идет в Нормандию



Британская подводная лодка «Trasher»
возвращается на базу (1944 г.)



Линкор «Nevada» у берегов Нормандии (1944 г.)



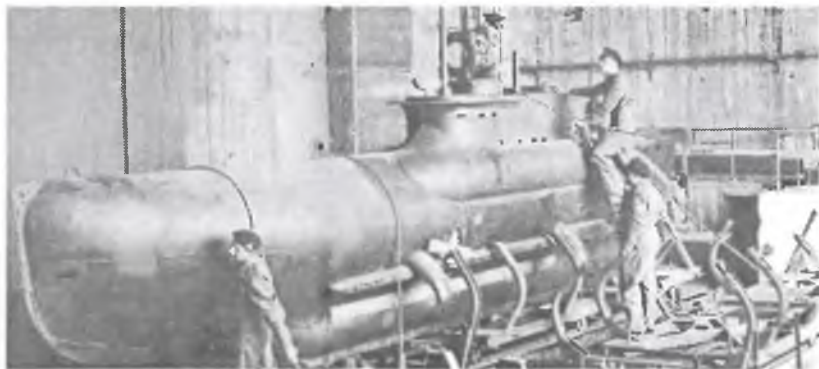
Французский эсминец «Mistral» флота «Сражающейся Франции» принимал участие в операции «Повелитель»



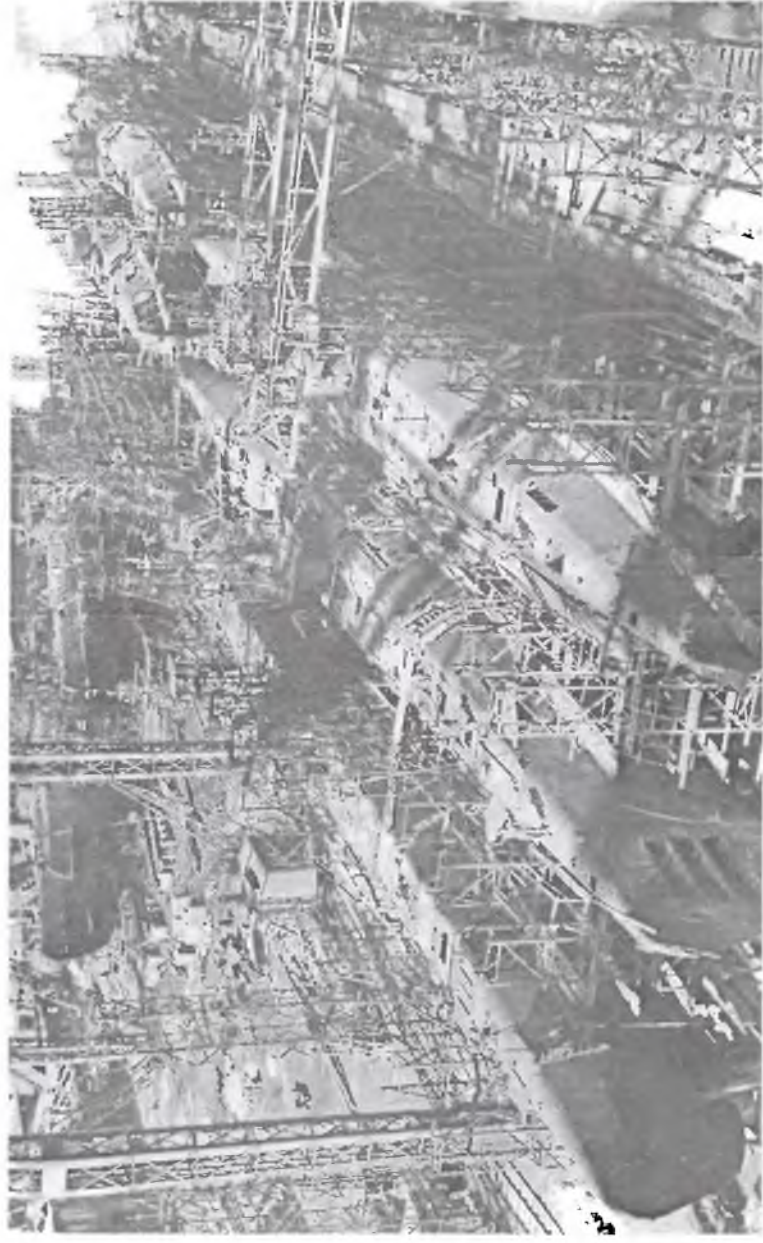
Снаряды немецких береговых батарей падают возле крейсера «Quincy» (обстрел Шербура, июнь 1944 г.)



Передача советскому флоту в 1944 г.
британских подводных лодок «Sunfish» и «Ursula»



Британские специалисты изучают германскую
сверхмалую подводную лодку типа «Seehund» (1945 г.)



Недостроенные германские подводные лодки XXI серии в Киле (1945 г.)



Британские линкоры «Renown» и «Valiant»
в Индийском океане (1945 г.)



Линкор ВМФ США «South Dakota» на пути в Тихий океан



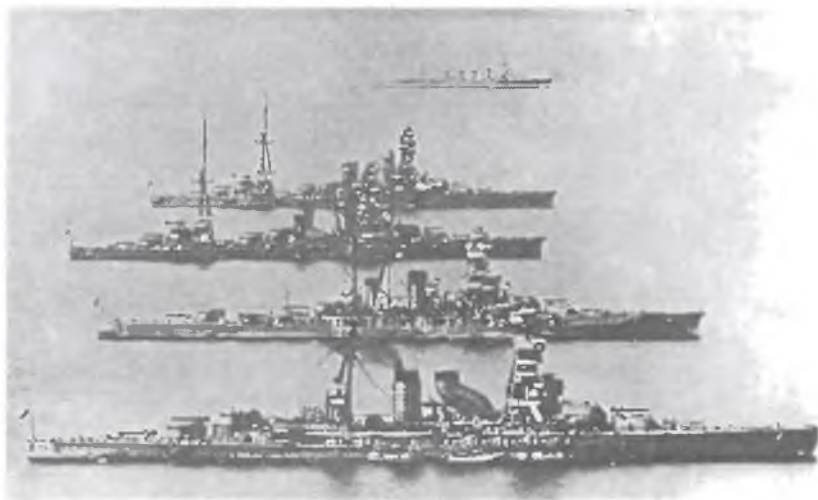
Крейсер ВМФ США «Saint Paul» в Тихом океане



Французский линкор «Richelieu» участвовал
в боевых действиях против Японии



Гавань Пёрл-Харбор (1941 г.)



Японские линкоры «Nagato», «Kirishima», «Ise», «Hiei» (1941 г.)



Линкоры «West Virginia» и «Tennessee» горят в Пёрл-Харборе



Линкор «Arizona» валится на борт в Пёрл-Харборе



Линкор «Nevada» горит в Пёрл-Харборе



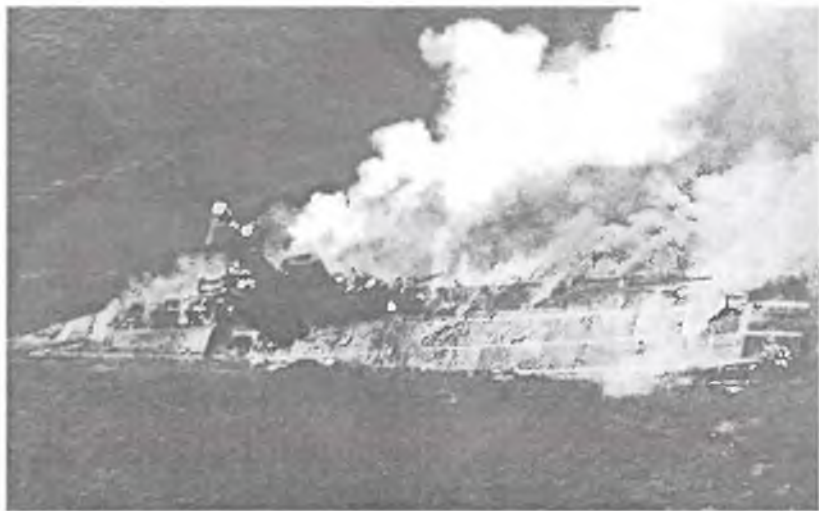
Линкор «Maryland» в огне; справа — останки линкора «Oklahoma»



Подъем линкора «Oklahoma»



Линкор «Nevada» приткнулся к берегу



Авианосец «Hermes» тонет в районе Цейлона в результате попаданий 37-и японских авиабомб (9 апреля 1942 г.)



Британский крейсер «Dorsetshire», погибший в Индийском океане 5 апреля 1942 г. в результате атаки японской палубной авиации



Крейсер «Pensacola» после сражения под Тассафаронга



Крейсер «Quincy» (май 1942 г.)



Адмирал Д. Сомервилл



Вице-адмирал Ф. Флетчер



Адмирал Ямамото



Адмирал У.Ф. Хэлси младший,



Вице-адмирал Т. Нагумо



Тихий океан (Южная часть)



Эсминец «Downes» в боевом походе



Торпедный залп эсминца «Dunlap»

вие преждевременно, в слишком малых количествах для того, чтобы это дало необходимый эффект. Тем самым очередное изобретение становилось известно союзникам, они получали время на подготовку эффективных средств противодействия. Например, так произошло с магнитными минами, акустическими торпедами, радиоуправляемыми авиабомбами, сверхмалыми подводными лодками и другими новинками.

Силы союзников в Атлантике росли с каждым месяцем. Британские и американские верфи производили все больше и больше противолодочных и противоминных кораблей различных типов и модификаций. Увеличивалось также число самолетов, предназначенных для обнаружения и уничтожения подлодок.

Например, за 4 года (с 1 октября 1939 г. до 1 октября 1943 г.) число конвойных авианосцев в составе британского флота увеличилось (несмотря на потери) с нуля до 25 единиц; число эсминцев и эскортных миноносцев со 191 до 288, эскортных кораблей (фрегатов, шлюпов, корветов) с 43 до 325, а тральщиков с 42 до 222.

Особенно быстро численность кораблей ПЛО росла со второй половины 1943 г. Семнадцать американских и британских верфей осуществляли ускоренное строительство эскортных миноносцев и до конца войны сдали флоту 467 кораблей этого класса. Приблизительно такого же уровня достигло производство эсминцев. Так, верфи США с января 1941 г. по сентябрь 1945 г. сдали 360 кораблей данного класса. Кроме того, в 1944 г. американские верфи построили около 100 фрегатов.

Как на новых кораблях и самолетах, так и на уже находившихся в строю устанавливалось новое вооружение и оборудование. Летом 1943 г. поступил на вооружение новый образец глубинной бомбы «Мк.9», опускавшейся на глубину до 200 метров, т.е. на глубину погружения новых немецких подлодок. Была улучшена конструкция бомбомета «hedgehog», разработана новая реактивная бомбометная установка (РБУ) «squid» (кальмар).

Самолеты оснащались ракетами. 23 мая 1943 г. старый «Swordfish» с британского эскортного авианосца «Archer» впервые потопил ими подводную лодку U-752. На вооружение были приняты авиационная торпеда с головкой самонаведения и 500-фунтовая (232 кг) авиационная глубинная бомба.

В 1943 г. был усовершенствован акустический эхолокатор (он устанавливался на американских кораблях), а также созданы гидрофоны, буксируемые самолетами. Важным изобретением стал радар с длиной волны 10 см.

Один из наиболее известных асов противолодочной войны, британский кэптен Ф. Уолкер, имевшей на своем счету немало потопленных подлодок, разработал новую тактику. Согласно ей, один корабль стоял на месте либо шел малым ходом и определял местоположение подлодки с помощью гидроакустической аппаратуры. Другой корабль тоже определял координаты подлодки с помощью гидроакустической аппаратуры, а затем давал полный ход и атаковал ее глубинными бомбами по сигналу с первого корабля. Таким образом преодолевался эффект «мертвого поля», когда атакующий корабль вынужден был сбрасывать бомбы, уже не слыша противника на последних 200 метрах от цели. Первой подлодкой, уничтоженной таким способом, стала U-202. Уолкер потопил ее 1 июня 1943 г., командуя эскортным кораблем «Starling».

Использование в составе конвоев эскортных авианосцев значительно уменьшило так называемую «черную дыру» — неконтролируемую зону в центре Атлантики, ранее находившуюся вне зоны авиационного патрулирования, где безнаказанно рыскали немецкие подлодки.

Эта дыра еще больше сократилась в октябре 1943 г., после создания британской авиабазы на острове Фаял (Азорский архипелаг), на основе соглашения, заключенного 18 августа 1943 г. между правительствами Португалии и Великобритании. Однако полностью ликвидировать «черную дыру» удалось только в 1944 г., когда на островах Тершейра и Санта Мария (к югу от Азорских островов) появились американские авиабазы, откуда взлетали самолеты дальнего действия.

Для уменьшения угрозы подводных атак многое сделала и береговая авиация. Был увеличен радиус действия авиационного прикрытия конвоев: теперь он составлял 500 миль от Исландии, 900 миль от Британских островов и от Ньюфаундленда (Канада). Благодаря всем этим мерам, конвои все чаще имели авиационное прикрытие на всем пути следования. Начиная с 1944 года это стало почти регулярным явлением.

В такой расстановке сил прошел очередной год сражений в Атлантике. Год, который закончился тяжелым поражением немецких подлодок.

В Центральной и Южной Атлантике

После майского поражения Дёниц вывел большинство подлодок из Северной Атлантики. В июне не было отмечено ни одного нападения на конвой севернее 31 градуса северной широты. Подлодки перешли в другие оперативные районы, на запад и юго-запад от Азорских островов.

Однако действовавшие здесь группы немецких субмарин столкнулись с американскими поисково-ударными группами, включавшие эскортные авианосцы «Bogue», «Card», «Core» и «Santee» под охраной эсминцев.

3 июня 1943 г. самолеты с авианосца «Boque», охранявшего конвой GUS-7A, обнаружили и атаковали группу подлодок из отряда «Trutz». Легкие бомбардировщики «Wildcat-Avenger» потопили U-217, а также подводный танкер U-118. Несколько других субмарин получили повреждения. Еще четыре подлодки из этого отряда уничтожили самолеты с авианосцев «Core» и «Santee».

Немецкие подлодки пытались вести бой с самолетами, применяя свои зенитные пушки и пулеметы. Но увы! В июле и августе палубная авиация авианосцев «Bogue», «Santee» и «Core» отправили на дно еще 5 подлодок. В это же время 3 другие субмарины стали жертвами самолетов авианосца «Card».

Таким образом, всего за три месяца американские поисково-ударные группы уничтожили в Центральной Атлантике 14 немецких подлодок (в том числе 7 подводных танкеров), заплатив за это потерей всего лишь 3 самолетов. Это были U-43, U-67, U-84, U-117, U-118, U-160, U-185, U-217, U-487, U-509, U-525, U-527, U-664, U-847.

Поскольку основные события подводной войны происходили теперь в водах, значительно удаленных от немецких баз, постольку ударные субмарины постоянно сопровождали подводные танкеры нового типа (тип XIV). Много немецких подлодок действовали в Карибском море, у берегов Бразилии, Западной и Юго-Восточной Африки, а также в Индийском океане (преимущественно на маршрутах между Аденом и Цейлоном). Вскоре Индийский

океан стал самой опасной зоной для судоходства союзников.

Наступление в Центральной и Южной Атлантике принесло подлодкам достаточно скромные успехи. Правда, в первых числах июля там погибли 9 транспортных судов союзников, а потерь среди субмарин не было. Но уже в следующие недели ситуация изменилась: до конца июля были уничтожены 10 немецких подлодок, а показатель потопленного тоннажа стал сокращаться.

Июль был последним месяцем, когда потери судоходства союзников в Атлантике превысили 100 тысяч тонн. В августе они были незначительны. В Южной Атлантике погибли всего лишь 2 судна. Этот месяц снова принес немцам тяжелое поражение: в Атлантике погибли 20 субмарин.

В Бискайском заливе

Примерно в то же время происходила воздушная операция по уничтожению подлодок в Бискайском заливе. С 28 июля по 2 сентября самолеты собрали здесь богатый «урожай».

28 июля U-404 стала жертвой англо-американской эскадрильи самолетов типа «Liberator». 29 июля самолет «Wellington» уничтожил подлодку U-614. 1 августа британские самолеты типа «Sunderland» отправили на дно субмарины U-454 и U-383, а на следующий день U-106 и U-706. Еще одну подлодку (U-504) уничтожили 30 июля корабли 2-й группы поддержки капитана Ф. Уолкера.

Эти успехи противника вызвали сильное беспокойство в штабе германского ВМФ. Командование Кригсмарине сначала вообще прекратило групповые походы подлодок с французских баз, а позже стало направлять вдоль испанского побережья, где им не грозила опасность обнаружения самолетами, оснащенными радарам.

Поначалу немцы никак не могли понять причину успеха воздушных атак, происходивших в условиях плохой видимости, в тумане, ночью. В конце августа в штабе стали подозревать, что виной всему является приемник «Metox», установленный на немецких подлодках для пеленгации волн неприятельского радара. Дёниц приказал заменить «Metox» приемниками нового типа. В действительности, авиация союзников была обязана своими успехами радару, работавшему на волне длиной 10 см.

Своих наибольших успехов союзная авиация добилась за период с 1 мая по 2 августа 1943 г. В течение этих 94 дней она уничтожила 28 подлодок, еще 22 повредила. Процент потопленных субмарин превысил 10% (за этот период времени вошли во французские порты или вышли из них 270 подлодок). Относительно низкими были собственные потери — 57 самолетов.

Таких успехов союзники ранее никогда не добивались (1 января 1941 г. — 31 мая 1942 г.: 1 подлодка уничтожена, 4 повреждены, потеряны 22 самолета; 1 июля 1942 г. — 30 апреля 1943 г.: 9 подлодок уничтожены, 20 повреждены, потеряны 148 самолетов). Однако раньше никогда не было и такого количества вылетов — свыше 32 тысяч часов в воздухе в течение этих 94 дней по сравнению с 65,7 тысячами часов за 11 предыдущих месяцев.

Однако этот успех не удалось развить в течение следующих 10 месяцев (3 августа 1943 г. — 3 мая 1944 г.). Потери самолетов, атаковавших на бреющем полете подлодки, получившие мощное зенитное вооружение, составили 123 машины. Уничтожены были только 12 подлодок, еще 10 повреждены. Показатель их потерь (соотношение потерь к числу входящих и выходящих из портов субмарин) сократился до 2,5%.

Кроме того, стало ясно, что только совместные действия авиации и кораблей ПЛО дают высокие результаты. Но после того, как немцы потопили британский эскортный корабль «Egret» радиоуправляемой бомбой, а канадский эсминец «Athabaskan» повредили (конец августа 1943 г.), британское адмиралтейство приказало противолодочным кораблям держаться вне радиуса действия немецкой авиации, т.е. переместиться на 200 миль к западу, что существенно ограничило их взаимодействие с самолетами берегового базирования.

В Северной Атлантике

Три месяца боев в Атлантике (июнь, июль и август 1943 г.) стоили немецкому флоту 68 подлодок. Вместе с потерями на других ТВД общее число погибших субмарин достигло 79. Но, несмотря на большие потери, немецкие подводники продолжали атаковать.

В конце августа 1943 г. в океан вышли 9 подлодок с новейшими акустическими торпедами. Эти субмарины долж-

ны были пробить акустическими торпедами бреши в эс-кorte, а затем атаковать транспортные суда обычными торпедами. В первых числах сентября к ним присоединилось еще 13 подлодок, вышедших из французских портов, и 6 подлодок из немецких и норвежских портов.

U-669 потопил самолет в Бискайском заливе, остальные 27 лодок отправились в Северную Атлантику. С операцией этой группы (кодовое название «Leuthen»), Дёниц связывал большие надежды. Подлодки, расставленные через каждые 17 миль, заняли позицию на удалении 480 миль к востоку от мыса Фаревелл. Именно в этом направлении шли два конвоя: ON-202 и ONS-18 (он должен был войти в опасный район 20 сентября). В ходе сражения, разыгравшегося в условиях сильного шторма, союзники потеряли 6 транспортов из 84 и 3 корабля охранения.

Однако атаки на два очередных конвоя, шедших в западном направлении (ON-204 и ONS-19) сорвала авиация союзников. Следовавший на восток конвой HX-258, сопровождаемый очень сильным эс-кортom, тоже счастливо миновал опасный район. Более того, в течение двух дней самолеты с исландских аэродромов потопили 3 подлодки: U-279 и U-336 — 4 октября, U-389 — 5 октября.

8–9 октября 18 подлодок (группа «Rossbach») атаковали конвой SC-143 в составе 39 транспортов, направлявшийся из Канады в Великобританию. Эс-корт конвоя насчитывал 13 кораблей, в том числе 4 эсминца.

Одним из них был польский эсминец «Orkan». Утром 8 октября его поразила акустическая торпеда. Взрыв торпеды вызвал сильный пожар, пламя охватило машинное отделение и погреба боезапаса. Вскоре корабль взорвался и пошел на дно. В пламени и ледяной воде погибли 220 моряков, удалось спасти только 23 человека.

Группе «Rossbach» удалось потопить, кроме этого эсминца, всего лишь один транспорт. Сама же она потеряла 8 октября подлодки U-419, U-643, U-610, которые стали жертвами самолетов ПЛО. Ввиду больших потерь, немецкое командование отменило следующую атаку, намеченную на 9 октября.

Еще больший урон немцы понесли при следующем падении: 1 потопленный транспорт и 6 погибших подлодок. Тем не менее, 15 вновь прибывших субмарин снова встали на вахту в 500 милях восточнее Ньюфаундленда. Однако 4 очередных конвоя (ON-207, ONS-21, HX-263,

ON-208) прошли без потерь, тогда как противник потерял 3 субмарины (U-274, U-420, U-282).

В октябре самолеты американских эскортных авианосцев, потопили в районе Азорских островов 6 немецких подлодок (U-220, U-378, U-402, U-422, U-460, U-584).

Сентябрь и октябрь принесли немцам лишь одни поражения (25 подлодок). Союзники провели за это время через Северную Атлантику 2468 транспортных судов в составе 64 конвоев, потеряв всего 9 из них.

Гросс-адмирал Дёниц пытался в сентябре—октябре напавать свои стальные акулы в Средиземное море, но и тут его постигла неудача. Прорвались только 2 лодки, а 5 погибли: U-306, U-671 (11 сентября), U-566 (24 октября), U-340 (31 октября), U-732 (1 ноября).

Между 15 и 22 ноября 1943 г. произошло еще одно сражение, подтвердившее эффективность новой тактики обороны конвоев. Объединенные конвои SL-139 и MKS-30 (66 транспортов), шедшие с юга в Великобританию, были обнаружены немецким самолетом в 100 миль южнее португальского мыса Сан-Висенти. Получив информацию авиаразведки, Дёниц направил на перехват этих конвоев 34 подлодки. Однако оживленный радиообмен дал повод британскому адмиралтейству заподозрить, что немцы готовят мощную атаку. Немедленно оно увеличило охранение с 7-и единиц до 19-и (эсминцы, фрегаты и корветы). Одновременно было усилено авиационное прикрытие.

В результате принятых мер все атаки подлодок удалось отразить, причем 3 субмарины оказались на дне (19 ноября U-211, 20 ноября U-536, 21 ноября U-538). Тридцать одна подлодка ушли ни с чем. Союзники потеряли только один транспорт, потопленный немецкой авиацией.

Попытка атаки очередных конвоев, шедших на юг (OS-59 и KMS-30) полностью провалилась. Выдвинутые на встречу им 16 подлодок не смогли их обнаружить, зато их самих встретили корабли британской 4-й группы поддержки, которая 23—25 ноября потопила U-648 и U-600. В атаках на конвои SL-140 и MKS-31 немцы потеряли две очередные подлодки U-542 и U-86. У союзников получил повреждения один лишь корвет «Dahlia».

Аналогичные результаты имели место и в декабре. Период легких побед немецких подводных лодок навсегда ушел в прошлое. «Волчьи стаи», наводившие страх начиная с зимы 1941 г., осенью 1943 г. потеряли, наконец, ре-

шительное поражение. После этого адмирал Дёниц отказался от тактики групповых операций. Немецкие субмарины стали действовать небольшими группами, состоявшими из 2–3 единиц.

В июне – декабре 1943 г. на дне Атлантики оказалась 121 субмарина (и еще 20 в других морях и океанах). За этот же период потери судоходства союзников в Атлантике от атак подлодок были следующие:

июнь – 20 судов (95753 брт);

июль – 46 (252145 брт);

август – 16 (86579 брт);

сентябрь – 20 (118841 брт);

октябрь – 20 (97407 брт);

ноябрь – 14 (66585 брт);

декабрь – 13 судов (86967 брт);

Всего – 149 судов (804277 брт).

Семь подлодок, вооруженных минами, Дёниц отправил к портам Северной и Центральной Америки. За период с 1 июня 1943 г. до 1 апреля 1944 г. они выставили 210 мин в минных банках, насчитывавших от 2 до 66 мин. Результат оказался незначительным. Под Галифаксом погиб пароход «Halma», возле Сент-Джонса пароходы «Delisle» и «Penolver».

Непрерывная полоса поражений отрицательно повлияла на моральное состояние личного состава подлодок. Нередкими стали случаи уклонения от атак. Порой командиры субмарин отправляли ложные сообщения для оправдания своей бездеятельности. Они неохотно атаковали транспорты, шедшие под охраной. Между тем, суда-одиночки встречались теперь крайне редко (из каждой тысячи судов, находившихся в море, только 17 шли без эскорта).

Таким образом, ежедневное патрулирование обширных водных пространств Атлантики самолетами с береговых аэродромов и с авианосцев, усиление охраны конвоев, тесное взаимодействие между авиацией и кораблями ПЛО – все это, вместе взятое, позволило остановить немецкое наступление. Очень важную роль сыграло создание аэродромов на Азорских островах.

Дёниц позже сам написал в своих воспоминаниях, что на этом этапе войны главной задачей субмарин стало не достижение побед, а выживание.

Подлодки покидают Атлантику

Конвои курсировали практически без потерь, тогда как для немецких субмарин наступили тяжелые времена. Они действовали теперь в одиночку, неделями находясь в подводном положении. Например, одна подлодка была в походе 66 дней, из которых большую часть времени провела под водой.

В середине января 1944 г. немцы предприняли новое наступление на конвои, расставив 30 субмарин широкой дугой от Фарерских островов до Бреста, в 250 милях от Великобритании. Значительная часть этих подлодок уже имела новое оригинальное приспособление, так называемый шнорхель (Schnorchel — «дыхало»), или РДП (приспособление для работы дизеля под водой).

Оно представляло собой трубу, через которую проходили патрубки, засасывающие атмосферный воздух, необходимый для работы дизельного двигателя, и выводящие выхлопные газы. Выходное отверстие трубы имело клапан, препятствующий попаданию морской воды внутрь подлодки. Шнорхель (РДП) позволял идти под водой на перископной глубине с помощью дизель-моторов со скоростью 3 узла и одновременно производить зарядку аккумуляторных батарей.

Шнорхель сократил время пребывания подлодки на поверхности, когда она могла быть обнаружена неприятельским радаром. Однако он не стал средством, способным переломить ход подводной войны в пользу немцев.

Попытка наступления 30 подлодок не принесла успеха. С 29 января по 24 февраля немцы потеряли в указанном районе 11 подлодок, 6 из которых уничтожила знаменитая группа капитана Ф. Уолкера.

В итоге гросс-адмирал Дёниц рассредоточил все лодки, действовавшие в Атлантике, а 22 марта отозвал большую часть из них на базы, и одновременно отменил дальнейшие атаки конвоев. Фактически его приказ означал признание поражения в битве за Атлантику. В январе—марте 1944 г. через Северную Атлантику прошли 3360 судов (105 конвоев), из них погибли только 3. Немцы потеряли здесь 36 подлодок. В апреле к ним добавились еще 10.

В Центральной и Южной Атлантике, где действовали американские поисково-ударные группы, положение подводных лодок было крайне тяжелым. Воздушное патрули-

рование лишило немецкие субмарины возможности по пути в Индийский океан получать топливо от «дойных коров». Пришлось перенести место встречи на 700 миль западнее от островов Зеленого Мыса.

Но и это не помогло. В конце февраля вблизи Азорских островов U-709 наткнулась на группу авианосца «Block Island» и была уничтожена сопровождавшими авианосец эсминцами «Bronstein» и «Thomas». 29 февраля эсминец «Bronstein» обнаружил U-603, которая подбиралась к авианосцу «Block Island», и потопил ее глубинными бомбами. Затем данная группа ушла на восток, к островам Зеленого Мыса. Там эсминцы «Corry» и «Bronstein» после серии атак самолетов с авианосца «Block Island» добились U-801. Еще через два дня самолеты авианосца уничтожили подлодку U-1059.

Трудности, связанные с получением топлива от «дойных коров» (подлодок-танкеров), отразила радиограмма подлодки U-66: «В Центральной Атлантике хуже, чем в Бискайском заливе». Естественно, лучше не было, так как вскоре самолет с авианосца «Block Island» обнаружил субмарину, находившуюся в надводном положении. Не имея ни бомб, ни торпед, самолет навел на нее эсминец «Buckley». В коротком бою эсминец увернулся от торпеды U-66 и орудийным залпом поразил подлодку, а затем потаранил ее и потопил.

Но 29 мая подлодка U-459, избежав атак самолетов с «Block Island», прорвалась через линию охраны и потопила авианосец тремя торпедами. Используя замешательство, субмарина выпустила акустическую торпеду в эсминец «Baggy», в результате чего у него была оторвана корма. Саму подлодку затем уничтожили глубинные бомбы кораблей эскорта.

4 июня легкие бомбардировщики типа «Avenger» с авианосца «Guadalcanal» атаковали глубинными бомбами подлодку U-505 и заставили ее всплыть на поверхность. Экипаж в спешке покинул подлодку на плавсредствах, после чего ее захватила штурмовая партия эсминца «Pillsbury». Американские моряки предотвратили взрыв заминированной субмарины, заделали пробоины, а затем отбуксировали лодку на базу. Обнаруженные на U-505 карты, приказы, шифры и шифровальные машинки представляли огромную ценность. Благодаря им, союзники получили возможность читать оперативные приказы немецкого

командования и своевременно предпринимать превентивные меры.

Успехи немецких подлодок в водах Центральной и Южной Атлантики были незначительны, зато потери — серьезные. За 9 месяцев, с сентября 1943 г. по май 1944 г. они потопили там 27 транспортных судов союзников ценой гибели 12 «у-ботов».

По мере вытеснения подлодок из Атлантики, германское командование отправляло их в другие оперативные районы. Так, в конце марта началось формирование двух мощных патрулей для действий против судов вторжения. Первый (40 лодок), должен был контролировать берега Западной Европы, второй (22 лодки) находился в Северном и Норвежском морях.

В начале мая адмирал Дёниц послал подлодки в Северную Норвегию не по внутреннему пути среди норвежских шхер, как раньше, а через открытое пространство Северного моря. Он надеялся, что это позволит им атаковать авианосцы «Home Fleet», действовавшие против немецкого каботажного судоходства в норвежских водах. Однако короткие арктические ночи оставляли слишком мало времени на подзарядку батарей. Пребывание подлодок на поверхности моря на рассвете или в сумерках поставило их под удар палубной авиации и авиации береговой охраны.

В течение 10 дней на дне моря оказались 7 субмарин. 16 мая самолет «Sunderland» с норвежским экипажем забросал бомбами и потопил U-240. 18 мая добычей самолета «Catalina» стала подлодка U-241. 24 мая к северо-востоку от Фарерских островов такой же самолет повредил U-476. На помощь ей немецкое командование направило U-990. После снятия экипажа немцы затопили подлодку рано утром 25 мая. Однако через несколько часов U-990 с двумя экипажами на борту потопил бомбардировщик «Liberator». Тех, кто остался в живых позже спас немецкий патрульный корабль.

Эти успехи побудили британское командование усилить воздушное патрулирование в данном районе. Результаты не заставили себя ждать. 24 мая южнее Фарерских островов самолет «Sunderland» потопил U-675, а через три дня самолет «Liberator» потопил направлявшуюся в Атлантику U-292. 3 июня канадский самолет потопил U-477.

Пришлось Дёницу опять менять тактику. Теперь подлодкам надлежало идти в указанные им оперативные секторы в подводном положении.

Потери союзников от действий немецких подлодок за первые пять месяцев 1944 г. были таковы:

январь — 13 судов (92278 брт);

февраль — 18 (92923 брт);

март — 23 (142944 брт);

апрель — 9 (62149 брт);

май — 4 судна (24424 брт);

Всего — 67 судов (414718 брт).

В Индийском океане

После того как в мае 1943 г. ситуация в Атлантике изменилась коренным образом, самым опасным для судоходства районом стал Индийский океан. Не имея здесь нужного количества эскортных кораблей, англичане организовали конвои только между портами Южной Африки на важнейших маршрутах к Аравийскому полуострову и в Индию. На всех других маршрутах суда шли без охраны. Недостаточными были здесь и силы авиации, которая не могла обеспечить надлежащую воздушную разведку.

Действовавшим в Индийском океане в июне 7-и немецким субмаринам удалось взять топливо и продовольствие с танкера «Charlotte Schliemann» в районе Мадагаскара. Подлодки заняли позиции в Мозамбикском проливе и на путях, ведущих от мыса Доброй Надежды к Индии, где добились немалых успехов.

В июне на дне оказалось 12 союзных судов (67929 брт), в июле потери выросли до 17 единиц (97214 брт), в августе они сократились до 7 (46401 брт).

Два транспортных судна из 7 потопил в августе немецкий вспомогательный крейсер «Michel», который в предыдущем месяце вышел из Японии под командованием капитана цур зее Г. Гумприха, бывшего командира уничтоженного взрывом «Thoga». Не найдя больше одиночных судов, «Michel» отправился в Тихий океан. 11 сентября в районе острова Пасхи он потопил свою последнюю жертву, большой норвежский танкер «India» (9977 брт). На следующий день рейдер запеленговала американская подлодка «Taaron» и торпедным залпом положила конец его действиям.

Всего же за свою долгую карьеру, с 20 марта 1942 г. до 17 октября 1943 г. последний корсар «Michel» потопил 17 судов (121995 брт).

С момента ухода «Michel» из Индийского океана единственным грозным врагом для судоходства союзников оставались подлодки. В конце августа из Германии к мысу Доброй Надежды прибыли 5 новых подлодок, которые должны были сменить субмарины, действовавшие в этом районе. Но так как U-197 потопил возле Мадагаскара британский самолет, только 4 лодки, взяв топливо и продовольствие с танкера «Brake», вышли в Индийский океан. Там к ним присоединилось 8 японских подлодок.

В сентябре потери союзников составили 12 судов (65304 брт), причем пять из них потопили японские подводники. Исчерпав свои запасы, немецкие подлодки ушли в занятый японцами порт Пенанг (Малайя). В конце года в Индийском океане остались только японские подлодки. Они потопили 9 судов (60321 брт) в ноябре и декабре.

Последней немецкой субмариной, погибшей в 1943 г. в Индийском океане, стала U-533, потопленная 16 октября английским самолетом в Оманском заливе.

Потери от действий субмарин за 7 месяцев 1943 г. считаются высокими. Около 90% потопленного тоннажа (57 судов; 337169 брт) уничтожили именно они, несмотря на то что в Индийском океане действовало всего лишь 7 немецких и 8 японских субмарин.

Прежде чем командующий британскими морскими силами в Индийском океане адмирал Соммервилл ввел регулярные конвои, немецкие и японские подлодки сумели потопить за первые три месяца 1944 г. еще 29 судов (188040 брт).

Глава 23. Советский флот в борьбе с противником

Успешное наступление советских войск на Восточном фронте зимой 1942/43 года, удачная высадка союзников в Северной Африке, остановка японского наступления на Дальнем Востоке и постепенное улучшение ситуации в Атлантике — все эти события не означали, что враг уже сломен.

Ограниченные действия в Финском заливе

В январе 1943 г. советские войска прорвали блокаду Ленинграда в районе Шлиссельбурга. Это произошло 18 января. Ленинград снова получил сообщение со всей страной. Это позволило Балтийскому флоту весной 1943 г. предпринять несколько попыток действий против немецкого судоходства в Балтийском море.

Между тем немцы, в свою очередь, решили полностью исключить возможность прорыва советских подводных лодок на просторы Балтики. В рамках операции под кодовым названием «Balrus» в апреле—мае 1943 г. они расширили минные поля, пересекавшие Финский залив от полуострова Поркала-Удд до острова Найссар, а также гогландские минные поля (западнее острова Суурсаари). Были выставлены еще 10 тысяч мин, в том числе много магнитных.

Около полуострова Поркала-Удд немцы установлены гидрофоны, соединенные с сигналом тревоги, а до острова Найссар (т.е. на 30 миль) протянули противолодочные заграждения из двух рядов стальных сетей до самого дна. Вдоль них с обеих сторон (т.е. со стороны Финского залива и со стороны моря), патрулировали сторожевые катера. Заграждения ПЛО и минные поля прикрывала авиация.

Несмотря на все это, советское командование отправило свои подводные лодки в самоубийственный рейд. Первой 6 мая покинула Кронштадт Щ-303 (капитан 3-го ранга И.В. Травкин), которая 13 мая прошла гогландские минные поля, идя самым малым ходом над самым морским дном. Но дальше островка Найссар ей прорваться не удалось, после ряда попыток лодка через месяц вернулась на базу.

Щ-408 (капитан 3-го ранга П.С. Кузин) безуспешно пыталась прорваться через заграждения. Замеченная неприятелем, она всплыла на поверхность и приняла бой. Затем лодка снова погрузилась, 24 мая ее добились катера ПЛО. Щ-406 немецкие самолеты и катера ПЛО потопили 1 июня. Лодки С-9 и С-12 погибли в августе от подрыва на минах в районе гогландских минных полей. Кроме того, Щ-323 погибла 1 мая на mine возле Кронштадта. Потеряв без всякой пользы 4 подлодки (не считая Щ-323), командование Балтийского флота убедилось, что противник надежно перекрыл Финский залив.

Борьбу с каботажным судоходством немцев и финнов в Финском заливе в 1943 г. вела в первую очередь авиация. Сначала советские самолеты атаковали по одиночке, затем перешли к тактике групповых бомбо-торпедных и штурмовых атак (атаковали несколько и даже более 10 самолетов одновременно). Потери противника были невелики, однако действия советской авиации затруднили судоходство противника. Его командование разрешило конвоям передвигаться в Финском заливе только ночью, днем они должны были находиться под прикрытием береговой зенитной артиллерии. В течение 1943 г. авиация Балтийского флота потопила 10–15 небольших грузовых и вспомогательных судов.

После таяния льдов в борьбу с врагом включились торпедные катера и катера-охотники, которые ставили мины на фарватерах в шхерах. Противник, сознавая опасность, какую представляли подобные действия в этой части Финского залива, противопоставил им свои катера. Между тем и другими в мае — сентябре произошло немало стычек.

На минах противник потерял в 1943 г. в Финском заливе примерно столько же судов, что и в результате действий авиации. Кроме того, в боевых столкновениях легких сил немцы и финны потеряли два или три катера.

На Черном море

Черноморский флот в 1943 г. действовал с необорудованных баз, удаленных от судоходных путей врага. Так, чтобы пересечь Черное море с востока на запад, подводная лодка должна была пройти около 600 миль (1110 км); что значительно сокращало время, отведенное непосредственно для боевого патрулирования.

В начале года флот имел в своем составе 1 старый линкор, 4 крейсера, 8 эсминцев, 22 подлодки, 62 торпедных катера, 2 сторожевых корабля, 3 канонерки, 31 тральщик и 280 боевых самолетов (число последних в течение года значительно увеличилось). Но техническое состояние большинства кораблей и катеров (повреждения, неисправности, отсутствие запасных частей и т.д.) не позволяло им выходить в море.

Противник (немцы, румыны, болгары) имел в своем распоряжении 1 вспомогательный крейсер, 4 эсминца, 3

миноносца, 12 малых и сверхмалых подлодок, 18 торпедных катеров, 130 сторожевых катеров, катеров-тральщиков и катеров-охотников, более 100 десантных барж и плашкоутов. Часть этих сил располагалась в портах Румынии и Болгарии, часть в Одессе и Херсоне, часть в портах Крыма. Авиация (360 самолетов) базировалась, главным образом, в Крыму и на Северном Кавказе.

Десант в Новороссийске

С января по март 1943 г. шли ожесточенные бои за Кавказ. В результате наступления войск Юго-Западного фронта был освобожден Ростов, и советские части вышли к берегам Азовского моря. В это время армии Северо-Кавказского фронта отбросили немецкую группу армий «А» на Таманский полуостров. Противник, используя удобный рельеф основания полуострова, создал там линию обороны с опорной базой в Новороссийске.

В то время, когда войска Закавказского фронта наступали со стороны суши, Черноморский флот осуществил свою самую крупную десантную операцию за всю войну, высадив десант в районе Новороссийска.

Высадка в районе озера Озерейка произошла в ночь с 3 на 4 февраля. Несмотря на сильное сопротивление противника, удалось высадить на берег 1500 солдат и 16 танков. Бой продолжался несколько часов, в ходе его немцы уничтожили десант.

Зато были отражены атаки противника на плацдарм, захваченный на косе на западном берегу Цемесской бухты. Закрепившись на горе Мысхако, оборонявшиеся удерживали этот плацдарм, названный Малой Землей, 7 месяцев. Легкие силы флота, отражая атаки авиации и катеров противника, подвозили туда вооружение, боеприпасы, подкрепление, доставили 78500 солдат, 620 орудий и минометов, тысячи тонн грузов.

В рамках этой операции был высажен десант и в Новороссийске. План его освобождения предусматривал наступление трёх войсковых групп: восточной со стороны Туапсе, западной с плацдарма на Малой Земле и десанта со стороны моря. Высадку десанта осуществляли 150 катеров и плавсредств (командир десанта — контр-адмирал Г.Н. Холостяков).

Было решено отказаться от использования больших кораблей, которые представляли хорошую цель для неприятельской артиллерии и авиации, в пользу быстроходных катеров (торпедных и малых охотников). Последние должны были войти в Цемесскую бухту, прорваться в порт и высадить первую партию десантников, которые удерживали бы плацдарм до прибытия подкрепления.

Ночью 10 сентября артиллерия начала обстрел немецких позиций, одновременно авиация бомбила опорные пункты обороны. Противник ответил незамедлительно. Канонада и рокот самолетов заглушили шум двигателей торпедных катеров. Приблизившись к входу в порт, они произвели торпедный залп по молам, уничтожив часть находившихся там огневых позиций. Один катер отбуксировал заградительную сеть и открыл вход в порт. Через него в 3.10 в порт вошли 3 отряда катеров.

Они высадили 2 батальона морской пехоты на западном берегу Цемесской бухты и 2 батальона на восточном берегу, вблизи электростанции. Десантникам удалось вклиниться в позиции врага. Ночью было высажено подкрепление, что позволило им развить наступление. 12 сентября подкрепление подтянул и противник. Эта перегруппировка сил ослабила его оборону предместий, и 16 сентября советские войска прорвали оборону города по внешнему периметру.

Стрельба по берегу и рейды подлодок

Командование Черноморского флота периодически посылало боеспособные корабли и катера для обстрела береговых объектов и позиций немецких и румынских войск на берегах Крыма и Северного Кавказа. Реальный ущерб противника от этих обстрелов, производившихся по неразведанным целям, без корректировки с воздуха, являлся ничтожным. Однако в рапортах командующего флотом наркому ВМФ и Сталину постоянно фигурировали взорванные либо сгоревшие склады, уничтоженные береговые батареи, потопленные транспорты и даже самолеты на аэродромах, находившихся в пределах теоретической досягаемости с моря.

5 октября в 20.30 из Туапсе для очередного обстрела объектов противника в Ялте вышел отряд в составе лиде-

ра «Харьков», эсминцев «Беспощадный» и «Способный». Как и обстрел Констанцы 26 июня 1941 г. лидерами «Москва» и «Харьков», эта операция не имела никакого практического значения. Как и тот рейд, этот тоже завершился трагедией.

В 6.30 утра 6 октября корабли с дистанции 70 кабельтовых (13 км) начали обстрел Ялты и Алушты. При этом один только «Харьков» выпустил 136 снарядов калибра 130-мм. Как выяснилось позже, все снаряды легли с перелетом. В Ялте были повреждены несколько зданий, пострададо гражданское население (т.е. соотечественники), а вражеские войска никаких потерь не понесли.

В 7.15 советские корабли, маневрируя под огнем береговых батарей (3 орудия калибра 75 мм и 6 орудий калибра 155 мм), легли на обратный курс. В 8.30 их атаковали 8 пикирующих бомбардировщиков Юнкерс-87. Три 250-кг бомбы попали в лидер «Харьков», который потерял ход и получил дифферент на нос. Его взял на буксир эсминец «Способный» и потащил кормой вперед, со скоростью 6 узлов.

В 11.50 начался второй налет 14-и пикировщиков Ю-87. В этот раз они повредили эсминец «Беспощадный», который тоже потерял ход. Эсминцу «Способный» пришлось теперь буксировать по очереди два корабля, однако до Кавказского берега оставалось еще 90 миль (167 км).

В 14.10 корабли атаковала группа «юнкерсов» в составе примерно 20 машин. В 14.25 под их ударами затонул эсминец «Беспощадный». В 15.37 отправился на дно лидер «Харьков». Эсминец «Способный» в течение двух часов спасал моряков с погибших кораблей. Но в 18.10 последовал четвертый налет, и через 20 минут эсминец погиб в результате детонации собственных глубинных бомб.

Так глупо и абсолютно бесполезно погибли 3 современных боевых корабля, а из 815 человек личного состава экипажей удалось спасти только 123 человека.

* * *

Вообще говоря, торпедные и сторожевые катера в 1943 г. совершили около 2500 выходов в море, в том числе примерно 600 против вражеского судоходства. Согласно рапортам командиров, им удалось потопить 13 самоходных десантных барж и несколько малых единиц.

Однако следует учесть два фактора. Во-первых, БДБ отличались невероятной живучестью. Попадание одной торпеды в такую баржу очень редко приводило ее к гибели. Во-вторых, «героические» советские катерники обычно рассуждали по такому принципу: поскольку я прицелился, постольку не мог не попасть. Увы, сопоставление данных с обеих сторон свидетельствует, что чаще всего они ухитрялись «мазать» даже по безоружным рыбацким сейнерам. Что уж тогда говорить о быстроходной десантной барже, ведущей ураганный огонь из малокалиберных автоматических пушек и вдобавок активно маневрирующей.

* * *

Советские подлодки осуществили 139 походов к западным берегам Черного моря, в районы судоходства неприятеля. Официальные советские источники утверждают, что в 1943 г. подлодки потопили на Черном море 13 транспортных судов (33428 брт) и 10 самоходных десантных барж противника. При этом погибли 3 советские подводные лодки: Д-4, А-3, Щ-203*.

Действия Северного флота

В 1943 г. сфера действий Северного флота охватывала Карское, Белое и Баренцево моря, от пролива Вилькицкого до острова Медвежий. Действия на столь обширном пространстве требовали значительных сил.

Эти задачи маленькому Северному флоту удавалось решать с большим трудом. В начале 1943 г. он имел только 9 эсминцев, способных действовать в открытом море. Все остальные корабли и катера (22 подлодки, 6 торпедных катеров, 20 сторожевиков и сторожевых катеров, 31 тральщик и катер-тральщик) для этой цели не подходили. Беломорская флотилия насчитывала 15 сторожевиков, пе-

* Секретная советская книга утверждала в 1969 году, что всего советские подлодки утопили за время войны 343 транспорта противника (СФ-158, БФ-125, ЧФ-60). Спустя 10 лет цифра вражеских потерь «усохла» до 157 (СФ-59, БФ-58, ЧФ-40).

Но в действительности и это количество завышено примерно в 2,5 раза. Так, подлодки СФ реально потопили 22 транспорта.

реоборудованных из гражданских судов, 48 тральщиков и катеров-тральщиков, 43 сторожевых катера. Авиация флота насчитывала 290 машин, но в течение года она возросла еще на 200 машин новых типов.

Ставка направила в 1943 г. на Северный флот 12 новых подлодок. Из них 6 подлодок вышли из Петропавловска-Камчатского, прошли 17 тысяч миль через Тихий и Атлантический океаны. До порта Ваенга добрались 5 субмарин, одну потопила японская подлодка в районе Сан-Франциско. Другие 6 лодок пришли с советских заводов по внутренним водным путям.

Советские подлодки пытались атаковать противника возле берега — в фиордах, бухтах, на подходах к охраняемым рейдам и портам. По официальным данным, в 1943 г. они уничтожили 18 транспортных судов (59068 брт) и 5 военных кораблей.

За эти скромные успехи пришлось заплатить дорогую цену. В 1942 и 1943 г. погибли 15 советских подлодок (М-172, 173, 174, 175, 176; Д-3, Л-16; Щ-401, 421, 422; К-1, 2, 3, 22, 23).

В 1943 г. советская авиация якобы потопила 23 судна (58432 брт) и еще 5 военных кораблей. Таким образом, общие потери противника на Крайнем Севере составили 38 транспортных судов (117500 брт) и 10 военных кораблей. Безусловно, это вымышленные цифры, превышающие истинные потери, как минимум, в 2—3 раза.

Глава 24. Действия на Северных коммуниках

Перед тем как возобновить отpravку конвоев в СССР, британское адмиралтейство рассматривало различные способы уничтожения либо нейтрализации крупных германских кораблей в Северной Норвегии. Низкая результативность предыдущих атак авиации, равно как и бесплодные попытки втянуть немцев в морское сражение, подсаживали, что надо искать другие пути. Успехи итальянских штурмовых средств в Александрии навели на мысль использовать против немецких линкоров сверхмалые подводные лодки.

Повреждение линкора «Tirpitz»

В это время линкоры «Tirpitz» и «Scharnhorst» снова напомнили о себе, обстреляв 8 сентября 1943 г. радиостанцию и угольный порт на острове Шпицберген. После этого молниеносного рейда оба линкора, охраняемые десятком эсминцами, вернулись в Альтен-фиорд.

Вскоре 6 британских подлодок («Thrasher», «Truculent», «Stubborn», «Syrtis», «Sceptre», «Seanymph») привели на буксире 6 сверхмалых подлодок из расположенной на удалении 1200 миль (2222 км) базы к фиорду Альта, где стояли на якоре немецкие линкоры. Подлодки X-5, X-6 и X-7 должны были атаковать линкор «Tirpitz», X-9 и X-10 — «Scharnhorst», а X-8 — «Lutzow».

Незадолго до подхода к исходному рубежу, сверхмалая подлодка X-9, буксируемая субмариной «Syrtis», погрузилась и пропала навсегда. На следующий день повреждение получила X-8, ее пришлось затопить, а команду взяла на борт подлодка-буксир «Seanymph». Оставшиеся четыре «малютки» преодолели заминированный и закрытый сетями вход во фиорд.

Подлодки X-6 и X-7, которыми командовали старшие лейтенанты Б. Плейс и Д. Камерон, 22 сентября пробрались к месту якорной стоянки, огражденной двойными сетями заграждения, и сбросили на дно под корпусом линкора «Tirpitz» четыре диверсионные мины большой мощности, снабженные взрывателями замедленного действия.

Хотя корпус линкора слабо пострадал от взрыва, повреждение машин и приборов для управления артиллерийским огнем вывело его из строя на 6 месяцев.

Линкор «Scharnhorst» за день до атаки англичан вышел в море на артиллерийские учения, что уберегло его от неприятных неожиданностей.

После этой операции на базу не вернулась ни одна мини-подлодка. X-6 получила повреждение уже после выполнения задания. Лодку затопил собственный экипаж, который затем попал в плен. Из экипажа X-7, потопленной артиллерийским огнем, уцелел только один офицер. Подлодка X-5 (старший лейтенант Х. Хенти-Крип) тоже погибла от артиллерийского огня. Командир X-10, старший лейтенант К. Хадспет, целый день 22 сентября ожидал подходящего момента для атаки, а затем ушел назад. 28 сентября мини-подлодка встретила субмарину «Stubborn»,

которая взяла ее на буксир. Но 3 октября, в 400 милях от Шетландских островов, и она погибла во время шторма.

После повреждения линкора «*Tirpitz*» угроза для антарктических конвоев значительно уменьшилась. Несмотря на это, адмиралтейство не отказалось от сильной охраны конвоев, которые с 15 ноября 1943 г. возобновили доставку грузов в СССР.

Потопление линкора «Scharnhorst»

Известие о возобновлении союзниками конвоев в Мурманск беспокоило верховное немецкое командование, тем более, что ситуация на Восточном фронте ухудшилась (в октябре советские войска форсировали Днепр, 6 ноября 1943 г. освободили Киев).

Директивы на зиму 1943—44 г. предусматривали наступательные действия против антарктических конвоев. Вопреки мнению адмиралов Кумметца и Бея, которые придерживались мнения, что использование крупных кораблей в условиях полярной ночи весьма рискованно, и предлагали ограничиться эсминцами, штаб Дёниц принял решение направить линкор «*Scharnhorst*» для атаки ближайшего конвоя.

20 декабря конвой JW-55B (19 транспортов, 10 эсминцев, 3 тральщика) покинул Лох-Эве и отправился в СССР. Через 3 дня из Мурманска ушел на запад конвой RA-55A, тоже в сопровождении 10 эсминцев. Конвой охраняли две британские эскадры. Ближнюю охрану осуществляли крейсера «*Belfast*», «*Norfolk*» и «*Sheffield*» под командованием вице-адмирала Барнетта, которые покинули Мурманск 23 декабря. Дальнюю охрану обеспечивали линкор «*Duke of York*», крейсер «*Jamaica*» и 4 эсминца под командованием адмирала Фрейзера. Они вышли из Мурманска 18 декабря.

Получив 22 декабря сообщение авиаразведки о конвое JW-55B, немецкое командование развернуло 8 подлодок южнее острова Медвежий.

Конвой RA-55A не был обнаружен противником. 25 декабря, когда его суда уже выходили из опасной зоны, адмирал Фрейзер сократил эскорт на 4 эсминца, чтобы усилить JW-55B, которому грозила большая опасность. В этот же

день этот последний конвой обнаружила подлодка U-601, сопровождавшая его несмотря на бушующий шторм.

25 декабря в 19.00 линкор «Scharnhorst» в сопровождении пяти эсминцев под командованием контр-адмирала Э. Бея покинул Альтен-фиорд. Сообщение об его выходе адмирал Фрейзер получил из адмиралтейства ночью 26 декабря, в 3.39. В это время ситуация выглядела так: RA-55A находился в 220 милях западнее острова Медвежий, а JW-55B — в 50 милях южнее этого острова. Эскадра вице-адмирала Бернетта (в 150 милях к востоку от конвоя JW-55B) шла на юго-запад, чтобы пересечь предполагаемый курс немецкого линкора. Эскадра Фрейзера, находившаяся в 210 милях юго-западнее конвоя, шла на юго-восток со скоростью 24 узла. Линкор «Scharnhorst» и эсминцы находились в 100 милях от мыса Нордкин и шли на север.

В 6.28 адмирал Фрейзер приказал конвою JW-55B изменить курс на северо-восточный, а эскадре вице-адмирала Бернетта подойти ближе к конвою. Через час адмирал Бей послал эсминцы на поиск конвоя, в юго-западном направлении. Они вскоре потеряли контакт с линкором и не сыграли никакой роли в последующем сражении. Конвой эсминцы не обнаружили, хотя прошли всего лишь в десяти милях от него.

В 8.15 Бернетт изменил курс и увеличил скорость до 24 узлов, двигаясь теперь на северо-запад. В 8.40 радар крейсера «Belfast» обнаружил немецкий линкор на расстоянии около 23 км к северо-западу. В это время «Scharnhorst» находился в 30 милях от конвоя.

В 9.21 крейсер «Sheffield» заметил линкор «Scharnhorst» на удалении около 12 км. Через 8 минут последовал приказ открыть огонь. «Norfolk» дважды попал во вражеский линкор, но тот на огонь не ответил. Прекратив обстрел, британские крейсера продолжали поддерживать radarный контакт с противником.

В 9.30 адмирал Фрейзер приказал конвою взять курс на север, и одновременно выделил из его эскорта 4 эсминца («Musketeer», «Matchless», «Opportune» и «Virago»), чтобы усилить эскадру Бернетта.

В 10 часов Бей взял курс на северо-восток, а затем на север. Исходя из этого, вице-адмирал Бернетт заключил, что линкор «Scharnhorst» не отказался от нападения на обнаруженный конвой и, по всей вероятности, будет атаковать его, заходя на этот раз спереди. Поэтому Бернетт решил

занять позицию между конвоем, который в 10.30 повернул на северо-восток, и немецким линкором. Около 10.50 конвой находился в 10 милях от крейсеров Бернетта, к которым присоединились упомянутые 4 эсминца. К тому моменту английские крейсера уже потеряли радарный контакт с противником.

Этот контакт был восстановлен только в 12.04. В 12.21 британские крейсера снова открыли огонь с расстояния 10 км. В течение 20 минут крейсера добились 5—6 попаданий, однако линкор «Scharnhorst» всего двумя снарядами уничтожил радарные установки и одну носовую башню на крейсере «Norfolk». Легкие повреждения получил «Sheffield». В это же время «Scharnhorst» взял курс на юго-восток. Около 12.38 немецкий линкор вышел из зоны действия артиллерии, и адмирал Бернетт в 12.41 приказал прекратить огонь. В следующие часы его крейсера держали линкор в радиусе действия радара, информируя адмирала Фрейзера о ситуации.

Последний находился в 160 милях юго-западнее линкора «Scharnhorst». Контр-адмирал Бей имел приказ избегать боя с крупными военными кораблями противника. Именно поэтому, получив сообщение своей авиации о приближении эскадры Фрейзера, он прервал бой с крейсерами и полным ходом направился к берегам Норвегии. В 14.18 он приказал по радио эсминцам тоже прекратить операцию и вернуться на базу.

В 16.17 радар линкора «Duke of York» засек «Scharnhorst» в 22 милях на северо-восток. В 16.50 «Duke of York» пересек курс немецкого линкора и вместе с крейсером «Jamaica» с дистанции 11 км открыл огонь, на который противник ответил только через несколько минут. Немецкий линкор изменил курс на восточный, пытаясь спастись бегством. В артиллерийском бою, который продолжался полтора часа, «Scharnhorst» получил 3 прямых попадания, в том числе в переднюю носовую башню и, очевидно, в подводную часть корпуса, так как в 18.20 замолчали его тяжелые орудия, а скорость начала падать.

Это дало возможность эсминцам выйти в торпедную атаку. В 18.24 «Duke of York» прекратил огонь на то время, когда будут атаковать эсминцы «Savage», «Saumarez», «Scorpio» и норвежский «Stord». Два первых эсминца провалились через огонь орудий среднего калибра с левого борта, а два других — с правого борта. Из выпущенных с не-

большого расстояния торпед попали в цель, как минимум, пять.

После этого скорость немецкого корабля снизилась до минимума. В 19 часов «Duke of York» вновь открыл огонь, прекратив его в 19.28. Судьбу «Scharnhorst» решили новые торпеды, выпущенные эсминцами и крейсером «Jamaica». В 19.45 после сильного взрыва немецкий линкор затонул. Погибли 1993 члена экипажа, в том числе командир отряда контр-адмирал Бей и командир линкора капитан цур зее Ф. Хинтц. Английские эсминцы спасли с него всего лишь 36 человек. После победы британская эскадра вернулась в Мурманск.

Подлодки на мурманской трассе

После гибели линкора «Scharnhorst» Дёниц усилил флотилию подлодок в северных норвежских портах. Часть этой флотилии (группа «Isegrim») 25 января атаковала конвой JW-56A. При этом «у-боты» потопили акустическими торпедами британский эсминец «Obdurate» и 3 транспорта.

Подлодки избежали ответных атак эскорта и следовали за конвоем до Кольского полуострова, после чего повернули на перехват конвоя JW-56B. Его охранение, усиленное эскортом JW-56A, отразило атаку субмарин, однако эсминец «Hardy» был потоплен подлодкой U-597. У нападавших погибла U-314 (30 января 1944 г.).

В конце февраля британское адмиралтейство привлекло для охраны арктических конвоев эскортный авианосец «Chaser». Благодаря его самолетам, взаимодействовавшим с кораблями эскорта, 42 транспортных судна конвоя JW-57 дошли до Мурманска без потерь, несмотря на атаки 15 подлодок.

24–25 февраля при защите этого конвоя эсминец «Kerrel» потопил немецкую субмарину, еще одна стала жертвой самолета. Однако и британский эсминец «Mahatta» погиб в результате попадания акустической торпеды. Зато палубные самолеты авианосца «Chaser», охранявшего обратный конвой RA-57, по пути в Англию потопили 3 подлодки.

Охрана конвоя JW-58, усиленная двумя эскортными авианосцами и двумя крейсерами, оказалась не по зубам подлодкам и авиации противника. 29 марта пошла на дно

U-961, которую потопил эскортный корабль «Starling», очередные 3 подлодки уничтожили другие эскортные корабли и самолеты.

Почти одновременно была осуществлена новая атака на поврежденный линкор «Tirpitz». Утром 3 апреля 1944 г. 40 самолетов типа «Barracuda», прикрываемые истребителями, взлетели с палубы авианосца «Victorious» в направлении Альтен-фиорда. В линкор попали четыре 1600-фунтовые (726 кг) бомбы и десять 500-фунтовых (227 кг), полученные повреждения лишили его хода еще на 3 месяца. Тяжелые потери понес экипаж германского линкора: 122 человека погибли, 316 получили ранения. Только плохая погода спасла линкор от окончательного уничтожения. Из-за нее англичанам пришлось отменить налеты, запланированные на 21 апреля и 12 мая.

Раздел VII. ИЮНЬ 1944 — МАЙ 1945 гг.

Глава 25. Действия Советского флота

На последнем этапе войны главную роль в действиях советского флота играли самолеты морской авиации. В ограниченных масштабах действовали также подводные лодки, торпедные катера, тральщики. Крупные корабли (начиная с эсминцев) бездействовали. Сталин запретил выпускать их в Балтийское и Черное море, справедливо полагая, что ни к чему хорошему это не приведет.

Война на Балтике

В начале 1944 г. возможность действий Балтийского флота западнее Кронштадта ограничивали немецкие минные поля, противолодочные сети, береговые батареи на обоих берегах залива, боевые катера и авиация.

Попытки тральщиков очистить воды Нарвского залива встретили мощное противодействие противника. Его авиация атаковала тральщики как в море, так и портах. Одновременно немцы снова усилили свои минные заграждения. Несмотря на атаки советских самолетов и катеров, им удалось поставить 11 тысяч новых мин.

Аналогичное положение имело место в северной части залива, между Выборгом и финским портом Котка. Минные поля и здесь не позволяли советским кораблям выйти в открытое море.

Данную ситуацию могло изменить лишь освобождение берегов залива от вражеских войск. Это произошло после разгрома немецкой армии в Эстонии (сентябрь 1944 г.) и выхода Финляндии из войны (19 сентября 1944 г.).

После этого советские войска заняли финские порты Котка, Хельсинки, Ханко, Турку. Балтийский флот получил удобные базы для своих подводных лодок, катеров и тральщиков. Отпала необходимость прорываться сквозь минные поля и противолодочные сети в открытой части Финского залива. Появился проход на Балтику северным

фарватером через финские шхеры, а также южным — у берегов освобожденной Эстонии.

После освобождения Эстонии наступление войск 1-го Балтийского фронта и выход на Балтику под Палангой привели к блокаде Клайпеды и отрезали немецкую группу армий «Север» на Курляндском полуострове. В

Вскоре войска Ленинградского фронта и Балтийский флот получили приказ освободить Моонзундские острова, куда отступила часть немецких войск. Начиная с 27 сентября и по конец ноября 1944 г. шли жесточайшие бои за эти острова, сопровождавшиеся большими потерями с обеих сторон. Флот в ходе боев высадил несколько тактических десантов с торпедных и сторожевых катеров.

Вскоре на Балтике появились советские подлодки. С 6 октября по 31 декабря они потопили, согласно официальным (т.е. значительно завышенным) данным, 13 грузовых судов (28027 брт).

Активизировались действия авиации. К концу года против немецкого судоходства и портов с аэродромов под Палангой и Паневежисом действовали свыше 300 самолетов.

Действия авиации и подлодок смогли прервать поток грузов для окруженной в Курляндии немецкой армии, которая испытывала острую нехватку жидкого топлива.

На Крайнем Севере

С апреля 1944 г. число кораблей ПЛО в составе Северного флота стало быстро увеличиваться. В частности, взамен трофейных итальянских кораблей, флот получил во временное пользование американские и британские корабли: 1 линкор («Архангельск»), 1 крейсер («Мурманск»), 9 эсминцев и 4 подлодки. Ряд кораблей и большое количество катеров были получены по ленд-лизу.

Благодаря этим двум факторам, соотношение сил по сравнению с 1943 годом изменилось в пользу Северного флота.

Благодаря сильному охранению, в состав которого входили теперь эскортные авианосцы, конвои получили надежную защиту. За первые 6 месяцев 1944 г. из 506 транспортных судов и 425 военных кораблей, которые прошли в обоих направлениях, на северных трассах погибли всего лишь 6 транспортов и 3 эскортных корабля.

В июле—августе часть британских сил ПЛО была привлечена к обеспечению десантной операции в Нормандии. С этого момента германские подлодки возобновили свои атаки, но без особых успехов. В частности, 22 августа эсминец «Дерзкий», охраняя союзный конвой, потопил в районе острова Медвежий подлодку U-344.

В середине сентября немцам удалось потопить два судна из конвоя JW-60. В декабре 1944 г. Дёниц еще раз попытался сломить оборону мурманских конвоев, бросив субмарины и самолеты против конвоя RA-62. Однако немцы потеряли 2 подлодки и 2 самолета, не потопив ни одного судна в этом конвое. 9 декабря в районе Кольского залива эсминец «Живучий» протаранил и потопил U-387.

Немецкие подлодки пытались также атаковать внутренние советские конвои, направлявшиеся в арктические порты. Навигация в Арктике длится с середины июля до середины октября. Большое скопление грузовых судов и ледоколов в Карском море открывало определенные возможности для действий подлодок, тем более, что значительные расстояния делали невозможным авиационное прикрытие. Но командование Северного флота заранее усилило Беломорскую флотилию, ввело систему конвоев к востоку от порта Диксон. Благодаря этим мерам потери оказались невелики.

5 сентября тральщик Т-166 в Карском море потопил подлодку U-362.

Несмотря на атаки подлодок, с Дальнего Востока пришли 36 судов с грузом. Из 247 судов, входивших в арктические конвои, германские подлодки потопили только одно судно. Погибли еще несколько судов, шедших в одиночку.

* * *

Улучшение погодных условий в начале апреля позволило активизировать деятельность торпедных катеров и авиации. Местом особенно яростных боев стал маршрут в районе Варангер-фиорда.

Вообще говоря, в советской военно-исторической литературе периода 50—80-х гг. утверждается, что советские торпедные катера за время войны потопили либо серьезно повредили на всех морских ТВД около 250 транспортных и вспомогательных судов, боевых кораблей и катеров противника. В том числе не менее 20-и кораблей и судов они якобы потопили в 1944 г. в районе Варангер-фиорда.

Однако сопоставление отечественных и зарубежных архивных документов показало, что эти цифры завышены в несколько раз. Приведем конкретный пример из действий торпедных катеров Северного флота, показывающий «механизм» преувеличений результатов боевых операций.

Утром 15 июля 1944 г. советский самолет-разведчик обнаружил немецкий конвой, идущий в норвежский порт Вардё. Летчики насчитали 30 единиц, из них 12 транспортов и мотоботов, 10 сторожевых катеров, 5 сторожевых кораблей, 3 миноносца. На перехват конвоя вышел отряд в составе 8-и торпедных катеров типа «А-1» (Воспер), под командованием капитана 2-го ранга В.И. Алексеева.

Около 11.15 катера вышли в район предполагаемого нахождения противника и в условиях плохой видимости приступили к его поиску. Вскоре два катера (ТК-239 и ТК-241) обнаружили норвежский рыболовный бот «Хугин», не имевший никакого отношения к разыскиваемому конвою. Оба катера с близкого расстояния выпустили по одной торпедой в тихоходный безоружный корабль, и оба промахнулись! Таково было качество боевой подготовки их командиров.

Тогда с ТК-239 на борт судна высадилась штурмовая партия и потопила его с помощью заряда взрывчатки. Часть экипажа «красные военморы» застрелили, остальные рыбаки погибли после взрыва. В радиোগрамме командиру отряда (а затем в его рапорте начальству) этот бот водоизмещением менее 100 тонн фигурировал как «немецкий транспорт» грузоподъемностью свыше 500 брт.

Тем временем поступило новое сообщение авиаразведки о том, что конвой находится южнее, у входа в Бек-фиорд. Катера помчались туда и в 12.34 с дистанции 40 кабельтовых (7,4 км) обнаружили противника. Немцы тоже заметили врага и послали навстречу свои сторожевые катера, открывшие заградительный огонь.

Тогда флагманский ТК-243 поставил дымовую завесу. Под прикрытием ее катера устремились в атаку и выпустили 14 торпед, по мнению их командиров, точно в цель. После возвращения на базу Алексеев отрапортовал, что «потоплены 9 кораблей: 4 транспорта, 2 эсминца (хотя таковых в составе конвоя просто не было), 2 сторожевых корабля и 1 мотобот. Кроме того, несколько немецких кораблей получили повреждения».

В действительности же отряду удалось потопить лишь последний среди перечисленных — норвежский мотобот «Сторегга» водоизмещением 116 тонн, да еще упомянутый выше мотобот «Хугин». Платой за столь скромный успех стала гибель катера ТК-239, уничтоженного кораблями охранения.

* * *

Боевые действия в этом районе прекратились после того, как 12—25 октября советские войска десантами с моря и наступлением с суши заняли порты Лиинахамари, Петсамо, Киркенес, Нейден и Наутси.

Северный флот получил в фиорде Варангер удобные базы. Противник потерял аэродромы для налетов на Мурманск и другие советские порты.

Финал боев на Черном море

Весной 1944 г. советские войска перешли в наступление, результатом которого стало освобождение южных районов СССР и разгром морских сил противника в Черном море.

Противник отошел на линию Днепра, а Крым обороняла германская 17-я армия. Связь с Крымом поддерживали 18 транспортных судов (46960 брт), около 100 самоходных барж и других вспомогательных судов (74120 брт), под охраной торпедных и сторожевых катеров, а также авиации. В решающей фазе боев за Крым из Германии, Италии, Греции речными путями и по суше были перебросены новые торпедные катера, катера-тральщики, десантные баржи, вспомогательные суда.

В этот период возросла интенсивность транспортных перевозок противника. В феврале 1944 г. между Крымом и западными портами Черного моря прошли 20 конвоев, в марте — 44, в апреле — 141, за 12 дней мая — 110. Чтобы усилить безопасность, немцы, румыны и болгары поставили новые минные заграждения, что увеличило количество их мин в Черном море до 20 тысяч.

Черноморский флот располагал значительно большим числом боевых единиц, чем противник. Однако удаленность баз на Кавказском берегу, а также неисправность большинства кораблей и катеров сводили это преимущество на нет. Так, из 29 подлодок 13 не могли выйти в море; из

47 торпедных катеров неисправны были 34 катера. Поэтому главной наступательной силой флота являлась авиация.

Освобождение Крыма

Советские войска наступали на Крым одновременно с востока (с плацдарма под Керчью) и с севера от Перекопа (с плацдарма на Сиваше). 8 апреля советские войска прорвали немецкую оборону и двинулись на Джанкой и Симферополь. 11 апреля была освобождена Керчь, а 15 апреля советские войска подошли к Севастополю — главному порту эвакуации немецких войск из Крыма.

Для удара по эвакуирующимся немецким войскам советское командование направило 400 самолетов. В яростных схватках они разгромили немецкую авиацию, атаковали стоявшие в портах и на рейдах суда и портовые сооружения. Советские истребители и штурмовики совершали налеты на Севастополь, Феодосию, Ялту, Судак, Евпаторию. Немцы теряли самоходные баржи, буксиры, плашкоуты, катера и другие плавсредства.

На подступах к Севастополю с 19 апреля вместе с авиацией действовали торпедные катера. Противник, опасаясь атак авиации и легких морских сил, полностью приостановил дневное передвижение конвоев, стараясь проходить опасный район вечером или ночью. Однако в открытом море конвой поджидали подлодки. Например, 12 мая подлодка А-5 атаквала конвой, состоявший из транспортного судна «Durostor» и семи десантных барж, шедших под охраной миноносца и двух сторожевых катеров. Советская субмарина, используя плохую видимость в надводном положении двумя торпедами потопила этот транспорт.

В это время заканчивалась подготовка к штурму Севастополя. Советские войска наступали с севера и с востока. В ходе ожесточенных боев они понесли большие потери, но 7 мая заняли город. Остатки войск противника (30 тысяч человек) еще нескольких дней сопротивлялись на мысе Херсонес.

При последних попытках эвакуации 10 мая, два транспортных судна противника, пришедшие из Констанцы, сумели взять только 3 тысячи человек. Одно из них, «Helga», затонуло от попадания авиабомбы. В тот же день к мысу подошли теплоходы «Totila» и «Thea», а также около десяти десантных барж. На рассвете, взяв на борт примерно 5

тысяч человек, конвой взял курс на Констанцу. Обнаруженный авиаразведкой, он стал объектом атак штурмовой и бомбардировочной авиации, которая потопила оба транспорта и несколько барж вместе с войсками.

Во время эвакуации авиация флота уничтожила до 80 единиц транспортных судов и плавсредств. Подводные лодки записали на свой счет примерно 10 единиц, торпедные катера 10—15 единиц.

Поражение Германии на Черном море

С 17 по 25 августа, на заключительном этапе боевых действий в этом регионе, на дне оказались около 50-и военных кораблей и много гражданских судов, а болгарские и румынские порты были полностью парализованы. Советский Черноморский флот установил полное господство на море.

В августе 1944 г. немецкое командование решило эвакуировать все оставшиеся у него военные корабли на Дунай. Чтобы помешать этому, в устье Дуная направилась Дунайская флотилия вместе с отрядом малых кораблей Черноморского флота. Но 24 августа Румыния вышла из войны, а затем объявила войну Германии. Это заставило немцев изменить план эвакуации.

25 августа их корабли покинули Констанцу и ушли в болгарские порты, а затем вступили в переговоры с Турцией о возможности прохода через Босфор. Так как Турция ответила отказом, немцы затопили все остававшиеся у них корабли и катера в портах Болгарии. Три последние подлодки отправили на дно у берегов Турции собственные экипажи.

С этого момента боевые действия Черноморского флота завершились. Впереди его ждала долгая трудная работа по расчистке от мин подходов к портам и судоходных путей.

По официальным советским данным, общие потери противника на Черном море за всю войну (июнь 1941 — август 1944 гг.) составили 217 военных катеров и кораблей, плавсредств и грузовых судов (317522 тонн). Выше уже не раз отмечалось, что эти цифры завышены, как минимум, в 2—3 раза.

Глава 26. Второй фронт в Европе

Договоренность о высадке союзных войск на Сицилии была достигнута на встрече премьер-министра Великобритании Уинстона Черчилля и президента США Франклина Рузвельта в Касабланке в январе 1943 г.

Следующее совещание в Квебеке приняло решение о приоритете европейского ТВД перед дальневосточным, кроме того, было определено, что наступление союзников будет происходить в Западной, Южной и Юго-Восточной Европе. На Тегеранской конференции 28 ноября — 1 декабря 1943 г. было решено открыть второй фронт в Европе не позже лета 1944 г.

Надо отметить в данной связи, что вторжение в Северную Францию не отвечало интересам британского правительства, стремившегося сохранить и упрочить свое влияние на Балканах. Но под нажимом СССР и США англичанам пришлось уступить.

Вторжение в Северную Францию

Главная десантная операция — высадка в Нормандии после форсирования пролива Ла-Манш — получила кодовое название «Повелитель» («Overlord»). Она должна была создать плацдарм для развития наступления к границам Германии. Операция в Южной Франции (кодовое название «Наковальня» — «Anvil») должна была отвлечь часть сил противника из Северной Франции и отрезать пути к их отступлению на восток.

Для проведения операции на Британских островах ужало сосредоточить 37 американских, канадских и британских дивизий. Авиация союзников насчитывала 11 тысяч боевых самолетов, 2300 транспортных машин и около 2600 грузовых планеров.

Этой группировке Германия могла противопоставить 45 дивизий, но имевших значительно меньшую численность личного состава, а также уступавших в количестве вооружения и в оснащенности транспортными средствами. Немецкая авиация в Западной Европе (так называемый 3-й воздушный флот) насчитывала всего лишь 500 самолетов. По численности войск и тяжелого вооружения немцы уступали союзникам в 2 раза, по количеству самолё-

тов — почти в 20 раз, на море безраздельно господствовали союзники.

Тем не менее, вторжение на континент должно было стать тяжелым испытанием для объединенной армии союзников. Немецкая пропаганда настойчиво заявляла о том, что берега Франции, Бельгии и Голландии превратились в неприступную крепость. Однако эти утверждения были далеки от истины.

Часть немецкого командования была уверена, что высадка произойдет под Кале, где пролив Ла-Манш наиболее узок; другая часть утверждала, что союзники высадятся в Нормандии. Разные взгляды существовали и на тактику обороны. Одни считали, что легче всего остановить вторжение в момент высадки. Другие призывали не торопиться с контрударом до тех пор, пока не определится главное направление наступления противника.

Союзное командование, со своей стороны, делало все, чтобы поддержать разброд среди военного руководства противника. В то время, когда армия вторжения концентрировалась в портах юго-запада Великобритании, на ее восточном берегу появились большие макеты войсковых лагерей. Кроме того, в том же районе был собран целый флот гражданских судов, замаскированных под военные корабли. В последние дни перед операцией разведывательные полеты и авиационные бомбардировки производились главным образом в районе Кале, тогда как пляжи Нормандии оставались в покое вплоть до дня высадки. За день до высадки, когда флот вторжения уже шел к берегам Нормандии, в сторону Кале направились старые торговые суда, изображавшие военные корабли. Дезинформация активно распространяла по своим каналам и британская агентурная разведка.

О результативности всех этих мер свидетельствует тот факт, что генерал фон Рунштедт, командующий немецкой обороной на северо-западе Франции, даже через несколько дней после начала вторжения продолжал верить, что высадка в Нормандии — лишь отвлекающий маневр, и что главный удар ожидается под Кале. Там он держал в резерве свою 15-ю армию.

В действительности же штаб союзников решил высаживаться в Нормандии. В ее пользу говорила относительная близость британских аэродромов, а также хорошее состояние портов юго-запада Великобритании. Скалистое

побережье Нормандии не было укреплено немцами так сильно, как берега Па-де-Кале. Плоский рельеф в глубине материка позволял, после подавления первой линии обороны противника на побережье, развивать наступление в глубину французской территории. Кроме того, учитывалось то, что подход вражеских подкреплений с востока можно было легко задержать, разбомбив мосты через Сену и ее притоки.

Главным недостатком данного участка являлось отсутствие крупных французских портов, оборудованных соответствующим образом. Поэтому союзное командование решило сразу строить искусственные порты.

Самым подходящим временем для высадки десанта было признано раннее утро (спустя час после рассвета), чтобы перед подходом барж с десантом можно было осуществить с воздуха и моря короткую, но мощную бомбардировку береговых укреплений и подводных преград, открытых отливом. Было также решено использовать разницу в уровне воды при отливе и приливе: низкий уровень воды давал возможность танкам и саперам уничтожить подводные преграды либо обойти их, а при высокой воде десантные баржи могли зайти далеко на пляжи.

Общая линия высадки протянулась на 60 миль (111 км), от реки Див около города Кан до восточной части полуострова Котантен возле города Сен-Мер-Эглис. В ночь перед высадкой морского десанта на обоих флангах этой линии планировалось сбросить сильный воздушный десант: американский на западе, британский на востоке. Целью воздушного десанта являлось обеспечение морского десанта, высаживавшегося в пяти отдельных секторах береговой линии.

Каждый из пяти морских десантов на первом этапе операции должен был действовать самостоятельно. Два американских десанта по плану высаживались в западной части побережья, по обоим берегам устья реки Вир, на пляжах, названных «Utah» (VII корпус) и «Omaha» (V корпус). В трех оставшихся секторах, — «Gold» (XXX корпус), «Juno» и «Sword» (I корпус) — высаживались англо-канадские войска. Американские и британские силы включали в свой состав 23 пехотных, 10 танковых и 4 парашютных дивизии, каждая численностью около 17 тысяч человек.

Высадка в Нормандии

Подготовка операции началась с массированных авианалетов на побережье Северной Франции, длившихся два месяца подряд, во время которых самолеты методично разрушали шоссе, мосты, железные дороги и вокзалы.

1 июня в британских портах началась погрузка войск на десантные суда. На следующий день из дальних портов Северной Шотландии и Ирландии вышли линкоры, предназначенные для обстрела побережья Франции. 3 июня все отряды кораблей и судов уже находились в указанных им местах и были готовы двинуться в путь. Но операцию в последний момент задержал шторм, разыгравшийся в проливе Ла-Манш. Для высадки десанта и захвата плацдарма необходимо было, по крайней мере, четыре дня хорошей погоды и видимости, однако метеорологи не обещали немедленного улучшения, поэтому время вторжения отодвинули на 24 часа.

Утром 5 июня главнокомандующий всей операцией американский генерал Д. Эйзенхауэр, получив благоприятный прогноз погоды, принял решение произвести высадку 6 июня. В это время к Франции уже направлялся флот вторжения (под командованием адмирала Рэмси). В его состав входили 6 линкоров, 2 монитора, 22 крейсера, 93 эсминца, 163 корабля боевого охранения, 366 патрульных судов, 424 вспомогательных судна, 224 грузовых судна и 4012 десантных барж разных типов.

Прежде чем эта армада подошла к берегам Нормандии, в немецком тылу ночью были десантированы три парашютные дивизии. Этому десанту предшествовало уничтожение бомбардировщиками многих батарей зенитной артиллерии и благодаря этому, а также за счет фактора неожиданности, сопровождалась небольшими потерями. Первые подразделения десанта были сброшены на парашютах еще в темноте. Они обозначили сигнальными огнями посадочные полосы, куда приземлились планеры с солдатами. 2400 самолетов и планеров высадили самый большой десант в истории войн. Он захватил ближайшие транспортные узлы и дороги, что позже позволило быстро объединить отдельные секторы морского десанта.

На рассвете, уже после высадки воздушного десанта, союзная авиация начала бомбить участок берега между Каном и Монтебуром. Во время этого налета 1136 британ-

ских бомбардировщиков и 1083 американских сбросили более 7600 тонн бомб. Одновременно линкоры обрушили на немецкие позиции тысячи снарядов. Но, несмотря на столь мощную атаку, бетонные укрытия и береговые укрепления устояли. Немецкие береговые батареи были частично разрушены, но все же могли сражаться. Зато прервалась связь и вышли из строя все радарные установки.

Британские войска, высадившиеся на восточном участке, поначалу встретили слабое сопротивление, так как немецкие войска были застигнуты врасплох. Командование противника считало, что штормовое море не позволит десантным баржам переплыть пролив и тем самым сделает невозможным высадку. Кроме того, немцы предполагали, что высадка произойдет во время новолуния под прикрытием темноты, а не при полной луне. Фактор неожиданности использовали и канадские подразделения, продвинувшиеся на 10 км вглубь материка.

7 июня был занят Байё, а затем перерезана дорога в Кан. С 7 по 11 июня шли ожесточенные бои за этот город. Мощная артиллерийская поддержка линкоров и крейсеров, а также постоянные авианалеты помогли остановить контрнаступление немецких танков.

Высадившийся на участке «Utah» американский VII корпус тоже встретил вялое сопротивление противника и продвинулся к Карантану, где соединился с 82-й парашютной дивизией.

Зато V корпус на участке «Омаха» ожидали трудности. Мины, подводные заграждения и высокие волны повредили многие баржи с пехотой и десантные суда с тяжелым вооружением. На первом этапе высадки саперам не удалось вовремя убрать подводные заграждения и очистить подходы к пляжу. Неразбериха возросла из-за ошибок при определении места высадки, а десант попал под сильный обстрел хорошо замаскированной артиллерии противника, минометов и пулеметов. Положение еще больше осложнило отсутствие авиационной поддержки и то, что немцы быстро ввели в бой находившуюся поблизости 32-ю пехотную дивизию, которая проводила здесь учения.

В 11.40, т.е. через 5 часов после высадки, большая часть десанта по-прежнему находилась на узкой полоске пляжа, так и не сумев продвинуться дальше 50 метров.

Тогда в бой вступили крейсера, а также несколько сотен бомбардировщиков и штурмовиков. Однако тяжелую

ситуацию исправили только эсминцы, которые подошли близко к берегу и подавили огневые позиции противника.

Захват плацдармов по берегам реки Вир позволил начать наступление через болота на город Изиньи. Через 6 дней боев все участки боя на возвышенности под Карантэном соединились в одну линию фронта, которая перерезала дороги, ведущие в Шербур. Там на сухих участках были построены первые взлетные полосы для истребителей союзников на французской земле.

В дальнейшем наступление развивалось более или менее успешно, но описание боевых действий на суше не входит в нашу задачу. Вернемся к событиям на море.

Колоссальный перевес флота союзников над немецкими морскими силами снизил до минимума угрозу нападения на конвои, направлявшиеся к нормандскому плацдарму. Немцы ввели в бой подводные лодки, торпедные катера и малые боевые корабли (миноносцы и т.п.). В течение первых двух недель они смогли потопить только 3 военных корабля, а из множества десантных судов возле берега — лишь 2 десантные баржи.

Авиационная разведка обнаружила большое скопление немецких катеров в Гавре. 14 июня бетонные укрытия в этом порту атаковали 325 бомбардировщиков, потопив при этом 11 катеров и повредив 3. Более десяти катеров и малых кораблей были уничтожены бомбами возле причалов. На следующий день налет повторился и повлек за собой гибель еще 27 боевых единиц разных классов.

Не менее трудным было положение подлодок. Немецкое командование еще весной 1944 г. начало подготовку к отражению нападения на «европейскую крепость». Гитлер опасался, что высадка произойдет в Норвегии либо на Ютландском полуострове (т.е. в Дании). Поэтому он приказал создать патрульный отряд «Mitte» в количестве 22-х субмарин. Кроме того, был сформирован патрульный отряд «Landwirt» (35 лодок) для действий к юго-западу от Британских островов.

Большинство подлодок отряда «Landwirt» в момент начала вторжения еще стояли в портах западной Франции. Подлодки отряда «Mitte» тоже находились в портах, но значительно севернее, в юго-западной Норвегии. Обе группы начали выход в море только 6 июня. Одновременно от берегов Исландии в сторону Бреста двинулись еще 5 субмарин.

Из портов Ла-Палис и Брест 9 подлодок отряда «Landwirt» вышли к проливу Ла-Манш на позицию, находившуюся в 25 милях южнее острова Уайт; еще 7 из Бреста направились в сектор между островом Сцилла и мысом Стар Пойнт. Остальные 19 лодок отправились на патрулирование в Бискайский залив.

Немцы ввели в бой и более крупные корабли. Из устья Жиронды в направлении Шербура вышли 3 немецких эсминца, которые в районе Сен-Назера атаковали легкие бомбардировщики типа «Beaufighter». Корабли получили некоторые повреждения и зашли в Брест для ремонта. Оттуда этот отряд, усиленный миноносцем Т-24, снова вышел в море вечером 8 июня.

Наперерез ему адмирал Рэмси направил 10-ю флотилию под командованием кэптана Б. Джонса. В ее состав входили 8 эсминцев: 4 британских («Tartar», «Ashanti», «Eskimo», «Javelin»), 2 канадских («Haida» и «Huron») и 2 польских («Blyskawica» и «Piorun»).

Встреча произошла в районе Кессан вскоре после полуночи 9 июня. Первыми открыли огонь немецкие корабли. Шедшие впереди «Tartar» и «Ashanti» оказались прямо по курсу эсминцев противника, тогда как остальные шесть шли параллельно им. Ожесточенная перестрелка, происходившая на близком расстоянии, уже через несколько минут повлекла многочисленные повреждения с обеих сторон. Командир немецкого отряда отдал приказ произвести торпедную атаку, но в пылу сражения выдал его открытым текстом. Этот приказ услышали также и союзники, поэтому их корабли немедленно увеличили ход до 32 узлов, благодаря чему избежали попаданий. Спустя несколько минут они ответили аналогичной атакой, но более результативно: один немецкий эсминец (Z-1) затонул, другой (Z-32) был поврежден. После этой стычки контакт между противниками был в темноте утрачен.

В 3 часа утра эсминец «Blyskawica» обнаружил врага и вместе с канадскими кораблями заставил эсминец Z-32 выброситься на берег возле острова Батц. Два оставшихся германских эсминца и британский «Tartar» получили серьезные повреждения.

* * *

Так как командование союзников предполагало, что немецкие подлодки будут атаковать флот вторжения, оно со-

здало несколько групп противолодочной обороны, включавшие эсминцы, торпедные катера и патрульные суда (фрегаты и корветы). Сильные авиационные патрули день и ночь барражировали в воздухе.

Сражение с подлодками отряда «Landwirt» началось в ночь на 7 июня. Первой была потоплена U-955, еще пяти подлодкам, получившим повреждения, пришлось вернуться на базы для ремонта. Несмотря на потерю пяти самолетов, авиация союзников в целом действовала успешно. В ночь на 8 июня самолет «Sunderland» потопил U-970, а самолет «Liberator» добился большого успеха, потопив с полчасовым интервалом U-629 и U-373. Утром 9 июня другой самолет «Liberator» уничтожил возле острова Сцилла U-740, а 10 июня жертвой налета четырех самолетов «Mosquito» и одного самолета «Liberator» стала U-821.

Успехи немецких субмарин на первом этапе сражения были невелики. 15 июня U-767 в проливе Ла-Манш потопила торпедой фрегат «Mourne», а U-764 торпедировала фрегат «Blackwood». Но уже 18 июня британские эсминцы «Fame», «Inconstant» и «Havelock» уничтожили U-767 возле берегов Бретани. В тот же день самолет «Wellington» потопил U-441.

Подводная лодка U-621 была близка к успеху. Она произвела торпедные залпы по двум американским линкорам, однако торпеды прошли мимо цели. Слабым утешением для ее командира стало потопление десантной баржи.

24 июня самолет «Wellington» повредил U-971, затем ее доби́ли эсминцы. На следующий день фрегаты «Affleck» и «Balfour» потопили U-1191 в районе Портленд Билл. Ночью 28 июня самолет «Liberator» поймал в луч прожектора U-988 и повредил ее. На следующий день эту лодку уничтожили корабли охранения.

В итоге только 3 немецкие субмарины из французских атлантических портов дошли до пролива Ла-Манш. Одна из них (U-984) доби́лась редкого в этот период войны успеха, торпедировав в ходе нескольких атак 4 транспорта типа «Liberty» (по 10 тысяч тонн каждый) из состава конвоя, проходившего мимо Селси Билл.

Подлодки норвежского отряда «Mitte» вышли в море только 8 июня. Пять или шесть из них направились к проливу Ла-Манш вокруг британских островов, остальные заняли позиции у берегов юго-западной Норвегии. Все эти субмарины стали целью для авиации береговой охраны.

Уже 11 июня была потоплена U-980, 13 июня U-715, а 17 июня U-423. Три оставшиеся лодки получили серьезные повреждения и вернулись в порт. С 24 по 30 июня на дно отправились еще 3 субмарины: U-1225, U-317 и U-478. Поредевший отряд «Mitte» уже не мог угрожать конвоям союзников.

Столь же скромных успехов, как и подлодки, добилась немецкая авиация. За весь июнь (а это был период чрезвычайно интенсивного движения в британских водах и в проливе Ла-Манш) она смогла потопить только 6 транспортных судов, один фрегат типа «Lawford» (8 июня) и эсминец «Boadicea», который был уничтожен авиационной торпедой ночью 12 июня в районе Портленда.

Зато большие потери флот вторжения понес на минах, поставленных авиацией и легкими судами противника в ночь на 7 июня у побережья Нормандии, на подступах к Шербуру, в бухте Сены и далее на восток, к бельгийским берегам. Кроме прежних образцов, немцы использовали мины нового типа, оснащенные гидростатическими взрывателями. Прежде чем технические специалисты союзников изучили принцип их действия и приняли необходимые меры, в американском секторе «Utah» взорвались 4 эсминца и 2 тральщика, еще 27 гражданских судов и военных кораблей получили повреждения.

В середине июня немецкая авиация и торпедные катера перенесли свои удары на британский сектор, где сразу возросли потери. 23 июня был тяжело поврежден крейсер адмирала Виана «Scylla», вскоре на дне оказались 5 военных кораблей и 4 вспомогательных судна, 7 судов получили повреждения.

Силы прикрытия десанта старались мешать действиям легких немецких сил. В ходе множества боевых столкновений противник потерял 68 различных кораблей и вспомогательных судов, а также 232 единицы различных плавсредств (моторные лодки, плашкоуты, сверхмалые подлодки, управляемые торпеды и т.д.)

Одна из немецких управляемых торпед в ночь на 8 июля взорвала легкий крейсер «Dragon» под польским флагом. Во время взрыва погибли 37 моряков, многие получили ранения. Повреждения крейсера были столь серьезными, что пришлось затопить его возле берега в качестве элемента волнолома искусственного порта.

Немецкие управляемые торпеды и сверхмалые подводные лодки оказались довольно действенным средством борьбы в прибрежных водах пролива Ла-Манш. Их жертвами стали британские эсминцы «Quorn» и «Isis», тральщики «Cato» и «Gairsay», 10 транспортных судов.

* * *

В июле немецкое командование ввело в бой отряд в составе 20-и торпедных катеров, действовавших с баз в Гавре, Дьеппе и Булони. Эти катера атаковали конвои, шедшие с грузами в Нормандию. Чтобы избежать противодействия со стороны авиации и легких сил союзников, катера действовали только ночью. Однако быстроходные, хорошо охраняемые конвои, направлявшиеся к берегам Франции, оказались очень трудной добычей. Тогда немецкие торпедные катера перенесли свои атаки на более тихоходные и хуже защищенные прибрежные конвои возле британского берега и добились здесь успеха. Ночью 26 июля они повредили 2 грузовых судна, через несколько дней возле мыса Бич Хед их торпеды повредили еще 5 судов, одно из которых затонуло. Катера смогли уйти безнаказанно.

Скорость и маневренность немецких катеров делали уничтожение их в море делом нелегким, поэтому британское командование предпочло атаковать их базы. Налеты бомбардировщиков на Гавр вывели из строя 5 торпедных катеров.

* * *

Германское командование неоднократно меняло оперативные планы дальнейшего использования подлодок в борьбе с транспортом союзников. Так, в конце июня оно отказалось от направления очередных субмарин в Ла-Манш. Но уже через две недели это решение было отменено. Последствия не заставили себя долго ждать.

5 июля эсминец «Wanderer» и фрегат «Tav» потопили подлодку U-390 около мыса Барфлер. В районе мыса Бич Хед 3 корабля охранения, отразив атаку подлодок на конвой, потопили U-678. 8 июля U-243, возвращавшаяся из Атлантики в Брест, стала добычей самолета, патрулировавшего подходы к базе. 11 июля другой самолет уничтожил U-1222 в Бискайском заливе. Тяжело поврежденная глубинными бомбами фрегата «Balfour», субмарина U-672 выбросилась на берег 18 июля возле Стар Пойнт. 21 июля

получила серьезные повреждения U-741, а фрегаты «Curzon» и «Ekins» потопили U-212 в проливе Ла-Манш.

Успехи подлодок в это время оказались ничтожными. В середине июля подлодка U-621 потопила пехотно-десантное судно «Prince Leopold», 29 июля она же серьезно повредила большое транспортное судно.

22 и 23 июля три очередные подлодки вышли из баз в Бискайском заливе. Все они (U-214, U-333, U-671) оказались на дне в течение десяти дней.

В последний период боев в проливе Ла-Манш немецкое командование направило сюда отряд из восьми субмарин. Несмотря на трудные оперативные условия и постоянное авиационное патрулирование, ему удалось потопить 6 больших транспортов (24811 брт) и 3 военных корабля. Однако цена успеха была слишком высока. На дне оказались U-736, U-741, U-413 и U-984.

20 августа 1944 г. закончились попытки немецких подводных лодок противодействовать в проливе Ла-Манш флоту вторжения. Их потери за период с 7 июня по 20 августа составили 30 единиц (U-212, U-214, U-243, U-317, U-333, U-373, U-390, U-413, U-423, U-441, U-478, U-629, U-671, U-672, U-678, U-715, U-736, U-740, U-741, U-767, U-821, U-955, U-970, U-971, U-980, U-984, U-988, U-1191, U-1222, U-1225).

* * *

Предвидя эвакуацию вражеских подводных лодок и надводных кораблей из французских портов, командование союзников установило плотную блокаду вокруг них. Одновременно были приняты меры по усилению охраны конвоев и изменению их маршрутов в северной Атлантике. Часть конвоев была отправлена южнее Азорских островов, в обход наиболее опасных районов.

Подготовку к переводу своих морских сил в норвежские базы немцы начали в первых числах августа. В ответ командование союзников направило в Бискайский залив дополнительную авиагруппу, а из состава «Home Fleet» был выделен отряд крейсеров и эсминцев под командованием вице-адмирала Ф. Дэлримпл-Гамильтона. До конца августа этот отряд много раз атаковал немецкие боевые корабли и вспомогательные суда.

Например, в одной из таких схваток крейсер «Bellona» и 4 эсминца уничтожили небольшой конвой состоявший

из двух транспортов, кабельного судна и плавмастерской «Richthofen», а также пяти малых кораблей охраны. 12 августа крейсер «Diadem» с двумя эсминцами потопили возле Ла-Рошели прорыватель минных заграждений типа «Sperrbrecher» (7087 тонн). 15 августа крейсер «Mauritius» уничтожил аналогичный корабль возле Ла-Палис, повредив при этом тральщик и миноносец Т-24.

Наконец, адмирал Дёниц решил, что пора эвакуировать флот с атлантических баз. Три большие подлодки были отправлены в Индийский океан, остальные получили приказ идти в Норвегию кружным путем, вокруг британских островов. Несколько субмарин ушли к английскому побережью, чтобы скрыть от британского адмиралтейства истинное направление немецкой эвакуации. Так или иначе, но 31 лодка прорвалась в Норвегию.

Кроме того, 27 августа союзники начали воздушно-морскую операцию с целью германского военных кораблей и транспортных судов в атлантических французских портах. В течение трех последующих недель им удалось потопить еще 11 подлодок, эсминец Z-24, миноносец Т-24, а также много патрульных катеров, сторожевиков и других малых кораблей. На дне оказались 11 транспортов (58835 брт).

Остатки немецкого флота находились в Лорьян, Сен-Назере и Ла-Палисе до конца войны, когда экипажи сами взорвали их.

Захват портов

При разработке плана высадки в Нормандии было решено, используя опыт, полученный в Дьеппском рейде 1942 г., не атаковать в первой фазе сражения сильно укрепленные порты, а высадить десанты на пляжах, и затем построить в местах высадки искусственные порты.

Волноломами служили бетонные кессоны, доставленные из Англии отрядом буксиров. За ними установили плавающие молы, возле которых разгружались суда. Затем автомобили и тягачи перевозили грузы на берег.

Кроме двух искусственных портов, названных «Mulberry A» (в американском секторе) и «Mulberry B» (в британском секторе) были сооружены еще 5 дополнительных причалов неподалеку от пляжей, предназначенные для небольших десантных и грузовых судов. Для их создания

(они назывались «Gooseberry») пришлось затопить 70 старых кораблей и судов на глубине около 4 метров.

Эти важные для успеха десантной операции порты были вскоре уничтожены морем. 18 июня поднялся шторм средней силы. Выгрузка прекратилась, большие суда ушли в открытое море, малые искали укрытие внутри искусственных портов. Когда через три дня шторм утих, пляжи представляли собой печальную картину: 300 десантных барж и других малых судов были полностью разрушены и полузатоплены, 500 других требовали капитального ремонта. Разрушения в порту «Mulberry A» были столь велики, что его эксплуатацию пришлось прекратить. Вся дальнейшая транспортировка грузов производилась в порту «Mulberry B».

Уязвимость искусственных портов от разрушительного действия моря требовала скорейшего взятия Шербура. Именно это стало первой целью после захвата плацдарма. Порт взяли американские войска 27 июня, однако быстро выяснилось, что немцы довольно основательно его разрушили. Шербур мог возобновить прием судов не раньше августа. До того времени основная тяжесть по-прежнему лежала на искусственных портах.

В штурме Шербура 25 июня приняли участие линкоры «Nevada», «Texas», «Arkansas», а также 4 крейсера и 11 эсминцев. Непрерывно маневрируя, чтобы избежать попаданий 280-мм снарядов с береговых батарей, они обстреливали укрепления Шербура. Тем не менее, все корабли получили повреждения.

Подавление сопротивления противника на полуострове Котантэн позволило развить наступление в западном направлении, на Брест. После непродолжительного сопротивления пали Сен-Мало (12 августа), Гавр (12 сентября) и Брест (18 сентября).

Продвигавшаяся вдоль побережья Ла-Манша канадская армия 8 сентября заняла Остенде, а 2-я британская армия 4 сентября вошла в Антверпен. Однако этот большой порт нельзя было использовать до тех пор, пока противник держал в своих руках острова, закрывавшие вход в устье реки Шельды, на которой располагается Антверпен: Вальхерен на северной стороне и Брескенс на южной. Немецкий гарнизон, насчитывавший 29 тысяч человек, сдался после упорных боев только через два месяца, 8 ноября. Захвачен-

ные ценой тяжелых потерь (7700 человек) острова больше не закрывали путь в Антверпен.

Немцы отреагировали на захват островов тем, что направили к устью Шельды торпедные катера, взрывающиеся моторки «Linse» и сверхмалые одноместные подлодки «Biber». Но успехи противника были скромными, а потери большими. До конца года авиация и военные корабли уничтожили 115 моторок «Linse» и 52 подлодки «Biber».

После того как была сокращена до минимума угроза со стороны этих штурмовых средств, а воды очищены от мин, 28 ноября фарватер в Антверпен был открыт.

Высадка в Южной Франции

По плану, целью десанта в Южной Франции являлось связывание резервов противника и обход с фланга армий, сражавшихся в северной части страны. Однако эта высадка произошла слишком поздно для того, чтобы оказать серьезное влияние на ход боев за Нормандию.

В ночь перед вторжением военные корабли союзников обстреляли немецкие позиции вдоль 40-мильного участка фронта, одновременно их бомбили 1300 самолетов. В день высадки, т.е. 15 августа, в районе пляжей к востоку от Марселя встали линкоры «Texas», «Nevada» и «Ramilles», а также крейсера, эсминцы, транспорты — всего около 880 единиц. Там же находились примерно 1300 десантных барж и различных малых судов.

Силы вторжения подразделялись на четыре ударные группы, названные «Camel», «Delta», «Alpha» и «Sitka». Первые три должны были высадить десант на материке, четвертая — захватить прибрежные острова Порт-Кро и Леван, где находились береговые батареи.

После сильной артподготовки и массовой бомбежки с воздуха операция прошла без больших потерь. Удалось быстро захватить плацдармы, способные принять тяжелое вооружение и танки. Всего десять часов понадобилось для того, чтобы выгрузить 33 тысячи человек и 3300 единиц транспортных средств в центральном секторе «Delta» к северу от Сен-Максим.

Более сильное сопротивление ожидало десантников в заминированном заливе Фрежус. Тральщикам, попавшим под огонь береговой артиллерии, пришлось прервать работы по тралению прибрежных вод. Это привело к час-

тичному изменению плана, десант высадился восточнее Сен-Рапала.

Одновременно с морской десантной операцией 448 транспортных самолетов и 408 планеров сбросили воздушный десант в районе Ле-Мюи (в 10 милях на северо-запад от побережья).

Воздушную поддержку осуществляли самолеты с девяти авианосцев, которыми командовал, контр-адмирал Трубридж. Их задача сильно облегчило полное отсутствие немецкой авиации.

Бомбы были сброшены и на военный порт в Тулоне, где они потопили 4 немецкие подлодки.

Через два дня, 17 августа, на берегу находились 86575 солдат, 12520 транспортных средств и 46000 тонн грузов. Американские и французские войска двигались на Марсель и Тулон. Марсель был занят 23 августа, через два дня — Тулон. Вскоре оба порта начали принимать грузовые суда и войсковые транспорты.

Единственным столкновением противников на море стал бой около мыса Круазет, в ходе которого американский эсминец «Endicott» потопил 4 немецких катера.

Наступление на немецкое судоходство в Норвегии

Прочно закрепившись в Нормандии, британское адмиралтейство направило удар своего флота и авиации против немецких баз и судоходства в Норвегии. Особое внимание оно уделило линкору «Tirpitz». Этот корабль, хотя и был поврежден во время авианалета 3 апреля 1944 г., после ремонта мог снова угрожать северным конвоям.

Чтобы не допустить этого, 15 сентября мощные 4-моторные бомбардировщики дальнего действия сбросили на него 6-тонные бомбы. В результате немецкое командование отказалось от плана ремонта линкора, его перевели в фиорд под Тромсё, где фактически превратили в плавающую батарею.

Наконец, 21 ноября того же года «Tirpitz» погиб во время нового налета британских бомбардировщиков, взлетевших с советских аэродромов под Мурманском. Он перевернулся вверх дном и затонул, вместе с ним погибли около 1400 человек экипажа, спаслись только 397 моряков.

Неподалеку от норвежских берегов действовали несколько авианосных групп, каждая — под охраной тяжелого крейсера или линкора. Однако выбор целей для атаки был невелик. В сентябре палубные самолеты потопили только 3 небольших транспорта, 3 военных корабля и около 10-и малых единиц.

27 октября самолет с авианосца «Implacable», действовавшего у побережья Центральной Норвегии, заметил шедшую на поверхности большую транспортную подлодку U-1060. Воздушная атака заставила поврежденную субмарину выброситься на берег. Кроме собственной команды, на борту U-1060 находился экипаж U-957, затонувшей 19 октября в результате столкновения с немецким судном у Лофотенских островов.

Дёнииц, должным образом оценив угрозу со стороны авианосцев, направил против них несколько подлодок (в район Оркнейских островов). Одну из двух первых субмарин, U-297, потопили 6 декабря фрегаты «Loch Inch» и «Goodall». Остальные лодки не добились никакого успеха.

Удары береговой авиации увенчались довольно скромными успехами: в сентябре она уничтожила 11 небольших транспортных судов на трассе Кристиансанд — Олесунн, в октябре 1 судно, в ноябре 7, в декабре 9 судов.

Что касается подводных лодок союзников, то в сентябре добились успехов британские «Venturer» и «Sceptre», удачно атаковавшие немецкие конвои, и французский подводный заградитель «Rubis», на минах которого подорвались 2 больших транспорта и 2 патрульных корабля. В следующие месяцы следует отметить только один факт: субмарина «Venturer» потопила подлодку U-771.

В целом, осеннее наступление англичан в норвежских водах не дало ощутимых результатов. Объем доставки грузов из Германии в гарнизоны Норвегии уменьшился незначительно, равно как и доставка никелевой руды из Нарвика в Германию.

Борьба с подлодками

После тяжелого поражения, понесенного в борьбе с флотом вторжения, и потери баз во Франции, активность немецких подлодок в южной и центральной Атлантике ослабела. Несмотря на это, даже отдельные рейды подло-

док-одиночек вынуждали союзников поддерживать громоздкую и дорогостоящую оборонительную систему.

Наибольших успехов в борьбе с такими «одинокими волками» добились американские поисково-ударные группы, состоявшие из эскортных авианосцев и эсминцев.

Так, 11 июня в Атлантике самолеты эскортного авианосца «Croatan» и сопровождавшие его эсминцы потопили направлявшийся на юг последний (десятый) подводный танкер U-490 типа XIV, еще остававшийся в строю. Самолеты эскортного авианосца «Solomons» 15 июня отправили на дно шедший на юг подводный крейсер U-860. 2 июля самолеты авианосца «Wake Island» потопили U-543 у западного побережья Африки. В тот же день самолет с американского авианосца «Card» заметил вблизи от берегов США идущую на поверхности U-233. После 3-дневного преследования она была потоплена.

Кроме того, добычей ударных групп стали U-154 (3 июля), японская транспортная подлодка I-52 (24 июня; потоплена на пути в Германию) и U-1229 (20 августа; уничтожена самолетами авианосца «Bogue»).

По сравнению с потерей 6 подводных лодок, успехи неприятельских субмарин в этих водах были очень скромными.

Гораздо благоприятней для противника выглядела ситуация в Индийском океане, где находились 11 немецких подлодок и 2 японские. В июне, июле и августе они потопили 17 транспортов (107227 брт). Свой «урожай» субмарины собирали среди судов, самостоятельно идущих в индийские порты, которые служили перевалочной базой для британской армии, сражавшейся на бирманско-индийской границе.

Единственным успехом британского флота явилось потопление 12 августа фрегатом «Findhorn» и эскортным кораблем «Godavari» (под индийским флагом) подлодки U-198.

Впрочем, 2 июля японцы настигли свою последнюю жертву в Индийском океане. Это было американское судно «Jean Nicolet», которое потопила подлодка I-8. После этого обе японские субмарины ушли в Тихий океан.

Что касается немцев, то нехватка запчастей, торпед, снарядов, трудности использования японской базы в Пенанге (которую постоянно минировала и бомбила британская авиация) сильно затруднили их дальнейшие дейст-

вия на дальневосточном ТВД. Результаты последних трех месяцев 1944 г. были ничтожными. Немецкие подлодки потопили всего лишь 3 транспорта (19695 брт).

Позже 6 из них получили (в разное время) приказ вернуться в Европу. Но после выхода из новой базы в Батавии (ныне Джакарта) три субмарины погибли. 5 октября U-168 стала жертвой атаки голландской подлодки «Zwaardis» под Батавией. U-537 уничтожила 9 ноября американская подлодка «Flounder» севернее Явы. U-169 затонула по неизвестной причине в Зондском проливе между Явой и Суматрой. Только 3 субмарины, хотя и не были оснащены «шнорхелем», сумели добраться до баз в Норвегии.

Одна из пяти оставшихся лодок U-183 погибла от торпеды американской подлодки «Besugo» 23 апреля 1945 г. в Яванском море. U-862 действовала возле берегов Австралии, где она потопила 2 транспортных судна. Именно ей было суждено потопить 6 февраля 1945 г. последнее судно в Индийском океане — американский транспорт «Peter Sylvester». Последние четыре субмарины после капитуляции Германии в мае 1945 г. их экипажи передали японцам.

* * *

Потеря атлантических французских баз и переход немецких подлодок в Норвегию заставили союзников изменить маршруты конвоев. Трассы в Северной Атлантике (к северу от Исландии или вблизи от нее), оказались в зоне действия субмарин, выходивших в море с норвежских баз. Зато стали почти полностью безопасными пути к югу от Ирландии, значительно удаленные от районов действий немецких подлодок.

Поэтому с конца августа союзники начали проводить свои конвои вдоль берегов Португалии. Первый южноатлантический конвой (SL-167/MKS-58) покинул британские порты 27 августа, а двумя неделями позже этим же путем прошел первый североатлантический конвой HXS-306.

Изменение маршрутов было жизненной необходимостью, так как немцы снова отправили в Атлантику десятки субмарин. В конце августа как минимум 16 подлодок шли в океан севернее либо южнее Исландии, причем авиационные патрули, поднимавшимися в воздух с аэродромов Шотландии и с Шетландских островов, смогли засечь только две из них. Этот факт, вместе с фактом удачного прорыва в Норвегию 31 подлодки с французских баз, сви-

детельствовал о неспособности британской авиации охотиться на субмарины, оснащенные «шнорхелем».

В сентябре в Атлантику либо из Атлантики прошли 25 вражеских подводных лодок, но авиация союзников уничтожила только одну из них — U 855. Такое же положение наблюдалось и в октябре: из 49 лодок, прошедших «туда» или «обратно» по северному океанскому маршруту, лишь одну повредила авиация и еще одну потопил фрегат «Annap». Положение не изменилось и в ноябре: фрегат «Ascension» потопил всего одну лодку U-322. А в декабре, когда погода резко ухудшилась, самолетам союзников не удалось обнаружить на переходе ни одну из 50 подлодок.

Однако этот успех субмарин являлся лишь внешней стороной медали. На самом деле передвижение в погруженном состоянии под «шнорхелем» уменьшало боевые возможности субмарины. Действительно, шнорхель облегчал прорыв в оперативный сектор сквозь густую сеть авиационных патрулей, но он не помогал пробиваться через охрану конвоя. Подлодки, оснащенные «шнорхелем», оказались менее грозными, чем атаковавшие на поверхности воды субмарины 1941—42 гг. Только исключительно благоприятное стечение обстоятельств и большая доля везения могли обеспечить успех.

Примером тому является история U-482, которой командовал фон Матушка. Она действовала севернее Ирландии в конце августа и в начале сентября 1944 г. Ее успех британское адмиралтейство объяснило отсутствием авиационного прикрытия конвоев в этих водах, однако ближе к правде слова командира подлодки о том, что он в полной мере использовал возможности «шнорхеля».

U-482 вышла из Бергена 16 августа, вернулась через 6 недель, 26 сентября 1944 г. Во время своего рейда она прошла 2729 миль (5054 км), из них только 256 миль (474 км) на поверхности воды. Благодаря постоянному пребыванию под водой, подлодку не обнаружили ни самолеты, ни корабли охранения. 30 августа субмарина встретила конвой, в котором потопила большой танкер (10448 брт) и корвет. В сентябре фон Матушка заметил конвой NBX-305, идущий в 15 милях от ирландского берега. Обманув его охрану, Матушка потопил 2 транспорта, причем один из них был большой (15702 брт).

Подобный успех не смогла повторить ни одна подлодка, несмотря на применение похожей тактики. Например,

U-296 в подводном положении 34 дня кружила у берегов Шотландии и ушла ни с чем, U-1199 пять суток безуспешно курсировала в заливе Мори-Ферт.

Немцы, не добившись больших успехов, продолжали нести потери. Например, 9 сентября у побережья Ирландии эскорт конвоя потопил U-743, а юго-западнее Гебридских островов эскортные корабли «Dunver» и «Hespeler» уничтожили U-484.

С конца сентября командование немецкого флота начало выводить из боевых действий подлодки старых типов и заменять их на оснащенные «шнорхелем». При этом применялась новая тактика: лодка находилась под водой с момента выхода из базы и до возвращения в нее. Однако из отправленных в октябре в пролив Ла-Манш 8 субмарин только U-486 добилась успеха, потопив 4 транспорта и фрегат «Capel».

Несмотря на то, что остальные подлодки уничтожили 7 судов, это трудно назвать большим достижением, так как в британских водах действовали 20 лодок и недостатка в целях, при оживленном судоходстве, они не испытывали. Дело в том, что несмотря на усиление безопасности самого похода, безопасность при выполнении атаки не увеличилась. Результаты атак в погруженном положении оставались низкими, и не оправдывали высокие потери немецкого подводного флота.

В период с 1 июня по 31 декабря 1944 г. общие потери подлодок (по разным причинам) составили 139 единиц.

Потери союзников от действий субмарин были следующими:

июнь — 11 (57875 брт);
 июль — 12 (63351 брт);
 август — 18 (98729 брт);
 сентябрь — 7 (43368 брт);
 октябрь — 1 (7176 брт);
 ноябрь — 7 судов (29592 брт);
 декабрь — 9 (58518 брт);
 Всего: 65 судов (358609 брт).

О возросшей безопасности судоходства в Атлантике свидетельствуют следующие цифры: в 1944 г. через Северную Атлантику прошли 266 конвоев, состоявших из 12907 судов и 1945 кораблей охранения, их потери составили всего лишь 13 единиц, т.е. около 0,1%. Погибали, в основном, суда находившиеся вне конвоев.

Последние бои в Средиземном море

В Италии после взятия Рима (4 сентября) войска союзников отбросили противника за так называемую «линию Готов» к северу от Пизы. Операции флота союзников в отдельных средиземноморских акваториях (в Лигурийском, Адриатическом и Эгейском морях) были тесно связаны с действиями сухопутных войск.

На Адриатике флот поддерживал операции 8-й британской армии, в Лигурийском море с баз Чивитавеккья и Бастия (северная оконечность Корсики) эсминцы и торпедные катера вместе с авиацией атаковали немецкие суда. Однако результаты, несмотря на оживленность каботажного судоходства противника, были невелики по отношению к количеству перевозимых грузов. Не больше везло союзникам в Эгейском море (где немецкие суда перевозили грузы из Греции на острова Додеканез), так как немецкие аэродромы, разбросанные по многочисленным островам Эгейского моря, позволяли противнику надежно оборонять свой морской транспорт.

Тем не менее немецкие гарнизоны на островах Эгейского моря находились в критическом положении. Для их обеспечения не хватало больших транспортных судов, которые не могли заменить рыболовные катера, самоходные баржи и моторные лодки. Но даже эти небольшие суденышки испытывали постоянную нужду в топливе, которое перестало поступать из Румынии после ее перехода на сторону союзников.

Наступление советских войск на Балканы угрожало отрезать 15 немецких дивизий. Это заставило противника вывести свои войска из Греции на север, и открыло Эгейское море для морских сил союзников. Туда вошла эскадра контр-адмирала Трубриджа в составе 4 эскортных авианосца («Stalker», «Hunter», «Attacker», «Empreror»), 5 крейсеров («Aurora», «Argonaut», «Black Prince», «Colombo», «Royalist») и 16 эсминцев.

Польский эсминец «Garland» из этой эскадры 19 сентября потопил немецкую подлодку U-407 в районе острова Китира. Через несколько дней палубная авиация потопила подлодки U-565 и U-596, что положило конец подводной войне в Средиземном море.

Надо упомянуть те результаты, которые достигли обе стороны в этой войне.

В Средиземном море действовали в 1941 г. 26 немецких подлодок, в 1942 г. — 16, в 1943 г. — 10, в 1944 г. — 10. Они потопили 95 транспортных судов союзников (свыше 500 брт) общей грузоподъемностью 449206 брутто-регистра-вых тонн. Кроме того, их жертвами стали 24 военных ко-рабля, в том числе авианосцы «Ark Royal» и «Eagle», лин-кор «Barham», 4 крейсера, 12 эсминцев.

Итальянский подводный флот был весьма многочис-ленным, однако с июня 1940 г. по сентябрь 1943 г. он пото-пил всего навсего 6 грузовых судов (23393 брт).

Британские подлодки и подлодки союзников (поль-ские, греческие, французские) с июня 1940 г. до конца 1944 г. потопили торпедами, артогнем или выставленны-ми минами 286 судов (1.030.960 брт). Кроме того, они уничтожили 4 крейсера, 9 эсминцев, 8 миноносцев, 1 кор-вет, 16 итальянских и 5 немецких субмарин. Цена такого успеха оказалась высокой: в Средиземном море погибли 45 британских, 4 греческие и 2 французские подводные лодки.

* * *

4 октября союзники высадили десант в Греции, заняв города Коринф и Патры. Дальше на севере, на побережье Адриатики, освободительные бои вели югославские пар-тизаны. Во время немецкой эвакуации произошло немало стычек между противниками. Так, в штормовую ночь 11 октября при эвакуации немецкого гарнизона с острова Брач (южнее Сплита) британские торпедные катера ата-ковали немецкий конвой и торпедировали 3 судна. Через несколько дней (20 октября) те же торпедные катера на-стигли 8 барж с немецкими войсками, покидавшими Дуб-ровник. Все баржи были уничтожены.

Самое крупное столкновение произошло 1 ноября. Во время патрулирования южнее Пулы британские эсминцы «Wheatland» и «Avon Vale» обнаружили бывший итальян-ский миноносец TA-20 с немецким экипажем в сопровож-дении двух эскортных кораблей. Все три корабля против-ника были потоплены.

Тем не менее, немцам удалось вывезти со своих адриа-тических баз большинство своих гарнизонов.

Последний бой в Лигурийском море произошел 18 мар-та 1945 г. Ранним утром радарная станция на Корсике об-наружила отряд вражеских судов, состоявший из минонос-

цев ТА-24, ТА-29 и ТА-32 (бывших итальянских с немецкими экипажами). Отряд вышел из Генуи, чтобы поставить мины севернее Корсики. Навстречу ему вышли британские эсминцы «Lookout» и «Meteor», которые обнаружили противника в 3.00. В ходе боя два миноносца были потоплены, ТА-32 удалось уйти.

Авиация союзников, обладавшая полным господством в воздухе, без особого труда уничтожала бывшие французские, итальянские, югославские и греческие военные корабли, укомплектованные немецкими командами. Так, в феврале 1945 г. тяжелые повреждения получили в Генуе недостроенный авианосец «Aquila», а в Триесте — линкор «Conte di Cavour». Пошли на дно миноносцы ТА-44 и ТА-47 и ряд других кораблей.

8 апреля 1945 г. союзники силами 5-й американской армии и 8-й британской начали наступление в Северной Италии. В этой операции участвовали крейсера и эсминцы, обстреливавшие приморский фланг противника. Ночью 11 апреля в тылу немецких войск высадился десант, что позволило открыть дорогу в долину реки По. 3 мая маршал А. Кессельринг, главнокомандующий всеми немецкими силами в Италии, решил капитулировать. Военные действия на Средиземноморском ТВД закончились.

Глава 27. Финал сражений в морях Восточной Европы

В январе 1945 г. советские войска вышли за Вислу, разгромили неприятеля и широким клином продвинулись к Одру. До Берлина оставалось 60 км. Развязка войны в Европе происходила на сухопутных фронтах. Боевые действия на море в этот период уже не могли оказать сколь угодно серьезное влияние на общий ход событий.

Конец боев в Заполярье

Немецкие войска, выбитые из районов Петсамо и Киркенес покинули порты и аэродромы, расположенные в фюльке Варангер. В марте 1945 г. они также покинули Хаммерфест, Альтен-фиорд и Тромсё.

Но подводная война продолжалась. В портах Норвегии после потери атлантических баз оказались около 100 подлодок, 30 из них действовали в Баренцевом море. Однако ослабление немецкой авиации лишило подлодки тех сведений, которые раньше давала воздушная разведка. Не имея информации о местонахождении конвоев в открытом море, командиры подлодок вынуждены были приближаться к берегу в надежде перехватить конвои у входа в Кольский залив и на подходах к портам.

В этот период конвой обычно насчитывал 25—35 грузовых судов, которые охранял сильный британский эскорт, а прикрывал каждый конвой крейсер. На последнем участке пути, при подходе к портам, каждое судно охраняли 3—4 военных корабля. Суда с особо ценным грузом сопровождали 10—12 кораблей и катеров. Если позволяла погода, в воздухе барражировали самолеты. Поэтому немецким подлодкам редко когда удавалось прорваться сквозь мощное охранение.

В последние дни войны в Кольском заливе действовали 14 немецких субмарин. 22 апреля 1945 г. советский самолет-разведчик обнаружил на поверхности воды U-761 и атаковал ее авиабомбами. Подлодка погрузилась. В указанную самолетом точку командир конвоя JW-66 направил советский эсминец «Карл Либкнехт». Атакованная глубинными бомбами подлодка через четыре минуты вынырнула на поверхность с сильно поднятой кормой. Это была U-286. Она затонула после артиллерийского обстрела.

29 апреля подлодки совершили несколько атак на выходящий из Кольского залива конвой RA-66. Советские самолеты и британские эсминцы потопили при этом подлодки U-427, U-313 и U-307.

Несмотря на яростные атаки, немцы уже не могли серьезно угрожать безопасности арктических конвоев. С 1 января 1945 г. до конца войны в порты Кольского залива и Белого моря прибыли 5 конвоев (136 судов), сопровождали их в общей сложности 90 военных кораблей. В обратный путь к Британским островам направились 5 конвоев (141 судно под охраной 89 военных кораблей). Субмарины противника потопили в этих десяти конвоях только 3 транспорта и 5 военных кораблей, немецкая авиация — 1 транспорт.

Беломорская флотилия обеспечивала безопасность конвоев, двигавшихся по Северному морскому пути за ле-

доколами. Этим маршрутом прошли 155 небольших грузовых судов. Немецкая подлодка U-997 в этом районе 16 января 1945 г. потопила эсминец «Деятельный», а из транспортов погиб только один.

К моменту окончания военных действий в море находились еще много немецких подводных лодок. Только 28 мая британское адмиралтейство сообщило, что Атлантический и Северный Ледовитый океаны свободны от подлодок противника.

Советское наступление на Балтике

13 января 1945 г. советские войска трех фронтов начали наступление на немецкую группировку в Восточной Пруссии. Мощный удар разделил ее на три части и прижал к морю. Четыре немецких дивизии укрылись на Земландском полуострове, пять дивизий были окружены в Кёнигсберге, около двадцати дивизий оборонялись к юго-западу от Кёнигсберга.

Поляки освободили район Кольберга. Это разделило немецкие силы в Померании на две отдельные группировки: восточную (2-я армия) и западную. Два разгромленных корпуса западной группировки отошли к Штеттину и заняли плацдарм на Одере.

Боевые действия Балтийского флота в этот период сосредоточились на взаимодействии с приморским флангом сухопутных войск, борьбе с немецким судоходством и на противодействии эвакуации с курляндского плацдарма. Из-за отсутствия удобных баз, а главное, в связи с очень высокой минной опасностью, боевые действия вели только подводные лодки, торпедные катера и авиация.

Действия советских подлодок

На коммуникациях противника между портами Померанской бухты, Курляндии и Данцигского залива действовали советские подводные лодки, выходившие с баз в финских шхерах.

В штормовую ночь на 30 января 1945 г. к северу от Лабы подлодка С-13 (капитан 3-го ранга А.И. Маринеско) обнаружила огромное пассажирское судно. Это был «Wilhelm Gustloff» (25480 брт), на борту которого находились свыше 10 тысяч человек, эвакуировавшихся из Восточной

Пруссии. В основном, это были гражданские лица (более 9000 человек, в том числе не менее половины из них женщины и дети). Утверждение, согласно которого на борту лайнера находились также 30 полностью подготовленных экипажей для новейших подводных лодок XXI серии, является вымыслом официальной советской пропаганды.

Лайнер шел малым ходом, ожидая встречи с приближавшимся немецким конвоем, чтобы вместе с ним уйти на запад. Торпедным залпом С-13 отправила его на дно. Вода была ледяная, к тому ночная темнота и шторм крайне затруднили спасение тонущих людей. Миноносцы и тральщики, прибывшие к месту трагедии, смогли спасти лишь немногих.

С-13 через несколько дней (9 февраля 1945 г.) потопила еще и транспорт «General Steuben» (14600 брт) с 3 тысячами беженцев из Восточной Пруссии. Таким образом, этот подводник за один поход уничтожил больше грузового тоннажа (40080 брт), чем все остальные подлодки Балтийского флота за все время войны*.

Несмотря на колоссальный успех С-13, советским подлодкам не удалось перерезать немецкие коммуникации. Потери противника были слишком малы, чтобы повлиять на общий ход эвакуации. В Либаву и Виндаву под сильной охраной ежедневно приходили 3—4 судна, и отрезанные на Земландском полуострове немецкие войска систематически получали необходимую помощь. Немцы эвакуировали из Курляндии 4 пехотные дивизии и часть танков.

Бои во время немецкой эвакуации

27—28 марта, после артиллерийского обстрела, советская пехота и польские танки захватили Гдыню. В тот же день был взят Данциг и перешли в наступление советские

* Поскольку таких удач не прощают, постольку вскоре после окончания войны Маринеско обвинили в краже... двух казенных кроватей, уволили со службы и посадили на пару лет в тюрьму. Все его боевые награды были представлены орденом «Красная Звезда» и двумя медалями — «За оборону Ленинграда» и «За победу в Великой Отечественной войне».

То ли дело «настоящий советский герой» — Лунин. Хоть он и не торпедировал «Тирпиц», но звезду Героя СССР получил. Это к вопросу о справедливости.

войска под Кёнигсбергом. Этот город пал 9 апреля. 26 апреля удалось взять Пиллау (ныне Балтийск), а остатки немецких войск отступили на Вислинскую косу.

Германское командование предпринимало значительные усилия для того, чтобы произвести эвакуацию своих войск и гражданского населения. Однако немецкие корабли и суда подвергались атакам советских торпедных катеров, подводных лодок и авиации. Так, 17 апреля в северо-западной части Данцигского залива подлодка Л-3 торпедным залпом отправила на дно транспорт «Goya». Подлодка К-52 неоднократно атаковала немецкие конвои на подступах к заливу. Подлодка Щ-310 уничтожила 2 транспорта под Либавой. В целом за этот период советские подлодки потопили, по официальным данным, до 13 вражеских судов.

21 апреля советский торпедный катер в Данцигской бухте торпедировал транспорт. 28 апреля группа катеров потопила пароход «Emily Sauber» и быстроходную десантную баржу.

Кроме того, несколько немецких кораблей подорвались на советских минах: миноносцы Т-3 и Т-5, эсминец Z-43. Всего в 1945 г. от мин пострадали (погибли либо получили серьезные повреждения) 13 транспортных судов и 18 военных кораблей.

Успехи советской авиации

Главную роль в войне на Балтике в 1945 г. играла авиация, которая атаковала немецкие суда и ставила минные заграждения. Так, 26 марта в 40 милях к юго-западу от Либавы советский самолет-разведчик заметил 2 транспортных судна под охраной 4 катеров. Вскоре советские бомбардировщики и торпедоносцы дважды атаковали этот конвой, потопив оба транспорта и два катера охранения.

После уничтожения этого конвоя та же эскадрилья совершила налет на танкер «Sassnitz» с 5 тысячами тонн жидкого топлива. Три торпедоносца и два бомбардировщика, сохранившие свой боезапас, добились нескольких попаданий в судно: мощные взрывы раскололи его корпус и танкер затонул.

Во время боев в Западной Померании советские авиабомбы поразили старый броненосец «Schlesien» и сопровождавший его миноносец Т-36. На рейде Свинемюнде,

не выдержав града советских бомб, затонули вспомогательный крейсер «Orion» и плавбатарей «Himmel», в Гдыне подвергся бомбардировке ранее поврежденный броненосец «Schleswig-Holstein». В целом, по официальным советским данным, в январе—мае 1945 г. на Балтийском море немцы потеряли в результате действий авиации от 100 до 150 грузовых судов (100 брт и выше), кроме того, были уничтожены 98 боевых кораблей, катеров и вспомогательных судов*.

Глава 28. Завершение войны в Западной Европе

Малая война

Открытие порта в Антверпене, важное для дальнейшего наступления союзников на Германию, поставило новые задачи по защите судоходства от немецких атак. Немцы использовали для этого различные средства: обстрел разгрузившихся в Антверпене судов крылатыми ракетами «Фау-1» и баллистическими ракетами «Фау-2», минирование с воздуха реки Шельды, атаки сверхмалых подлодок и взрывающихся моторных лодок «Linse». На пути от Шель-

* Все официальные сведения о грандиозных успехах советской авиации в ее борьбе с германскими боевыми кораблями и транспортными судами вызывают очень большое недоверие. Советские летчики за три с половиной года боевых действий так и не научились попадать в цель. Приведем пример.

16 августа 1947 г. 24 бомбардировщика 8-й минно-торпедной авиадивизии сбросили 100 бомб на трофейный немецкий авианосец «Graf Zeppelin». Корабль стоял на якоре, т.е. не маневрировал и не вел зенитный огонь. На его палубе — для лучшего прицеливания — был нарисован белый крест размерами 20 метров на 20. И что же? «Сталинские соколы», имевшие за плечами немалый боевой опыт, добились всего лишь 6-и попаданий (!) в огромный неподвижный корабль (длина 262, ширина 36 метров).

Следовательно, заявлять о результативности их атак на небольшие корабли и суда, ведущие интенсивный зенитный огонь, активно маневрирующие, прикрывающиеся дымовыми завесами, значит выдавать желаемое за действительность.

ды до Темзы в атаках также участвовали обычные субмарины и торпедные катера.

Обстрел территории порта Антверпен ракетными снарядами вынудил командование союзников перенести разгрузку судов с боеприпасами в Остенде. А последующее ослабление Люфтваффе привело к прекращению весьма опасного минирования Шельды с воздуха. Так, после самого крупного (и последнего) налета 23 января бомбардировщиков Ju-88 судоходство на Шельде было парализовано на несколько дней и выловлено 36 мин.

Против маневренных немецких торпедных катеров, действовавших по ночам, британское командование направило свои торпедные катера и авиацию, однако их взаимодействие не принесло ожидаемых результатов. Из 118 бомбардировок, произведенных в январе 1945 г., ни одна даже не повредила хотя бы один вражеский катер. Такими же неэффективными, из-за сильной зенитной обороны немецких портов, оказались налеты легких бомбардировщиков, атаковавших на бреющем полете стоявшие у причалов корабли. Например, 17 января 30 легких бомбардировщиков «Beaufighter» смогли потопить только одно небольшое патрульное судно, а повреждено было 7 машин.

Обычно ночью, между Шельдой и Темзой действовали до 25 немецких торпедных катеров в трех–четыре группы по 6–8 единиц. Так, в ночь с 15 на 16 января одна группа занималась поисками конвоя у восточного побережья Великобритании, другая атаковала конвой, идущий к Шельде, атаки третьей сосредоточились на эскорте конвоя в устье Шельды.

Поскольку с немецкими катерами не удавалось справиться в море, тяжелые бомбардировщики забросали 6-тонными бомбами их бетонные укрытия в Ёймюдене, что только на время прервало атаки этих малых боевых единиц. Уже во второй половине февраля катера снова были в действии. 21 февраля группа катеров прорвалась сквозь огонь эскорта конвоя и возле британских берегов потопила два судна и повредила третье.

В январе–феврале 1945 г. на минах, поставленных торпедными катерами, погибли еще 15 судов. Противник во всех проведенных катерами операциях потерял только 4 единицы.

Зимой 1945 г. в ходе боевых действий обнаружилась низкая мореходность сверхмалых одноместных подлодок

типов «Biber» и «Molch». Немцы потеряли 16 таких лодок из-за погодных условий, не добившись при этом никаких успехов. Гораздо успешнее действовали двухместные подлодки типа «Seehund». Они потопили 7 кораблей и судов союзников (в том числе французский эсминец «La Combatante»), еще 2 повредили.

В марте командование немецкого флота увеличило количество торпедных катеров до 40, возросло также число сверхмалых подлодок. В водах между Шельдой и Темзой происходило множество ночных столкновений. Хорошо вооруженные быстроходные и маневренные катера снова доказали, что являются трудным противником как для эс-корта конвоев, так и для авиации. Их атаки удавалось отразить, но редко когда дело доходило до их уничтожения. Так, в ночь на 19 марта отряд катеров потопил 2 транспорта в конвое под Лоустофтом. Подлодки «Seehund» уничтожили один большой транспорт 13 марта и два малых 26 и 30 марта.

В марте, как и в предыдущие месяцы, самые большие потери союзники понесли на минах: 11 единиц.

Несмотря на неотвратимо приближающееся поражение, в апреле противник не ослабил атак легких сил. Это привело к ожесточенным схваткам ночью 6, 7 и 8 апреля в ходе которых обе стороны понесли потери.

В середине апреля враг все еще располагал пятнадцатью готовыми к бою торпедными катерами, однако растущая дезорганизация и недостаток топлива помешали им выйти в море.

До последнего дня войны продолжали действовать подлодки типа «Seehund». Эти крохотные суденышки (длина 12 метров, водоизмещение 15 тонн) сдали экзамен на «отлично», они могли находиться в море до 7 суток даже в плохую погоду. С февраля по апрель 1945 г. они потопили 9 транспортов союзников (18450 брт), большой десантный корабль, кабельное судно. Еще 3 транспорта (18384 брт) «малютки» серьезно повредили.

На норвежском маршруте

В последний период войны немецкое командование собрало в Норвегии более 200 транспортных судов, чтобы эвакуировать хотя бы часть своих 9-й дивизий для защиты «европейской крепости». Условием для эвакуации явля-

лась безопасность судоходства в прибрежных норвежских водах. Именно туда нацелили свой удар британский флот и авиация. Однако они не добились особого успеха.

Необходимо отметить хорошо выполненную атаку флотилии норвежских торпедных катеров на немецкий конвой 6—8 января. Катера потопили тогда 3 больших транспорта с рудой. Несколькими днями позже крейсеры «Norfolk» и «Bellona» вместе с тремя эсминцами разгромили неподалеку от порта Эгерсунн немецкий конвой. На дне оказались 2 транспорта и один корабль охранения, а британский отряд после атаки отошел без потерь. Но следующий рейд в ночь на 28 января уже не дал результатов. В последующие месяцы успехи оказались еще более скромными, хотя англичане не жалели усилий.

* * *

16 апреля из портов Шотландии вышел последний конвой в Мурманск, JW-66, состоявший из 22-х грузовых судов. Для его атаки Дёниц направил 35 субмарин, однако только одна из столь многочисленной группы сумела установить прямой контакт с конвоем, не добившись, впрочем, никакого успеха. Возвращавшийся из Мурманска конвой RA-66 пришел в Шотландию без потерь уже в день капитуляции Германии. После капитуляции в Мурманск пришел еще один конвой, и еще один оттуда вернулся. На этом арктические конвои завершились.

Всего в 40 арктических конвоях в Мурманск участвовали 811 транспортных судов, из которых погибли 58, а 33 по разным причинам повернули назад. Из шедших самостоятельно 13 судов погибли 5, и 3 вернулись.

В конвоях, шедших из Мурманска, из 717 судов погибли 27. Из 28 судов, двигавшихся самостоятельно, 8 были уничтожены, остальные дошли до британских портов. При защите конвоев погибли 18 военных кораблей союзников. Таким образом, общие потери составили 107 грузовых судов.

Противник за время атак на северные конвои потерял линкор «Scharnhorst», 3 эсминца и 38 подлодок.

Последние бои

Несмотря на огромные усилия союзников, положение дел в подводной войне в начале 1945 г. нельзя было на-



Японский самолет-торпедоносец типа 96 (B4Y1)



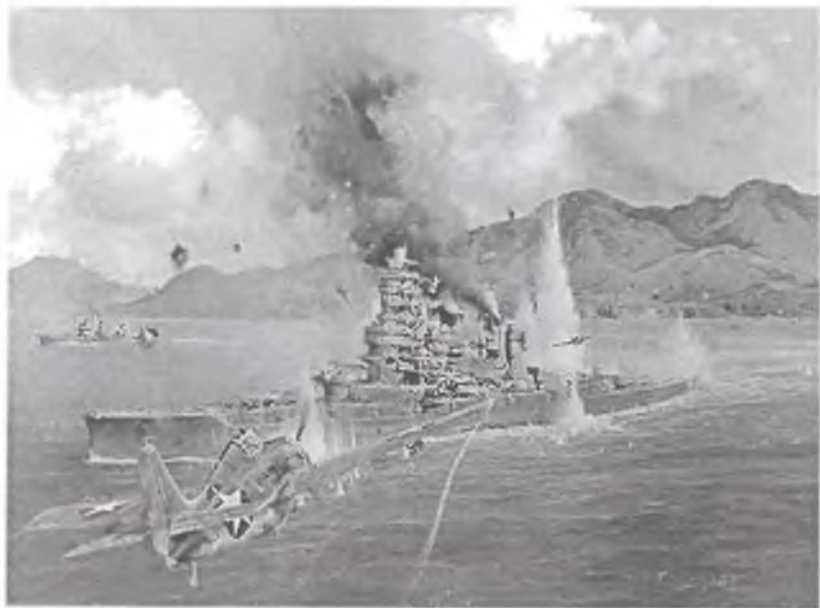
Бомбардировщики SBD2C «Helldiver»
на палубе авианосца «Yorktown» (1942 г.)



Самолеты на палубе авианосца «Enterprise»



Экипаж авианосца «Lexington» покидает корабль
(Сражение в Коралловом море 8 мая 1942 г.)



Гибель линкора «Ниеі» (13 ноября 1942 г.)



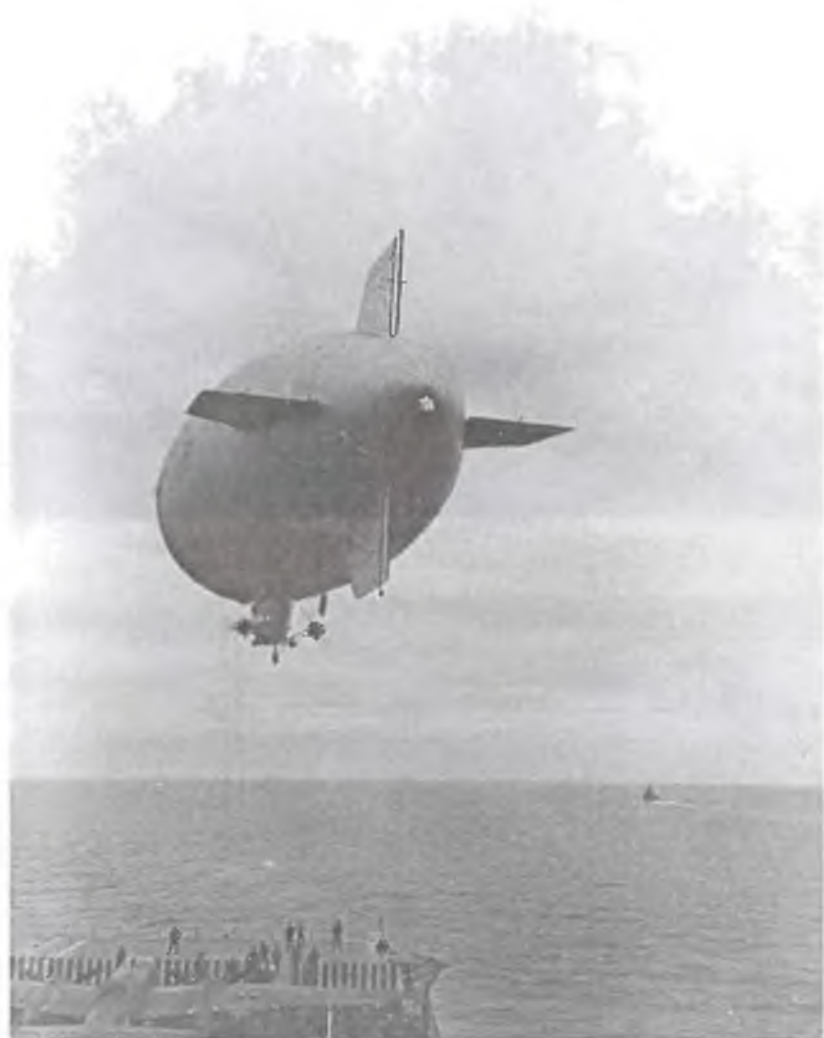
Подбитый американский самолет после посадки



Взлет самолета В-25 с палубы авианосца «Hornet»



Рейд на Токио в 1942 г.
Бомбардировщики В-25 на палубе «Hornet»



**Аэростат воздушного наблюдения L-8
над авианосцем «Hornet» во время рейда бомбардировщиков
B-25 на Токио (апрель 1942 г.)**



Японские самолеты атакуют авианосец «Yorktown»



Авианосец «Yorktown» получил прямое попадание японской авиабомбы



Авианосец «Yorktown» горит
(Сражение у атолла Мидуэй 4 июня 1942 г.)



Покинутый экипажем авианосец «Yorktown» тонет
(Сражение у атолла Мидуэй 4 июня 1942 г.)



Бомбовая атака на авианосец «Shokaku» (8 мая 1942 г.)



Японский крейсер «Mikuma» тонет (8 мая 1942 г.)



Японская подводная лодка I-73, погибшая в январе 1942 г.



Авианосец «Wasp», потопленный 15 сентября 1942 г.
японской подводной лодкой I-19



Эсминец «Helm» у берегов Новой Каледонии (1942 г.)



Линкор «South Dakota» и эсминцы
возле плавмастерской «Prometheus» (ноябрь 1942 г.)



Американский эсминец «Craven»



Линкор «Alabama» и авианосец «Monterey»
у островов Гилберта (ноябрь 1943 г.)



Японские самолеты бомбят авианосец «Enterprise»
во время сражения у острова Санта Круз



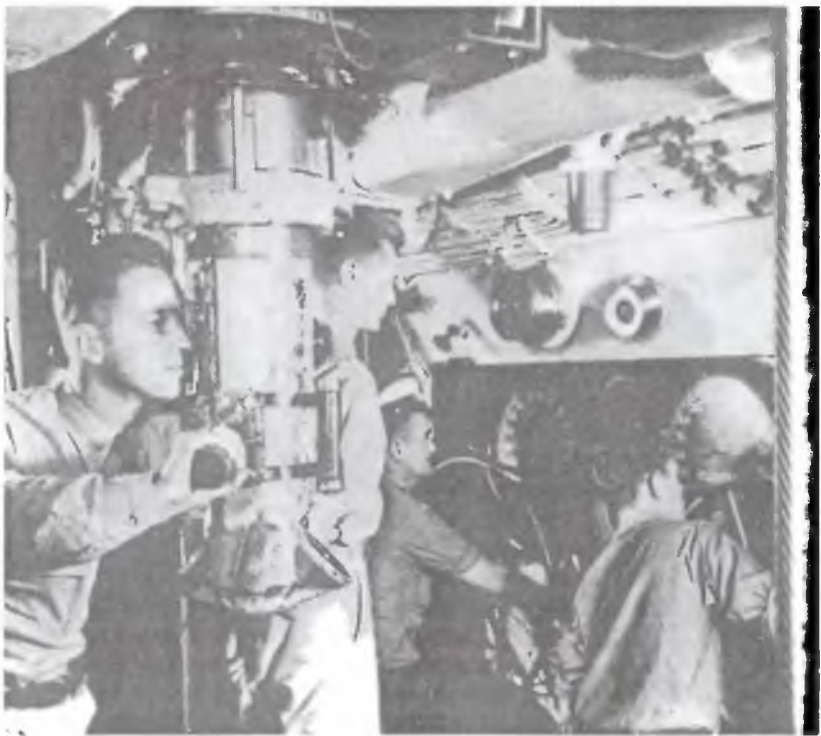
Американские крейсера «Salt Lake City», «Pensacola»,
«New Orleans» в Пёрл-Харборе (31 ноября 1943 г.)



Палубный гидросамолет-разведчик OS2U
подруливает к борту своего крейсера



Американская подводная лодка «Tinosa» типа «Gato»
возвращается в Пёрл-Харбор из боевого похода (1944 г.)



Командир американской подводной лодки у перископа



Американский самолет типа TBD-1 сбрасывает торпеду



Японский эсминец «Shimakaze» (май 1943 г.)



Японский тяжелый крейсер «Муоко» и транспорты
под авиабомбами в Рабауле (конец 1943 г.)



Высадка американцев на острове Атту
(Алеутские острова, 1943 г.)



**Пожар на авианосце «Franklin»
в результате попадания японской авиабомбы**



**Американский эсминец «Braine»
в камуфляжной окраске (Тихий океан, 1944 г.)**

звать удовлетворительным. Применение РДП (шнорхеля) на подводных лодках значительно уменьшило результативность действий авиации, причем это касалось как воздушной разведки, так и атак против лодок.

Движение субмарин в погруженном положении, редкое использование ими радиостанций лишили союзников возможности устанавливать их координаты с помощью радиолокаторов и радиопеленгаторов. На мелководье с неровным дном, в зоне приливно-отливных течений и во время шторма подводили также гидролокаторы. Несмотря на гибель множества подлодок, их количество постоянно возрастало.

В 1944 г. в строй вступали в среднем 18 лодок ежемесячно, а в январе 1945 г. эта цифра возросла до 30 субмарин. В марте 1945 года германский подводный флот достиг рекордной величины — 463 единицы, т.е. на 31 лодку больше, чем в лучшие месяцы 1944 г. Количество ежемесячных потерь тоже сократилось с 18 до 12.

Союзники применяли различные средства для усиления безопасности конвоев. Вступление в строй большого количества фрегатов, вместе с использованием старых эсминцев, корветов, шлюпов и вооруженных траулеров увеличило их общее количество до 426 единиц. Это позволило обеспечить каждый конвой сильным охранением, а также обеспечить его взаимодействие, как минимум, с одной поисково-ударной группой. Кроме того, конвой защищала береговая авиация союзников. Так, в марте 1945 г. 528 самолетов «Coastal Command» непосредственно участвовали в операциях против подлодок.

Но результативность действий авиации резко снизилась. Не помог и новый радар, работавший на волне 3 см, т.к. противник быстро принял ответные меры, установив на трубах РДП сигнальные аппараты. Получив сигнал тревоги, подлодка тут же уходила на большую глубину. Обычно в такой ситуации летчик сбрасывал плавучий буй, снабженный гидролокатором. Радиоприемник передавал на кружащий в небе самолет шум винтов подводной лодки. Определив позицию субмарины, он сбрасывал небольшую акустическую торпеду, которая сама находила цель. Успех в подобных случаях зависел от многих факторов, в первую очередь, от возможности заметить шнорхель находившейся под водой лодки.

Послевоенное сравнение рапортов летчиков с реальными координатами субмарин показало, что за период с сентября 1944 г. до мая 1945 г. из 261 рапорта летчиков об обнаружении подлодки только 88 соответствовали действительности.

Глубокую обеспокоенность в штабах союзников вызывали тактические данные новых подводных лодок типов XXI и XXIII. Так как там не могли объяснить причины, по которым они не принимали участия в боевых действиях, был сделан ошибочный вывод, что Дёниц готовит массированный удар, который полностью нарушит снабжение фронта в Западной Европе.

Высказывались опасения, что потери превысят те, которые союзники понесли весной 1943 г. Поэтому было решено приостановить отправку 300 эсминцев и эскортных кораблей на Дальний Восток и возобновить минирование авиацией путей из Западной Балтики в Северное море.

Однако немецким субмаринам, несмотря на отдельные победы, все же пришлось уйти побежденными. В январе 1945 г. действовали в общей сложности 44 подлодки, из них в европейских водах 39, в том числе первая подлодка типа XXIII. Противник сосредоточил свои удары в Ирландском море, куда с юга и с севера смогли пройти 6 подлодок. Адмиралтейство направило против них 6 поисково-ударных групп, возобновило авиационное патрулирование.

Однако обнаружить субмарину, оснащенную «шнорхелем», оказалось практически невозможным. Обычно на ее присутствие указывало лишь торпедирование судна. Информация, полученная столь дорогой ценой, неизбежно вела к выслеживанию подлодки и к ее уничтожению, нередко после длительной однообразной погони.

9–11 января U-1055 потопила 3 судна и сумела уйти от преследования, а 15 января U-482 отправила на дно одно судно и повредила эскортный авианосец «*Thane*». Уже на следующий день эту подлодку уничтожили корабли 22-й эскортной группы. U-1172 потопила у побережья Уэльса 2 судна, а затем повредила фрегат «*Manners*». Ее преследование двумя группами эскорта тоже завершилось уничтожением. В тот же день около острова Мэн были потоплены 2 судна из конвой НХ-332. После преследования U-1051 отправилась на дно, а U-285 была тяжело повреждена. В про-

ливе Ла-Манш была потоплена U-1199, еще две лодки бесследно исчезли.

Таким образом, немецкие субмарины, вопреки всем усилиям, достигли немногого. На дне в январе оказались 7 транспортных судов (30426 брт), ценой за это стала гибель 6 подлодок, а в совокупности (в том числе от авиабомб в портах) противник потерял в январе 14 субмарин.

В феврале количество подлодок в европейских водах выросло до 51. Однако их успехи были еще меньше, чем в январе, а потери возросли. В Ирландском море 8 подлодок не добились никакого успеха, потопив всего 3 малых судна. В проливе Ла-Манш 7 подлодок потопили 5 судов. Но это не осталось безнаказанным.

24 февраля в районе Лэнд Энд была потоплена кораблями 3-й эскадрной группы подлодка U-480. В этот же день самолет «Warwick» обнаружил на водной глади мачту «шнорхеля», удачно выполненная атака закончилась уничтожением U-937. Около Лизарда корабли 2-й эскадрной группы потопили U-1018. В этот же день и в тех же водах самолет «Liberator» заметил U-327. Лодка была уничтожена после 12-часового преследования кораблями трех взаимодействующих эскадрных групп.

Подлодку U-1014, лежавшую на дне залива Лох-Фойл, обнаружили гидроакустики, ее потопили корабли 23-й эскадрной группы. Большого успеха добилась 10-я эскадрная группа в составе фрегатов «Braithwaite», «Loch Dunvegan», «Loch Eck» и «Bauntun». Она потопила во время патрулирования между Фарерскими и Шетландскими островами с 3 по 17 февраля 3 подлодки — U-1279, U-989, U-1278.

Общее количество судов, уничтоженных немецкими подлодками в феврале было 11 (28920 брт), плюс к ним 3 военных корабля. За эти скромные успехи противник заплатил 12 своими подлодками (9 уничтожили военные корабли, 1 — самолет, 1 — совместно корабль и самолет, 1 погибла по другой причине). Общие потери неприятеля составили 22 единицы.

В марте в европейских водах действовали 53 подлодки, 8 оперировали в других акваториях. И в этом месяце самые большие потери были в проливе Ла-Манш. 10 марта подорвалась на mine возле Бич-Хед U-275, которая двумя днями раньше потопила транспорт. Подлодку U-681, получившую повреждения на мели возле острова Сцилла

и в результате атаки самолета «Liberator», затопила собственная команда. 12 марта под Лизардом корабли 2-й эскортной группы уничтожили U-683. В этот же день под Фастнет Рок получила повреждения на mine U-260, через два дня экипажу пришлось ее затопить. 26 марта фрегат «Duckworth» уничтожил U-399, которая незадолго до этого торпедировала корвет. Через три дня тот же фрегат потопил U-426.

В марте потери от действий подлодок в европейских морях составили 10 судов (44728 брт) и 3 военных корабля. На дне оказались 15 немецких подлодок (9 потопили суда, 4 — авиация, 2 затонули по другим причинам). А общие потери противника составили 32 субмарины.

После того, как немецкие подлодки потопили несколько транспортов у американских берегов, командование флота США направило несколько отрядов эсминцев против них в зону от Галифакса до мыса Гаттерас. Вскоре они потопили U-866 (18 марта), а также U-857, U-879 и U-548 (в апреле). Кроме того, добычей американцев стали 4 субмарины типа IX, потопленные к северо-западу от Азорских островов (U-1235, U-880, U-518, U-546). На свою беду, они наткнулись на поисково-ударную группу американских кораблей, состоявшую из 2-х эскортных авианосцев и 20-и эсминцев. Финал был предрешен.

В последние пять недель войны из европейских баз вышли в море, по крайней мере, 44 подлодки. Более 35 отправились из Киля в Норвегию с целью дальнейшего прохода в Атлантику. 8 субмарин устремились к юго-западным берегам Британских островов, присоединившись к уже находившимся там 10 подлодкам. Им удалось потопить 2 больших транспорта, потеряв при этом 8 лодок (U-285, U-321, U-774, U-1001, U-1024, U-1055, U-1107, U-1169). Больше повезло немецким субмаринам в проливе Ла-Манш: 6 апреля они потопили транспорт возле острова Уайт, собственные потери составили U-1195 и U-1065.

Впервые после ухода немецких подлодок в Норвегию две субмарины вошли в незанятые союзниками атлантические французские базы, а две вышли из них. На подходе к базам в Бискайском заливе погибла U-878, на северо-западных подступах к Британским островам 21 апреля корабли 4-й эскортной группы пустили на дно U-636. Кроме того, самолет «Liberator» потопил U-1017.

Не лучше для немцев обстояло дело в северных водах. 12 апреля была потоплена U-486, встретившаяся под Бергеном с британской подлодкой «Tarig». Последней погибшей немецкой подводной лодкой стала U-320, которая 7 мая получила повреждения в норвежских водах, после чего выбросилась на берег. Последней же добычей подлодок стали 2 судна, потопленные 7 мая у входа в залив Ферт-оф-Форт субмариной типа XXIII (U-2336). Несмотря на организованное преследование, она смогла вернуться в Киль 14 мая. Другая подлодка данного типа (U-2326) патрулировала к северо-востоку от Шотландии до 10 мая и не была обнаружена союзниками.

За последние 5 недель войны в европейских водах союзники уничтожили 23 немецкие подлодки (10 потопили военные корабли, 6 — самолеты, 1 — совместно корабль и самолет, 6 погибли по другим причинам). Общие потери в этот период войны составили 83 субмарины.

А вот как выглядели потери судоходства союзников за 5 месяцев 1945 г. от действий неприятельских подлодок:

январь — 11 (56988 брт);
 февраль — 15 (65233 брт);
 март — 13 (65077 брт);
 апрель — 13 (62935 брт);
 май — 3 судна (10022 брт);
 Всего: 55 судов (270277 брт).

Таким образом, после мая 1943 г. чаша весов склонилась в сторону союзников. С июня по декабрь 1943 г. неприятельские подлодки потопили 149 судов (804277 брт), тогда как общие потери союзных и нейтральных государств в этот период составили 232 судна (1.218.219 брт).

В 1944 г. счет потерь выглядел так: подлодки потопили 132 судна (733327 брт); общие потери составили 205 судов (1.045.629 брт).

В последние 5 месяцев войны (январь—май 1945 г.) подлодки потопили 55 судов (270277 БРТ), а общая сумма потерь в этот период составила 97 судов (411127 брт).

Агония германского флота

Кроме подлодок, германский флот располагал в это время линкорами «Lutzow» и «Admiral Scheer», крейсерами «Prinz Eugen», «Admiral Hipper», «Emden», «Koln», «Leipzig» и «Nurnberg». Однако реально они уже не имели

возможности выйти в море из-за своего технического состояния, нехватки личного состава, отсутствия надлежащего обеспечения и т.п.

15 апреля 1945 г. датируется последняя большая операция против неприятельских баз. Был высажен десант на оба берега устья реки Жиронды. В этой операции принимали участие французские корабли (линкор «Lorraine», крейсер «Duquesne», 3 эсминца и 9 тральщиков). 30 апреля был высажен десант на острове Олерон. Немецкий гарнизон после двухдневной обороны сдался, что позволило открыть судоходство из Ла-Рошели, Рошфора и Бордо.

В последние дни войны командование союзников направило мощные авиационные соединения против подлодок, эвакуировавшихся из Германии в Норвегию через проливы Каттегат и Скагеррак. С 1 по 6 мая по этому маршруту отправились 60 субмарин, часть из них с неполными экипажами и без торпед. За несколько дней перед капитуляцией вслед за ними ушли учебные подлодки. Их атаковали эскадрильи самолетов «Mosquito» и «Typhoon», вооруженных ракетами, а также легких бомбардировщиков «Beaufighter» и тяжелых «Liberator».

Добычей авиации стали, как минимум, 27 подлодок. Кроме того, самолеты повредили либо потопили 18 субмарин, стоявших в портах. Британская авиация подвергла массированной бомбардировке корабли в Копенгагене, Гамбурге, Бремене, Вильгельмсгафене, Киле и Свинемюнде, уничтожая или повреждая преимущественно крупные корабли. 9 апреля в Киле затонул «карманный» линкор «Admiral Scheer», а легкий крейсер «Emden» получил серьезные повреждения.

В Свинемюнде бомбардировке подвергся «карманный» линкор «Lutzow». 30 апреля в Вильгельмсгафене затонул легкий крейсер «Koln», 3 мая в Киле немецкий экипаж затопил поврежденный бомбами 4 недели назад тяжелый крейсер «Admiral Hipper». В Пиллау был уничтожен недостроенный тяжелый крейсер «Seydlitz». У входа в Гдыню немцы затопили линкор «Gneisenau», а неподалеку от него сел на грунт недостроенный авианосец «Graf Zeppelin». В строю остались только крейсера «Prinz Eugen» и «Nurnberg», тяжело поврежденный «Leipzig», 20 эсминцев и миноносцев, 215 подлодок, более 100 сверхмалых подлодок.

Всего с 1939 по 1945 годы немцы построили 1162 подлодки, 785 из которых погибли по разным причинам.

Потери от действий немецких, итальянских и японских подлодок, нанесенные судоходству союзников и нейтральных государств, составили 2828 судов (14.687.231 брт). Эта цифра не включает поврежденные суда, которые удалось спасти.

Потери по навигационным причинам (посадка на мель, на скалы, обледенение, штормы, столкновения) выражаются суммой 632 судна (1.029.802 брт).

Общие потери союзников в Атлантике и морях Европы (без СССР) от всех причин (подводные лодки, мины, авиация, надводные корабли и катера, береговая артиллерия, навигация и т.д.) составили 5150 судов (21.570.520 брт).

Окончание военных действий в Европе и на Атлантике

16 апреля 1945 г. советские войска начали штурм Берлина. Через четыре дня ожесточенных боев они прорвали оборону вокруг город, продвинувшись на 30 км вглубь ее. 25 апреля кольцо советских войск вокруг Берлина замкнулось. 30 апреля Берлин пал. В 15.30 Гитлер, желая избежать унижения в виде позорного суда над собой, покончил жизнь самоубийством.

В этот же день гросс-адмирал Дёниц, которого он назначил своим преемником, возглавил разбитую Германию и начал переговоры с западными союзниками. Однако было уже слишком поздно, ситуацию нельзя было повернуть назад. 1 мая началась массовая капитуляция немецких войск, а 2 мая в Берлине прекратились бои и немецкие войска сложили оружие.

4 мая 1945 г. Дёниц подписал приказ о прекращении боевых действий кораблями немецкого ВМФ. 10 мая первая немецкая подлодка (U-429) пришла сдаваться в английский порт Портленд. В течение недели большинство немецких субмарин, которые в момент капитуляции находились в море, сдались союзникам.

7 мая в третьем часу ночи в Реймсе была подписана капитуляция Германии, все военные действия должны были закончиться 8 мая в полночь. 9 мая в советском штабе в Берлине прошла ратификация акта капитуляции. Это событие поставило точку в шестилетней кровавой войне.

К моменту капитуляции Германии не все базы и приморские пункты обороны были заняты войсками союзников. В Дюнкерке, на Нормандских островах, в небольших портах Бретани, в Лорьяне и Сен-Назере немецкие гарнизоны еще держали оборону. Немецкие войска в Дании капитулировали до 5 июня. Переговоры о сдаче с командованием 400-тысячной немецкой армии в Норвегии продолжались до осени.

В это время в Европе уже много недель царил мир. Флот союзников ушел на Тихий океан, воевать с Японией. А у берегов Европы сотни тральщиков начали битву за безопасность судоходства. Более 10 лет они занимались расчисткой фарватеров, рейдов и гаваней от выставленных там десятков тысяч мин.

ЧАСТЬ II. ВОЙНА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

Раздел I. ДЕКАБРЬ 1941 — МАРТ 1942 гг.

Глава 1. Перед нападением на Пёрл-Харбор

Агрессивная политика Японии

Десять лет, предвещающих нападение японцев на Пёрл-Харбор (Pearl Harbourg — Жемчужная гавань), это период постоянной японской агрессии на Азиатском континенте.

Осенью 1931 г. японские войска захватили Маньчжурию, северо-восточную часть Китая. В марте 1932 г. японцы создали там марионеточное государство Маньчжоу-го. В 1937 г. началась большая война между Японией и Китаем, которая завершилась только в связи с разгромом Японии в 1945 году.

В 1938 г. японские войска вторглись на территорию СССР в районе озера Хасан, в 1939 г. на территорию Монголии в районе реки Халхин-Гол. Оба этих вторжения представляли своего рода «разведку боем», прощупывание возможностей РККА. Мощный отпор, который получили японские войска, в значительной мере способствовал принятию военно-политическим руководством Японии плана войны не с Советским Союзом, а в Юго-Восточной Азии и в акватории Тихого океана.

Начало войны в Европе стало для японских империалистов, как выразилась одна японская газета 23 марта 1940 г., «божьей помощью». Как и в Первую мировую войну, они постарались использовать сложившуюся ситуацию для осуществления своих захватнических планов.

В сентябре 1940 г. Япония оккупировала северную часть Вьетнама, а весной 1941 г. заключила соглашение с правительством маршала Петэна о «совместном управлении» всем французским Индокитаем (т.е. Вьетнамом, Лаосом, Камбоджей) и вдобавок получила право на создание военно-морских и военно-воздушных баз на территории

Вьетнама. Используя эти базы, Япония могла контролировать Малаккский пролив (между островом Суматра и полуостровом Малайя) и Южно-Китайское море, где проходит самая короткая дорога из Азии в Европу. Одновременно присутствие ее вооруженных сил в данном регионе создало реальную угрозу для голландской Ост-Индии (нынешняя Индонезия), американских Филиппин, британской Малайи, Индии, Бирмы и Австралии.

27 сентября 1940 г. было заключено тройственное японо-немецко-итальянское соглашение (так называемый «Берлинский пакт»), которое фактически продолжило антикоминтерновское соглашение этих трех государств, заключенное в 1936 г.

Берлинский пакт вызвал сильное беспокойство в Великобритании и США. В ответ они подписали в октябре 1940 г. британско-американское соглашение о совместных действиях в Тихом океане. Далее правительства США и Великобритании предприняли усилия к тому, чтобы мирным путем урегулировать все спорные вопросы, имевшиеся между ними и Японией. В частности, в январе 1941 г. начались тайные японско-американские переговоры между госсекретарем США Г. Халлом и послом Японии в США адмиралом Номура. Основной темой этих переговоров являлся вывод японских войск из Китая в обмен на признание США марионеточного маньчжурского государства и объединение националистического правительства Чан Кайши с правительством «премьера» Ван Цзинвэя, управлявшим оккупированными китайскими провинциями.

Японский план войны

После нападения Германии на СССР японское правительство на совещании 2 июля 1941 г. приняло решение о том, что военные действия Японии против СССР будут открыты только при том условии, что Германия захватит Ленинград, Москву и Баку, а русские отправят свои войска с Дальнего Востока в европейскую часть страны. Иначе говоря, Япония не хотела вести тяжелую войну на континенте одновременно и с Китаем, и с Советским Союзом.

Одновременно японцы решили использовать удобный случай для вывода своей державы на доминирующие позиции в Юго-Восточной Азии. 6 сентября 1941 г. был принят стратегический план, предусматривавший захват колоний

западных государств в этой части Тихого океана. Он предусматривал, что главными целями являются Филиппины, Ост-Индия и Малайя — неиссякаемые источники сырья для японской промышленности (нефти, каучука, цветных металлов, древесины и т.д.).

Окончательное решение о войне с США, Великобританией и Голландией было принято 5 ноября 1941 г.

Япония рассчитывала, что война с противниками, вынужденными действовать за многие тысячи миль от своих метрополий, неизбежно приведет к такому моменту, когда единственным выходом для них станет заключение мира на условиях, выгодных для Японии (тем более, что Великобритания связана войной с Германией, а Голландия уже потерпела поражение от немцев).

Разумеется, японский план имел определенные шансы на успех. Так, внезапное нападение на Пёрл-Харбор должно было уничтожить Тихоокеанский флот США. Британский флот на 90% был занят боевыми действиями в Атлантике и в Средиземном море, а также защитой каботажного судоходства вокруг Великобритании. Японские острова были недоступны для морских и воздушных сил западных союзников вследствие огромных расстояний между этими странами, а также их базами в Азии. Кроме того, множество укрепленных островов в Тихом океане (и тех, которые уже принадлежали Японии, и тех, которые планировалось захватить) должны были составить так называемое «внешнее кольцо» обороны империи.

Японцы думали, что препятствий на пути к реализации их плана существует немного. Во-первых, 11 американских линкоров и 4 авианосца в Пёрл-Харборе. Во-вторых, пять—десять баз, находившихся на огромном удалении одна от другой: Гонконг, Сингапур, Гуам, Манила, Рабаул, Батавия (ныне Джакарта). В-третьих, Панамский канал, позволявший быстро перебрасывать военные корабли и транспорты с войсками из Атлантического океана в Тихий. Они рассчитывали устранить все три препятствия за 6—9 месяцев.

Однако японское высшее командование допустило ряд просчетов. С одной стороны, оно переоценило военнополитические результаты своей «молниеносной» морской кампании. С другой — недооценило то впечатление, какое налет на Пёрл-Харбор произведет в американском обществе. Трудно было найти более действенное средство, чтобы

разбудить патриотизм в этом народе, без энтузиазма относящемся к любой войне.

Вся ставка японцев была сделана на то, что американцы и англичане обязательно сами предложат мир. Когда этого не произошло, многие аналитики сразу поняли, что Япония обречена, дело только во времени. Воевать с американцами на территории США японцы никак не могли. А соревноваться с американской экономикой — тем более. Например, «янки» построили до конца войны 104 авианосца, японцы — только 17. У американцев к лету 1945 г. было свыше 40 тысяч прекрасно подготовленных пилотов палубной авиации; у японцев их уже вообще не осталось.

Ну, а в конце ноября 1941 года, когда японские дипломаты все еще вели переговоры в Вашингтоне, японское правительство приказало своим вооруженным силам атаковать военно-морские и авиационные базы в Пёрл-Харборе, Гонконге, Сингапуре, Маниле, на островах Мидуэй, Уэйк и Гуам. Их подавление либо захват являлись первыми пунктами японского плана войны на Тихом океане.

Момент был подходящий. Несколько месяцев назад Тихоокеанский флот США был ослаблен уходом трех линкоров, одного авианосца, четырех крейсеров и флотилии эсминцев в Атлантический океан для охраны судоходства от немецких рейдеров и подводных лодок.

Глава 2. Японский «блицкриг»

Нападение на Пёрл-Харбор

Подготовка к нападению на Пёрл-Харбор маскировалась демонстративной операцией по переброске японских войск в Индокитай.

Еще раньше американская разведка заметила исчезновение из эфира радиостанций четырех авианосцев, однако американский штаб не обратил никакого внимания на этот факт. В октябре 1941 г. американская разведка получила ключ к части японского шифра. Многие перехваченные радиogramмы содержали упоминания о готовящемся нападении. В числе их было послание из Токио, адресованное японскому послу в Берлине: «Прошу секретно сообщить Гитлеру и Риббентропу, что возрастает угроза вне-

запного начала войны между Японией и англо-саксонскими государствами, а также что эта война может начаться раньше, чем предполагается».

22 ноября из Токио в Вашингтон была передана радиogramма для японского посла адмирала Номура. В ней конец ноября указывался как дата, которую уже нельзя изменить. 3 декабря была расшифрована радиogramма, предписывавшая японскому посольству в Вашингтоне уничтожить все секретные документы. 6 декабря следующая радиogramма указывала, что ноту японского правительства, адресованную правительству США, следует вручить 7 декабря в 13 часов по вашингтонскому времени.

Таким образом, та информация, которой обладало американское правительство, явно указывала, что Япония собирается начать боевые действия. Было также известно, где именно это произойдет. Посол США в Японии Д. Гру заблаговременно сообщил, что целью № 1 для японских вооруженных сил является Пёрл-Харбор.

Однако американское командование «не ожидало» нападения Японии без официального объявления войны. Между тем, войны против России в 1904 г. и против Китая в 1937 г. начались именно с внезапных атак по главным базам противника.

Тем временем в районе Северных Курил японский флот под командованием вице-адмирала Тюити Нагумо заканчивал последние приготовления к атаке.

20 ноября из японских портов вышли 20 больших подводных лодок. Среди них 11 имели небольшие палубные самолеты; 5 — сверхмалые двухместные подлодки. Несколька этих лодок отправилась к островам Фиджи и Самоа, но большинство получило приказ занять 5 декабря позиции возле Пёрл-Харбора — главной базы Тихоокеанского флота США на острове Оаху (Гавайи).

26 ноября в море вышла японская эскадра: 2 линкора, 6 авианосцев, 3 крейсера, 9 эсминцев. Сохраняя режим полного радиомолчания, они шли сначала на восток, затем на юго-восток. 1 декабря адмирал Исороку Ямамото, главнокомандующий японским флотом, отправил из Токио зашифрованную радиogramму, в которой приказывал нанести удар в воскресенье, 7 декабря. За четыре дня до этого эскадра пополнила запасы топлива с танкеров. Вечером 6 декабря она находилась в 500 милях (926 км) к северу от острова Оаху, не обнаруженная будущим противником.

Здесь от эскадры отошла ударная авианосная группа, которая должна была атаковать Пёрл-Харбор.

На рассвете 7 декабря, с авианосцев, находившихся уже в 275 милях (509 км) к северу от Оаху, взлетели первые японские самолеты под командованием капитана 1-го ранга М. Футида. Первую волну атаки составили 189 машин: 40 торпедоносцев, 50 бомбардировщиков, 54 пикировщика, 45 истребителей. Еще 50 истребителей прикрывали авианосцы на случай контратаки американской авиации.

В 7.30 самолеты прошли сквозь плотные облака и спустя несколько минут прямо перед собой увидели остров Оаху. Торпедоносцы и бомбардировщики обогнули его с запада, чтобы выйти в атаку с юга, а истребители и пикировщики спланировали с высоты прямо на американские аэродромы.

В порту Пёрл-Харбора, на сравнительно небольшой площади, находились в этот момент 8 линкоров, 8 крейсеров, 20 эсминцев, 5 подлодок, 9 минных заградителей, 10 тральщиков, 1 канонерка и 24 вспомогательных судна. Все три авианосца ушли из порта девятью днями раньше для доставки самолетов на остров Уэйк. Командующим Тихоокеанским флотом являлся адмирал Х. Киммел.

Японцы, выбирая днем нападения воскресенье, рассчитывала на ослабление боевой готовности американцев. Это предположение оказалось верным: американский флот оказался застигнутым врасплох.

Незадолго до начала авианалета произошли события, которые как бы предупреждали о приближавшейся опасности. Первым из них стало обнаружение дежурными тральщиками в 3.42 утром 7 декабря перископа малой подводной лодки. Радист береговой радиостанции слышал переговоры на эту тему между командирами тральщиков, но не придавал им значения и не сообщил о них своему начальству.

Через несколько часов сигнальщики плавмастерской «Antares» тоже заметили малую подлодку, и в 6.30 ее потопил глубинными бомбами дозорный эсминец «Ward». Но радиограмму об этом инциденте командир эсминца отправил с опозданием, поэтому тогда, когда уже падали первые бомбы, она еще не дошла до командующего флотом.

Первым объектом японской атаки стал аэродром в Канеоха. Он подвергся бомбардировке в 7.48, через несколько минут бомбы начали падать на аэродромы в Хайкем

Филд и Уилер Филд, а также на базу гидросамолетов в гавани Пёрл-Харбора. Американское командование не допускало даже мысли о возможности воздушной бомбардировки (ведь до ближайшего японского аэродрома было несколько тысяч километров!). Поэтому аэродромы охранялись только от диверсантов, и для облегчения наблюдения самолеты стояли вплотную друг к другу. Естественно, что это значительно увеличило результативность огня из бортовых пулеметов и поражения бомбами малого калибра. За 10 минут 60% американских самолетов, находившихся на острове Оаху, были уничтожены. Аэродромы стали непригодными для эксплуатации, пламя пожаров охватило ангары, склады, хранилища топлива. Была также прервана телефонная связь с командованием морской базы, что не позволило поднять тревогу в Пёрл-Харборе.

В 7.55, через 7 минут после начала атаки на аэродром в Канеоха, над гаванью появились эскадрильи самолетов, приближавшиеся на небольшой высоте к якорным стоянкам. Штурмовики на бреющем полете атаковали ближайший аэродром, а торпедоносцы, атаковавшие четырьмя волнами, сбросили свой груз на пришвартованные линкоры. Одновременно сбросили бомбы пикирующие бомбардировщики. Первой жертвой стал линкор «Arizona», в который попали несколько торпед и, по крайней мере, 4 бомбы, вызвавшие пожары и взрывы погребов боезапаса. Из 1500 человек личного состава погибли свыше 1100.

В это время орудийные расчеты стоявшего за линкором «Arizona» линкора «Nevada» быстро заняли позиции возле зениток и сбили несколько самолетов. Несмотря на то, что в этот линкор попало несколько бомб и одна торпеда, он с помощью буксира сумел отойти от пылавшего линкора «Arizona». Медленно двигавшийся линкор стал объектом яростных атак бомбардировщиков. Японские летчики сбрасывали на него бомбы и обстреливали людей на палубе из пулеметов. Когда стало ясно, что корабль затонет, командир посадил его на мель возле набережной.

Линкор «Oklahoma» получил попадания трех торпед, которые разрушили водонепроницаемые переборки. Через несколько минут он сначала накренился, а потом перевернулся и затонул.

На линкоре «California» возник сильный пожар в результате попадания двух торпед и нескольких бомб. Чтобы избежать взрыва артпогребов, пришлось их затопить. Спа-

сательные работы не увенчались успехом. Линкор тонул в течение 3 дней, наконец он сел на дно бухты с креном на один из бортов.

В линкор «West Virginia» попали 6 торпед и 2 крупные бомбы. Но молодой вахтенный офицер вывел корабль на мелкое место и посадил там на мель.

«Tennessee» был заслонен от торпед линкором «West Virginia», поэтому в него попали лишь несколько бомб. Линкор «Maryland» и стоявший в сухом доке линкор «Pennsylvania» получили относительно небольшие повреждения. В корабль-мишень «Utah» (бывший линкор) попали несколько бомб и торпед, и он перевернулся вверх дном.

В течение 20 минут был уничтожен костяк американского флота. После налета только «Maryland» и «Pennsylvania», да еще отсутствовавший в момент атаки «Cologado», сохранили боеспособность. Таким образом, против 11 японских линкоров у американцев остались всего 3 линкора.

Вся сила воздушного удара была сосредоточена на линкорах, поэтому корабли других классов пострадали значительно меньше. Более или менее серьезно были повреждены легкие крейсеры «Helena» и «Honolulu», минный загградитель «Oglala», плавмастерская «Vestal», плавбаза гидросамолетов «Curtiss», эсминцы «Cassin», «Shaw» и «Downess».

Вскоре после первой атаки появилась вторая волна самолетов, которые сбрасывали бомбы малого калибра и обстреливали из пулеметов боровшиеся с пожаром экипажи кораблей, аэродромы, казармы и склады. Пёрл-Харбор заволокли клубы дыма.

Главный штаб японского флота предполагал, что эскадра потеряет 2 авианосца и не менее 100 самолетов. Но в действительности потери составили только 29 самолетов и 50 летчиков плюс к ним 5 сверхмалых и одну большую подводные лодки. Американцы потеряли 5 линкоров, 424 самолета, 3300 человек убитыми, 620 ранеными. Только 38 их боевых самолетов смогли подняться в воздух.

Нападение на Пёрл-Харбор значительно ослабило американский флот, однако успех был не столь велик, как предполагало японское командование. Разгром флота в порту неравнозначен разгрому в океане, тем более, что в Пёрл-Харборе не были уничтожены ремонтные мастер-

ские, большинство доков, складов запчастей, топлива и боеприпасов. Через 2 года японцы снова увидели в боевом строю 3 линкора из 5-и затонувших в декабре 1941 года.

Тем не менее, поражение в Пёрл-Харборе сократило морские силы союзников на Тихом океане до 5 линкоров (3 американских, 2 британских), а дальнейшие события сократили эту цифру еще на две единицы.

Временное преимущество японского флота над флотом союзников усиливало и то обстоятельство, что их силы были разбросаны на большом пространстве. Никогда раньше они не проводили совместных учений, у них были собственные штабы, разные командующие и разнотипное вооружение. Более того, каждое государство стремилось в первую очередь к защите своих собственных колоний, а не к совместным действиям на основе единого стратегического плана.

Кстати говоря, срочно разработанный после трагедии в Пёрл-Харборе план американского командования предусматривал три основных периода действий на Тихоокеанском ТВД:

Оборонительный, когда флот США занимается исключительно обороной морских коммуникаций в Тихом океане, а также подступов к американскому побережью.

Период равновесия сил, когда операции имеют в принципе оборонительный характер, но периодически предпринимаются и наступательные акции. На заключительном этапе этого периода предполагалось перехватить инициативу.

Наступательный, когда передовым новым базам не угрожает прямая опасность со стороны противника и можно атаковать его в наиболее удобных для себя местах и в наиболее удобное время.

Трагедия под Куантаном

Вскоре после событий в Пёрл-Харборе флот союзников потерпел новое серьезное поражение.

6 декабря неподалеку от юго-западной оконечности Индокитая британская авиаразведка обнаружила отряд японских транспортных судов, направлявшийся под сильной охраной к Сиамскому заливу. Высадка японских войск в этом районе (с целью наступления на Малайю) произошла

в ночь на 8 декабря. Одновременно были осуществлены мощные налеты на британские аэродромы, расположенные рядом с границей.

После получения радиограммы о японском десанте, 8 декабря в 17.35 из Сингапура вышли британские линкоры «Prince of Wales» и «Repulse». Под прикрытием четырех эсминцев они отправились на северо-восток, в район японского вторжения. Следующим утром командир отряда, адмирал Т. Филипс, получил сообщение о том, что его корабли не получат прикрытия истребителей, так как они уже отправлены на борьбу с японским десантом. Кроме того, радиограмма указывала, что в Южном Индокитае противник располагает значительным количеством бомбардировщиков. Несмотря на это, Филипс решил атаковать японские десантные силы в ночь на 10 декабря, если в течение дня 9 декабря его корабли не будут обнаружены японскими самолетами-разведчиками. Но увы, вскоре такой самолет появился. Шансы сохранить операцию в тайне исчезли, поэтому адмирал повернул назад к Сингапуру. Однако в полночь он получил сообщение (как оказалось, ложное) о высадке нового японского десанта под Куантаном, и направился туда.

Утром 10 декабря в 300 милях к северу от Сингапура отряд адмирала Филипса обнаружила японская подводная лодка I-165. После неудачной торпедной атаки она всплыла на поверхность и сообщила по радио своему командованию о британских кораблях в этом районе. В тот же день в 11 часов утра британский отряд атаковала авиагруппа наземного базирования, состоявшая из 45 пикирующих бомбардировщиков и торпедоносцев.

Огонь корабельной зенитной артиллерии не смог отразить налет. Сначала «Prince of Wales» получил попадания трех торпед, которые вывели из строя рулевое управление и оба левых гребных винта. Затем в «Repulse» в течение нескольких минут попали 5 торпед подряд. Он медленно завалился на борт и исчез под водой. Вместе с ним погибли 327 человек, остальных членов экипажа подобрала эсминцы «Express», «Vampire» и «Electra».

«Prince of Wales» держался на плаву около часа, потом на корабле произошел взрыв артиллерийских погребов и он затонул в считанные секунды вместе со всем экипажем, включая командира отряда Т. Филипса и командира линкора Д. Лича.

Поражение под Куантаном союзники восприняли весьма болезненно. В самом деле, успех противника в Пёрл-Харборе еще можно было объяснить, так как там главную роль сыграла внезапность нападения. Но в Южно-Китайском море погибли хорошо вооруженные, быстроходные, маневренные линкоры, находившиеся в полной боевой готовности и своевременно открывшие зенитный огонь. Стало ясно, что такие корабли уже не могут успешно противостоять авиации (кстати, японцы потеряли в этом бою всего лишь 4 самолета). Следовательно, роль главной ударной силы морской войны перешла от линкоров к авианосцам.

Захват Гуама, Уэйка, Макина и Таравы

Японцы обратили особое внимание на те острова, где США построили аэродромы, т.е. острова Мидуэй, Гуам, Уэйк, Макин и Тарава.

Мидуэй, удаленный более чем на тысячу миль на северо-запад от Оаху, 7 декабря стал объектом обстрела с военных кораблей и целью для воздушных бомбардировок, которые повторялись в течение месяца. Однако эти атаки не вызвали серьезных разрушений. Потеряв в районе острова подводную лодку, японский флот временно отказался от захвата острова.

Захват Гуама (Марианские острова) не вызвал трудностей, так как в соответствии с вашингтонским соглашением там не было никаких укреплений. Оказавший сопротивление японцам тральщик «Penguin» потопили корабли, прикрывавшие высадку небольшого десанта.

Иначе развивались события на острове Уэйк, где находилась батарея 127-мм орудий, несколько батарей 75-мм зениток и 12 истребителей. На рассвете 11 декабря к острову подошел японский отряд в составе трех легких крейсеров, шести эсминцев и четырех транспортов с десантом. Защитники острова встретили нападавших орудийным огнем и штурмовкой истребителей. В ходе боя они потопили японские эсминцы «Науате» и «Kisaragi». Один крейсер, два других эсминца и одно транспортное судно получили повреждения.

Американское командование решило срочно отправить на помощь гарнизону Уэйка пехотный батальон, бо-

еприпасы, снаряжение и эскадрилью истребителей. Транспортные суда должны были охранять крейсеры и авианосец, прикрываемые эсминцами. Но конвой вышел в море с опозданием, вызванным задержкой авианосца «Saratoga» и трех крейсеров. В тот момент, когда он находился в 450 милях (833 км) от Уэйка, на острове уже шел последний бой между японским десантом и американским гарнизоном. Десантников поддерживали самолеты с прибывших в этот район авианосцев «Soryu» а «Hiryu», а также артиллерия крейсеров.

Противников разделяли всего 300 миль (т.е. они находились в радиусе действия палубной авиации), когда Уэйк пал. Впрочем, обе авианосные группы даже не подозревали о взаимном присутствии. Американский отряд получил радиограмму о захвате острова, после чего повернул назад.

В середине декабря японские войска высадились на коралловых островах Макин и Тарава (архипелаг Гилберта), где не было американских гарнизонов.

Захват Филиппин

В состав американских вооруженных сил на Филиппинах, которыми командовал генерал Д. Макартур, кроме сухопутных войск, входил флот: тяжелый крейсер «Houston», легкий крейсер «Marblehead», 13 эсминцев, 28 подводных лодок и одно авиакрыло самолетов-разведчиков дальнего действия типа «Catalina», небольшие сторожевые и патрульные суда. Именно эти корабли, вместе с легким крейсером «Voise», который оказался здесь случайно, приняли участие в обороне Филиппин.

Первый удар японцы нанесли по острову Лусон, лежащему на севере архипелага и имеющему наиболее важное стратегическое значение среди Филиппинских островов, так как он закрывает вход в Южно-Китайское море. Пока Лусон оставался в руках американцев, Япония не могла предпринять наступление на Малайский полуостров и Сингапур.

8 декабря 500 японских бомбардировщиков разбомбили аэродромы в Иба и Кларк-филд, уничтожив самолеты, составлявшие основу американской авиации на Филиппинах. Следующие налеты покончили с самолетами на аэродромах Нильсен и Николас в Кавите, а затем разрушили доки и ремонтные мастерские в Маниле. Четырехчасовой

налет 200 бомбардировщиков превратил в развалины эту военно-морскую базу США. Во время налета тяжелые повреждения получила подлодка «Sea Lion». Позже, при эвакуации с Филиппин, ее затопила собственный экипаж.

После подавления американской авиации, на северном берегу острова Лусон, возле Апарри, высадился японский десант. Еще раньше там высадились специальные отряды, которые подготовили несколько временных полевых аэродромов. Это позволило японскому командованию сразу же подключить к поддержке своих войск истребители и бомбардировщики.

Американские и филиппинские войска (30 тысяч человек), после трех недель боев отступили на полуостров Батаан и на остров Коррехидор. Здесь они ожесточенно сопротивлялись значительно дольше, чем предполагало японское командование. Хотя сражения в этом районе не повлияли на общий ход войны, они вошли в историю как весьма кровавые. Боеприпасы и продовольствие американско-филиппинским подразделениям сбрасывали на парашютах американские самолеты и доставляли подводные лодки.

В конце февраля 1942 г. генерал Макартур покинул Филиппины, чтобы принять общее командование силами союзников в юго-западной части Тихого океана.

В первых числах апреля сдались японцам войска, сражавшиеся на полуострове Батаан. Скалистый остров Коррехидор держался еще месяц, но, наконец, 5 мая 1942 г. его захватил японский воздушный и морской десант, высадившийся после сильного обстрела с моря и бомбардировки с воздуха.

В связи с японской оккупацией, в тропических лесах на острове Лусон начали формироваться отряды филиппинских партизан. Время от времени американские подводные лодки доставляли им оружие, боеприпасы, медикаменты, консервы. Эти отряды проводили диверсии и сражались с японцами вплоть до полного освобождения Филиппин в 1945 г.

Падение Сингапура

Япония стремилась к установлению своего полного господства в Южно-Китайском море. После того, как 25 дека-

бря 1941 г. пал Гонконг, следующий удар был направлен на Сингапур и Малайю.

Порт Сингапур, расположенный на одноименном острове площадью 600 квадратных километров, являлся главной базой британского флота в юго-восточной Азии. Эта база, в силу своего положения на пути из Индийского океана в Тихий, имела особое значение для всей системы обороны союзников. Сингапур защищал 100-тысячный гарнизон. Однако ему не хватало сильной авиации, а береговые укрепления были рассчитаны на отражение атак только со стороны моря. Эти ошибки привели к тяжелым последствиям.

С первых дней января японская авиация начала массированные бомбардировки Сингапура, парализовавшие жизнь в городе и функционирование порта. 3 февраля британское командование начало эвакуацию базы на гражданских судах и военных кораблях. 3 февраля японские войска переправились через Джохорский пролив, отделяющий остров от Малайского полуострова, и захватили плацдарм в его северной части. Английские войска, не имевшие надлежащих оборонительных сооружений для защиты с тыла, капитулировали 15 февраля 1942 г., после 52-дневной осады.

Победный японский марш

Одновременно с описанными событиями, японские войска в Бирме захватили столицу страны Рангун. В течение двух следующих месяцев британским войскам пришлось полностью покинуть территорию Бирмы.

Японское наступление в юго-восточном направлении тоже развивалось в полном соответствии с планом. В конце января было подавлено сопротивление австралийских войск в Рабауле на острове Новая Британия (архипелаг Бисмарка). Вскоре японцы превратили Рабаул в базу для последующих наступательных операций (так же, как и Кавиенг на острове Новая Ирландия). Затем они захватили остров Бугенвилль, а в начале февраля в их руки перешли порты Лаэ и Саламана на Новой Гвинее.

Японские войска вели боевые действия на огромном пространстве, поэтому их боеспособность и боевая устойчивость в очень большой степени зависели от своевременной доставки подкреплений, надлежащего снабжения бо-

е припасами и продовольствием. А снабжение, в свою очередь, требовало безопасности собственного судоходства. Забегая вперед отметим, что именно снабжение оказалось самым уязвимым местом японской военной машины.

Главные силы японского флота под командованием адмирала И. Ямамото не принимали участия в операциях в Южно-Китайском море и в акватории Зондских островов. Они осуществляли прикрытие ударного авианосного соединения вице-адмирала Т. Нагумо.

Удары по Малайе, Филиппинам, Зондским островам наносил флот под командованием вице-адмирала Кондо. Его оперативная зона была разделена на два участка: западный (Южно-Китайское море, Малайя, Суматра) и восточный (Филиппины, Макасарский пролив, Яванское море). Морскими силами западного участка командовал вице-адмирал И. Одзава, восточного — вице-адмирал И. Таканаси.

Во время вторжения на Яву силы обоих адмиралов объединились для того, чтобы произвести одновременные десантные операции с запада и с востока. В это время линкоры вице-адмирала Кондо находились в ближнем резерве, чтобы в нужный момент прикрыть легкие силы от возможной атаки флота союзников.

Глава 3. Отступление союзников из голландской Ост-Индии

Еще в декабре 1941 г. японский штаб начал подготовку к наступлению своих войск с баз в Холо (архипелаг Сулу) и в Давао (Минданао). Оттуда они устремились на юг, к Манадо (северная оконечность острова Целебес) и к Таракану (юго-восток острова Борнео). Их целью являлся захват портов богатого нефтью острова Борнео (ныне Калимантан).

Наступление японских войск поддерживала, главным образом, авиация. Каждый следующий удар наносился с ранее захваченного плацдарма, после уничтожения авиации союзников в следующем пункте, где предстояла высадка десанта. Воздушные налеты производили большие авиагруппы, состоявшие иногда из нескольких сотен самолетов. Сразу после налета под сильным авиационным и

морским прикрытием с транспортов и десантных барж высаживался десант.

Все операций такого рода производились в быстром темпе одна за другой, но при этом каждый последующий десант высаживался не дальше 300 миль (556 км) от предыдущего (чтобы оставаться в пределах радиуса действия самолетов поддержки).

15 января 1942 г. союзники наконец-то создали объединенное командование, так называемое ABDA (American-British-Dutch-Australian). Верховным главнокомандующим стал британский маршал А. Уэйвелл, морскими силами подчинялись американскому адмиралу Т. Харту, которого вскоре сменил голландский вице-адмирал Хелффрич. Впрочем, ABDA существовало недолго, лишь до 12 марта.

Первые сражения с японским флотом

Против японского флота союзники смогли выставить только 2 тяжелых и 7 легких крейсеров, 23 эсминца и 40 подлодок. Их авиация по своей численности тоже уступала японской, кроме того, парк машин устарел и отличался разнотипностью, а самолеты дислоцировались на большом пространстве. Поэтому союзная авиация не могла успешно отражать массированные японские атаки. Союзники имели, помимо американских, 700 боевых самолетов (300 британских, 200 голландских, 200 австралийских), японская авиация насчитывала 1600 современных бомбардировщиков и истребителей, сведенные в крупные соединения.

20 января 1942 г. патрульные подлодки сообщили, что в Малаккский пролив вошел большой японский конвой, охраняемый легкими военными кораблями и под прикрытием авиации. Позже авиаразведка уточнила, что конвой движется вдоль побережья острова Целебес (ныне Сулавеси). Конвой атаковали голландские бомбардировщики, которые повредили легкий крейсер, 2 эсминца и 3 транспорта. Тем не менее, ночью конвой дошел до Борнео и высадил десант возле Баликпапана, центра нефтяной промышленности острова.

Во время боя на берегу загорелись огромные резервуары с нефтью и бензином. Это позволило четырем американским эсминцам произвести торпедную атаку, т.к. япон-

ские эсминцы, легкий крейсер и медленно двигавшиеся транспортные суда были хорошо видны на фоне освещенного горизонта. В то же время низкий стелющийся дым от горящих хранилищ и общая неразбериха не позволили противнику понять, что произошло: попали его суда на минное поле или же их атаковали подлодки. После торпедной атаки американский отряд открыл оружейный огонь, но японские корабли отвечали слабо, из опасения повредить собственные корабли.

Незадолго до рассвета командир отряда американских эсминцев, кэптен П. Тэлбот, приказал уходить. Командующий японским отрядом контр-адмирал С. Нисимура не преследовал американские корабли. В этом бою японцы потеряли 4 транспорта и один сторожевик.

Заняв плацдарм на побережье Борнео, японцы в первых числах февраля оккупировали остров Амбоин в восточной части Молуккского моря. Кроме того, в конце февраля они захватили город Кендари в юго-восточной части Целебеса (Сулавеси). На Борнео, Целебесе и Амбоине срочно были восстановлены аэродромы. Уже 3 февраля японские бомбардировщики впервые подвергли бомбардировке порт Сурабая на острове Ява, где находилась главная база флота союзников.

Эта атака стала сигналом для командующего объединенной эскадрой союзников голландского контр-адмирала Карела Доормана. Он вывел свои корабли в море. Задачей его эскадры являлась охрана акватории от северного берега Явы до Макасарского пролива, кроме того, она должна была преградить путь силам вторжения, направляющимся к Яве.

Эскадра контр-адмирала Доормана включала 2 тяжелых крейсера — «Houston» (американский) и «Exeter» (британский), 4 легких крейсера — «Perth» (австралийский), «Marblehead» (американский), «Java» и «De Ruyter» (голландские), а также 8 эсминцев — «Electra», «Jupiter», «Encounter» (британские), «Witte de With», «Banckert» и «Kortenaer» (голландские), «John D. Edwards», «Paul Jones» и «John D. Ford» (американские).

В полдень 4 февраля японские самолеты обнаружили часть этой эскадры, направлявшуюся к Баликпапану, где на рейде стояли японские транспорты. Корабли союзников вскоре с большой высоты атаковали эскадрильи японских бомбардировщиков. Несколько самолетов удалось

сбить, однако 3 крейсера получили повреждения. На «De Ruyster», флагмане контр-адмирала Доормана, была повреждена система управления огнем, на крейсере «Houston» бомба уничтожила кормовую башню 203-мм орудий, на крейсере «Marblehead» был разрушен механизм рулевого управления. Это вынудило Доормана отправить последний на ремонт в США.

12 февраля авиаразведка союзников обнаружила возле острова Анамбас большой конвой противника с десантом, направлявшийся из бухты Камрань (Вьетнам) к Южной Суматре. Контр-адмирал Доорман вечером 14 февраля отправился со своей эскадрой на перехват конвоя. На этот раз в ее состав входили 5 крейсеров, 4 голландских эсминца и 6 американских.

Ночью в узком и опасном Зондском проливе один эсминец налетел на риф и затонул. Утром 15 февраля эскадру атаковали самолеты японского авианосца «Ryujo», входившего в состав сил вице-адмирала Одзавы. Огнем зенитной артиллерии атаку удалось отразить. Только два эсминца получили легкие повреждения. В это же время от японского конвоя отделились военные корабли и направились к эскадре Доормана. Последний, опасаясь встречи с более сильным противником, повернул на юг.

Таким образом, вопреки стратегическому плану союзного командования, путь на Суматру оказался открытым. С падением Амбоина создалась угроза для и другого острова голландской Ост-Индии — Тимора. Между тем, аэродром на этом острове являлся важным звеном воздушного сообщения между голландской Ост-Индией и Австралией. 20 февраля японские войска атаковали голландско-австралийский гарнизон острова. Защитники оказали ожесточенное сопротивление, а затем отступили в джунгли, где вели партизанскую войну до 1943 г., когда их эвакуировали американские подводные лодки.

Прикрывая операцию на Тиморе, ударное авианосное соединение адмирала Нагумо (4 авианосца, 2 линкора, 3 крейсера, эсминцы), вошло в море Банда. Оттуда самолеты палубной авиации совершили налет на город Дарвин — единственную базу союзников в северной Австралии. Кроме них, в этом налете принимали участие самолеты с японских аэродромов на Целебесе.

Так как база в Дарвине не имела радаров и вообще там отсутствовала какая-либо система ПВО, а сам налет застал

союзников врасплох, японские самолеты беспрепятственно отбомбились по ремонтным мастерским, верфям, складам и кораблям, стоявшим на рейде борт к борту. На дне оказались эсминец «Реагу», а также 19 других кораблей и судов. Этот налет, вместе с захватом острова Тимор, развеял надежды союзников на укрепление ослабленной группировки в голландской Ост-Индии.

В то же самое время японские войска усилили свои позиции на Борнео и Целебесе, а затем нанесли удар по Палембангу в юго-восточной части острова Суматры. Опасаясь высадки японского десанта на остров Ява, контр-адмирал Доорман направил патрульный отряд для охраны Зондского пролива между Явой и Суматрой. Но японские войска высадились на Яве с другого направления — с севера. Этот десант прикрывали несколько эсминцев и один легкий крейсер.

Ночью 19 февраля Доорман двумя отрядами атаковал стоявшие на якоре у побережья острова Бали в проливе Бадоенг суда с японским десантом. Несмотря на то, что атака была внезапной, уже через несколько минут японские военные корабли ответили артиллерийским огнем и торпедными залпами. В результате попадания торпеды затонул голландский эсминец «Piet Hein», был поврежден легкий крейсер «Тромп». У японцев получили повреждения 2 эсминца и 3 транспорта. В этом бою союзники впервые имели преимущество над неприятелем, однако они все равно не смогли остановить японский десант.

Остров Бали пал 20 февраля. Противник без промедления ввел в действие имевшийся там аэродром, что позволило ему взять остров Яву в клещи перекрестных атак — с востока и с запада. Положение защитников острова ухудшалась с каждым днем. После постройки на Целебесе, Борнео и Суматре новых полевых аэродромов, господство авиации противника стало полным.

На море союзники располагали небольшими силами, которые не могли противостоять японскому флоту. Хотя под командованием Доормана в Сурабае находились 2 тяжелых и 3 легких крейсера, 10 эсминцев, эта эскадра не обладала той силой, которую можно было ожидать по ее количественному составу. Корабли были основательно потрепаны в непрерывных боях, команды устали от трехмесячной кампании. Не хватало слаженности действий и понимания между различными кораблями из-за разного

уровня подготовки их экипажей, отсутствия единого сигнального кода, незнания голландцами и англичанами языка союзника. Однако несмотря на все неблагоприятные факторы, объединенное командование все же решило бросить в сражение все силы, которыми располагало.

Сражение в Яванском море

В полдень 26 февраля в 190 милях (352 км) к северо-востоку от Сурабаи был обнаружен большой десант, на встречу которому вышла эскадра контр-адмирала Дормана. На следующий день в 16.12 осуществлявший разведку британский эсминец «Electra» заметил дымы впереди по курсу эскадры. Немедленно эскадра направилась в эту сторону. В 16.16 раздались залпы орудий первого морского сражения на Тихом океане, вошедшего в историю как сражение в Яванском море.

Японские силы состояли из трех отрядов: один под командованием контр-адмирала И. Такаги включал тяжелые крейсеры «Nachi» и «Haguro»; второй под командованием Р. Танака состоял из легкого крейсера «Jintsu» и 7 эсминцев; в третий под командованием С. Нисимура входили легкий крейсер «Naka» и 6 эсминцев. Всего 4 крейсера и 13 эсминцев. Из-за дальнего расстояния на огонь японских тяжелых крейсеров смогли ответить только тяжелые крейсеры «Exeter» и «Houston». Японские корабли быстро пристрелялись и дали накрытие цели. Только необычайной удачей можно объяснить тот факт, что ни один снаряд не попал в корабли союзников.

Японцы имели преимущество в скорости, поэтому контр-адмирал Доорман не хотел позволить противнику «поставить черту над Т» (т.е. охватить спереди его колонну). В 16.21 его эскадра изменила курс и повернула влево. Торпедная атака японских эсминцев с дальней дистанции завершилась неудачно. В 16.29 эскадра ABDA еще раз повернула влево. Вскоре после этого во флагманский крейсер «De Ruyter» попал снаряд с японского тяжелого крейсера. Тем временем дистанция сократилась до 20 км, обе эскадры шли почти параллельными курсами 25-узловым ходом.

В 17.07 японские эсминцы ринулись во вторую торпедную атаку — по курсу спереди и с правого борта. В этот момент японский тяжелый снаряд взорвался в котельном от-

делении второго в кильватерном строю крейсера «Exeter». Уменьшив ход, корабль вышел из строя и повернул влево, шедший следом за ним «Houston» тоже изменил курс, чтобы не наткнуться на поврежденный крейсер. Командиры остальных кораблей решили, что был дан сигнал изменить курс, поэтому они тоже повернули вслед за «Houston». «De Ruyster» несколько минут шел один, после чего тоже повернул влево. Воспользовавшись этим замешательством, японские эсминцы снова атаковали совершавшие маневр корабли союзников и потопили голландский эсминец «Kortenaer».

Поврежденный крейсер «Exeter» начал отходить к Сурабае, укрываясь за дымовой завесой, поставленной эсминцем «Witte de With». В это время контр-адмирал Доорман привел в порядок строй своих кораблей и повел их между «Exeter» и вражескими кораблями, чтобы прикрыть поврежденный крейсер. Вскоре после этого, чтобы отвлечь внимание противника от уходящего «Exeter», 3 британских эсминца («Electra», «Encounter», «Jupiter») произвели торпедную атаку. Успеха она не принесла, а эсминец «Electra» был потоплен.

В 17.55 произошла следующая атака японских эсминцев, которые выпустили 24 торпеды с дистанции 4 км. Ни одна из них не попала в цель. В 18.22 американские эсминцы из-за дымовой завесы ответили японской эскадре неудачной торпедной атакой.

С наступлением темноты визуальный контакт между противниками прервался. Первая фаза боя закончилась. Эскадра Доормана отправилась на север, искать японский конвой, который, как предполагалось, приближался к берегам Явы. В 19.30 Доорман повернул к южному побережью Явы и снова вступил в контакт с японской эскадрой. Во время короткого боя появились японские самолеты, сбросившие осветительные ракеты на парашютах. В 21.15 подорвался на mine и затонул британский эсминец «Jupiter». К этому времени силы контр-адмирала Доормана ограничивались четырьмя крейсерами и эсминцем «Encounter» (американские эсминцы ушли в Сурабаю за топливом). Впрочем, в последней фазе боя эсминец «Encounter» не участвовал, так как ушел в Сурабаю, имея на борту около ста членов экипажа с затонувшего голландского эсминца «Kortenaer».

В 22.30 противник снова обнаружил крейсера союзников и осветил их ракетами на парашютах, сброшенными с самолета. Через минуту японская эскадра открыла огонь с близкого расстояния. Затем произошли поистине драматические события. В тот момент, когда корабли союзников выполняли поворот вправо, чтобы выйти из-под огня противника, на крейсере «Java» взорвался артпогреб, а через минуту тяжелый снаряд попал в легкий крейсер «De Ruyter». Из-за взрыва на крейсере «Java» и пожара на крейсере «De Ruyter» Доорман приказал снова повернуть вправо, отдалиться от противника, и только после этого опять вступить в бой. Во время выполнения данного маневра в крейсер «De Ruyter» попала торпеда и он начал тонуть, а неподалеку от него тонул крейсер «Java».

Так как на поврежденном крейсере «Houston» и крейсере «Perth» кончались боеприпасы, оба они направились в Батавию (Джакарту). В 2 часа ночи 28 февраля они прибыли туда. Американские эсминцы, британский «Encounter», голландский эсминец «Witte de With» и поврежденный крейсер «Exeter» ушли в Сурабаю.

Судьба экипажей погибших крейсеров (среди них был и контр-адмирал Дорман) была трагической. Около шестидесяти человек находились на спасательных плотках. Оказавшаяся поблизости голландская подводная лодка смогла взять лишь двух моряков, они стали единственными, кому удалось выжить. Госпитальное судно из Сурабаи пришло слишком поздно, когда спасать уже было некого.

Сражение в Яванском море закончилось для союзников потерей двух крейсеров и трех эсминцев. Такой ценой удалось задержать высадку японского десанта на северном побережье острова Ява всего на один день.

Последствия поражения в Яванском море

После поражения в Яванском море надежда удержать саму Яву стала ничтожной. Вдобавок 27 февраля погибший из Австралии американский авиатранспорт «Langley» с 32 истребителями на борту. Его потопили японские самолеты в 100 милях от острова.

Но, несмотря на это, вице-адмирал Хелффрич решил продолжать активные действия с базы Чилачап на южном берегу острова.

28 февраля он отдал приказ всем кораблям, рассредоточенным в северных портах острова Ява, покинуть эти порты и перейти в Чилачап через Зондский пролив. Вскоре после выхода из Сурабаи крейсер «Exeter» обнаружил японский самолет-разведчик, после чего его вместе с двумя эсминцами («Pope» и «Encounter») атаковали и потопили четыре японских крейсера при поддержке авиации.

Крейсеры «Perth» и «Houston», а также эсминец «Evertsen» вблизи Зондского пролива наткнулись на японский флот вторжения. Лаконичное сообщение о встрече с неприятелем, отправленное командиром крейсера «Perth», было последним известием о них. Оба крейсера погибли в бою с превосходящими силами противника, в состав которых входили тяжелые крейсера «Mikuma» и «Mogami». Эсминцу «Evertsen» удалось уйти, но вскоре его снова засекла японская авиаразведка, а затем обстреляли крейсера, и ему пришлось выбраться на берег.

Покинуть Яву смогли только четыре американских эсминца из Сурабаи, которые прошли через узкий пролив возле острова Бали.

Потеряв все крейсера, вице-адмирал Хелффрич уже не мог рассчитывать на флот. 1 марта он отдал приказ об эвакуации и в тот же день подал в отставку. Во время эвакуации из Чилачапа японцам удалось потопить 2 американских эсминца («Edsall» и «Pillsbury»), один британский («Stronghold») и несколько небольших военных кораблей.

Захватом острова Ява закончилась трехмесячная японская кампания в Ост-Индии, целью которой являлся захват островов, богатых полезными ископаемыми островами, и удобно расположенных в стратегическом плане.

В ходе этой кампании японцы потеряли 15 тысяч человек, около 400 самолетов, 5 эсминцев, несколько подводных лодок и вспомогательных судов, а кроме того, транспортные суда грузоподъемностью 200 тыс. брт. Потерю последних с лихвой компенсировала реквизиция судов союзников, захваченных в портах. Союзники, кроме больших потерь в армии и авиации, утратили 2 линкора, 5 крейсеров, 1 плавбазу гидросамолетов, 17 эсминцев, значительное число малых кораблей.

Надо отметить, что японские корабли, подводные лодки и самолеты не атаковали транспортные суда противника (не считая нескольких случаев у берегов США). Концепция японского штаба в этом отношении радикально отличалась от принципов, принятых как союзниками, так и Германией вместе с Италией.

* * *

Как уже сказано выше, план союзников предусматривал оборонительную стратегию на весь период вплоть до достижения равновесия сил в Тихом океане (т.е. до вступления в строй новых линкоров и авианосцев, увеличения численности авиации, развертывания сухопутных войск).

Главной целью этого периода являлось сохранение контроля над Гавайскими островами и обеспечения судоходства из США в Австралию и Новую Зеландию через острова Самоа и Фиджи.

Вице-адмирал Честер Нимиц, главнокомандующий флотом США в Тихом океане, намеревался решить эту задачу, несмотря на недостаток сил, путем наступательных действий в зоне господства противника. По его замыслу, внезапные воздушные удары палубной авиации должны были дезориентировать японское командование в отношении направления следующих ударов и расстроить японское наступление.

Кроме того, подобные действия должны были вернуть американским войскам веру в собственные силы после полосу непрерывных поражений.

Костяк Тихоокеанского флота США в это время составляли 3 ударных авианосца: «Saratoga», «Lexington» и «Enterprise», к которым вскоре присоединился переведенный из Атлантики «Yorktown». Но повреждение первого японской подлодкой в 500 милях к юго-западу от Оаху снова уменьшило количество боеспособных авианосцев до трех единиц.

В это время японцы готовились со своих баз на островах Гилберта и Маршалловых островах нанести удар по островам Самоа. Зная об этом от своей разведки, американское командование решило уничтожить японские аэродромы и десантные группы войск, разбросанные по островам Гилберта и Маршалловым.

К островам Самоа вышли две эскадры и конвой. Первая (вице-адмирал У. Хэлси) состояла из авианосца «Enter-

prise», тяжелых крейсеров «Northampton», «Chester», «Salt Lake City» и 6-и эсминцев; вторая (контр-адмирал Ф. Флетчер) включала авианосец «Yorktown», тяжелый крейсер «Louisville», легкий крейсер «St. Louis» и 4 эсминца.

1 февраля американская армада достигла разбросанных на 500 миль Маршалловых островов. Здесь, в 36 милях от ближайшей неприятельской базы, поднялись в воздух палубные самолеты. Бомбардировке подверглись атоллы Вотье, Кваджалейн, Малулап, Джалуит и Макин. Одновременно американские крейсера и эсминцы обстреливали Вотье и Малулап.

Контратака нескольких японских самолетов была отражена почти без потерь. Легкие повреждения получили крейсер «Chester» и авианосец «Enterprise».

Удачный исход операции склонил адмирала Нимица предпринять еще одну. Уже 20 февраля авианосец «Lexington» с охранением ушел атаковать Рабаул на острове Новая Британия. Однако раннее обнаружение отряда японским самолетом-разведчиком в 350 милях (648 км) от цели и последовавший вскоре налет 32 бомбардировщиков привели к отмене операции.

Следующей стала атака 24 февраля эскадрой вице-адмирала Хэлси (авианосец «Enterprise», 2 крейсера и 7 эсминцев) острова Уэйк, захваченного японцами 22 декабря 1941 г. Ущерб противника от огня корабельной артиллерией и налета бомбардировщиков с палубы «Enterprise» был велик. 4 марта эта же эскадра подверглась воздушной бомбардировке остров Маркус.

Вскоре авианосцы «Lexington» и «Yorktown» вместе с кораблями охранения направились в Коралловое море, в район Новых Гебридских островов, для нанесения удара по японским силам вторжения у юго-восточного побережья Новой Гвинеи. Подход сюда с севера был крайне рискованным, а при атаке с юга тоже имелась своя трудность: самолетам с полным грузом топлива и бомб сразу после старта надо было подниматься на большую высоту и преодолевать горную цепь Овен Стенли (4 км). Эту гряду на высоте 2200 метров пересекал узкий проход, окруженный высокими вершинами. Преодоление гор сквозь этот проход требовал от пилотов высочайшей точности.

Несмотря на риск, было решено провести операцию. Впереди эскадрильи летел самолет, пилот которого хорошо знал горную цепь Овен Стенли и проход в ней. Самолет

ты без потерь добрались до цели и 10 марта неожиданно атаковали корабли противника на рейдах Лаэ и Саламана. Несколько из них получили повреждения, а вспомогательный крейсер «Kongo-maru» и большой тральщик потоплены.

Через месяц был совершен первый налет на японские острова, бомбардировке подверглись Токио, Осака, Кобэ и Нагоя. Этот налет явился, в основном, акцией психологической войны, хотя бомбардировке подверглись промышленные объекты.

При организации данной операции возникли серьезные трудности. Сначала планировалось использовать летающие крепости В-17 с большим радиусом действия, которые стартовали бы с гавайских аэродромов, однако эту идею пришлось отвергнуть, так как пришлось бы загружать одновременно и бомбы и топливо для полета до цели и обратно.

Палубные же самолеты имели слишком малую для такой операции дальность полета. В конце концов решили использовать двухмоторные бомбардировщики «Mitchel» В-25, обладавшие приемлемой грузоподъемностью и достаточной дальностью полета. Правда, старт этих машин с короткой взлетной палубы авианосца требовал специальной подготовки пилотов, обратная же посадка вообще исключалась.

Атаку производил авианосец «Hornet», который охраняли крейсеры «Vincennes» и «Nashville». На его палубе находилось 16 машин В-25. Предполагалось подойти на 500 миль (926 км) к японским островам, а после бомбежки самолеты должны были лететь еще 1000 миль до аэродромов на территории Китая.

Однако японские сторожевые суда (замаскированные под рыболовные траулеры) обнаружили американский отряд тогда, когда его отделяли от Токио 650 миль (1204 км). В этой ситуации адмирал Хэлси решил поднять самолеты в воздух немедленно.

Налет основной группы самолетов (13 машин) на Токио произошел как раз в тот момент, когда в городе закончилась учебная воздушная тревога. Подлетавшие бомбардировщики наблюдатели ПВО приняли за опоздавшие японские самолеты, поэтому тревогу они не объявили, и огонь по ним открыт не был.

После бомбардировки самолеты направились в сторону китайского берега. Ночью, во время бушевавшего в тех местах шторма, часть их разбилась при посадке на скалистое побережье.

Но цель была достигнута. Воздушный налет произвел огромное впечатление не только среди населения японской столицы, но и среди японского командования. Оно отразилось в решениях, принятых японским штабом. Был утвержден план захвата острова Мидуэй, откуда (как ошибочно предполагалось) стартовали американские бомбардировщики.

Раздел II. МАРТ 1942 — ЯНВАРЬ 1943 г.

Глава 4. Сражения в Индийском океане

В марте 1942 г. японские войска вышли на те границы, достижение которых предусматривал их стратегический план. Были завоеваны голландская Ост-Индия (Индонезия), часть острова Новая Гвинея, Соломоновы острова, архипелаг Бисмарка, острова Гуам и Уэйк, Малайя, Бирма, Сингапур, Гонконг, Филиппины. Япония укрепила свои позиции во французском Индокитае и в Сиаме (Таиланде). Ее вооруженные силы контролировали теперь гигантскую территорию в 3 миллиона 800 тысяч квадратных километров, на которой жили свыше 160 миллионов человек (не считая провинций Китая, оккупированных в 1931–41 гг.).

План последующих действий предусматривал направление главного удара по-прежнему в акваторию Тихого океана. Опасения правительства Великобритании, что Япония устремится теперь в Индийский океан, оказались напрасными. Единственной крупной операцией, проведенной на этом ТВД, стал рейд японских авианосцев в апреле 1942 г.

Рейд японского флота

В марте, после захвата Малайского полуострова и Андаманских островов, японский штаб принял решение совершить демонстративный поход в Индийский океан.

Адмирал Сомервилл, новый командующий британским Восточным флотом (Eastern Fleet), хотя и располагал значительными, на первый взгляд силами (5 старых линкоров, 3 авианосца, 7 крейсеров, 16 эсминцев, 7 подлодок), все же не мог соперничать (из-за слабости собственной авиации) с отлично обученным японским флотом. Поэтому он решил эвакуировать все боевые корабли из цейлонских портов Коломбо и Тринкомали.

Корабли ушли оттуда в последних числах марта 1942 г. и направились на временную базу в атолле Адду на Маль-

дивских островах, в 600 милях к юго-западу от Коломбо. Опасения британского командования относительно японской угрозы оказались вполне обоснованными. На следующий день после ухода флота с Цейлона (ныне Шри-Ланка) обе британские базы на этом острове подверглись налетам японской палубной авиации.

Вскоре ее жертвами стали крейсера «Dorsetshire» и «Cornwall», которые вышли из Коломбо 4 апреля и были атакованы неподалеку от Мальдивских островов. Хотя удалось спасти 1222 моряка, оба крейсера оказались на дне. Погибли 424 человека их личного состава.

5 апреля японская эскадра вице-адмирала Т. Нагумо (4 линкора, 5 авианосцев, 3 тяжелых крейсера) заняла позицию в 160 милях к югу от Цейлона. В это время отряд вице-адмирала Одзава (1 легкий авианосец, 6 крейсеров и 4 эсминца) совершал рейд в Бенгальский залив, уничтожая все встречные суда. За четыре дня он пустил на дно 23 грузовых судна, еще 5 добавили японские подводные лодки.

Утром 9 апреля корабли вице-адмирала Нагумо находились восточнее Тринкомали. Вскоре самолеты-разведчики обнаружили около берегов Цейлона авианосец «Hermes», направлявшийся на юг, к месту встречи с эскадрой адмирала Сомервилла, вместе с эсминцем «Vampire» и корветом «Hollyhock». К 10.45 японские пикирующие бомбардировщики потопили все три корабля.

После этого эскадра адмирала Нагумо вернулась в Малаккский пролив. До конца войны японский флот уже не появлялся в водах Индийского океана, не считая подводных лодок и немногочисленных вспомогательных крейсеров.

Британское адмиралтейство далеко не сразу поняло, что направление главного удара японских сил — Тихий океан. Поэтому британский Восточный флот еще долго сохранял готовность к боевым действиям в Индийском океане.

Так, в мае адмиралу Сомервилла передали авианосец «Illustrious». Лишь острая нехватка боевых кораблей на других ТВД заставила адмиралтейство постепенно ослабить бездействующий флот. Однако на 1-е сентября 1942 г. в его состав по-прежнему входили авианосец «Illustrious», линкоры «Warspite» и «Valiant», 3 крейсера и 6 эсминцев.

Захват Диего-Суареса

Ситуация, сложившаяся в Индийском океане, после того как были эвакуированы британские базы на Цейлоне, заставила союзников искать новую удобную базу. Выбор пал на порт Диего-Суарес, в северной части острова Мадагаскар, принадлежавшего Франции. Его захват позволял контролировать юго-западную часть Индийского океана, а вместе с Аденом (Южный Йемен), это позволяло держать в своих руках всю западную часть океана.

Осуществление операции по захвату Диего-Муареса было поручено вице-адмиралу Сифрету. Возглавляемая им эскадра состояла из линкоров «*Ramillies*» и «*Malaya*», авианосцев «*Illustrious*» и «*Indomitable*», крейсеров «*Devonshire*» и «*Hermione*», 9-и эсминцев, а также нескольких тральщиков, корветов и вспомогательных судов. Десантная группа включала 5 десантных кораблей и войсковых транспортов.

Эскадра вышла из Дурбана двумя группами 25 и 28 апреля (сначала тихоходные транспорты, затем боевые корабли). В ночь на 5 мая она подошла к северной части Мадагаскара и стала на якорь в одной из бухт у северо-западного побережья острова. В 2 часа ночи начали сходить на воду десантные баржи и моторные лодки. Через несколько часов, не встретив сопротивления, десант высадился на западном побережье, севернее городка Амбарарат. Тем временем самолеты палубной авиации подвергли бомбардировке аэродром и корабли, стоявшие на якорю в порту Диего-Суарес.

Самолеты сбросили также листовки, в которых разъяснялась цель операции и содержалось обещание вернуть после войны Мадагаскар французам. Листовки содержали также призыв к французским войскам не оказывать сопротивления. Однако командование французского гарнизона ответило, что будет сражаться до последнего, что в какой-то мере стало неожиданностью для Сифрета (хотя после событий в Дакаре это можно было предполагать).

К 6.20 на берег высадились уже 2 тысячи человек со всем штатным вооружением и снаряжением. Они заняли полуостров Андракака, где расположен Диего-Суарес. Чтобы сломить сопротивление французских войск, было решено следующей ночью высадить небольшой десант в Антсиране, чтобы обойти французские позиции с тыла. Эта

операция тоже прошла успешно. Захваченные врасплох защитники военно-морской базы вскоре сдались. В тот же день в порт вошли военные корабли и транспортное судно. Вся операция заняла только 60 часов.

В ходе ее французская подлодка «Le Heros» неудачно пыталась торпедировать авианосец «Illustrious». Субмарины потопил глубинными бомбами самолет, взлетевший с авианосца.

Однако британское командование не уделило должного внимания защите подходов к Диего-Суаресу от подводных лодок противника. Японцы вскоре воспользовались этим упущением. 29 мая в 22.30 над портом пролетел неопознанный маленький гидросамолет. Это был разведчик с японской подлодки I-10. Англичане этого не знали, но все же находившийся в порту линкор «Ramillies» на всякий случай снялся с якоря и, чтобы уменьшить угрозу торпедной атаки, стал кружить по акватории бухты. Тем не менее, вечером следующего дня в него попала торпеда, вызвавшая значительные повреждения. Еще был потоплен находившийся в бухте танкер. Атаку совершили две сверхмалые подлодки, доставленные к бухте на палубе больших подводных лодок I-16 и I-20. Их прорыв в бухту Диего-Суарес через единственный проход шириной всего лишь 1,2 км, а также две удачные торпедные атаки свидетельствовали об отличной выучке японских подводников.

Глава 5. Провал японского плана

План дальнейших действий японских вооруженных сил ставил три основные цели:

Захват Порты Морсби, единственного порта в юго-восточной части острова Новая Гвинея. Он должен был стать главной базой наступления на Австралийский континент.

Захват острова Мидуэй для исключения новых налетов на Токио (как уже упоминалось, таково было ошибочное мнение японского штаба). Кроме того, операция в данном районе должна была спровоцировать американский флот на решающую битву.

Захват Алеутских островов, чтобы замкнуть с севера линию внешней обороны Японии.

После достижения этих целей должна была наступить очередь островов Фиджи, Самоа и Новой Каледонии. Их захват прервал бы сообщение Австралии с США, затруднил бы доставку военных грузов в зоны военных действий на Тихоокеанском ТВД. Все это, вместе взятое, по мнению японских стратегов, должно было заставить США заключить мир на выгодных для Японии условиях.

К середине апреля японцы создали мощные укрепления на Новой Гвинее и на островах архипелага Бисмарка (в Рабауле). На эти базы командование японского флота стало перебрасывать значительные силы с целью развития дальнейшего наступления на юг. Однако японский штаб не обеспечил сохранение в тайне подготовки новой операции. Американские дешифровщики смогли прочесть часть перехваченных радиোগрамм. Уже 17 апреля японский план в общих чертах стал ясен союзному командованию. Порт-Морсби был подготовлен к обороне.

Сражение в Коралловом море

Адмирал Нимиц в этот момент располагал следующими силами: авианосцы «Yorktown» и «Lexington», 7 тяжелых крейсеров, 1 легкий крейсер, 13 эсминцев, 11 подлодок. В тот момент, когда пришли первые сообщения о захвате японскими войсками острова Флорида (Соломоновы острова), часть этих сил (авианосец «Yorktown», крейсера «Portland», «Astoria» и «Chester») под командованием контр-адмирала Флетчера действовала в Коралловом море, на удалении менее 400 миль (740 км) от этого острова.

Эскадра Флетчера взяла курс к острову. Перед рассветом 4 мая с авианосцев поднялись в воздух торпедоносцы и бомбардировщики, чтобы нанести удар по японским кораблям, стоявшим на рейде порта Тулаги. Атака застала японцев врасплох. Были потоплены эсминец «Kikuzuki», минный заградитель, 3 тральщика, а также повреждены несколько транспортных судов. Нападавшие потеряли всего лишь один самолет.

На следующий день группа контр-адмирала Флетчера соединилась с главными силами. После полудня 6 мая авиаразведка сообщила о концентрации в Соломоновом море значительных сил вторжения, которые направлялись к Порту Морсби. Но, чтобы попасть в место назначения, японские корабли должны были обогнуть юго-вос-

точную оконечность Новой Гвинеи. Предвидя такое развитие событий, контр-адмирал Флетчер приказал разместить авианосцы в районе, удобном для воздушной атаки плывущего японского отряда. Остальные свои корабли он послал на север, чтобы нанести удар по силам противника, прикрывавшим эту операцию.

Вечером 4 мая авиаразведка сообщила о приближении японского флота в составе двух соединений. Из-за того, что он шел полным ходом, точно определить его местоположение не удалось.

На рассвете следующего дня Флетчер послал усиленную воздушную разведку, которая вскоре обнаружила вражеский авианосец «Shoho», охраняемый тремя крейсерами и шестью эсминцами. Адмирал понимал, что это лишь небольшая часть японского флота. Атака 67 бомбардировщиков и торпедоносцев с авианосцев «Yorktown» и «Lexington» произошла как раз в тот момент, когда японские корабли начали перестроение. Главный объект налета — легкий авианосец «Shoho» — шел по ветру, поэтому его самолеты не смогли взлететь. Первая бомба разорвалась на полетной палубе корабля, последующие вызвали пожар, повредили рулевые механизмы и силовую установку. Корабль потерял ход и начал тонуть.

В это время японские самолеты-разведчики обнаружили американский танкер «Neosho», охраняемый эсминцем «Sims» и приняли его за авианосец, прикрываемый крейсером. Получив это ошибочное сообщение, вице-адмирал Такаги послал 60 самолетов, которые разнесли в щепки оба корабля.

Вечером 7 мая японский и американский флот оказались почти рядом друг с другом, не подозревая об этом, так как шквалистый тропический шторм с молниями и проливным дождем ограничил видимость до минимума. Непогода настолько дезориентировала пилотов группы японских бомбардировщиков, что они чуть не сели на американские авианосцы. Самолет командира группы передал японским кодом сигнал, запрашивая разрешения на посадку. Японские самолеты выстроились в посадочный ордер, но когда первый из них пошел на снижение, американский эсминец, опознав тип самолета, открыл огонь.

Посланные на разведку вслед за улетевшими бомбардировщиками американские истребители сообщили о присутствии двух японских авианосцев на расстоянии менее

40 миль (74 км) от американского флота. Однако для атаки было уже слишком поздно, тем более, что видимость еще больше ухудшилась. В этой неразберихе японцы потеряли 10 самолетов, американцы — 4.

Ночь с 7 на 8 мая прошла в приготовлениях к новому воздушному бою. Так как местонахождение японцев было неизвестно, перед рассветом с двух американских авианосцев вылетели самолеты-разведчики, которые через 2 часа обнаружили противника в 180 милях (333 км) к северо-востоку от американского флота.

Японская эскадра состояла из двух авианосцев, двух тяжелых крейсеров и нескольких эсминцев. Видимость в их районе была ограничена низкой облачностью и дождем, зато в том районе, где находился американский флот, она была хорошей. В 8.30 с авианосца «Lexington» поднялись 12 торпедоносцев, 13 пикирующих бомбардировщиков и 9 истребителей, а с авианосца «Yorktown» — 9 торпедоносцев, 24 пикировщика, 9 истребителей.

Как раз в этот момент американский флот обнаружила воздушная разведка неприятеля. Через 20 минут с японских авианосцев «Zuikaku» и «Shokaku» взлетели 69 самолетов (торпедоносцы, бомбардировщики и истребители) для атаки американских кораблей. В 10.55 радар авианосца «Lexington» засек большую группу японских самолетов на расстоянии 70 миль. С американских авианосцев поднялись немногочисленные истребители, предназначенные для собственной обороны.

Еще через 20 минут японские самолеты начали атаку, сбрасывая бомбы на авианосцы с интервалом в несколько секунд, одновременно с нескольких направлений атаковали торпедоносцы. За четыре с половиной минуты в «Lexington» попали 3 торпеды и несколько бомб: последствия были столь серьезными, что корабль не удалось спасти. С возникшим на авианосце пожаром команда боролась несколько часов, но в итоге она эвакуировалась на эсминцах, а сам авианосец пришлось потопить торпедами.

Авианосец «Yorktown», как более маневренный, успешно уклонился от всех торпед и бомб.

В то время, когда американские авианосцы отражали воздушный налет японцев, их собственные самолеты наносили удар по японской эскадре. Они попали в авианосец «Shokaku» тремя бомбами, которые вызвали сильный пожар на корабле.

На том сражение в Коралловом море закончилось. Оба флота стали удаляться друг от друга, американский — на юг, японский — на север. Стороны понесли примерно равные потери. Японцы лишилась легкого авианосца «Shoho», еще два авианосца вышли из строя на несколько месяцев (один — для пополнения потерянных самолетов, второй — для ремонта). Американцы потеряли ударный авианосец «Lexington», танкер и эсминец. Кроме того, японцы не досчитались 43 самолетов, американцы — 33.

Однако в стратегическом плане союзники победили. Они остановили японское продвижение дальше на юг, значительно ослабили боевые возможности флота, действовавшего в этих водах. Японцам не удалось перерезать сухоходные пути, по которым из Австралии осуществлялось снабжение островов в южной части Тихого океана, оставшихся под контролем союзников.

Сражение в Коралловом море стало первым в истории морских войн, в котором надводные корабли не произвели ни одного выстрела, а сражались только самолеты с авианосцев.

Сражение за атолл Мидуэй

Битва в Коралловом море не повлекла пересмотр оперативных планов японского штаба, который ошибочно полагал, что американцы потеряли 2 авианосца («Lexington» и «Yorktown»). Японское командование по-прежнему стремилось втянуть американский флот в генеральное сражение, с целью полного разгрома последнего. Оно надеялось, что это произойдет в районе острова Мидуэй.

Для захвата Мидуэя и сражения с американскими кораблями адмирал Исороку Ямамото вывел в море почти весь Объединенный флот, которым лично руководил с борта линкора «Yamato». Этот флот он разделил на три отряда.

1. Штурмовой отряд под командованием вице-адмирала Т. Нагумо: 4 авианосца («Akagi», «Kaga», «Hiryu», «Soryu»), 2 линкора («Nagato», «Kirishima»), 2 тяжелых крейсера («Tone», «Chikuma»), 12 эсминцев.

2. Отряд прикрытия под командованием самого Ямамото: 7 линкоров («Yamato», «Mutsu», «Nagato», «Ise», «Huyuga», «Fuso», «Yamashiro»), 1 легкий авианосец («Hosho»),

2 гидроавианосца («Chiyoda», «Nisshin»), 2 легких крейсера («Kitakami», «Ooi»), 12 эсминцев.

Из состава отряда прикрытия 3 июня адмирал Ямамото выделил 4 линкора и 2 легких крейсера для обеспечения операции на Алеутских островах. Ее осуществлял отряд под командованием вице-адмирала Б. Хосогаи. Отряд состоял из двух легких авианосцев («Ryujo», «Junyo»), плавбазы гидросамолетов («Kimikawa-maru»), трех тяжелых крейсеров («Nachi», «Takao», «Maya»), двух легких крейсеров («Kiso», «Tama»), 13-и эсминцев, 6-и подлодок, 7-и транспортных и вспомогательных судов. Отряд вице-адмирала Хосогаи во время битвы за Мидуэй находился в 700 милях от этого острова по пути на Алеутские острова.

3. Десантный отряд (предназначенный для высадки на острове Мидуэй) под командованием вице-адмирала Кондо включал:

а) группу прикрытия: два линкора («Kongo», «Hiyei»), четыре тяжелых крейсера («Atago», «Chokai», «Myoko», «Haguro»), один легкий авианосец («Zuiho»), 8 эсминцев, 5 судов обеспечения;

б) группу огневой поддержки: 4 тяжелых крейсера («Suzuya», «Kumano», «Mikuma», «Mogami») и 2 эсминца;

в) десантную группу: 12 транспортных судов, один легкий крейсер («Jintsu»), 10 эсминцев;

г) вспомогательную группу: две плавбазы гидросамолетов, один эсминец и вспомогательные суда.

В авангарде всех этих сил находились 15 подводных лодок.

Одновременная реализация сразу трех оперативных целей — захват находившихся в 1500 милях друг от друга Алеутских островов и Мидуэя, а также предполагаемый бой с американским флотом — являлась слабым звеном японского плана. Японцы переоценили свои возможности.

Адмирал Нимиц понимал, что японцы не собираются долго бездействовать. Разгадать их намерения было не просто. Однако можно было предположить, что японское командование считает, что большинство американских авианосцев и крейсеров все еще находятся в южных водах, для отражения наступления на Австралию. Поэтому было маловероятно, чтобы японское наступление развивалось в направлении занятой (по предположениям противника) американским флотом южной части Тихого океана.

Скорее всего, следовало ожидать атаку в северной либо центральной части Тихого океана.

Из этого умозаключения следовало: целью нападения станет остров Оаху, где расположен Пёрл-Харбор, либо остров Мидуэй. Захват любой из этих баз дал бы японскому флоту огромное преимущество в центральной части Тихого океана.

Теперь следовало установить, на какую из этих баз нацелился враг. Несмотря на раскрытие части шифра противника, радиоперехват не давал ответа на этот вопрос, так как в японских сообщениях упоминалось только об «объекте». Загадку помогла прояснить дезинформация. Радиостанция Мидуэя получила приказ сообщить открытым текстом, что на острове повреждено оборудование для опреснения морской воды. Вскоре американцы перехватили шифрованную японскую радиограмму, сообщавшую, что «объект» испытывает трудности с пресной водой.

Наконец-то стало известно, какая из двух баз является «объектом». Намерения японского командования были разгаданы, теперь требовалось соответствующим образом подготовиться к отражению атаки.

Японский флот был гораздо сильнее флота адмирала Нимица. У американцев не было ни одного линкора, который мог бы сравниться по скорости с японскими линкорами. Шести японским авианосцам они могли противопоставить только три, в том числе кое-как отремонтированный «Yorktown». Попытки усилить палубную авиацию за счет одного из двух британских авианосцев, действовавших в Тихом океане, не удалось из-за негативного отношения к этой идее британского адмиралтейства. Неблагоприятным являлось соотношение сил в классах крейсеров и эсминцев.

В приближавшемся сражении остров Мидуэй должен был сыграть роль берегового аэродрома и хорошо укрепленного опорного пункта. К этому он был готов. Атолл Мидуэй состоит из двух узких островков (длиной 3 км и 2 км), разделенных мелкой лагуной и окруженных коралловыми рифами. На меньшем из островов находился аэродром, пригодный для тяжелых бомбардировщиков. Расположение Мидуэя в океане (1100 миль от Пёрл-Харбора, 1100 миль от острова Уэйк, 2200 миль от Токио) делало его очень важным стратегическим пунктом. Поэтому включе-

ние его в цепь японской внешней обороны метрополии логично вписывалось в общий стратегический план.

Американские силы состояли из двух групп. Контр-адмирал Флетчер командовал так называемой «Task Force 17». Она включала 1 авианосец («Yorktown»), 2 тяжелых крейсера («Astoria», «Portland») и 5 эсминцев. В состав другой группы («Task Force 16»), под командованием контр-адмирала Р. Спруэнса, входили 2 авианосца («Enterprise» и «Hornet»), 5 тяжелых крейсеров («New Orleans», «Minneapolis», «Vincennes», «Northampton», «Pensacola»), 1 легкий крейсер («Atlanta») и 9 эсминцев.

В обеих группах вместе было 233 палубных самолета. Кроме того, на аэродроме Мидуэя находились 37 гидросамолетов, 6 торпедоносцев, 61 бомбардировщик, 27 истребителей.

Помимо этих сил, к западу от Мидуэя патрулировали 12 подлодок, еще 3 субмарины находились между Мидуэем и Оаху, а 4 к северу от Гавайских островов.

Ожидая появления японского флота уже в последних числах мая, американская авиация совершала дальние разведывательные полеты в том направлении, откуда мог появиться японский флот. 2 июня обе группы американского флота заняли позицию в 320 милях к северо-востоку от Мидуэя, ожидая первых сообщений о появлении врага.

26 мая японский флот вышел из порта Ёкосука в Южной Японии и направился к Мидуэю кружным курсом с севера. Так как он использовал зону плохой погоды, американская разведка обнаружила его только 3 июня в 700 милях от Мидуэя. В первых сообщениях состав флота противника не был точно определен, говорилось лишь о приближении большого соединения кораблей.

Навстречу японскому флоту командующий обороной Мидуэя направил 9 «летающих крепостей» типа В-17, которые произвели бомбометание с большой высоты (3 тыс. м), однако эта атака не принесла вреда. С наступлением темноты вечером того же дня с Мидуэя вылетели летающие лодки «Catalina», которые торпедами потопили одно транспортное судно.

В ночь с 3 на 4 июня японский флот подошел уже на 400 миль к Мидуэю.

На основе данных радиоперехвата и с учетом погодных условий, адмирал Нимиц верно определил местонахождение неприятельского флота. Он также предположил, что

противник приблизится к острову с северо-запада на расстояние около 200 миль и утром 4 июня пошлет самолеты с авианосцев для штурмовки острова. Опираясь на эти умозаключения, Нимиц расположил американский флот так, чтобы его не могла заметить японская авиаразведка, т.е. чтобы в момент взлета японских самолетов американский флот находился в 200 милях к северо-востоку от неприятеля.

4 июня в 5.34 американский самолет-разведчик обнаружил японские корабли в 150 милях от Мидуэя. После его радиোগраммы с аэродрома острова в воздух поднялись 26 торпедоносцев и бомбардировщиков.

Приблизительно на 30 минут раньше с японских авианосцев взлетели 108 машин, которые направились прямо к Мидуэю. То, что столь сильное авиационное соединение было послано в бой без разведки (нет ли поблизости американских авианосцев), явилось второй крупной ошибкой японского командования. О приближении японских самолетов защитников острова предупредили радары, поэтому их встретил сильный огонь зенитной артиллерии и 21 истребитель. Воздушный бой, разгоревшийся между японскими самолетами и истребителями, при поддержке зенитной артиллерии, закончился уничтожением одной трети японских машин. Оставшиеся машины сбросили бомбы, которые вызвали большие разрушения, но небольшие потери в живой силе. Несмотря на разрушенные ангары, аэродром сохранил возможность принимать и отправлять самолеты. В этом бою американцы потеряли 15 истребителей.

В тот момент, когда японские самолеты возвращались после атаки на остров, их авианосцы атаковала авиация с Мидуэя. Сначала это были 16 пикировщиков, затем 15 «летающих крепостей» и, наконец, 11 бомбардировщиков. Несмотря на несколько попаданий, они не потопили ни одного корабля, а собственные потери американских самолетов оказались большими.

После 8 часов взлетела палубная авиация авианосцев «Enterprise» и «Hornet». Одна группа из 35-и самолетов авианосца «Hornet» не нашла противника, другая, состоявшая из 15-и машин, была полностью уничтожена японскими истребителями — не вернулся ни один самолет. Подобная судьба ожидала 15 самолетов авианосца «Enterprise» (вернулись только 4) и 12 самолетов авианосца «York-

town». Из 42-х самолетов, атаковавших японский флот, вернулось только 6, при этом японские корабли не получили ни одного попадания.

Но судьбу сражения решила следующая атака 36-и самолетов авианосца «Enterprise», которыми командовал капитан К. Маккласки. Их атака, произведенная после 10 часов, застала авианосцы «Kaga» и «Akagi» в очень невыгодный для них момент, когда готовились к вылету самолеты, недавно вернувшиеся после налета на Мидуэй.

Один дивизион (18 самолетов) атаковал авианосец «Kaga», в который попали 4 бомбы большого калибра. Первая взорвалась на мостике, при этом погиб весь командный состав корабля. Другая разорвалась на палубе среди 70-и самолетов, которые в этот момент пополняли боезапас и заправлялись топливом. Взрыв вызвал сильный пожар авиационного топлива, детонацию боеприпасов и т. д. Две следующие бомбы добились корабль. В мгновение ока большой авианосец превратился в сноп огня и дыма.

Второй американский дивизион сделал то же самое с авианосцем «Akagi». В него попали 3 бомбы, он запылал, как огромный факел, а вся команда машинного отделения погибла. На следующее утро «Akagi» потопили собственные эсминцы.

Приблизительно в то же время, когда пикирующие бомбардировщики капитана Маккласки сбрасывали бомбы на авианосцы «Akagi» и «Kaga», 17 пикирующих бомбардировщиков авианосца «Yorktown» произвели налет на третий японский авианосец «Soryu», который как раз поворачивал навстречу ветру, чтобы дать возможность своим самолетам взлететь. Три 500-килограммовые бомбы снесли с палубы за борт все подготовленные к полету машины, вскоре и этот корабль был объят огнем.

Через час, когда пожар стал стихать, японцы попытались взять его на буксир. Но около 14 часов на арене появилась американская подводная лодка «Nautilus». Тремя торпедами она поразила поврежденный корабль, на котором снова разгорелся пожар. Все же авианосец «Soryu» затонул не сразу. Только в 19.20 мощный взрыв переломил его пополам. Примерно в это же время затонул горящий авианосец «Kaga».

Таким образом, у японцев остался только один большой авианосец «Niryu», с которого взлетели самолеты для

атаки американских кораблей. Команда авианосца «Yorktown» подготовилась к ее отражению. Корабль прикрывали 12 истребителей. Они вместе с зенитной артиллерией сбили 12 из 16 японских пикирующих бомбардировщиков. Однако оставшиеся бомбардировщики тремя бомбами поразили корабль. Одна бомба разрушила дымовую трубу и перекрыла доступ воздуха к котлам, вторая разрушила полетную палубу, а третья, пробив три палубы, разорвалась рядом с погребом авиабомб. Спасательные работы — тушение пожара и затопление погреба — спасли корабль от гибели. Через час котлы снова стали работать и авианосец двинулся со скоростью 20 узлов.

Следующую атаку совершили 15 японских торпедоносцев, пяти из которых удалось пробиться сквозь заградительный огонь и атаковать с нескольких направлений. Две торпеды лишили его хода, крен составил 23 градуса. Команда покинула корабль, но он не затонул.

Тем временем 10 самолетов с авианосца «Yorktown» приземлились на борту авианосца «Enterprise». После пополнения боезапаса и топлива они присоединились к группе, напавшей на четвертый японский авианосец «Hiryu». Атака, которой руководил капитан Маккласки, увенчалась успехом. В авианосец попали, по крайней мере, 4 бомбы, вызвавшие сильный пожар. «Hiryu» превратился в обгоревшие обломки, на рассвете его добили торпедами японские эсминцы.

Из-за потери 4-х авианосцев адмирал Ямамото отменил высадку на Мидуэй и в ночь на 5 июня отдал приказ о возвращении. На следующий день атаки американской авиации не были особенно удачными, зато 6 июня самолеты обнаружили ранее поврежденные (в результате столкновения) тяжелые крейсера «Mikuma» и «Mogami». Первый из них погиб от пожара, возникшего из-за попадания нескольких авиабомб, второму удалось уйти, несмотря на тяжелые повреждения.

6 июня из-за недостатка топлива американский флот прекратил преследование. В тот же день японская подлодка I-68 обнаружила поврежденный «Yorktown», на который уже вернулась команда, чтобы погасить пожар. Два торпеды окончательно решили судьбу корабля, который затонул на следующее утро. Вместе с ним ушел на дно эсминец «Hammann».

Битва под Мидуэй, первая за 50 лет проигранная битва японского флота, была окончена. Она завершила 6-месячный период превосходства японского флота, после чего на Тихом океане установилось равновесие сил. Была ликвидирована угроза Гавайским островам и западному побережью США. Не имея в центральной части Тихого океана выдвинутой передовой базы, японцы вынуждены были ограничиться (не считая захвата двух Алеутских островов) наступлением в южной части океана, где географическое положение захваченных территорий по-прежнему обеспечивало им значительный перевес.

В битве за Мидуэй японцы сохранили все свои линкоры, но потеряли свою палубную авиацию. Между тем, к тому времени уже было ясно, что основу ударной мощи флота составляет именно она. Конечно, американцам фантастически повезло. Так, если бы их пикировщики обнаружили японские авианосцы на 15–20 минут позже (а они наткнулись на них случайно), когда японские самолеты уже взлетели бы, исход сражения стал бы совсем другим. Мидуэй безусловно был бы захвачен, 4 авианосца японцы бы не потеряли.

Но, кроме случайностей, существовали еще и грубые просчеты японского штаба. В результате Объединенный флот потерял 4 больших авианосца, составлявших костяк его мощи, и тяжелый крейсер «Mikuma» (всего более 100 тыс. тонн), 253 палубных самолета с экипажами и около 3 тысяч человек личного состава корабельных команд. Американские потери составили 1 авианосец, 1 эсминец, 150 самолетов и только 300 человек.

Наиболее чувствительной для японцев являлась не потеря кораблей или самолетов, а гибель отлично обученного летного персонала, имевшего полугодовой боевой опыт. Эту потерю японцы так и не смогли восполнить до конца войны, их пилоты уже никогда не достигли того уровня боевого мастерства, которым они обладали в Коралловом море и в сражении за Мидуэй. В противоположность им, американцы сумели организовать интенсивное обучение пилотов. Ежегодное пополнение морской авиации составляло около 6 тысяч человек, а в конце войны даже 9 тысяч. Это позволяло комплектовать каждый авианосец двумя сменами пилотов, а также отправлять летчиков на отдых после трех-четырех месяцев боевой службы.

Потери японцев в сражении составили 50% имевшихся авианосцев, в построике находились только 2 новых авианосца — «Taiho» (29300 т) и «Unryu» (17150 т).

Японский штаб сразу оценил серьезность положения. Для восполнения потерь, кроме строительства новых авианосцев, было решено перестроить в авианосцы третий линкор типа «Yamato», 2 тяжелых крейсера, 5 пассажирских лайнеров, 2 торговых судна и 2 гидроавианосца — всего 12 единиц. Однако выполнение этой программы требовало не менее двух-трех лет. Таким временем, как позже выяснилось, Япония уже не располагала.

Захват Алеутских островов

На Алеутских островах в северной части Тихого океана находились аэродромы так называемого северного воздушного моста, соединявшего США и советский Дальний Восток.

Для отражения нападения японцев на Датч-Харбор, главную базу на Алеутах, была создана оперативная группа северной части Тихого океана под командованием контр-адмирала Р. Теобальда. В мае 1942 г. она состояла из двух тяжелых крейсеров («Indianapolis» и «Louisville»), трех легких крейсеров («Nashville», «St. Louis», «Honolulu»), 13-и эсминцев, 6-и подводных лодок, а также ряда небольших боевых кораблей и вспомогательных судов. Авиация насчитывала 150 боевых машин.

Американцы ожидали, что наступление на Алеутские острова произойдет в первых числах июня. В эту пору скалистые острова окутаны густым туманом, над ними низкая облачность, видимость является минимальной — все это позволяет незаметно подойти к островам и застать их защитников врасплох.

Именно в это время японский отряд вице-адмирала Хосогая приблизился на расстояние 170 миль к Датч-Харбору. Утром 3 июня с авианосцев «Ryujo» и «Junyo» поднялись самолеты. Однако японские летчики попали в зону густого тумана, поэтому только часть машин сумела сбросить бомбы на цель.

Сразу же после атаки, которая нанесла большой ущерб береговому оборудованию, уничтожила хранилища топлива, казармы и радиостанции, американские самолеты с сухопутных аэродромов атаковали японский отряд. При-

существование в воздухе самолетов различных типов самолетов, в том числе 2-моторных истребителей «Lighting», обладавших значительной огневой мощностью и большой скоростью, убедили японского командующего в том, что информация о неготовности Датч-Харбор к обороне была неточной. Все попытки высадить десант оказались неудачными. Поэтому Хосагаи решил ограничиться захватом лежащих на его пути двух незаселенных островов — Атту и Кыска.

Налеты американской авиации в течение следующих шести недель помешали направить подкрепление высадившимся там японским войскам, т.к. были повреждены несколько транспортов и небольших военных кораблей. Кроме того, подлодка «Triton» потопила 4 июля под Атту эсминец «Nenohi», а на следующий день субмарина «Growler» потопила эсминец «Agate».

За несколько недель летом 1942 г. была создана мощная американская авиабаза на Адрияновских островах. Взлетавшие с нее самолеты, оснащенные радаром, атаковали суда, стоявшие на якоре в портах и береговые укрепления. Положение японских войск на острове Кыска ухудшилось после строительства американского аэродрома на острове Амчитка — с этого момента Кыска и Атту оказались в пределах досягаемости не только бомбардировщиков, но даже американских истребителей.

Эти факты заставили японское командование усилить свои гарнизоны на обоих островах. И хотя действия японских войск на Алеутских островах не получили никакого развития, их пребывание там перечеркнуло возможность использовать Алеуты в качестве базы для воздушных налетов на саму Японию.

Глава 6. Сражение за Гуадалканал

После битвы за Мидуэй как США, так и Япония сосредоточили свои усилия на южной части Тихого океана. Японцы укрепляли завоеванные ими острова в архипелаге Бисмарка, отложив на более поздний час захват Новой Каледонии, островов Фиджи и Самоа.

В июне, после захвата острова Флорида, японские войска высадились на острове Гуадалканал (в южной части Соломоновых островов) и начали строить там большой

аэродром. Взлетающие с него самолеты должны были защищать восточный фланг Новой Гвинеи от рейдов американского флота. Кроме того, предполагалось, что этот аэродром станет базой для удара по морским коммуникациям между Австралией, Новой Зеландией и США.

Для полного замыкания линии обороны японцам обязательно требовалось захватить Порт-Морсби на юго-западе Новой Гвинеи. После майской неудачи в Коралловом море японское командование начало в июле готовить новую операцию по захвату этого важного стратегического пункта со стороны суши.

К наступательным действиям решили перейти и американцы, используя ситуацию, сложившуюся после победы под Мидуэем. Адмирал Нимиц получил приказ захватить острова Гуадалканал, Санта-Крус и Тулаги. Западную часть Соломоновых островов, Новую Гвинею и архипелаг Бисмарка должны были занять войска генерала Макарура.

Первые сообщения о строительстве аэродрома на Гуадалканале американское командование получило в начале июля 1942 г. С этого момента намерения противника стали ясны, помешать им могла только быстрая контратака. Если бы японцы построили аэродром на Гуадалканале и укрепили остров, то это дало бы им (вместе с захваченной два месяца назад Флоридой и ее аэродромом) мощную опору на Соломоновых островах, уничтожение которой потребовало бы значительных усилий и средств. Таким образом, в начале июля обе стороны сосредоточили свое внимание на одном и том же стратегическом объекте. Гуадалканал и окружающие его воды в течение следующих шести месяцев стали ареной ожесточенных морских и сухопутных сражений.

Архипелаг Соломоновых островов представляет собой 2 несимметричных ряда островов, которые на 600 миль протянулись с севера-запада на юго-восток. На этих островах (впрочем, как и на других островах южной части Тихого океана) климат был жаркий и влажный, с большим количеством осадков. Острова покрывали густые труднодоступные джунгли, поэтому большинство боев происходило на побережье. Морские сражения имели место в основном в узкой полосе между северным и южным рядами островов, которую американские моряки метко называли «slot» (щель).

Во второй половине июля, с разных сторон (даже из Сан-Диего, удаленного на 5 тысяч миль) несколько групп американских военных кораблей и 23 транспорта пришли к острову Фиджи. На транспортных судах находились войска (одна пехотная дивизия, 19 тысяч человек), а также высадочные средства — малые баржи и машины-амфибии. В состав эскадры входили 56 американских и австралийских кораблей 3 авианосца («Saratoga», «Enterprise», «Wasp»), 1 линкор («North Carolina»), 11 тяжелых крейсеров и 3 легких крейсера, 33 эсминца, 5 тральщиков.

1 августа десантная группа («Task Force 62») под командованием контр-адмирала Р. Тэрнера покинула Фиджи и направилась к Гуадалканалу. По пути на одном из островов были проведены учения по высадке десанта. На последнем участке маршрута десантную группу прикрывало оперативное соединение «Task Force 61» вице-адмирала Флетчера, разделенное на 3 отряда. Операцией в целом командовал вице-адмирал Р. Гормли.

Пользуясь туманной погодой, американский флот утром 7 августа незамеченным подошел к Гуадалканалу. Высадка застала японский гарнизон врасплох, поэтому первая десантная операция американских войск в Тихом океане не встретила сильного сопротивления противника. Отряды коммандос уже к вечеру захватили только что построенный аэродром. Зато на побережье Флориды и на острове Танамбого десантные подразделения получили сильный отпор.

В тот момент, когда первые американские части высаживались на Гуадалканале, «летающие крепости», вылетевшие из Австралии, подвергли бомбардировке японские аэродромы около Рабаула.

Во время выгрузки тяжелого вооружения и других грузов несколько десятков японских самолетов атаковали корабли и суда десантной группы. Сильные налеты повторялись в течение нескольких дней. От авиабомб погиб один транспорт, получили повреждения два американских эсминца, один из которых («Jarvis») 9 августа потопили бомбардировщики противника на пути от Гуадалканала в Австралию. Налеты японской авиации не привели к большим потерям, однако из-за слабого прикрытия своих истребителей значительно замедлили доставку грузов с транспортных судов на берег.

Между тем активность японской авиации слабела, через три дня налеты временно прекратились. Американцы предполагали, что следующие атаки произойдут со стороны моря. Между тем, американский штаб не обеспечил своевременный приход танкеров с топливом для боевых кораблей. Возникла необходимость увести часть их (в том числе авианосцы) для пополнения запасов топлива, что значительно уменьшило шансы сохранить занятый на берегу плацдарм в случае японской контратаки.

Битва под Саво

После известия о высадке американских войск на Гуадалканале из Рабаула, находящегося в 500 милях, на помощь защитникам острова были посланы 6 транспортных судов с войсками. Однако этот слабо охраняемый конвой не дошел до цели. После того как американская подводная лодка потопила одно судно, остальные вернулись в Рабаул.

Одновременно к Гуадалканалу направился отряд в составе пяти тяжелых крейсеров («Aoba», «Chokai», «Furutaka», «Kinugasa», «Kako»), двух легких («Tenryu», «Yubari») и эсминца «Yunagi», под командованием вице-адмирала Микава. Американская эскадра, находившаяся в районе острова Саво, насчитывала 6 тяжелых крейсеров, 2 легких крейсера и 14 эсминцев.

Вечером 7 августа американская авиаразведка обнаружила японскую эскадру, шедшую полным ходом на юг. Но ошибка американских летчиков в определении скорости и курса вражеского отряда позволила ему незаметно подойти к Гуадалканалу, где патрулировали три группы американских кораблей.

Северная группа включала крейсера «Quincy», «Vincennes» и «Astoria», а также эсминцы «Helm» и «Wilson». Она патрулировала воды между островами Саво и Флорида. Ею командовал кэптен Ф. Рифкол, командир крейсера «Vincennes».

Южная группа состояла из американского крейсера «Chicago», австралийских крейсеров «Canberra» и «Australia», а также эсминцев «Patterson» и «Bagley». Она патрулировала воды к северу от Гуадалканала, между мысом Эсперанса и проливом Лунга. Этой группой командовал контр-адмирал В. Крутчи.

Роли сторожевого пикета для северной группы играл эсминец «Ralph Talbot», для южной — эсминец «Blue».

Третья группа состояла из легких крейсеров контр-адмирала Н. Скотта (австралийский «Hobart» и американский «San Juan»), а также эсминцев («Monssen» и «Buchanan»). Она патрулировала на востоке от Гуадалканала.

Сражение под Саво выглядело следующим образом. Приближаясь к острову, командир японской эскадры послал гидросамолет-разведчик. Получив от него информацию о дислокации американских кораблей, вице-адмирал Микава решил сначала атаковать южную группу, а затем ударить по северной.

9 августа в 0.54 японская эскадра прошла за кормой находившегося западнее Саво эсминца «Blue». Радар эминца, который либо был неисправен, либо неправильно обслуживался, не засек корабли противника. Вскоре японские крейсера вошли в зону патрулирования южной группы и повернули на северо-восток, намереваясь обогнуть остров Саво.

Ночь выдалась очень темной, видимость была ограниченной. Японская эскадра шла кильватерным строем. С ее передовых кораблей заметили на фоне луны возле мыса Эсперанса крейсер «Canberra». Первые же японские снаряды попали в ходовой мостик и смертельно ранили командира. Погиб также старший артиллерийский офицер, была прервана внутрикорабельная связь, начался пожар. В следующие минуты в горящий корабль попала торпеда. Еще несколько часов «Canberra» держался на воде, но утром экипаж покинул корабли и затопил его.

Крейсер «Chicago» находился в 2 км от противника. На него тоже обрушился град снарядов, а торпеда оторвала ему нос. Экипаж «Chicago» сумел укрепить передние переборки и сохранить 25-узловый ход. Крейсер даже пытался приблизиться к врагу, однако японские корабли, не снижая хода, повернули на север, в пространство между Флоридой и Саво, где патрулировали три тяжелых американских крейсера.

Корабли южной группы не сообщили им о японской атаке, а орудийные залпы там приняли за зенитный заградительный огонь. Поэтому северная группа не подозревала о приближении кораблей Микава. К тому времени видимость еще больше ограничили низкие дождевые облака. Внезапное появление японских кораблей застало амери-

канцев врасплох. Одновременно над американскими крейсерами появились вражеские самолеты, сбросившие осветительные ракеты. Через минуту японские снаряды попали в крейсер «Astoria». Была разрушена носовая башня главного калибра, в центральной части корабля возник пожар. Крейсер изменил курс в сторону Саво, и вышел из боя. Вскоре он затонул. Крейсер «Vincennes», получивший несколько снарядов в боевую рубку, и две торпеды в корпус, потерял ход. Спустя час он перевернулся и затонул. Мощный взрыв торпеды разорвал пополам корпус крейсера «Quincy».

Таким образом, бой завершился полным поражением союзников. Они потеряли 4 тяжелых крейсера (Astoria, Canberra, Quincy, Vincennes), еще 1 крейсер (Chicago) и 2 эсминца получили повреждения.

Причиной разгрома стали несколько ошибок. Во-первых, недостаточная активность разведки в день, предшествовавший сражению. Во-вторых, ошибочная дислокация в узких проливах, где трудно было маневрировать, но легко застать врасплох. И в-третьих, слишком большие надежды на радары, которые ослабили бдительность наблюдателей.

Кроме того, неготовность северной группы к бою можно объяснить отсутствием предупреждения от южной группы и усталостью экипажей кораблей.

В результате перестрелки флагманский японский крейсер «Chokai» получил серьезные повреждения и вышел из строя. Это в какой-то мере дезорганизовало японскую эскадру, поэтому у него не хватило ночного времени на то, чтобы расправиться с транспортными судами адмирала Тэрнера и с третьей группой крейсеров. Вице-адмирал Микава не хотел подставлять днем свои корабли под атаки американских бомбардировщиков, кроме того, его крейсера израсходовали все торпеды.

Некоторым утешением для американцев стало потопление 10 августа американской подводной лодкой S-44 тяжелого крейсера «Како» на обратном пути.

Однако после победы под Саво японские войска, вопреки опасениям американского штаба, на целых две недели прекратили активные действия в районе Гуадалканала. Эта непростительное промедление позволило американским десантникам 15 августа ввести в эксплуатацию аэродром, где стали базироваться легкие бомбардировщики

и истребители, переброшенные с Новой Каледонии и с Эспириту-Санту. Кроме того, американские войска получили подкрепление и обеспечение, что позволило им продолжать боевые действия на острове.

Но, несмотря на захват американцами «поля Гендерсона» (так они называли аэродром, построенный японцами), японский флот по-прежнему доставлял грузы своим войскам на острове Гуадалканал.

Бой у восточных Соломоновых островов

19 августа из Рабаула вышли японские транспорты с 1500 солдатами на борту. Их охраняли легкий крейсер «Jintsu» и 8 эсминцев. Прикрывали конвой 4 тяжелых крейсера. Силы обеспечения, которыми командовал вице-адмирал Кондо, находились на удалении 100 миль. Они включали 40 кораблей: тяжелые авианосцы «Shokaku» и «Zuikaku», легкий авианосец «Ryujo», линкоры «Mutsu», «Hiei», «Kirishima», 10 крейсеров, гидроавианосец «Chitose» и 23 эсминца.

Американский флот в районе Соломоновых (под командованием вице-адмирала Флетчера) состоял из двух групп. В них входили тяжелые авианосцы «Saratoga» и «Enterprise», линкор «North» Carolina, тяжелые крейсера «Minneapolis», «Portland», «New Orleans», «Atlanta», 11 эсминцев. 23 августа этот флот занял позицию к востоку от Соломоновых островов.

Третья группа, в составе авианосца «Wasp», крейсеров «San Juan», «San Francisco», «Salt Lake City» и 7 эсминцев, удалившись на юг, пополняла запасы топлива.

В первый раз японские корабли обнаружил 23 августа самолет дальней разведки. Японский флот находился в тот момент севернее Соломоновых островов, но посланные туда самолеты авианосца «Saratoga» уже не нашли его — за это время он изменил курс.

Получив известие о приближении противника, американский флот устремился на север. Двигаясь полным ходом, утром 24 августа он оказался уже в 200 милях (370 км) от японского флота. Перед полуднем был сбит японский гидросамолет-разведчик, это стало сигналом для взлета истребителей с американских авианосцев.

Японский вице-адмирал Кондо применил план, подобный плану сражения в Коралловом море. Небольшой и

плохо охраняемый авианосец «*Ryujo*» должен был стать приманкой для американской авиации. После втягивания американских самолетов в атаку этого авианосца, самолеты авианосцев «*Zuikaku*» и «*Shokaku*», находившихся действующим западнее, должны были атаковать лишенный авиационного прикрытия американский флот.

Однако японский план удался только в первой части. Для атаки «*Ryujo*» вылетело небольшое число американских самолетов. 24 августа в 15.30 они потопили этот корабль десятью бомбами и одной торпедой. Зато навстречу подлетавшим японским самолетам поднялась эскадрилья полного состава новейших истребителей «*Wildcat*». Они сбили большинство летевших низко над водой торпедоносцев, но три пикирующих бомбардировщика произвели атаку с высоты 5 тыс. метров и попали своими бомбами в авианосец «*Enterprise*». Экипаж авианосца быстро погасил возникший пожар, вскоре корабль снова смог развить скорость 24 узла (44,5 км/час), необходимую для взлета и посадки самолетов.

Уже вечером два американских самолета сбросили бомбы на гидроавианосец «*Chitose*». Возникший на нем пожар и затопление части машинного отделения вынудили японского командующего отправить корабль обратно в Рабаул.

Ночью вице-адмирал Флетчер отошел на юг, не желая вступать в ночной бой, а вице-адмирал Кондо двинулся в противоположном направлении, уводя свой флот из радиуса действия тяжелых американских бомбардировщиков с Эспириту-Санту.

На следующее утро (25 августа) к соединению Флетчера присоединился авианосец «*Wasp*». Но, несмотря на активную разведку, которую вели самолеты этого авианосца, обнаружить противника не удалось.

Этот бой принес успех американцам. Был потоплен авианосец «*Ryujo*», поврежден гидроавианосец «*Chitose*», получили повреждения легкий крейсер «*Jintsu*» и большой транспорт с войсками. Кроме того, «летающие крепости» отправили на дно эсминец «*Mutuki*». Наиболее чувствительной для японцев стала потеря 90 самолетов (ценой 20 сбитых американских). Кроме того, американцы не дали провести к Гуадалканал конвой с войсками и грузами.

Неудачи союзников

Радость союзников несколько омрачили события 31 августа, когда японская подводная лодка прорвалась сквозь охранение американского флота, находившегося в 260 милях от Гуадалканала, и торпедировала авианосец «Saratoga». Торпеда разрушила турбину, что повлекло к трехмесячному ремонту корабля.

После боя 23–24 августа обе стороны ограничились доставкой грузов на Гуадалканал, при этом днем преимущество (благодаря более сильной авиации) было на стороне американцев, а ночью — на стороне японцев, имевших более сильный флот. В ожесточенных столкновениях, происходивших по ночам, легкие силы обоих противников несли большие потери. Так, американцы потеряли эсминец «Blue» и три бывших эсминца, переоборудованных в быстроходные войсковые транспорты — «Colhoun», «Gregory» и «Little». Японский флот лишился двух эсминцев («Asagiri» и «Yayoi»), а также нескольких транспортов.

Вследствие довольно значительных потерь в транспортных судах, японскому командованию пришлось отказаться от системы конвоев. Далее подкрепления подвозили только эсминцы. Они неизменно появлялись у берегов Гуадалканала каждую ночь, американцы даже назвали их «Tokio Express».

Тем временем на острове шли ожесточенные бои. В кровавых боях полностью погиб американский десант в количестве тысячи человек, высадившийся на восточном берегу острова. 13 сентября японские подразделения начали штурм главного объекта — аэродрома Гендерсона. Это сражение продолжалось более десяти часов, но в конечном итоге американской морской пехоте удалось, несмотря на тяжелые потери, отразить штурм. Психологический эффект этого успеха был огромен — впервые морская пехота добилась перевеса в ближнем бою с фанатичными японскими солдатами.

В конце сентября японцам удалось доставить на Гуадалканал почти целую дивизию. Это заставило американское командование срочно приступить к усилению своих войск на острове, несмотря на превосходство вражеского флота в зоне Соломоновых островов и большие потери при каждой очередной доставке подкрепления.

Чтобы помешать этому, японское командование направило к Гуадалканалу 12 подводных лодок. 15 сентября одна из них, субмарина I-19 произвела самую результативную торпедную атаку второй мировой войны — одним залпом она поразила сразу три цели! Одна торпеда попала в линкор «North Carolina», вторая поразила эсминец «O'Brien» (который вскоре затонул), три торпеды попали в авианосец «Wasp». Еще одна торпеда была нацелена в авианосец «Hornet», который избежал попадания. Это был действительно необычный залп — единственный в истории морских войн.

Но супер-атака I-19 и торпедирование авианосца «Saratoga» стали почти единственными успехами японских подводных лодок. Японское командование совершило непростительную ошибку, рассредоточив свои субмарины на огромных пространствах Тихого и Индийского океанов, вместо того чтобы сконцентрировать их в тех районах, где шли боевые действия, решавшие исход войны на Тихом океане.

В тот момент, когда линкор «North Carolina» под охраной эсминцев отправился «зализывать раны», на авианосце «Wasp» разыгрался последний акт трагедии. Попавшие в него торпеды вызвали возгорание авиационного бензина и взрывы бомб и торпед на самолетах, готовых к взлету. Авианосец горел 6 часов, затем его добил американский эсминец. Погибли 193 члена экипажа, еще 366 получили ранения либо ожоги.

Битва у мыса Эсперанса

Весь сентябрь и первую декаду октября решалась судьба сухопутных, воздушных и морских сил, сражавшихся за Соломоновы острова. Как американцы, так и японцы не располагали достаточными силами для завоевания преимущества и уничтожения неприятеля. Обе стороны несли большие потери.

Американское командование удвоило усилия, чтобы помешать регулярным рейсам «Tokio Express» на острова. С этой целью была создана новая оперативная группа под командованием контр-адмирала Скотта, которая состояла из двух тяжелых крейсеров («Salt Lake City» и «San Francisco»), двух легких («Boise» и «Helena»), а также пяти эсминцев.

В полдень 11 октября в водах «slot» авиаразведка обнаружила большой японский конвой, который направлялся к острову Гуадалканал. В это же время 75 японских самолетов разбомбили аэродром Гендерсона.

Контр-адмирал Скотт вышел навстречу японскому конвою, к северо-востоку от Гуадалканала. Ночь была исключительно темной, видимость сильно ограничена. Американские корабли в кильватерном строю патрулировали по маршруту северо-восток — юго-запад. После очередного поворота на юго-запад операторы американских радаров засекли неприятельские корабли к западу от острова Саво. Вражеский отряд состоял из двенадцати военных кораблей и транспортных судов под командованием контр-адмирала А. Гото.

Американский отряд занял более выгодную тактическую позицию, охватив голову японской колонны. У японцев в начале боя могли стрелять только носовые орудия первых крейсеров в строю. Зато американские корабли имели возможность производить полный бортовой залп из всех орудий.

В 23.46 американские крейсера открыли огонь. Завязался бой, получивший название битвы у мыса Эсперанса. Японцы сначала думали, что их по ошибке обстреляли свои же корабли, поэтому ответили только через 10 минут, получив за это время большое количество попаданий. На крейсере «Аоба», по которому стрелял крейсер «Salt Lake City», погибли контр-адмирал Гото и весь командный состав. Залпы крейсеров «San Francisco», «Helena» и «Boise» вывели из строя артиллерию крейсера «Furutaka» и эсминца «Fubuki» в тот момент, когда они совершали поворот направо, а снаряды крейсеров «Boise» и «Helena» потопили их оба.

Затем «Boise» опрометчиво попытался осветить место боя прожектором, чем вызвал огонь на себя. Один снаряд пробил борт на уровне ватерлинии и взорвался в артогребе. Казалось, что через несколько секунд «Boise» может влететь в воздух, но через пробоину хлынула вода и погасила пожар.

Эсминец «Farenholt», в бортовые отсеки которого через пробоину тоже попала вода, избежал гибели, накренившись на 20 градусов в противоположную сторону путем контрзатопления отсеков другого борта. А вот эсминец «Duncan» попал под перекрестный огонь японских

кораблей и быстро погиб. Бой завершился несколькими залпами крейсеров «Salt Lake City», «San Francisco» и «Helena», нацеленными на японские транспорты.

На следующий день американские самолеты, взлетевшие с «поля Гендерсона», потопили еще два японских эсминца — «Murakumo» и «Natsugomo». Таким стал американский ответ на поражение в битве под Саво.

Все же, несмотря на потери (тяжелый крейсер «Furutaka», эсминцы «Fubuki», «Murakumo», «Natsugomo»), большая часть японского конвоя дошла до пункта назначения и выгрузила на Гуадалканал войска и боеприпасы. В течение следующих дней японское командование весьма значительно усилило гарнизон, переправив на остров целую дивизию. Линкоры «Kongo» и «Nagato», а также тяжелые крейсера, которые стояли недалеко от берега, обстреливали аэродром Гендерсона и позиции американских войск.

В это время американская авиация из-за больших потерь, понесенных в воздушных боях над островом, уже не могла успешно противодействовать этим обстрелам. Неудачными оказались и действия морских сил. Погиб эсминец «Meredith», получил повреждения тяжелый крейсер «Chester». Только 18 октября один из самолетов попал бомбой в японский линкор. Для японского флота это стало сигналом к отступлению. Американцы, используя период затишья, немедленно приступили к ремонту аэродрома Гендерсона.

Сражение под Санта-Крус

Вскоре американское командование, желавшее переломить ситуацию на Гуадалканале, перебросило в район Соломоновых островов полк морской пехоты, 50 истребителей, 24 «летающие крепости» и 24 подводные лодки. Кроме того, из Атлантического океана были отозваны линкор «Indiana» и несколько крейсеров. Однако японский флот по-прежнему имел значительное преимущество, что позволило японцам подготовить новое наступление на острова.

19 октября их войска, при поддержке авиации, отбросили американцев к самому краю аэродрома Гендерсона. Но американская контратака остановила дальнейшее на-

ступление и заставила японские подразделения вернуться на исходные позиции.

В ночь на 24 октября японцы нанесли сильный удар в устье реки Матаникау, но понесли тяжелые потери и вынуждены были отступить. На следующий день они приняли новую атаку, на этот раз при поддержке орудий одного крейсера и 4-х эсминцев, сумевших подойти к берегу, несмотря на господство американской авиации. Ночью с 25 на 26 октября сражение на земле достигло своего пика и совпало с морской битвой возле острова Санта-Крус.

Адмирал Ямамото во второй половине октября направил в район Соломоновых островов значительные силы, которые должны были уничтожить американские позиции на острове, разрушить аэродром Гендерсона и решить, наконец, судьбу Гуадалканала.

Состав этих сил был следующим: 4 авианосца, 4 линкора, 8 тяжелых крейсеров, 2 легких крейсера, 29 эсминцев. Они подразделялись на два отряда.

Штурмовой отряд вице-адмирала Нагумо состоял из 25 кораблей: авианосцев «Shokaku», «Zuikaku», «Zuiho»; линкоров «Hiei», «Kirishima»; тяжелых крейсеров «Kumano», «Tone», «Chicuma», «Suzuya», легкого крейсера «Nagara», 15 эсминцев.

Отряд охранения вице-адмирала Кондо включал 22 корабля: линкоры «Kongo» и «Nagato», авианосец «Junyo», тяжелых крейсеров «Atago», «Takao», «Myoko», «Maya», легкого крейсера «Isuzu», 14 эсминцев.

Американский флот вице-адмирала Хэлси по своему численному составу уступал японскому почти в два раза. Он включал две оперативные группы:

«Task Force 16» контр-адмирала Т. Кинкейда — авианосец «Enterprise», линкор «South Dakota», тяжелый крейсер «Portland», легкий крейсер «San Juan», 8 эсминцев.

«Task Force 17» контр-адмирала Л. Мюррея — авианосец «Hornet», тяжелые крейсера «Northampton» и «Pensacola», легкие крейсера «San Diego» и «Juneau», 6 эсминцев.

Итого 23 американских корабля против 47 японских, в том числе 2 авианосца против 4-х. Правда, в резерве была группа «Task Force 64» (линкор «Washington», 3 крейсера, 6 эсминцев), но она находилась слишком далеко и не принимала никакого участия в сражении.

Японский флот остановился севернее Соломоновых островов, ожидая подходящего момента, чтобы подойти к Гуадалканалу. Преждевременное сообщение о захвате аэродрома Гендерсона, самолеты которого являлись последней преградой на пути крупных японских кораблей склонило адмирала Ямамото к тому, чтобы направиться к острову утром 25 октября.

Тем временем вице-адмирал Хэлси, уяснив на основе сообщений авиаразведки и подводных лодок местоположение и состав японского флота, выстроил свои корабли широким полукругом и двинулся к острову Санта-Крус. Он хотел атаковать превосходящие японские силы из-за Гуадалканала, откуда адмирал Ямамото меньше всего ожидал удара американцев.

Рано утром 26 октября два американских самолета-разведчика, каждый вооруженный одной 250-кг бомбой, обнаружили три группы японских кораблей. В первой находился авианосец, в другой были два линкора, в третьей — 2 авианосца. Устремившись во внезапную атаку, американские самолеты поразили своими двумя бомбами авианосец «Zuiho». Произведенные на палубе разрушения и пожар сделали невозможной посадку его самолетов (которые находились уже на пути к цели, так как входили в состав первой волны атаки) на палубу этого авианосца до конца сражения.

После того как было установлено расположение японского флота, с американских авианосцев взлетели три группы самолетов. Одна из них встретилась с японскими истребителями, охранявшие самолеты, летевшие для атаки американских кораблей. Истребители сбили 9 американских бомбардировщиков.

Другая группа американских самолетов поразила шесть бомбами авианосец «Shokaku». Третья группа не обнаружила авианосцы, поэтому атаковала тяжелый крейсер «Chicuma», в который попали 2 бомбы.

Тем временем 200 японских самолетов атаковали американские корабли, избрав своей главной целью авианосец «Hornet». Из самолетов первой волны 20 машин были сбиты зенитным огнем. Тем не менее в авианосец попали 3 бомбы, кроме того, в него врезался сбитый самолет, пилот которого направил свою машину прямо в «остров». Пока экипаж боролся с возникшим пожаром, корпус корабля сотряс мощный взрыв — в него попали две торпеды.

Хотя пожар удалось погасить, авианосец потерял ход, и крейсер «Northampton» взял его на буксир.

Но в 15 часов посланные адмиралом Нагумо бомбардировщики снова атаковали авианосец «Hornet», поразив его несколькими торпедами и одной крупнокалиберной бомбой. Опять разгорелся сильный пожар, он заставил командира отдать приказ об эвакуации личного состава, а эсминцы добились корабль торпедами.

К авианосцу «Enterprise» судьба была более благосклонна: корабль атаковали 24 японских пикирующих бомбардировщика, однако в него попали только 4 бомбы. Благодаря успешному маневрированию, авианосец уклонился от торпед.

Огонь зенитной артиллерии авианосца «Enterprise» и линкора «South Dakota» был очень метким. Незадолго до боя их оснастили несколькими десятками новых 40-мм зенитных автоматов фирмы Бофорс, благодаря которым им удалось сбить 26 вражеских самолетов.

Все же в последнем налете авиагруппы с авианосца «Junyo», японские летчики попали одной бомбой в крейсер «San Juan» и одной в линкор «South Dakota». Последняя повредила боевую рубку линкора, был ранен командир корабля.

Один японский самолет, несший торпеду, пилот-самубийца направил в носовую часть эсминца «Smith». На корабле возник сильный пожар. Однако его командир проявил находчивость. Управляя эсминцем с аварийного поста на корме, он вклинился в высокую волну за кормой линкора «South Dakota», идущего полным ходом. Вода и пена залили весь корпус и мгновенно погасили пожар.

Пока происходили все эти события, основные силы японского флота полным ходом приближались к американскому флоту, но наступившая темнота помешала дальнейшему развитию боя.

Сражение под Санта-Крус завершилось. Японцы потеряли свыше 100 самолетов, американцы — 70. Имея лишь два боеспособных авианосца, японская эскадра уже не рискнула подойти к Гуадалканалу, чтобы не попасть в радиус действия американских самолетов с аэродрома Гендерсона.

Американцы потеряли авианосец «Hornet» и эсминец «Porter», кроме того, несколько кораблей получили серьезные повреждения. Причиной проигрыша стало непра-

вильное разделение американской палубной авиации на три группы, что значительно ослабило силу ее удара по японскому флоту и облегчило японским истребителям прикрытие его. Атака крупного японского авиационного соединения оказалась более результативной.

Две битвы под Гуадалканалом

Дальнейший ход боев на Гуадалканале зависел в основном от доставки подкреплений обеим сторонам.

Эсминцы «Tokio Express» могли брать на борт лишь небольшие партии грузов, поэтому японское командование решило отправить в первых числах ноября новый конвой, который должен был доставить на остров еще одну дивизию со всем вооружением.

Подготавливая проводку конвоя, японские линкоры подошли к острову и обстреляли американские позиции, что значительно подорвало моральный дух войск, уставших от трех месяцев непрерывных боев.

В районе Рабаул — Буин сосредоточился большой флот (2 авианосца, 4 линкора, 5 тяжелых крейсеров, 30 эсминцев и 13 транспортных судов с 13 тысячами солдат на борту) для решающего удара по Гуадалканалу.

Этому флоту американцы смогли противопоставить только 1 поврежденный авианосец («Enterprise»), 2 линкора, 4 тяжелых и 4 легких крейсера, а также 22 эсминца. Эти силы были разделены на 3 оперативные группы, «Task Force» 16, 64, 67. Диспропорцию усиливало преимущество японцев в авиации, действовавшей с аэродромов Рабаула.

11—12 ноября группа контр-адмирала Тэрнера (3 тяжелых и 3 легких крейсера, 14 эсминцев, 7 транспортов) сопровождала конвой к Гуадалканалу. В тот момент, когда разгрузка транспортов уже заканчивалась, а американские крейсера обстреливали вражеские позиции под Тасафаронга, транспорты и корабли охранения атаковали 30 японских самолетов. Истребители с аэродрома Гендерсона сбили 21 самолет, остальные 9 сбила корабельная зенитная артиллерия. Один из подбитых японских самолетов ринулся на тяжелый крейсер «San Francisco»: мощный взрыв разрушил кормовую башню главного калибра и вывел из строя радиолокационное оборудование. Погибли 30 человек команды.

Вечером 12 ноября стало известно о приближении японского флота. Командир «Task Group 67» контр-адмирал Д. Каллаган получил приказ задержать его наступление до подхода главных сил. Он повел свою группу к мысу Эсперанса. Ночь была темной, видимость ограниченной.

Строй американских кораблей возглавлял легкий крейсер «Atlanta», за ним шли тяжелые крейсеры «San Francisco» (флагман) и «Portland», затем легкие крейсеры «Helena» и «Juneau». Впереди и позади колонны шли по 2 эсминца.

Приближавшимся японским флотом командовал вице-адмирал Х. Абэ. Линкоры «Hiei» и «Kirishima» шли в кильватере легкого крейсера «Nagara», 6 эсминцев прикрывали фланги, 2 эсминца впереди справа являлись передовым дозором, 3 позади справа прикрывали корму.

В 1.24 ночью 13 ноября контр-адмирал Каллаган получил радиогрануу с крейсера «Helena» о том, что его радар обнаружил в 25 км японские корабли. Каллаган приказал увеличить ход с 15 до 20 узлов и повернул всю колонну вправо, чтобы вступить в бой с выгодной позиции. В 1.40 он взял курс на север. Еще через 8 минут американские корабли открыли огонь. Противник не ожидал появления американцев и ответил лишь через несколько минут.

Ведя огонь с дистанции менее 3 км, крейсер «San Francisco» и эсминец «Sterett» восемью залпами уничтожили японский эсминец «Akatsuki» — он опрометчиво осветил место боя прожектором, чем выдал свое местонахождение. Целью для крейсеров «Atlanta», «Juneau» и «Helena» стали японские эсминцы, которым хватило короткой вспышки прожектора «Akatsuki», чтобы устремиться в торпедную атаку. Обстрелянные крейсерами эсминцы отвернули, однако выпущенные ими торпеды поразили крейсер «Atlanta», вызвав пожар у него на борту и повредив машины. Потерявший ход американский корабль повернул влево и вышел из строя. При этом он стал целью для своих же кораблей. На крейсере «San Francisco» решили, что перед ним японский корабль и поразили его более чем десятью 203-мм снарядами. В итоге на «Atlanta» погиб контр-адмирал Скотт.

Затем артиллеристы «San Francisco» перенесли огонь на линкор «Hiei». Несколько снарядов попали в него на уровне ватерлинии. Собственно говоря, этот линкор вел огонь орудиями главного калибра только по эсминцам

«O'Bannon» и «Aaron Ward», а на огонь «San Francisco» не отвечал, принимая его за японский корабль (после залпов крейсера вместо того, чтобы стрелять по нему, он подавал по-японски сигнал «ошибка»).

В возникшей неразберихе продолжать бой стало трудно, поэтому Каллаган распорядился прервать его. Однако на большинстве кораблей были повреждены радиостанции либо электрооборудование, поэтому данный приказ не выполнил ни один из них. Только «San Francisco» прекратил огонь по «Hiei», что окончательно убедило командира японского линкора, что он по ошибке подвергся обстрелу японского корабля. Направляясь к американскому отряду, «Hiei» буквально наткнулся на проходивший перед ним эсминец «Laffey», который, увернувшись, выпустил 2 торпеды. Однако, выпущенные с минимального расстояния, они не успели стать на боевой взвод. Торпеды попали в цель, но не взорвались. Снаряд «Hiei» повредил американский эсминец.

В 1.52 японские эсминцы с близкого расстояния снова произвели торпедную атаку. Были повреждены крейсера «Portland» и «Juneau», а также эсминец «Laffey», который быстро затонул. Через две минуты и японский линкор был атакован американским эминцем, выпустившим 6 торпед, ни одна из которых не попала в цель. Эсминец, обстрелянный крейсером «Nagara», потерял всю свою артиллерию. Неподалеку, переломившись пополам от попадания трех торпед, за три секунды затонул эсминец «Barton», увлекая с собой на дно почти всю команду.

Наконец, мощный взрыв потряс корпус линкора «Hiei». Это были взрывы двух торпед, посланных с дистанции 900 метров эминцем «O'Bannon». К линкору поспешили на помощь японские крейсера, попутно обстреливая с близкого расстояния крейсера «Portland» и «San Francisco».

Поврежденный японский линкор по-прежнему продолжал вести огонь. Залпы его тяжелых орудий поразили шедший параллельным курсом «San Francisco» в переднюю надстройку и боевую рубку. Погибли командир корабля, кэптен К. Юнг и контр-адмирал Каллаган, было повреждено рулевое управление. Тяжело поврежденный корабль, в который попали 15 снарядов калибра 356 мм, все еще боролся за жизнь. Пару минут он двигался, никем не управля-

ёмый, затем командование принял раненый капитан-лейтенант Б. Маккандлесс.

В тот момент, когда крейсер выходил из-под огня линкора, он подвергся атаке японского эсминца. Но меткий огонь 127-мм универсальных орудий спас крейсер от его торпед.

Из-за полученных повреждений японским кораблям пришлось отойти назад. В 2.12 отступили и американские корабли. Поврежденные крейсеры «San Francisco», «Jupiter» и «Helena», а также эсминцы, которые вышли из боя без потерь — «Fletcher», «O'Bannon» и «Sterett», направились к Эспириту-Санту. К ним присоединился эсминец «Arcon Ward», получивший повреждения во время преследования крейсера «Nagara».

Первое ночное сражение под Гуадалканалом закончилось. Так же, как и ночные битвы под Саво и возле мыса Эсперанса, оно было скоротечным (длилось всего 34 минуты).

Утром 13 ноября стоявший без движения японский эсминец «Yudachi» был потоплен крейсером «Portland». В близости медленно тонули американские эсминцы «Cushing» и «Monssen». Тяжело поврежденный крейсер «Jupiter» ушел с поля боя в сопровождении эсминца «Sterett», тоже основательно потрепанного в бою с японскими эсминцами. В полдень «Jupiter» взорвался в результате попадания торпеды, выпущенной японской подводной лодкой I-26. Вечером того же дня от полученных повреждений затонул крейсер «Atlanta».

Линкор «Hiei», на котором во время боя сосредоточился огонь всех американских крейсеров, поразили сотни снарядов и две торпеды. Он медленно покидал поле боя под эскортом пяти японских эсминцев. Но вскоре его атаковали американские торпедоносцы с аэродрома Гендерсона и он получил новые повреждения. Японское командование приказало эвакуировать команду и затопить линкор.

Таким образом, в результате этого боевого столкновения японцы потеряли линкор и два эсминца; американцы — два тяжелых крейсера и четыре эсминца.

Утром 14 ноября отряд вице-адмирала Микава (3 тяжелых, 2 легких крейсера, 4 эсминца) снова обстрелял Гуадалканал, уничтожив несколько самолетов на «поле Гендерсона». Но после атаки самолетов с авианосца «Enterprise» и с аэродрома, а также торпедных катеров,

отряд Микава покинул поле боя. При этом американская авиация потопила тяжелый крейсер «Kinugasa», повредила тяжелые крейсера «Chokai» и «Maya», легкий крейсер «Isuzu», эсминец «Michishio».

Кроме того, американские самолеты атаковали японский конвой, состоявший из 12-и транспортных судов, шедших к Гуадалканалу под охраной 11-и эсминцев. Из них только 2 дошли до цели; 6 транспортов были потоплены, еще 4 получили повреждения и выбросились на берег возле Тассафаронга (солдаты и судовые команды переправились на берег, но тяжелое вооружение и боеприпасы остались на борту судов).

В это время с севера к Гуадалканалу приближался следующий японский отряд под командованием вице-адмирала Кондо — линкор «Kirishima», 2 тяжелых и 2 легких крейсера, 9 эсминцев.

Тем временем американские линкоры «Washington» и «South Dakota» под охраной четырех эсминцев патрулировали вокруг острова Саво в ожидании этого отряда.

Вскоре после полуночи 15 ноября на экране радар линкора «Washington» появились силуэты японских кораблей. Командир группы контр-адмирал В. Ли отправил 4 эсминца в торпедную атаку, однако они не смогли прорваться сквозь огонь японских крейсеров и эсминцев. Американские эминцы «Preston» и «Walke» были потоплены, тяжело поврежденный «Benham» затонул на следующее утро, а «Gwin» вынужден был отступить. Японцы потеряли в этом бою эсминец «Ayunami».

В артиллерийском сражении между линкорами большое преимущество американским кораблям должен был обеспечить радар, позволявший обнаруживать и обстреливать противника прицельным огнем без включения прожекторов. Однако вскоре после начала боя на линкоре «South Dakota» пропало электричество, что парализовало работу радара. Вскоре после этого линкор наткнулся на 3 крупных вражеских корабля и, будучи пойман лучами прожекторов, получил попадания 42 снарядов, которые разрушили надстройку и одну из башен главного калибра. Затем по нему выпустили торпеды японские эминцы, однако ни одна из них не попала в цель.

Свет прожекторов, направленных противником на «South Dakota», позволил, в свою очередь, контр-адмиралу Ли нацелить на противника с дистанции 8 км пушки лин-

кора «Washington». Огонь девяти 406-мм орудий быстро решил судьбу линкора «Kirishima». Всего за 7 минут он превратился в груды обломков. Через несколько часов его добибли собственные эсминцы. После уничтожения главного противника адмирал Ли перенес огонь орудий на японские тяжелые крейсеры «Atago» и «Takao», защищая от них поврежденный линкор «South Dakota». На этом второй ночной бой закончился.

Морское сражение, происшедшее 13–15 ноября, помогло американскому флоту под командованием адмирала Хелси установить господство в водах южной части Соломоновых островов. Японский флот потерпел крупное поражение, потеряв 2 линкора (Kirishima, Hiei), 1 тяжелый крейсер (Kinugasa), 3 эсминца (Akatsuki, Ayanami, Yūdachi) и 10 транспортов (6 из них погибли вместе с войсками). Американцы потеряли 2 тяжелых крейсера (Atlanta, Juneau) и 7 эсминцев (Barton, Benham, Cushing, Laffey, Monssen, Preston, Walke).

Но главным результатом сражения стало то, что японский флот перестал угрожать позициям американских войск на Гуадалканале, и была пресечена попытка доставки крупного подкрепления.

Сражение под Тассафаронга

В конце ноября японское командование предприняло еще одну попытку усилить гарнизон Гуадалканала. Подкрепление было отправлено на транспортных судах и восьми эсминцах под командованием контр-адмирала Такака.

Японский отряд обнаружила американская авиаразведка. 29 ноября с базы на острове Эспириту-Санту на перехват японского конвоя вышла группа «Task Force 67» под командованием контр-адмирала К. Райта, в составе 4-х тяжелых крейсеров («Minneapolis», «Northampton», «New Orleans», «Pensacola»), легкого крейсера «Honolulu» и 6 эсминцев.

Встреча противников произошла возле мыса Тассафаронга 30 ноября в 23.20. Американцы начали бой мощным артиллерийским огнем и потопили японский эсминец «Takapani». Однако остальные 7 японских эсминцев устремились в торпедную атаку и торпедировали все 4 тяжелых крейсера противника. Крейсер «Northampton» был

поражен двумя торпедами в середину корпуса и через несколько часов затонул. Три оставшихся, с трудом кое-как заделали пробоины и покинули место боя. У крейсеров «Minneapolis» и «New Orleans» были оторваны носовые части, пришлось отправить их в США для капитального ремонта.

Бой под Тассафаронга явился серьезным поражением американского флота. Ошибка контр-адмирала Райта заключалась в том, что он объединил в одну группу эсминцы и крейсера. Ему следовало отправить эсминцы в передовой дозор, либо создать из них отдельную группу, которая бы первой атаковала врага еще на дальних подступах. Американские эсминцы выпустили свои торпеды с опозданием, уже в неблагоприятной ситуации, и кроме того, с предельной дистанции. Еще одной причиной поражения стало хаотичное управление артиллерийским огнем крейсеров, в результате чего они не смогли отразить торпедную атаку японских эсминцев.

Надо отметить в данной связи, что контр-адмирал Райт был назначен командиром «Task Force 67» лишь за несколько дней до сражения, он имел слабое представление о характере боевых действий в этих водах. А его противник (контр-адмирал Танака) был одним из лучших японских командиров; в его распоряжении находились экипажи кораблей, уже имевших значительный опыт ночных битв.

Конец боев за Гуадалканал

Однако победа японцев под Тассафаронга не могла изменить общую ситуацию на Гуадалканале. Снабжение японских войск с помощью «Tokio Express» контр-адмирала Танака было сопряжено с очень большими сложностями. Поэтому японское командование решило привлечь для доставки грузов подводные лодки. Но пользы от них оказалось еще меньше, чем от эсминцев.

В ходе продолжавшихся транспортных операций американские торпедные катера потопили подводную лодку I-3, а также эсминец «Teguzuki», повредили несколько других эсминцев.

В конце 1942 г. было установлено американское господство в водах Гуадалканала и южных Соломоновых островов. Японский гарнизон, отрезанный от своих баз снабжения, был теперь обречен. Измотанные постоянными воз-

душными налетами японские подразделения таяли в боях и в результате болезней.

Серию морских и воздушно-морских сражений вокруг Гуадалканала завершила успешная атака японской авиации ночью 30 января 1943 г. Сначала авиационная торпеда повредила тяжелый крейсер «Chicago», затем его добила пикирующие бомбардировщики. Но и эта победа, так же, как успех под Тассафаронга, уже ничего не могла дать японцам.

1 февраля в тылу японских войск высадился крупный десант американской морской пехоты. Японцы оказались между двух огней, дальнейшее сопротивление стало бессмысленным. В течение следующей недели эсминцы контр-адмирала Танака эвакуировали около 10 тысяч оставшихся в живых бойцов.

8 февраля американские части ликвидировали последние очаги сопротивления. В плен сдались около 1000 японских солдат, было захвачено большое количество оружия, боеприпасов и продовольствия.

Японцы потеряли в боях за Гуадалканал около 25 тысяч человек, американцы в 10 раз меньше — 2600 человек. Потери японской авиации превысили американские примерно в три раза. Только потери морских сил были приблизительно равны. Союзники потеряли 2 авианосца, 6 тяжелых крейсеров, 2 легких крейсера, 14 эсминцев, всего 24 корабля (126240 тонн). Японский флот потерял 2 линкора, 1 авианосец, 3 тяжелых крейсера, 1 легкий крейсер, 11 эсминцев, 6 подводных лодок, всего 24 корабля (134839 тонн). Это не считая малых кораблей. Кроме того, японцы потеряли в районе Гуадалканала и других Соломоновых островов около 30 тысяч тонн транспортного флота.

Раздел III. ЯНВАРЬ — ИЮНЬ 1943 г.

В 1943 г. американцам удалось остановить японское наступление в бассейне Тихого океана и перехватить инициативу.

Общая схема действий, намеченных американским верховным командованием на 1943 год, предусматривала:

1. Развитие наступления с Гуадалканала и Новой Гвинеи с целью захвата Рабаула, что вело к прорыву японских позиций в архипелаге Бисмарка;
2. Наступление с Гавайских островов на острова Трук (Каролинские острова) и Гуам (Марианские острова);
3. Обеспечение безопасности Алеутских островов;
4. Наступление по оси Новая Гвинея — Минданао, вплоть до острова Тимор, как подготовка к последующему наступлению на Филиппины;
5. Захват Бирмы.

Почти все первое полугодие осуществлялась подготовка к наступательным действиям в соответствии с этим планом. Само же наступление началось в конце июня.

Глава 7. От Новой Гвинеи до Соломоновых островов

В первой половине 1943 г. обе стороны старались собрать как можно больше сил, необходимых для осуществления запланированных ими операций. Американцы готовились к наступлению, японцы старались укрепить еще не до конца завершенную линию обороны (так называемое «внешнее кольцо обороны» Японии), которая подвергалась интенсивным атакам. Понятно, что противники старались расстроить планы друг друга. Это привело к ряду столкновений, боев и стычек, из которых сложилась общая картина военных действий в данном периоде времени.

Захват острова Рассел

В рамках подготовки наступления, американское командование решило сначала захватить остров Рассел, рас-

положенный в 60 милях (111 км) к северу от Гуадалканала. Создание аэродрома на этом острове расширило бы радиус действия американской авиации в северном направлении, что обеспечило бы авиационную поддержку и прикрытие войск на Новой Георгии.

Однако тщательная подготовка к высадке десанта на остров Расселл оказалась напрасной. Остров был занят 21 февраля 1943 г. без малейшего сопротивления противника. Выяснилось, что японские войска почему-то покинули его еще за две недели до высадки, причем оставили нетронутые запасы продовольствия и боеприпасов.

Сражение в море Бисмарка

В конце января подразделения союзников (австралийцы и американцы) захватили три важных пункта на северо-восточном берегу Новой Гвинеи: Буна, Боа и Сананда. Эти события заставили японское командование незамедлительно позаботиться об увеличении наземных сил на Новой Гвинее.

В конце февраля в Рабауле был организован конвой под командованием контр-адмирала Кимура. Он состоял из восьми транспортных судов, которые под охраной восьми эсминцев должны были доставить 6900 солдат в Лаэ (в заливе Хуон на восточном берегу Новой Гвинеи).

Утром 1 марта патрульный американский самолет заметил этот конвой, двигавшийся вдоль побережья острова Новая Британия. Низкая облачность и дождь в этот день помешали нападению на конвой, но на следующий день атака началась. Самолеты потопили один транспорт, еще два транспортных судна и два эсминца получили повреждения. Конвой удалось разгромить только на третий день, когда в атаку была брошена вся авиация, имевшаяся в районе Новой Гвинеи (в сумме 335 самолетов). Оставшиеся на плаву корабли добились ночью американские торпедные катера.

В этом бою, известном как сражение в море Бисмарка, были потоплены все 8 японских транспортов и 4 эсминца, погибли свыше 3 тысяч японских солдат. Кроме того, были сбиты около 20 японских истребителей, прикрывавших конвой. Американцы потеряли всего лишь 2 бомбардировщика и 3 истребителя. Это сражение стало самой

большой победой американской береговой авиации в морской войне на Тихом океане.

Гибель адмирала Ямамото

Главкомандующий Объединенным японским флотом адмирал Исороку Ямамото в конце марта прибыл в Рабаул, чтобы лично возглавить новое воздушное наступление на базы союзников.

Налеты японской авиации были направлены главным образом на Тулаги, Гуадалканал, Порт-Морсби и позиции в заливе Милн. Однако успехи наступления, продолжавшегося до 14 апреля, по отношению к привлеченным силам (300 самолетов) оказались весьма скромными. Японцам удалось потопить один эсминец, один тральщик и два транспортных судна, заплатив за это гибелью нескольких десятков своих самолетов.

Во второй половине апреля Ямамото решил лично проинспектировать войска на Соломоновых островах. Благодаря радиоперехвату и возможности читать японские шифры, сведения об этом стали известны американской разведке. Утром 18 апреля над островом Бугенвиль два японских бомбардировщика, в которых находился адмирал и его штаб, атаковали 16 американских истребителей. Оба самолета были сбиты.

Смерть адмирала Ямамото — безусловно выдающегося командующего и стратега — произвела угнетающее впечатление на личный состав японского флота. Его сменил (но не заменил) адмирал М. Кога.

Бой под Вила

Отряды американских крейсеров и эсминцев контр-адмиралов А. Мерилла и У. Эйнуорта несколько раз обстреливали японские укрепления и аэродромы на островах Колумбангара и Новая Георгия.

Первая в 1943 г. операция такого рода была предпринята еще в ходе боев за Гуадалканал. В ночь с 4 на 5 января был обстрелян аэродром Мунда на Новой Георгии, а в ночь с 23 на 24 января — аэродром возле Вила на Колумбангаре.

Очередной рейд контр-адмирала Мерилла (крейсера «Montpellier», «Cleveland», «Denver», эсминцы «Cony»,

«Waller», «Conway») к Вила в ночь с 5 на 6 марта привел к боевому столкновению с двумя японскими эсминцами («Murasame» и «Minegumo»). В результате короткого неравного боя оба японских корабля оказались на дне. После этого американский отряд уже беспрепятственно обстреливал позиции в районе Вила — Станмор.

Этой же ночью 4 эсминца командера Л. Бриско выпустили около 1600 снарядов калибра 127 мм по аэродрому Мунда на острове Новая Георгия.

В этом же районе американские эсминцы осуществили несколько минных постановок, довольно редких операций в боевых действиях на Тихом океане.

1 февраля на американской mine подорвался японский эсминец «Makigumo». А на минах, поставленных в ночь на 7 мая эсминцами «Radford», «Preble», «Gamble» и «Bresese» у западного побережья острова Коломбангара, подорвались три японских эсминца: «Oyashio», «Kagero» и «Kuroshio».

Производя минирование в ночь с 12 на 13 мая, эсминцы контр-адмирала Эйнсуорта одновременно обстреляли аэродромы в Мунда и Вила. Это была последняя подобная операция перед началом наступления.

Глава 8. Японцы покидают Алеуты

Захват двух островов из Алеутской гряды — Атту и Кыска — мало что дал японцам. Плохая погода, господствующая на островах большую часть года, не позволяла вести регулярную воздушную разведку, не говоря уже о базировании здесь бомбардировочной авиации.

В начале 1943 г. американские самолеты подвергли бомбардировке Атту и Кыска (5 января), американские войска высадились на соседнем острове Амчитка. Активно действовал и флот. 18 февраля крейсера «Indianapolis» и «Richmond» вместе с четырьмя эсминцами обстреляли Атту.

В ответ на эти вылазки японское командование решило усилить гарнизоны на захваченных островах, доставив сюда дополнительные войска и обеспечение. Первый большой конвой пришел на Атту 9 марта, не будучи обнаружен американскими воздушными патрулями.

Однако следующий конвой 26 марта был обнаружен самолетами-разведчиками и атакован американскими кораблями, патрулировавшими южнее острова Амчитка. Медленно двигавшийся японский конвой появился на экранах корабельных радаров около 7.30. При появлении американских кораблей он повернул на север. Преследуя противника, отряд контр-адмирала К. Макмориса наткнулся на крейсера из охраны японского конвоя, которые вышли навстречу американцам.

В результате неподалеку от Командорских островов разыгрался бой между японской эскадрой вице-адмирала Хосогая, состоявшей из двух тяжелых крейсеров («Nachi» и «Maуа»), двух легких крейсеров («Тама» и «Абукума»), а также пяти эсминцев, и американским отрядом (тяжелый крейсер «Salt Lake City», легкий крейсер «Richmond» и 4 эсминца).

Это было последнее морское сражение на Тихом океане, которое происходило в «старом стиле», т.е. в кильватерном строю, с артиллерийским огнем и торпедными атаками, без участия авиации. Бой длился свыше трех часов. Ни один корабль не погиб, только крейсера «Salt Lake City» и «Nachi» получили несколько попаданий. Обладая численным преимуществом, японская эскадра имела все шансы победить в этом сражении, но поскольку задачей Хосогая являлась защита конвоя, он, опасаясь введения в бой американской авиации, предпочел ретироваться.

В тактическом плане победили американцы. Располагая меньшими силами, они заставил противника отказаться от проводки конвоя к месту назначения.

Американцы высаживаются на Атту и Кыска

В конце апреля 1943 г. американские крейсера и эсминцы снова обстреляли Атту. Одновременно был разработан план захвата этого острова. В состав штурмового отряда вошли десантные суда под прикрытием старых линкоров «Pennsylvania», «Idaho» и «Nevada», эскортного авианосца «Nassau», 7-и крейсеров, 18-и эсминцев, 11-и подлодок и десятка других судов (тральщики и т.д.). Командовал отрядом контр-адмирал Кинкейд.

11 мая десантные подразделения, под прикрытием огня с кораблей и бомбо-штурмовых ударов авиации, высади-

лись на северном берегу Атту, в заливах Массакр и Холц. Бои в горнах, покрывающих остров, продолжались 20 дней. Об их ожесточенности свидетельствует тот факт, что из японского гарнизона, насчитывавшего 2400 человек, удалось взять в плен только 28.

После захвата Атту началась подготовка к высадке десанта на Кыска. В июле и августе остров неоднократно подвергался бомбардировке с воздуха и обстреливался с моря. Но поскольку захват Атту отрезал остров Кыска от японских баз, японский командующий вице-адмирал С. Кавасэ решил эвакуировать гарнизон.

Сначала (в июне) эвакуацией занимались подводные лодки. Они смогли вывезти 800 человек. Из 13-и японских субмарин, участвовавших в этой операции, погибли три: I-7, I-9, I-31. Еще четыре подлодки получили повреждения. Остальных людей (5100 человек) вывезли в начале августа 3 крейсера и 6 эсминцев. Воспользовавшись туманом как прикрытием, они обманули бдительность американских патрульных кораблей. Американские десантники, высадившиеся через несколько дней (15 августа), не нашли на Кыска ни одного японского солдата.

В целом, попытка захвата Алеутских островов для превращения их в выдвинутую на север базу, не принесла японцам ничего, кроме потерь. За 15 месяцев они потеряли в этом районе 3 эсминца, 6 подводных лодок, 9 транспортных судов, ряд малых судов и 3400 человек личного состава.

В Индийском океане спокойно

Японское командование считало Индийский океан второстепенным театром военных действий. Поэтому оно оставило на базе в малайском порту Пенанг эскадру из пяти крейсеров, чтобы охранять морские подходы к Бирме и Малайе. Еще несколько крейсеров находились в Сингапуре. Кроме этих кораблей и незначительного числа эсминцев, сторожевых кораблей и подводных лодок, все остальные силы флота действовали в Тихом океане.

Это обстоятельство, а также ряд поражений японцев в сражениях с американцами убедили британское адмиралтейство в том, что нет смысла держать в Индийском океане Восточный флот в полном составе. Весной 1943 г. флот у адмирала Сомервилла забрали авианосец «Illustrious»,

линкоры «Valiant» и «Warspite», крейсер «Mauritius», нескольких эсминцев. Их отправили в Средиземное море, для участия в высадке на Сицилию.

Командование же Восточного флота занялось подготовкой предстоящего десанта в Бирме и защитой судоходства в Индийском океане. Одновременно британские подлодки проникали в районы, контролируемые японским флотом, например, в Малаккский пролив. Так, 12 ноября британская субмарина «Taurus» потопила под Пенангом японскую подлодку I-34.

В конце 1943 г., когда подготовка бирманской операции вступила в завершающую фазу, Восточный флот получил подкрепление: авианосец «Battler», 4 новых и 5 старых крейсеров, 13 эсминцев, более 10-и эскортных кораблей, флотилию подлодок.

Раздел IV. ИЮНЬ 1943 — ИЮНЬ 1944 гг.

Глава 9. Бои за Соломоновы острова и Новую Гвинею

Наконец, союзники перешли в наступление. Их первоочередной задачей являлся «взлом» линии японской обороны, центр которой находился в Рабауле на острове Новая Британия (архипелаг Бисмарка), восточное крыло — в западной части Соломоновых островов, западное — на Новой Гвинее, от залива Хуон до города Вевак.

Приготовления союзников не остались незамеченными японцами. Японское командование, обеспокоенное интенсивной доставкой американских войск на острова Гуадалканал и Рассел, предприняло ряд налетов на них.

Однако в то же время союзники без какого-либо сопротивления со стороны противника заняли еще два острова — Вудларк и Киригина. После высадки десанта в ночь на 23 июня, американские саперы немедленно приступили к строительству аэродромов на обоих островах.

Высадка на Новой Георгии

Масштабную высадку на острове Новая Георгия предварил небольшой десант на его юго-восточном мысе (в Сеги), а также на расположенный возле мыса островок Вангуна. После захвата этого плацдарма штурмовые подразделения начали продвигаться в направлении небольшого порта Виру. Вечером 30 июня, под проливным тропическим дождем, десантники высадились на островах Бау и Кокорана, а 2 июля — на пляжах Новой Георгии в 10 км к востоку от мощной японской базы Мунда. Батальон командос, высадившись под прикрытием темноты и проливного дождя, тут же выступил в сторону Мунда, пробираясь через джунгли, болота и вышедшие из берегов реки.

Захват острова Рендова, расположенного напротив Мунда, и установка там батареи 152-мм орудий позволили вести постоянный обстрел аэродрома этой японской базы.

Высадку главных сил на северном берегу Новой Георгии поддерживали своим огнем крейсера и эсминцы контр-адмирала Эйнсуорта. В ночь на 5 июля они наткнулись на японские эсминцы. В завязавшемся бою погиб эсминец «Strong», получивший попадание японской торпеды.

Сражение в заливе Кула

После окончания операции в районе Вила (остров Колумбангара) отряд контр-адмирала Эйнсуорта (крейсера «Honolulu», «Helena», «St. Louis» и 4 эсминца) направился на юг, чтобы пройдя через «щель» встретиться возле острова Сан-Кристобаль с танкером-заправщиком. Однако, получив приказ адмирала Хэлси, отряд вернулся назад.

Дело в том, что вечером 5 июля самолет-разведчик обнаружил к югу от Бугенвиля 11 японских эсминцев, направлявшихся в залив Кула. Вскоре после полуночи отряд Эйнсуорта вошел в этот залив в поисках противника. В тот момент 8 японских эсминцев разгружались в порту Вила, а 3 остальных патрулировали у входа в залив.

На радарх американских кораблей японские эсминцы появились в 1.30 ночи 6 июля, и уже через 14 минут по ним был открыт огонь. Попадания получил эсминец «Niizuki», флагман командира флотилии контр-адмирала Акияма. Объятый пламенем, он затонул вместе со всей командой.

Два оставшихся японских эсминца («Suzukaze» и «Tanikaze») вышли в атаку и выпустили 609-мм торпеды с дальней дистанции. Между 2.04 и 2.07 три торпеды попали в крейсер «Helena». Поврежденный корабль затонул в 3.41. Одна торпеда настигла крейсер «St. Louis»: она взорвалась возле борта в тот момент, когда крейсер совершал поворот, задев его по касательной; поэтому взрыв не причинил серьезных повреждений. После этой атаки оба японских эсминца отошли на север, прикрываясь дымовой завесой.

Затем на экранах радаров показались японские эсминцы, возвращавшиеся из Вила. Когда они попытались вырваться из залива, на них обрушился град снарядов. Поврежденные эсминцы «Amagiri» и «Hatsuyuki» повернули назад, вслед за ними то же самое сделали «Satsuki» и

«Nagatsuki». Немного позже «Nagatsuki» выбросился на берег, где на следующий день его добила авиация.

Американские корабли, не видя больше целей для своих орудий, вернулись к выходу из залива, контролируя его с северо-востока. Через 15 минут эсминцы «Radford» и «Nicholas» снова углубились в залив в поисках оставшихся японских кораблей, но обнаружили только торчащую из воды носовую часть крейсера «Helen», на которой находились 745 членов экипажа.

Перед рассветом произошел еще один бой с японскими эсминцами. В то время, когда эсминец «Radford» принимал на борт команду с погибшего американского крейсера, эсминец «Nicholas» дважды попал в эсминец «Mochizuki».

Вой у острова Коломбангара

Несмотря на потери в военных кораблях и транспортных судах, японское командование не прекращало доставку подкреплений в Вила. Одна из таких операций привела к бою в ночь на 13 июля). В ходе этого боя орудия крейсеров и торпеды эсминцев контр-адмирал Эйнсуорта потопили японский легкий крейсер «Jintsu». Вместе с ним погиб командир японского отряда, контр-адмирал Идзаки.

Японские эсминцы и в этом бою (так же, как в заливе Кула) совершили смелую торпедную атаку, увенчавшуюся успехом. Своими торпедами они повредили крейсера «Leander» (британский), «St. Louis» и «Honolulu», а также потопили американский эсминец «Gwin».

Сражение в заливе Велья

Следующий бой произошел через три недели и показал, что американский флот за минувший год научился успешно сражаться ночью.

6 августа группа в составе 6-и американских эсминцев под командованием командера Ф. Мусбраггера направилась к проливу между островами Гизо и Коломбангара. В 22 часа американские корабли вошли в пролив с южной стороны. Погода была штормовой, молнии и проливной дождь до минимума ограничивали видимость.

В 23.33 операторы радаров заметили на экранах 4 японских эсминца. Мусбраггер немедленно изменил курс таким образом, чтобы противник находился по левому бор-

ту, т.е. в позиции, удобной как для торпедной атаки, так и для ведения артиллерийского огня. Японские корабли, не имевшие радиолокаторов, тем временем шли дальше, не меняя своего курса. Это доказывало, что они не подозревают о присутствии американцев.

В 23.41, когда противник находился на траверзе, американские эсминцы выпустили в него торпеды, а затем открыли огонь. Три японских эсминца («Arashi», «Hagikaze», «Kawakaze») получили тяжелые повреждения и стали тонуть, четвертый (эсминец «Shigure») покинул поле боя. Фанатично настроенные японские моряки и солдаты с погибших эсминцев отказались подняться на борт американских кораблей и все до одного утонули.

Бой в заливе Велья стал крупнейшим поражением «Tokio Express». Каждый из погибших эсминцев имел на борту, помимо собственного экипажа, до 900 солдат и 50 тонн грузов, предназначенных войскам на острове Коломабангара.

Тем временем продолжалась десантная операция на Новой Георгии. Необычайно трудные условия местности и тропические ливни сильно замедлили темп наступления. Десантные подразделения продвигались очень медленно, без тяжелого вооружения, по пояс в грязи и болотах.

Город Мунда пал только 5 августа, после шести недель крайне тяжелых боев. На северном берегу войска союзников дошли до залива Байроко. Но еще целый год после высадки продолжалось истребление остатков японских войск в джунглях и горах Новой Георгии.

Во время высадки на этом острове американское командование впервые использовало десантную флотилию, организованную, оснащенную и вооруженную с учетом опыта, полученного в предыдущих сражениях.

В воздушных боях, ожесточенность которых не ослабела до последней минуты, были сбиты 350 японских самолетов, американская авиация потеряла 93 машины.

13 августа был сдан в эксплуатацию аэродром Мунда, который увеличил радиус действия американской авиации еще на 150 миль (278 км).

Высадка на острове Велья Лавелья

После захвата Новой Георгии американское командование решило обойти хорошо укрепленный, имевший

крупный гарнизон остров Коломбангара, и захватить остров Велья Лавелья, находящийся в 15 милях от него. Японский гарнизон там был невелик, а сам остров, в отличие от гористого Коломбангара, имел более плоский рельеф, более удобный для высадки.

Но прежде, чем началась эта операция, американские торпедные катера в ночных атаках уничтожили около десяти десантных барж, доставлявших грузы гарнизону на Коломбангара.

15 августа 1943 г. американские и австралийские части высадились на острове Велья Лавелья. Бои на острове, покрытом густыми джунглями, поначалу свелись к очистке от японской пехоты только южного берега.

Японское командование отреагировало немедленно, послав подкрепления на этот остров.

Бой возле Хорани

В ночь с 17 на 18 августа 4 американских эсминца («Nicholas», «O'Bannon», «Taylor» и «Chevalier») под командованием кэптана Т. Райана вступили в бой с японским отрядом, состоявшим тоже из 4 эсминцев («Shigure», «Isokaze», «Sazanami» и «Hamakaze»). Последний охранял небольшую десантную флотилию (баржи, паромы и другие малые суда, всего 22 единицы).

Флотилия шла в Хорани на северо-восточном берегу острова Велья Лавелья, чтобы высадившийся с нее отряд построил там вспомогательную базу. В этом бою американские эсминцы повредили эсминцы «Hamakaze» и «Isokaze», и кроме того потопили 6 судов из десантной флотилии.

Остальные дошли к месту назначения и высадили десант, который построил в Хорани временные причалы и площадки для приема грузов, предназначенных японским частям, сражавшимся на Велья Лавелья.

Что касается острова Коломбангара, то он оказался отрезанным от японских баз. Его непрерывно атаковали самолеты, взлетавшие с аэродромов в Мунда (на Новой Гвинее), на островах Рассел и Гуадалканал. Его также обстреливали пушки с острова Арундел. В итоге Коломбангара утратил свое прежнее значение и был оставлен противником.

Сражение под Велья Лавелья

После ухода японских войск с Коломбангара японские гарнизоны оставались только на двух центральных островах архипелага Соломона — Шауэль и Велья Лавелья. Во время эвакуации с последнего, в ночь с 6 на 7 октября, произошло новое сражение между эсминцами.

Вечером 6 октября американская авиаразведка обнаружила конвой, состоявший из 12-небольших судов (барж и катеров), в сопровождении 9-и эсминцев. Для атаки конвой вышли два отряда эсминцев: командера Ф. Уолкера («Selfridge», «Chevalier», «O'Bannon») и командера Х. Ларсона («Ralph Talbot», «Taylor», «La Valette»). В 21 час, еще до того, как они объединились, первый отряд был обнаружен японским самолетом-разведчиком.

На экранах американских радаров японские эсминцы появились в 22.31. Они шли двумя колоннами (5 эсминцев в одной, 4 в другой). Японцы (контр-адмирал Идзуин) заметили американский отряд спустя четыре минуты. Японские корабли шли на юго-восток, намереваясь атаковать противника с двух направлений. Около 23-х часов Уолкер использовал подходящий момент для торпедной атаки против одной из колонн, после чего приказал открыть артиллерийский огонь. Две торпеды в 23.07 попали в эсминец «Yugumo», через 7 минут он затонул.

Одновременно торпедную атаку произвели японские эсминцы. Одна торпеда попала в эсминец «Chevalier» и в 23.01 тяжело его повредила. Корабль продержался на воде еще 4 часа, а потом затонул. Шедший следом за ним «O'Ваннон» напоролся на стоявший без хода эсминец и повредил себе борт. В 23.06 торпеда попала в эсминец «Selfridge», оторвав ему носовую часть. В этот критический для американского отряда момент появились корабли Ларсона, которые вступили в бой. После нескольких залпов контакт с отступившим противником был потерян.

Десанты на Новой Гвинее

Одновременно с действиями на Соломоновых островах союзники продолжали наступление на Новой Гвинее. Ночью 29 июня американские и австралийские войска высадились в бухте Нассау, в 10 милях к югу от Саламау, и при

поддержке с воздуха и с моря начали продвигаться вдоль берега на север, к Мубо.

3 сентября союзники предприняли новое наступление в районе залива и полуострова Хуон. После того как артиллерия обстреляла японские баржи с подкреплением, а авиация подвергла бомбардировке неприятельские укрепления возле Нопои, эсминцы и десантные суда высадили на берег дивизию австралийских войск. К середине сентября они заняли Саламау и Лаэ, которые с того времени стали базой для дальнейшего наступления на северо-запад вдоль побережья Новой Гвинеи.

В октябре австралийские войска захватили Финш-Харбор, с этой минуты полуостров Хуон почти полностью оказался в руках союзников.

После этого вице-адмирал Хэлси продолжил наступление на Соломоновых островах. Теперь его целью являлся захват Бугенвиля и Бука, наиболее сильно укрепленных островов в архипелаге Соломона. Но сначала, чтобы обеспечить мощную авиационную поддержку во время высадки на Бугенвиле, его силы заняли 27 октября небольшой остров Моно, лежащий между Бугенвилем и Коломбангара. Там были построены несколько аэродромов.

Сражение в бухте Императрицы Августы

Чтобы отвлечь внимание противника от направления главного удара, 27 октября был высажен десант (батальон морской пехоты) на острове Шаузелъ. Он атаковал японские позиции с нескольких сторон, создавая видимость наступления большими силами. Маневр достиг своей цели: японское командование было введено в заблуждение, радиостанция в Токио сообщила о высадке на побережье Бугенвиля 20 тысяч американских солдат. После выполнения своей задачи десантный батальон отступил.

Тем временем к бухте Императрицы Августы на западном побережье Бугенвиля направлялся большая десантная флотилия под командованием контр-адмирала Т. Уилкинсона.

В 5 часов утра 1 ноября 1943 г. она уже находилась всего в нескольких милях от пляжей. Высадке десанта предшествовала массированная бомбардировка береговых укреплений с моря и воздуха. Несмотря на это, штурмовые

отряды лишь с большим трудом захватили узкий плацдарм, где скопились 14 тысяч бойцов и горы снаряжения. Бой за этот плацдарм длился неделю. При этом силы союзников возросли до 33 тысяч человек.

В день высадки на Бугенвиле воздушная разведка сообщила о присутствии японского флота к северо-западу от острова. Вражеская эскадра состояла из двух тяжелых крейсеров («*Myoko*» и «*Naugoto*»), двух легких крейсеров («*Senai*» и «*Agano*») и шести эсминцев. Командовал ею контр-адмирал Омори. Этим силам американцы противопоставили находившиеся вблизи Бугенвиля корабли под командованием контр-адмирала Мерилла — четыре легких крейсера («*Cleveland*», «*Columbia*», «*Denver*», «*Montpelier*») и 8 эсминцев.

Контр-адмирал Мерилл получил известие о приближении японской эскадры тот момент, когда его отряд прикрывал высадку в бухте Императрицы Августы. Перед ним встал выбор: где дать бой противнику? В открытом море, где удобнее маневрировать, либо в заливе, где флот напрямую прикрывал десантные суда и высаживающиеся войска. Мерилл выбрал второй вариант, так как его отряд был единственным, находившимся вблизи места высадки, и его поражение повлекло бы за собой гибель десанта (следовательно, поставило бы под угрозу всю операцию).

Ночью 2 ноября в 2.27 радары американских кораблей обнаружили вражескую эскадру на удалении 32 км. Спустя 4 минуты 4 американских эсминца устремились в атаку на левую колонну японской эскадры. В 2.39 остальные американские корабли совершили поворот на 180 градусов и через 10 минут открыли артиллерийский огонь. Другой дивизион эсминцев получил приказ произвести торпедную атаку правого крыла японской эскадры, когда цель окажется в пределах досягаемости.

Бой происходил на достаточно большой дистанции (12—15 км). Массированный огонь американских крейсеров и эсминцев уже через несколько минут лишил хода крейсер «*Sendai*». Японцы ответили артиллерийским огнем, а позже их эсминцы провели торпедную атаку. Одна торпеда попала в американский эсминец «*Footie*».

В ходе маневрирования японской эскадры в 2.52 столкнулись эсминцы «*Samidare*» и «*Shiratsuyu*». В 3.07 то же самое произошло с крейсером «*Myoko*» и эсминцем «*Hatsukaze*».

Крейсеры контр-адмирала Мерилла, маневрируя поперек залива, не подпускали корабли противника к десантной флотилии. Американцы, используя радар, стреляли более метко, чем японцы, прицельному огню которых мешала ночная темнота, усиленная дымовыми завесами. В 3.29 японские крейсеры прекратили огонь и отступили. Американские эсминцы еще около 2 часов вели бой, добивая поврежденные «Sendai» и «Hatsukaze».

Весь ход этого боя, особенно тот факт, что американские эсминцы уже в первой фазе сражения действовали самостоятельно, свидетельствует, что американское морское командование сделало должные выводы из поражения под Тассафаронга.

Возвращаясь после боя в бухте Императрицы Августы, американские корабли утром подверглись налету самолетов из Рабаула. Однако они уже получили дополнительное зенитное вооружение (40-мм автоматы фирмы «Бофорс»), поэтому успешно отразили атаку противника.

Налеты на Рабаул

Ответом адмирала Кога на высадку союзников в Бугенвиле стало увеличение сил вице-адмирала Т. Самэдзима в Рабауле на 8 крейсеров и 4 эсминца.

Узнав об этом, вице-адмирал Хэлси 5 ноября послал против них 97 самолетов. В результате этого налета японские крейсеры «Maya», «Mogami», «Takao» и «Noshiro» получили серьезные повреждения. Японскому командующему пришлось отправить их на ремонт.

В следующем налете на Рабаул палубные самолеты авианосцев «Bunker Hill», «Essex» и «Independence» повредили крейсеры «Agano» и «Yubari», а также 5 эсминцев, один из которых («Suzunami») вскоре затонул.

Бой у мыса Святого Яна

Последний морской бой в районе Соломоновых островов произошел между Бугенвилем и мысом Святого Яна (остров Новая Ирландия) в ночь с 24 на 25 ноября.

Пять эсминцев под командованием командера А. Берка столкнулись с пятью японскими эсминцами. Как обычно, благодаря радарам, американцы раньше обнаружили

противника и первыми открыли огонь. Японцы ответили безрезультатной торпедной атакой.

В трехчасовом бою американский отряд потопил три японских эсминца: «Oonami», «Makinami» и «Yugiri». Два уцелевших эсминца отступили в сторону Рабаула. Американские эсминцы полным ходом преследовали их в проливе Святого Яна около двух часов, однако нехватка топлива заставило Берка прекратить погоню и повернуть к Бугенвилю.

Глава 10. Наступление на Тихом океане

Подготовка наступления

В то время, когда силы адмирала Хэлси и генерала Макартура сражались с японскими войсками за Соломоновы острова и высаживались на Новой Гвинее, адмирал Нимиц начал наступление в центральной части Тихого океана.

В середине ноября 1943 г. он нанес удар по островам Гилберта. Но задолго до осуществления этой операции, Нимиц решил приблизить к месту будущего сражения наземные аэродромы. Его выбор пал на маленькие островки Эллис, не занятые японскими войсками. 2 октября 1942 г. американская морская пехота высадилась на атолле Фунафути. Там был построен небольшой аэродром, с которого в апреле 1943 г. впервые поднялись в воздух 4-моторные бомбардировщики для налета на остров Науру. Затем американцы заняли еще два острова — Хоулэнд и Бейкер, точнее островов Гилберта. Вскоре и там были построены аэродромы.

В течение сентября и октября 1943 г. американская палубная авиация несколько раз атаковала японские базы. 1 сентября авианосцы «Essex», «Independence» и «Yorktown» под командованием контр-адмирала К. Поунэла совершили рейд на остров Маркус. В тот день самолеты произвели шесть налетов. Менее чем три недели спустя, контр-адмирал Поунэл атаковал атоллы Тарава и Макин в архипелаге Гилберта, а контр-адмирал А. Монтгомери 5 и 6 октября провел рейд на остров Уэйк. Это был последний рейд авианосцев перед началом вторжения. Дальнейшие бом-

бардировки атоллов Макин, Тарава и Абемама продолжила авиация с Фунафути, Хоуленда и Бейкера.

Высадка на островах Гилберта

В архиелаг Гилберта входят более десяти атоллов, растянувшихся в длинную линию, пересекающую экватор. Японские войска заняли несколько из них в январе 1942 г. Воздушная разведка и аэросъемка показали, что сильнее всего укреплен остров Бетио в атолле Тарава, а слабее других — северный остров Макин.

В состав сил вторжения контр-адмирала Тэрнера («Task Force 52» и «Task Force 51») кроме транспортных судов вошли 7 старых линкоров, 8 эскортных авианосцев и 8 крейсеров. Их охраняла «Task Force 50» контр-адмирала Поунэла — 11 авианосцев, 6 новых линкоров, 6 крейсеров и 21 эсминец.

Высадка произошла 19 ноября. Хотя на острове Макин находились только 300 японских солдат и около 500 гражданских лиц, а самый старший офицер имел чин старшего лейтенанта, американские войска, несмотря на соотношение сил 23 к 1, долго не могли справиться с защитниками и заняли остров только через 5 дней.

21 ноября 78 солдат морской пехоты, высадившихся с подводной лодки «Nautilus», захватили небольшой островок Абемама, удаленный от атолла Тарава на 75 миль. Они сразу же начали строить там аэродром. Тем временем на атолле Тарава разгорелся ожесточенный бой.

Бои на Тараве

Высадка на атолле Тарава стала одной из самых кровавых страниц войны на Тихом океане.

Остров Бетио, лежащий внутри атолла, японцы превратили в мощную крепость. На территории площадью чуть больше 5 кв. км они построили большое количество бетонных бункеров с толщиной стен до 3 метров, а также подземные коридоры, соединявшие бункеры с береговыми батареями и пулеметными гнездами. По периметру берега японцы установили бывшие английские 203-мм орудия, привезенные из Сингапура, а также много пушек меньшего калибра. В центре острова находился аэродром

с базировавшимися на нем истребителями и бомбардировщиками. Гарнизон острова насчитывал 5 тысяч человек

Конфигурация Бетио, сильные приливы и течения значительно затрудняли захват этой крепости. С моря остров ограждал коралловый риф, единственный проход в лагуну тоже прикрывали коралловые выступы. Перед десантом было два пути: используя прилив, проскочить риф на десантных баржах, либо высадиться на риф и перейти вброд от него к острову. Если бы глубина оказалась недостаточной для десантных барж и амфибий, то штурм закончился бы поражением. Они сели бы на риф, а людей уничтожил бы огонь орудий и пулеметов с острова.

Авиаразведка не обнаружила хорошо замаскированные укрепления. Поэтому американский штаб, разрабатывавший план высадки, имел весьма превратное представление о силе японской обороны.

Перед высадкой десанта американская авиация несколько дней бомбила другие острова архипелага Гилберта, чтобы усыпить бдительность противника и вывести из строя его ближайшие аэродромы. Только в последние три дня самолеты с острова Фунафути и авиагруппы авианосцев совершили ряд налетов на Бетио. После бомбардировок остров с воздуха выглядел совершенно безжизненным.

Первые десантные баржи подошли к рифу рано утром 20 ноября. Через час защитники Бетио открыли огонь из 203-мм орудий. Но их огонь не был точен. Снаряды падали рядом с транспортными судами и десантными баржами за рифом, не причиняя большого вреда. В ответ открыл огонь линкор «Maryland». Наблюдая на острове мощные разрывы его 406-мм снарядов, американцы решили, что береговая артиллерия полностью уничтожена. Баржи вошли в лагуну и тут хорошо замаскированные береговые батареи вновь заявили о себе. Их массированный огонь заставил десантные баржи уйти из лагуны.

Пришлось отложить операцию до полного уничтожения береговой артиллерии. После ураганного обстрела Бетио с линкоров, крейсеров и эсминцев в лагуну вошли тральщики, поставившие дымовую завесу. Под прикрытием ее в лагуне снова появились десантные баржи. Несмотря на сильный огонь с берега, штурмовые отряды захватили узкий участок побережья возле деревянного причала.

Все это время в трех разных местах пляжа высаживались три батальона морской пехоты, растянувшиеся в уз-

кую цепь. Но пляж был отделен от берега волнорезом, построенным из пальмовых свай и камней. Солдат, пытавшихся добраться до волнореза, осыпал град снарядов. Поддержка истребителей с авианосцев была слабой, так как плохо действовала связь между десантом и штабом управления самолетами, а корабельная артиллерия, опасаясь накрыть огнем свои войска, вообще не могла оказать поддержку в форсировании волнореза. Вдобавок ко всему, баржи и машины-амфибии с подкреплением сели на коралловом рифе и были уничтожены огнем орудийно-пулеметным огнем. Половину всех потерь американцы понесли именно к этой фазе операции.

После 3-часового боя американским подразделениям на левом фланге удалось продвинуться немного вперед, а центр и правое крыло десанта по-прежнему были прижаты к пляжу. Несмотря на множество попыток, десант так и не смог подойти к волнорезу. В результате перегруппировки поредевших штурмовых групп удалось усилить центр десанта, находившийся в наиболее неблагоприятном положении. После полудня на пляже появились несколько танков. Они не сыграли заметной роли в сражении, но значительно подняли моральный дух десантников. К наступлению темноты плацдарм в центральном секторе плацдарм составлял 30 × 50 метров, а на левом фланге он вдавался в сушу на 150 метров.

Ночь прошла спокойно. Отсутствие связи между отдельными укреплениями на острове и дезорганизация, вызванная бомбардировками, не позволили японцам предпринять контратаку. На рассвете наступавшие перебросить на берег небольшое подкрепление, продовольствие и боеприпасы. В течение дня десантные части на западном берегу заняли с тыла северные укрепления, бункеры, стрелковые позиции. В тот же день был захвачен отделенный от Бетио узкой полосой воды островок Байрики. На третий день наступление развивалось в восточном направлении.

В ночь на 23 ноября японские войска трижды шли на штурм, но им удалось лишь на несколько десятков метров продвинуться вглубь американских позиций. Две последние атаки стали самоубийственными для японцев. Они ползком подбирались к позициям американцев и бросались на них с саблями и кинжалами. Обнаженные тела японских бойцов прикрывали только повязки на бедрах,

то тут, то там раздавались дикие крики. В этих отчаянных попытках переломить ситуацию погибли свыше 300 японских солдат. На следующий день поредевшие японские войска не смогли сдержать натиск американцев. Погибли еще около 500 японских солдат, потери американцев, напротив, были невелики.

Бетио пал. Потери американского десанта составили 1100 человек убитыми и более 2000 ранеными. Японский гарнизон большей частью погиб, но еще долго после официального сообщения о захвате острова из руин и подземелий выскакивали японские солдаты и бросались в самоубийственные атаки.

Американское командование обнаружило в этой операции острый недостаток сведений о силах защитников острова. Не было налажено взаимодействие между флотом, авиацией и сухопутными войсками, да и само решение о штурме хорошо укрепленного острова было неудачным. Бетио можно было просто окружить, ведь кроме небольшого аэродрома, он не представлял никакой ценности.

Гораздо меньше потерь принесла бы высадка на других островах архипелага Гилберта. Затем там можно было построить аэродром и взять Бетио после длительной систематической бомбежки и полной блокады острова. В ходе дальнейших наступательных операций в акватории Тихого океана применялась именно такая тактика. Сначала создавались аэродромы на островах, расположенных недалеко от сильно укрепленных пунктов, и благодаря систематическим налетам, удавалось до высадки десанта значительно ослабить их оборону. Либо (как в случае с Труком) остров просто обходили, но перекрывали его снабжение. Японцы начинали гибнуть от голода.

Во время боев на Тараве с острова Трука вышел в море отряд японских крейсеров, но из-за большого преимущества в силе американского флота он отказался от атаки. Зато активно действовали японские подводные лодки и самолеты. Вечером 20 ноября самолеты повредили авианосец «Independence», а 24 ноября японская субмарина I-175 несколькими торпедами потопила эскортный авианосец «Liscome Bay». Огонь охватил отсеки с нефтью, резервуары авиационного бензина и погреба боезапаса. Спасти удалось только 272 члена экипажа, а 644 человека вместе с

командиром Д. Вилтси и командующим группой авианосцев контр-адмиралом Х. Муллиниксом погибли в огне.

Захват Маршалловых островов

Следующей целью американцев в центральной части Тихого океана стали Маршалловы острова.

В декабре 1943 г. и в январе 1944 г. систематические налеты палубной авиации, а затем и самолетов с новых аэродромов на островах Гилберта, были уничтожены японские аэродромы и оборонительные сооружения на Маршалловых островах.

Маршалловы острова состоят из двух линий коралловых атоллов, протянувшихся на 700 миль. В восточной линии японцы острова Вотье, Малуап и Мили. В западной — Кваджалейн и Эниветок.

Неожиданно для противника, который предполагал, что американцы будут сначала штурмовать восточную линию островов (Джалуит — Мили), американцы оставили их в стороне, атаковав атолл Кваджалейн, расположенный на 250 миль дальше к северу.

В этой операции участвовали еще более крупные силы, чем на островах Гилберта: 12 авианосцев, 15 линкоров, а всего более 300 кораблей и судов, которым надлежало обеспечить высадку 42 тысяч солдат.

Операция началась 29 января с налетов самолетов палубной авиации, на следующий день к ней подключились линкоры. За два дня на атолл Кваджалейн (точнее, на островки Рой, Намур и Кваджалейн, каждый площадью 3—5 кв. км) обрушились 5 тысяч тонн бомб и снарядов крупного калибра. Перед началом высадки основного десанта штурмовые группы в темную дождливую ночь заняли четыре других островка, где установили орудия для обстрела Кваджалейна.

31 января высадка началась. Десантные подразделения производили высадку в двух основных районах атолла, в его северной и южной частях, удаленных друг от друга на 40 миль. Американские десантники, проникшие по протраленному каналу внутрь атолла, застали врасплох защитников острова, приготовившихся отражать атаку с моря. Таким образом, японские войска оказались между двух огней.



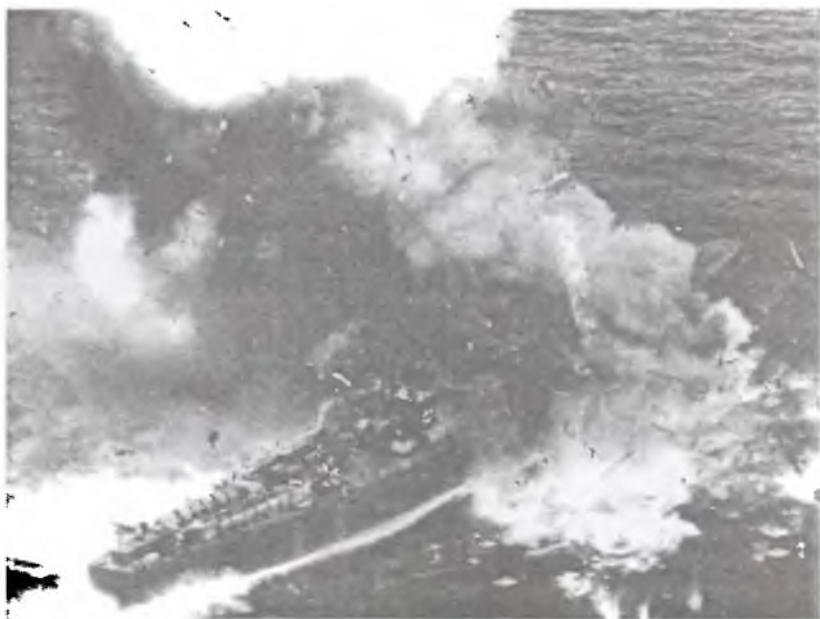
**Взрыв японской бомбы возле авианосца «Belleau Wood»
(февраль 1944 г.)**



**Японский авианосец «Zuikaku» во время сражения
за Филиппины (июнь 1944 г.)**



Авианосец «Princeton» горит после попадания японской авиабомбы (Лейте)



Прямое попадание американской авиабомбы в японский эсминец (Лейте)



Охота на японские подлодки (атолл Утилити, 20 ноября 1944 г.)



Американский эсминец «Conyn» ставит дымзавесу
возле линкора «West Virginia» (Лейте)



Высадка с американского десантного судна LSM-168



Американские десантные суда LST-646 и LST-662



Разгром японского флота в заливе Лейте



Последние минуты авианосца «Zuiho» (25 октября 1944 г.)



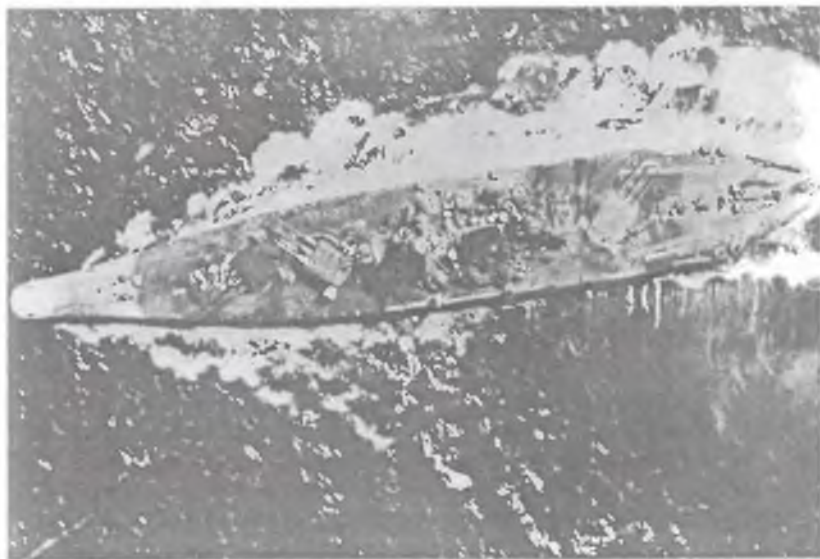
Авианосец «Zuikaku» во время сражения у мыса Энганьо



Палубный истребитель Grumman F4F Wildcat взлетает с палубы авианосца «Enterprise»



Линкор «Yamato» в бою у острова Самар



Линкор «Yamato» в море Сибуян (24 октября 1944 г.)



Самолет «Hellcat» взлетает с палубы авианосца «Intrepid»



Авианосец «Franklin» горит после японской воздушной атаки
(19 марта 1945 г.)



Японская сверхмалая подводная лодка типа «А»,
выброшенная на берег острова Оаху



Авианосец «Bunker Hill» горит после атаки камакадзе
(11 мая 1945 г.)



Самолет-камикадзе врезался в линкор «New Mexico»
(12 мая 1945 г.)



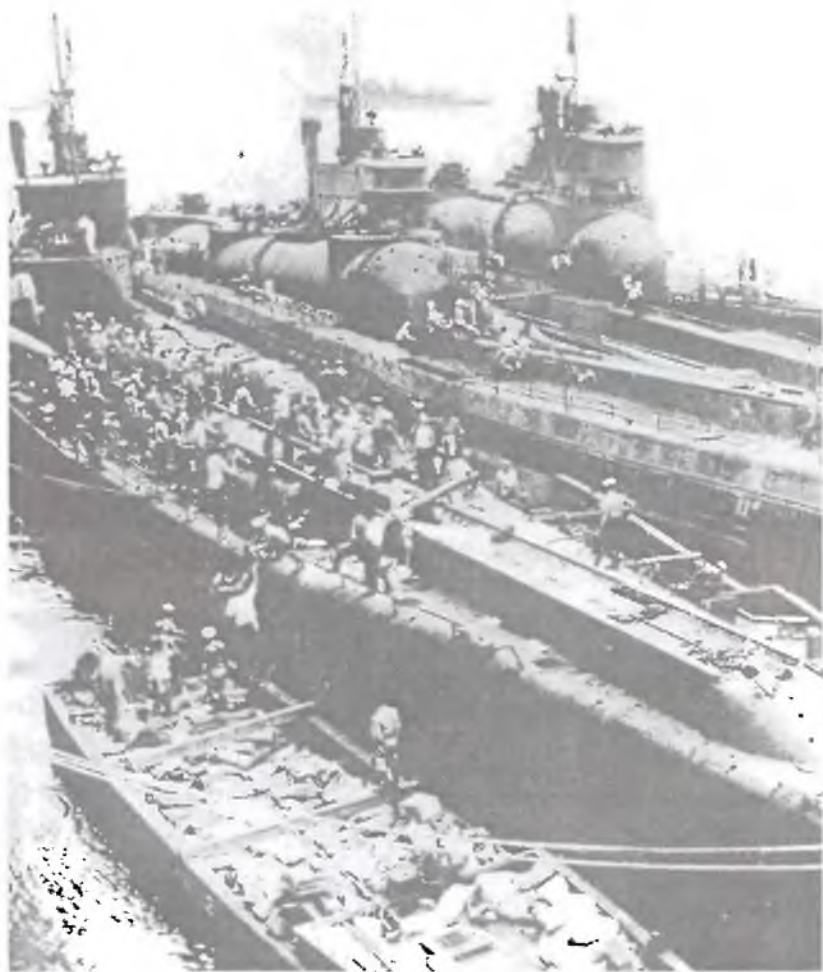
На палубе британского авианосца «Formidable»
после атаки камикадзе (1945 г.)



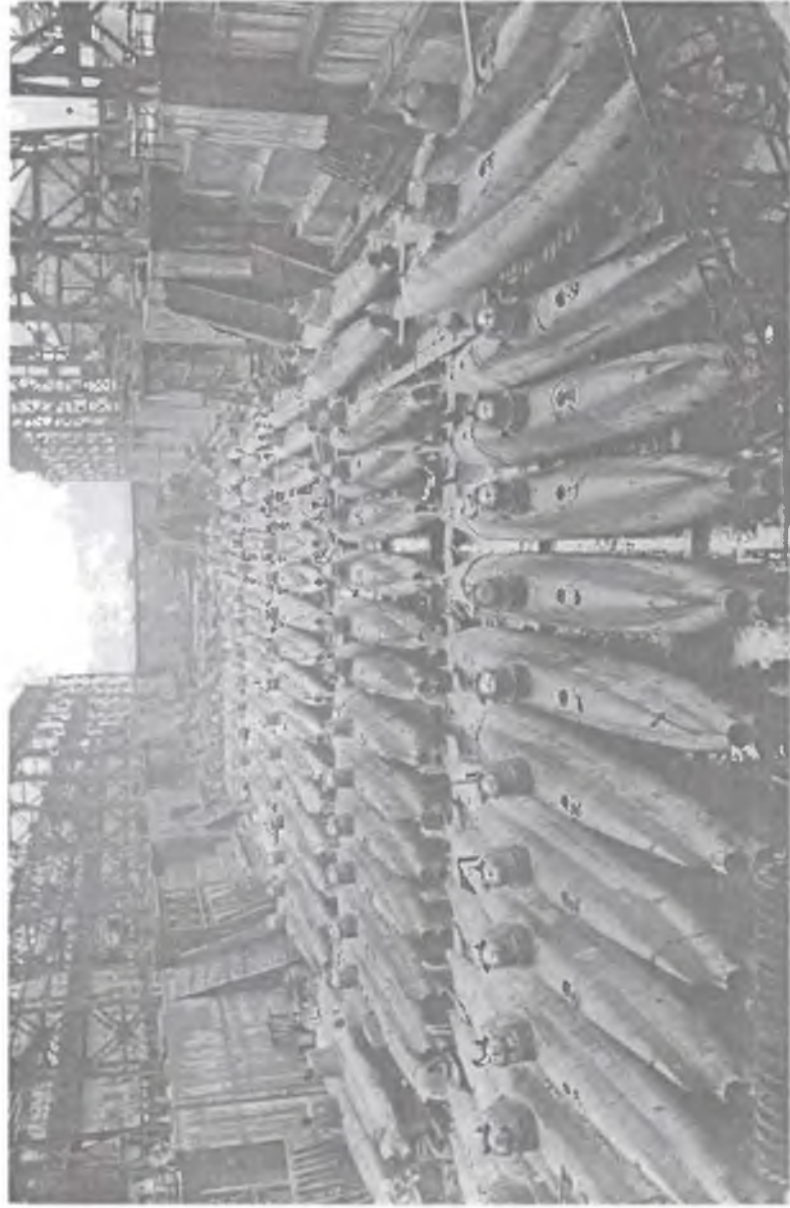
Американское десантное судно LST-738 горит возле
острова Миндоро (декабрь 1944 г.)



Линкор «Tennessee» обстреливает Окинаву.
На первом плане машина-амфибия (май 1945 г.)



Слева направо: японские подводные лодки-гиганты
I-14, I-400, I-401 после капитуляции
(Токийский залив, октябрь 1945 г.)



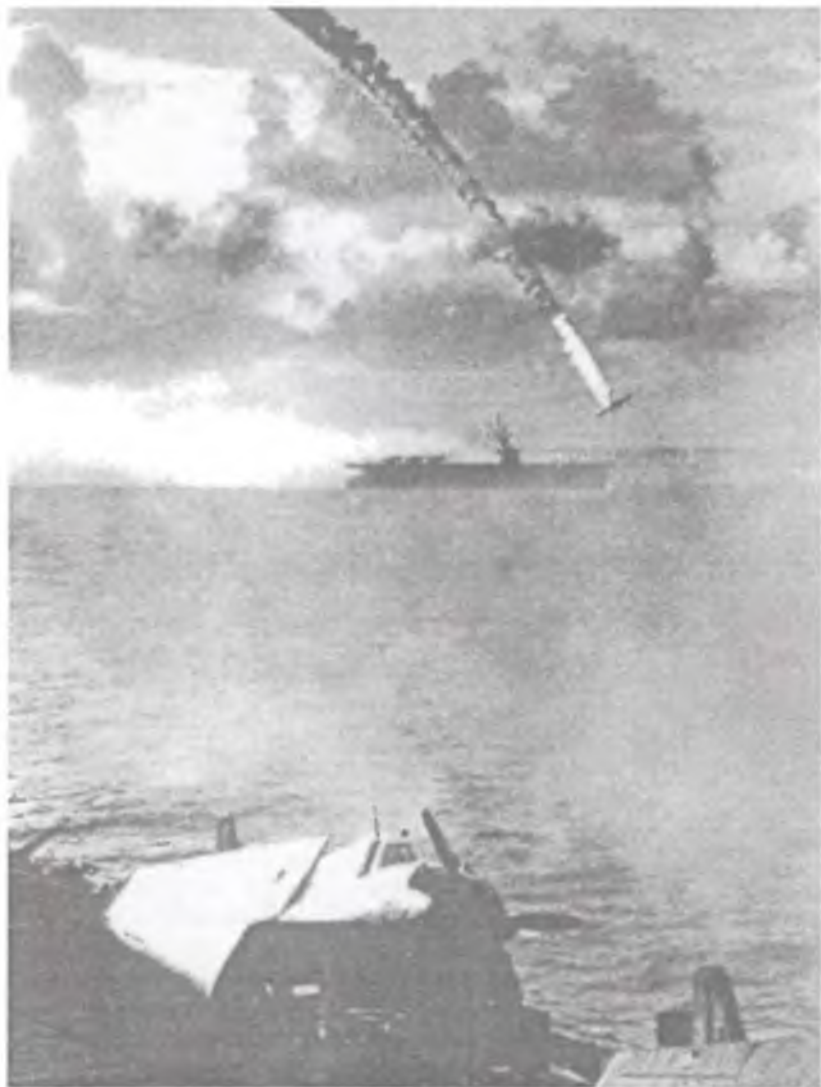
Японские сверхмалые подводные лодки в Курэ (1945 г.)



Японская подводная лодка I-58 в Сасэбо (1945 г.)



Сверхмалая подводная лодка типа «Корю»
на стенке в Екосука (1945 г.)



Сбитый камикадзе.
Надежды японцев на «священный ветер» рухнули,
как и этот самолет



Полное господство в воздухе! (1945 г.)



Полное господство на море! (1945 г.)

Старые линкоры «Missisipi» и «Pennsylvania» вошли в лагуну и с дистанции 1500 метров прямой наводкой стали расстреливать японские укрепления. Так как те были повернуты к открытому морю, то высаживавшиеся под прикрытием линкоров со стороны лагуны американские подразделения не встретили сильного сопротивления.

Но, несмотря на успех первой фазы операции, дальнейшее продвижение на Кваджалейн было трудным. Помимо сопротивления японцев, укрывшихся в бункерах, подземных переходах и норах, препятствием являлась сама местность, очень сильно изрытая снарядами и бомбами. В первый день удалось продвинуться едва ли на милю в глубь острова. Ночью, во время проливного дождя, японцы яростной атакой отбросили американских десантников, причем солдаты противника в основном появлялись из-под земли (из замаскированных подземных укрытий и переходов). На следующий день американские войска вернули утраченные позиции, впервые применив огнеметы.

Кваджалейн пал 5 февраля 1944 г. Потери американцев составили 177 убитых и свыше 700 раненых, из японского гарнизона, насчитывавшего 8000 человек, в живых остались только 300 солдат.

В таких же кровавых боях были захвачены еще два острова атолла — Рой и Намур. Потери американцев на этот раз составили 194 убитых и свыше 400 раненых. Японцы потеряли 3500 человек убитыми, в плен попали только 94 солдата, да и те раненые.

В то время, когда шли бои за Кваджалейн, американские войска заняли атолл Мадзуру, где немедленно началось строительство авиационной и морской баз.

Следующим в списке целей захвата являлся атолл Энн-веток, удаленный от Кваджалейна на 300 миль. Операция началась с бомбардировки с моря и воздуха, а затем на Энгеби (северном острове внутри атолла Энн-веток) высадили десант. Штурмовые группы не встретили здесь сильного сопротивления, однако вынуждены были буквально продираться сквозь густые заросли. Бои на Энгеби и других островах этого атолла выглядели как мелкие стычки с представшими в джунглях японскими солдатами.

Тем не менее, за несколько дней японцы были почти полностью уничтожены (около 3500 человек), в плен попали только 64 солдата. Потери американцев, как и в преды-

душей операции, оказались невелики: 195 убитых, 521 раненый.

Японские гарнизоны в восточной части Маршалловых островов (на Вотье, Малуап и Мили) были заблокированы. Им предоставили возможность умирать от голода и болезней.

Налеты на остров Трук

Одновременно с высадкой на Энвиеток американский флот 17 и 18 февраля совершил налеты на остров Трук в центральной части Каролинских островов, превращенный японцами в мощную крепость. Силы вице-адмирала Спрюенса, которые были задействованы в этой операции, включали 9 авианосцев, 6 линкоров, 6 тяжелых и 4 легких крейсера, а также 28 эсминцев.

Перед рассветом 17 февраля американский флот находился в 100 милях от Трука. Сначала в воздух поднялись 72 истребителя. Их задачей являлось уничтожение как можно большего числа вражеских самолетов. В воздушных боях американцы сбили 30 японских машин. Еще 70 самолетов они совместно с бомбардировщиками уничтожили на аэродромах. Потери американцев составили всего лишь 4 самолета.

На основе данных аэрофотосъемки, сделанной в начале месяца, предполагалось, что на острове находятся значительные силы японского флота. Однако угроза, нависшая над этой базой (Трук нередко называли «японским Пёрл-Харбором») из-за отсутствия мощного авиационного прикрытия заставила японское командование перевести главные силы флота с Трука в порты Японии и Ост-Индии. В день налета летчики обнаружили там около 50-и транспортных судов, а из военных кораблей — несколько легких крейсеров и эсминцев, которые уже покидали Трук.

В атаку на эти корабли немедленно ринулись бомбардировщики, повредившие учебный крейсер «Katori» и два эсминца. После полудня «Katori» и один из двух эсминцев («Maikaze») были потоплены отрядом, состоявшим из новейших американских линкоров «New Jersey» и «Iowa», двух крейсеров и четырех эсминцев.

В это же время с другой стороны атолла американские самолеты потопили легкий крейсер «Naka», эсминцы «Tachikaze», «Fumizuki» и «Oite». Кстати, на борту послед-

него эвакуировался экипаж крейсера «Agano», отправленного на дно днем раньше американской подлодкой «Skate».

В течение двух дней Трук трижды подвергался интенсивным бомбардировкам. В результате были разрушены все портовые сооружения и аэродромы, уничтожено около 300 самолетов, потоплены 2 крейсера, 4 эсминца и 30 транспортных судов (около 200 тыс. брт). Потери американцев составили 23 сбитых самолета и поврежденный авианосец «Intrepid» 17 февраля.

В конце марта эскадра адмирала Спрюенса атаковала японскую военно-морскую базу на атолле Палау (западная часть Каролинских островов). Там были потоплены 22 транспортных и вспомогательных судна, а также эсминец «Wakatake», повреждены еще 17 судов. Кроме того, во время рейда были сбиты либо уничтожены на аэродромах 160 японских самолетов. Потери американцев составили 25 самолетов.

29–30 апреля американский флот снова совершил рейд к Труку. Японцы встретили его атакой всех имевшихся у них самолетов (200 машин). В ожесточенных воздушных боях были сбиты 127 японских самолетов, американская палубная авиация потеряла 27 машин. После массированной бомбардировки укрепления и береговые сооружения Трука превратились в руины. Линкоры, сопровождавшие авианосцы, из своих орудий сражали с землей японские позиции еще на двух островах — Понапе и Сатаван.

Глава 11. Прорыв японской обороны на юге

Одновременно с действиями в центральной части Тихого океана, американские войска наступали и на юго-западном участке (генерал Макартур).

В середине декабря 1943 г. был захвачен Араве, остров у южного побережья западной части Новой Британии. 14 декабря он подвергся воздушной бомбардировке, а на следующий день в 6.15 эсминцы открыли огонь по берегу. Под их прикрытием амфибии и баржи вошли в порт, обстреливая позиции противника из пулеметов. Штурмовые группы вскоре захватили прибрежную полосу. Через 6 дней боев Араве полностью перешел в руках американцев.

Впрочем, захват этого острова не дал большой выгоды. Силы, потраченные на него, можно было с большей пользой применить на другом участке огромного театра военных действий.

26 декабря десантные подразделения высадились на полуострове Глостер в северо-восточной части острова Новая Британия. И здесь высадку десанта подготовили массивные бомбардировки, во время которых на укрепления противника были сброшены 600 тонн взрывчатки. Несмотря на это, войска союзников с большим трудом удержали плацдарм. Только после четырех дней ожесточенных боев им удалось продвинуться в глубь полуострова, где они захватили полевой аэродром. Этот успех заставил японцев отступить к Рабаулу.

В январе 1944 г. союзные войска высадились под Сино и Сайдором на Новой Гвинее. В середине февраля ими были заняты Зеленые острова, лежащие в 100 милях к востоку от Рабаула. Клеши вокруг этой мощной японской базы сжимались все сильнее. В конце февраля было предпринято наступление на островах Адмиралтейства, к северо-западу от Рабаула. Оно началось 29 февраля 1944 г. с высадки десанта на острове Лос-Негрос, который удалось взять после недели тяжелых боев. Количество погибших там японских солдат превысило 4 тысячи человек.

Следующий десант был высажен на самом большом острове из группы островов Адмиралтейства — Манус, где имелся удобный естественный порт, а также аэродром в Лорингау. Здесь сопротивление противника удалось сломать за 3 дня, и до 30 марта кампания завершилась.

Американское командование имело сведения о наличии крупного японского гарнизона в Кавиенге (Новая Ирландия). Поэтому было решено занять остров Эмирау (в 160 милях к северо-западу от Рабаула) и построить там аэродром. Это было сделано 20 марта. Во время высадки небольшого десанта линкоры «New Mexico» и «West Virginia», в целях отвлечения внимания противника от главного направления, обстреляли порт и укрепления в Кавиенге.

С момента захвата Эмирау и островов Адмиралтейства японская база в Рабауле оказалась в стратегическом окружении. Судьба отрезанного там японского гарнизона (100 тысяч человек), равно как и японских войск на Новой Ирландии, была предопределена. Однако командование со-

юзников не стало предпринимать штурм Рабаула. Будучи заблокирован с моря, и много месяцев подвергаясь непрерывным налетом авиации, он с каждой неделей терял свое значение. Был обойден еще один сильный пункт японской обороны — Вевак на северном побережье Новой Гвинеи.

Целью следующего удара стал остров Холландия (где имелась крупная авиабаза), глубоко в японском тылу. Десантная операция началась 21 апреля, при поддержке палубных самолетов с 12-и авианосцев. Японские войска, застигнутые врасплох, не оказали сильного сопротивления.

17 и 18 мая войска генерала Макартура высадились на острове Вакде (100 миль к западу от Холландии) и на противоположном берегу Новой Гвинеи. Еще через 10 дней был занят остров Биак. Все эти операции происходили по уже установленной схеме: бомбежка с воздуха, обстрел корабельной артиллерии, десант. Благодаря значительному перевесу наступавших в авиации, в огневой мощи, в людских ресурсах, сопротивление не имело никаких шансов на успех. Однако группы японских солдат, укрывшихся в джунглях, еще много недель устраивали диверсии в тылу союзных войск.

Американское командование решило также захватить острова, лежащие к северо-западу от Новой Гвинеи (где еще продолжались бои), чтобы создать там плацдарм для наступления на Филиппины. 2 июля началась высадка десанта на остров Нумфор, расположенный в 70-и милях к западу от Биака. Захват этого острова дал союзникам удобный аэродром, расположенный менее чем в 60-и милях от района Маноквари (западная часть Новой Гвинеи), где сосредоточились японские войска. Немедленно американская авиация начала налеты на Маноквари и Соронг.

В последних числах июля был высажен десант возле мыса Сансапор (в 60 милях на запад от Соронга). Весь сентябрь продолжались бои с разрозненными японскими частями. Бои на Новой Гвинее проходили в крайне тяжелых условиях (тропические джунгли, трясина, болота, бурные реки, пересекающие местность). Удалось разгромить основную часть японских войск. Но их остатки, рассеявшись на мелкие группы, продолжали вести боевые действия в горах и джунглях центральной части Новой Гвинеи до последних дней войны (и даже после этого).

Операции англичан в Индийском океане

Целью планируемого союзниками наступления в южной Азии являлось восстановление судоходного маршрута из Индии в Китай. Кроме того, планировалось выбить японские войска из Бирмы путем наступления на Рангун.

Британский восточный флот адмирала Сомервилла к началу 1944 г. насчитывал 3 линкора, 2 авианосца, 14 крейсеров, 24 эсминца, 54 эскортных корабля, 17 подлодок и большое количество десантных кораблей. Таким образом, он представлял достаточную силу как для защиты судоходства в Индийском океане, так и для наступления против японцев на восточном побережье Бенгальского залива. Однако командование союзников увязало действия флота на этом ТВД с сухопутным наступлением на индийско-бирманской границе, что ограничило действия Восточного флота рейдами в район Малайи и в голландскую Ост-Индию.

19 июня из Тринкомали (Цейлон) вышла эскадра вице-адмирала А. Пауэра, в состав которой входил авианосец «*Illustrious*». Она атаковала японскую базу Порт-Блэр на Андаманских островах, но без особого успеха. Следующий рейд, осуществленный под командованием адмирала Сомервилла, был нацелен на японскую базу в Саванге (северная оконечность Суматры). И здесь успех был невелик: потоплены 2 небольших судна в порту, уничтожены склады и портовое оборудование. Между тем, в рейде участвовали значительные силы: авианосцы «*Victorious*» и «*Illustrious*», 3 линкора, 10 эсминцев. В конце августа и во второй декаде сентября были осуществлены новые рейды к берегам Суматры. Они тоже не дали ощутимых результатов и, кроме того, показали, что пилоты британской палубной авиации недостаточно хорошо обучены для действий против берега.

Следующие атаки самолетов с британских авианосцев по позициям японских войск на Никобарских островах, на Суматре и в Малайе имели место в октябре, ноябре и декабре. Все они оказались малоэффективными.

В самом конце 1944 года британское командование создало мощную группировку в следующем составе: авианосцы «*Illustrious*», «*Victorious*», «*Indefatigable*», «*Indomitable*», «*Formidable*», линкоры «*Howe*», «*King George V*»,

крейсера «Swiftsure», «Argonaut», «Black Prince», «Ceylon», «Newfoundland», «Gambia», «Achilles» и 22 эсминца. Этот флот, которым командовал адмирал Фрейзер, должен был соединиться с американскими силами на Тихом океане.

22 января 1945 г., во время перехода в Австралию, от главных сил отделилась эскадра под командованием контр-адмирала П. Виана (4 авианосца, 1 линкор, 3 крейсера, 10 эсминцев). 24 января 43 палубных бомбардировщика с этих авианосцев, прикрываемые 80 истребителями, разбомбили нефтеперегонный завод в Палембанге. В результате причиненных разрушений завод стал работать на половину своей мощности. 29 января аналогичный налет уничтожил нефтеперегонный завод в Соенджей Геронг. Затем эскадра тоже направилась в Австралию.

Раздел V. ИЮНЬ 1944 — СЕНТЯБРЬ 1945 гг.

Глава 12. Новая фаза войны на Тихом океане

Японская морская авиация действовала не только с кораблей, но и с «непотопляемых авианосцев», т.е. с десятков небольших островов в Тихом океане. На каждом таком острове, как правило, находился один охраняемый аэродром, имевший соответствующее оборудование, склады, ремонтные мастерские. В течение первого года войны «непотопляемые авианосцы» хорошо играли свою роль, помогая японцам контролировать захваченные районы, а также продвигаться дальше на юг и на запад.

Но по мере роста военной мощи союзников эти острова начали подвергаться систематическим бомбардировкам с воздуха и с моря, а потом союзные (в основном, американские) войска стали занимать целые архипелаги. Американское командование положило в основу своей тактики принцип так называемых «прыжков лягушки». Это значит, что оно стремилось занимать только те острова (или отдельные пункты на островах), господство над которыми было необходимо для следующего продвижения (прыжка). Разумеется, союзники смогли использовать данный принцип только после того, как американский флот получил значительное преимущество над японским флотом. Ведь требовалось надежно блокировать окруженные японские гарнизоны от их баз снабжения. В результате они довольно быстро теряли силы и были обречены на гибель.

Именно обход многих хорошо укрепленных баз позволил увеличить темп наступления. В качестве примеров можно назвать обход острова Коломбангара во время боев за Соломоновы острова, высадку на островах Кваджалейн и Эниветок, захват острова Холландия и другие.

В то же время данный тактический принцип потребовал тесного взаимодействия флота с палубной и наземной авиацией. Главным инструментом наступательных дейст-

вий стал авианосец, а линкоры и крейсера осуществляли их охрану. Благодаря применению авиации, удары можно было наносить внезапно, на больших расстояниях, одновременно в нескольких пунктах, не подвергая опасности военные корабли.

Тихий океан стал ареной боевых действий нового типа, в которых главную (часто единственную) роль играли палубные самолеты с авианосцев. Нередко с той либо другой стороны в сражениях участвовала и наземная авиация. По мере развития американского наступления, проблема взаимодействия палубной и наземной авиации приобретала все большее значение. Поэтому во время каждой десантной операции американцы строили полевые аэродромы сразу после захвата плацдарма на берегу. Раньше действия войск на суше зависели от поддержки палубных самолетов с авианосцев.

Линкоры отошли на второй план. Они были нужны лишь для непосредственной поддержки десанта. Массированный огонь их орудий главного калибра позволял морской пехоте наступать с минимальными потерями.

В целом, победный марш американцев обеспечило огромное превосходство американской промышленности над японской индустрией. Сразу после Пёрл-Харбора японский флот значительно превышал силы союзников. Но высшее японское командование не предполагало, что американский флот так быстро восстановит свой довоенный потенциал и превзойдет его.

Иначе говоря, свое первое поражение Япония понесла в сфере строительства военного флота и авиации. В течение 1942–45 гг. японцы ввели в строй 1 линкор, 16 авианосцев, 4 крейсера, 64 эсминца и 129 подлодок. За этот же период флот США получил (до октября 1945 г.) 8 линкоров, 104 авианосца (не считая 27 авианосцев, переданных Великобритании), 48 крейсеров, 350 эсминцев, 204 подлодки. Японская авиация получила от промышленности 14 тысяч боевых самолетов, американская — 24 тысячи машин.

Второе поражение ожидало японское военно-политическое руководство в области техники, особенно в категории электронных приборов — радиолокаторов, гидролокаторов, радиостанций и радиотелефонов, шифровальных машин, ночных перископов и прицелов. Что касается авиации — главной ударной силы в войне на Тихом океа-

не — то американские самолеты имели превосходство в защите (броня, самозатягивающиеся топливные баки), в вооружении, в средствах наведения и связи.

Огромное значение имела проблема кадров. В США подготовка высококвалифицированных специалистов для авиации, флота и армии осуществлялась в больших масштабах. В Японии эту проблему решить не удалось. Так, потери летного персонала в ходе сражений в Коралловом море и в битве за Мидуэй японцы не смогли восполнить до конца войны. То же самое касается военного флота: начиная с 1943 года, квалификация его личного состава не возрастала, а падала, она уже никогда не достигла того уровня, который принес японцам победу в бою под Тассафаронга.

Непрерывно сокращался японский транспортный флот. После того, как американские подводные лодки получили базы в Брисбене и Фримантле (Австралия), японские потери резко возросли. Так, лишь за первые пять месяцев 1943 г. они потеряли 152 транспортных судна (666472 брт). Такой ущерб японская судостроительная промышленность, занятая в основном строительством военных кораблей, уже не могла восполнить.

Когда японское руководство наконец осознало опасность сложившейся ситуации, оно стало вводить систему конвоев. Однако было уже слишком поздно, катастрофически не хватало как эскортных кораблей, так и противолодочной авиации. Между тем, численность американских подводных лодок увеличивалась быстрыми темпами. За последние четыре месяца 1943 г. они пустили на дно еще 622 тыс. брт.

Таким образом, в начале 1944 г. ситуация на Тихом океане складывалась благоприятно для союзников. Морские силы Японии были рассеяны. Из 9 линкоров, 13 авианосцев, 34 крейсеров, 77 эсминцев и 76 подлодок большая часть базировалась в портах Японии и Южно-Китайского моря, на аэродромах Юго-Восточной Азии находились 1400 самолетов. Для защиты обширной акватории Тихого океана на Каролинских островах (Трук и другие) были оставлены сравнительно небольшие силы: 3 линкора, 4 авианосца, 16 крейсеров, 100—120 малых кораблей и около 600 самолетов.

Против них американцы выставили значительно большие силы. В юго-западной части океана действовал 7-й

флот (подчиненный генералу Макартуру): 8 авианосцев, 5 крейсеров, 68 эсминцев, около 140 небольших и вспомогательных кораблей. В центральной части Тихого океана (вице-адмирал Нимиц) действовали 3-й и 5-й флоты, включавшие 27 авианосцев, 16 линкоров, 28 крейсеров, 152 эсминца, около 400 небольших и вспомогательных кораблей. Обе эти группировки, помимо палубной авиации, располагали значительными силами авиации наземного базирования. В сумме это обеспечило американцам почти семикратное превосходство над японским воздушным флотом.

Глава 13. Прорыв внешнего кольца японской обороны

В те дни, когда в Западной Европе союзники высаживались в Нормандии, а на Восточном фронте советские войска готовились к наступлению на Витебск — Оршу — Бобруйск, в Тихом океане начались бои за Марианские острова.

Захватив Маршалловы острова, американское командование решило обойти Каролинские острова с севера и нанести удар по Марианским островам.

Силы американского флота, которыми командовал адмирал Спрюэнс, разделялись на две мощные группировки:

Группа вторжения (вице-адмирал Тэрнер) насчитывала 540 единиц, в том числе 11 эскортных авианосцев, 7 линкоров, 6 тяжелых и 4 легких крейсера, 116 эсминцев и конвойных миноносцев, 111 транспортных судов, 185 больших десантных кораблей, 44 тральщика, 56 вспомогательных судов.

Группа поддержки и прикрытия (вице-адмирал Митшер) состояла из 15 авианосцев (с 819 самолетами), 7 линкоров, 3 тяжелых и 10 легких крейсеров, 58 эсминцев.

Так же, как и перед высадкой на Маршалловых островах, операция началась с уничтожения авиации неприятеля. Еще в мае самолеты с авианосцев 5-го флота подвергли бомбардировке острова Маркус и Уэйк, а в начале июня авиация наземного базирования с Соломоновых островов и островов Адмиралтейства атаковала Яп, Трук и Палау (Каролинские острова).

Японское командование попыталось остановить победное наступление «янки». Оно решило нанести удар по армии вторжения и охранявшему ее американскому флоту всеми имевшимися силами. План атаки «всеми силами» был разработан заблаговременно, оставалось только дожидаться удобного момента для его реализации. Такой случай представился в связи с началом операции на Марианских островах, где американский флот оказался в радиусе действия самолетов, базировавшихся не только на авианосцах, но и на береговых аэродромах Марианских и Каролинских островов.

Данный план подготовил начальник Морского генерального штаба Японии адмирал Сигэтаро Симада, который прежде старался не подвергать опасности крупные корабли японского флота, приберегая их для решающего удара. Теперь пришло время пустить их в ход.

В состав японского флота входили 9 авианосцев, 5 линкоров, 11 тяжелых и 2 легких крейсера, 28 эсминцев, 14 подводных лодок. Командовал флотом вице-адмирал Одзава.

Обе группировки американского флота, направлявшиеся к Марианским островам, японские самолеты-разведчики обнаружили уже 10 июня, т.е. за 5 дней до высадки. Стремясь упредить ответные действия противника, вице-адмирал Митшер увеличил скорость движения своих кораблей и в полдень 11 июня подошел на расстояние полета к Марианским островам. Сразу же в воздух поднялись 225 истребителей и бомбардировщиков, чтобы нанести удар по аэродромам на островах Гуам, Рота, Тиниан и Сайпан. Им удалось уничтожить свыше 110 японских самолетов, собственные потери составили 11 машин.

После этого последовал налет на Сайпан, главную японскую базу в архипелаге Марианских островов. Здесь самолеты полностью разрушили аэродром, уничтожили ряд военных объектов, потопили 8 транспортных судов и несколько малых кораблей. Эти налеты серьезно ослабили японскую авиацию, которая должна была тесно взаимодействовать с флотом по плану адмирала Симада.

15 июня 1944 г., после обстрела с кораблей и бомбардировки с воздуха, к берегам Сайпана приблизились транспортные суда. С них войска перешли на 850 амфибий и плавающих танков. Высадку поддерживали линкоры, обстреливавшие побережье. Тем не менее, упорно сопротив-

лявшиея японцы долго не давали штурмовым группам продвинуться далее нескольких десятков метров от уреза воды. Только вечером, когда десантные баржи и амфибии высадили на берег еще 8 тысяч десантников, им удалось вслед за плавающими танками увеличить плацдарм до 9 км в ширину и на 1,5 км в глубину.

Ночью на этом плацдарме скопилось около 20 тысяч солдат (приблизительно 10% из них составляли убитые и раненые). Японский гарнизон, которым командовал генерал Сайто, насчитывал около 32 тысяч солдат. На рассвете японские войска произвели контратаку. Ее удалось отбить ценой больших потерь. Десант был увеличен только в ночь с 16 на 17 июня, после чего американские войска понемногу стали продвигаться внутрь острова.

Береговые укрепления на Сайпане не были мощными, зато в глубине острова имелось множество оборудованных позиций и бункеров, не поврежденных воздушными бомбардировками. Именно там разгорелись жаркие схватки, продолжавшиеся до августа. Гарнизон острова верил, что японский флот придет им на помощь.

Первое сражение за Филиппины

Японский флот действительно направлялся к Сайпану. Первый раз (13 июня) его обнаружила в Южно-Китайском море американская подлодка «Redfin». 15 июня субмарина «Flying Fish» снова обнаружила его возле пролива Сан-Бернардино.

Плохая погода не позволяла палубной авиации найти и атаковать японский флот. Поэтому семь американских авианосцев под командованием контр-адмирала Д. Кларка отправились на север. 15 и 16 июня они нанесли удар по японским авиабазам на островах Иводзима и Титидзима, уничтожив при этом большинство находившихся на аэродромах самолетов и сбив около 30-и японских истребителей. Собственные потери составили 12 машин.

17 июня американская субмарина «Cavalla» снова заметила вражеский флот. В этот момент основные силы американцев прикрывали десант на Сайпан. Так как целью операции являлся захват Марианских островов, адмирал Спрюенс решил атаковать противника только тогда, когда корабли противника приблизятся к острову на расстояние полета. При таком раскладе силы охранения могли

бы выйти в открытое море и атаковать врага, если бы его приближение создавало прямую угрозу группировке вторжения.

Действительно, 19 июня в 8.30 по приказу вице-адмирал Одзава в воздух поднялась первая волна японских самолетов, за ней стартовали еще три — всего 354 самолета. Американские радары обнаружили японские эскадрильи за 130 миль (240 км) от Сайпана. Немедленно с авианосцев стали взлетать бомбардировщики и торпедоносцы.

Вслед за тяжелыми самолетами на высоту 7 тысяч метров поднялись истребители. Они первыми обнаружили летевшую на меньшей высоте первую японскую эскадрилью и атаковали её сверху. За 15 минут было сбито большинство самолетов противника. Следующие три группы японских самолетов ожидала та же участь. В течение одного дня были сбиты 243 японских самолета! Только 18 машин смогли прорваться к американскому флоту и атаковать его, не причинив серьезных повреждений.

Одновременно чувствительный удар по японскому флоту нанесли американские подводные лодки. В 9.10 субмарина «Albacore» поразила торпедой новейший авианосец «Taiho» (он вступил в строй 3 месяца назад). В 12.20 подлодка «Cavalla» торпедировала авианосец «Shokaku». Оба японских корабля затонули через несколько часов («Shokaku» в 15.01, «Taiho» в 15.32), увлекая за собой на дно 22 самолета и свыше 2 тысяч человек.

Сразу после воздушного сражения американское командование решило использовать полученное преимущество и добить противника. Однако японский флот удалось обнаружить лишь на следующий день (20 июня) в 16 часов, в 700 милях к западу от Сайпана, в 300 милях (556 км) от американского флота. В такой ситуации американским самолетам пришлось бы действовать на границе их радиуса действия, для возвращения на авианосцы им могло не хватить топлива. Но поскольку это был единственный шанс атаковать японский флот, почти полностью лишенный авиации, вице-адмирал Митшер отважился нанести удар.

Первые группы американских самолетов атаковали японские корабли в 18.40, уже в сумерках. Поскольку у них оставалось уже меньше половины запаса топлива, постольку самолеты атаковали первые встречные корабли. Японские корабли вели сильный зенитный огонь, но авиационная защита была очень слабой. Из семи японских авианос-

цев попадания получили пять. Авианосец «Ниуо» затонул, «Zuikaku» был близок к этому. Его удалось спасти буквально в последний момент, уже после того как экипаж получил приказ покинуть корабль. Сильные повреждения получили авианосцы «Рюхо» и «Chiyoda», линкор «Нагуна», крейсер «Мауа» и танкер сопровождения.

После всех этих событий, получивших название первой битвы в Филиппинском море, японский флот поспешно отступил. Вице-адмирал Одзава опасался нового воздушного налета, между тем у него остались всего 35 боевых самолетов.

Несмотря на то, что это сражение принесло американцам победу, высшее командование осталось неудовлетворенным его результатами. В вину вице-адмиралам Спрюенсу и Митшеру поставили то, что они не использовали имевшуюся возможность окончательно разгромить японский флот.

Действительно, если бы вечером 19 июня были отправлены ночные самолеты-разведчики, которые смогли бы обнаружить противника, то утром следующего дня можно было бы снова атаковать противника. Последствия такого удара, с учетом потери японским флотом около 300 самолетов, наверняка стали бы для него катастрофическими. Однако критики забывали, что главной задачей, которую решал вице-адмирал Спрюенс, являлась защита группировки вторжения и десанта на Сайпане, между тем в момент воздушно-морского сражения результат боев на суше еще не был известен.

Все же удар, полученный японскими авианосцами и палубной авиацией, оказался настолько тяжелым, что они уже не смогли оправиться от его последствий.

Потери американцев составили 130 самолетов, из них 50 были сбиты, а 80 машин погибли вечером 20 июня, во время драматичной посадки на авианосцы после атаки. Самолеты садились в темноте, на последних каплях бензина, не обращая внимания ни на очередность, ни на сигналы. В результате палубы авианосцев завалили разбитые машины. Многие летчики сумели долететь до района нахождения флота, но топлива для посадки у них уже не было, они садились прямо на воду.

Тщательное прочесывание этого района кораблями и гидросамолетами в течение последующих дней увенчалось спасением 160 пилотов, 49 летчиков найти не удалось.

Захват Марианских островов

Таким образом, японские войска, сражавшие на острове Сайпан, не получили долгожданной помощи. Однако они сопротивлялись, как всегда, ожесточенно. Например, 7 июля, уже через 3 недели после высадки десанта, японцы предприняли контратаку на левом фланге американских позиций. Три тысячи японских солдат, с дикими криками, размахивая ножами и саблями, прорвали американскую оборону и отбросили американцев снова к побережью. В ходе этой внезапной атаки японские подразделения захватили полевые склады с оружием и боеприпасами, разгромили несколько полевых лазаретов, где добили всех раненых. Их наступление остановила только артиллерийская батарея, поразившая атакующих шрапнелью с расстояния 50 метров.

На следующий день японцы отступили. Американцы заняли весь остров за четыре последующих недели. Однако стычки с небольшими группами японских солдат происходили в течение еще 10 месяцев!

После провала последней атаки начались массовые самоубийства офицеров и солдат, аналогично вело себя и гражданское население. Входявшие в населенные пункты американские солдаты видели множество мертвых женщин и детей — они добровольно позволили убить себя японским солдатам, а те, в свою очередь, затем совершили харакири. Многие женщины вместе с детьми кончали жизнь самоубийством, прыгая с высоких скал в море. Среди высших офицеров, которые покончили с собой, был и адмирал Тюити Нагумо, который командовал японским флотом во время нападения на Пёрл-Харбор.

Потери американцев при захвате острова составили 3500 убитых и 13 тысяч раненых. Потери японцев — 30 тысяч убитых.

В июле удар был нанесен по Тиниану, расположенному в 10 милях южнее Сайпана. Этот остров, в отличие от гористого Сайпана, имел плоский рельеф, удобный для строительства аэродрома под тяжелые бомбардировщики.

Чтобы не выдать заранее своих намерения, на Тиниане американцы не проводили артподготовку перед высадкой десанта. Высадившиеся 24 июля штурмовые группы встретили только пулеметный огонь. Прежде чем противник успел перебросить подкрепления к месту высадки, десантни-

ки продвинулись на три километра в глубь острова и укрепили свои позиции. На следующий день высадились новые подразделения и чаша весов окончательно склонилась на сторону американцев. За неделю боев остров был взят. Потери американцев составили 300 человек убитыми и более 1500 ранеными, потери японцев исчислялись 700 убитыми. Количество взятых в плен здесь было относительно большим — 600 человек.

Одновременно американский десант высадился на острове Гуам, занятом японскими войсками вскоре после атаки на Пёрл-Харбор.

Воздушные рейды на Гуам начались во второй половине июня. В начале июля к острову подошли линкоры, которые обстреливали оборонительные укрепления. Они обрушили на остров 41 тысячу тонн снарядов различного калибра. Десант высадился 21 июля и поначалу не встретил сильного сопротивления. Только через 5 дней разгорелся жестокий бой, победу в котором одержали американцы, отбросившие японские части в глубь Гуама.

Организованное сопротивление японских войск продолжалось до 10 августа, а полная зачистка местности до конца 1944 г. Потери японцев составили 18 тысяч человек убитыми, 460 японских солдат были взяты в плен.

Во время этой операции палубная авиация 5-го флота бомбила аэродромы на островах Волкано и Бонин, войсковые объекты на островах Иводзима, Титидзима, Татадзима.

После захвата Гуама Марианские острова полностью перешли в руки американцев. Небольшие японские гарнизоны, оставшиеся на обойденных островах, не представляли никакой опасности для дальнейшего наступления.

В то же время захват Марианских островов создал прямую угрозу самой Японии, до которой теперь осталось 1300 миль.

Дорога на Филиппины открыта

После овладения Марианскими островами и поражения японских войск на Новой Гвинее, американцы продолжили наступление, целями которого являлись: а) захват удобных позиций для вторжения на Филиппины; б)

полное подавление авиации противника и установление господства в воздухе до начала филиппинской операции.

Так, артиллерийскому обстрелу и бомбардировке с воздуха подверглись аэродромы на островах Палау и Минданао. В это время американский флот действовал в водах между Сулавеси и Филиппинами, уничтожая, совместно с армейской авиацией с Новой Гвинеи, японскую оборонительную систему.

Во время налетов на филиппинские аэродромы 12 и 14 сентября застигнутые врасплох японцы не смогли организовать надлежащее сопротивление. На аэродромах были уничтожены 123 самолета, еще 75 сбиты в воздушных боях, которые разыгрались позже. В то же самое время отряд контр-адмирала Кларка действовал далеко на севере, производя бомбардировки портов и аэродромов на островах Волкано. Результаты нескольких рейдов американского флота стали для японцев фатальными: в течение сентября они потеряли около 1000 самолетов, 130 грузовых судов и малых военных кораблей. Американские потери составили 114 самолетов.

15 сентября войска генерала Макартура высадились на Моротае (Молуккские острова), обойдя остров Хальмахера, где располагался сильный японский гарнизон. При взятии острова Моротай японские войска почти не оказали сопротивления. Покинув береговые укрепления и аэродром, их подразделения ушли в глубь острова. Хотя Моротай считался завоеванным, группы японских солдат, а также мелкие диверсионные группы, перебрасываемые с острова Хальмахера, беспокоили американский гарнизон до января 1945 г.

Чтобы открыть дорогу на Филиппины, оставалось еще захватить либо парализовать японские базы в группе островов Палау. Эти острова вулканического происхождения имели значительные возвышенности и крутые, неудобные для форсирования берега. Они протянулись на 70 миль. Захват самого большого из них — Бабелтуап, гарнизон которого составлял 25 тысяч человек, стал бы длительной и дорогой операцией, поэтому американцы решили его обойти и занять три других, слабо обороняемых острова, два из которых (Пелелиу и Ангаур) вполне подходили для строительства аэродромов. Эту задачу предстояло решить адмиралу Нимицу, командующему морскими силами США в Тихом океане.

12 сентября, т.е. за 3 дня до начала десантной операции, авиация и корабли подвергли остров Пелелиу мощной бомбардировке. После этого остров внешне напоминал безлюдную пустыню. За несколько часов перед высадкой десанта побережье снова подверглось обстрелу, на этот раз реактивными снарядами. Но десантные группы, которые как и в атолле Тарава, должны были плыть через коралловые рифы, попали под перекрестный огонь хорошо замаскированных японских орудий, скрытых среди скал и зарослей. В ходе тяжелых боев удалось захватить километровый плацдарм, а 16 сентября (т.е. через день после высадки) — аэродром, который и являлся главной целью операции. Тем не менее, бои на маленьком острове (площадь около 30 кв. км) длились целый месяц. Бетонные бункеры, подземные переходы и мощные укрепления сделали возможной столь длительное сопротивление японцев.

17 сентября морская пехота высадилась на ближайшем острове Ангаур и захватили его через несколько дней. Японский гарнизон в количестве 1500 человек был полностью уничтожен. В это же время десант высадился на острове Коссол, а также занял покинутый японскими войсками остров Уруси, имеющий хорошо защищенный рейд.

Глава 14. Разгром японского флота в заливе Лейте

Очередными целями дальнейшего наступления должны были стать остров Яп и остров Минданао на Филиппинах. Так как последние бои и донесения воздушной разведки показывали, что японские силы на Филиппинах слабее, чем предполагалось, то от этих операций отказались. Было решено нанести удар по расположенному дальше на север крупному острову Лейте, что рассекло бы 14-ю японскую армию (150 тысяч человек) на две части: северную (на острове Лусон) и южную (на острове Минданао), и позволило бы ликвидировать их поодиночке.

В рамках подготовки к этой смелой в тактическом плане операции продолжалось уничтожение японской авиации. Пока генерал Макартур перегруппировывал свои войска для высадки на Филиппинах, адмирал Хэлси с 3-м флотом покинул остров Уруси (6 октября) и пошел на се-

вер, где застал врасплох японский флот и авиацию, дислоцировавшиеся на островах Рюкю (Окинава), между Тайванем и Японией. В результате этого рейда были потоплены 75 единиц транспортных судов и военных кораблей, уничтожено много самолетов на аэродромах. На обратном пути Хэлси подверг бомбардировке Апарри на острове Лусон.

Целью следующего рейда (12 и 13 октября) стали Тайвань и Пескадорские острова, однако на этот раз японцы подготовились к отражению атаки. Хотя в воздушных боях американцы сбили 193 самолета, а на аэродромах уничтожили еще 123, их собственные потери составили 43 машины. Кроме того, японское командование направило против американского флота эскадрилью бомбардировщиков и торпедоносцев.

Были сбиты все самолеты, но один успел попасть торпедой в крейсер «Canberra» (13 октября). На следующий день тяжелое повреждение от авиационной торпеды получил крейсер «Houston». Оба корабля с трудом удалось отбуксировать на Уруси. Воздушные сражения в районе Тайваня продолжались до 16 октября. Японцы снова потерпели сокрушительное поражение, потеряв 680 самолетов и 140 судов. Американцы лишились 95 самолетов.

18 октября самолеты палубной авиации совершили налет на центральные и северные районы Филиппин, снова подвергнув бомбардировке аэродром, порты и различные сооружения на острове Лейте.

Перед началом операции в районе Лейте командующий 3-м флотом адмирал Хэлси разделил его главные силы, состоявшие из 15 авианосцев, 8 линкоров и 15 крейсеров (группа «Task Force 58» под командованием адмирала Митшера) на 4 маневренные группы, приблизительно равные по силам. Их возглавили контр-адмирал Г. Боган, контр-адмирал Ф. Шерман, контр-адмирал Р. Дэвисон и вице-адмирал Маккейн. Группа Маккейна ушла на Уруси, чтобы пополнить запасы топлива, три остальные заняли позиции к востоку от Филиппин, в интервале 250 миль друг от друга, прикрывая десантные силы от возможных атак японского флота.

Перед началом операции на трех ближайших островах (Динагат, Хомонхон и Сулуан) 17 октября высадились несколько разведгрупп, которые установили навигационные знаки и огни, облегчившие кораблям вход в бухту меж-

ду скал и коралловых рифов. Вскоре на рейде в непосредственной близости от бухты Лейте на якорь стал флот вторжения — 600 судов, прибывших с Холландии, Новой Гвинеи и других баз. Прикрывал их 7-й флот под командованием адмирала Кинкейда.

Высадившиеся 20 октября в трех пунктах на острове Лейте два корпуса армии генерала В. Крюгера встретили слабый отпор японских войск. В течение первых шести часов удалось захватить плацдармы, достаточные для выгрузки тяжелого вооружения, боеприпасов и снаряжения. За это время противник потопил только одну десантную баржу, кроме того, легкий крейсер «Honolulu» был поврежден торпедой, выпущенной подводной лодкой.

В то время, когда на берегах острова Лейте разгорелись первые бои, японское командование приступило к выполнению плана под кодовым названием «Сёго-1». Понимая, что американский флот значительно сильнее их собственного, оно старалось избежать генерального сражения «флот против флота». План «Сёго-1» предусматривал уничтожение лишь сил вторжения под Лейте. Так как японский флот не располагал достаточными силами для близкого боя с американским флотом, прикрывавшим операцию, требовалось увести его на север. Роль приманки в данном случае следовало сыграть авианосцам. Предполагалось, что 3-й флот, преследуя последние, уйдет достаточно далеко от места высадки, а в это время японские крейсеры и линкоры атакуют флот вторжения и десантные подразделения на берегу.

Самым удобным моментом для операции японский штаб посчитал 24 октября, т.е. четвертый день после начала высадки. Предполагалось, что в этот день на пляжах будет находиться большое количество вооружения и боеприпасов, только что выгруженных и еще не переправленных в глубь острова.

18 октября японские линкоры и крейсеры покинули якорную стоянку в Линга (100 миль к востоку от Сингапура) и после пополнения запасов топлива направились к Филиппинам. Там они разделились на две группы — центральную (после прохода через пролив Сан-Бернардино она должна была атаковать флот вторжения с севера) и южную. Последней во взаимодействии с группой из состава 5-го японского флота надлежало атаковать американский флот с юга, на выходе из пролива Суригао. Северная

группа, состоявшая из авианосцев, имела задачу отвлечь внимание американского флота от первых двух групп.

Состав японского флота был следующим:

а) Центральная группа под командованием вице-адмирала Т. Курита: линкоры «Yamato», «Musashi», «Nagato», «Kongo», «Nagato», тяжелые крейсеры «Atago», «Takao», «Chokai», «Myoko», «Maya», «Haguro», «Kumano», «Suzuya», «Chikuma», «Tone», легкие крейсеры «Noshiro» и «Yahagi», 15 эсминцев.

б) Южная группа под командованием вице-адмирала Нисимура: линкоры «Yamashiro» и «Fuso», тяжелый крейсер «Mogami» и 4 эсминца.

в) Группа из состава 5-го флота под командованием вице-адмирала Сима: тяжелые крейсеры «Nachi» и «Ashigara», легкий крейсер «Abukuma», 4 эсминца.

г) Северная группа под командованием вице-адмирала Одзава: авианосцы «Zuikaku», «Zuiho», «Chitose», «Chiyo-da», линкоры «Ise» и «Hyuga», легкие крейсеры «Isuzu», «Oyodo», «Tama» и 10 эсминцев.

Всего: 9 линкоров, 4 авианосца, 13 тяжелых крейсеров, 6 легких крейсеров, 33 эсминца.

Битва в море Сибуйн

В районах, находившихся вне радиуса действия авиации союзников, постоянно патрулировали их подводные лодки.

23 октября, вскоре после полуночи, в районе острова Палаван субмарины «Darter» и «Dace» обнаружили центральную группу вице-адмирала Курита, идущую двумя колоннами. Обе подлодки дали полный ход и успели занять позиции на правом и левом флангах японского флота. До рассвета они неоднократно посылали радиogramмы о движении вражеского флота и его составе, а на заре, погружившись, приготовились к торпедной атаке.

Японские эсминцы ради экономии топлива не выполняли противолодочный зигзаг, что облегчило проход под ними. Подводная лодка «Darter» подошла очень близко и выпустила четыре торпеды, которые попали во флагманский корабль вице-адмирала Курита — крейсер «Atago», который затонул через 20 минут. Следующий торпедный залп «Darter» поразил крейсер «Takao», он получил серьезные повреждения и с трудом вернулся на базу.

В это время эскадра Курита, (адмирал с частью своего штаба перешел на эсминец), взял курс вправо, став удобной целью для находившейся на правом фланге подводной лодки «Dace». Ее торпеды попали в крейсер «Maya», вызвав пожар в погребах. Взрыв снарядов разорвал корпус крейсера.

Утром 24 октября лишенную авиационного прикрытия японскую эскадру, направлявшуюся к проливу Сан-Бернардино, атаковали эскадрильи бомбардировщиков и торпедоносцев с авианосцев контр-адмирала Богана («Intrepid», «Hancock», «Bunker Hill», «Cabot» и «Independence») и контр-адмирала Шермана («Essex», «Lexington», «Princeton» и «Langley»). Прорвавшись сквозь сильный артиллерийский огонь, самолеты сбросили бомбы на линкор «Musashi», который также получил попадания торпед. Были повреждены линкоры «Yamato» и «Nagato», тяжелый крейсер «Myoko». Позже самолеты с авианосцев контр-адмирала Дэвисона («Franklin», «Enterprise», «San Jacinto» и «Belleau Wood») добили потерявший ход «Musashi». В этот гигантский линкор попали 17 бомб и 20 торпед, вечером он затонул вместе с половиной команды, насчитывавшей 2200 человек.

Под впечатлением столь тяжелых потерь, вице-адмирал Курита приказал отступать и послал радиogramму в Токио, предлагая главнокомандующему японским флотом адмиралу Тоёда отменить операцию.

Во время первой атаки на центральную группу адмирала Курита, отряд адмирала Шермана, обнаруженный японской разведкой, атаковали 200 японских бомбардировщиков с аэродромов на Лусоне. Так как большинство американских истребителей было задействовано в направлении Филиппин, этой воздушной армаде противостояла небольшая группа истребителей, охранявшая авианосцы.

В результате решительной атаки американских самолетов, японские самолеты рассеялись и были вынуждены отступить, потеряв при этом 78 машин. Но в ходе боя, в 9.38, группе японских бомбардировщиков удалось прорваться к американским авианосцам. Их атаку удалось отразить, однако уже после нее, отдельно летевший японский бомбардировщик сбросил бомбу большого калибра на полетную палубу авианосца «Princeton». Бомба пробила палубу и взорвалась в авиационном ангаре, где находилось много самолетов с подвешенным боекомплектom бомб и

реактивных снарядов, а также полные баки бензина. Пожар разгорелся в мгновение ока.

В спасательных работах принимал участие крейсер «Birmingham». Когда взрыв страшной силы разорвал корпус авианосца, то взрывная волна накрыла находившийся в нескольких десятках метров крейсер. При этом 229 человек из команды крейсера погибли, 420 были ранены.

В 11.15 с авианосцев вице-адмирала Одава в воздух поднялась большая часть самолетов для атаки маневренной группы контр-адмирала Шермана. Но ухудшившаяся погода затруднила поиск американской эскадры. Из 70 японских самолетов в атаку вышли только 40, при этом слабо обученные летчики не добились никаких результатов, лишь сами понесли тяжелые потери.

Появление над местом боя японской палубной авиации стало признаком того, что где-то в радиусе 200—300 миль находятся японские авианосцы. Адмирал Хэлси приказал ориентировать поиск в северном направлении, т.е. туда, где его еще не вели. В 16.40 в 200 милях к северу японские авианосцы были обнаружены. Но силы адмирала Одава, которые после неудачной атаки располагали всего лишь 30 самолетами, не представляли особого интереса.

Сражение в проливе Суригао

Южная группа вице-адмирала Нисимура, направлявшаяся к проливу Суригао, в первый раз была обнаружена авиационной разведкой утром 24 октября. Немного позже над ней появились самолеты-разведчики с авианосцев контр-адмирала Дэвисона. Обнаружение южной группы привело к битве в проливе Суригао.

Группа вице-адмирала Нисимура и группа из 5-го флота (вице-адмирал Сима) должны были с юга, через пролив Суригао, атаковать силы союзников в бухте Лейте. Вице-адмирал Нишимура появился у входа в пролив ночью с 24 на 25 октября и, не дожидаясь прибытия вице-адмирала Симы, направился в глубь пролива.

Вице-адмирал Кинкейд, командующий 7-м флотом США, был хорошо подготовлен к отражению атаки с этой стороны. Оборону южных подступов к острову Лейте он поручил контр-адмиралу Д. Олдендорфу, в подчинении которого, кроме собственных сил, находились корабли контр-адмирала Г. Уэйлера: 6 старых линкоров («Califor-

nia», «Tennessee», «Pennsylvania», «Mississippi», «Maryland» и «West Virginia»), 8 крейсеров, 28 эсминцев и флотилия торпедных катеров.

Контр-адмирал Олдендорф при разработке плана отражения атаки японского флота решил использовать рельеф береговой линии пролива Суригао. Узкий, шириной около 10 миль, проход между островами Панаон и Минданао далее к северу между островами Лейте и Динагат расширялся до 20 миль. Неприятельский флот, войдя в пролив, должен был перестроиться в кильватерный строй. Предвидя это, контр-адмирал Олдендорф, поставил свои линкоры поперек прохода, чтобы заставить противника принять артиллерийский бой согласно классической позиции «Т». Перед вступлением в бой главных сил, японский флот надлежало атаковать торпедным катерам, а затем эсминцам.

Ночью с 24 на 25 октября, вскоре после полуночи, с борта одного из катеров были замечены могучие силуэты японских линкоров. Через минуту небольшие суденышки ринулись в торпедную атаку. После этого короткого боя, который не ослабил сил вице-адмирала Нисимура, следующие два часа японские корабли шли тем же строем навстречу ожидавшим их в глубине пролива американским кораблям.

В три часа ночи 25 октября авангард японской эскадры вошел в зону действия эсминцев, готовых к торпедной атаке. Ночь была безлунной, темной, видимость плохая. В развернутом строю, ориентируясь в основном по радарам, эсминцы произвели одну за другой несколько торпедных атак на колонну кораблей противника.

Линкор «Fuso» после попадания четырех торпед вышел из строя, а в 3.38 мощный взрыв переломил его пополам. Торпеды американских эсминцев потопили эсминцы «Yamagumo» и «Michishio». Но линкор «Yamashiro» по-прежнему шел вперед. В 3.51 открыли огонь американские крейсера, через две минуты и линкоры. Сначала японцы не могли определить направление атаки и отвечали беспорядочным огнем. Наконец, поняв, что они попали в ловушку, японцы снизили ход и начали поворот на 180 градусов. В тот момент, когда линкор «Yamashiro» своим огромным корпусом встал поперек узкого прохода, американские линкоры сосредоточили на нем всю силу своего огня.

Через пару минут корабль охватило пламя сильнеешего пожара.

Только в этой фазе боя появились корабли вице-адмирала Сима, и создали еще большую неразбериху в узком проходе. Крейсер «Abukuma» вскоре был торпедирован. Вице-адмирал Сима, быстро разобравшись в ситуации, дал приказ к отступлению. Но при повороте его флагман, крейсер «Nachi», в 4.30 столкнулся с крейсером «Mogami».

Бой закончился еще до рассвета. Вслед за уходящими японскими кораблями устремились американские крейсера и эсминцы, которые утром потопили поврежденный во время ночного боя крейсер «Asagumo».

После восхода солнца в преследование включилась авиация. Самолеты обнаружили поврежденные крейсера «Mogami» и «Abukuma» и добились их бомбами. Из всей группы вице-адмирала Нисимура уцелел только один эсминец «Shigure». Отряд вице-адмирала Сима потерял только крейсер «Abukuma» (и еще через два дня самолеты потопили эсминец «Shigure»).

За свою победу в проливе Суригао американцы заплатили смехотворно низкую цену: у них погиб всего лишь один торпедный катер. Один эсминец был тяжело поврежден («Albert W. Grant»).

Попытка атаковать флот вторжения с юга окончилась провалом и принесла японскому флоту тяжелые потери. Однако успокаиваться американцам было еще рано.

Бой у острова Самар

Адмирал Тоёда не принял предложения вице-адмирала Курита об отмене операции. Он приказал прекратить отступление и действовать в соответствии с планом. Таким образом, центральная группа с 6-часовым опозданием все же направилась к проливу Сан-Бернардино. Миновав его, группа должна была продвигаться дальше на юг, вдоль восточного побережья острова Самар.

В этих водах находились эскортные авианосцы контр-адмирала Т. Спрэйга, разделенные на 3 отряда. Ближе всех к противнику, в 30 милях к востоку от южной оконечности острова Самар, находился отряд состоявший из 6-и эскортных авианосцев и 7-и эсминцев. Другой такой же отряд (контр-адмирал Ф. Стамп) находился в 25 милях юж-

нее. Третий отряд был в 60 милях к юго-востоку от второго отряда.

Командиры всех трех отрядов не подозревали о нависшей над ним опасности, тем более, что они уже знали о победе адмирала Олдендорфа в проливе Суригао. Не учитывалась также возможность атаки с севера, поскольку проход через пролив Сан-Бернардино должна была защищать мощная эскадра адмирала Хэлси. О том, что она ушла дальше на север (чтобы встретить эскадру адмирала Одзава) не знали ни адмирал Кинкейд, ни командиры групп кораблей. Эскадру адмирала Курита утром 25 октября обнаружил самолет с эскортного авианосца из группы контр-адмирала К. Спрэйга.

В 6.48 летчик увидел японские корабли, идущие к бухте Лейте. Через 10 минут после получения его сообщения, которое был воспринято с недоверием, на горизонте показались могучие мачты японских линкоров. Большая часть палубной авиации находилась в тот момент над Лейте, таким образом, эти авианосцы были практически безоружны, а отступление при скорости не превышавшей 19 узлов, представлялось маловероятным.

Контр-адмирал К. Спрэйг тут же приказал поднять в воздух все самолеты, которые имелись в данный момент, и направил их навстречу противнику. Одновременно он проинформировал о сложившейся обстановке контр-адмирала Т. Спрэйга (однофамилец), который, приняв столь тревожное сообщение, получил согласие вице-адмирала Кинкейда на использование всех сил авиации против вражеской эскадры. Помощь была обещана, но до ее прибытия Спрэйг мог рассчитывать только на собственные силы.

В 6.58 корабли вице-адмирала Курита открыли огонь. В это время самолеты были уже подняты в воздух, а сами авианосцы шли переменным курсом на юго-запад, к острову Лейте. Авианосцы маневрировали очень умело, чему благоприятствовала плохая погода: шел проливной дождь.

Японские корабли, лишенные воздушной разведки, вели бой почти вслепую, не зная точно, с кем они сражаются. Вице-адмирал Курита растерялся и руководил отрядом хаотически, его первый приказ «в атаку», полученный в тот момент, когда эскадра еще находилась в строю маршевой колонны, сразу вызвал неразбериху.

Это замешательство усилил контр-адмирал К. Спрэйг, который в 7.16 отправил свои эсминцы в торпедную атаку. Первым выпустил торпеды эсминец «Johnston», поразив в 7.27 крейсер «Kumano». Попад под град японских снарядов, эсминец получил повреждения, однако сражался еще более двух часов.

Другие эсминцы поставили дымовую завесу, прикрываясь ею, в очередную атаку ринулись эсминцы «Hoel» и «Neegmann». Израсходовав все торпеды, они открыли артиллерийский огонь по линкорам и крейсерам, чтобы отвлечь внимание неприятеля от авианосцев. Этот странный бой 4-х японских линкоров, 8-и крейсеров и 11-и эсминцев с почти безоружными тихоходными авианосцами, прикрываемыми несколькими эсминцами, несмотря ни на что, продолжался.

Вместо того, чтобы сформировать строй, а затем, используя огромное преимущество в скорости и вооружении, отрезать противника от острова Лейте и уничтожить, вице-адмирал Курита производил сложные маневры. Будучи уверен, что имеет дело с быстроходными ударными авианосцами, он сначала взял курс на восток, чтобы не дать взлететь самолетам, затем тремя колоннами устремился на юг, намереваясь обойти авианосцы с флангов. Тяжелые крейсеры шли на левом фланге, приближаясь к американскому отряду с востока, в центре находились линкоры, на правом фланге эсминцы и легкие крейсеры.

Это был критический момент боя. В 8.10 несколько снарядов большого калибра попали в авианосец «Gambier Bay». Один из них разорвался в машинном отделении, скорость корабля упала до 10 узлов и японские крейсеры сконцентрировали на нем свой огонь. Тогда в отчаянную торпедную атаку вышли тихоходные эскортные миноносцы. И они заставили японские корабли временно отвлечься от авианосцев.

Положение американского отряда ухудшалось с каждой минутой. Хотя самолеты и повредили 3 крейсера («Suzuya», «Chokai» и «Chikuma»), силы оборонявшихся были уже на исходе. Отважный эсминец «Hoel», который решился на артиллерийский бой с линкором, в 8.30 оставался, а через полчаса затонул. Тяжело поврежденный эсминец «Johnston» прикрывал авианосец «Gambier Bay», который отстреливался из единственного орудия. Это бы-

ли их последние минуты. Авианосец «Gambier Bay» затонул в 9.07, эсминец «Johnston» продержался еще полчаса.

В результате прямого попадания тяжелого снаряда ушел на дно эскортный миноносец «Samuel B. Roberts». Получили повреждения авианосцы «White Plains», «Fanshaw Bay» и «Kalinin Bay». Остальные корабли практически исчерпали запас снарядов и торпед.

Но в этот критический момент японские корабли покинули поле битвы и повернули на север. Хотя это отступление не могло показаться непонятным, оно имело свои причины.

Решение об отступлении Курита принял в 9.20, узнав о поражении в проливе Суригао этой ночью. По всей вероятности, японский командующий посчитал, что его эскадре могут отрезать путь для отступления силы контр-адмирала Олдендорфа, либо эскадра адмирала Хэлси. Кроме того, кончались зенитные снаряды на крупных кораблях и топливо на эсминцах. В такой ситуации дальнейшее пребывание в этих водах уже не могло остановить американский десант на Филиппинах. Оно могло только завершиться полным разгромом эскадры Курита, тем более что двухчасовой бой уже принес большие потери, а налеты не прекращались. В действия против нее включилась также палубная авиация из группы авианосцев контр-адмирала Стампа, которая около 9 часов тяжело повредила крейсер «Chikuma» и потопила крейсер «Chokai».

Атаки самолетов с эскортных авианосцев продолжались еще несколько часов (последний вылет в 15.08). После полудня самолеты обнаружили поврежденный крейсер «Suzuya», который после новой бомбардировки затонул в 13.22. В этот же день на дне оказался третий крейсер — «Chikuma», добитый торпедами своих же кораблей.

Отступление вице-адмирала Курита не стало для американских авианосцев окончанием боя. Вскоре отряд контр-адмирала К. Спрэйга атаковали японские пикирующие бомбардировщики с наземных аэродромов. Японские летчики-фанатики, имея полный комплект бомб, направляли свой самолет прямо в цель. Это были первые атаки камикадзе. Два авианосца получили легкие повреждения, на третьем, атакованном несколько позже («St. Lo»), взрывы бомб вызвали пожар. Затем взорвались цистерны с бензином и погреба боеприпасов. Корабль затонул в течение 32 минут, вместе с ним погибли 114 человек экипажа.

Сражение у мыса Эганьо

Как уже сказано выше, северная группа вице-адмирала Одзава должна была сыграть роль приманки, вызвав на себя всю тяжесть удара американского 3-го флота. Налетом 24 октября эта группа обнаружила свое присутствие и, как планировалось, действительно привлекла внимание американского командования.

Вечером того же дня перед адмиралом Хэлси встал трудный вопрос. С юга к проливу Суригао приближалась группа вице-адмирала Нисимура (описанный выше бой в проливе Суригао произошел несколькими десятками часов позже), с севера (по сообщениям авиаразведки) надвигался отряд вице-адмирала Одзава, в море Сибуян находилась центральная группа вице-адмирала Куриты. С этой последней группой, после описанных авианалетов, контакт был потерян.

Адмирал Хэлси, опираясь на сообщения воздушной разведки, которые преувеличили размеры потерь адмирала Курита, решил, что нападение с этой стороны является маловероятным, а наибольшую опасность для американской операции представляют силы адмирала Одзава, приближавшиеся с севера. Поэтому он направил 3-й флот на север.

Учитывая те данные, которыми располагал в тот момент адмирал Хэлси, можно понять такой шаг. Но трудно объяснить его решение направить против группы Одзава все силы 3-го флота. Ведь не были до конца выяснены планы адмирала Курита, следовательно, требовалось оставить хотя бы одну из четырех маневренных групп, чтобы перекрыть дорогу от пролива Сан-Бернардино к острову Лейте. Эту задачу могла решить группа вице-адмирала Маккейна, двигавшаяся от Уруси.

Американские силы включали 10 авианосцев, 6 линкоров, 8 крейсеров и 41 эсминец. Группа вице-адмирала Маккейна (пять авианосцев) находилась еще далеко и должна была присоединиться к этим силам только на следующий день.

25 октября в 7.10 были замечены вражеские корабли, идущие на северо-восток, т.е. в противоположную сторону от американского флота. Но американские самолеты уже находились в воздухе, поэтому налеты начались очень ско-

ро, около 8 часов. Так разыгралась битва около мыса Энганьо.

Видимость была отличная, раскинувшиеся огромным веером японские корабли хорошо просматривались на фоне моря. В тот момент, когда первые американские самолеты прорывались сквозь огонь зенитной артиллерии, с японских авианосцев поднялись в воздух истребители.

Вскоре 7 бомб, сброшенных пикирующими бомбардировщиками, попали в авианосец «Chitose», который затонул в 9.37. Тем временем торпедоносцы и бомбардировщики атаковали другие авианосцы. Первая торпеда поразила авианосец «Zuikaku», несколько бомб и торпед попали в легкий крейсер «Tama», авианосцы «Zuiho» и «Chiyoda», а также в эсминец «Akatsuki».

После четвертого налета морская пучина поглотила авианосцы «Zuikaku» (в 14.14) и «Zuiho» (в 15.26). В 16.28 затонул последний авианосец «Chiyoda», добитый крейсерами «Santa Fe», «Mobile», «Wichita» и «New Orleans».

Эта же группа крейсеров, посланная в погоню за уходящим японским флотом, в наступающей темноте наткнулась на три японских эсминца и легкий крейсер «Tama». В результате длительной перестрелки погиб эсминец «Hatsuzuki». Крейсер «Tama» той же ночью потонул в результате попадания торпеды, выпущенной подводной лодкой «Jallao».

Отряд линкоров вице-адмирала Ли находился слишком далеко, чтобы отрезать японскому флоту путь к отступлению через пролив Сан-Бернардино. Только выдвинувшиеся вперед эсминцы смогли догнать и потопить эсминец «Nowaki». Не дали также результатов авианалеты на отступавший флот. Линкоры «Ise» и «Hyuga», хотя и получили повреждения, сумели под прикрытием темноты уйти на запад вместе с сопровождавшими их эсминцами.

В начале боя у мыса Энганьо, в 8.22, адмирал Хэлси получил сообщение о драме, разыгравшейся возле острова Самар. Уже в 8.48 он отправил на юг группу вице-адмирала Маккейна, состоявшую из пяти авианосцев. Она должна была прийти на помощь контр-адмиралу К. Спрэйгу.

Самолеты с авианосцев вице-адмирала Маккейна начали подниматься в воздух между 10.30 и 10.40. Всего они выполнили в тот день 147 боевых вылетов. Однако, кроме повреждения крейсера «Tone», никаких результатов не достигли. Только утром следующего дня (26 октября) они

потопили ранее поврежденный крейсер «Noshiro». В этот же день самолеты с авианосцев контр-адмирала Стампа потопили крейсер «Kinu» и эсминец «Uranami», которые под прикрытием основной операции должны были сопровождать транспортные суда с подкреплением на остров Лейте.

Самая крупная морская битва Второй мировой войны, получившая название второй битвы в Филиппинском море (или битва в заливе Лейте), завершилась. Японцы потерпели сокрушительное поражение. Эта битва, или серия сражений, сломила морскую мощь Японии.

Суммарные японские потери в четырех боях (в море Сибуян, в проливе Суригао, у острова Самар и возле мыса Энганьо) составили 3 линкора, 4 авианосца, 6 тяжелых и 7 легких крейсеров, а также 13 эсминцев.

Кроме того, многие японские корабли получили повреждения и больше не принимали участия в военных действиях, что еще больше ослабило японский флот. Потери американцев составили 1 легкий и 2 эскортных авианосца, 4 эсминца.

Главную роль во второй битве за Филиппины сыграла палубная авиация. Умело примененная, она явилась решающей силой в боях на море Сибуян, около мыса Энганьо и возле острова Самар. Весьма примечательно то, что в этом последнем сражении сильный линейный флот не сумел использовать свое превосходство в артиллерии и в торпедном вооружении, чтобы расправиться со слабыми, тихоходными эскортными авианосцами. Только бой в проливе Суригао явился чисто артиллерийским сражением.

В то же время использование японцами авианосцев (недостаток в которых и так являлся весьма ощутимым) в качестве приманки для американского флота (что вело к их неизбежному уничтожению) было серьезным недостатком в целом интересного плана «Сёго-1». Американцы «клюнули» на эту приманку, что таило в себе большую опасность для их операции в районе острова Лейте.

Глава 15. Освобождение Филиппин

Во время боев на острове Лейте у американцев возникли проблемы с авиационной поддержкой. Единственный

захваченный аэродром был недостаточно велик, кроме того, он находился в болотистой местности, которая осенью в период дождей превращалась в трясину. А для тяжелых бомбардировщиков требовались бетонные взлетные полосы. Поэтому в сложившейся ситуации авиационная поддержка целиком легла на палубную авиацию.

Зато японская авиация располагала несколькими аэродромами на ближайшем острове Лусон. Эти аэродромы стали целью для постоянных налетов американских бомбардировщиков. Японское же командование, понимая значение битвы за Филиппины, отправило на Лусон дополнительные силы авиации. Кроме того, туда было доставлено подкрепление войскам, защищавшим Лейте: в течение 2-месячной кампании эсминцы и быстроходные транспорты перебросили сюда 40 тысяч солдат.

Однако вследствие господства американского флота в Филиппинском море, не удалось доставить этим войскам достаточное количество вооружения и снаряжения. Хуже вооруженные, японские войска не смогли остановить наступления отлично вооруженных и экипированных американских войск.

5 и 6 ноября самолеты с авианосцев 3-го флота в ходе мощных налетов на порт в Маниле (остров Лусон) потопили тяжелый крейсер «Nachi» и 4 транспорта, а еще 44 судна повредили. Кроме того, они уничтожили 439 самолетов.

11 и 12 ноября авиация атаковала японский конвой, входивший в залив Ормок на западном берегу острова Лейте. Погибли 4 эсминца («Namanami», «Naganami», «Shimakaze», «Wakatsuki») и 4 транспорта. Эти потери склонили японское командование к решению не посылать больше конвои с подкреплениями на Лейте.

Во время следующих налетов на Лусон, 13 и 14 ноября, самолеты потопили легкий крейсер «Kiso», 4 эсминца («Akebono», «Akishimo», «Hatsuharu», «Okinami»), 7 транспортов; 43 военных корабля и грузовых судов получили повреждения. Кроме того, были уничтожены 84 самолета.

Во время налета 19 ноября сопротивление японской авиации уже было слабым. В воздухе и на аэродромах были уничтожены еще 124 самолета, что привело к полному господству в воздухе американской авиации. В последней декаде месяца были уничтожены 88 самолетов, кроме того, потоплены 3 судна и повреждены 29.

Совокупные японские потери в ноябре составили 735 самолетов, а общий тоннаж потопленных судов достиг 134 тысяч брутто-регистрационных тонн. Потери американской авиации были в 7,5 раз меньше — 97 самолетов.

Захват Лейте и Миндоро

Но, несмотря на господство в воздухе, положение американцев на Филиппинах по-прежнему оставалось нелегким. В бою у острова Самар с эскадрой вице-адмирала Курита эскортные авианосцы потеряли свыше 100 самолетов. Половина авианосцев получила серьезные повреждения и отправилась на ремонт. Постоянные налеты японских летчиков-смертников причиняли дальнейшие потери. Камикадзе потопили несколько транспортов с авиационным бензином и боеприпасами, а также повредили немало военных кораблей. Чтобы затруднить действия камикадзе, американцы ежедневно ставили на рейде Лейте густые дымовые завесы.

Ночью 7 декабря американские корабли прошли через пролив Суригао и высадили десант в заливе Ормок, в трех милях от столицы Лейте. В ходе этой операции, недостаточно поддержанной авиацией, погибли эсминцы «Mahan» (7 декабря) и «Reid» (12 декабря). В налетах участвовали около 100 японских самолетов, в том числе 30 камикадзе.

Кампания на Лейте закончилась 26 декабря 1944 г. Японские потери составили 80557 человек убитыми, в плен сдались всего лишь 828 солдат. Потери американцев составили 3508 человек убитыми и 12076 ранеными.

После Лейте следующей целью являлся остров Миндоро. Десант там высадился 18 декабря. Высадка предшествовала трехдневная бомбардировка японских аэродромов. За это время легкие бомбардировщики и истребители уничтожили 373 самолета противника. Но, несмотря на столь большие потери, японская авиация неоднократно атаковала направлявшиеся к Миндоро американские корабли.

26 декабря американский самолет-разведчик обнаружил группу в составе шести японских эсминцев, сопровождавших конвой из Манилы. Немного позже пилот заметил и прикрытие конвоя: тяжелый крейсер (ошибочно принятый за линкор) и легкий крейсер. Американское ко-

мандование не имело в этом районе морских сил (не считая 11 торпедных катеров), поэтому для атаки японских кораблей была опрaвлена эскадрилья армейской авиации, не имевшая опыта борьбы с морскими целями. В результате атака самолетов не принесла результатов.

Тем временем японский отряд подошел к американскому плацдарму на Миндоро и обстрелял суда, стоявшие на рейде. Огнем артиллерии был потоплен один транспорт. Тут в атаку вышли торпедные катера, которые смогли подойти к сильному противнику и потопили японский эсминец «Kiyoshimo». На обратном пути японские корабли снова подверглись атаке армейской авиации. В этот раз получил повреждения эсминец «Кау».

Этот рейд стал последним проявлением активности японского флота в районе Филиппин. В нем должен был участвовать новый авианосец «Unryu» (22400 тонн), однако 19 декабря на пути к месту боевых действий его потопила американская подводная лодка «Redfish».

Он стал третьим японским авианосцем, потерянным за последние два месяца. 29 ноября подводная лодка «Archerfish» потопила возле берегов Японии только что законченный постройкой гигантский (59 тысяч тонн) авианосец «Shinano», перестроенный из линкора типа «Yamato». В тот трагический день он направлялся под прикрытием эсминцев в Курэ, где должен был пройти ходовые испытания. На корабле не было военного экипажа, перегон осуществляли работники верфи. Возникшая паника сделала невозможным спасение авианосца.

Еще раньше, 17 ноября, подлодка «Spadefish» потопила эскортный авианосец «Shinyo». 21 ноября субмарина «Sealion» потопила линкор «Kongo». В это же время торпеда другой подводной лодки оторвала носовую часть тяжелого крейсера «Муоко», который в дальнейшем уже не участвовал в боевых действиях.

Кроме того, подводные лодки потопили в районе Филиппинских островов 6 японских эсминцев, 3 миноносца, подводную лодку, вспомогательный крейсер, несколько десятков малых военных кораблей и более 70 грузовых судов общим водоизмещением свыше 320 тысяч тонн.

Однако вернемся к десантной операции на Миндоро. Через два дня после высадки десанта значительные потери американскому флоту нанес сильный тайфун. Погибли 3 эсминца («Hull», «Spence» и «Monaghan»), серьезные по-

вреждения получили 4 тяжелых и 3 эскортных авианосца, 1 легкий крейсер, 7 эсминцев и 1 большой танкер. Все они отправились в США для капитального ремонта.

Но еще через 6 дней после высадки на Миндоро американцы построили там большой аэродром, с которого могли подниматься легкие и средние бомбардировщики. Это было очень важно для продолжения операции, так как авианосцам возле острова после тайфуна не осталось.

Бои за Лусон

Последней крупной операцией в районе Филиппин стала высадка на Лусон — главный остров архипелага. В ней участвовали 685 кораблей, в том числе 6 линкоров, 18 эскортных авианосцев, 11 крейсеров, 186 эсминцев и эскортных кораблей, 65 тральщиков.

Чтобы ввести противника в заблуждение противника, была осуществлена имитация высадки десанта на юге острова, хотя в действительности местом высадки являлся залив Лингаен в северо-западной части Лусона.

Передвижение столь многочисленной группировки не могло остаться незамеченным. Уже 3 января пилоты-камикадзе атаковали группу тральщиков. На следующий день они взорвали транспорт с боеприпасами, а эскортный авианосец «Ommaney Bay» получил столь тяжелые повреждения, что спасти корабль было невозможно и его пришлось затопить.

Перед началом высадки на Лусоне самолеты с авианосцев 3-го флота вице-адмирала Хэлси атаковали позиции противника на Тайване и Окинаве. Так, 3 и 4 января внезапно появившиеся американские палубные бомбардировщики бомбили порты и самолеты на аэродромах. Из-за плохой погоды не удалось установить величину причиненного ущерба, но предполагалось, что было уничтожено не менее 100—120 самолетов.

После этого налета авианосцы 3-го флота направились к острову Лусон. 8 января они совершили налет на аэродромы острова, уничтожив при этом около 75-и японских самолетов. На следующий день флот вернулся к Тайваню, где его самолеты потопили 2 эскортных миноносца и 5 транспортов, кроме того уничтожили на аэродромах около 50 самолетов.

Существовала большая потребность в этих рейдах 3-го флота, так как противник, поняв, что американцы собираются высаживаться на Лусоне, с 5 января усилил свои воздушные атаки. В ходе таковых японцы повредили крейсера «Louisville», «Australia» (австралийский), эскортный авианосец «Manila Bay», несколько эсминцев и тральщиков. Но после бомбардировок палубной авиации 3-го флота активность японской авиации заметно ослабла. Правда, это не коснулось атак камикадзе, которые за период с 3 по 13 января повредили 44 корабля, в том числе линкоры «New Mexico», «California», «Mississippi», крейсера «Columbia», «Louisville», «Australia» и 2 эскортных авианосца.

Несмотря на потери и повреждения, американское командование не отменило операцию. 6 января линкоры под командованием вице-адмирала Олдендорфа встали на рейде в заливе Лингаен и начали обстрел береговых укреплений. Под прикрытием их огня, тральщики занялись очисткой фарватеров от мин. На следующий день началась высадка. Удалось быстро захватить плацдарм на 30 км вдоль берега и на 6 км в глубь острова. Затем началась выгрузка тяжелой артиллерии, танков, другого вооружения и снаряжения для экспедиционного корпуса.

После удачной высадке на Лусоне, в ночь на 10 января авианосцы 3-го флота повернули на юго-запад и вошли в Южно-Китайское море. Это была первая операция флота союзников в этих водах после гибели британских линкоров «Prince of Wales» и «Repulse». Флот направился к вьетнамской бухте Камрань.

12 января американские самолеты потопили там учебный японский крейсер «Kashii». В этот же день подвергся бомбардировке Сайгон, где в числе других кораблей был потоплен разоруженный французский крейсер «Lamotte Picquet». Были также совершены налеты на Шанхай, Кантон, Гонконг и японскую базу на острове Хайнань.

В общей сумме палубная авиация потопила около 234 тысяч брутто-регистрационных тонн транспортных судов. Потери американцев составили 61 самолет, на 14 больше, чем потеряла японская авиация, чего давно уже не случилось.

Сухопутная операция на Лусоне проходила трудно. Только через 26 дней непрерывных боев первые американские подразделения вошли в Манилу, столицу Филиппин. Однако уличные бои за город продолжались еще 3

недели. Вообще, военные действия на Лусоне продолжались полгода, до последних чисел июня 1945 г.

Несмотря на это, в марте войска генерала Макартура начали высаживаться и на других островах архипелага. Главный удар был направлен на остров Минданао, где 10 марта в бухте Замбоанга высадился десант. За трое суток ему удалось прорвать японские линии обороны и захватить главную базу противника. Тем не менее, ожесточенные бои за остров продолжались до конца апреля.

Одновременно небольшие десанты высадились и на других островах архипелага. В конце апреля американские войска появились на Борнео, где бои с японцами продолжались до самого конца войны.

Захват Филиппин, Маршалловых и Марианских островов, островов Яп и Палау в Каролинском архипелаге отрезал значительные японские силы от метрополии и создал условия для прорыва внутреннего кольца обороны Японии.

Глава 16. Ликвидация японских баз в Индийском океане

Несмотря на участие британского флота в кампании на Тихом океане, в Индийском океане остались силы, достаточные для наступательных действий. Они включали 2 линкора, 9 крейсеров, 4 эскортных авианосца, 24 эсминца. Кроме того, в распоряжении вице-адмирала А. Пауэра, командующего британским Восточным флотом, находились около 70-и эскортных кораблей.

Поскольку в Индийском океане больше не появлялись вражеские подводные лодки и была отменена система конвоев (за исключением перевозки войск), все эти корабли смогли поддержать высадку десанта на побережье Бирмы.

Британские войска в первые дни января заняли Акъ-яб — третий по величине порт страны, а затем, развивая наступление, 3 марта захватили важный узел коммуникаций Майктил. Через несколько дней британские подразделения вошли в Мандалай и начали преследование японских войск, которые через долину реки Иравади отходили к Рангуну. Легкие морские силы производили артиллерийские обстрелы японских войск, отходивших вдоль побере-

жья. Кроме того, они участвовали в высадке десантов: 12 января в Мьебоун, 16 февраля в Руива, 13 марта в Летпан.

Кроме того, командование Восточного флота высадило крупный десант в порту Читтагонг, а затем на острове Рамри, куда 12 февраля были доставлены 23 тысячи бойцов! Им противостоял всего лишь один японский батальон (около тысячи солдат). Тем не менее, небольшой гарнизон ожесточенно оборонялся в течение 10 дней, затем половина его (примерно 500 человек), обманув бдительность англичан, окружным путем между островов по мелководью ушла в Бирму.

Критическое положение японских гарнизонов на Андамских и Никобарских островах потребовало их эвакуации. Британский флот смог перехватить только несколько. Например, 25 марта 4 эсминца из 26-й флотилии обнаружили конвой, состоявший из небольших транспортных судов и двух эскортных кораблей. Британские эсминцы бездарно провели бой: уничтожая конвой, они израсходовали почти все снаряды и 18 торпед.

Одновременно с наступлением на суше, подводные лодки союзников крейсировали у берегов Бирмы, в Малаккском проливе и вокруг архипелага Мергуи. Однако подавляющее большинство двигавшихся здесь японских судов составляли парусные джонки и моторные лодки, т.е. слишком незначительные цели для субмарин. Им пришлось ограничиться разведкой, а также минированием подходов к тем портам и бухтам, которыми часто пользовался противник.

Силы японского флота в Малайе, особенно после потопления американскими подводными лодками «*Charg*» и «*Gabilan*» крейсера «*Isuzu*» в Яванском море 7 апреля, были слишком малы, чтобы противостоять Восточному флоту. В Сингапуре стояли только 2 исправных тяжелых крейсера («*Ashigara*» и «*Naugoto*») и один эсминец, а все другие корабли были повреждены (например, тяжелые крейсера «*Такао*» и «*Муоко*», стоявшие в Джохорском проливе между островом Сингапур и Малайским полуостровом).

Британское командование подготовило сложную десантную операцию по захвату Рангуна со стороны реки Иравати. Но 2 мая войска, высадившиеся на ее берегах, уже не обнаружили японских войск. Плохо работавшая разведка сообщила неверные данные: противник ушел из Рангуна еще 10 дней назад.

9 мая две британские подводные лодки, патрулировавшие в Малаккском проливе, обнаружили тяжелый японский крейсер «Haguro» в сопровождении эсминца и двух эскортных кораблей. Они шли на северо-запад, чтобы эвакуировать японский гарнизон с Андаманских островов. Японцы заметили подлодки, находившиеся на поверхности воды и заподозрили, что их намерение разгадано. Поэтому они повернули назад.

Адмирал Пауэр предположил, что вскоре будет принята еще одна попытка эвакуации японских гарнизонов. Поэтому в ночь с 14 на 15 мая он направил в южную часть пролива эскортные авианосцы и 26-ю флотилию эсминцев. Утром 15 мая британский самолет-разведчик обнаружил крейсер «Haguro», шедший на юг в сопровождении одного эсминца. Получив сообщение об этом, британские эсминцы дали полный ход и к 23.00 оказались в 10 милях от японского крейсера. Последний, оценив силу атакующей его флотилии, повернул назад и открыл огонь.

Вскоре снаряды 203-мм орудий крейсера повредили эсминец «Saumarez». Далее японцу не повезло. Уклоняясь от торпед, выпущенных эсминцами «Verulam» и «Saumarez», он изменил курс, но при этом подставил себя под торпеды эсминцев «Venus» и «Virago». В результате крейсер пошел на дно. Сопровождавший крейсер «Haguro» эсминец «Kamikaze» получил легкие повреждения и скрылся в темноте. Но затем он вернулся, чтобы подобрать из воды остатки экипажа крейсера.

Через три недели, 8 июня 1944 г., британская подводная лодка «Trenchant», занявшая удобную позицию в узком проливе Банка у берегов Суматры, потопила своими торпедами тяжелый крейсер «Ashigara».

Японский флот в Малайе перестал существовать.

Глава 17. Прорыв внутреннего кольца японской обороны

Доступ к берегам Японии с севера защищали Курильские острова, которые по своим геологическим условиям и в связи с погодно-климатическими условиями не подходили для строительства крупных аэродромов. С юга цепь островов Волкано, Идзу и Бонин протянулись длинной це-

пью от Японии до Марианских островов; на юго-западе архипелаг Рюкю (Окинава) соединял Японию с Тайванем. Все эти острова, вместе взятые, составляли внутреннее кольцо обороны самой Японии.

Между тем, американские аэродромы на Марианских островах, где базировались тяжелые бомбардировщики дальнего действия, были слишком удалены от Страны Восходящего Солнца. Расстояние от аэродромов на островах Гуам, Тиниан и Сайпан до Японии составляло около 1500 миль (2780 км). Кроме того, бомбардировщикам приходилось лететь в обход сферы действия японских радарных станций. Таким образом, полет до цели и дорога домой составляли вместе около 3,5 тысяч миль (6480 км), поэтому самолеты не могли брать полный комплект авиабомб.

Еще одним фактором, ограничивавшим бомбовую нагрузку, являлась та высота (около 9 км), на которую следовало подниматься, чтобы избежать зенитного огня японской ПВО. Подъем тяжелых машин на такую высоту еще больше увеличивал расход топлива. Наконец, бомбометание с большой высоты отличалось низкой точностью. Все это, вместе взятое, делало сомнительной целесообразность подобных воздушных рейдов.

Иводзима

Следовательно, для продолжения наступления, союзникам требовались новые базы, расположенные недалеко от Японии. В этом плане выбор был невелик. Высадка на островах Рюкю до полного окончания боев на Филиппинах являлась слишком рискованной. В итоге, американский штаб рассматривал только острова в группах Волкано, Бонин, Идзу. Для строительства аэродрома подходили три острова.

Из них остров Хачидзё был расположен слишком близко к военно-морской базе противника Ёкосука (менее 150 миль); остров Тичидзима не подходил для высадки десанта из-за труднодоступного берега, море вокруг которого было усеяно острыми скалами. Оставался только остров Иводзима (в группе островов Волкано), где находились 3 японских аэродрома. От него до Токио было 640 миль (1185 км).

Этот остров в форме удлинённого треугольника общей площадью 30 кв. км, направленный своим острым углом на

юго-запад, являлся плоскогорьем, покрытым вулканической почвой. Две возвышенности — гора Сурибати и плоскогорье Мотояма — давали прекрасную возможность вести наблюдение за морскими просторами. Берега этого острова скалистые и высокие, но в южной части скалы расступались, образуя широкий песчаный пляж Футацунэ.

Остров Иводзима был хорошо укреплен. Юго-западный мыс представлял собой голую скалистую местность, в центральной части которой возвышалась гора Сурибати. Он был оборудован бункерами и артиллерийскими батареями, соединенными между собой подземными переходами. Каждая батарея являлась как бы отдельной крепостью. Ее защищали несколько линий траншей с бетонными перекрытиями, позициями для пулеметов и малокалиберных орудий. На склонах горы Сурибати были установлены минометы. Хорошо было укреплено и плоскогорье Мотояма. Оно террасами поднималось вверх, и на каждой такой ступени в скалы были врезаны артиллерийские позиции и пулеметные точки. Гарнизон острова в день высадки американского десанта составлял 22 тысячи человек.

Начало операции было назначено на 19 февраля 1945 г. Верховное командование осуществлял адмирал Спрюенс. Флот вторжения насчитывал 495 единиц (7 линкоров, 4 тяжелых крейсера, 11 эскортных авианосцев, 72 транспортных судна) под командованием вице-адмирала Тэрнера; корпусом морской пехоты (70 тысяч человек) командовал генерал Д. Смит.

Силы вторжения охраняли главные силы 5-го флота и «Task Force 58» в составе 16 авианосцев (1170 самолетов), 8 линкоров, 18 крейсеров, 79 эсминцев. Командовал 5-м флотом вице-адмирал Митшер. Все боевые действия происходили под общим руководством адмирала Ч. Нимица (войска генерала Д. Макартура продолжали бои на Филиппинах).

Уже с декабря 1944 г. остров Иводзима стал объектом почти ежедневных воздушных налетов, кроме того, его обстреливали крейсера и эсминцы. Но для того, чтобы полностью разрушить мощные укрепления, необходимо было в течение длительного времени обстреливать их из самых тяжелых корабельных орудий.

За 3 дня до подхода флота (т.е. 16 февраля) вторжения американские линкоры «Idaho», «Tennessee», «Nevada», «Texas» и старый «Arkansas» обрушили на остров сотни

тонн снарядов главного калибра. На следующий день обстрел повторился. Под его прикрытием тральщики, несмотря на сильный огонь японской артиллерии, расчистили подходы к берегу. Интенсивность огня противника показала, что обстрел берега без разведки конкретных целей малоэффективен. 18 февраля плотность орудийного огня возросла. Ночью к острову приблизились транспортные суда, с которых на машины-амфибии перешли 4 полка морской пехоты, предназначенные для штурма. Утром 19 февраля началась высадка на пляж Футацунэ, сопровождавшаяся обстрелом целей в глубине японской обороны.

Подразделения морской пехоты заняли широкую прибрежную полосу, практически не встретив сопротивления. Вскоре к берегу подошли десантные баржи, с которых стали съезжать танки, пушки и автомобили.

Японский гарнизон, укрывшись в бункерах и между скал, наблюдал за высадкой десанта, не выдавая своего присутствия. Только тогда, когда американские солдаты, увязая по колено в вулканическом песке, дошли до первой, расположенной амфитеатром террасы, защитники острова открыли сокрушительный огонь. Почти каждый снаряд попадал в цель, так как застигнутые врасплох десантники занимали площадь около 2 км.

Срочно требовалось расширить плацдарм. Ураганный огонь японцев полностью исключал возможность дальнейшего наступления. Разрешить критическую ситуацию помогли бронированные бульдозеры-тараны, которые сделали пролом в ближайшей террасе. Через него в наступление бросились десантники и сумели закрепиться на террасе.

По плану, к 14 часам на берег следовало уже выгрузить тяжелые орудия, однако сильный огонь противника не давал десантным баржам подойти к берегу. Несколько рот морской пехоты, сражаясь с японскими солдатами врукопашную, пробивались к окраине аэродрома, в 1400 метрах от пляжа. К 16 часам в результате решительной атаки им удалось перерезать мыс у подножия горы Сурибати. Удалось также выгрузить подкрепления и тяжелые орудия. Морская пехота окопалась и очистила от японских солдат подземные переходы на захваченной ею территории.

На четвертый день после начала десантной операции, несмотря на шквальный обстрел, который вели из пулеметов и минометов 1200 японских солдат, засевших на скло-

нах горы Сурибати, американцам удалось взять эту гору. Из-за невозможности выбить противника из подземных коммуникаций и бетонных бункеров внутри горы, их входы и амбразуры просто взорвали, замурав под землей находившихся там японских солдат.

Организованное сопротивление на острове прекратилось 17 марта, однако через 10 дней защитники острова устроили кровавый сюрприз для американцев. Ночью из подземелий вышел японский отряд численностью 200 человек, сеявший смерть и опустошения в лагере американских солдат.

Общие потери американцев в боях за остров Иводзима составили 28649 человек, в том числе 4917 убитыми и 23732 ранеными. Потери японцев были 23388 человек, из них 22305 человек погибли, а 1083 раненых попали в плен.

Чтобы обезопасить силы вторжения на острове Иводзима от атак японской авиации, оперативная группа «Task Force 58» вице-адмирала Митшера 16 февраля атаковала район города Токио, где в воздушных боях и на аэродромах уничтожила около 600 самолетов. Собственные потери составили 36 машин. Когда высадка на Иводзиму была в полном разгаре, палубная авиация этой группы переключилась на поддержку десантных подразделений.

21 февраля вице-адмирал Митшер повторил рейд на Токио. Плохая погода осложнила налет, но все же при небольших собственных потерях удалось уничтожить до 50 самолетов противника.

Во время боев за Иводзима, стоявшие на якоре корабли неоднократно подвергались налетам японской авиации. Самолеты противника потопили 14 кораблей и судов, в том числе эскортный авианосец «Bismarck Sea», на котором погибли 300 человек команды. Кроме того, вследствие атаки пяти летчиков-камикадзе получил серьезные повреждения авианосец «Saratoga». Но возникший на нем сильный пожар удалось потушить и, несмотря на последующие разрушения, корабль удалось спасти.

Японское командование бросило всю имевшуюся у него авиацию в атаку на флот, стоявший возле острова. Оно почему-то совсем не использовало подводные лодки. А ведь стоявшие на якоре в течение всей операции суда и военные корабли представляли удобную цель для торпед подводных лодок.

Окинава

Ранней весной 1945 г., когда война в Европе подходила к концу, а театр военных действий на Тихом океане значительно сократился, союзники решили нанести по Японии удар всеми силами своей авиации и флота. Однако американских авиабаз вокруг Японии по-прежнему не хватало, следовало захватить еще один остров, пригодный для строительства аэродромов.

Для этой цели больше всего подходил остров Окинава, удаленный всего лишь на 350 миль от острова Кюсю, самого южного из островов метрополии. Остров Окинава, длиной свыше 120 км и шириной от 5 до 20 км, имел все условия для строительства больших аэродромов и базы для крупного гарнизона.

Японский гарнизон Окинавы, которым командовал генерал Усидзима, насчитывал 110 тысяч человек, в том числе 39 тысяч пехоты. Американский штаб оценивал японский гарнизон в 50–60 тысяч, но вследствие близости Японии допускал возможность доставки туда значительных подкреплений, поэтому ожидал встретить при высадке сильное сопротивление. Операция готовилась с невиданным доселе размахом.

На Окинаве должна была высадиться 10-я армия генерала Бакнера, насчитывавшая 183 тысячи бойцов. Кроме нее, на остров следовало доставить 270 тысяч человек вспомогательного персонала. Флот вторжения (вице-адмирал Тэрнер) включал 1213 единиц, в том числе 10 линкоров, 14 эскортных авианосцев, 430 транспортных и больших десантных кораблей. В состав 5-го флота, охранявшего силы вторжения, впервые вошла британская группа (Task Force 57): 4 авианосца, 2 линкора, 4 крейсера, 12 эсминцев.

Первой частью подготовки операции стала бомбардировка 1 марта Окинавы самолетами палубной авиации 5-го флота. 18 марта эти же самолеты совершили налет на порты и аэродромы острова Кюсю, где уничтожили множество небольших судов, стоявших на рейдах. В тот же день пилоты-камикадзе повредили 4 американских авианосца. На следующий день флот, находившийся недалеко от японского побережья, снова атаковали японские самолеты. Одному из них удалось сбросить две бомбы на палубу авианосца «Franklin», что вызвало сильный пожар. Пламя удалось

потушить только через несколько часов, а тяжело поврежденный корабль пришлось отправить в США для капитального ремонта.

В следующие четыре дня самолеты 5-го флота уничтожили на аэродромах либо сбили в воздухе 556 японских машин. Кроме того, они повредили стоявшие в портах Кобэ и Курэ линкоры «Ise» и «Нуца», 2 авианосца, тяжелый крейсер, 4 эсминца и 7 грузовых судов.

С учетом опыта, полученного в ходе боев за остров Иводзима, артиллерийская подготовка началась за 8 дней перед высадкой. 26 марта без труда были заняты несколько островков в группе островов Керама в 10—20 милях к югу от Окинавы. Там построили базу гидросамолетов.

Перед высадкой десанта 1 апреля, остров подвергли бомбардировке 500 самолетов, причем налет производился преимущественно в западной части острова. Однако это был удар в пустоту, поскольку японские войска находились только на юге острова.

Высаживавшиеся на западном побережье американские части, ожидавшие ожесточенного сопротивления, вообще не встретили войск противника. В тот же день эти части добрались до противоположного восточного берега. После этого они начали постепенно занимать северную часть острова. За 13 дней морская пехота дошла до северного мыса Окинавы, встретив слабое сопротивление лишь в нескольких пунктах. До конца апреля вся северная половина острова была оккупирована, общие потери японских войск составили здесь около 2 тысяч человек.

А в южной части острова схватки, полные драматических моментов и напоминавшие своей ожесточенностью сражения на островах Бетио и Иводзима, продолжались два с половиной месяца, до 12 июня.

Потери американских войск на Окинаве были велики. Несмотря на мощную поддержку корабельной артиллерии и авиации, за 82 дня боев «янки» потеряли 7 тысяч человек убитыми и более 30 тысяч ранеными.

Японское командование намеревалось уничтожить американский десант, отрезав пути для доставки подкреплений частям, сражавшимся на берегу. Это была та же тактика, что и в боях за Филиппины. Но в этот раз вместо флота в атаку устремились самолеты, пилотируемые пилотами-смертниками. С того момента, когда американские

корабли бросили якорь на рейде, начались массированные налеты.

Во время первого, 6 апреля, в котором участвовали 355 камикадзе, были потоплены 2 эсминца («Bush» и «Col-houn»), взорваны 2 транспорта с боеприпасами, повреждены 12 эсминцев и 10 транспортных судов.

Однако командиры авианосцев, своевременно предупрежденные об этой атаке, организовали свою воздушную оборону таким образом, что летчикам-камикадзе не удалось поразить ни один из них. Японские подводные лодки тоже не смогли добиться каких-либо результатов из-за бдительной охраны сил ПЛО. В первой фазе боев за Окинаву американские эсминцы и самолеты потопили 9 японских субмарин.

Вечером 6 апреля из японских портов отправился к Окинаве отряд под командованием вице-адмирала С. Ито в составе линкора «Yamato», крейсера «Yahagi» и восьми эсминцев. Но уже через 3 часа после выхода из базы этот отряд обнаружили американские подводные лодки.

На следующий день его атаковали 400 палубных бомбардировщиков и торпедоносцев. Сначала они потопили крейсер «Yahagi», затем линкор «Yamato», из команды которого (2500 человек) спаслись только 280 человек. От всего отряда остались только 4 эсминца, а 4 других («Asashimo», «Isokaze», «Hamakaze» и «Kasumi») тоже были потоплены. В 2-часовом бою с самым сильным на то время военным кораблем в мире американские летчики одержали победу. Собственные их потери были ничтожны — 10 самолетов.

В это время вокруг Окинавы в массовых налетах 12 и 13 апреля 185 камикадзе снова причинили большой ущерб транспортным и небольшим судам. 15 и 16 апреля главной целью их налетов стали эсминцы.

До конца июня камикадзе совершили еще 7 больших налетов. 11 мая им удалось сильно повредить флагманский авианосец вице-адмирала Митшера «Bunker Hill», при этом команда авианосца потеряла 402 человека убитыми и 264 ранеными. Сам корабль нуждался в отправке в США на капитальный ремонт.

В это же время камикадзе неоднократно совершали налеты на британские авианосцы, действовавшие между Китаем и Окинавой. «Англичане», в отличие от американских плавучих аэродромов, имели бронированную палу-

бу. Несмотря на это, авианосцы «Formidable» и «Indomitable» получили сильные повреждения.

За 3 месяца боев под Окинавой 1900 пилотов-смертников отдали свои жизни, чтобы предотвратить поражение Японии. Однако им удалось потопить только 26 транспортных судов и военных кораблей. Среди последних не было ни одного крупнее эсминца, правда, жертвами налетов стали 13 эсминцев. Кроме того, камикадзе повредили еще 164 корабля.

В воздушных боях японцы потеряли около 5900 боевых самолетов, потери американцев составили 763 самолета. Всего при захвате Окинавы (включая потери от налетов камикадзе), погибли 36 судов и военных кораблей, а 368 были повреждены (из них 39 — тайфуном).

Последние удары

В первые дни июля 1945 г. японцы впервые ощутили на себе всю мощь американской авиации. Тяжелые бомбардировщики, взлетавшие с аэродромов на Марианских островах, под прикрытием истребителей с Иводзимы, совершили несколько массированных налетов. Обычно в каждом них принимали участие 300—400 бомбардировщиков. Целью налетов являлись промышленные города. Американцы, взяв пример с англичан, использовали так называемое «ковровое бомбометание», уничтожая сразу целые городские кварталы. В Токио они сравняли с землей 28 квадратных километров территории города, в Нагоя 10 кв. км, в Осака 15 кв. км, в Кобэ 14 кв. км.

Тем не менее, пользы от этих налетов оказалось меньше, чем ожидалось. Железнодорожная сеть по всей Японии, включая стальной подводный туннель, соединявший Кюсю и Хонсю, осталась нетронутой. Не пострадали склады и арсеналы, укрытые глубоко под землей. Правда, множество предприятий прервали свою работу, однако это произошло из-за отсутствия сырья, а не из-за разрушений, вызванных налетами.

10 июля палубная авиация 3-го флота атаковала Токио. Самолеты, взлетевшие с авианосцев, отбомбились по городу и ближайшим аэродромам. Через 4 дня флот разделился: авианосцы остались в открытом море, а крейсера и линкоры начали массированные обстрелы района Ёкогама—Йокогама, приближаясь временами на 5 км к берегу.

Их не атаковал ни один японский самолет, не произвела ни одного выстрела береговая артиллерия.

17 июля к 3-му флоту присоединились британские корабли. До середины августа на Японию были произведены еще 8 массированных воздушных налетов. В воздушных боях и на аэродромах японцы потеряли около 3300 самолетов. В различных портах авиация союзников потопила либо сильно повредила 4 линкора, 4 авианосца, 2 тяжелых и 4 легких крейсера, 24 эсминца.

Глава 18. Блокада Японии

По мере развития наступления на Тихоокеанском ТВД, передвинулись ближе к Японии также и базы подводных лодок. В мае 1944 г. они начали действовать с Маршалловых островов, а в июле с острова Сайпан. Благодаря этому увеличилось время патрулирования.

Потери японского судоходства в конце 1944 г. чрезвычайно возросли, особенно в районах Сингапура и Филиппин, а также в Южно-Китайском море, где пролегали пути с Борнео, Суматры и Явы. Для усиления блокады Японии были передвинуты дальше на север районы патрулирования американских и британских субмарин, базировавшихся на Брисбен и Фримантл в Австралии.

Японцы после потерь, понесенных их транспортным флотом в 1942–43 гг. быстро построили 100 эскортных кораблей дальнего плавания. Это позволило им ввести на большинстве маршрутов систему конвоев.

Но попытка снабдить конвои эскортными авианосцами не удалась, так как за непродолжительное время 4 таких кораблей потопили американские подводные лодки. Авианосец «*Chuyo*» потопила 4 декабря 1943 г. возле Хонсю субмарина «*Sailfish*»; «*Taiyo*» потопила 18 августа 1944 г. к северо-западу от Лусона подлодка «*Rasher*»; «*Unyo*» потопила 17 сентября в Южно-Китайском море подлодка «*Barb*», а «*Shinyo*» — подлодка «*Spadefish*» 17 ноября.

Использование для противолодочной разведки и обороны конвоев самолетов берегового базирования оказалось малоэффективным, так как по своим тактико-техническим характеристикам они значительно уступали ана-

логичным американским машинам, а их экипажи не имели достаточной подготовки для борьбы с субмаринами.

Вообще, дело это было весьма трудным. Американские подводные лодки обладали огромной дальностью плавания, имели установки искусственного климата, облегчавшие длительное пребывание в тропиках, на высоком уровне находилось их техническое оснащение (например, у них были ночные перископы со встроенными радаром). Американские подводные лодки редко действовали в группах, они предпочитали индивидуальные ночные атаки с помощью радара.

Важной составной частью блокады Японии являлись операции по минированию портов, которые проводили американские и британские самолеты. Между тем, у японцев так и не появились тралы для уничтожения магнитных мин. За это им пришлось заплатить высокую цену.

Пытаясь сократить потери, японцы ограничили транспортные перевозки до самого минимума. В основном, грузы шли теперь из Китая, Кореи и Маньчжурии. Из бывшей голландской Ост-Индии и с Северного Борнео они вывозили только нефть и нефтепродукты. Импорт упал с 49 млн. тонн в 1941 г. до 17 млн. тонн в 1944 г. Торговый флот, потеряв в 1944 г. 3,75 млн. брт (с начала войны уже 6,5 млн. брт; из них 824 тыс. брт составляли танкеры), насчитывал немногим более 3 млн. брт. Этого было слишком мало, чтобы в полном объеме удовлетворять потребности промышленности, не говоря уже о населении.

Дальнейшие действия подводных лодок и авиации привели к окончательной катастрофе. Летом 1945 г. японское командование располагало всего 55 океанскими грузовыми судами.

Из общего количества потерянных судов — 1153 (4.889.000 брт) потопили подлодки. На долю британских субмарин приходится скромная цифра — 29 судов (65 тыс. брт), голландские подлодки потопили 10 судов (42 тыс. брт). Все остальные отправили на дно американские субмарины.

К моменту окончания войны в бассейне Тихого океана находились 170 американских подлодок. Собственные потери американского подводного флота составили 52 единицы; 3 субмарины потеряли англичане; 8 — голландцы.

Окончание войны на Тихом океане

Американское командование разработало план захвата японских островов. Сначала предполагалось высадить десант (13 дивизий) на южном острове Кюсю. Эта операция должна была начаться 11 ноября 1945 г. Морскую ее часть, т.е. доставку войск, траление прибрежных вод, уничтожение подводных преград, воздушную бомбардировку побережья и обстрел корабельной артиллерией, захват плацдармов, снабжение армии должен был обеспечить американский флот под командованием адмирала Нимица.

В начале 1946 г., после захвата Кюсю, планировалось высадить 25 дивизий в районе Токио. Обе десантные операции должны были стать самыми крупными в истории.

В связи с данным планом, в Тихом океане к осени 1945 года сосредоточилось 90% американского флота и 40% всей авиации. На 1 сентября в состав американского флота входили 23 линкора, 26 ударных и 64 эскортных авианосцев, 52 крейсера, 323 эсминца, 298 эскортных кораблей, 181 подводная лодка, 160 тральщиков, 1060 вспомогательных судов, 2783 десантных судна. Авиация насчитывала 14847 боевых, 1286 транспортных и учебных самолетов.

Так как после окончания войны в Европе союзники могли перебросить на Тихий океан огромные силы, этот план имел большие шансы на успех. Однако, учитывая решимость японского командования, мужество солдат, слепое повиновение гражданского населения, можно предположить, что бои на территории метрополии стали бы тяжелыми и длительными, а разрушения были бы колоссальными.

Несмотря на потерю своего военного флота, Япония все еще располагала большой сухопутной армией. На японских островах находились более 2 млн. солдат и свыше 2 млн. резервистов, не считая 2-х миллионной армии в Китае и Индокитае. Авиация насчитывала около 9 тысяч самолетов, правда, в основном они были устаревших типов, однако при фанатизме японских летчиков-смертников эти самолеты представляли значительную опасность. Крупным кораблям не хватало жидкого топлива, но его запасов вполне хватило бы для большого количества сверхмалых подводных лодок и взрывающихся катеров. Разумеется, всех этих средств заведомо не хватило бы для

победы, однако они могли привести к очень большим жертвам среди союзных войск.

Однако десантные операции на Кюсю и Хонсю не были осуществлены. Ряд событий значительно ускорил окончание войны с Японией.

Во-первых, для японских милитаристов, видевших выход из практически безнадежной ситуации лишь в продолжении войны «до последнего японца», весьма болезненным ударом стало поражение Германии. Капитуляция Германии сразу обрекла на неудачу планы длительного сопротивления.

Во-вторых, атомные бомбардировки Хиросимы (6 августа) и Нагасаки (8 августа) показали японскому правительству, что его ждет в случае продолжения сопротивления.

В-третьих, 9 августа в войну против Японии вступил СССР. Советская армия начала наступление по всей границе с Кореей и Маньчжурией. Тихоокеанский флот высадил десанты на Курильских островах, в южной части Сахалина, в портах Северной Кореи, в морской крепости Порт-Артур. Очень скоро советские войска прорвали линию обороны японской Квантунской армии, отрезали ее от Кореи и вышли ей в тыл*.

Все это, вместе взятое, заставило японское военно-политическое руководство капитулировать. 2 сентября 1945 г. на борту американского линкора «Missouri», стоявшего на якоре в Токийском заливе, состоялось подписание акта о безоговорочной капитуляции Японии. Вторая мировая война завершилась.

* В Тегеране 26 ноября 1943 г. Сталин дал обещание через 6 месяцев после окончания войны в Европе объявить войну Японии. Но в действительности СССР объявил войну Японии уже через 3 месяца после победы над Германией, 8 августа 1945 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

История человечества не знает более кровавой и разрушительной войны, нежели вторая мировая. Она принесла миллионам людей безмерные страдания и привела к небывалым разрушениям, поглотив около 50 миллионов человеческих жизней. В ходе военных действий были поставлены под ружье 110 миллионов человек, вовлеченными в войну оказались 60 государств.

За 6 лет сражений военно-морское искусство получило дальнейшее, притом весьма значительное развитие, как в стратегическом, так и в оперативно-тактическом аспектах.

В морских операциях на первый план вышла авиация. Благодаря своей скорости, маневренности и дальности действия, самолет оказался более эффективным боевым средством, чем любой надводный корабль. Так, можно смело утверждать, что без поддержки самолетов, поднимавшихся в воздух с береговых аэродромов и с авианосцев, союзники не выиграли бы битву за Атлантику.

Впервые в истории морских войн самолеты палубной авиации сыграли решающую роль во многих сражениях. Атакуя волна за волной, они уничтожали противника еще до того, как главные силы флота, находившиеся на значительном удалении от места битвы, могли вступить в бой. Особенно наглядно показали это операции в Тихом океане. Линкоры лишь охраняли авианосцы от атак кораблей противника, а их зенитная артиллерия поддерживала ПВО авианосцев.

Кроме палубной и береговой авиации, войну на море революционизировали средства радиолокации и гидролокации. Раннее обнаружение самолетов и кораблей противника с помощью радара, а подводных лодок с помощью гидролокатора, неоднократно решало судьбу боя.

Большой шаг вперед сделала наука управления разнородными морскими и воздушными силами. Достаточно вспомнить доведенную до совершенства организацию конвоев, совместные боевые действия надводных кораблей и авиации, масштабные десантные операции. Прогресс наблюдался в действиях обеих сторон — как союзников, вы-

нужденных перебрасывать через моря и океаны огромные массы войск, большое количество вооружения и грузов, так и их противников.

Понятно, что этот прогресс достигался постепенно. Типичным примером является сражение за Атлантику, к которому ни одна из сторон не была готова в полной мере. Пятидесяти семи подводных лодок, какими располагала Германия в первый период войны, было слишком мало, чтобы добиться успехов, парализующих действия противника. В то же время консервативно настроенное британское адмиралтейство не воспользовалось в должной мере опытом борьбы с субмаринами, накопленным во время первой мировой войны. Все эти упущения пришлось наверстывать в трудных военных условиях.

В Тихом океане подводные лодки играли другие роли, нежели в Атлантике. Дальняя разведка передвижений противника, нападения на военные корабли, охрана собственного флота — вот главные задачи субмарин в тихоокеанских водах. Но если американские подлодки, кроме решения своих главных задач, активно истребляли японский транспортный флот, то японское командование считало это делом второстепенным.

Важную роль в закрытых акваториях стали играть боевые катера разных классов. ВМФ Германии, Великобритании, СССР, Италии, США широко использовали торпедные и артиллерийские катера, катера-тральщики и катера-охотники.

Характерной приметой войны стали десантные операции, которые проводились с невиданным прежде размахом, в тесном взаимодействии флота с авиацией и сухопутными войсками. Для их осуществления были созданы большие десантные корабли, а также специальные средства для высадки на берег, различные технические приспособления для преодоления подводных преград.

Десантные операции союзников, после нескольких неудачных попыток, принесших большие потери, достигли высокого уровня организации как в Европе, так и на Тихом океане. Решающую роль в акциях такого рода играла авиация. В бассейне Тихого океана это была палубная авиация, отсюда значительное участие авианосцев в высадках на острова.

Большую помощь в проведении десантных операций оказала корабельная артиллерия, уничтожавшая позиции

противника. Использование фактора внезапности тоже являлось неременным условием успеха таких операций. Важными являлись вопросы организации доставки подкреплений, боеприпасов, технических средств, охраны транспортных судов, направлявшихся к месту высадки десанта.

Ход шестилетней войны неопровержимо доказал, что от людей, отвечающих за подготовку страны к войне, надо требовать не только основательное знание военной истории и доктрин, но и способность предвидеть, опирающуюся на солидную научную базу. Ведь именно недостаток предвидения наблюдался в генеральных штабах практически всех стран, принимавших участие в войне. Военные всего мира готовились к прошлой войне, тогда как воевать им пришлось в совершенно иных условиях, нежели в 1917–1918 гг. Ошибки пришлось исправлять уже в ходе боевых действий, за них платили своими жизнями бойцы на фронте.

Вследствие стремительного технического прогресса, каждая новая война принципиально отличается от предыдущей. Все же хочется думать, что прошедшая война был последней битвой планетарного масштаба. Поэтому так важно внимательно взглянуться в события той войны, происходившие на суше, в воздухе и на море.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Беккер К. **Немецкие морские диверсанты во Второй мировой войне.** /Пер. с нем./ — М.: Иностранная литература, 1958. — 232 с.
- Белли В.А., Боголепов В.П. и др. **Блокада и контрблокада (Борьба на океанско-морских сообщениях во Второй мировой войне).** — М.: Наука, 1967. — 768 с.
- Белли В.А., Пензин К.В. **Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939—1945 гг.** — М.: Воениздат, 1967. — 480 с.
- Беренс Б. **Морской флот и требования войны.** /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1964. — 335 с.
- Бизли П. **Разведка особого назначения (История оперативного разведывательного центра английского Адмиралтейства. 1939—1945.).** /Пер. с англ./ — М.: Прогресс, 1981. — 336 с.
- Богатырев С.В., Стрельбицкий К.Б. **Потери флотов противника на морских ТВД в Великой Отечественной войне, 1941—1945.** — Львов: ТриО, 1992. — 96 с.
- Боевое использование авианосцев (Тематический сборник).** /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1973. — 284 с.
- Боевая летопись Военно-морского Флота, 1941—1942.** — М.: Воениздат, 1992. — 632 с.
- Боргезе В. **Десятая флотилия МАС.** /Пер. с итальян./ — М.: Иностранная литература, 1957. — 288 с.
- Братство северных конвоев 1941—1945 (Сборник).** — Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1991. — 336 с.
- Бриксхилл П., Беркер Р. **Убийцы кораблей. Затопить Германию.** /Пер. с англ./ — М.: АСТ, 2001. — 588 с.
- Бунич И.Л. **Таллинский переход. Операция «Нептун».** — Ростов-на-Дону: Профпресс; Харьков: Единорог, 1994. — 516 с.
- Бунич И.Л. **Пираты фюрера: «Атлантис», «Адмирал Шер», «Шарнхорст» (Историко-публицистическое исследование).** — СПб: Облик, 1998. — 540 с.

- Буш Г. Такой была подводная война. /Пер. с нем./ — М.: Воениздат, 1965. — 302 с.
- «Волчьи стаи» (Об истории создания и деятельности во время Второй мировой войны подводного флота Германии). /Сб. пер. с англ./ — М.: Терра/Книжный клуб, 1998. — 192 с.
- Дениц К. Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне. /Пер. с нем./ — М.: Воениздат, 1964. — 456 с.
- Дмитриев В.В. и др. Подводные «москиты» (По материалам иностранной печати). М.: Воениздат, 1969. — 126 с.
- Доценко В.Д. Флот. Война. Победа: 1941—1945 гг. — СПб: Судостроение, 1995. — 256 с.
- Дюпюи Р., Дюпюи Т. Всемирная история войн. Книга 4: 1925—1997 гг. — СПб: Полигон; М.: АСТ, 1998. — 1118 с.
- Еремеев Л.М. Некоторые итоги крейсерских операций германского флота (Из опыта Второй мировой войны). — Л.-М.: Воениздат, 1949. — 212 с.
- Еремеев Л.М., Шергин А.П. Подводные лодки иностранных флотов во Второй мировой войне (Оперативно-статистические материалы по опыту Второй мировой войны). — М.: Воениздат, 1962. — 446 с.
- Иванов Л.Н. Подготовка и первые итоги Второй империалистической войны на море. — М.-Л.: Военмориздат, 1941. — 156 с.
- Иванов Ю.Г. Камикадзе: Пилоты — смертники (Японское самопожертвование во время войны на Тихом океане). — Смоленск: Русич, 2001. — 528 с.
- Инрайт Д. «Синано» — потопление японского секретного суперавианосца. /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1991. — 224 с.
- Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1971. — 392 с.
- Исаков И.С., Еремеев Л.М. Транспортная деятельность подводных лодок. — М.: Воениздат, 1959. — 375 с.
- Кампании войны на Тихом океане (Материалы комиссии по изучению стратегических бомбардировок авиации Соединенных Штатов). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1956. — 510 с.

Картер У., Дюваль Э. Незаметная служба (Материально-техническое обеспечение ВМС США в Атлантике и на Средиземном море во время Второй мировой войны). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1963. — 320 с.

Картер У. Вдали от баз (Материально-техническое обеспечение ВМС США на Тихом океане в годы Второй мировой войны). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1965. — 275 с.

Коммандос (История английских десантных отрядов, именуемых «коммандос»). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1947. — 155 с.

Короткин И.М. Боевые повреждения надводных кораблей. — Л.: Судпромгиз, 1960. — 304 с.

Кузнецов Н.Г. Накануне, 3-е изд., доп. — М.: Воениздат, 1981. — 400 с.

Кузнецов Н.Г. На флотах боевая тревога. — М.: Воениздат, 1971. — 320 с.

Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. — М.: Воениздат, 1987. — 462 с.

Локвуд Ч.А., Адамсон Г.Х. Морские дьяволы. /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1958. — 320 с.

Локвуд Ч.А. Топи их всех. /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1960. — 400 с.

Лорд У. День позора. Невероятная победа. /Пер. с англ./ — СПб: Комкон, 1993. — 416 с.

Макинтайр Д. Истребитель подводных лодок. /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1958. — 188 с.

Макинтайр Д. и др. Битва за Средиземное море: Взгляд победителей. /Пер. с англ./ — М.: АСТ, 2001. — 704 с.

Морисон С.Э. Битва за Атлантику (Сентябрь 1939 г. — май 1943 г.). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1956. — 416 с.

Морисон С.Э. Битва за Атлантику выиграна (Май 1943 г. — май 1945 г.). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1959. — 360 с.

Морисон С.Э. Вторжение во Францию и Германию. 1944—1945 (Из истории действий флота США во Второй мировой войне). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1963. — 352 с.

- Нимиц Ч., Поттер Э. **Война на море (1939—1945).** /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1965. — 452 с.
- Полмар Н. **Авианосцы**, том 1. /Пер. с англ./ — М.: АСТ, 2001. — 698 с.
- Прорыв германской эскадры через Ламанш 12 февраля 1942 г.** /Пер. с англ./ — М.-Л.: Воениздат, 1947. — 96 с.
- Простаков А.Л. **Противолодочная оборона торговых судов (По опыту иностранных флотов).** — М.: Воениздат, 1960. — 172 с.
- Роскилл С. **Флот и война, в 3-х томах.** /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1967—1974.
- Том 1 (560 с.) 1967; Том 2 (528 с.) 1970; Том 3 (712 с.) 1974.
- Роскилл С.У. **Флаг Святого Георгия (Английский флот во Второй мировой войне).** /Пер. с англ./ — М.: АСТ, 2000. — 558 с.
- Роско Т. **Боевые действия подводных лодок США во Второй мировой войне.** /Пер. с англ./ — М.: Иностранная литература, 1957. — 540 с.
- Роско Т. **Эскадренные миноносцы США во Второй мировой войне.** /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1962. — 544 с.
- Руге Ф. **Война на море 1939—1945.** /Пер. с нем./ — М.: Воениздат, 1957. — 414 с.
- Северные конвои (Исследования, воспоминания, документы).** /Сборник/ — М.: Наука, 1994. — 258 с.
- Скотт П. **Битва в узких морях (Действия легких прибрежных сил в Ла-Манше и Северном море. 1939—1945).** /Пер. с англ./ — М.-Л.: Воениздат, 1948. — 176 с.
- Тулейя Т., Вудворд Д. **Сумерки морских богов** (Пер. с англ.). — М.: АСТ, 2000. — 630 с.
- Футида М., Окумия М. **Сражение у атолла Мидуэй.** /Пер. с япон./ — М.: Воениздат, 1958. — 280 с.
- Фэйн Д., Мур Д. **Боевые пловцы.** /Пер. с англ./ — М.: Иностранная литература, 1958. — 342 с.
- Хасимото М. **Потопленные (Японский подводный флот в войне 1941—1945 гг.).** /Пер. с япон./ — М.: Иностранная литература, 1956. — 232 с.

- Хастингс М. Операция «Оверлорд» (Как был открыт второй фронт). /Пер. с англ./ — М.: Прогресс, 1989. — 470 с.
- Хаф Ф.О. Война на островах. /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1960. — 458 с.
- Чернышев В.Ф. Надводные корабли в современной войне (Из опыта войны). — Л.-М.: Военмориздат, 1945. — 158 с.
- Что произошло в Пирл-Харборе (Документы о нападении Японии на Пирл-Харбор 7 декабря 1941 г.). /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1961. — 352 с.
- Шерман Ф.С. Американские авианосцы в войне на Тихом океане. /Пер. с англ./ — М.: Воениздат, 1956. — 310 с.
- Широкоград А.Б. Корабли и катера ВМФ СССР 1939—1945 гг. (Справочник). — Мн.-М.: Харвест-АСТ, 2002. — 944 с.
- Яковлев Н.Н. Загадка Пёрл-Харбора. — М.: АН СССР, 1963. — 148 с.

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА	3
ВВЕДЕНИЕ	5
Политические предпосылки Второй мировой войны	5
Международные соглашения по военному флоту	11
Стратегические планы и количественный состав флотов	13
Общее соотношение сил и роль морского транспорта	17
ЧАСТЬ I. ВОЙНА В АТЛАНТИКЕ	
Раздел I. СЕНТЯБРЬ 1939 – СЕНТЯБРЬ 1940 гг.	20
Глава 1. Сентябрь 1939 г. на Балтике	20
Глава 2. Война только начинается	35
Глава 3. Норвежская кампания	62
Глава 4. Поражение союзников на Западе	84
Глава 5. Италия вступает в войну	88
Раздел II. ИЮНЬ 1940 – ИЮНЬ 1941 гг.	93
Глава 6. После падения Франции	93
Глава 7. Полгода сражений в Средиземном море	99
Глава 8. Подводная война	110
Глава 9. Корсары в действии	118
Глава 10. Война в Средиземном море	135
Раздел III. ИЮНЬ – ДЕКАБРЬ 1941 г.	152
Глава 11. Нападение Германии на СССР	152
Глава 12. Битва за Атлантику	174
Глава 13. Важнейшая проблема – снабжение	187
Раздел IV. ДЕКАБРЬ 1941 – НОЯБРЬ 1942 гг.	198
Глава 14. Самый тяжелый период	198
Глава 15. Битва за Атлантику продолжается	219
Глава 16. Кровавый урок под Дьеппом	239
Глава 17. Призрак поражения в Средиземном море	245
Глава 18. В морях вокруг СССР	264

Раздел V. НОЯБРЬ 1942 – ИЮНЬ 1943 гг.	273
Глава 19. Высадка союзников в Северной Африке ...	273
Глава 20. Перелом в битве за Атлантику	290
Раздел VI. ИЮНЬ 1943 – ИЮНЬ 1944 гг.	307
Глава 21. Победа в Средиземном море	307
Глава 22. Поражение Германии в подводной войне	320
Глава 23. Советский флот в борьбе с противником ..	333
Глава 24. Действия на Северных коммуникациях	340
Раздел VII. ИЮНЬ 1944 – МАЙ 1945 гг.	347
Глава 25. Действия Советского флота	347
Глава 26. Второй фронт в Европе	354
Глава 27. Финал сражений в морях Восточной Европы	376
Глава 28. Завершение войны в Западной Европе	381
ЧАСТЬ II. ВОЙНА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ	
Раздел I. ДЕКАБРЬ 1941 – МАРТ 1942 гг.	393
Глава 1. Перед нападением на Пёрл-Харбор	393
Глава 2. Японский «блицкриг»	396
Глава 3. Отступление союзников из голландской Ост-Индии	407
Раздел II. МАРТ 1942 – ЯНВАРЬ 1943 гг.	420
Глава 4. Сражения в Индийском океане	420
Глава 5. Провал японского плана	423
Глава 6. Сражение за Гуадалканал	436
Раздел III. ЯНВАРЬ – ИЮНЬ 1943 г.	459
Глава 7. От Новой Гвинеи до Соломоновых островов	459
Глава 8. Японцы покидают Алеуты	462
Раздел IV. ИЮНЬ 1943 – ИЮНЬ 1944 гг.	466
Глава 9. Бои за Соломоновы острова и Новую Гвинею	466
Глава 10. Наступление на Тихом океане	475
Глава 11. Прорыв японской обороны на юге	483
Раздел V. ИЮНЬ 1944 – СЕНТЯБРЬ 1945 гг.	488
Глава 12. Новая фаза войны на Тихом океане	488
Глава 13. Прорыв внешнего кольца японской обороны	491

Глава 14. Разгром японского флота в заливе Лейте	499
Глава 15. Освобождение Филиппин	512
Глава 16. Ликвидация японских баз в Индийском океане	518
Глава 17. Прорыв внутреннего кольца японской обороны	520
Глава 18. Блокада Японии	529
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	533
БИБЛИОГРАФИЯ	536

Научно-популярное издание

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА НА МОРЕ

Ответственный за выпуск *Ю. Г. Хацкевич*

Редактор-составитель *А. Е. Тарас*

Оригинал-макет *Г. А. Гурбо*

ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от
10.01.2001. РБ, 220013, Минск, ул. Кульман,
д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Республиканское унитарное предприятие
«Полиграфический комбинат имени Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

В этой книге дано краткое описание боевых действий на всех морских театрах Второй мировой войны — в Атлантике, Северном, Средиземном, Балтийском и Черном морях, в Арктике, в Индийском и Тихом океанах. Описаны действия эскадр и флотилий, кораблей-рейдеров, палубной авиации, подводных лодок, сил противолодочной обороны в ходе основных военно-морских кампаний и операций периода 1939—1945 гг. Значительное внимание уделено проводке конвоев и высадке десантов.

Рассмотрена тактика морских сражений.

Книга адресована широкому кругу читателей, интересующихся военной историей XX века, а также историей военно-морского искусства.



ISBN 985-13-0751-3



9 789851 307513